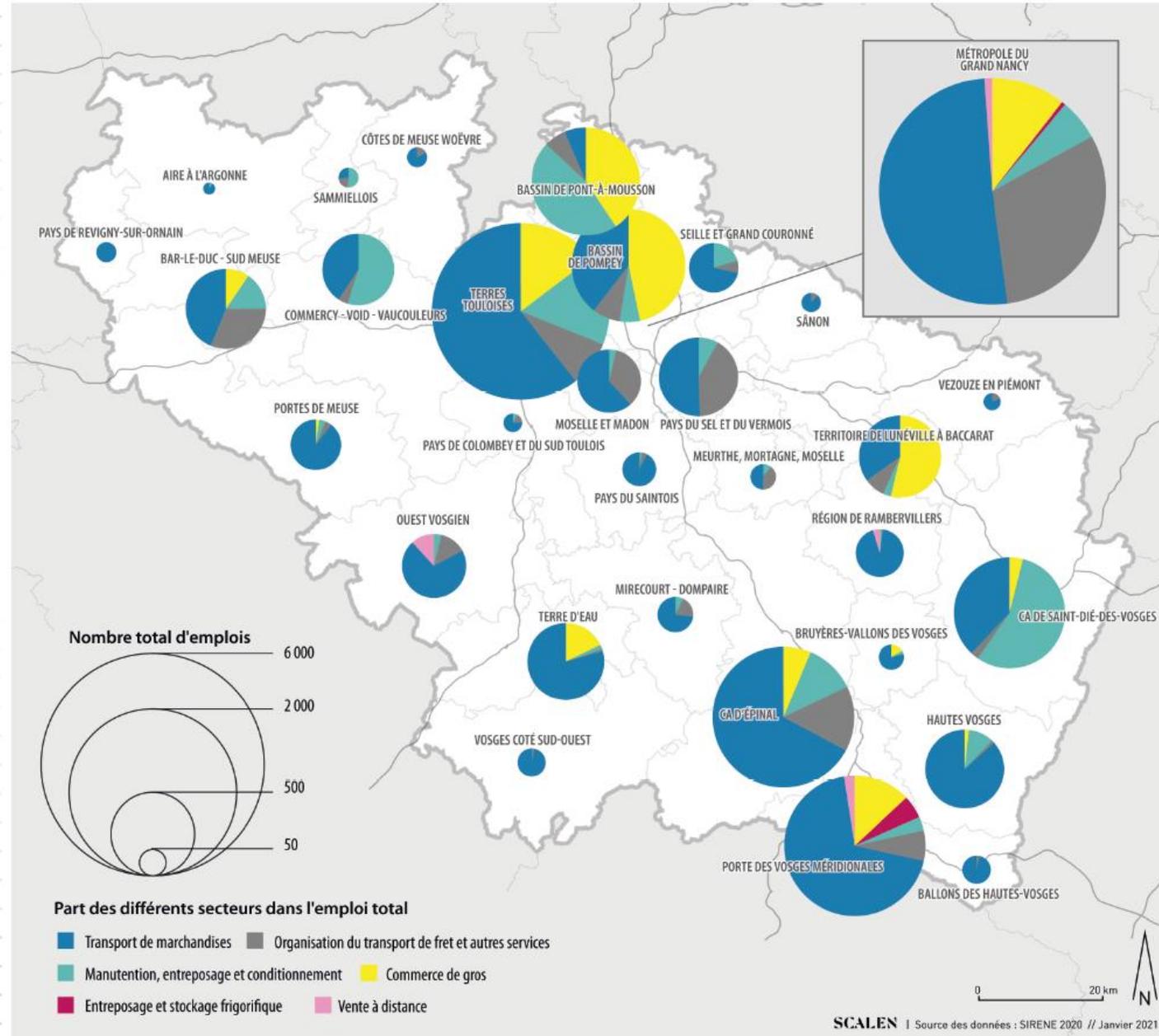


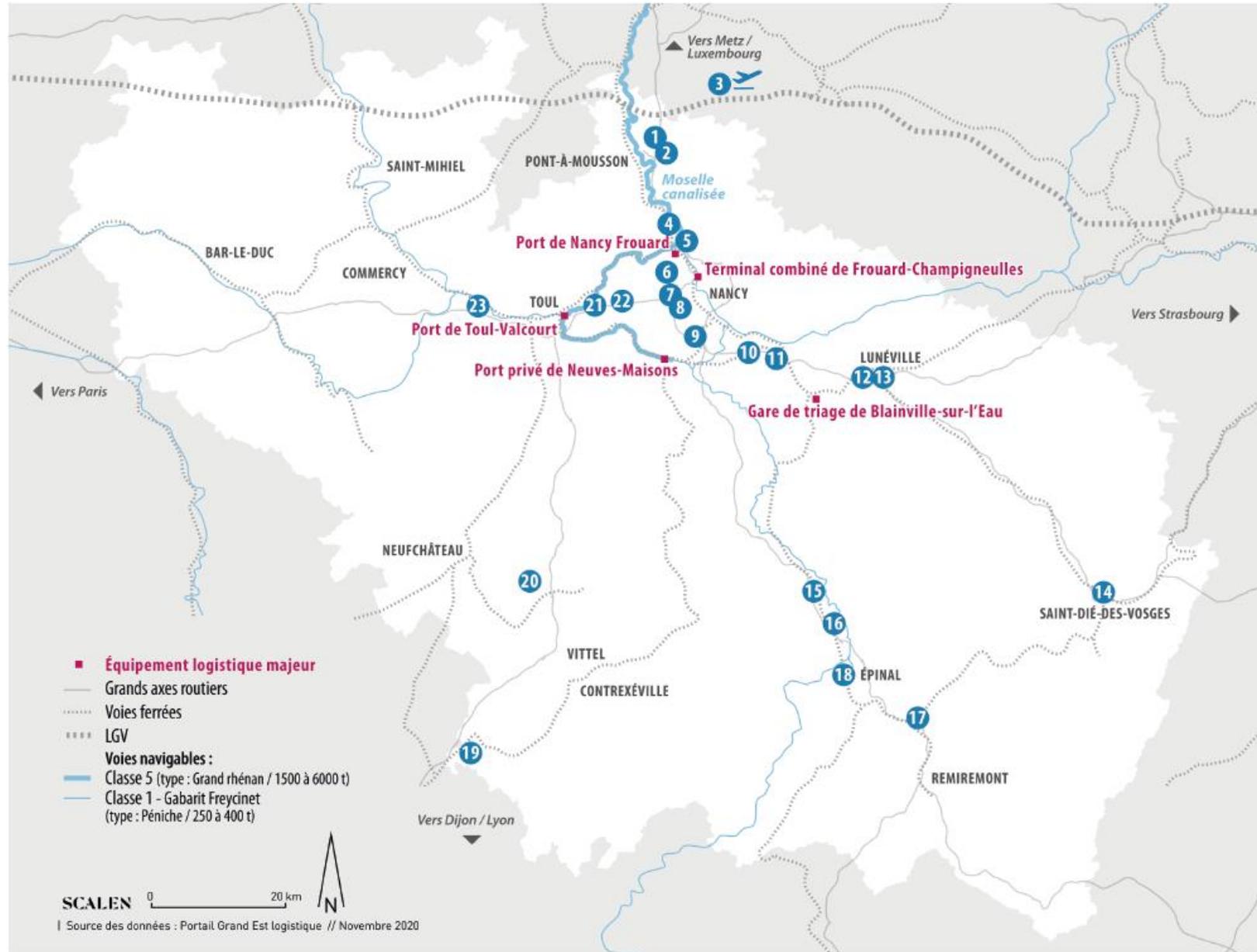
Logistique urbaine
Diagnostic stratégique
Café SCALEN du 30 juin 2022

Le Grand Nancy, un écosystème logistique majeur dans l'espace régional

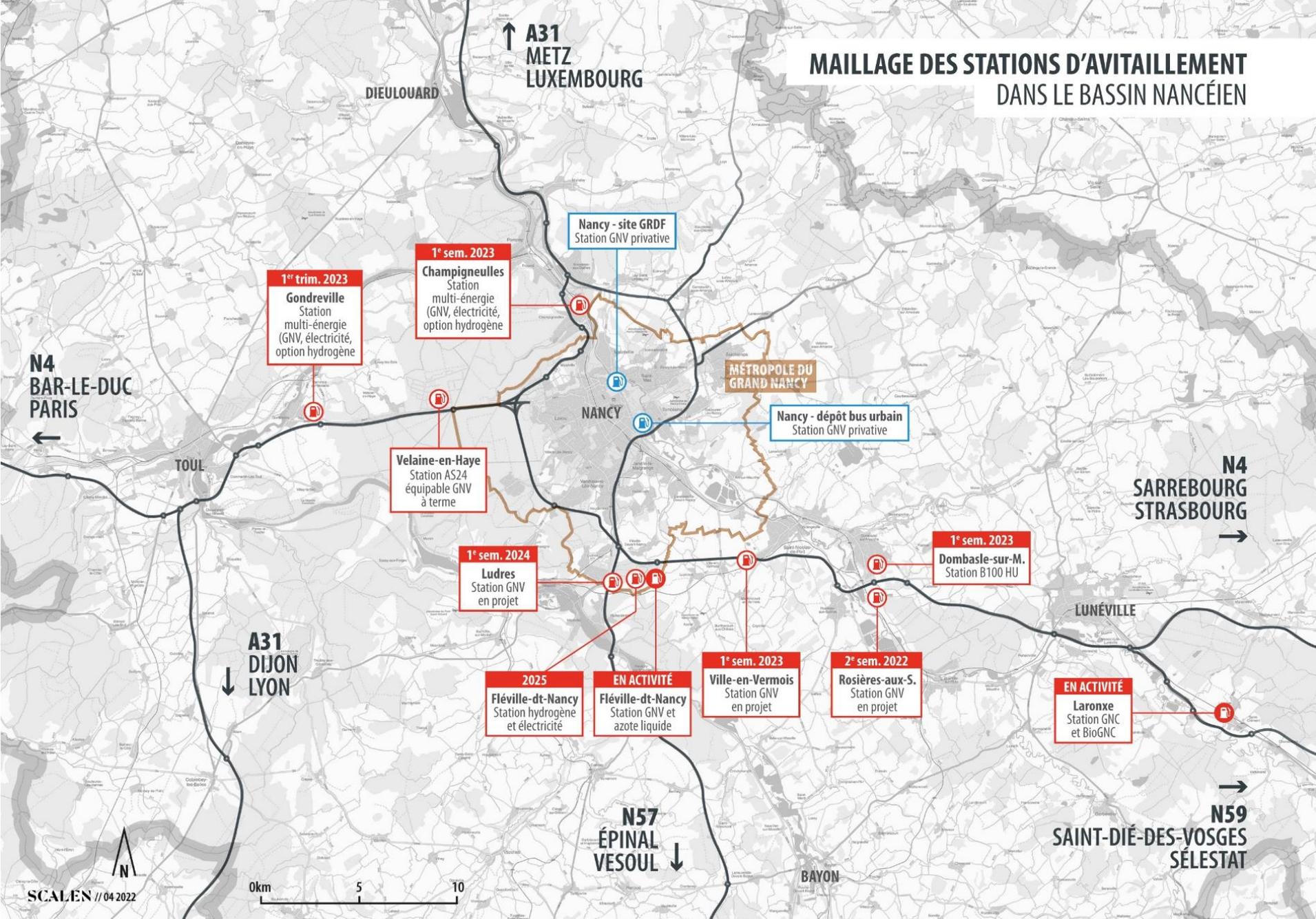
Ventilation des emplois par secteur de la logistique par EPCI dans le Sud Lorrain en 2020



Les zones d'activités logistiques dans le Sud Lorrain



MAILLAGE DES STATIONS D'AVITAILLEMENT DANS LE BASSIN NANCÉIEN



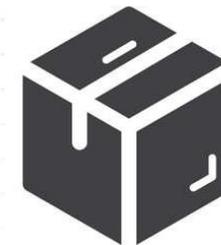
SCALEN // 04 2022

0km 5 10



En moyenne, distribution journalière dans le Grand Nancy et Nancy Centre (source entreprises) :

- Produits frais et surgelés : de 6 t (STG) à 15 t (PassionFroid)
- Grande et moyenne distribution : 7 à 8 t par magasin (9 t pour Monoprix, 14 t pour les formats Carrefour)
- Grands Moulins de Paris/farines : 6 t + surgelé : 1,4 t 2 x semaine
- REGA/boissons : 15 t
- Mc Do/restauration rapide : 6 t 3 x semaine
- Le Hall du Livre/grande librairie : 3,5 t
- Le Printemps/grand magasin : 2,4 t
- FNAC/grand magasin : 4,5 t
- Eurotranspharma/produits pharmaceutiques : 15 t
- Urby Nancy : 11 t



20 000 mouvements / jour sur la Métropole dont 8700 sur **Nancy (40 %) et les quartiers centraux**

- Le **tertiaire** : **35 %** des m/j
- Le commerce de détail + HCR : **27 %**
- Le commerce de gros : **17 %**

41 % des opérations par des **professionnels de la livraison**

64 % des livraisons à Nancy en **Véhicules Utilitaires Légers**



90 % porteurs



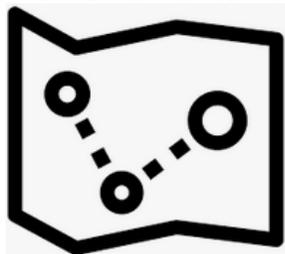
Conditions et pratiques de distribution urbaine



Réception de tractions au cours de la nuit en provenance de hubs nationaux : **entre 22h et 5h**

Organisation des tournées de livraison et **départ des plates-formes locales dès 6 h**

Majorité des livraisons **entre 6 h et 12 h**



Entre 10 et 70 points de livraison

70 % des opérations en tournée multi-clients

Entre **30 et 45 minutes** pour livrer du fret pondéreux

Peu de livraisons en sas hors GMS

5 jours/semaine



- mardi-samedi pour le commerce
- lundi-vendredi pour les entreprises
- samedi pour le dépannage

Réassort en continu par des VUL

Enlèvements l'après-midi par des VUL, ou bien lors des livraisons pour les pondéreux

Dimension du véhicule de livraison en fonction des **conditions de circulation et des gabarits des rues**

En messagerie, les porteurs sont en général à **60 % de charge utile** et proche de 100 % du volume

Recours significatif à la **location de la flotte**, avec **utilisation variable de la sous-traitance**



2015 Seule **La Poste** était dotée d'un parc de véhicules électriques



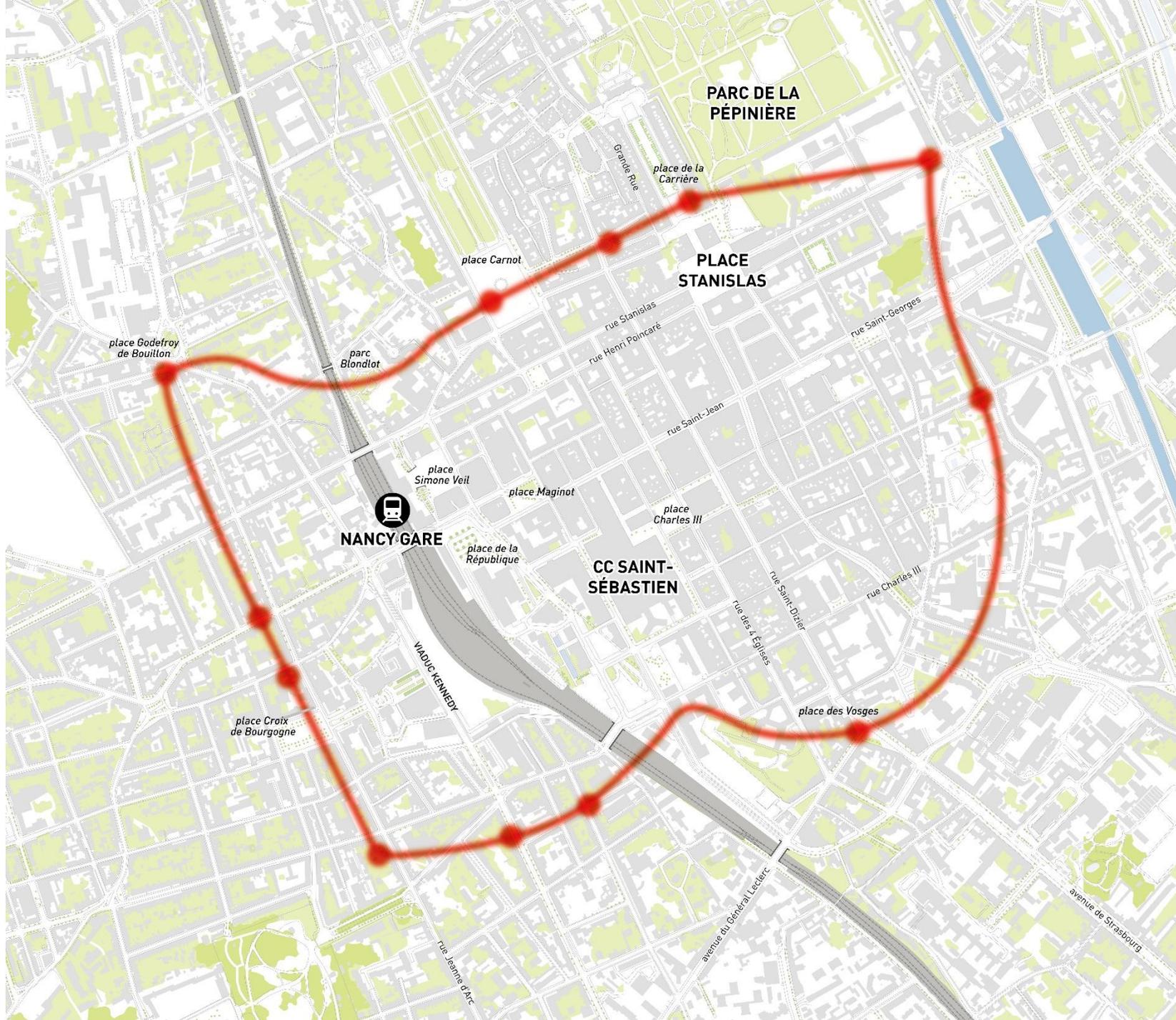
Le **diesel** demeure prépondérant

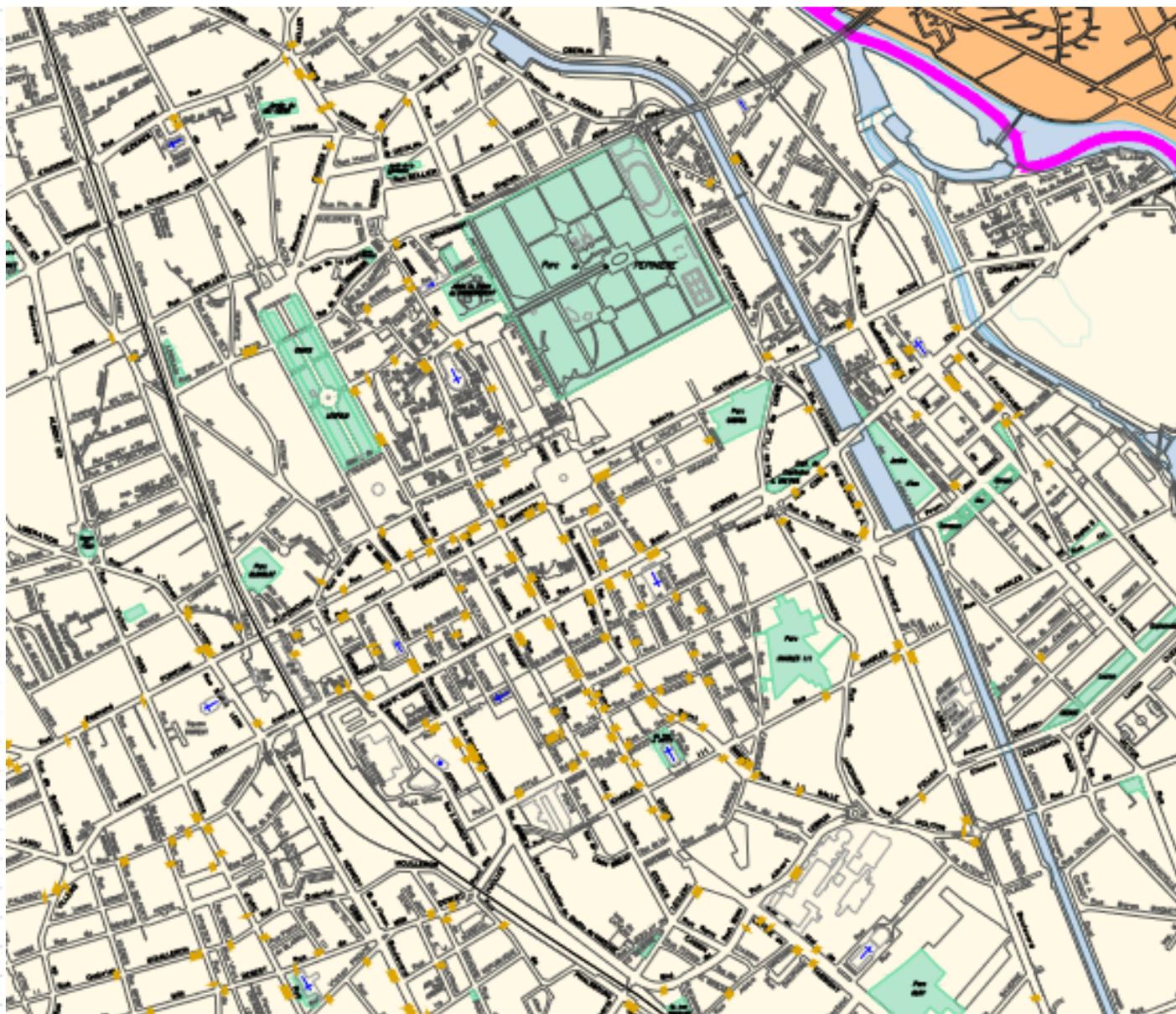


Carte stratégique Air (ATMO Grand Est, données 2015-2019)

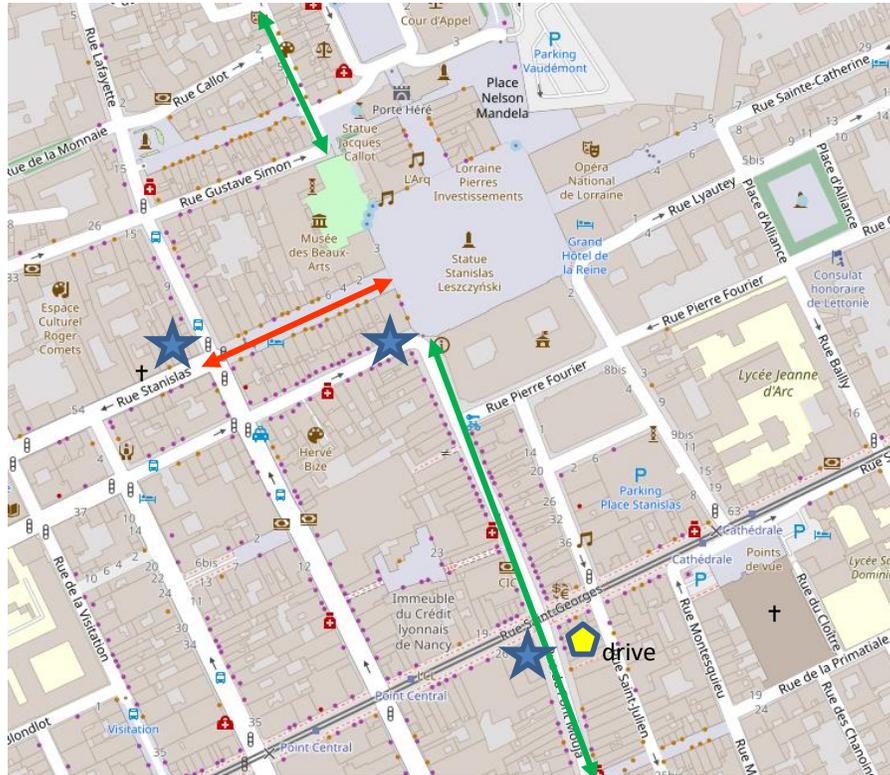
■ Zone en dépassement réglementaire

Bâtiment résidentiel en partie exposé à un dépassement de valeur limite



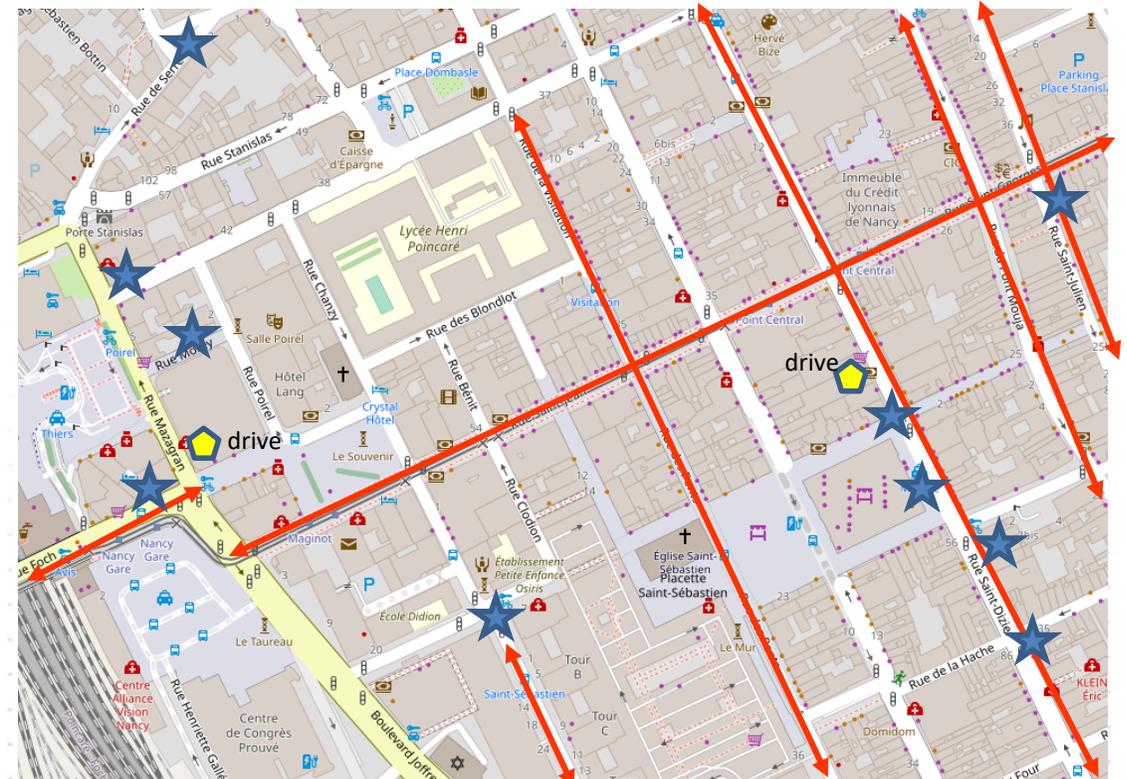


Points noirs et points de vigilance

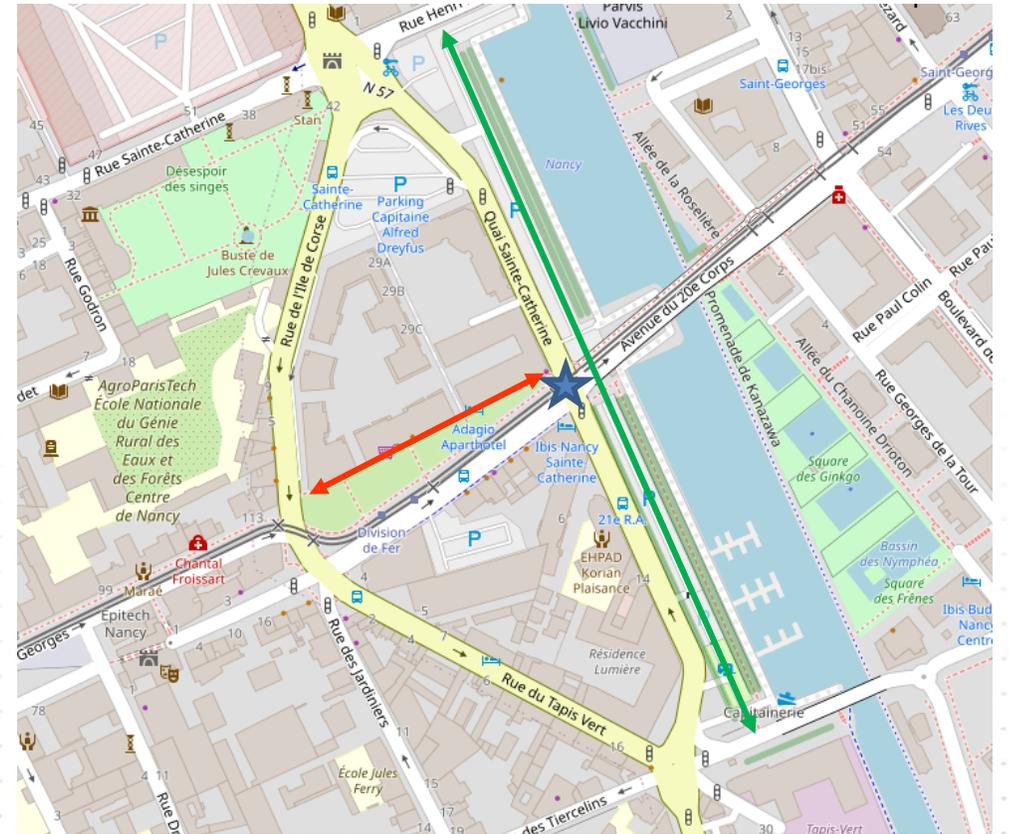


Trois axes problématiques :

- Rue Saint-Dizier
- Rue du Pont Mouja-rue Saint Nicolas
- Rue Saint-Jean-rue Saint Georges : tracé du tram



Points noirs et points de vigilance



Dynamiques des marchés de la distribution urbaine



BtB : chaîne logistique relativement **optimisée**



BtC : **foisonnement des livraisons monocolis**

Délais de livraison de plus en plus courts pour les biens de consommation courante, notamment alimentaires

Boom des livraisons à domicile, dont le champ s'élargit, vers l'alimentaire par exemple



Monde omnicanal

Stratégie de développement de la GMS « **hors les murs** »
et quadrillage territorial resserré



De plus en plus sans stock ou surfaces de stockage réduites



Hausse de la demande en immobilier logistique



Montée en puissance de la **cyclologistique**



A partir du canal de la Marne au Rhin



Décarbonation des flottes professionnelles



Logistique inverse

Contraintes et besoins opérationnels

Des rotations accélérées par les clients

Des infrastructures à améliorer : stations d'avitaillement, trajets cyclables sécurisés

Surcoût des matériels Zéro ou faibles émissions

Allongement des délais de livraison de ces matériels décarbonés

Faible autonomie des porteurs électriques transportant du fret lourd

Absence de sas, commerces qui ouvrent à 10h

Des aires de livraison souvent occupées

Tenir compte des **spécificités du métier** et
des contraintes pratiques

Réduire au maximum **la rupture de charge**

Optimiser les **sens de circulation**

Davantage de **visibilité** sur la **politique logistique**
métropolitaine et communale

Périmètre et bornes de la **ZFE-m** ?

Des enjeux partagés aux chantiers collaboratifs

Des convergences sur :

- ✓ **L'accessibilité** du centre-ville jusqu'au client final
- ✓ **Le partage de la voirie** entre les différents modes
- ✓ L'intégration du **report modal**
- ✓ **Le foncier logistique**
- ✓ La **fréquence** des livraisons
- ✓ La **mutualisation/rationalisation/massification des flux** pour réduire les rotations
- ✓ La **transition vers des flottes propres**
- ✓ La **valorisation des circuits courts**

En émergence :

4 axes de travail pour **coconstruire** une **logistique urbaine plus durable** sur la Métropole du Grand Nancy :

- 1. Mieux intégrer** la logistique dans l'espace urbain
- 2. Améliorer** les règles de circulation, de stationnement afin d'optimiser le partage de la voirie et l'usage des aires de livraison
- 3. Accompagner** la décarbonation des flottes et soutenir le report vers des modes moins polluants
- 4. Sensibiliser** les consommateurs sur l'impact environnemental de leurs livraisons

Logistique urbaine
Diagnostic stratégique
Café SCALEN du 30 juin 2022