



PLUi-HM

Caen la mer

Plan Local d'Urbanisme
intercommunal
Habitat et Mobilités



Atelier Mobilité :
du diagnostic aux enjeux et besoins

Logistique urbaine

20 juin 2022

Les mesures du Plan de Déplacement Urbain (PDU) 2013- 2018 relatives au transport de marchandises

Les mesures du Plan de Déplacement Urbain (PDU) relatives au transport de marchandises

- **Axe 3 – Le stationnement, levier d'une politique de transport cohérente**

3.3. Répondre à des besoins de stationnement spécifiques

Etudier l'opportunité de procéder à des adaptations de la réglementation de la livraison des marchandises en ville et étudier avec les acteurs économiques les pistes d'optimisation du transport de marchandises dans l'agglomération

- **Gouvernance et mise en œuvre :**

Mise en commun des connaissances et des compétences entre collectivités, commerçants et professionnels de la livraison des marchandises en ville, dans le cadre **du groupe de travail dédié**

→ **Bilan du PDU** : une étude de modélisation des flux de livraison de marchandises FRETURB réalisée en 2015 mais pas de groupe de travail dédié monté dans le cadre du PDU.

Une nouvelle étude en 2020 réalisée sur les conditions de la logistique urbaine dans Caen la mer.



MODÉLISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS CAEN MÉTROPOLE



FRETURB

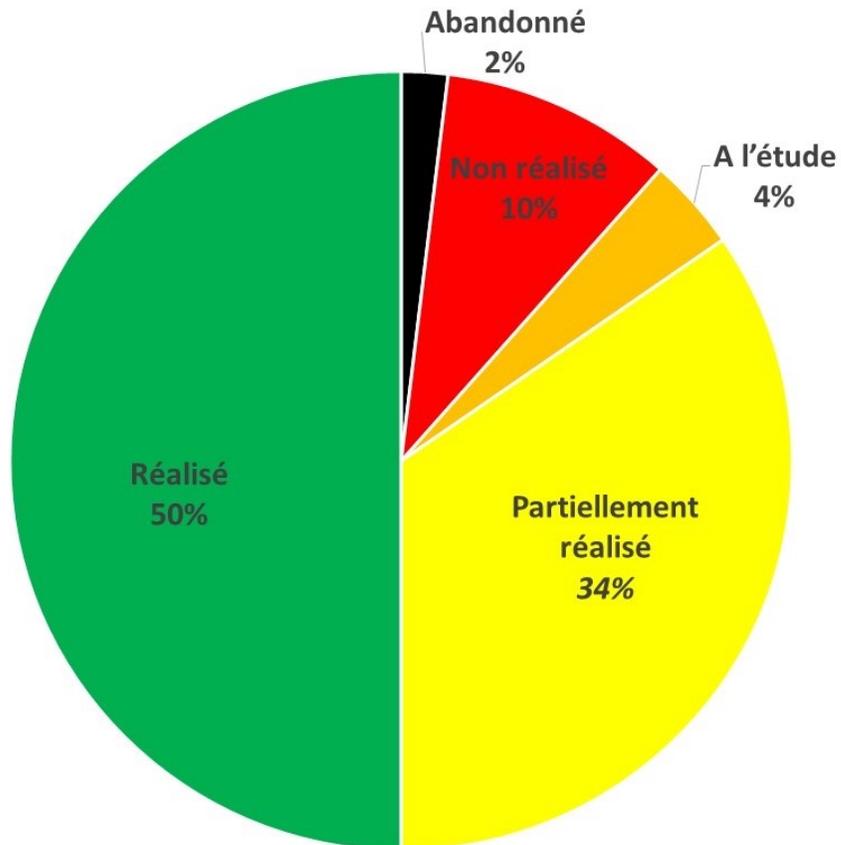
1ER JUN 2015



Les conclusions de l'évaluation du PDU



Réalisation des actions

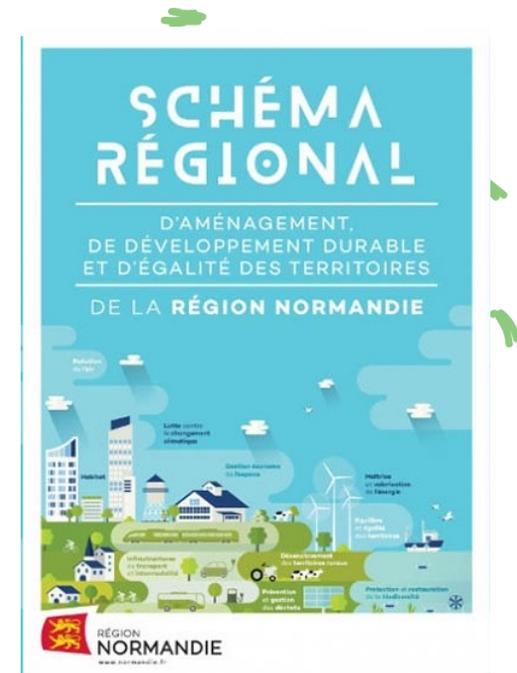


- Un PDU bien avancé avec 84 % des actions qui sont déjà engagées
- Le cœur du projet du PDU mis en œuvre avec des réalisations majeures (tramferrisation, services vélos, etc.)
- La plupart des effets mesurables vont dans le sens du PDU (réseau TC en progression, hausse pratique vélo, etc.)
- Des orientations positives mais a priori pas de révolution dans les pratiques
- Des sujets peu traités (*la logistique urbaine, la réglementation du stationnement public, les entrées de ville*)

Logistique urbaine

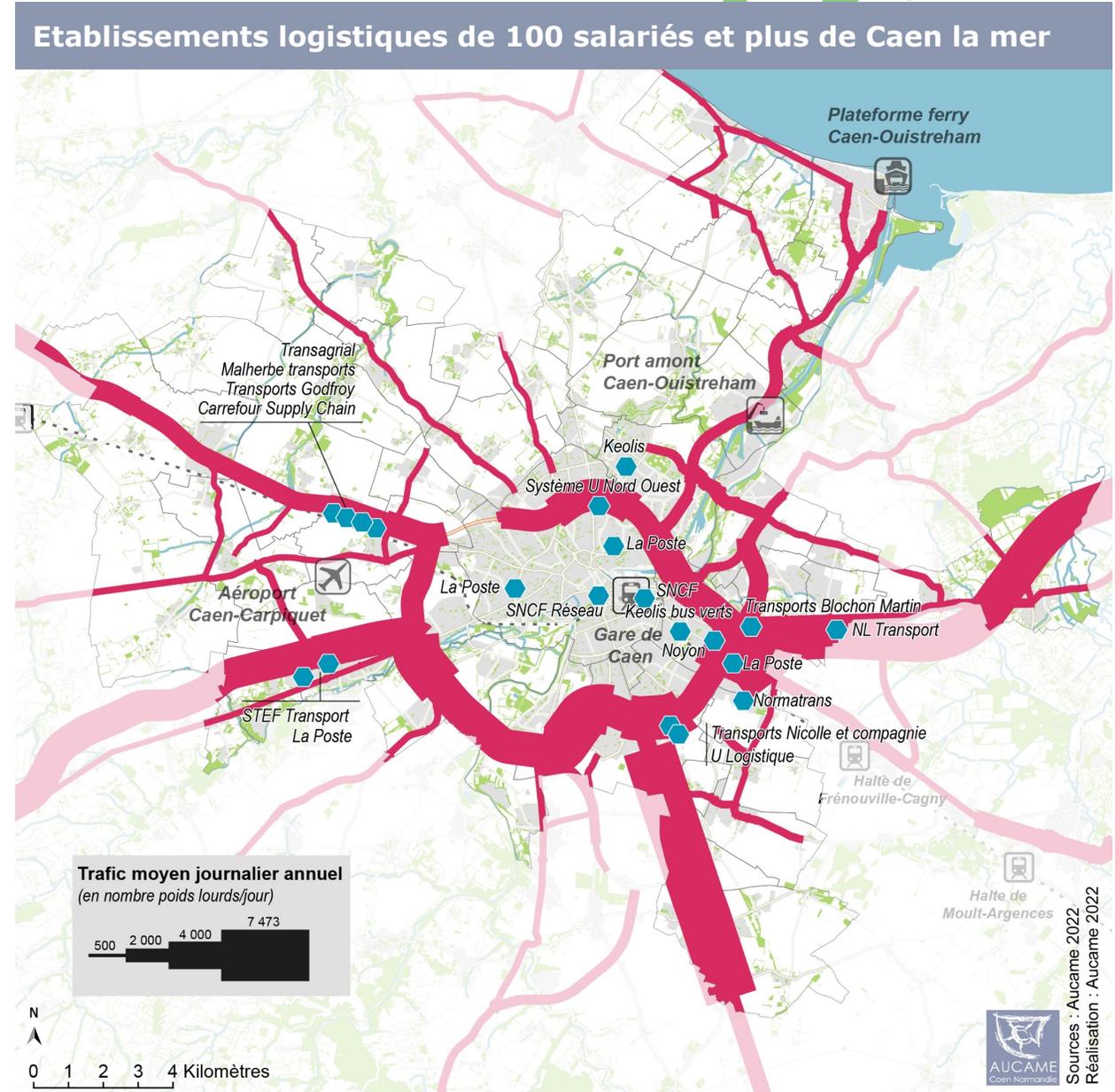
Un projet mobilité à faire évoluer...

- ...pour prendre en compte les règles du SRADDET normand :
 - Veiller à la cohérence des projets d'infrastructures et espaces à vocation logistique avec l'ensemble de la chaîne logistique et son maillage territorial et régional, ainsi qu'avec **les enjeux de report modal** du transport de marchandises
 - *Elaboration en cours d'un **schéma de cohérence logistique** par Logistique Seine Normandie*
- ... pour mieux prendre en compte les **orientations** et recommandations de la révision du SCoT Caen-Métropole :
 - **Adopter dans le centre urbain métropolitain des règles d'accès et de stationnement favorisant l'usage des véhicules à faible émission**
 - Organiser la circulation des poids lourds dans les centralités urbaines
 - Centraliser les marchandises à destination d'un quartier, avant livraison vers les clients finaux par des modes actifs ou petits véhicules à faible émission, dans le centre urbain métropolitain
 - Favoriser le déploiement des consignes automatiques de retrait des marchandises



Une polarisation des grands flux de marchandises où prédomine la route

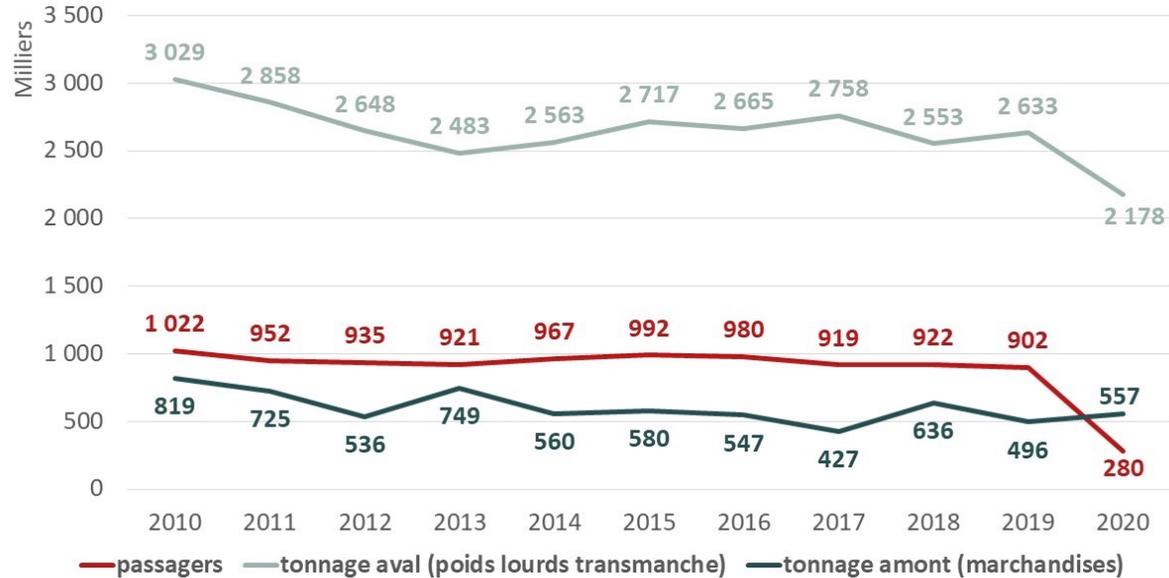
- Une localisation et des grands équipements de transport qui confèrent à l'agglomération caennaise une place de choix dans l'organisation des flux de marchandises
- Un trafic poids lourds important sur les grands axes de transit (4 000 à 6 000 véhicules/jour)
- Un fret ferroviaire minime en l'absence de plateforme multimodale de logistique mais un potentiel intéressant au sud-est de l'agglomération
- Une étude réalisée en 2021 sur le coût et la faisabilité de régénérer l'embranchement ferroviaire de la Presqu'île



Une polarisation des grands flux de marchandises où prédomine la route

- Un fret maritime porté par le trafic poids lourds transmanche et les importations et exportations de l'activité agricole
- Un trafic tendanciellement à la baisse dans un contexte très incertain (Covid, Brexit)

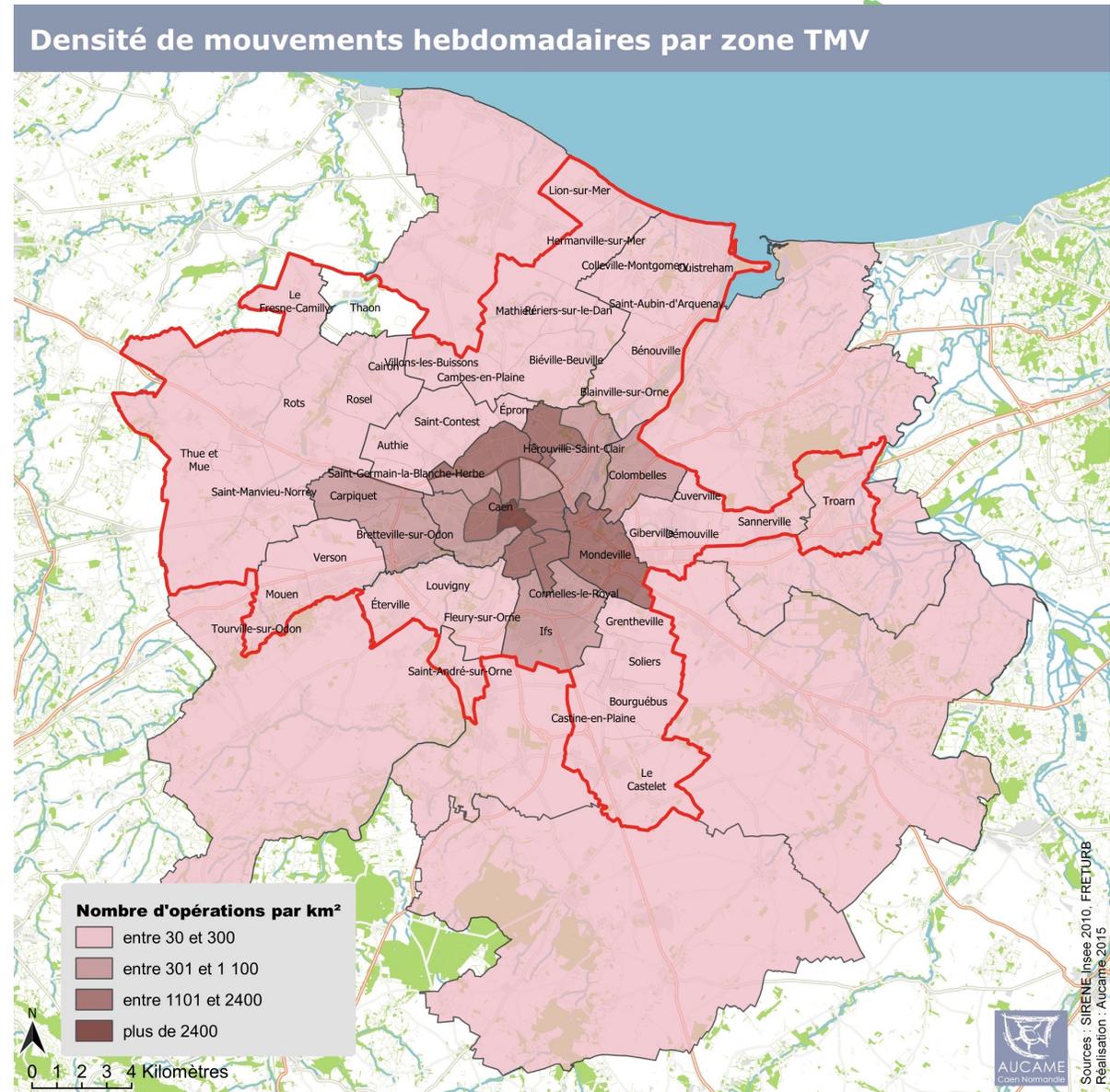
Trafic du port de Caen-Ouistreham



Une concentration des flux logistiques dans le centre urbain métropolitain

- Deux modélisations FRETURB, en 2015 par l'Aucame et en 2020 par ELV Mobilités
- **159 000** mouvements de marchandises hebdomadaires dans Caen la mer soit une moyenne de 5 opérations par établissement par semaine en 2020
- Caen = 37 % des mouvements de marchandises pour approvisionner 46 % des établissements du territoire
- Une économie caennaise tertiaire principalement génératrice de ces flux, notamment le commerce ainsi que l'artisanat et les services

→ Des opérations de livraisons effectuées globalement dans des conditions satisfaisantes



Des opérations ponctuellement problématiques en hypercentre

- Des livraisons majoritairement en petits véhicules mais **une part non négligeable de poids lourds**, y compris pour desservir l'hypercentre de Caen
- Un chevauchement partiel des heures de livraison et des pics de déplacements de personnes, vecteur de conflit et de congestion
- **Un stationnement parfois problématique en hypercentre** (manque d'aires, occupation par les particuliers, stationnement double-file, etc.)
- Un profil de voirie et un mobilier urbain pouvant constituer une gêne pour les opérations de livraison

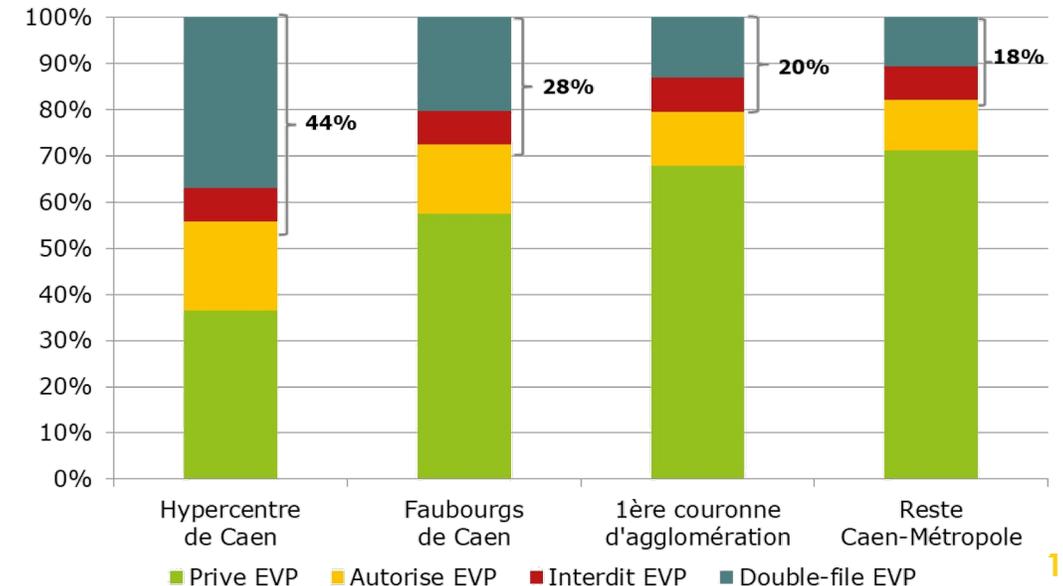


Photos ELV mobilités, Samarcande Logicités

Distribution horaire des déplacements internes dans CM et du transport de marchandises



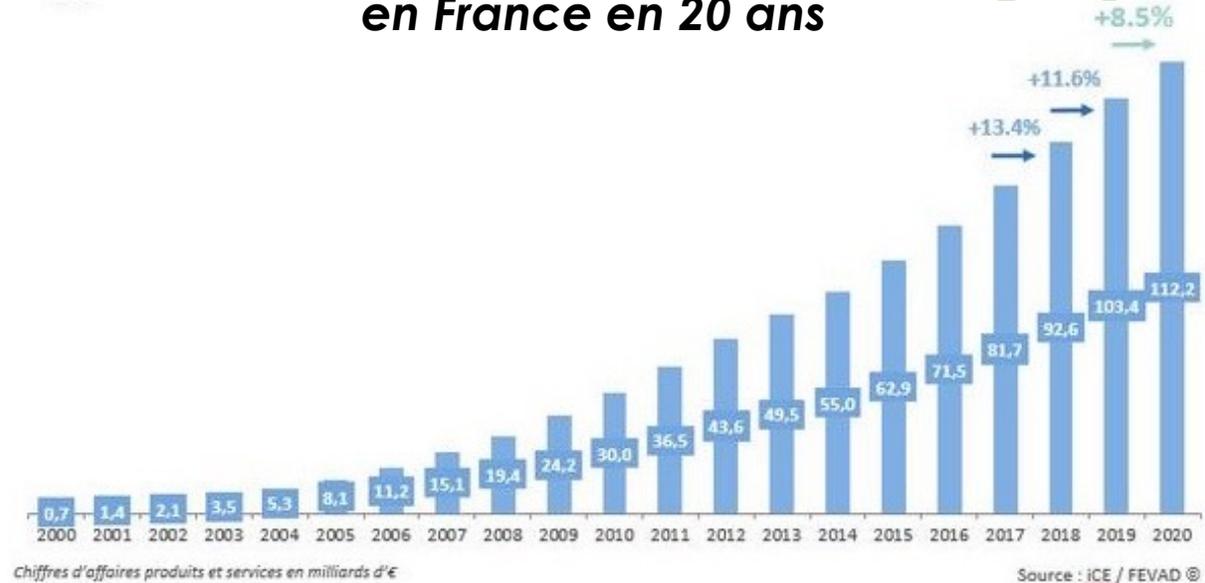
Répartition de la durée de stationnement selon le type de stationnement et par couronne



Une évolution des pratiques de consommation qui impacte grandement l'activité et les flux logistiques

- Entre **150 000** et **200 000** déplacements d'achat effectués chaque jour par les habitants de Caen la mer en 2011
- Un essor du e-commerce et de la livraison à domicile qui multiplie, disperse et complexifie les flux logistiques
- Un besoin de massification des flux pour optimiser et diminuer le coût des livraisons
- Une étude en 2020 portée par Caen Normandie Développement sur la logistique urbaine dans Caen la mer et les conditions d'implantation d'un espace logistique de proximité
- De nouvelles tendances de consommation (petits commerces, proximité, circuits courts, etc.) qui devraient là aussi impacter les flux de marchandises

Evolution du chiffre d'affaires du e-commerce en France en 20 ans



Une logistique urbaine plus durable ?



- Un parc de véhicules de livraison immatriculés sur l'agglomération en très grande majorité thermique mais un doublement du parc électrique pour les VUL (véhicules utilitaires légers) ces 5 dernières années
- Une volonté des transporteurs de changer l'énergie de leur flotte de véhicules mais persistance de nombreux freins à ce changement (réseau d'avitaillement, capacité de transport, coût, etc.)
- Des initiatives « vertueuses » déjà à l'œuvre sur le territoire avec l'utilisation de véhicules électriques ou de modes doux mais des aménagements pas toujours adaptés
- Une nécessité d'adapter les contraintes réglementaires d'accès au centre-ville pour encourager l'utilisation de véhicules à faible émission

Composition énergétique du parc de VUL et de poids lourds de la CU en 2021

	VUL		Poids lourds	
Thermique	24 667	98%	6 393	99%
Hybride rechargeable		0%		0%
Gaz	80	0%	47	1%
Electrique et hydrogène	492	2%		0%
Autre	1	0%	6	0%
Total	25 240	100%	6 446	100%

Sources : SOES MTE,SIV



Une réglementation peu restrictive

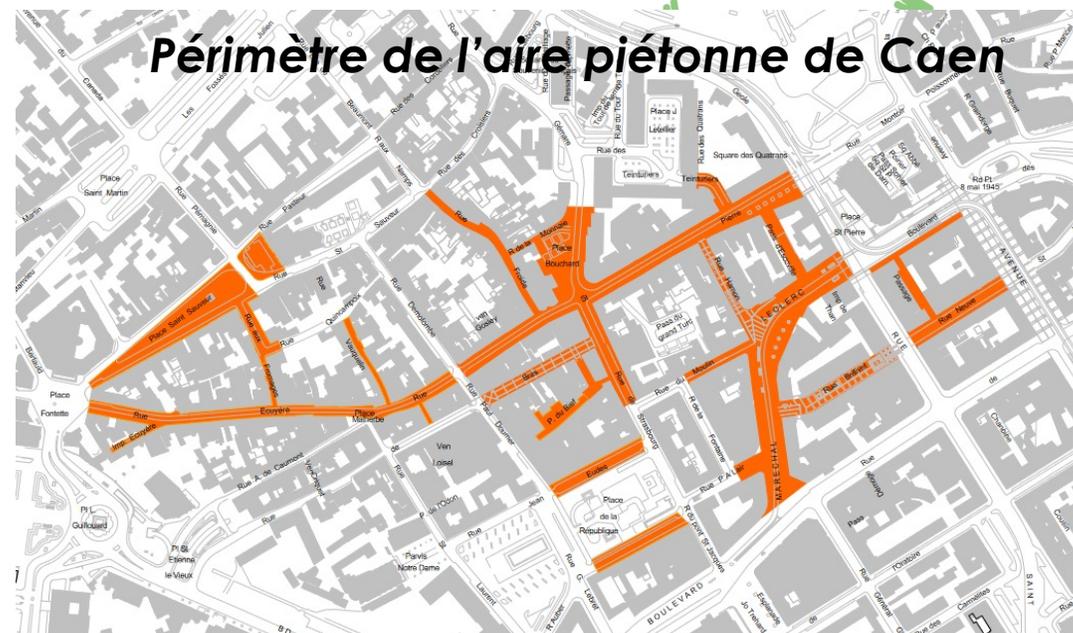
- Réglementation applicable sur le périmètre de l'aire piétonne du centre ville de Caen :

- Livraisons le matin jusqu'à 11h30 (sans restriction de tonnage)
- Livraisons le soir à partir de 18h pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes

- Pas de dispositif de contrôle physique ou automatisé de l'accès à l'aire piétonne

- Un projet de Zone à faible émission de mobilité (rendue obligatoire par la loi Climat et Résilience et mise en service au plus tard fin 2024) dont les restrictions de circulation pourront concerner les véhicules de transport de marchandises

→ **Crit'Air 3 ou mieux = 85 % pour les VUL**
et 89 % pour les poids lourds



Répartition du parc de VUL et de poids lourds de la CU selon le classement CRIT'AIR en 2021

	VUL		Poids lourds	
Crit'air 1	413	2%	47	1%
Crit'air 2	16 855	67%	4 935	77%
Crit'air 3	4 188	16%	744	11%
Crit'air 4	1 971	8%	313	5%
Crit'air 5	606	2%	222	3%
Crit'air E	492	2%		0%
Inconnu	1	0%	6	0%
Non classée	714	3%	178	3%
Total	25 240	100%	6 446	100%