

## LOGISTIQUE URBAINE ET COMMERCE DANS L'AGGLOMÉRATION MANCELLE

La Direction Départementale des Territoires de la Sarthe a produit, avec les prestataires Samarcande et Logicités, une étude sur la logistique urbaine dans l'agglomération mancelle en lien avec les enjeux commerciaux. Cette étude s'articule autour d'un diagnostic des problématiques de logistique urbaine, l'identification des enjeux et la proposition de stratégies à court et moyen terme.

### Les fondamentaux de la logistique urbaine

La logistique urbaine est au cœur des préoccupations, dans toutes les agglomérations. Le transport de marchandises impacte fortement les territoires. Il participe au dynamisme économique et à l'emploi, mais est également générateur d'externalités négatives qui ont un effet sur l'environnement et la santé publique : Gaz à Effet de Serre mais surtout polluants atmosphériques comme les particules fines ou les NOx (oxydes d'azote), congestion urbaine, bruit et accidentologie. La logistique urbaine vise à mettre en œuvre des solutions afin de réduire ces externalités négatives.

Dans une agglomération, les flux sont par nature déséquilibrés. La ville est un territoire de consommation avant d'être un territoire de production. La consommation passe par différents canaux, le premier d'entre eux étant le commerce physique. Le commerce a tendance à se numériser, au travers de l'e-commerce, du cross-canal, modifiant les modes de livraison.

Ces flux sont plus rapides, plus fragmentés et plus étalés sur l'espace urbain, accentuant leur impact sur le territoire.

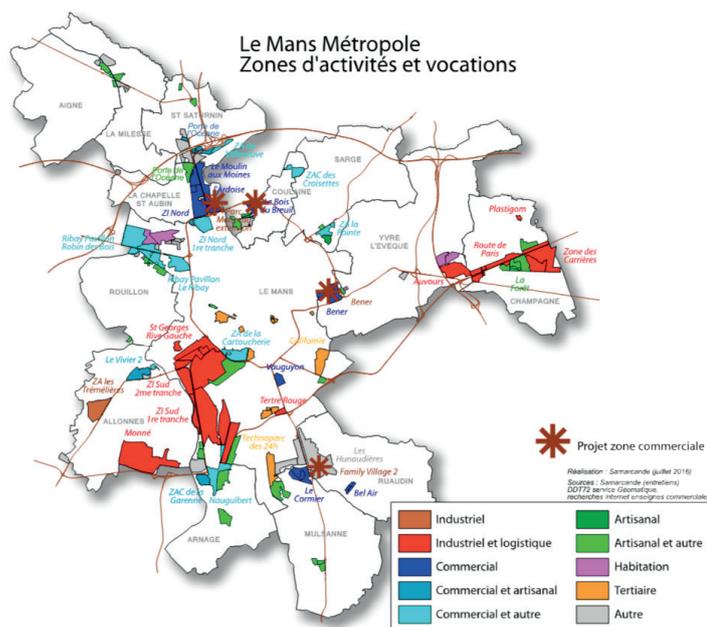
### L'agglomération mancelle, un pôle catalyseur des activités commerciales

L'agglomération mancelle, qui compte 210 000 habitants, est un catalyseur des activités économiques de la Sarthe. Son riche passé industriel, sa place logistique et l'importance de l'activité commerciale se retrouvent dans l'organisation de ses zones d'activités, situées notamment au nord et au sud de l'agglomération.

L'analyse des zones d'activités montre un spectaculaire développement en 25 ans des zones périphériques dédiées aux activités commerciales, en particulier au nord de l'agglomération. Le commerce utilise 234 des 1450 hectares de zones d'activités du territoire de la métropole. Le rayonnement des zones commerciales va bien au-delà de l'agglomération elle-même.

La DDT mobilise régulièrement ses capacités d'étude pour mieux accompagner les politiques publiques. Par ses propres moyens ou grâce à l'expertise de bureaux d'études, les services de l'Etat améliorent la connaissance de problématiques nouvelles et complexes au service des collectivités et des acteurs locaux de l'aménagement territorial.

L'étude sur « la logistique urbaine et le commerce dans l'agglomération mancelle » s'inscrit dans le cadre de l'association de l'Etat dans la révision du Plan de Déplacements Urbains de Le Mans Métropole. Elle a vocation à alimenter les réflexions et proposer des actions sur un sujet d'avenir, au cœur des préoccupations économiques et environnementales.



L'industrie et le commerce de gros sont concentrés dans les zones du sud de la métropole. Les activités de transport sont localisées proches des axes autoroutiers, notamment au sud-ouest et à l'est.

L'analyse des données de construction sur 20 ans montre que, chaque année, 53 000 m<sup>2</sup> de commerces ont été construits dans le département dont la moitié sur le territoire de la métropole. Rapporté à sa population, la Sarthe est un des départements les plus dynamiques de France.



### La livraison urbaine au service du dynamisme commercial

La livraison urbaine de l'agglomération mancelle concerne les commerces de centre-ville, les centralités de quartier, les zones périphériques, et les pratiques liées au e-commerce, en forte croissance.

L'e-commerce représente plus d'une livraison sur quatre dans l'agglomération suivant les transporteurs interrogés. Il revêt plusieurs formes. La moitié des livraisons est effectuée à domicile, avec un taux d'échec significatif (absence du destinataire).

L'autre moitié s'effectue dans des points relais (65 dans l'agglomération), les bureaux de Poste, les consignes (9 en périphérie), les retraits en magasin (click & collect) et les drives (14 drives alimentaires). L'agglomération présente ainsi un équipement commercial conforme à la moyenne nationale et une bonne couverture en drives. La croissance de près de 20% par an des livraisons e-commerce justifie l'évolution de certains équipements.

Les commerces physiques ont fait l'objet d'une enquête en porte à porte auprès de 273 acteurs du centre-ville et de périphérie. Les principales données sont les suivantes :

- ✓ Les commerces sont approvisionnés en moyenne 4 fois par semaine, majoritairement en colis ou cartons (palettes en périphérie).
- ✓ Les flux représentent environ 500 tonnes par jour (uniquement pour les commerces).
- ✓ La durée moyenne d'une livraison est de 12 minutes.
- ✓ Près d'un commerce sur quatre effectue des livraisons à domicile.
- ✓ Les commerçants ont indiqué, pour leur grande majorité, ne pas avoir de place de livraison. Les véhicules stationnent le plus souvent en double-file.



### Des scénarios répondant aux problématiques environnementales et commerciales

Les scénarios étudiés répondent, au moins partiellement, aux objectifs suivants :

- ✓ Réduire les impacts environnementaux de la livraison ;
- ✓ Améliorer les livraisons e-commerce et leurs impacts sur l'environnement ;
- ✓ Apporter de nouveaux services aux habitants en lien avec leurs habitudes de consommation ;
- ✓ Apporter des services aux commerces afin d'aider à la redynamisation des quartiers ;
- ✓ Apporter des solutions d'innovation autour d'expérimentations de logistique urbaine.

## Une proposition d'approche concertée

La réglementation sur les livraisons est considérée comme assez peu contraignante au regard de villes de tailles comparables et pas toujours appliquée. Une volonté de mise en œuvre de solutions de logistique urbaine nécessite une concertation et une approche mobilisant les acteurs économiques, notamment transporteurs et commerçants.

Une des solutions préconisées est la mise en œuvre d'une charte de logistique urbaine, qui permettra de définir des plans d'actions précis. Plusieurs villes ont déjà initié une telle démarche qui présente des avantages : démarche participative, partage de la connaissance et des expériences, comparaison des initiatives dans d'autres villes, mobilisation des acteurs publics et privés autour d'objectifs.

## L'Espace Logistique Urbain (ELU), un outil pour dynamiser le centre-ville

Desservir le cœur de ville du Mans en véhicules propres (véhicules électriques, cargocycle, à pied) nécessite un point de rupture de charge. C'est un des rôles de l'Espace Logistique Urbain. Cet espace peut avoir différentes fonctions :

- ✓ Réception et livraison en mode doux de colis et messagerie à destination d'entreprises et de particuliers ;
- ✓ Livraison de produits sous température dirigée ;
- ✓ Stockage déporté pour le compte de commerces de centre-ville ;
- ✓ Espace de retrait de colis.

L'opérateur de cet ELU peut être un expressiste, groupe de transport ou une société indépendante créée afin de distribuer le centre-ville.

L'étude de différentes solutions en Europe montre que des conditions sont nécessaires afin de mettre ce projet en situation de réussite :

- ✓ Site avec accessibilité aisée pour l'approvisionnement ;
- ✓ Proximité de la zone dense urbaine et des commerces ;

- ✓ Surface d'exploitation suffisante ;
- ✓ Coût immobilier maîtrisé et si possible aidé ;
- ✓ Réglementation incitative.

Les avantages sont nombreux. L'ELU est un outil permettant de massifier et consolider les flux. Il permet de réorganiser les flux sous la forme de tournées locales en mode doux, en fonction des contraintes des destinataires. Il permet de développer des services complémentaires en lien avec les habitants et les commerces.

## La market place de commerces de proximité, un modèle commercial, mais aussi logistique

Aider les commerces de proximité à exister sur internet constitue un enjeu majeur dans une période marquée par le développement des market places e-commerce.

Un centre-ville est par nature une place de marché. Les commerces y sont regroupés géographiquement ainsi que les produits.

Il est proposé de structurer ce projet autour des besoins du consommateur final, l'objectif étant de lui permettre, à partir d'internet, d'acheter des produits chez différents commerçants, de les payer en ligne et de les recevoir de façon groupée. Il s'agit d'un projet commercial et logistique.

Intervient alors un service logistique, qui en un temps très court, l'enjeu étant la mise à disposition le jour même, collecte ces produits chez les commerçants (en modes de transport doux) et les apporte sous une forme choisie par le consommateur : un point de retrait (point relais ou consigne) ou une livraison sur rendez-vous le soir.

Le service de livraison peut être effectué en lien avec l'ELU.

La market place de commerces de proximité permet de dynamiser le commerce, mais aussi d'apporter des services aux habitants générant un gain de temps et une efficacité en fonction de leur mode de vie.

## D'autres pistes d'évolution identifiées porteuses d'innovation

L'étude porte sur plusieurs propositions présentant un intérêt pour l'agglomération mancelle qui méritent d'être étudiées.

### ✓ Un espace de retrait e-commerce

La croissance des livraisons e-commerce et leurs impacts nécessite la mise en œuvre de solutions de consolidation. Les points relais répondent à cette demande, mais il est nécessaire de compléter ce maillage par des espaces de retrait avec amplitude horaire élevée. Le regroupement de consignes automatiques des différents réseaux, à des points de transit, correspond à ce besoin. Cet espace peut être complété par un point relais multi-enseignes.

### ✓ Des points de retrait de produits locaux

Le développement des circuits courts, notamment pour les produits alimentaires, peut nécessiter, à l'échelle du Mans, de mettre en place un service de commande sur internet, collecte et distribution aux consommateurs. La distribution peut être automatique (consigne) ou directe (point de retrait dans des commerces de proximité, drive).

### ✓ Une solution de consolidation : la livraison sur le lieu de travail

Peu pratiquée en France contrairement à d'autres pays, elle présente de nombreux avantages. Elle permet de livrer sur des ensembles tertiaires des colis de façon consolidée et de supprimer l'échec à la livraison. Cette solution de livraison e-commerce peut être suscitée ou mise en œuvre à l'initiative d'administrations ou de grandes entreprises. Plusieurs sites peuvent se prêter à une expérimentation dans l'agglomération mancelle.

### ✓ Utiliser le tramway du Mans pour la livraison de marchandises

Le tramway dessert le centre-ville et de nombreux sites à vocation commerciale ou administrative de l'agglomération. L'utilisation de certaines capacités

aux heures creuses permettrait de supprimer des véhicules de livraison (par exemple en insérant dans le flux des chariots de livraison à pied). A plus long terme, l'identification de flux massifiés permettrait d'envisager des voitures ou rames dédiées marchandises. Il s'agit d'un scénario prospectif.

### ✓ Un service de portage de courses à domicile

Destiné prioritairement aux catégories les plus fragiles (personnes âgées, PMR) mais aussi à des actifs, un service de livraison de courses de proximité à pied, en cargocycle ou vélocargo permet d'apporter un service aux habitants. Un tel projet est porteur de dynamisme local et de liens entre habitants et commerces.

### ✓ Des stations GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) au service des transporteurs

Le GNV constitue une des solutions de transition énergétique dans le transport de marchandises. Il permet de supprimer l'essentiel des émissions de particules fines et NOx. L'offre de véhicules au GNV est large, notamment pour des poids-lourds. Il est impératif de développer le maillage de stations publiques de GNV (et notamment gaz comprimé) afin de permettre aux opérateurs de s'équiper. Il a été identifié au Mans le besoin de 2 stations, au Nord et au Sud de la ville.

#### Pour tout renseignement:

Direction Départementale des territoires  
Service Prospective et Territoires  
19 Bd Paixhans  
72042 Le Mans  
Tel : 02 72 16 40 91  
Mail: ddt-spt@sarthe.gouv.fr

[www.logicites.fr](http://www.logicites.fr)  
[contact@logicites.fr](mailto:contact@logicites.fr)

[www.samarcande.fr](http://www.samarcande.fr)  
[samarcande@samarcande.fr](mailto:samarcande@samarcande.fr)