

CHARTRE DE LOGISTIQUE URBAINE

durable de Brest métropole



SMDE CAP 2030

STRATÉGIE
MÉTROPOLITAINE
DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE

Impulser,
accompagner,
accélérer
les transformations

1. PRÉAMBULE	4
1. La logistique urbaine, un sujet complexe au cœur de la performance économique du territoire	4
2. L'élaboration de la charte	6
2. LA CHARTE DE LOGISTIQUE URBAINE	7
1. Objectifs de la charte	7
2. Périmètre d'application de la charte	7
3. Gouvernance et animation	8
4. Engagements des signataires	8
3. LE PLAN D'ACTION	9
1. Les axes de travail	9
Axe de travail #1 : Accompagner l'évolution des flottes de véhicules professionnels	9
Axe de travail #2 : Adapter les espaces logistiques à la dynamique du territoire métropolitain	9
Axe de travail #3 : Mieux intégrer le véhicule et le livreur au cœur de l'activité métropolitaine	10
Axe de travail #4 : Expérimenter des solutions logistiques en faveur du développement économique du territoire	11
Axe de travail #5 : Favoriser le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes	12
2. Les fiches actions	12
Action n°1.1 : Accompagner la transition énergétique des flottes de véhicules professionnels	13
Action n°1.2 : Construire une vision partagée de la transition énergétique sur Brest métropole	14
Action n°2.1 : Intégrer la logistique urbaine dans les projets d'aménagement et la planification	15
Action n°2.2 : Développer les consignes à destination des particuliers et des professionnels	16
Action n°2.3 : Accompagner la mutualisation et la multimodalité des outils logistiques	17
Action n°3.1 : Optimiser l'utilisation des aires de livraison	18
Action n°3.2 : Accompagner le développement de la cyclologistique	19
Action n°3.3 : Améliorer les conditions de travail des professionnels et prendre en compte les enjeux sociaux	20
Action n°3.4 : Etudier les solutions maritimes, fluviales et ferroviaires pour la logistique urbaine	21
Action n°3.5 : Optimiser l'utilisation de l'espace public via les horaires de livraison	22
Action n°4.1 : Accompagner l'optimisation logistique liée aux circuits courts	23
Action n°4.2 : Accompagner l'optimisation logistique liée à la logistique inversée	24
Action n°4.3 : Optimiser les flux logistiques temporaires, notamment liés aux chantiers ou aux événements	25
Action n°5.1 : Construire un dialogue permanent avec les acteurs autour des actions et priorités du territoire	26
Action n°5.2 : Accompagner la prise de conscience des consommateurs et habitants sur les modes de consommation (détente des flux, coût des retours, réemploi...)	27
Action n°5.3 : Organiser une veille sur les solutions logistiques déployées sur d'autres territoires	28

ÉDITO

Support de l'activité économique, la logistique urbaine est indispensable au bon fonctionnement et au dynamisme des villes. Cependant, elle est également synonyme d'externalités négatives tant environnementales qu'organisationnelles.

Ces dernières années, l'évolution des modes de consommation, avec la multiplication des livraisons à domicile et du développement des circuits courts, ont participé à une forte augmentation de la logistique urbaine. La problématique de l'acheminement des marchandises en ville s'avère ainsi de plus en plus prégnante dans les enjeux de circulation, d'aménagement de l'espace public, de verdissement des flottes, d'impacts environnementaux et de performance économique.

En parallèle, d'importantes mutations sont programmées au sein des espaces publics de la métropole brestoise. À travers le projet « Mon Réseau grandit », la métropole développe l'offre de transports en commun avec deux nouveaux axes de TCSP (Transports en Commun en Site Propre), une 2^e ligne de tramway et une 1^{re} ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), ainsi que le renforcement de l'offre de transports en commun sur les communes périphériques de la métropole.

La logistique urbaine est un sujet déjà identifié dès 2014 par Brest métropole comme un axe de travail en matière de planification et de déplacements avec l'adoption du Plan Local d'Urbanisme (PLU) « facteur 4 ». Cet enjeu a été réaffirmé lors de l'adoption du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) en 2019 et au travers de la révision de la Stratégie Métropolitaine de Développement Économique – CAP 2030 en 2022.

Cependant, face à ces enjeux multiples, Brest métropole a souhaité engager une réflexion partagée avec l'ensemble des acteurs privés et publics visant à tendre vers une logistique urbaine plus durable sur le territoire.

Ce travail collectif, engagé en janvier 2023 avec le soutien du programme InTerLUD et InTerLUD+, a permis d'aboutir à cette charte logistique urbaine partagée ayant pour objectifs le développement de solutions pragmatiques et pérennes, au service d'une plus grande efficacité et d'un impact maîtrisé sur l'environnement.

1. PRÉAMBULE

1. La logistique urbaine, un sujet complexe au cœur de la performance économique du territoire

L'analyse des pratiques et besoins en matière de transport, d'approvisionnement et de livraison des marchandises en ville, a permis d'identifier 6 grands enjeux à relever pour tendre vers une logistique urbaine durable.

DES ENJEUX ÉCONOMIQUES

De nombreux opérateurs prennent part à la logistique urbaine : transporteurs, grossistes, producteurs, industriels, grande distribution, artisans, commerçants... Ces déplacements constituent **un tiers du coût logistique total de l'acheminement d'une marchandise** pouvant provenir d'un autre continent. Elle peut représenter **jusqu'à 1 emploi sur 10, non délocalisable, au sein d'une aire urbaine**. Le développement économique et l'attractivité des territoires reposent donc pour une part sur une logistique urbaine efficiente.

6,1 % de l'emploi total de la métropole¹.

Les fonctions de transport-logistique génèrent 6 580 emplois sur la métropole (dont 2 623 dans le transport et la logistique). Elles se développent sous l'effet de la dynamique industrielle et de la progression de l'e-commerce.

DES ENJEUX D'APPROVISIONNEMENT DES CENTRES-VILLES

La logistique urbaine permet l'approvisionnement quotidien des commerces, des entreprises, des chantiers, des administrations, des équipements publics, des particuliers, ainsi que l'enlèvement des déchets, des objets à recycler... Les flux de marchandises en ville se répartissent généralement de la manière suivante² :

- **50 % des flux sont liés aux ménages** (déplacements d'achats par les particuliers et livraisons aux particuliers),
- **40 % sont liés aux activités économiques** tous secteurs confondus,
- **10 % sont liés à la « gestion urbaine »** (déchets, BTP, déménagements...).

Dans Brest métropole, 142 400 livraisons de marchandises à destination des professionnels sont effectuées chaque semaine, dont 83 % à destination des professionnels et 17 % au profit des particuliers. Ces chiffres ne prennent pas en compte les flux liés à la gestion urbaine et ciblent uniquement les flux de particuliers liés aux déplacements de colis.

DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Au niveau national, les flux de marchandises dans la ville **représentent en moyenne 15 à 20 % du trafic routier**. Ils sont responsables d'un quart des émissions de CO₂, d'un tiers des émissions d'oxydes d'azote et de la moitié des particules liées à la circulation urbaine. La logistique urbaine a donc un rôle prépondérant à jouer dans **l'amélioration de la qualité de l'air** en ville.

Sur Brest métropole, le transport des poids lourds représente 8 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), jusqu'à 23 % des émissions d'oxydes d'azote et 7 % des émissions de particules fines (hors véhicules utilitaires légers).

¹ La logistique urbaine à la croisée d'enjeux économiques, sociétaux et environnementaux - Rapport d'étude - ADEUPa - Mai 2023 <https://adeupa-brest.fr/nos-publications/la-logistique-urbaine-la-croisee-denjeux-economiques-societaux-et-environnementaux>

² Données à l'échelle nationale - étude Cerema

³ Air Breizh, données 2018

Sur un parc de 1 007 poids lourds (PL) enregistré sur la métropole, seuls 13 % d'entre eux roulent au gaz. 73 % du parc des PL dans Brest métropole disposent d'une vignette Crit'Air 1, 2 ou 3 (71 % en France).

Sur 15 223 véhicules utilitaires légers (VUL) comptabilisés au 1^{er} janvier 2022, 95,2 % d'entre eux disposent d'une motorisation diesel, 4,5 % du parc est composé de VUL essence (481) et électrique (183). 84,3 % du parc des VUL disposent d'une vignette Crit'Air 1, 2 ou 3 (+7,5 points par rapport aux chiffres nationaux).

DES ENJEUX SOCIAUX

Les enjeux sociaux concernent les conducteurs livreurs dont les **conditions de travail** peuvent être impactantes (horaires décalés, pénibilité, stress lié à la cohabitation des modes de transport...), tout comme les utilisateurs de la voirie dont les livraisons peuvent créer des ralentissements et induire des risques d'accidents. Ces difficultés contribuent à réduire l'attractivité de ces métiers et accroître le manque de main-d'œuvre dans ce secteur d'activités. Le développement de formation qualifiante est un enjeu complémentaire pour répondre aux problématiques de recrutement et d'attractivité des métiers.

DES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

Les enjeux d'**aménagement des espaces dédiés** sont également de plus en plus prégnants. Il convient de les repenser afin de prendre en compte les nouvelles pratiques d'approvisionnement et les besoins en espaces logistiques qui apparaissent dans les zones urbaines.

Dans Brest métropole, en moyenne, 11 600 m² d'entrepôts (inclus les espaces de stockage associés à d'autres activités)⁴ sont autorisés chaque année. Les entrepôts et les entreprises de logistique sont concentrés dans quelques secteurs clés : la porte nord-est de la métropole avec des activités installées dans différents espaces économiques (Kergonan, Kergaradec, Lavallot, Saint-Thudon), le secteur de Kescao-Kerjean au Relecq-Kerhuon en entrée sud de la métropole et le port. Actuellement, selon les professionnels de l'immobilier d'entreprise, le marché de l'entrepôt est très tendu et l'offre disponible est rare.

⁴ Données issues des destinations des permis de construire autorisés sur Brest métropole

DES ENJEUX URBAINS

La circulation des marchandises en ville est un vecteur d'augmentation de la circulation en ville, de la **congestion des voiries** et de l'**encombrement des espaces publics**. La multiplication du nombre de livraisons, de lieux de dépose, et de véhicules impose des stationnements et des manœuvres fréquentes dans des espaces publics limités et soumis à une multiplicité d'usages qui viennent parfois entrer en conflit. Par ailleurs, la logistique urbaine peut également être **source de nuisances sonores** par la circulation de véhicules lourds et bruyants, de remorques frigorifiques ou par les opérations de livraison nécessitant une manutention sur l'espace public.

Dans Brest métropole, les enquêtes indiquent que les aires de livraison et autres emplacements de stationnement dédiés sont parfois peu utilisés. En effet, ils ne sont pas toujours suffisamment disponibles ou leur configuration n'est parfois pas adaptée à certains types d'arrêts ou de marchandises.

ZONE À FAIBLE ÉMISSION MOBILITÉ

Les Zones à Faible Émission (ZFE) mobilité sont des zones géographiques dans lesquelles la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte par la réglementation, afin d'en améliorer la qualité de l'air.

Depuis la loi Climat et Résilience d'août 2022, les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants, sans dépassement régulier des valeurs réglementaires de qualité de l'air, mais n'atteignant pas les valeurs recommandées par l'OMS, sont classées en « Territoire de Vigilance ».

Ces territoires doivent mettre en place une ZFE d'ici le premier janvier 2025. Toutefois, une circulaire de la Première ministre datée de juillet 2023 précise qu'ils peuvent limiter l'interdiction d'accès aux seuls véhicules « non classés » dans le système Crit'air.

Brest métropole est actuellement concernée par cette obligation et étudie l'élaboration d'une ZFE répondant aux exigences portant sur les territoires de vigilance tout en étant adaptée aux enjeux et aux spécificités, notamment économiques, du territoire.

2. L'élaboration de la charte

UNE DÉMARCHE DE CO-CONSTRUCTION

L'élaboration de la charte logistique urbaine a reposé sur une méthodologie définie par le programme InTerLUD qui s'articule autour de 2 grandes étapes :

1. Le diagnostic de territoire réalisé par l'ADEUPa (Agence d'urbanisme Brest-Bretagne) courant 2022. Les principaux objectifs étaient de connaître et analyser les pratiques et besoins en matière de transport, d'approvisionnement et de livraison des marchandises en ville.
2. Des ateliers de concertation : quatre ateliers de concertation ont mobilisé, au premier semestre 2023, plus de 70 structures privées et publiques et près de 120 participants. Cette forte mobilisation a permis de créer des conditions de dialogue et de faire émerger une vision partagée des actions à déployer sur le territoire.

REPOSANT SUR DES VALEURS PARTAGÉES PAR LES PARTICIPANTS

En cohérence avec les valeurs portées par la métropole, notamment dans la Stratégie Métropolitaine de Développement Économique - Cap 2030, la concertation menée avec les acteurs du territoire a permis d'affirmer les valeurs portées par le collectif à savoir :

Équité



Collectif



Solidarité & cohésion sociale



Fierté



Ouverture



Connaissance



EN FAVEUR DE LA MISE EN PLACE D'UN OUTIL OPÉRATIONNEL

La présente charte vise à :

- Incarner une action concertée sur la logistique urbaine sur le territoire de Brest métropole, concrétisant ainsi des actions de court et moyen termes et alimentant les plans d'actions des documents de planification ;
- Favoriser la mise en place d'une instance de concertation qui devra faire vivre la charte tout en renforçant la culture *marchandises en ville* sur le territoire ;
- Amplifier les démarches volontaires des transporteurs et des chargeurs (schémas logistiques, carburants alternatifs, Charte Objectif CO₂ / Fret 21...) en travaillant à lever certains freins (contraintes réglementaires ou des aménagements urbains, difficultés à trouver du foncier...).

La charte se veut ainsi opérationnelle, en faveur d'une logistique urbaine conciliant développement économique, social et réduction de l'impact environnemental.

Innovation



Exploration



À taille humaine



Vérité & franchise



Énergie



2. LA CHARTE DE LOGISTIQUE URBAINE

1. Objectifs de la charte

La charte logistique urbaine vise à engager, au travers de fiches actions opérationnelles co-construites, les différents acteurs économiques vers une logistique urbaine durable dont **les grands objectifs** sont :

- Conserver une dynamique forte et un modèle économique durable en cœur de ville,
- Réduire les nuisances associées aux flux logistiques,
- Réduire les impacts environnementaux et sanitaires en diminuant les émissions de polluants atmosphériques, les émissions de gaz à effet de serre,
- Favoriser le développement de circuits de proximité,
- Mieux intégrer la logistique dans le tissu urbain,
- Accompagner les acteurs économiques dans la mutation de leur profession.

2. Périmètre d'application de la charte

Le périmètre des travaux de la charte porte sur l'ensemble de la métropole brestoise, avec une attention particulière aux enjeux spécifiques du cœur de métropole.

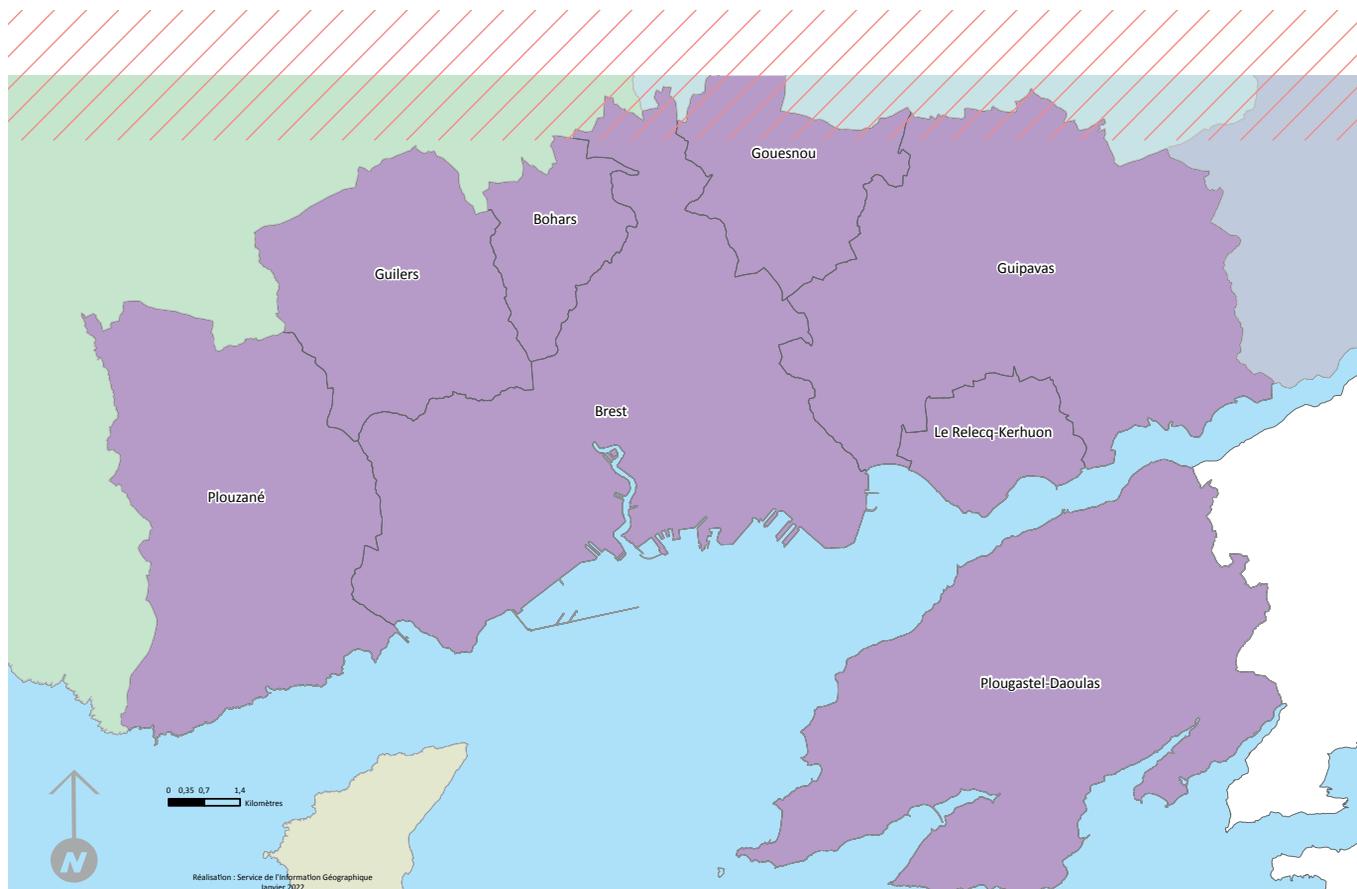


Figure 2 - Périmètre d'application de la Charte

3. Gouvernance et animation

Afin de piloter, mettre en œuvre, évaluer et actualiser la stratégie et les mesures de la charte, une gouvernance spécifique est mise en place :

- Tout organisme signataire sera impliqué opérationnellement dans la mise en œuvre d'au moins une action de la charte via l'identification d'un **référent**.
- Les référents signataires seront répartis au sein de **groupes de travail**. Ces groupes permettront la mise en œuvre des actions, en commençant par celles identifiées comme prioritaires. Ils seront l'occasion d'organiser des rencontres entre acteurs, des visites de terrain et des partages d'expériences.

- Au sein de chacun des groupes de travail, un **pilote** sera identifié et en charge de son animation.
- Un **comité de suivi** sera mis en place afin d'assurer la conduite stratégique de la charte et les échanges entre les groupes de travail. Il sera composé des représentants de Brest métropole, des institutionnels, des fédérations et de représentants des acteurs économiques (pilotes des groupes de travail). Il se réunira une fois par an.
- Les **signataires** seront réunis une fois par an pour faire le point sur l'avancement des travaux et travailler à l'évolution éventuelle de la charte.



1. COLLABORATION

- Participer à la définition et à la révision de la charte
- Dialoguer avec la Métropole et les autres signataires
- Partager avec les autres parties prenantes leurs projets en lien avec les actions de la charte

4. Engagements des signataires

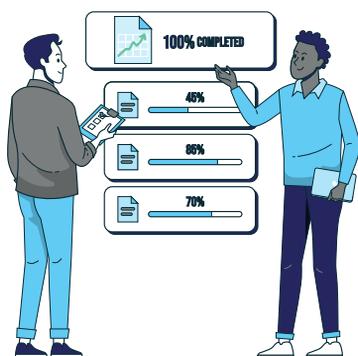
La charte logistique urbaine repose sur des engagements forts de chaque partie prenante.

Les engagements des signataires s'articulent autour des 4 axes suivants :



2. OPÉRATIONNALITÉ

- Identifier un référent charte de logistique urbaine dans l'entreprise qui pourra s'engager dans le temps
- Participer activement à un ou plusieurs groupes de travail et à la mise en œuvre des actions de la charte
- Respecter la mise en œuvre des actions de la charte



3. ÉVALUATION

- Contribuer aux remontées d'informations et au tableau de bord d'avancement en partageant les données en lien avec les actions de la charte (hors données confidentielles).

4. INFLUENCE

- Communiquer sur les projets et enjeux du territoire
- Relayer au niveau approprié les projets et enjeux du territoire pour peser sur les décisions et règles à venir



3. LE PLAN D'ACTION

1. Les axes de travail

La présente charte entend instaurer entre tous ses signataires une démarche d'amélioration continue des conditions de livraisons et d'enlèvements de marchandises sur le territoire en favorisant le dynamisme économique de proximité et en

maîtrisant les impacts sociaux et environnementaux des chaînes logistiques. Elle définit des mesures articulées autour de cinq axes et déclinées en 16 actions.

AXE DE TRAVAIL #1 : ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DES FLOTTES DE VÉHICULES PROFESSIONNELS

ÉTAT DES LIEUX

Le transport de marchandises représente 8 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur Brest métropole (hors véhicules utilitaires). 57 % des émissions d'oxydes d'azote sont générées par le transport routier et pour les seuls poids lourds (PL) et véhicules utilitaires légers (VUL), ce ratio peut aller jusqu'à 23 % selon les secteurs de l'agglomération. Pour les émissions de particules fines PM10, la contribution totale du trafic routier atteint 23 %, avec un taux jusqu'à 7 % issus des PL et VUL selon les secteurs dans la métropole⁵.

73 % du parc des poids lourds et 84,3 % du parc des VUL dans

Brest métropole disposent d'une vignette Crit'Air 1, 2 ou 3.

La nécessaire réduction des impacts environnementaux et sanitaires des transports ainsi que les réglementations française et européenne imposent aux acteurs de la logistique de décarboner leurs flottes.

Les actions associées à cet axe de travail sont :

Action #1.1 – Accompagner la transition énergétique des flottes de véhicules professionnels

Action #1.2 – Construire une version partagée de la transition énergétique sur Brest métropole

AXE DE TRAVAIL #2 : ADAPTER LES ESPACES LOGISTIQUES À LA DYNAMIQUE DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

ÉTAT DES LIEUX

Dans Brest métropole, en moyenne, 11 600 m² d'entrepôts sont autorisés chaque année (inclus les espaces de stockage associés à d'autres activités). Les entrepôts et les entreprises de logistique sont concentrés dans quelques secteurs clés :

- La porte nord-est de la métropole avec des activités installées dans différents espaces économiques (Kergonan, Kergaradec, Lavallot, Saint-Thudon).
- Le secteur de Kescao-Kerjean au Relecq-Kerhuon en entrée sud de la métropole.
- Le port de Brest.

Actuellement, selon les professionnels de l'immobilier d'entreprise, le marché de l'entrepôt est très tendu dans le pays de Brest et l'offre disponible est rare. La faible rentabilité des investissements et la rareté du foncier disponible freinent les projets.

Dans la métropole, les projets portent plutôt sur des plateformes urbaines de distribution (activités de messagerie, centres de

consolidation-redistribution) et des espaces urbains de livraison et distribution. Les besoins de stockage sont croissants (croissance des ventes en ligne, externalisation des fonctions logistiques). Enfin, des besoins d'entrepôts urbains s'expriment aussi pour faciliter la livraison vers le client final et limiter les émissions de gaz à effet de serre.

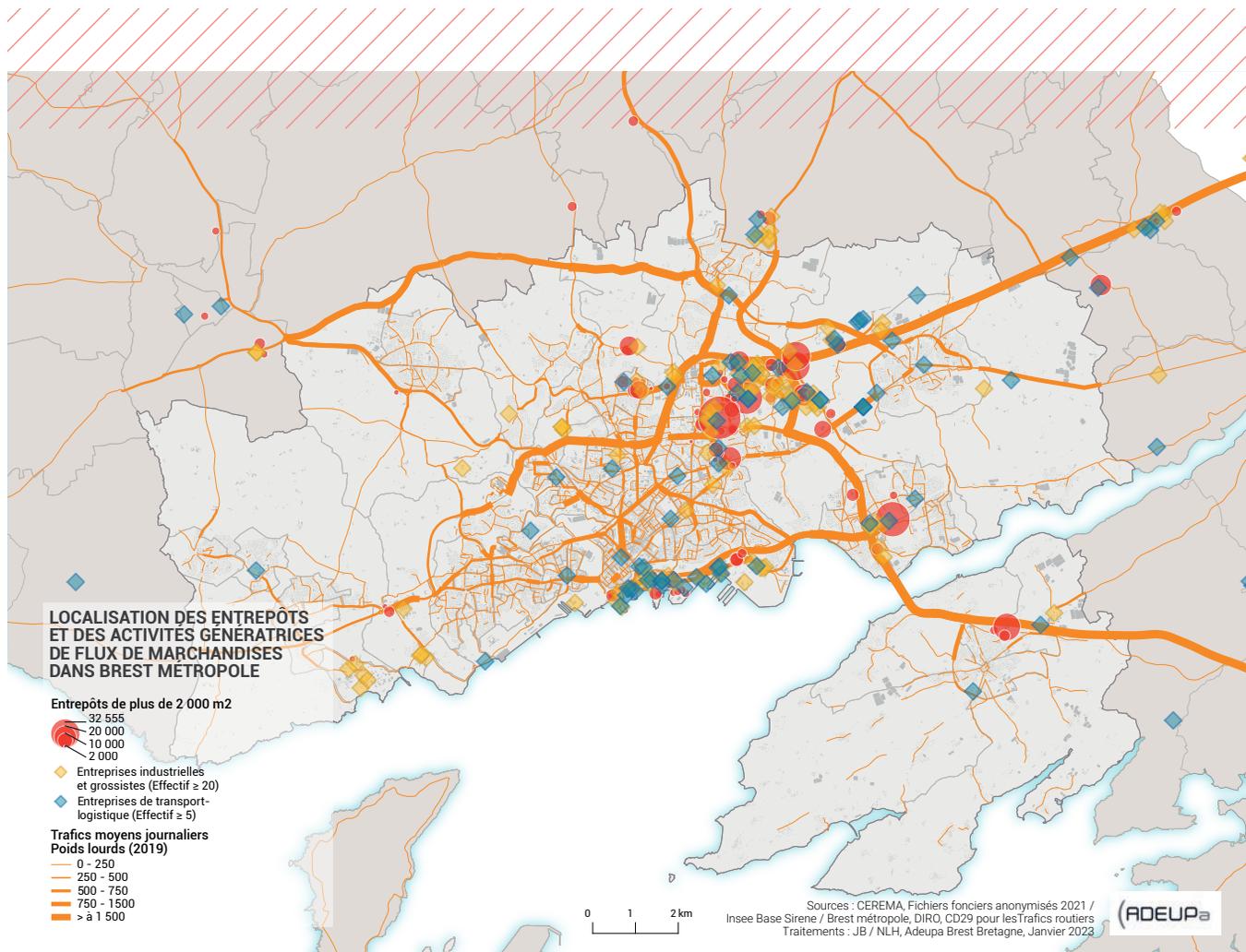
Les actions associées à cet axe de travail sont :

Action #2.1 – Intégrer la logistique urbaine dans les projets d'aménagement et la planification

Action #2.2 – Développer les consignes à destination des particuliers et des professionnels

Action #2.3 – Accompagner la mutualisation et la multimodalité des outils logistiques

⁵ Source : Air Breizh, données 2018



AXE DE TRAVAIL #3 : MIEUX INTÉGRER LE VÉHICULE ET LE LIVREUR AU CŒUR DE L'ACTIVITÉ MÉTROPOLITAINE

ÉTAT DES LIEUX

La question de la place du véhicule et du livreur au sein de la métropole a été largement abordée à l'occasion de la concertation. La nécessaire massification des flux pour réduire le nombre de véhicules, le report vers d'autres modes (cyclogistique voire ferroviaire ou maritime), les conditions de travail des professionnels ainsi que l'intégration des activités dans l'espace public ont été identifiés comme des priorités.

La représentation du volume de trafic de poids lourds et de sa part dans le trafic total fait en effet ressortir des espaces où la circulation des porteurs et des véhicules articulés est importante.

Des situations de congestion automobile sont observées aux entrées de ville. Le gabarit des voies dans la métropole brestoise est plutôt généreux pour autant la circulation et le stationnement des poids lourds en centre-ville peuvent s'avérer difficiles à certaines heures.

Dans Brest métropole, pour 31 % des opérations, le stationnement se fait en double-file ou dans des zones interdites.

Les enquêtes démontrent que les 120 aires de livraison de la métropole et autres emplacements de stationnement sont peu utilisés ou peu adaptés. Le stationnement des véhicules de livraison sur des espaces inadaptés comme des places PMR, des trottoirs, des pistes/bandes cyclables ou en limite de la plateforme du tramway est source de d'insécurité et de conflits entre les livreurs et les usagers de la ville.

Les actions associées à cet axe de travail sont :

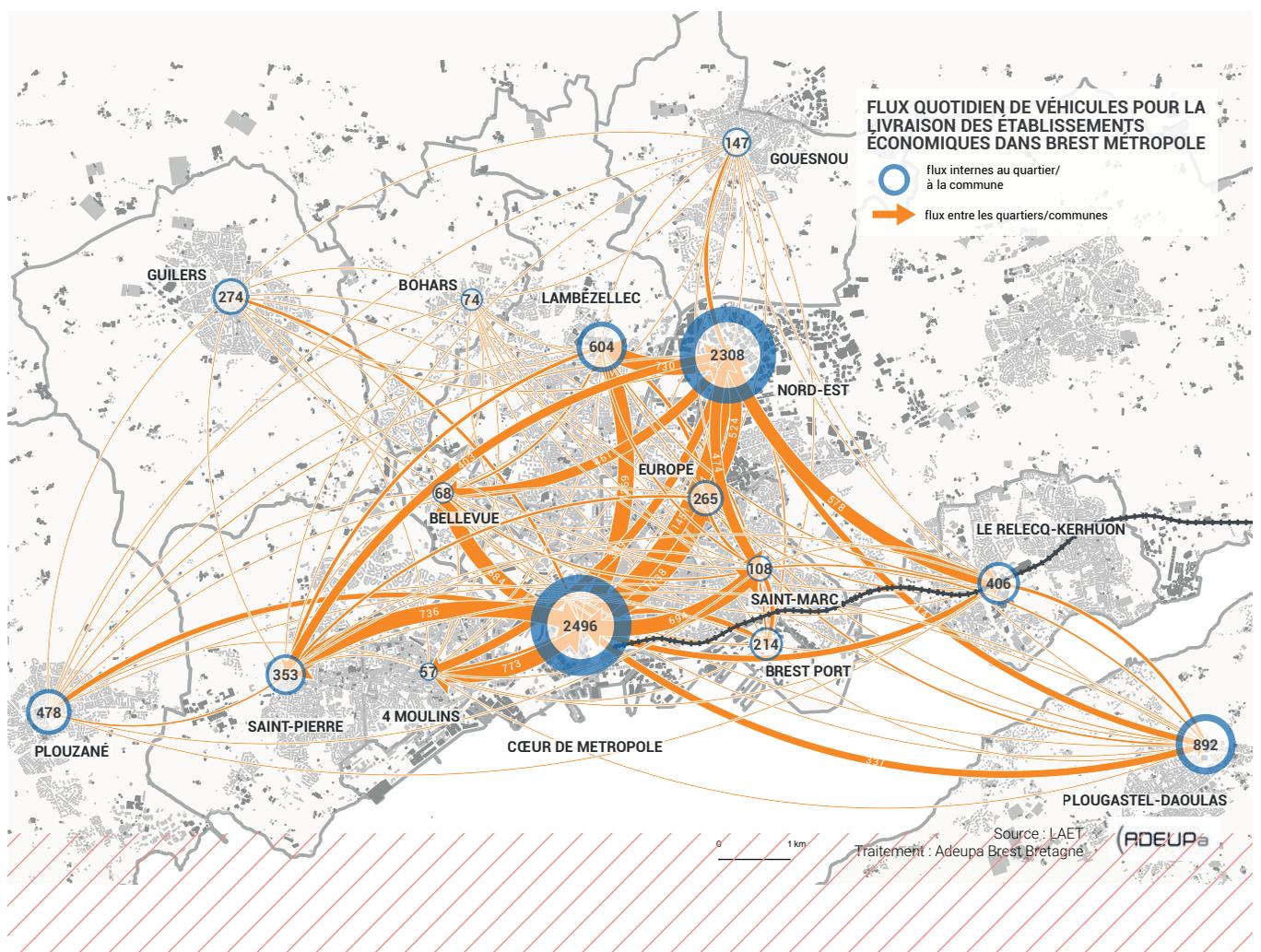
Action #3.1 – Optimiser l'utilisation des aires de livraison

Action #3.2 – Accompagner le développement de la cyclogistique

Action #3.3 – Améliorer les conditions de travail des professionnels et prendre en compte les enjeux sociaux

Action #3.4 – Étudier les solutions maritimes, fluviales et ferroviaires pour la logistique urbaine

Action #3.5 – Optimiser l'utilisation de l'espace public via les horaires de livraison



AXE DE TRAVAIL #4 : EXPÉRIMENTER DES SOLUTIONS LOGISTIQUES EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

ÉTAT DES LIEUX

La rénovation de l'habitat, l'application du décret tertiaire, la mise en œuvre du projet « Mon réseau grandit » et les programmes de renouvellement urbain vont notamment impliquer dans les prochaines années de nombreux chantiers urbains dans la métropole. Les chantiers impactent généralement la circulation des usagers. Afin de réduire les nuisances liées aux projets, les professionnels souhaitent une meilleure prise en compte des questions logistiques, à la fois pour les flux logistiques des chantiers de BTP mais aussi pour les flux de marchandises impactés par les chantiers ou par des restrictions de circulation lors d'évènements. Par ailleurs, les questions de la logistique inversée (planification

et contrôle du retour des produits depuis les points de consommation) et des circuits courts ont aussi été identifiées comme à creuser lors de la concertation menée autour de la présente charte.

Les actions associées à cet axe de travail sont :

Action #4.1 – Accompagner l'optimisation logistique liée aux circuits courts

Action #4.2 – Accompagner l'optimisation logistique liée à la logistique inversée

Action #4.3 – Optimiser les flux logistiques temporaires, notamment liés aux chantiers ou aux évènements

AXE DE TRAVAIL #5 : FAVORISER LE DIALOGUE AVEC L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES

ÉTAT DES LIEUX

Dans la continuité de la construction de la présente charte, les acteurs du territoire ont mis en avant la nécessité du dialogue entre l'ensemble des parties prenantes.

Il ressort de la concertation l'importance de poursuivre le dialogue initié pour le déploiement des actions de la charte. Les acteurs de la logistique urbaine ont également souhaité la mise en place d'une veille et d'un partage d'expériences d'actions déployées dans d'autres territoires.

Il s'agit aussi de sensibiliser les consommateurs et habitants sur la réalité et les enjeux de la logistique urbaine, ainsi que sur les

impacts des pratiques de livraison dans leurs modes de consommation.

Les actions associées à cet axe de travail sont :

Action #5.1 – Construire un dialogue permanent avec les acteurs autour des actions et priorités du territoire

Action #5.2 – Accompagner la prise de conscience des consommateurs et habitants sur les modes de consommation

Action #5.3 – Organiser une veille sur les solutions logistiques déployées sur d'autres territoires

2. Les fiches actions

Les fiches actions seront définies, précisées ou révisées par l'ensemble des signataires au fur et à mesure de la vie de la charte et de ses instances de gouvernance. Les indicateurs de suivi et d'évaluation seront précisés pour chaque action dans le cadre des groupes de travail.



ACTION PRIORITAIRE



ACTION IMPORTANTE



ACTION SECONDAIRE



IMPACT ENVIRONNEMENTAL



IMPACT ÉCONOMIQUE



IMPACT SOCIAL



AXE DE TRAVAIL #1

Accompagner l'évolution des flottes de véhicules professionnels

Action n°1.1

ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES FLOTTES DE VÉHICULES PROFESSIONNELS

OBJECTIFS

- Améliorer le bilan environnemental et économique des trajets tout en intégrant les besoins opérationnels des professionnels.
- Faciliter la coordination et la mutualisation sur les projets énergétiques.

CONTEXTE

La transition énergétique des véhicules thermiques, et notamment ceux utilisés pour les livraisons, est désormais un enjeu environnemental majeur, d'autant que d'après le ministère de la Transition écologique, le parc de poids lourds français est composé à 98,6 % de motorisation diesel.

Le 14 février dernier, la Commission européenne a ainsi présenté une proposition de révision du règlement CO₂ qui prévoit que 90 % des véhicules lourds neufs émettent zéro émission en 2040 c'est-à-dire des motorisations électriques ou hydrogène.

D'après le diagnostic de l'ADEUPa, en 2022, la métropole brestoise compte 1 007 poids lourds dont seulement 13 roulent au GNV. Elle compte plus de 15 000 véhicules utilitaires légers dont seulement 4.5 % du parc roulent à l'essence ou en électrique.

Le PCAET de Brest métropole souligne la nécessité de transformation du parc afin de favoriser l'acheminement des livraisons tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Informer et sensibiliser les professionnels sur la transition énergétique et ses enjeux, notamment sur le renouvellement des flottes de véhicules et les accompagnements possibles.
- Recenser et évaluer les besoins et freins des professionnels : artisans, chargeurs, transporteurs, loueurs...
- Établir un schéma directeur de développement des avitaillements en carburants alternatifs.
- Faciliter les demandes d'achats groupés de véhicules et les solutions de rétrofit.
- Favoriser l'usage de véhicules décarbonés : plages horaires, conditions de circulation et de stationnement...

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ⁶

- Nombre de réglementations favorisant les véhicules à faibles émissions (circulation ou marchés publics).
- Nombre de véhicules à faibles émissions détenus par les entreprises signataires.

⁶ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #1

Accompagner l'évolution des flottes de véhicules professionnels

Action n°1.2

CONSTRUIRE UNE VISION PARTAGÉE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SUR BREST MÉTROPOLE

OBJECTIFS

- Identifier les enjeux énergétiques du territoire liés à la logistique.
- Obtenir la prise en compte des enjeux énergétiques locaux par les échelons territoriaux supérieurs.
- Faciliter la coordination et la mutualisation sur les projets énergétiques.
- Donner de la visibilité aux professionnels.

CONTEXTE

Dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone et de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, le secteur des transports va devoir réduire son empreinte carbone.

En parallèle, le SCoT du Pays de Brest tout comme le SRADDET Bretagne encouragent l'utilisation de véhicules à énergies renouvelables dans les services de logistique urbaine.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Identifier les besoins et spécificités du territoire en matière de production, de distribution et de consommation des énergies alternatives nécessaires à la logistique.
- Informer et mobiliser les acteurs locaux sur les évolutions en cours (techniques, réglementaires).
- Interpellez les décideurs en matière de planification et de réglementation énergétique liée à la logistique (Pays de Brest en charge du SCoT, Région Bretagne en charge du SRADDET, État, Syndicat d'Électrification du Finistère...).
- Mettre en relations : professionnels, énergéticiens, urbanistes, infrastructures professionnelles...

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ⁷

- Évolution du parc de véhicules local.
- Nombre de réunions d'information et de sensibilisation à l'attention des professionnels.

⁶ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #2

Adapter les espaces logistiques à la dynamique du territoire métropolitain

Action n°2.1

INTÉGRER LA LOGISTIQUE URBAINE DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ET LA PLANIFICATION

OBJECTIFS

- Anticiper les besoins en matière de logistique urbaine (foncier, VRD...).
- Prendre en compte les spécificités et les besoins des activités de logistique urbaine dans les aménagements de la ville.

CONTEXTE

Comme l'indique le SCoT du Pays de Brest, les flux de marchandises doivent être organisés jusqu'au dernier kilomètre, en les intégrant dans les réflexions en amont des projets urbains et logistiques. Il prévoit d'optimiser les capacités et la qualité d'accueil des entreprises en leur permettant de disposer en permanence d'une offre foncière adaptée et diversifiée. Le SCoT confirme le besoin de poursuivre le développement des activités commerciales dans une logique de développement durable en dynamisant les centres déjà existants dans les villes, dans les bourgs et dans les quartiers. Pour tout cela, il prévoit de renforcer l'offre logistique identifiée comme un « maillon essentiel du développement économique du territoire ».

Le PLUi de Brest métropole a ainsi pour ambition de produire en renouvellement urbain 10 % des surfaces d'activités, de stockage et de logistique.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Estimer les besoins (actuels et futurs) en termes de foncier et d'aménagement logistiques et les cartographier.
- Identifier le potentiel de valorisation du foncier sous-utilisé pour des besoins logistiques.
- Étudier l'intégration d'espaces de logistique urbaine dans les nouveaux projets immobiliers (ex. installation de consignes automatisées).
- Interroger les capacités d'avitaillement dans les projets d'aménagement.

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ⁸

- Surface de foncier mobilisé pour la logistique (%).
- Nombre d'espaces logistiques urbains.
- Réalisation d'une étude ou enquête sur les besoins des professionnels et sur le foncier disponible.
- Taux de renouvellement urbain sur les surfaces d'activités de stockage et de logistique.

⁸ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #2

Adapter les espaces logistiques à la dynamique du territoire métropolitain

Action n°2.2

DÉVELOPPER LES CONSIGNES À DESTINATION DES PARTICULIERS ET DES PROFESSIONNELS

OBJECTIFS

- Optimiser les flux de livraison.
- Faciliter l'approvisionnement et la réception des marchandises pour les professionnels.

CONTEXTE

Les pratiques de consommation des ménages évoluent significativement et le choix de se faire livrer à domicile ou en dehors (points-relais, consignes, sur le lieu de travail, etc.) est de plus en plus plébiscité. Ces évolutions s'adossent à un déploiement des outils et des usages numériques et ont des incidences sur la mobilité des personnes et des marchandises.

Les professionnels finistériens interrogés par l'ADEUPa en 2022 sont unanimes sur l'essor des livraisons depuis 2020 : +20 % à +30 % de colis selon les entreprises interrogées. Cette augmentation induit des tournées plus longues, des délais de livraison plus difficiles à respecter et une dégradation des conditions de travail des livreurs. La consigne est une piste évoquée pour améliorer les conditions de livraison. Elles sont également une solution pertinente et permettant la flexibilité de retrait de marchandises pour les professionnels.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Identifier les besoins / freins des professionnels et les lieux les plus pertinents.
- Étudier le développement des consignes (réfrigérées ou non) et du click & collect dans les sites des mobilités (ex. P+R, arrêts de tram, parkings en ouvrage, ...) et en pieds d'immeubles.
- Étudier l'implantation d'aires de livraison devant les consignes automatisées.

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ⁹

- Nombre de consignes sur le territoire (différenciation possible selon types d'emplacements).

⁹ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #2

Adapter les espaces logistiques à la dynamique du territoire métropolitain

Action n°2.3

ACCOMPAGNER LA MUTUALISATION ET LA MULTIMODALITÉ DES OUTILS LOGISTIQUES

OBJECTIFS

- Développer le report modal et la mutualisation.
- Réduire les flux de véhicules de livraison et adapter les véhicules aux usages.
- Optimiser le foncier.

CONTEXTE

Au travers de son PCAET, la métropole entend intégrer dans les futurs aménagements urbains des espaces logistiques « correctement dimensionnés, bien situés et bien desservis » pour organiser la livraison du « dernier kilomètre » par le biais de tournées optimisées et de moyens mutualisés en véhicules à faibles émissions.

L'émergence d'Espaces Logistiques Urbains (ELU) en zones denses et d'un ou de plusieurs Centres de Distribution Mutualisés (CDM) multi-opérateurs, est une piste pour encourager la massification des flux amont, la mutualisation de la distribution en centre-ville et le stockage déporté pour les commerçants et les PME du centre-ville.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Sensibiliser les transporteurs et fournisseurs aux enjeux de la mutualisation logistique.
- Étudier les mutualisations possibles en termes d'activités, de types de marchandises, de destinataires, de zones géographiques...
- Identifier des sites à enjeux multimodaux et les inscrire dans les documents de planification pour permettre le maintien des capacités.
- Étudier les possibilités de report multimodal sur des espaces stratégiques tels que le port de commerce.
- Travailler à lever les freins à la mutualisation (aspects juridiques par exemple).

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ¹⁰

- Nombre d'ELU/espace de mutualisation présents sur le territoire.
- Nombre et km parcourus par les véhicules mutualisés.

¹⁰ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #3

Mieux intégrer le véhicule et le livreur au cœur de l'activité métropolitaine

Action n°3.1

OPTIMISER L'UTILISATION DES AIRES DE LIVRAISON

OBJECTIFS

- Prendre en compte les besoins en matière d'accueil des véhicules de marchandises sur la voie publique.
- Équiper la métropole d'un maillage adapté et efficace des aires de livraison.
- Assurer le respect de la réglementation des arrêts sur l'espace public et de l'utilisation des aires de livraison.
- Apaiser les tensions entre chauffeurs livreurs et les usagers de la ville.

CONTEXTE

Selon le diagnostic réalisé par L'ADEUPa, dans Brest métropole, pour 31 % des opérations de livraisons se font hors aire dédiée, que ce soit via du stationnement toléré en double-file mais aussi dans des zones interdites (pistes cyclables, trottoirs, aires piétonnes).

Les enquêtes indiquent également que les aires de livraison et autres emplacements de stationnement dédiés sont finalement peu utilisés car ils sont parfois peu disponibles ou peu adaptés à certains types d'arrêts (multiples arrêts très courts, déchargement de marchandises lourdes ou volumineuses...). 120 places de livraisons sont actuellement décomptées dans la métropole, dont 75 dans l'hypercentre.

D'après l'ADEUPa toujours, la cohabitation entre les modes et les usages est de plus en plus difficile du fait de l'essor des livraisons en villes. Le stationnement des véhicules de livraison sur des espaces inadaptés étant source de conflits et d'insécurité.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Cartographier les aires de livraison existantes et identifier les besoins d'évolution ou de compléments.
- Étudier le redimensionnement et le maillage des aires de livraison pour mieux répondre aux usages.
- Actualiser la réglementation concernant les arrêts pour livraison et en communiquer les évolutions auprès des professionnels et du grand public.
- Améliorer le contrôle des aires de livraison ou étudier une autre solution pour en garantir la disponibilité.
- Étudier le recours à des solutions alternatives s'il n'y a pas d'aire de livraison à proximité.

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ¹¹

- Nombre de véhicules en double-file (échantillon d'axes représentatifs).
- Nombre d'aires de livraison sur le territoire.
- Nombre d'aires de livraison mises aux normes du CEREMA.
- Fréquence des contrôles.

¹¹ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #3

Mieux intégrer le véhicule et le livreur au cœur de l'activité métropolitaine

Action n°3.2

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA CYCLOGISTIQUE

OBJECTIFS

- Disposer d'un écosystème favorable à la cyclologistique (locaux, infrastructures cyclables, aires d'accueil...).
- Accélérer la décarbonation de la logistique en cœur de ville.
- Réduire les nuisances liées aux livraisons en cœur de ville.

CONTEXTE

Au travers de son PCAET, Brest métropole a indiqué soutenir le développement du vélo, notamment pour les livraisons. La décarbonation de la livraison dite « du dernier kilomètre » est un enjeu majeur d'une logistique urbaine durable. En effet il représente 8 % des émissions de gaz à effet de serre émises dans la métropole.

Brest métropole et le groupe La Poste ont signé une convention de partenariat en 2022 s'engageant notamment à soutenir et contribuer à l'essor de la cyclologistique sur le territoire.

Par ailleurs, Brest métropole s'est engagé pour la période 2020-2025 dans la mise en œuvre de son schéma directeur vélo qui vise notamment à renforcer les infrastructures dédiées à ce mode de transport, à en faciliter l'usage et en sécuriser les itinéraires, ce qui pourrait également soutenir la cyclologistique.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Étudier le potentiel et les freins de la livraison à vélo sur le territoire.
- Identifier les sites à enjeux pour la cyclologistique : entrepôt(s) de logistique urbaine, espace(s) de services mutualisés.
- Déployer des équipements facilitant l'usage des vélos cargos : emplacements sécurisés, lieux de recharge à destination des vélos électriques...
- Promouvoir les différents usages des vélos dédiés au transport de marchandises et intégrer leurs spécificités dans la mise en œuvre d'aménagements cyclables.
- Étudier la valorisation des livraisons à vélo par un label.

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ¹²

- Nombre d'opérateurs de cyclologistique implémentés sur le territoire.
- Nombre de livraisons (et nombre de km) réalisées en vélos-cargos.
- Nombre de km d'aménagements cyclables (ou autres indicateurs/obj présents dans le schéma directeur vélo).

¹² À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #3

Mieux intégrer le véhicule et le livreur au cœur de l'activité métropolitaine

Action n°3.3

AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES PROFESSIONNELS ET PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX SOCIAUX

OBJECTIFS

- Améliorer l'attractivité des métiers, faciliter le recrutement et la fidélisation dans le domaine du transport et de la logistique urbaine.
- Augmenter la prévention des risques santé et sécurité, et psycho-sociaux des travailleurs.
- Limiter les tensions entre usagers de l'espace public.

CONTEXTE

Des questions d'ordre social et sociétal sont au cœur des débats telles que les cadences de travail élevées des livreurs pour répondre aux impératifs de l'acheminement express des colis, les conditions de travail des livreurs des plateformes, l'attractivité des métiers comme ceux de chauffeurs-livreurs ou de manutentionnaires, la gratuité des livraisons.

La montée en puissance des livraisons de colis en ville et l'accélération des cadences de livraison exacerbent également les tensions avec les autres usagers de l'espace public et engendrent des situations à risques tant pour les chauffeurs livreurs que pour le public. C'est notamment le cas lorsque l'espace urbain est contraint et rend la circulation et les manœuvres difficiles et stressantes pour les conducteurs.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Élaborer une méthodologie pour identifier et remonter les situations à risques, notamment sur la voirie.
- Sensibiliser les professionnels de l'aménagement aux enjeux et contraintes des livreurs avec les professionnels de la santé au travail.
- Valoriser les démarches d'amélioration et sensibiliser le grand public.
- Étudier la possibilité de création de bases vies mutualisées et d'emplacements d'attente pour les livreurs.

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ¹³

- Recensement effectué des situations à risques.

¹³ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #3

Mieux intégrer le véhicule et le livreur au cœur de l'activité métropolitaine

Action n°3.4

ÉTUDIER LES SOLUTIONS MARITIMES, FLUVIALES ET FERROVIAIRES POUR LA LOGISTIQUE URBAINE

OBJECTIFS

- Faciliter le report modal entre les portes d'entrée maritime, ferroviaire et fluviale, et la logistique urbaine.

CONTEXTE

Pour le SCoT du Pays de Brest, les flux de marchandises doivent s'inscrire dans la recherche d'une meilleure utilisation de tous les modes de transports présents sur le territoire. Le développement des lignes maritimes, du fret ferroviaire et des relais routiers doit donc se faire en connexion aux réseaux structurants et européens. Le SCoT propose donc la structuration d'une offre multimodale en s'appuyant notamment sur la gare de marchandises du port de commerce et le développement de plates-formes logistiques (Lanvian, zone portuaire, Saint-Eloi, Mescoden...).

Au travers de son PCAET et de la stratégie « Port 2040 », Brest métropole souhaite relancer la plateforme ferroviaire du port, et plus largement la question de la logistique portuaire.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Étudier les opportunités de continuité entre le fret maritime et la logistique urbaine avec la création d'un hub portuaire.
- Étudier les opportunités de continuité sur le fret ferroviaire et la logistique urbaine avec la création d'un site d'échange multimodal.

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ¹⁴

- Nombre de kilomètres transportés par train, barge ou bateau.

¹⁴ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #3

Mieux intégrer le véhicule et le livreur au cœur de l'activité métropolitaine

Action n°3.5

OPTIMISER L'UTILISATION DE L'ESPACE PUBLIC VIA LES HORAIRES DE LIVRAISON

OBJECTIFS

- Assurer la performance de la chaîne de transport.
- Favoriser la bonne cohabitation des différents usages de l'espace public.
- Réduire les nuisances créées par les flux de livraison.

CONTEXTE

Les entreprises cherchent à organiser au mieux les livraisons pour éviter les pics de circulation de début de matinée et de fin d'après-midi. Mais, selon leurs activités, les marges de manœuvres sont très serrées. Par exemple, dans le secteur de la messagerie, les clients souhaitent souvent être livrés avant 11h. Les livraisons dans certains périmètres du centre-ville doivent également se faire avant cet horaire.

Le rythme des opérations de livraisons et d'enlèvements des marchandises se caractérisent par deux périodes de pointe : le matin entre 7h et 11h et, dans une moindre mesure, l'après-midi entre 13h30 et 16h30. En matinée, les VUL sont plus utilisés que l'après-midi : beaucoup d'artisans et de commerçants réapprovisionnent leurs chantiers et points de vente avec leur propre VUL.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Connaitre les usages de livraison actuels: horaires, volume des flux et nombre de véhicules par secteur géographique et secteur d'activité, identifier leurs besoins et contraintes.
- Adapter la réglementation des horaires de livraison.
- Faire le lien avec l'ensemble des usages de l'espace public et leurs spécificités en matière d'horaires (terrasses par exemple).
- Articuler les secteurs et les horaires entre les acteurs pour optimiser l'utilisation de l'espace public selon la typologie de marchandises.

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ¹⁵

- Nombre de réglementations basées sur les horaires.
- Nombre de réglementations favorisant la circulation des véhicules à faibles émissions.

¹⁵ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #4

Expérimenter des solutions logistiques en faveur du développement économique du territoire

Action n°4.1

ACCOMPAGNER L'OPTIMISATION LOGISTIQUE LIÉE AUX CIRCUITS COURTS

OBJECTIFS

- Réduire les coûts logistiques pour les producteurs locaux.
- Augmenter la résilience alimentaire du territoire.

CONTEXTE

Brest métropole s'est dotée d'un plan alimentaire de territoire, adoptée en 2021 qui vise notamment à favoriser une alimentation saine et durable, ainsi qu'à développer les circuits courts, c'est-à-dire avec au plus un intermédiaire entre le producteur et le consommateur.

Cette logistique, dont les coûts peuvent représenter entre 20 et 30 % du chiffre d'affaires (CA) des producteurs, est souvent un des facteurs limitants du développement des circuits courts alimentaires de proximité. Dès lors, il est nécessaire d'imaginer des organisations logistiques vertueuses conciliant efficacité et proximité. Ils représentent un réel potentiel en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (rapport Allain, 2015).

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Tester une bourse de fret locale pour les circuits courts.
- Étudier la possibilité de massifier et mutualiser des flux en circuits courts.
- Étudier la valorisation des démarches d'approvisionnement en circuit court par un label.
- Sensibiliser et inciter les consommateurs à faire appel aux prestataires travaillant en circuits courts.

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ¹⁶

- Nombre de regroupements de producteurs pour la mutualisation des flux de produits alimentaires.

¹⁶ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #4

Expérimenter des solutions logistiques en faveur du développement économique du territoire

Action n°4.2

ACCOMPAGNER L'OPTIMISATION LOGISTIQUE LIÉE À LA LOGISTIQUE INVERSÉE

OBJECTIFS

- Optimiser les flux de marchandises grâce au développement de la logistique inversée.

CONTEXTE

Peu développée aujourd'hui, mais essentielle en termes de maîtrise des coûts, de satisfaction clients et d'impact environnemental, la logistique inversée représente un nouvel enjeu pour les chargeurs, les transporteurs et leurs clients. Elle a pour objectifs d'assurer les retours de marchandises à la demande des consommateurs en cas d'erreur de commande ou de défaut du produit (SAV), et de prévoir le recyclage, la valorisation ou l'élimination des produits en fin de vie (déchets et emballages) à la demande des entreprises (Ademe, 2018).

La logistique inversée tend à croître avec l'augmentation des livraisons e-commerce, la volonté croissante de mieux valoriser les déchets (obligation de tri des déchets alimentaires et leur valorisation pour 2024); l'augmentation de l'utilisation d'emballages consignés...

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Étudier la possibilité de massifier et mutualiser des flux liés à la logistique inversée.
- Tester une bourse de fret locale pour la logistique inversée.
- Encourager le développement des contenants réutilisables et de la consigne avec un travail sur la logistique.

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ¹⁷

- Nombre de regroupements d'acteurs pour la logistique inversée.

¹⁷ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #4

Expérimenter des solutions logistiques en faveur du développement économique du territoire

Action n°4.3

OPTIMISER LES FLUX LOGISTIQUES TEMPORAIRES, NOTAMMENT LIÉS AUX CHANTIERS OU AUX ÉVÈNEMENTS

OBJECTIFS

- Prendre en compte les besoins des professionnels dans les aménagements temporaires.
- Maintenir de bonnes conditions de dessertes des activités environnantes et de fonctionnement de l'espace public.
- Limiter les nuisances liées aux chantiers.

CONTEXTE

La rénovation de l'habitat, l'application du décret tertiaire, la mise en œuvre du projet « Mon réseau grandit » et les programmes de renouvellement urbain impliquent et vont continuer d'impliquer dans les prochaines années de nombreux chantiers urbains dans la métropole. Les chantiers de BTP en ville génèrent des livraisons de matériaux, de stockage et d'enlèvement des déchets dans des espaces contraints qui impactent la voirie et les espaces publics.

La communication sur les aménagements temporaires (ex : modification de circulation,...) n'est pas toujours suffisante pour les professionnels de la logistique. Parmi les contraintes occasionnées, les conditions de livraison et d'enlèvement des marchandises auprès des commerces peuvent être améliorées par des solutions logistiques.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Identifier et/ ou formaliser pour chaque chantier, les sites de livraison, stockage et de gestion des déchets à proximité et cela dès le démarrage du projet.
- Étudier la création d'un pôle logistique urbain pour la mutualisation des livraisons des chantiers.
- Étudier le développement d'outils de communication sur les travaux et les chantiers en cours et à venir.
- Travailler la signalétique lors des chantiers et festivités pour garantir une lisibilité pour les professionnels.

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ¹⁸

- Nombre d'espaces logistiques dédiés à l'organisation d'un ou de plusieurs chantiers.
- Nombre de plaintes de riverains.

¹⁸ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #5

Favoriser le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes

Action n°5.1

CONSTRUIRE UN DIALOGUE PERMANENT AVEC LES ACTEURS AUTOUR DES ACTIONS ET PRIORITÉS DU TERRITOIRE

OBJECTIFS

- Ouvrir un espace de dialogue régulier et ouvert à tous les professionnels concernés.
- Mieux anticiper ensemble les évolutions et les changements autour de la transition énergétique, des évolutions réglementaires et tous sujets en lien avec la logistique urbaine.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Définir une gouvernance partagée, un calendrier et des objectifs partagés.
- Organiser des réunions, des groupes de travail, des visites terrain, des retours d'expérience.

INDICATEURS DE SUIVI POTENTIELS ¹⁹

- Nombre de réunions du comité de suivi.
- Nombre de réunions des différents groupes de travail.
- Nombre de signataires de la charte.

¹⁹ À compléter et préciser par les membres du groupe de travail en charge de l'action.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (++++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #5

Favoriser le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes

Action n°5.2

ACCOMPAGNER LA PRISE DE CONSCIENCE DES CONSOMMATEURS ET HABITANTS SUR LES MODES DE CONSOMMATION (DÉTENTE DES FLUX, COÛT DES RETOURS, RÉEMPLOI...)

OBJECTIFS

- Informer le consommateur sur la réalité de la logistique afin de responsabiliser et éclairer ses choix.
- Inciter à la participation citoyenne pour évoluer vers une logistique urbaine durable.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Informer et sensibiliser le consommateur sur l'impact de ses choix de consommation : impact carbone, coût réel ... (livraison express, livraison à domicile, erreur d'adresse de livraison ou destinataire absent, livraison de repas par les grandes plateformes...).
- Inciter à choisir des livraisons du dernier kilomètre plus écologiques et promouvoir la cyclologistique.
- Inciter les clients et professionnels à mutualiser les commandes.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



AXE DE TRAVAIL #5

Favoriser le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes

Action n°5.3

ORGANISER UNE VEILLE SUR LES SOLUTIONS LOGISTIQUES DÉPLOYÉES SUR D'AUTRES TERRITOIRES

OBJECTIFS

- Rester informé des innovations en matière de logistique urbaine.

PROPOSITION DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Assurer une veille sur les innovations en matière de logistique et les diffuser aux signataires.

NIVEAU DE PRIORITÉ



IMPACT ATTENDU



FACILITÉ (+) OU DIFFICULTÉ (+++) DE MISE EN ŒUVRE



Cette charte de logistique urbaine et les fiches actions associées ont été co-construites avec les partenaires suivants :

Union TLF - MEDEF29 - CCIMBO - FNB - FRTP 29 - FNTR Bretagne - OTRE - FFB Bretagne - CAPEB 29 - CMA Bretagne - Chambre d'agriculture - ADEUPa - Fédération Les Vitrites de Brest - CHU Brest - Brest'aim / Brest'Park - SPBB - CARSAT Bretagne - Marine nationale - Ministère des Armées - Association Rubalise - Sato Relais - Groupe La Poste - Chronopost - Gautier Fret solutions - Geodis - GLS - Heppner - Les Coursiers Brestois - Logistique Air Service - STEF Transport - Transport Pelé - Transport Fremy - Episaveurs/ Groupe POMONA France Boissons - France Boissons - Le Saint - Promocash - Bouygues Bâtiment Grand Ouest - Stef - Colas - Dourmap - Queguiner Transports - Tanguy Matériaux - FADDEM - EHM - E-Picking - Tremen - ENGIE - GRDF - Europcar - Volvo trucks - Scania Aubrée - Tourny Meyer- Arthur Loyd - BLOT entreprise

InTerLUD+, programme porté par



LOGISTIC
LOW-CARBON



En partenariat avec



Pour toutes demandes d'information ou d'engagement dans la charte, veuillez contacter :

- Brest métropole
24 rue Coat ar Gueven - 29 200 Brest
02 98 33 50 50
- Direction du développement économique et international -
Services Relations entreprises : relations-entreprises@brest-metropole.fr
- Direction des mobilités : mobilites@brest-metropole.fr

SMDE CAP 2030

STRATÉGIE
MÉTROPOLITAINE
DE DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE