

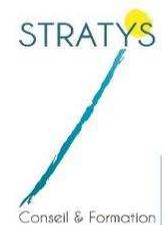


ORTB

# Prospective territoriale de la logistique-transport en Bretagne 2040

Atelier territorial n°1 : 23/10/2019

Enjeu C : Hyperconsommation, e-commerce et  
logistique des derniers km et hm ?





## Atelier C : Hyperconsommation, e-commerce et logistique des derniers km / hm ?

### Intérêt prospectif :

En 2017, les particuliers représentaient la moitié des livraisons (colis et express) contre 20% dans les années 2000. On estime aujourd'hui qu'entre 20% à 50% des coûts d'une supply chain sont générés par la logistique urbaine.

Avec le e-commerce, « grand magasin mondial en ligne », de plus en plus de produits sont individuellement disponibles de partout, à toute heure et (près de) chez soi. Un nouveau modèle d'achat et de distribution dominé par les géants mondiaux que sont l'américain Amazon et le chinois Alibaba peut-il rebattre les cartes du commerce et d'une logistique-transport fragmentée et individualisée ?

Selon son mode routier quasi exclusif, le « TRM urbain » représenterait 10 à 20% des trafics, 1/4 des émissions de GES liées à la circulation, occuperait 30% de la voirie des métropoles et serait responsable de 50% de la congestion de circulation (sources : entretien La Poste, ADEME)



## Atelier C : Hyperconsommation, e-commerce et logistique des derniers km / hm ?

- Vidéos de lancement (« 2040, c'est déjà aujourd'hui ? ») :
  - Péniche + Triporteur électrique à Paris (2014) :  
<https://www.youtube.com/watch?v=IFpIJe70MN0>
  - Espace de logistique urbaine des Cordeliers – Lyon (2016) :  
<https://www.youtube.com/watch?v=pWj4XSoHeU4>
  - Le scandale du suremballage du e-commerce (3 mn) :  
<https://youtu.be/8J37BgsBcNU>
  - Robotisation d'un entrepôt en Chine :  
<https://www.youtube.com/watch?v=v6pJVTQc9So>



## Atelier C : Hyperconsommation, e-commerce et logistique des derniers km et hm ?

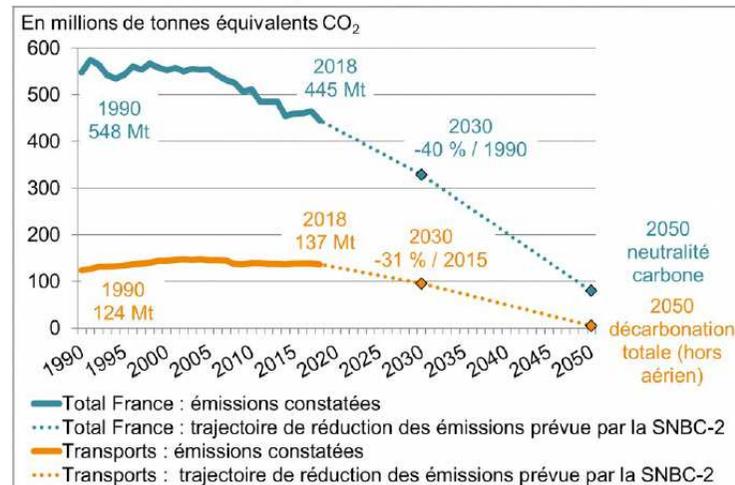
- 1ères questions prospectives soulevées :
  - ❑ Quelle **évolution des pratiques de consommation** sous la double influence du e-commerce (entreprises du e-commerce, GMS traditionnelles,...) mais aussi d'une **responsabilisation « bas carbone » des entreprises comme des ménages** ?
  - ❑ Quelles **régulations publiques des flux de livraison** (gestion des externalités négatives de l'explosion des livraisons aux particuliers en termes de circulation des VUL, de congestion des villes, de pollution de l'air, de contribution à la neutralité carbone de la France en 2050,...) ?
  - ❑ Dans **l'organisation de la logistique urbaine et des livraisons au client final**, prédominance de la loi du marché ou organisation mutualisée (« Espace Logistique Urbain », « Centre de Distribution Mutualisé », « Point Accueil Marchandise »), dans les agglomérations et les territoires moins denses en Bretagne ?
  - ❑ Quels leviers pour une **mutualisation du foncier et des équipements** pour les fonctions logistiques entre les opérateurs ?
  - ❑ Peut-on faciliter des **alternatives significatives au transport routier de marchandises à l'intérieur du tissu urbain** (vélo-cargo, livraison à pied, triporteur, etc.) ?



❑ Quelle évolution des pratiques de consommation sous la double influence du e-commerce (entreprises du e-commerce, GMS traditionnelles,...) mais aussi d'une responsabilisation « bas carbone » des entreprises comme des ménages ?

Figure D3.1-1 Évolution des émissions de GES de 1990 à 2018 et trajectoires de réduction envisagées par le projet de Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC-2)

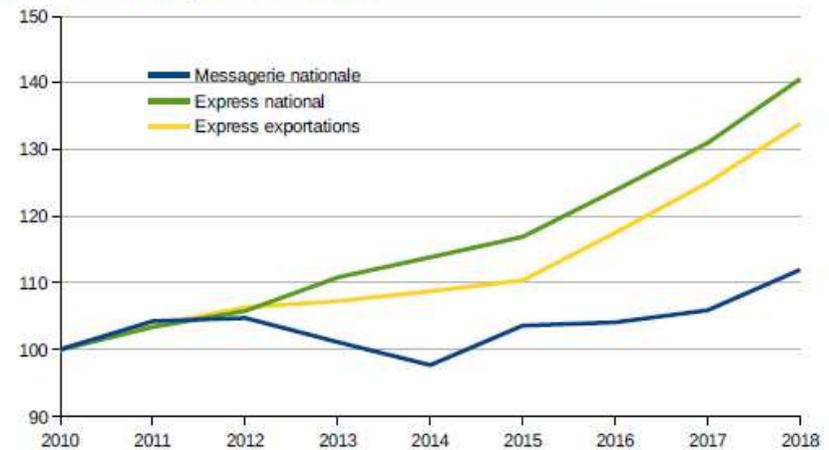
En millions de tonnes équivalents CO<sub>2</sub>



Champ : France métropolitaine et DOM (périmètre Kyoto).  
Sources : Citepa, rapport Secten 2019 ; MTEs (SNBC-2)

Figure B2.4-3 Indices de chiffre d'affaires moyens annuels dans la messagerie - fret express

Indices en moyenne annuelle, base 100 en 2010

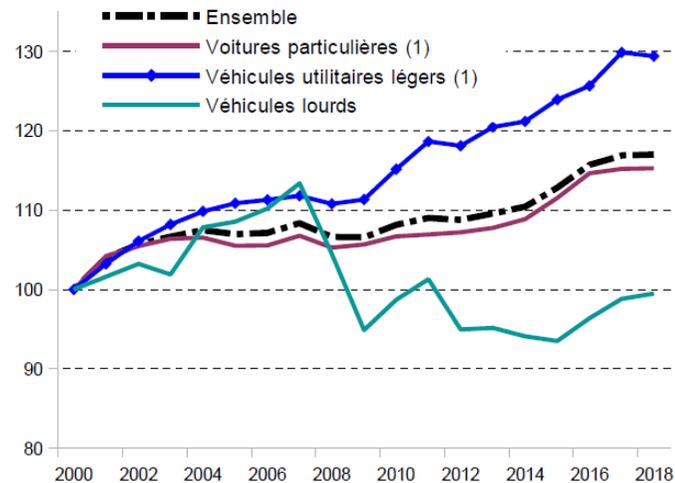


Source : SDES-enquête messagerie



❑ Quelles **régulations publiques des flux de livraison** (gestion des externalités négatives de l'explosion des livraisons aux particuliers en termes de circulation des VUL, de congestion des villes, de pollution de l'air, de contribution à la neutralité carbone de la France en 2050,...) ?

Figure G1-3 **Circulation routière par type de véhicule**  
Véhicules-kilomètres, base 100 en 2000

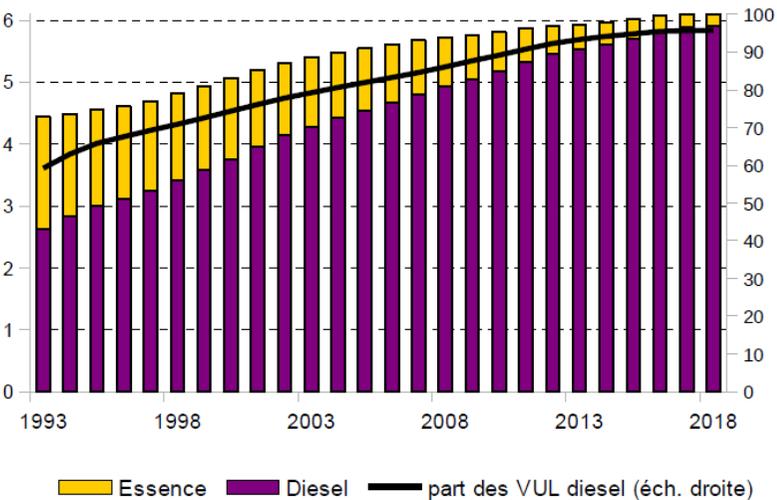


(1) Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.  
Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan de la circulation

Figure G1-7 **Parc roulant de véhicules utilitaires légers selon la motorisation**

Niveau en millions, moyenne annuelle en %



Champ : France métropolitaine.  
Sources : CCFA ; SDES

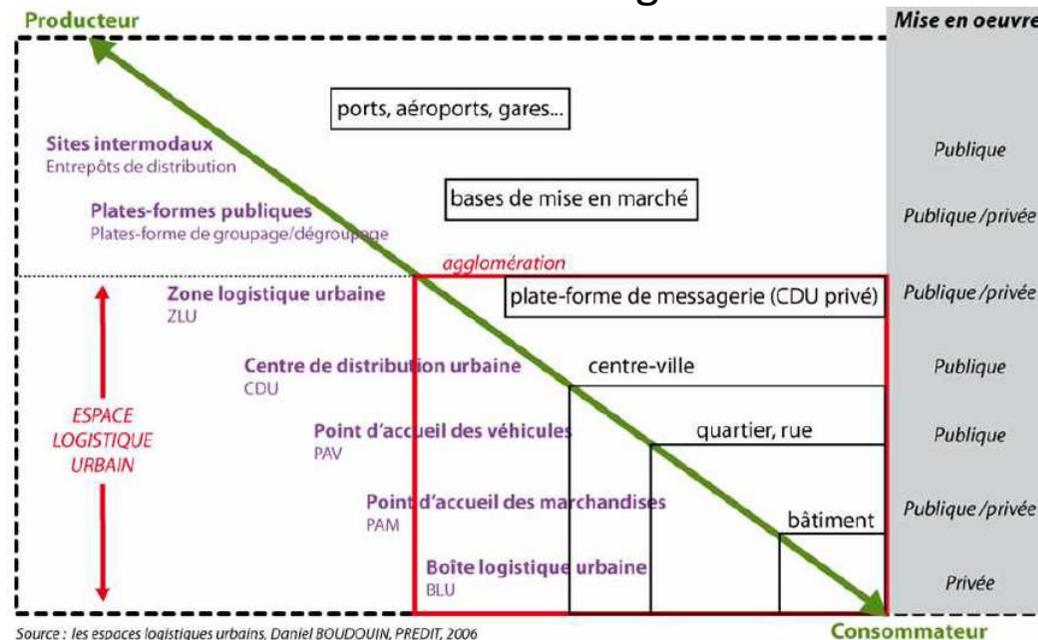
**LA VILLE DE STRASBOURG INTERDIT LES VÉHICULES CLASSÉS CRIT'AIR 2 À HORIZON 2025**

VEILLE

Lundi 23 septembre lors du Conseil municipal, la ville de Strasbourg s'est engagée à entamer le déploiement d'une zone à faibles émissions en continuité de la démarche lancée par l'Eurométropole de Strasbourg.



❑ Dans l'organisation de la logistique urbaine et des livraisons au client final, prédominance de la loi du marché ou organisation mutualisée (« Espace Logistique Urbain », « Centre de Distribution Mutualisé », « Point Accueil Marchandise »), dans les agglomérations et les territoires moins denses en Bretagne ?



Source : les espaces logistiques urbains, Daniel BOUDOUIN, PREDIT, 2006

**METROPOLE Rennes**  
vivre en intelligence

LES TRAVAUX MENÉS POUR LE PDU DE RENNES MÉTROPOLE ONT CONFIRMÉ L'INTÉRÊT D'ÉLABORER UNE CHARTE D'ACTIONS POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE SUR LE TERRITOIRE. BRETAGNE SUPPLY CHAIN ACCOMPAGNE CE PROJET COLLECTIF.

Objectif : co-construire et élaborer un document pérenne qui permette aux signataires volontaires de se réunir autour d'un plan d'actions pour une logistique urbaine durable

**SAINT-MALO VEUT UNE POLITIQUE DE LIVRAISONS AMBITIEUSE**

Logistique urbaine durable

SAINT-MALO AGGLOMÉRATION A ADOPTÉ COURANT MAI SON PREMIER PLAN GLOBAL DES DÉPLACEMENTS. FEUILLE DE ROUTE STRATÉGIQUE DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE, CE PLAN ÉDICTE LES GRANDS PRINCIPES QUI ORGANISERONT LES DIFFÉRENTES FORMES DE MOBILITÉS, Y COMPRIS DES MARCHANDISES, SUR LES 10 PROCHAINES ANNÉES.

**LOGISTIQUE URBAINE : BREST VISE LA COOPÉRATION ET L'INNOVATION**

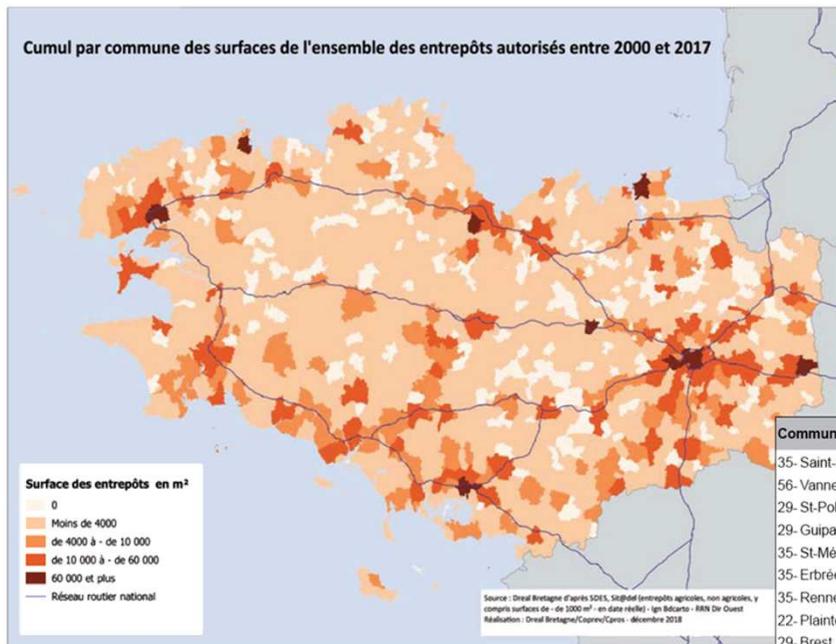
Logistique urbaine durable

A L'OCCASION DE LA SIGNATURE D'UNE CONVENTION AVEC LE GROUPE LA POSTE DÉBUT JUILLET, BREST MÉTROPOLE A AFFICHÉ SES AMBITIONS EN MATIÈRE DE LOGISTIQUE URBAINE. AU MENU : COOPÉRATION AVEC LES ACTEURS LOCAUX ET INNOVATION.



❑ Quels leviers pour une **mutualisation du foncier et des équipements** pour les fonctions logistiques entre les opérateurs ?

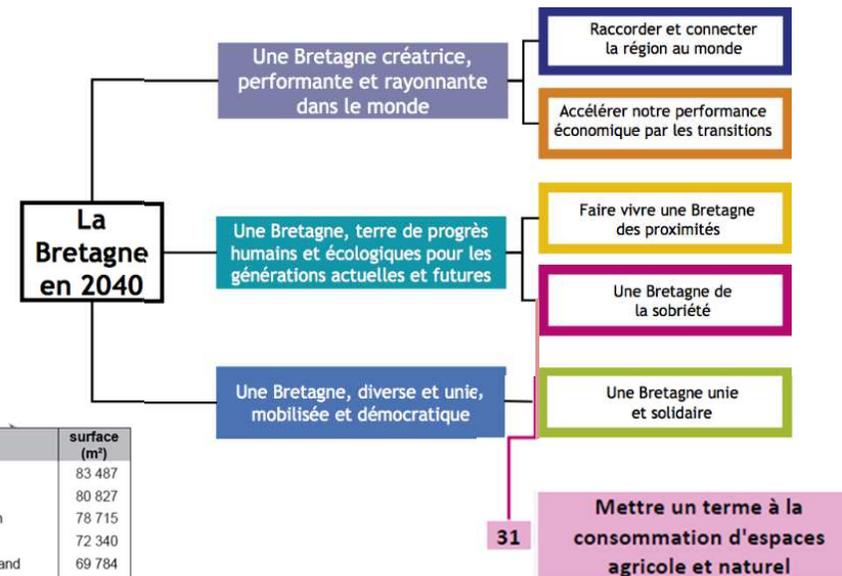
Logistique Bretagne 2040 » : 1er atelier territorial ORTB - 23/10/2019



En 16 ans, la surface cumulée par commune, supérieure à 50 000 m², des entrepôts de toute catégorie autorisés en Bretagne dépasse le million de m². Ce cumul par commune fait ressortir soit des gros entrepôts soit une foultitude de plus petits. Le département 35 arrive largement en tête : il en cumule 46 % devant le Finistère (26 %), les Côtes-d'Armor (15%) et le Morbihan (13%).

Communes	surface (m²)
35- Saint-Malo	83 487
56- Vannes	80 827
29- St-Pol-de-Léon	78 715
29- Guipavas	72 340
35- St-Méen-le-Grand	69 784
35- Erbrée	64 730
35- Rennes	61 311
22- Plaintel	57 751
29- Brest	57 349
56- Neulliac	56 242
35- Grand-Fougeray	55 996
29- Quimper	54 622
35- St-Jacques-de-la-Lande	52 160

### Objectifs de la Breizh Cop





❑ Peut-on faciliter des alternatives significatives au transport routier de marchandises à l'intérieur du tissu urbain (vélo-cargo, livraison à pied, triporteur, etc.) ?

- Drones – limited potential and light weight



- Underground in dense areas



- Platooning / Autonomous trucks / electric vehicles



**les triporteurs de l'ouest**

1 <sup>ere</sup>	plusieurs tonnes	plusieurs 100aines	6
ENTREPRISE DE TRANSPORT DANS L'OUEST SPÉCIALISÉE DANS LA LIVRAISON URBAINE	DE MARCHANDISES ET PLUSIEURS MILLIERS DE COLIS LIVRÉS CHAQUE JOUR	DE KG DE CO <sub>2</sub> ÉCONOMISÉS PAR MOIS	IMPLANTATIONS : RENNES, NANTES, ANGERS, BORDEAUX, SAINT-MALO ET STRASBOURG

**Shopopop**    Comment ça marche ?    [Devenez Shopper](#)    [Faites vous livrer !](#)    [S'inscrire](#)    [Se connecter](#)

**Les avantages à devenir Shopper**

<p><b>PROXIMITÉ</b></p> <p>Pouvoir rendre service quand je le souhaite en fonction de mes déplacements (à pieds, à vélo, en voiture, etc.)</p>	<p><b>LIBERTÉ</b></p> <p>Pas besoin de statut d'auto-entrepreneur ni de contrat pour être livreur. Je pratique l'économie collaborative</p>	<p><b>BÉNÉFICES</b></p> <p>Je gagne 5€ minimum pour chaque livraison effectuée</p>	<p><b>TENDANCE</b></p> <p>Shopopop, c'est le Bla Bla Car de la livraison en ville</p>
--	---	--	---