

Panorama et chiffre clés

Logistique urbaine territoire de la Métropole de Lyon

2022

MÉTROPOLE

GRAND LYON



Panorama et chiffre clés

**Logistique urbaine
territoire de la
Métropole
de Lyon 2022**

Connaître pour agir.

Le manque de connaissance est sans aucun doute l'une des principales raisons pour lesquelles la logistique demeure aujourd'hui peu traitée dans les politiques publiques de la plupart des Métropoles. Volume, nature des flux, origine-destination, externalités positives ou négatives du transport... Autant de questions auxquelles les réponses restent parcellaires ou inexistantes.

Si une grande partie des réponses se trouvent au sein même des organisations qui permettent aux entreprises et habitants de la Métropole d'être quotidiennement approvisionnés, force est de constater que la statistique publique, qui pourrait permettre un suivi de quelques indicateurs jugés primordiaux, est peu développée ; pire, elle s'est même dégradée ces dernières années faute de moyens et ressources allouées par l'Etat. Une erreur stratégique quand on sait les enjeux que représente la logistique pour nos territoires et la dynamique que les Métropoles souhaitent impulser sur le sujet face aux défis énergétiques et environnementaux qui s'ouvrent à nous.

La Métropole de Lyon est une des premières collectivités à s'être penchée sur la logistique, dès 2004. Aujourd'hui, les acteurs de la logistique sont indispensables à l'amélioration de la connaissance. Aussi, pour objectiver les débats entre toutes les parties prenantes, la Métropole de Lyon a mis en place une instance logistique, lieux d'échange avec les professionnels et les acteurs institutionnels. Afin d'engager celui-ci, la Métropole a souhaité faire un état des lieux de la connaissance et des données disponibles sur les différentes composantes de l'écosystème logistique : les volumes de marchandises, l'organisation spatiale des flux de transport s'appuyant sur des plateformes et des moyens de transport, les acteurs en présence et leur rôle dans la chaîne de valeur...

Ce document fait état des principales données disponibles et identifie les lacunes qui freinent notre travail collectif. Il faut voir ce travail comme une perspective de créer localement une structure à même de répondre à nos questions, un observatoire consolidant l'information tout en garantissant à ceux qui la transmettent l'anonymisation et la sécurisation des données.

5

Édito.

La logistique urbaine: un enjeu de connaissance essentiel pour la Métropole de Lyon

9

Faits chiffres et enjeux clés, la logistique de la métropole lyonnaise.

Les tonnages de marchandises /10
Les livraisons et enlèvements de marchandises /12
Le parc de véhicules /14
Diversité de véhicules, diversité de métiers /15
Parc circulant de véhicules utilitaires dans la Métropole de Lyon /16
Environnement /28
Les emplois associés à la logistique urbaine /20
À retenir /21

23

Organisation des flux.

Flux routiers de marchandises /24
Zoom livraisons établissements économiques /25
Zoom achat e-commerce /26
L'offre logistique sur le territoire métropolitain /29
Installations terminales embranchées et quais fluviaux /30
Distribution urbaine, Plateformes de transport /32

35

Ceux qui font la logistique.

Chaine logistique type /36
Des métiers et des compétences variés /37
Panorama (non exhaustif) des acteurs de la distribution urbaine /38
Un écosystème sous tension /40

43

Annexes.

Glossaire /44
Poids et dimension des véhicules /46





Faits, chiffres et enjeux clés

La logistique de la métropole lyonnaise

10 / CHIFFRES CLÉS

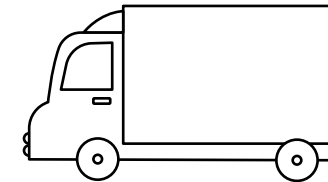
Les tonnages de marchandises

25
tonnes de marchandises
(déchets, BTP, colis...)
par an par habitant
(moyenne nationale).

35,3
tonnes de marchandises
par an par habitant.
(Métropole de Lyon).

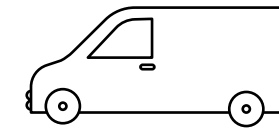
50
millions de tonnes de marchandises
par an pour
l'ensemble de
la métropole
de Lyon

l'équivalent de →



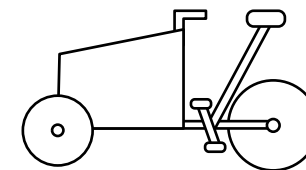
2 millions de
semi-remorques

ou



67 millions de
véhicules utilitaires

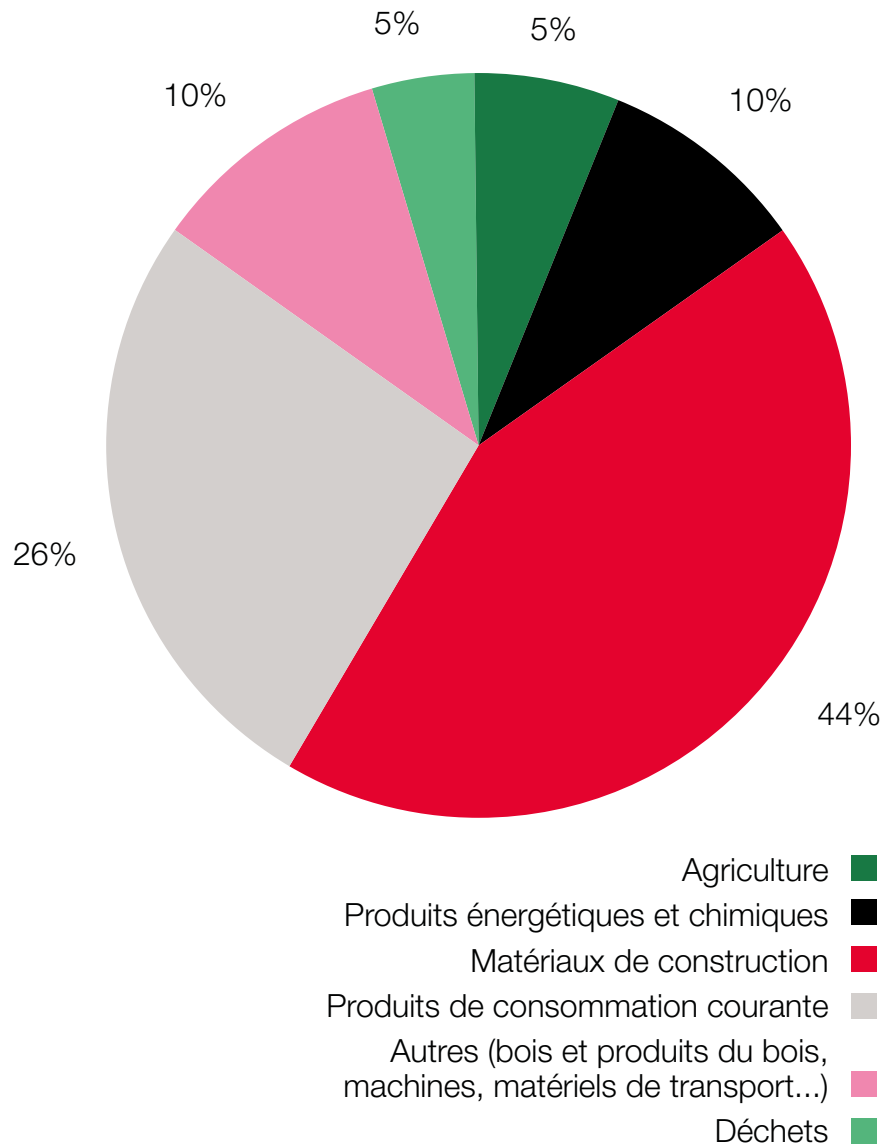
ou



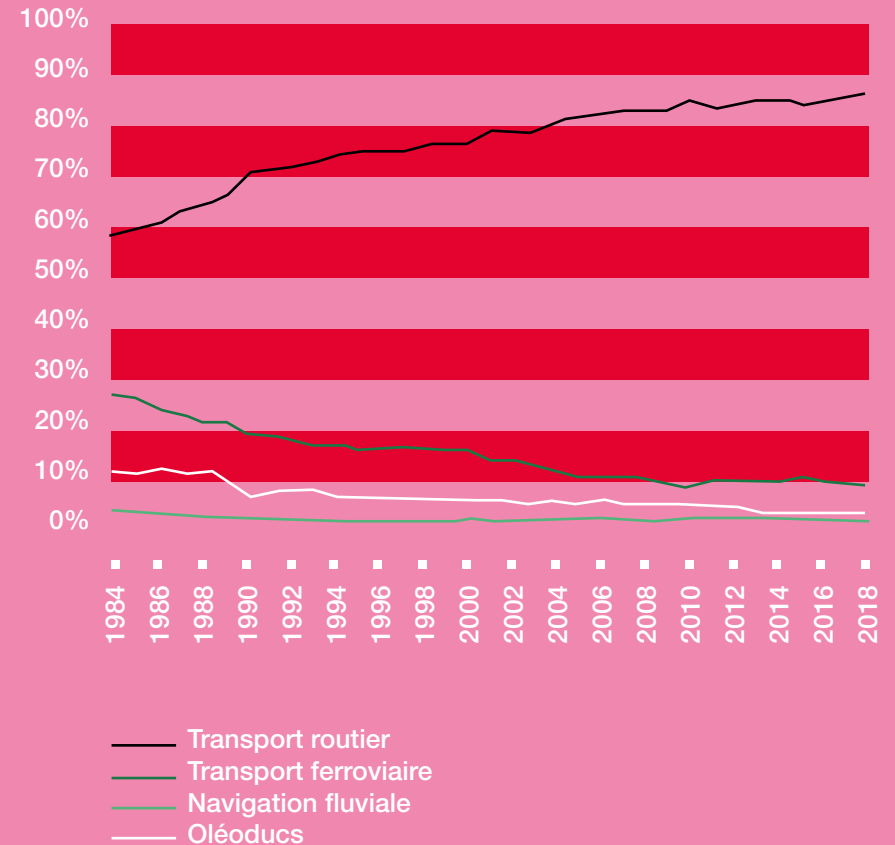
250 millions
de vélo-cargos

Source : enquête TRM 2018, flux entrant, sortant, interne au département du Rhône.

Répartition des tonnages de marchandises par type de produits (département du Rhône).



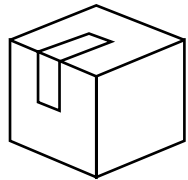
Parts modales nationales du transport terrestre de marchandises (y compris transit)



→ Transport routier de plus en plus **hégémonique**.
Chute du transport ferroviaire.
Stagnation de la navigation fluviale.

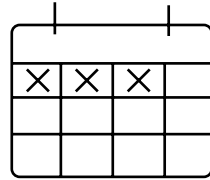
12 / CHIFFRES CLÉS

Les livraisons et enlèvements de marchandises



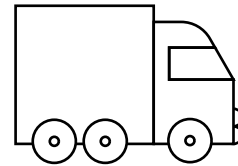
**200 000 livraisons
et enlèvements**
quotidiennement
sur la Métropole
de Lyon.

*Sources : d'après Freturb et
enquête achats découplés
des ménages*



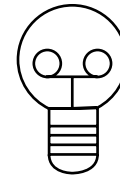
Pour **1 341 000**
déplacements
quotidiens en
voiture-conducteur.

*Source : Enquête
déplacements de l'aire
métropolitaine lyonnaise
(2015).*



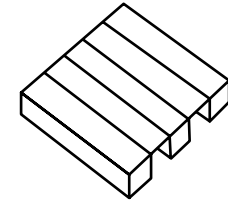
Les marchandises
représentent 13%
des déplacements
motorisés au sein
de la Métropole et 30%
d'occupation de la voirie.

Source : Ademe.



La logistique urbaine,
dernier maillon d'une
chaîne logistique
globale, représente
près d'1/3 du coût total
de l'acheminement
d'une marchandise.

*Source : Rapport Logistique
urbaine durable, Mission
LUD, 2021.*



Pour **1 livraison
ou enlèvement**
de marchandises les
quantités varient : de
1 colis à 33 palettes.

« Pour alimenter la population du quartier on a une semi-remorque (équiv. 33 palettes) à 5h, une à 13h, tous les jours, et les vendredi et samedi ça peut nous arriver d'avoir deux semi-remorques l'après-midi. »

Un acteur de la grande distribution alimentaire en centre-ville

Générateurs de livraisons

Les achats avec livraison
des ménages (e-commerce)
génèrent **20 %** des livraisons.
50 % des livraisons BtoB sont
réalisées sur les communes
de Lyon et Villeurbanne.

80 %
Etablissements
économiques

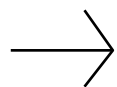
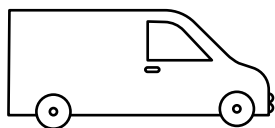
20 %
Particuliers

14 / CHIFFRES CLÉS

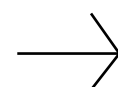
Le parc de véhicules

Au total, sur la métropole de Lyon,

85 000 VUL¹



Dans la famille des VUL, **29 %** sont utilisés pour livrer ou enlever des marchandises² (soit 24 650 VUL).



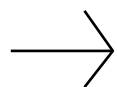
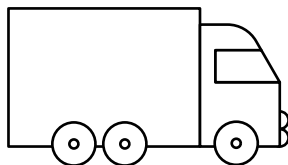
17 400 VUL rattachés à des entreprises artisanales.



Le reste des VUL et des PL est principalement rattaché aux activités de :

- **Construction**
- **Industrie**
- **Activités scientifiques et techniques**

10 000 PL¹



Dans la famille des PL, **63 %** sont utilisés pour livrer ou enlever des marchandises² (soit 8 200 PL).



Utilisés par des professionnels implantés sur le territoire pour la mobilité des biens et des services.

590 000, c'est le nombre de voitures détenus par les habitants de la Métropole de Lyon.
(source : Enquête ménages déplacement 2015)

¹ Source : analyse du Système d'Immatriculation des Véhicules – 2019.
Note : le travail à consister au sein des véhicules utilitaires légers à retirer ceux exploiter par des particuliers ainsi que les voitures commerciales dérivée de VP. Ce qui explique que sur un total de plus de 100 000 VUL, 85 000 sont considérés exploités par des professionnels.

² Soit des VUL et des PL rattachés aux activités « transport et entreposage » et « Commerces, hébergement et restauration ».



Diversité de véhicules, diversité de métiers

PL, VUL et vélos

Intégration de la cyclo-logistique chez les transporteurs* en 2021, sur un échantillon initial de 108 entreprises répondantes, seulement 13 avaient une activité compatible avec l'usage du vélo.

* Code NAF 4941B, 5229A, 5310Z, 5320Z

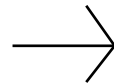
Source : Enquête observatoire de la cyclo mobilité professionnelle. Boîtes à Vélo France, 2021

Photos : Interface Transport

Parc circulant de véhicules utilitaires au sein de la métropole de Lyon

Répartition des poids lourds en fonction de leur Crit'Air.

En 2020, seuls 37 % des poids lourds circulant sur le territoire métropolitain étaient Crit'Air 3, 4, 5 ou non-classés. Il était 56 % deux ans auparavant, ce qui témoigne d'un important taux de renouvellement.

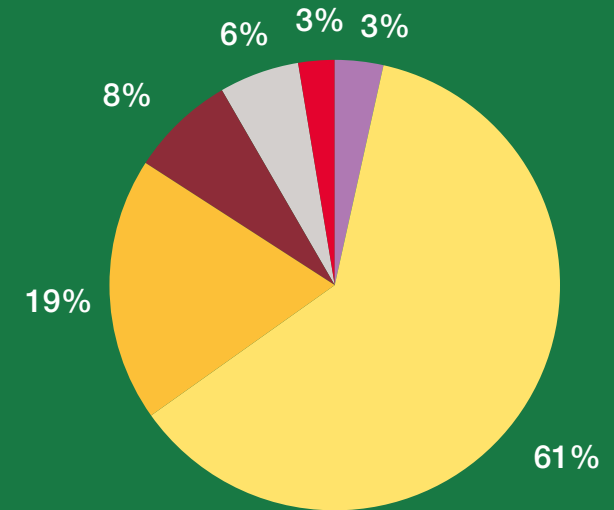


« On a pris un engagement d'avoir 50 % de notre flotte qui soit au GNV d'ici 2025 »

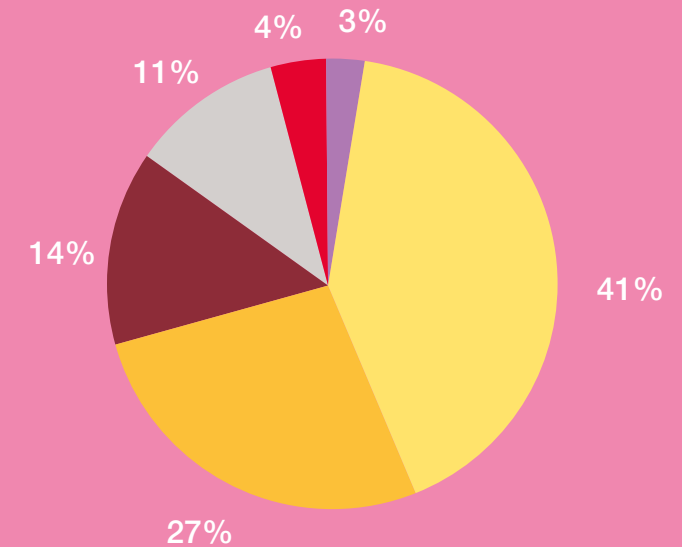
Un transporteur de messagerie

QUALIFICATION CRIT'AIR

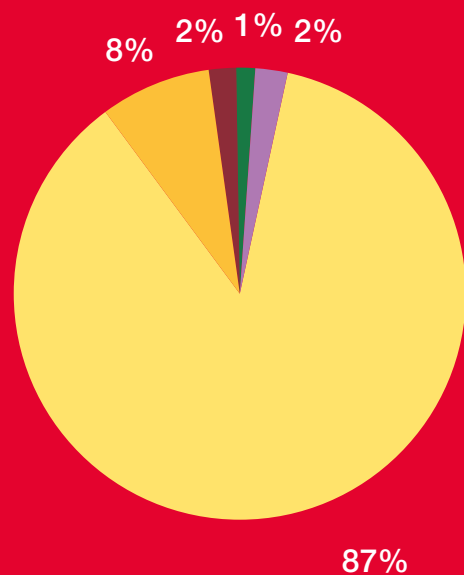
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- NC
- ELEC



2020



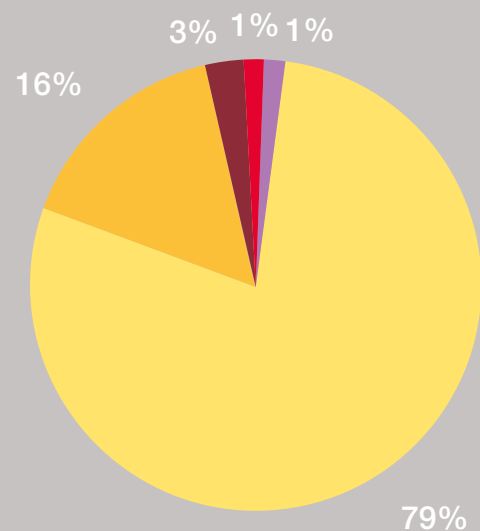
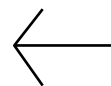
2018



2020

Répartition des VUL en fonction de leur CQA

En 2020, seuls 10 % des VUL circulant sur le territoire métropolitain étaient CQA3 ou inférieur. Il était 20 % 2 ans auparavant, ce qui témoigne d'un important taux de renouvellement.



2018

Source : Enquête plaque au sein de la ZFE-m de la Métropole de Lyon en 2018 et 2020. Les graphiques reflètent l'état du parc dit en circulation et peuvent par conséquent différer d'une analyse de parc statique (analyse des véhicules immatriculés sur un territoire). Le parc en circulation a tendance à être le reflet d'un parc dans l'ensemble plus récent car les véhicules plus anciens roulent moins. En outre le parc en circulation prend en compte tous les véhicules (y compris ceux immatriculés et en provenance d'autres territoires).

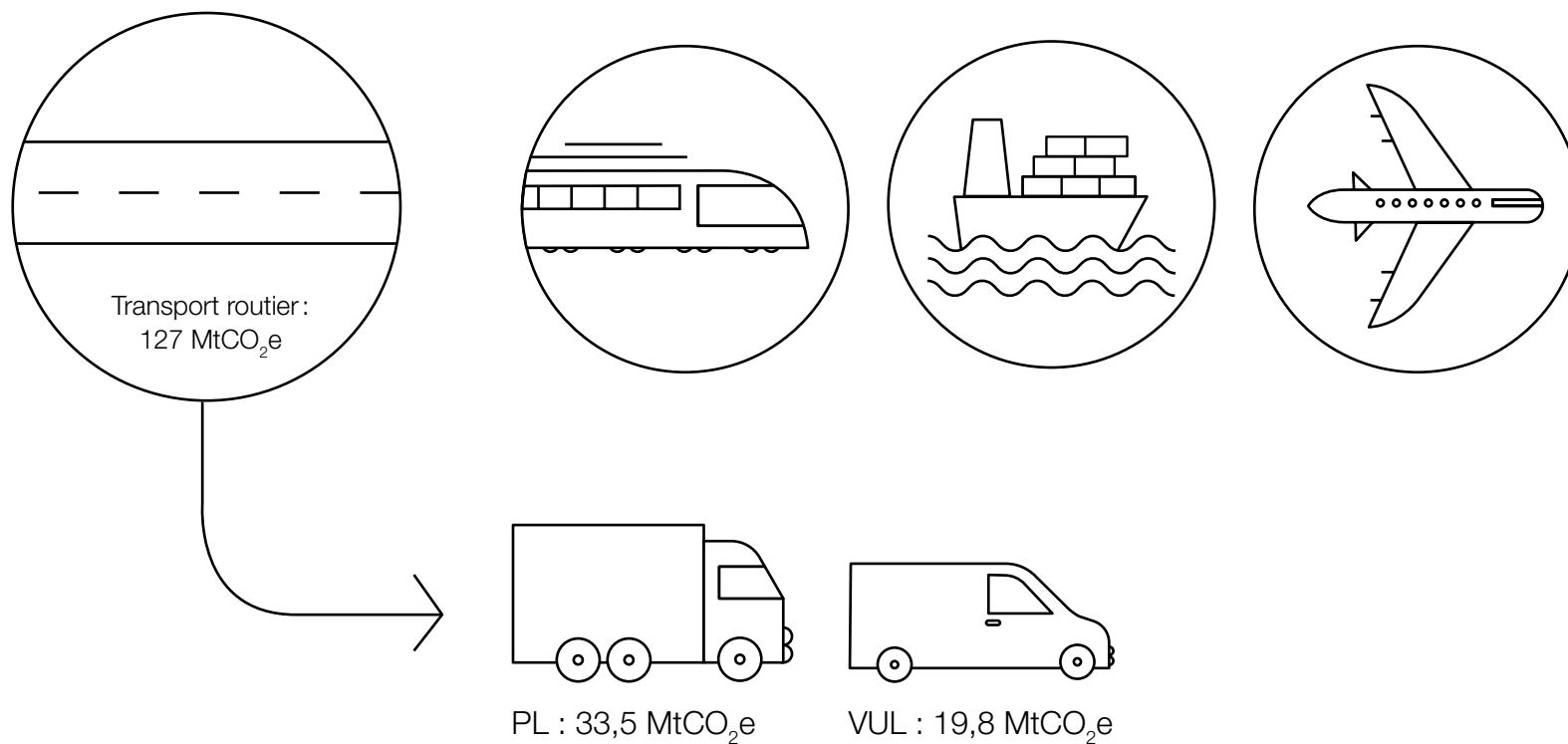
18 / CHIFFRES CLÉS

Environnement

Echelle France

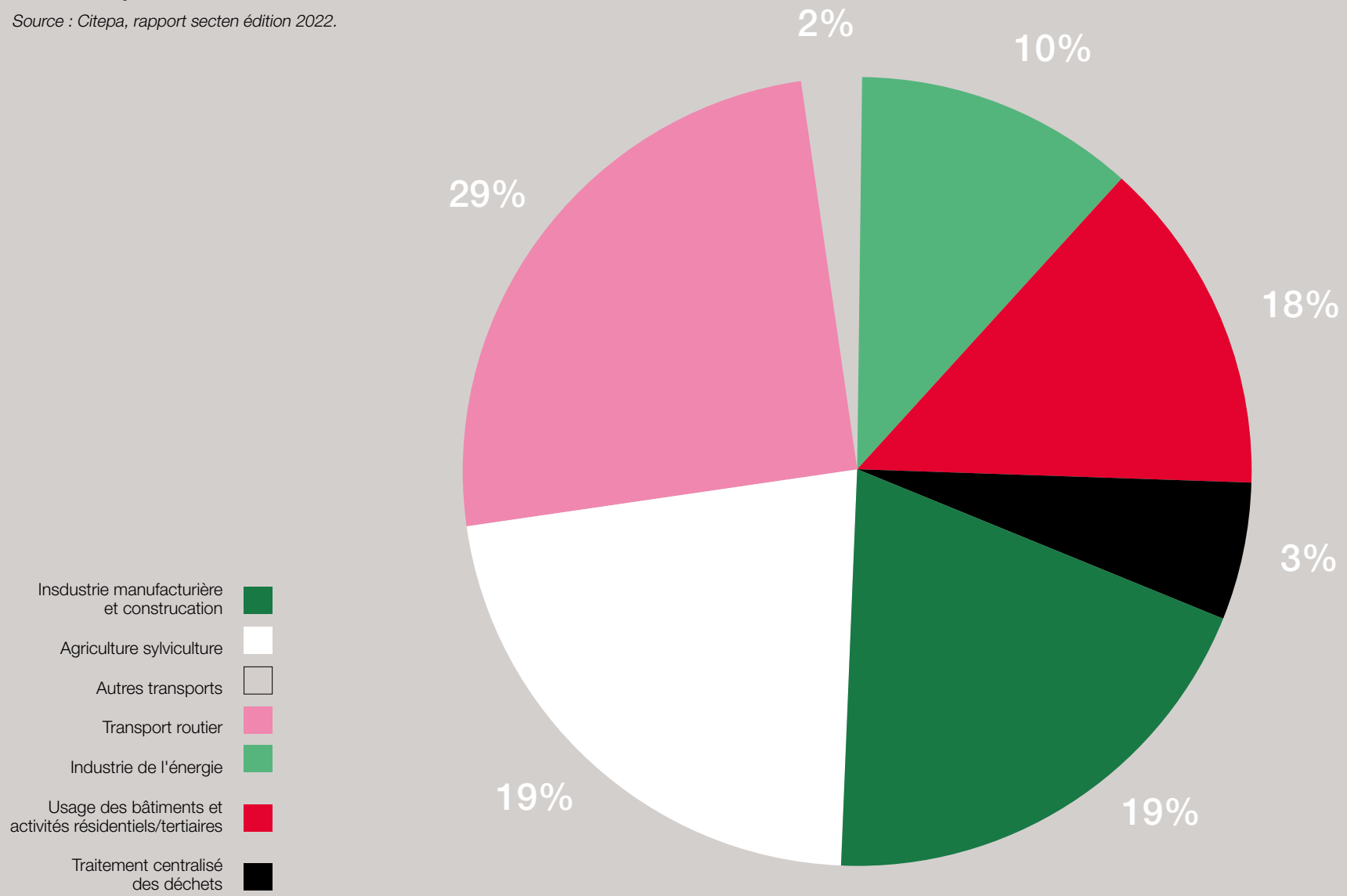
En 2019, les émissions de gaz à effet de serre représentaient 435 MtCO₂ équivalent. Le transport représentait 31 % de ces émissions.

Transport total : 136 MtCO₂e



Emissions de gaz à effet de serre par activité - France

Source : Citepa, rapport secten édition 2022.



Les emplois associés à la logistique urbaine

Emploi salarié.

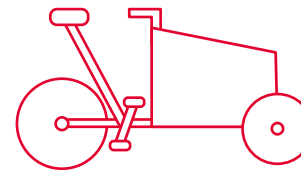
37 200 salariés exercent un métier de transport ou de logistique dans la Métropole de Lyon, quel que soit le secteur d'activité de l'employeur. **24 150 salariés travaillent au sein des établissements du transport** et de la logistique dans la Métropole de Lyon (métiers transport/logistique + métiers support).

Emploi non-salarié.

Une explosion de la création d'entreprises dans le domaine du transport, en particulier dans les « autres activités de poste et de courrier », soulignant la forte croissance des activités de distribution du dernier kilomètre (ce champ comprend la livraison à vélo) : plus de **3 800 créations** dans ce domaine en 2019 contre seulement 23 en 2014. Un phénomène très urbain : près de la moitié des créations en cinq ans se font à Villeurbanne, Lyon 7, Lyon 3 et Lyon 8.

Environ 10 %
des emplois salariés
de la Métropole de
Lyon sont des emplois
du transport/logistique.

(Métiers du transport quel que soit le secteur d'activité et emplois dans les établissements du secteur du transport/logistique).



Les employés de la cyclo logistique :

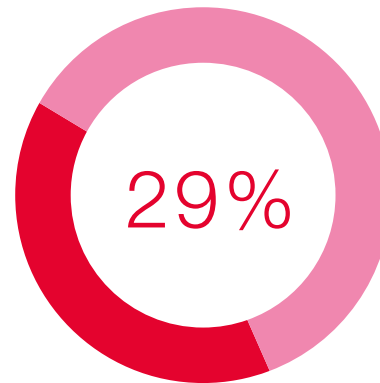
Les livreurs en cargo-cycle représentent
moins de **0,5 %** des livreurs en France.

Source : Chaire Logistics City, Vélo et logistique, 2021.

À retenir

37 200

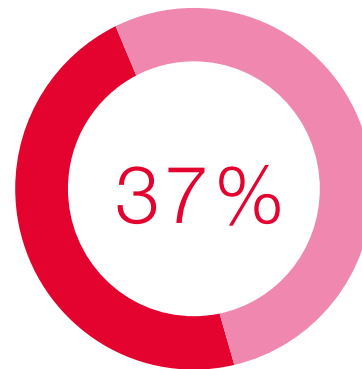
emplois salariés dans les domaines du transport et de la logistique (tous secteurs confondus, compte propre et compte d'autrui).



des VUL exploités pour livrer ou enlever des marchandises.

50

millions de tonnes de marchandises chaque année pour faire vivre la Métropole.



des PL en circulation CQA3 ou inférieur en 2020 (10% des VUL seulement).

170 000

livraisons tous les jours à destination des établissements économiques et des particuliers.

98 000

véhicules utilitaires lourds et légers utilisés par les entreprises de la Métropole.

33 000

véhicules utilitaires lourds et légers utilisés pour des activités spécialisées dans la livraison et/ou enlèvement de marchandises (compte propre et compte d'autrui).



SCOTCH & SODA

RUE TUPIN

La Piazza PaPa

LE BAL

PIZZERIA TRATTORIA

CK-814-CC

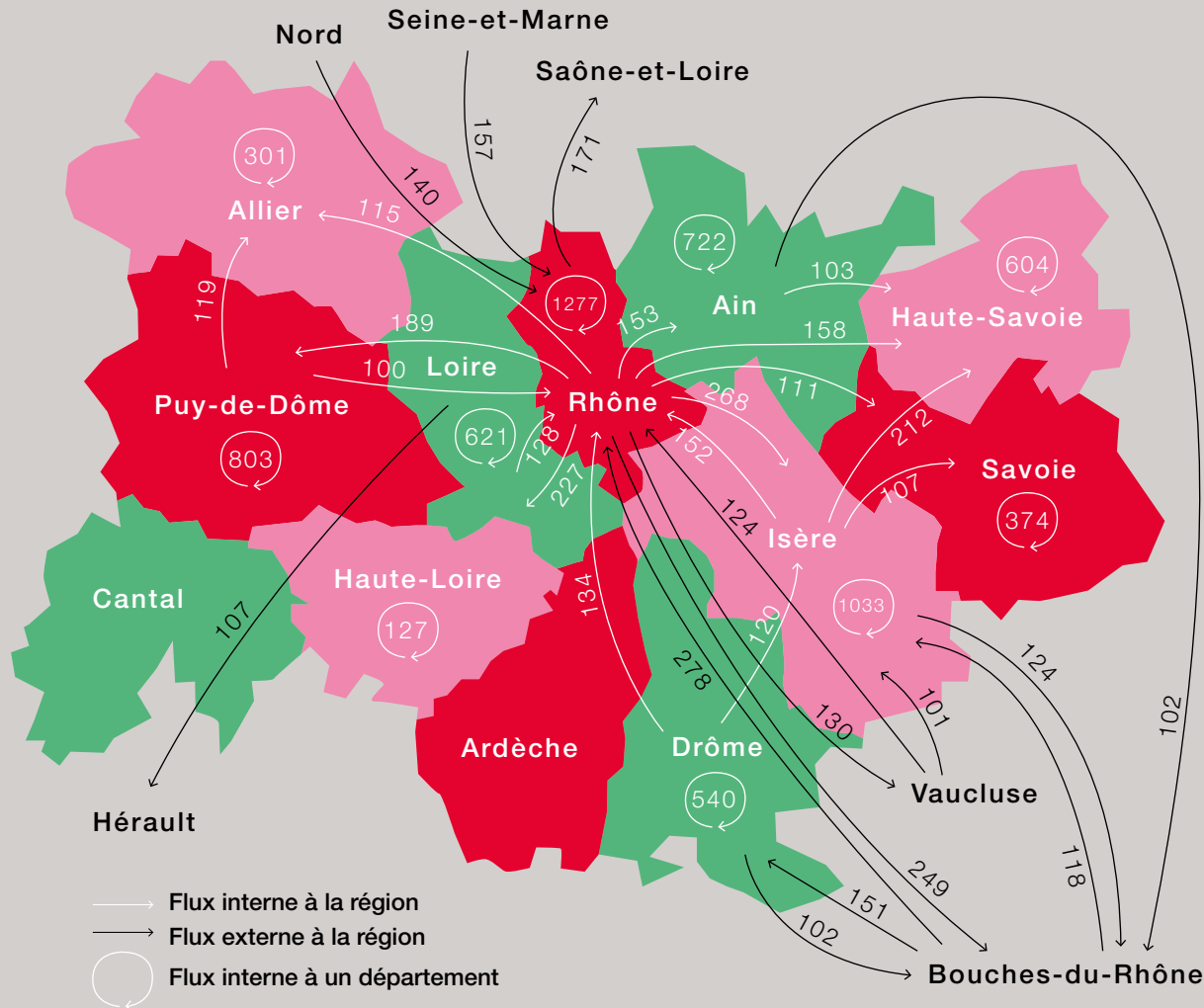


© Interface Transport

Organisation spatiale des flux

Flux routiers de marchandises en millions de tonnes/km, en 2018

Enquête Transport routier de marchandises (poids lourds), 2018.



En 2018, 227 millions de tonnes/km de marchandises ont circulé entre le Rhône et la Loire.

Flux routiers de marchandises en Auvergne-Rhône-Alpes

- **Polarisation** des principaux flux de la région AURA sur le Rhône.
- Part importante des flux internes qui souligne le groupage, dégroupage des flux localement.
- Matérialisation d'un **couloir d'échange** Lille > Paris > Lyon > Marseille.

Sources : SoeS, DREAL
 Aura, 2018 ; Traitement : epures,
 observatoire des déplacements, 2020.

Zoom livraisons établissements économiques

« Nous devons nous adapter aux contraintes de livraison, notamment sur le centre-ville et les aires de stationnement. »

Acteur de la distribution urbaine sur la métropole de Lyon.

Lyon-Villeurbanne

50% des livraisons.

11,7% de la surface du territoire métropolitain.

48% de la population de la métropole.

Presqu'île

0,9% de la surface du territoire métropolitain.

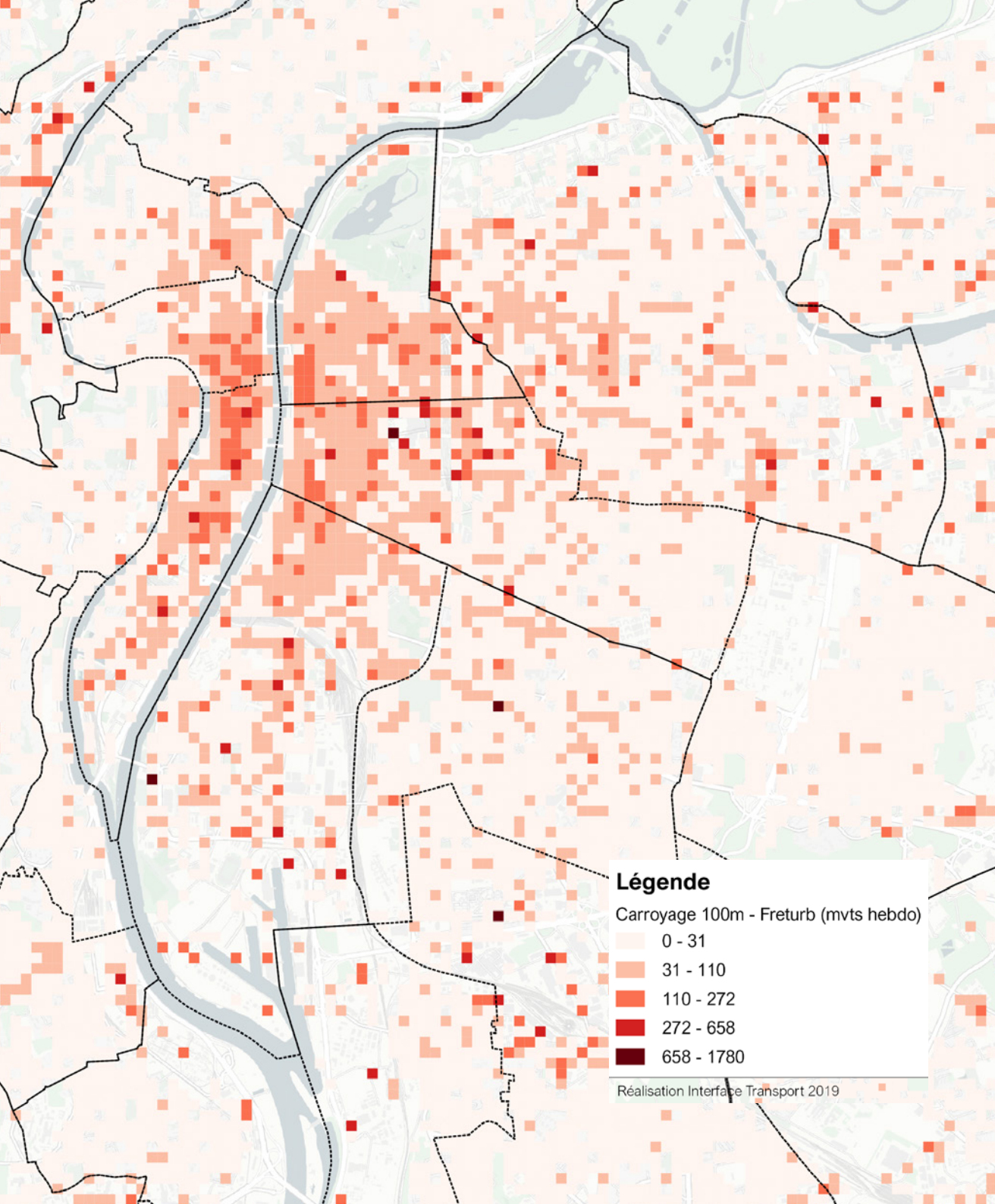
8,3% des livraisons.

Le quartier Part Dieu

a une intensité logistique

1,5 fois* plus forte que la Presqu'île.

* En nombre de livraisons à l'hectare



Zoom achat « e-commerce »

En moyenne, un ménage Grandlyonnais fait 14 achats avec livraison par an soit **8,2 millions d'achats avec livraisons sur la métropole**.
(source : Enquête ADM - MDL 2018)

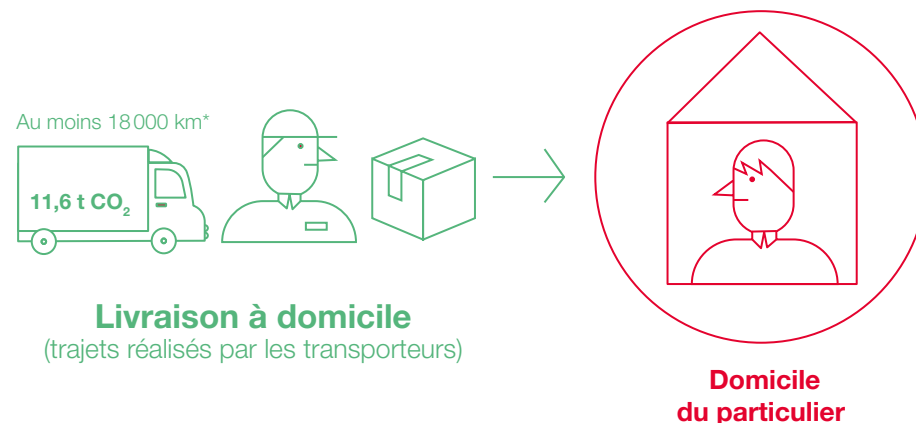
En France en 2019, selon la Fevad, le e-commerce aurait engendré 9 millions de livraisons par semaine, soit 16 par ménage et par an. La fréquence d'achat « e-commerce » est plus faible en centre-ville que sur les extérieurs de la Métropole (où la densité commerciale est moindre).

Evolution du e-commerce liée à la crise Covid.

En 2022, le e-commerce représente **14,1 %** du commerce de détails de produits soit une augmentation de 0,7 point par rapport à 2020. La forte poussée connue en 2020 s'est aujourd'hui stabilisée pour retrouver son rythme de progression d'avant la crise sanitaire. (Source : Fevad)

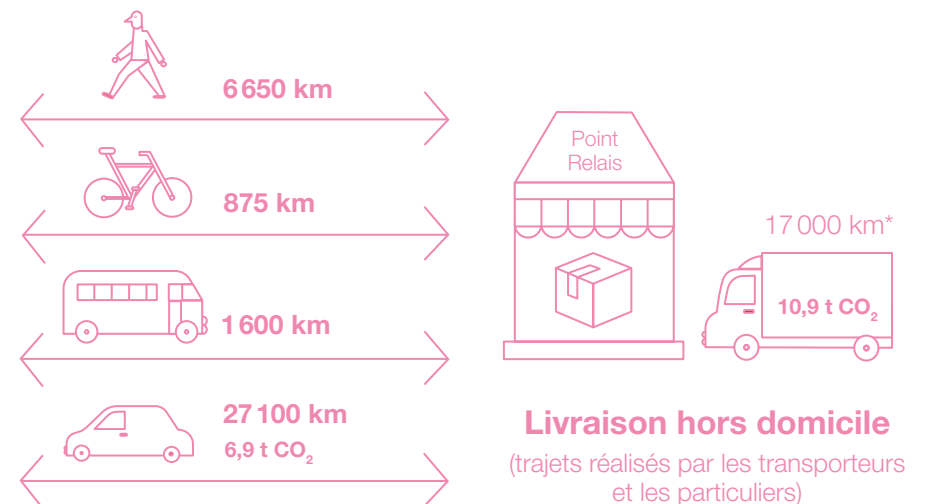
Les trajets dédiés aux achats avec livraison (Distances parcourues par jour, selon mode de transport)

Ne représente que les déplacements dont le motif exclusif est la récupération du bien.



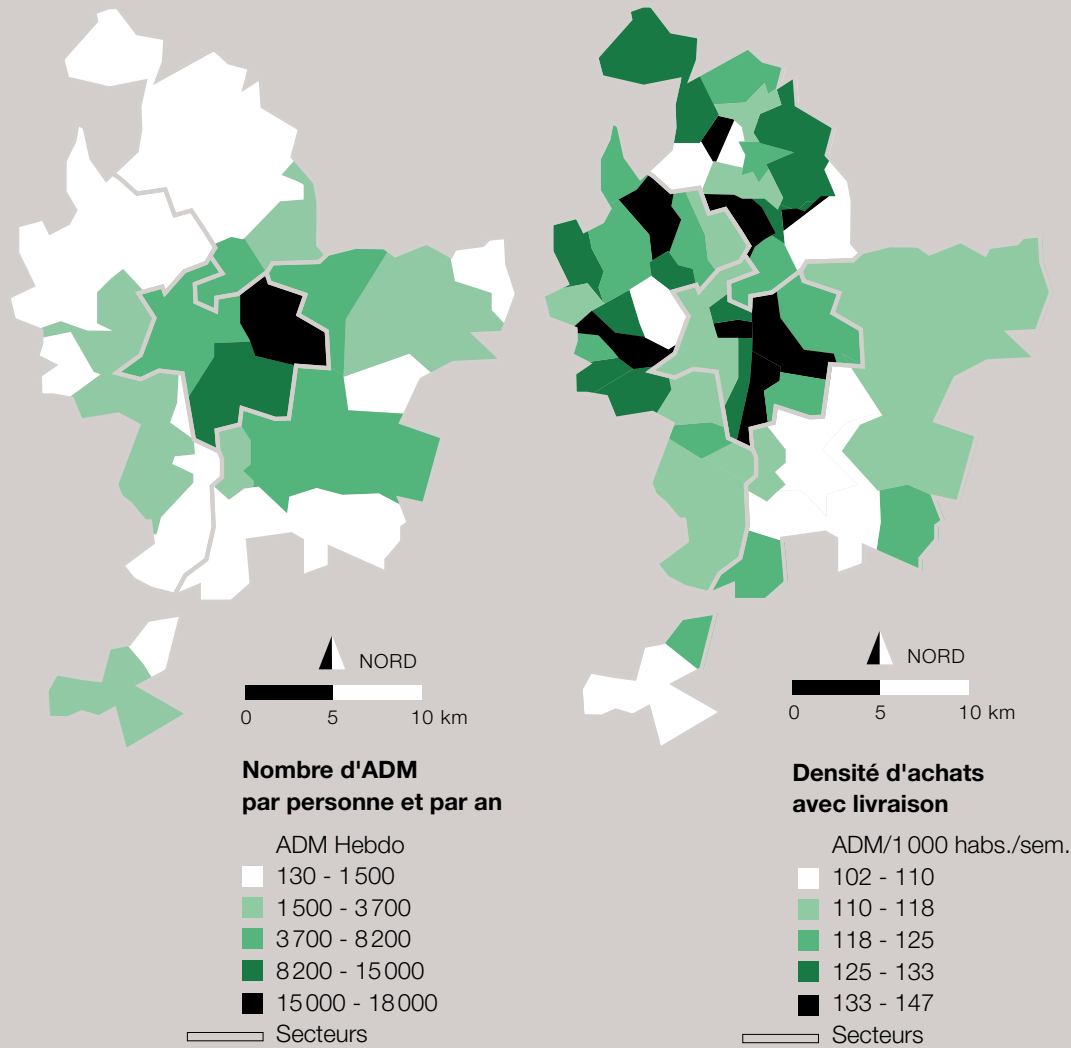
*estimation, aucune enquête spécifique menée sur ce maillon.

Source : enquête Achats des ménages avec livraison, réalisation Interface Transport.



Les particuliers se rendant en voiture pour retirer leur colis dans un point relais génèrent quotidiennement 27 100 km. 1 600 km sont parcourus chaque jour en transports en commun, 875 km à vélo et 6 650 km à pieds.

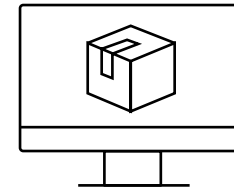
Répartition des achats avec livraison sur le territoire métropolitain et densité d'achat par km² par commune.



→ L'intensité des achats donnant lieu à livraison est plus élevée dans l'ouest du territoire.

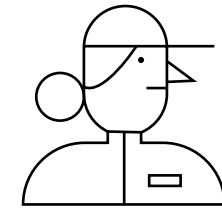
« Le marché du petit colis croît au moins depuis 10 ans. [...] C'est un phénomène qui s'est accéléré avec la pandémie, et évidemment ce système va perdurer bien au-delà puisqu'il s'inscrit dans un modèle de mutation et de modes de consommation. »

Acteur de la livraison de petits colis.



Les livraisons hors domicile génèrent **14 500** déplacements supplémentaires de particuliers dont **75 %** sont motorisés.

(Source : Enquête ADM - MDL)








La livraison en première présentation est un enjeu structurant pour les acteurs du petit colis.







Source : enquête Achats des ménages avec livraison, traitement LAET.

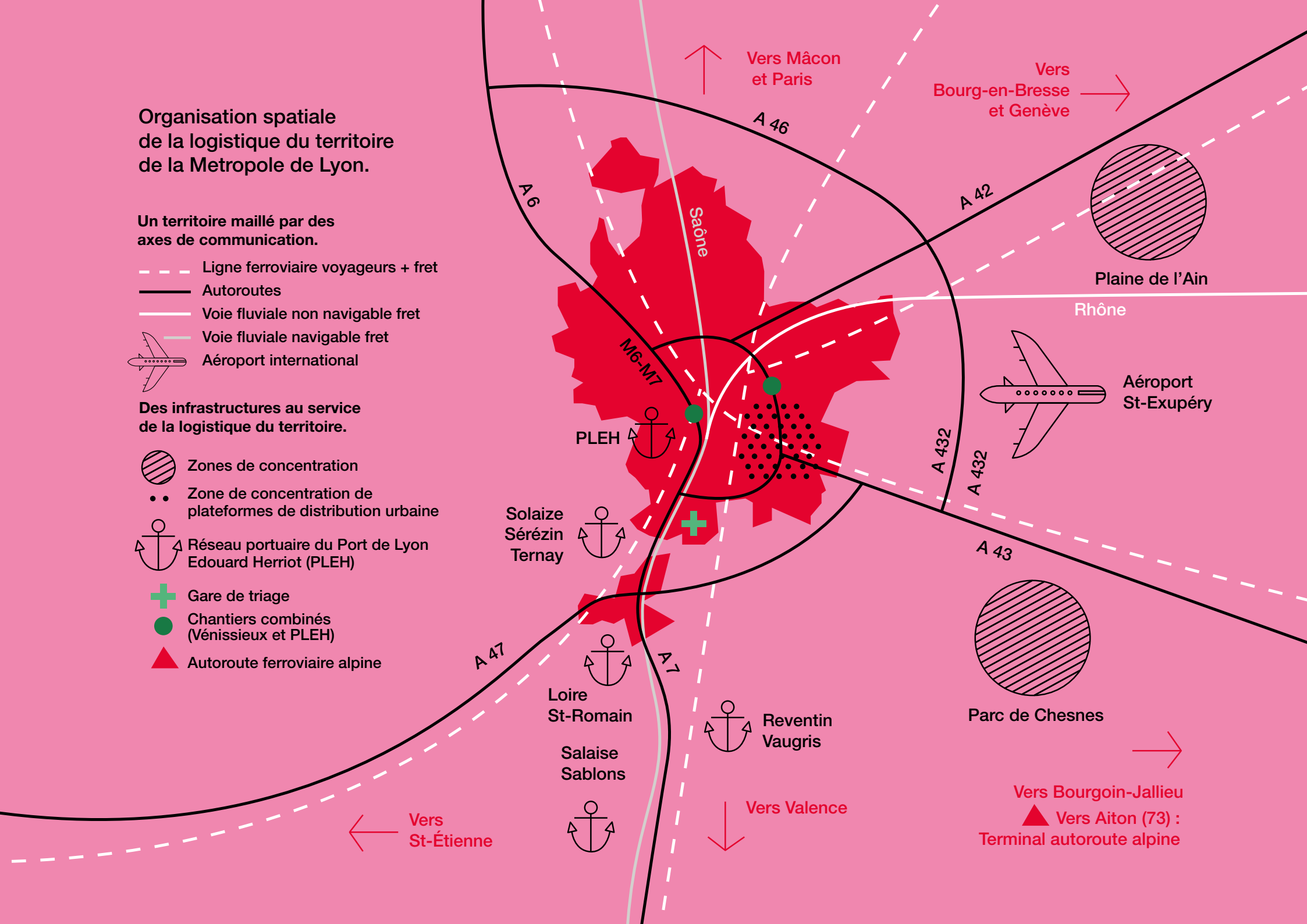
Organisation spatiale de la logistique du territoire de la Métropole de Lyon.


Un territoire maillé par des axes de communication.

-  Ligne ferroviaire voyageurs + fret
-  Autoroutes
-  Voie fluviale non navigable fret
-  Voie fluviale navigable fret
-  Aéroport international

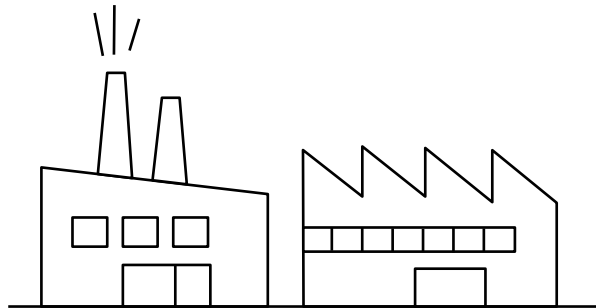
Des infrastructures au service de la logistique du territoire.

-  Zones de concentration
-  Zone de concentration de plateformes de distribution urbaine
-  Réseau portuaire du Port de Lyon Edouard Herriot (PLEH)
-  Gare de triage
-  Chantiers combinés (Vénissieux et PLEH)
-  Autoroute ferroviaire alpine



Vers Bourgoin-Jallieu
 Vers Aiton (73) : Terminal autoroute alpine

L'offre logistique sur le territoire métropolitain



1,7 millions de m² d'entrepôts en activité en 2020 dans la métropole soit 1,2m² par habitant.

(Source : base Cecim)

NB : L'approvisionnement de la métropole se fait également par d'autres entrepôts et plates-formes localisées hors du territoire métropolitain.

Depuis 2005, dynamique d'éloignement des entrepôts du centre de la Métropole au profit des grands parcs d'activité (Rocade Est, Plaine de l'Ain, Parc de Chesnes).

Ensemble des permis de construire ayant pour destination la catégorie entrepôts dans la métropole de Lyon.

36 % des m² d'entrepôts sur la période 2005-2009
24 % des m² d'entrepôts sur la période 2010-2014
20 % des m² d'entrepôts sur la période 2015-2019

(Source : Sitadel 2020)

« La collectivité a un rôle à jouer [...] aussi sur l'intermodalité, avec des infrastructures que l'on doit préserver, même si elles ont du mal à fonctionner aujourd'hui, pour avoir une capacité de faire entrer ou sortir des marchandises de la ville autrement que par la route. »

Acteur de l'immobilier logistique

Installations terminales embranchées et quais fluviaux

Exemples:

Installation Terminale Embranchée.



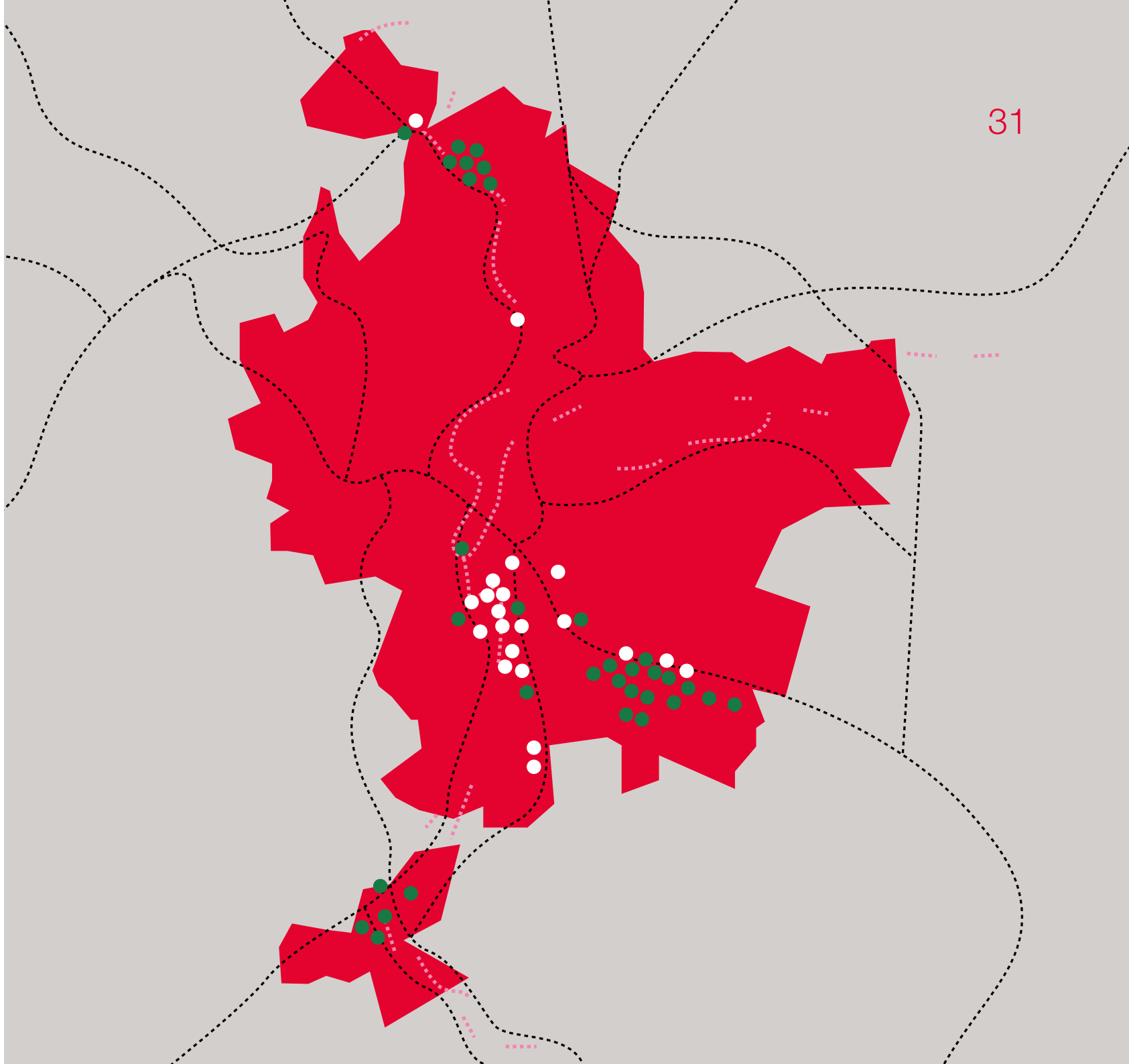
© Interface transport

Barge permettant de décharger des véhicules routiers à quai.



© Interface transport

- ITE
- Utilisée ○
- Inutilisée ●
- Linéaires de quais fluviaux - - -
- Réseau ferré - - -
- Métropole de Lyon ●



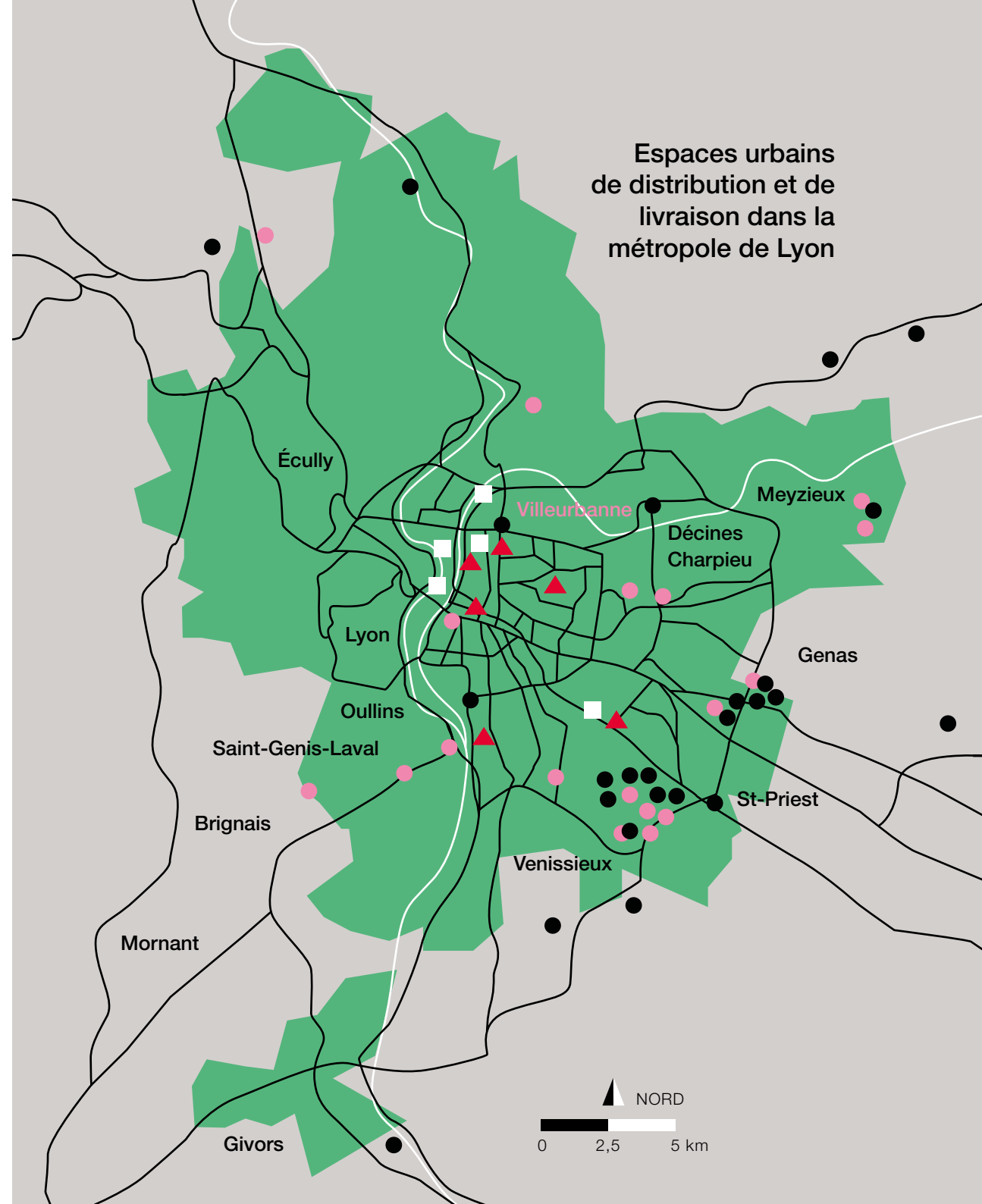
Distribution urbaine – Plateformes de transport

« On peut citer le projet d'Hôtel Logistique Urbain sur Lyon Edouard Herriot, dans le 7^e arrondissement, qui est un bâtiment dans lequel on a de la densification et de la mixité.

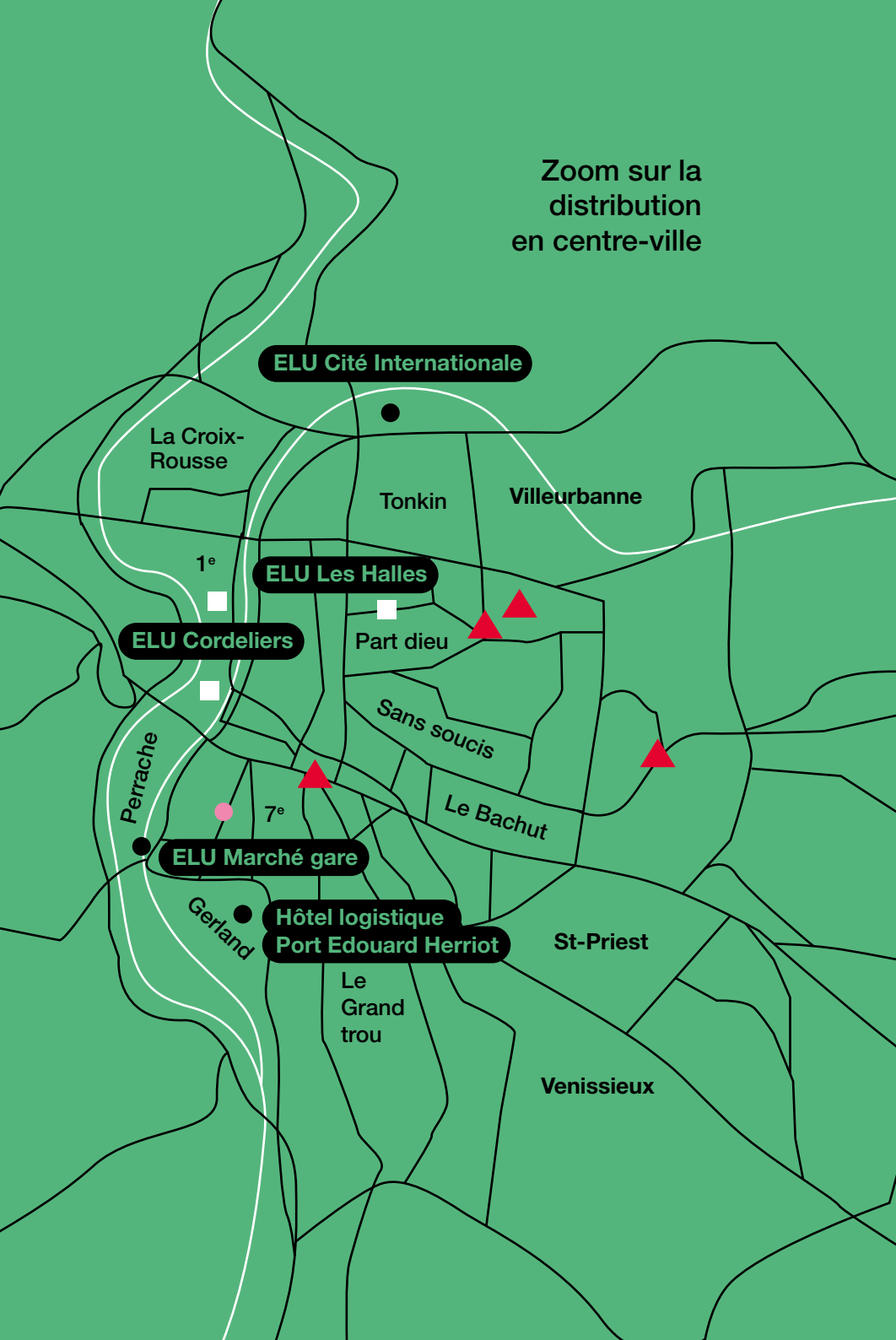
On coche pas mal de cases de l'immobilier logistique de demain! »

Quartus

- Messagerie ●
- Messagerie Express ●
- Coursier ▲
- ELU existant □



Zoom sur la distribution en centre-ville



« On a un local qui est vite saturé. Il faudrait avoir 200-300 m² pour pouvoir stocker, charger, décharger, redispacher. On a besoin d'accueillir des poids lourds, ou aux portes de la ville ou en centre-ville. Même en faisant du vélo je suis le premier à le dire. Il faut les accueillir mais ils doivent repartir le plus vite possible. »

Fends la Bise

ELU (Espace de Logistique Urbaine)

Plate-forme servant de point de rupture entre un approvisionnement massifié et une desserte fine de proximité.



A LOUER
Concorde
IMMOBILIER
78 37 05 36



Singapour

ZARA

COMILEV
80 90
LYON

B7-687-JS

SAUF ARRÊT LIVRAISONS

DE 9H30 À 16H30

5 MINUTES

PHIS

VOIE DE DROITE

BT-962-ND

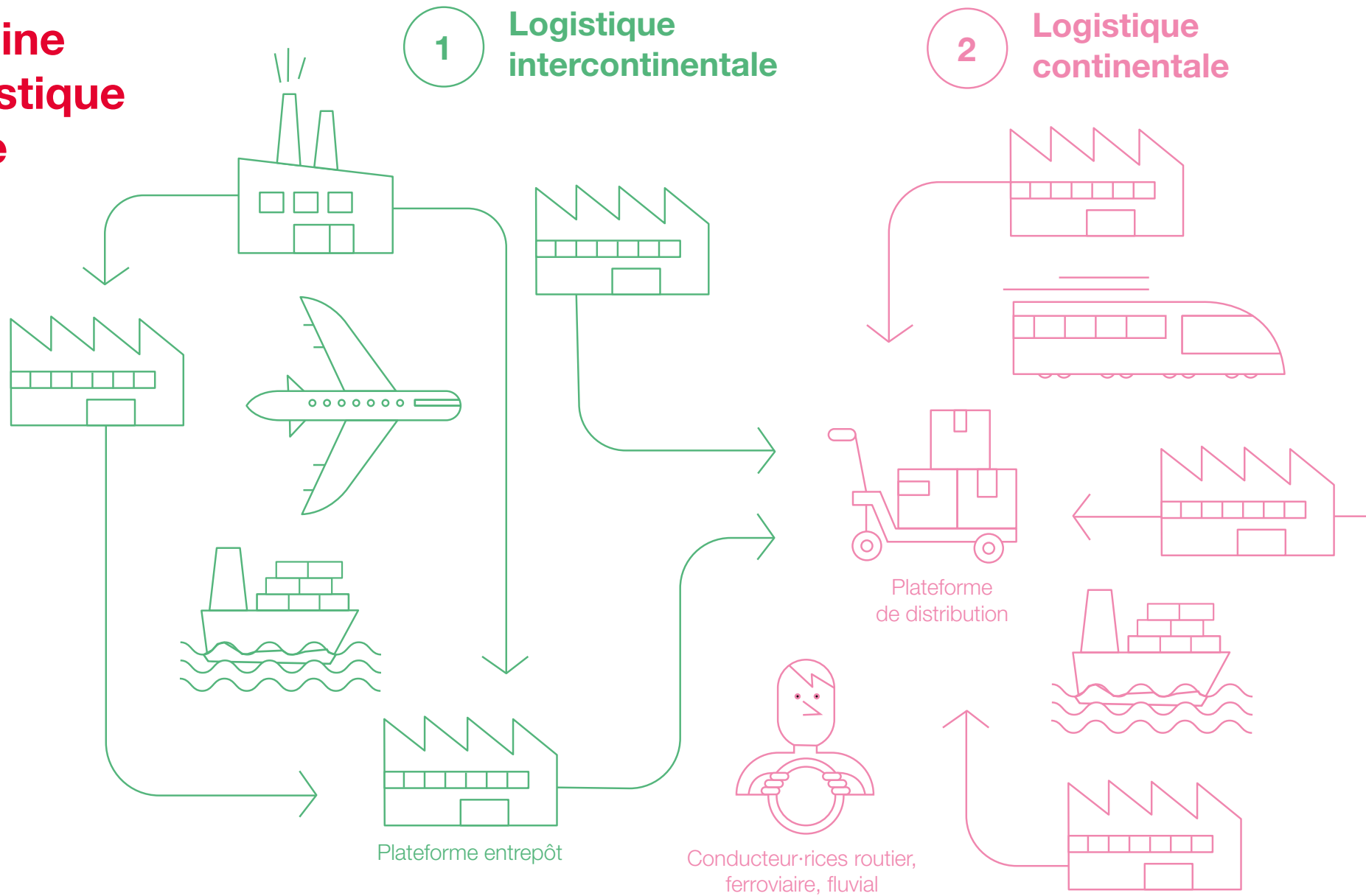
704 84 69



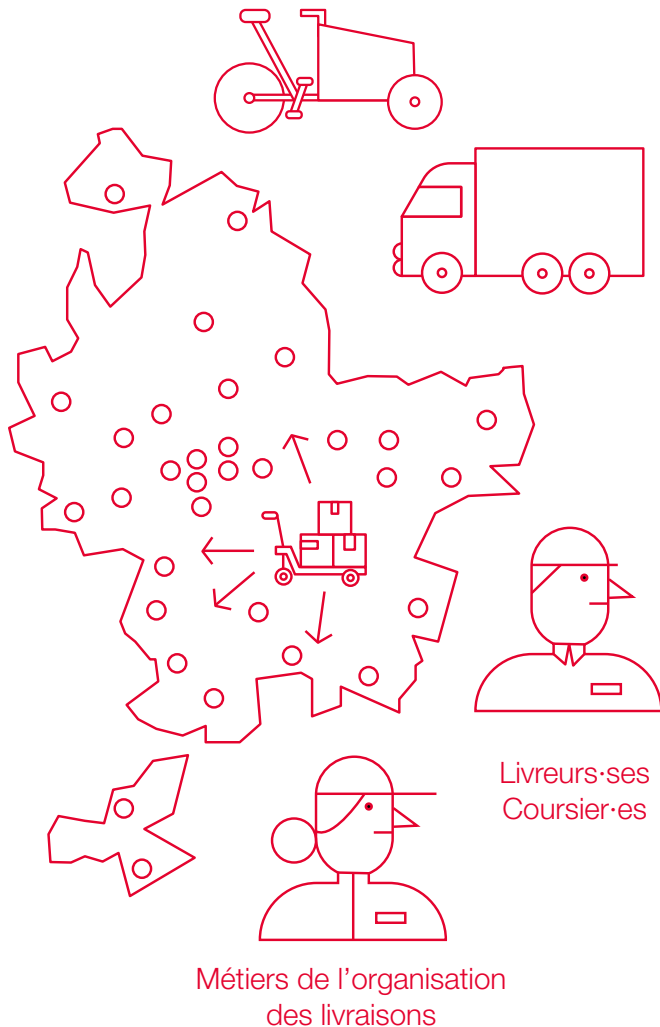
© Interface Transport

Ceux qui font la logistique

Chaîne logistique type



3 Logistique Distribution urbaine



Des métiers et des compétences variés

**La logistique métropolitaine :
écosystème pluriel qui réunit plusieurs
grandes familles d'acteurs.**

Distinction compte propre / compte d'autrui

Les acteurs économiques peuvent gérer leurs flux pour eux-mêmes : on parle de compte propre. Ils ont leurs propres matériels et salariés (livreur, manutentionnaire...).

ou

Les sous-traiter : pour tout ou partie, à des entreprises spécialisées (transporteurs, logisticiens, commissionnaires...). Ces derniers relèvent du compte d'autrui.

Les activités sont segmentées selon l'intégration du service proposé :

- Transport, transport spécialisé (par ex. transport et manutention, transport de matières dangereuses...), organisation de transport (pilotage des flux), logistique...
- Et selon les produits/volumes et la rapidité d'exécution du transport (messagerie express, messagerie traditionnelle, course...).

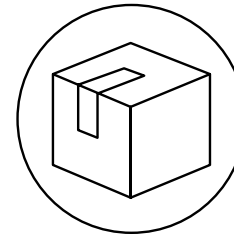
Panorama (non exhaustif) des acteurs de la distribution urbaine

« On est des spécialistes et des leaders indépendants des échanges internationaux. [...] Sur la plateforme ici on est à peu près 200 collaborateurs. Tous les jours on a à peu près 700 tonnes de marchandises qui transitent sur nos quais, 1 200 livraisons quotidiennes, soit à peu près 500 livraisons qui concernent la Métropole, et plus de 200 qui concernent la ZFE. »

Acteur de la messagerie traditionnelle

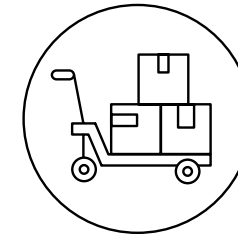
« On doit avoir des camions qui partent qui soient toujours pleins et au retour aussi au maximum avec les enlèvements que l'on fait chez nos propres clients lyonnais. »

Acteur de la messagerie traditionnelle



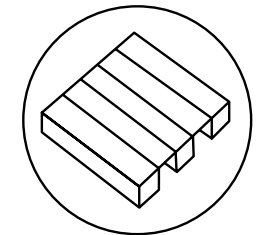
Messagerie traditionnelle

Dacsher
Geodis
Gefco
Schenker
Kuehne + Nagel
Ziegler
Réseau J. Besson
Groupe Mazet
HDucros
 ...



Messagerie express

FedEx
DHL
GLS
DPD
UPS
CibleX
Chronopost
Coli Poste
France Express
 ...



Réseaux de distribution de palettes

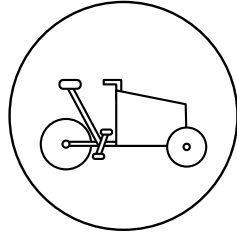
Transadis
Artdis
VoluPal
XPO Logistics
Rodis
Transports Feuillet
 ...



Réseaux livraison de colis/produits

Points relais colis commerces, consignes automatisées

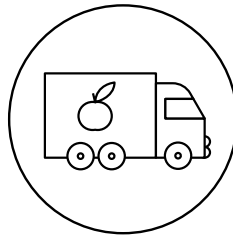
Mondial Relay
Amazon Locker
Relais Colis
Pickup
 ...



Coursiers

Transports urgents de plis, courrier, médical...

Be Cycle
Fends la bise
Tout en vélo
 ...



Autres acteurs

Prestataires du dernier km, livraison collaborative...

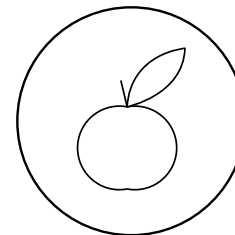
Urby
Urban Logistic Solutions (ULS)
 ...



Distribution B to B (commerce de gros)

Alimentaire, fourniture de bureau, matériaux de construction, produits pharmaceutiques.

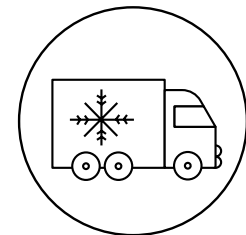
Lyreco
BigMat
Bruneau
Murgier
France Boissons
Rhône-Alpes Distribution
TransGourmet
Groupe Pomona
Brake
OCP
 ...



Distribution B to C

Alimentaire, produits culturels, publicité...

Adrexo
Médiapost
Ooshop
coursesU.com
Coursier.fr
Starservice
 ...



Transport spécialisé

Produits lourds et volumineux, banque, transporteurs frigorifiques...

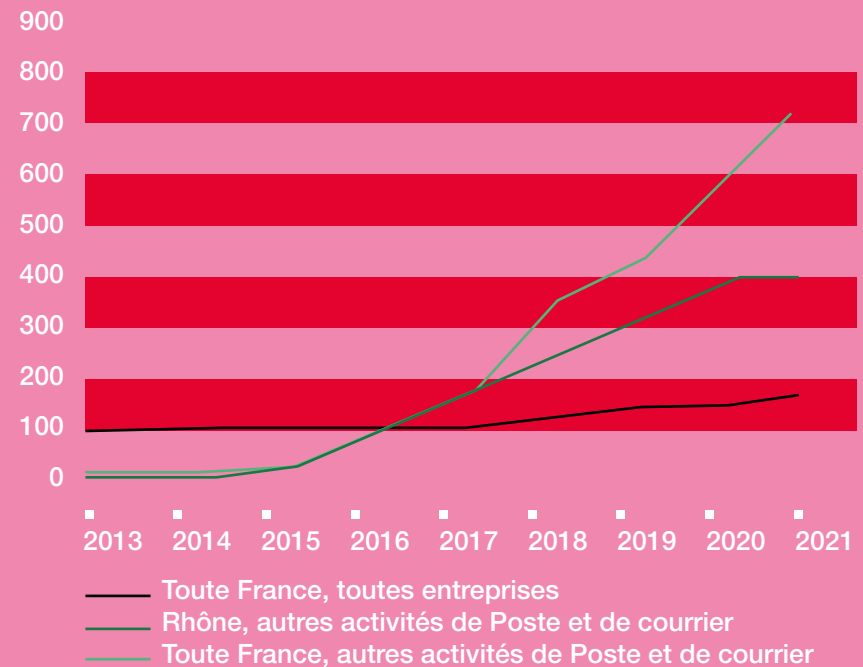
Stef
Jacky Perrenot
Vir
Guisnel
Rac Sterne
 ...

Un écosystème sous tension

La filière transport et logistique, notamment urbaine, est caractérisée par une forte concurrence, un fort recours à la sous-traitance, et de faibles marges.

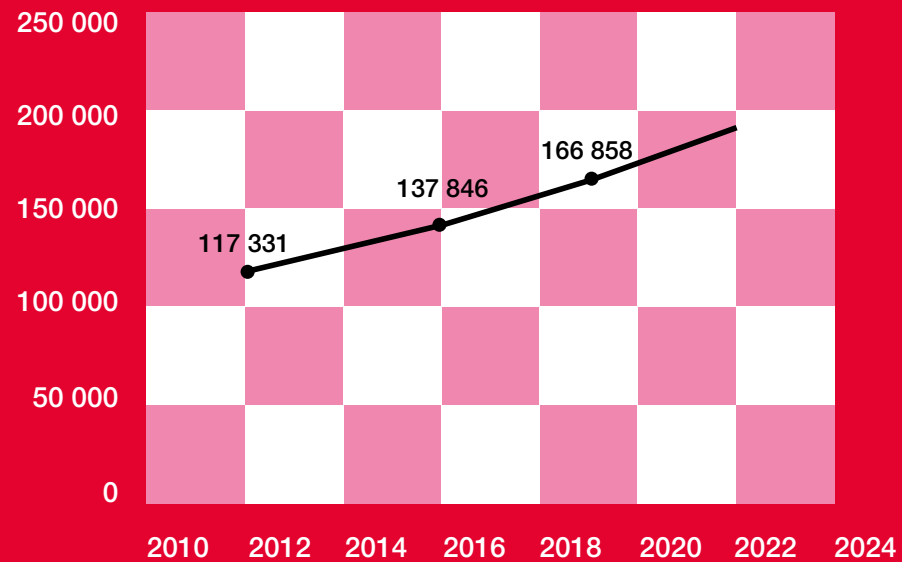
Source Insee, répertoire des entreprises

Le boom des emplois non salariés.
Evolution base 100 (année 2016)
de la création d'entreprises.



→ L'analyse des créations d'entreprises montre, à l'échelle nationale mais également dans le Rhône, une très forte augmentation dans le secteur des activités de poste et de courrier, soit de livraison à domicile (pour l'essentiel d'entre elles). Dans la majorité des cas, il s'agit de micro-entreprises et d'emplois non-salariés.

Nombre de mouvements
des établissements
(échelle métropole de Lyon).



→ Augmentation des livraisons et enlèvements de marchandises des établissements économiques +4.8 % par an en moyenne sur la métropole de Lyon.

Les besoins en distribution urbaine se démultiplient et se complexifient (augmentation de la population, explosion du e-commerce...): augmentation des besoins en surfaces de stockage avancé, besoin de main d'œuvre, difficultés à investir dans de nouveaux véhicules décarbonés...

Les évolutions des modes de consommation urbains ont des impacts forts sur les chaînes de distribution urbaine. Plus les délais de livraison sont courts, pour des achats en petits volumes, plus le nombre de véhicules et de surfaces de stockage est important. Il y a un enjeu fort à questionner nos modes de consommation.

Annexes

44 / GLOSSAIRE

Course (transport urgent)

Transport de marchandises (plis, colis, palette) sans groupage (véhicule exclusif: vélo, cargo-cycle, VUL...) ni rupture de charge et une livraison en mains propre.

Entrepôt

lieu de stockage (fermé et/ou à ciel ouvert) des marchandises, où le stockage définit l'action d'entreposer intentionnellement la marchandise pour une durée supérieure à 24 heures.

Gare de triage

Point d'exploitation ferroviaire du réseau ferré national où sont assurés, dans le cadre d'un plan de transport, le tri des wagons et la formation des trains par regroupement/dégroupement des lots de wagons. Les gares de triage servent notamment à la desserte des ITE.

Installation terminale embranchée (ITE)

Voie ferrée desservant une entreprise, une usine, un dépôt, une zone industrielle ou portuaire à partir du réseau ferroviaire national afin de permettre le transport ferroviaire de marchandise sans rupture de charge.

Logisticien

Entreprise spécialisée dans l'organisation et la gestion de l'ensemble des flux (physiques et d'information) ainsi que des stocks de marchandises. On peut également parler de prestataire logistique.

Logistique

Organise le transport des marchandises (flux physiques et flux d'information) et assure les fonctions complémentaires de stockage, de préparation de commandes, de reconditionnement/différenciation de produits, de groupage et dégroupage des marchandises.

Logistique inverse (reverse logistic)

Ensemble des opérations permettant la les retours de marchandises ou de déchets en vu de leur récupération, réutilisation, réparation, recyclage ou élimination.

Messagerie

Collecte d'envois multiples (groupage) de moins de 3 tonnes groupés sur des quais pour constituer des chargements complets aptes à remplir des véhicules de transport pour dégroupage au quai du centre réceptionnaire et livraison au domicile du destinataire.

On distingue : messagerie express de colis de moins de 30 kg acheminés en 12h/24h, messagerie traditionnelle jusqu'à 3 t. en 24h/48h.

Mouvement de marchandises

réception, expédition, ou opération conjointe (réception et expédition) effectuée à l'aide d'un véhicule motorisé (un mouvement peut comprendre un à plusieurs unités de manutention, colis, palettes, rolls...).

Plateforme

Les plateformes logistiques servent à fluidifier la circulation des marchandises en permettant des opérations telles que le transbordement, la collecte/distribution, le groupage/dégroupage etc. Il existe différentes formes de plateformes selon le type d'opération effectuée sur les marchandises.

Poids lourd

Véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes.

Transport de biens

Est considéré comme transport de biens tout transport d'objets qui servent dans une activité qu'exerce le conducteur du véhicule (outillage, échantillons, matériaux) ou en sont des sous-produits (gravats, déchets).

Transport de marchandises

Permet de couvrir les distances qui séparent la production de la consommation finale: approvisionnement des consommateurs en marchandises et collecte des déchets.

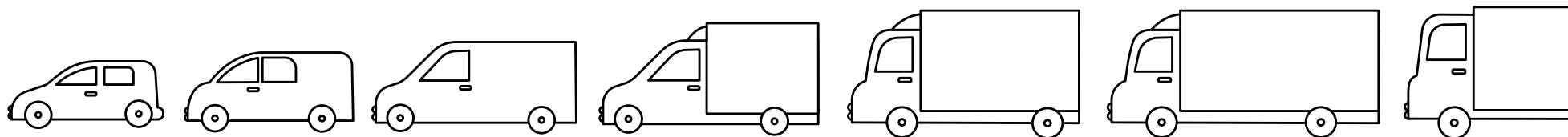
Transporteur de marchandises

Entreprise exerçant une activité économique réglementée (aux niveaux européen et national) consistant à acheminer des marchandises d'un point A à un point B avec ou sans rupture de charge.

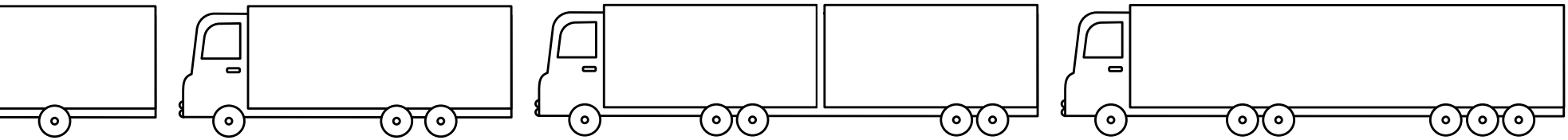
Véhicule utilitaire

Véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues. On distingue: véhicule utilitaire léger, véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises ayant un poids maximal inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

46 / POIDS ET DIMENSIONS DES VÉHICULES



<i>NOM</i>	fourgonnette	petit fourgon	fourgon gd. volume				
<i>PTAC</i>	1,7 à 2,5 t	2,6 à 3,5 t	2,6 à 3,5 t	3,5 à 7 t	7,5 à 12 t	12 à 15 t	16 à 19 t
<i>CHARGE UTILE</i>	0,6 à 1 t	0,9 à 1,8 t	0,9 à 1,8 t	1,2 à 4 t	2,3 à 7 t	4,3 à 8,5 t	10 à 11 t
<i>LONGUEUR</i>	3,66 à 5,41 m	4,56 à 6,85 m	4,61 à 7,54 m	~ 7 m	7 à 10 m	6 à 9 m	Jusqu'à 12 m
<i>VOLUME UTILE</i>	1 à 5m ³	4,2 à 9,3 m ³	4,6 à 21,7 m ³	15 à 30 m ³	27 à 32 m ³	37 à 45 m ³	43 à 50 m ³
<i>SURFACE</i>	6,5 à 9 m ²	9 à 11 m ²	11 à 16 m ²	14 à 18 m ²	16 à 20 m ²	17 à 26 m ²	20 à 30 m ²

*NOM***26 t****32 t.****44 t.***PTAC***13 t****14 t.****29 t.***CHARGE UTILE***8 à 12 m****10 à 12 m****16,50 m***LONGUEUR***50 m³****50 m³****90 m³***VOLUME UTILE***20 à 30 m²****25 à 30 m²****42 m³***SURFACE*

INTERFACE TRANSPORT

Nous réalisons des études sur-mesure pour
apporter des solutions à vos besoins
en mobilité des marchandises depuis 1995.

