

Décembre 2023



CHARTRE LOCALE des bonnes pratiques en matière de **logistique** **urbaine durable**

CHARTRE

PRÉAMBULE

La logistique urbaine représente l'ensemble des activités de transport, d'acheminement et d'enlèvement de marchandises en ville. Elle permet l'approvisionnement quotidien des commerces, entreprises, chantiers, administrations, équipements publics, particuliers, ainsi que l'enlèvement des déchets, des objets à recycler, etc. Elle est une fonction essentielle de l'économie d'un territoire, par les services qu'elle rend aux citoyens et aux entreprises, et demeure un vecteur important d'emplois non délocalisables.

De multiples acteurs économiques composent le secteur d'activité de la logistique urbaine : logisticiens et transporteurs (nationaux comme locaux), donneurs d'ordre, commerçants, clients, acteurs du BTP, etc., et les flux que la logistique urbaine génère, par leur nombre et leur fragmentation, ont des impacts environnementaux (émissions de CO₂ et de particules, bruit, etc.) et économiques sur le territoire.

En zone urbaine dense ces activités s'exercent dans des espaces contraints : voiries saturées par le trafic, accès restreint aux centres-villes, stationnement difficile, foncier rare pour l'implantation d'espaces logistiques urbains, etc.

Les enjeux de la logistique urbaine sont variés et touchent des composantes interdépendantes telles que les transports et la mobilité, l'urbanisme et l'environnement, les développements économiques et sociaux.

Aujourd'hui, face à ces enjeux, les acteurs économiques et les collectivités territoriales doivent s'associer pour produire une logistique du dernier kilomètre plus vertueuse et toujours plus performante. La présente Charte représente le fruit du travail réalisé en commun à l'échelle de l'Eurométropole de Metz et les engagements pris par chacun des partenaires pour atteindre ces objectifs.

LA LOGISTIQUE URBAINE, LE CONTEXTE DE L'EUROMÉTROPOLE DE METZ

Sur le plan national, les flux de marchandises représentent **15 à 20 %** du trafic routier.

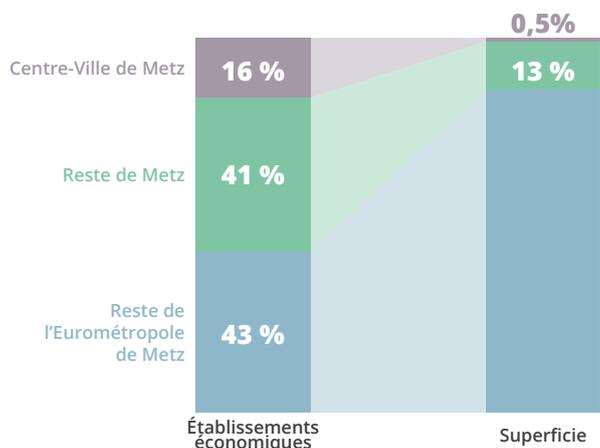
Ils se répartissent de la manière suivante :



Source Cerema - InTerLUD

ÉLÉMENTS DE CADRAGE GÉNÉRAUX : LE TISSU ÉCONOMIQUE

RÉPARTITION SPATIALE DES ÉTABLISSEMENTS ÉCONOMIQUES DE L'EUROMÉTROPOLE DE METZ

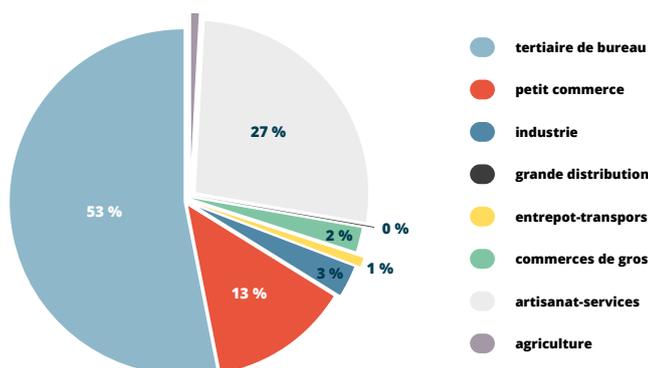


33 549 établissements économiques dans l'Eurométropole de Metz



16 % des établissements économiques de la métropole sont situés dans le centre-ville de Metz

RÉPARTITION PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS DES ÉTABLISSEMENTS ÉCONOMIQUES DE L'EUROMÉTROPOLE DE METZ



53 % des établissements du territoire sont liés à l'activité tertiaire de bureau.



27 % des établissements du territoire sont liés à l'activité artisanale et de services.

LES MOUVEMENTS DE MARCHANDISES SUR LA MÉTROPOLE



Environ **123 300 mouvements*** générés par les établissements économiques



Environ **28 400 achats** avec livraison** réalisés par les ménages vivant sur le territoire

Soit un total avoisinant les **151 700 mouvements** marchandises hebdomadaires, s'opérant sur l'ensemble du territoire intercommunal, à destination des établissements économiques et des ménages.



Attention : cette estimation ne représente pas tous les flux logistiques actifs sur le territoire. À ces flux liés à l'approvisionnement des établissements économiques et aux achats des ménages, il faut aussi ajouter :



La collecte des déchets



Les flux de services/artisans B2B et B2C



Les tournées de distribution de courrier



Les flux de chantier

*Données Freturb, SIRENE 2019

**Enquête Achats découplés des ménages, Métropole de Lyon, 2017-2018

Sur le territoire de l'Eurométropole de Metz, le transport de marchandises (flux inter-entreprises, e-commerce, déchets) représente, chaque année, plus de 65 millions de km parcourus* et près de 3 millions de tonnes transportées*.

Chaque semaine, on dénombre 123 000 mouvements B to B et environ 28 400 achats avec livraison réalisées par les ménages vivant dans la métropole. Metz représente 58 % de mouvements de la métropole pour 14 % de la superficie du territoire, suivi des communes de Woippy (7,5 % des mouvements) et de Montigny-lès-Metz (5,7 % des mouvements). Environ 71 % des opérations s'effectuent en Véhicule utilitaire léger (VUL).

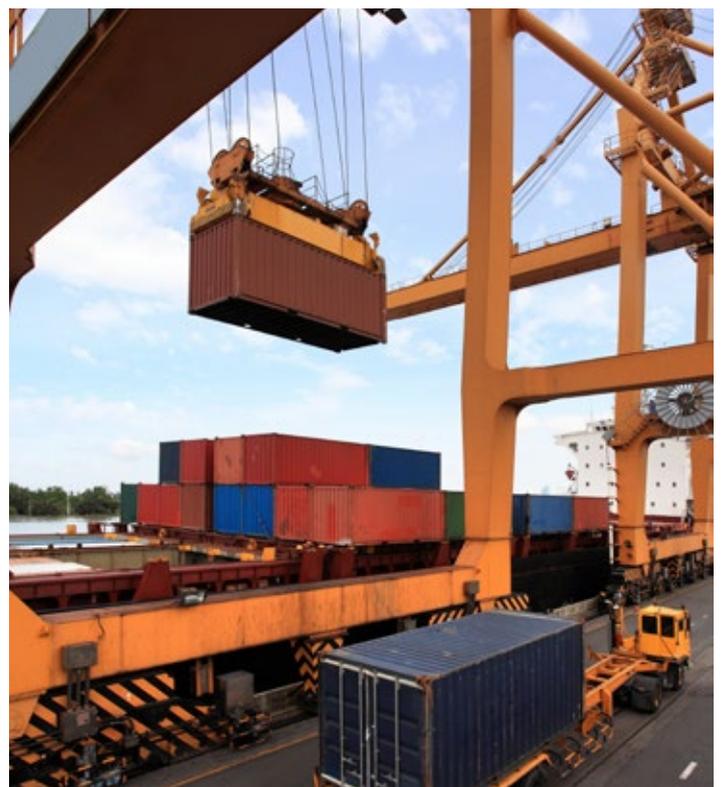
À Metz, parmi l'ensemble des opérations de transport de marchandises B to B, celles destinées aux secteurs du commerce de détail, de l'artisanat, des services tertiaires et du secteur public, particulièrement présents en centre-ville, représentent un tonnage limité (30 % des poids transportés*), des déplacements courts (45 % des distances parcourues*), mais des opérations très nombreuses (66 % des mouvements*), souvent sous-optimisées (50 % pour compte propre* dont 65 % en véhicules utilitaires légers*). Ces mouvements individuels, nombreux et peu optimisés, participent à la congestion urbaine et à la dégradation de la qualité de l'air.

Note : Le terme de vente B to B décrit la vente business to business, autrement dit la vente entre entreprises ou entre professionnels. Le terme de vente B to C décrit quant à lui la vente business to consumer : les ventes que réalisent les entreprises directement aux particuliers

Le transport de marchandises est responsable de :

- **25 %** des émissions de dioxyde de carbone CO₂
- **30 %** des émissions d'oxydes d'azote Nox
- **50 %** des particules fines PM10, PM 2,5

Source ADEME - Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine, 2018



LES ENJEUX DE LA LOGISTIQUE URBAINE

ÉCONOMIQUES

- Le **coût du dernier kilomètre de transport de marchandises** représente, en moyenne, **un tiers du coût logistique global** pour une marchandise qui peut avoir parcouru des milliers de kilomètres au préalable.
- La **logistique urbaine** représente près d'**un emploi sur dix** au sein d'une aire urbaine (dont de nombreux salariés faiblement ou moyennement diplômés) et le repositionnement d'activités logistiques dans l'urbain constitue une réserve d'emplois non négligeable.
- Les nouveaux modèles logistiques participent au développement économique des territoires (réduction des stocks, relocalisation des entrepôts, commerce physique et numérique, achats déconnectés de la récupération des marchandises, personnalisation de produits au dernier moment, etc.).

ENVIRONNEMENTAUX

Le transport de marchandises représente 10 à 20 % du trafic, mais il est responsable d'1/4 des émissions de CO₂, d'1/3 des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de la moitié des particules liées à la circulation urbaine (PM 2,5 et PM 10)*.

Du fait d'une motorisation quasiment exclusivement dépendante aujourd'hui du pétrole, les transports routiers sont une source prépondérante d'émissions de polluants atmosphériques.

La logistique urbaine est, par ailleurs, source de nuisances sonores en ville : circulation des véhicules lourds, groupes réfrigérés des camions, opérations de livraison nécessitant des manutentions sur la voirie publique.

**Source Ademe*

SOCIAUX

Les enjeux sociaux renvoient à plusieurs acteurs :

- **Les conducteurs - livreurs** dont les conditions de travail sont difficiles (horaires décalés, pénibilité, etc.).
- **Les utilisateurs de la voirie** : les livraisons peuvent en effet créer des ralentissements, participer à la congestion du trafic et induire des comportements dangereux qui risquent d'impacter la sécurité routière des usagers.
- **La collectivité prise dans son ensemble** : la livraison à domicile contribue par exemple au maintien à domicile et au prolongement de la vie autonome des seniors.

URBANISTIQUES

L'aménagement de la voirie et des bâtiments doit être repensé pour prendre en compte les nouvelles pratiques d'approvisionnement des particuliers, notamment la livraison à domicile.

De nouveaux espaces logistiques (espace logistique urbain, hôtel logistique, etc.) apparaissent dans les zones urbaines, ce qui entraîne une réorganisation des flux de marchandises dans la ville.

LA PLANIFICATION ET LA RÉGLEMENTATION

Les différents plans applicables sur l'Eurométropole de Metz intègrent des mesures impactant la logistique urbaine :

PLAN DE PROTECTION L'ATMOSPHÈRE (PPA) DES 3 VALLÉES 2015

Le premier Plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Trois Vallées a été arrêté en 2008, puis révisé en 2014 sous l'autorité du préfet de la Moselle. Son périmètre couvre 67 communes, dont 28 de l'Eurométropole de Metz, qui concentre 95 % de la population du territoire (INSEE 2017).

Le PPA des Trois Vallées intègre des mesures impactant la logistique urbaine. Parmi les actions portées par le PPA, figure notamment la réduction des émissions polluantes du transport routier de marchandises (Actions T6 - Améliorer les modalités de livraison des marchandises en ville et T7 - Développer la mise en place de la Charte « Objectifs CO₂ – les transporteurs s'engagent, les transporteurs agissent »).

LE PLAN CLIMAT-AIR-ÉNERGIE TERRITORIAL (PCAET)

L'Eurométropole de Metz a adopté son premier PCAET en décembre 2015, à l'issu de son PCET datant de 2012. La définition de la stratégie et du plan d'actions du second PCAET 2023-2030, adopté le 18 décembre 2023, se base sur le diagnostic du territoire réalisé en 2019. Ce diagnostic confirme la part importante du secteur des transports routiers :

- **64 %** des émissions d'oxydes d'azote (NOx), 28 % des émissions de PM_{2,5} et 23 % des émissions de PM₁₀ (combustion et usure des pneus ou de la chaussée par les pneus) et 23 % des émissions de COVNM (dues à la combustion et à l'évaporation de carburant) du territoire ;
- **43 %** des émissions de GES ;
- **33 %** des consommations d'énergie.

2^E PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL



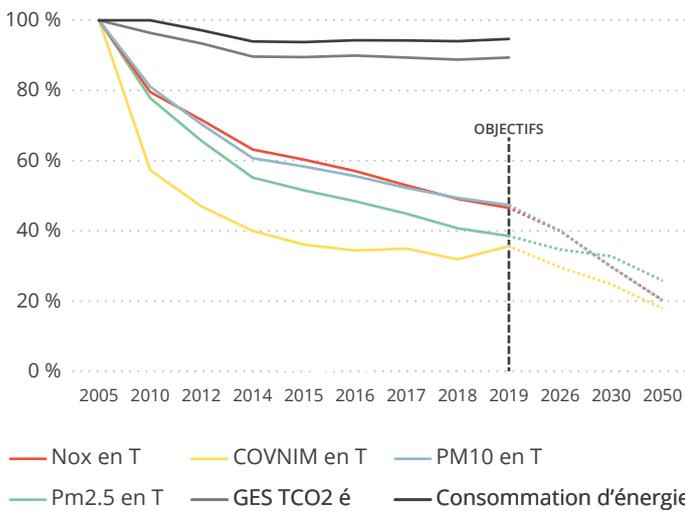
Le 2^e Plan climat air énergie territorial 2020-2030 a été approuvé le 18 décembre 2023.

Ce document de référence est le moteur de la transition énergétique et une opportunité pour le développement du territoire : amélioration de la qualité de vie, optimisation budgétaire et attractivité économique !

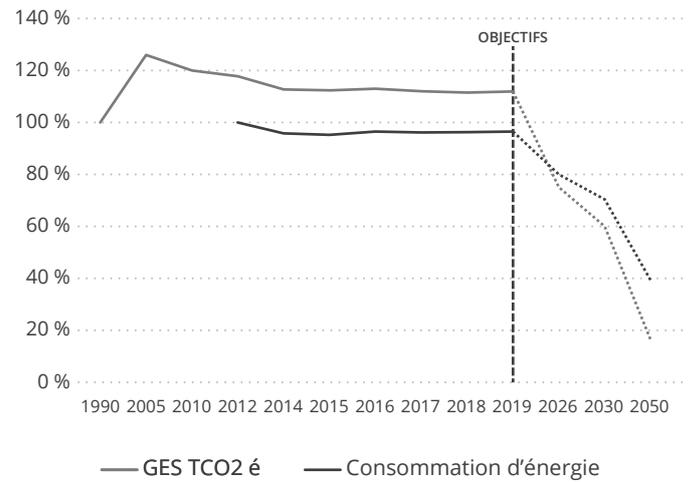
La métropole a encore de nombreux défis à relever afin de :

- réduire sa consommation énergétique (objectif d'environ -25 % en 2030, par rapport à 2012), en agissant par exemple sur le secteur résidentiel. C'est le poste le plus énergivore du territoire, notamment dû au chauffage au gaz et à des énergies renouvelables encore peu présentes sur le territoire,
- ralentir les émissions de gaz à effet de serre (objectif de -40 % en 2030, par rapport à 1990), notamment en transformant nos façons de nous déplacer. La voiture thermique est encore prédominante sur le territoire (43 % des gaz à effet de serre et fortes émissions de polluants atmosphériques),
- améliorer la qualité de l'air et la santé publique, par exemple en agissant sur les oxydes d'azote émis par les transports et les particules fines qui proviennent de divers secteurs (résidentiel, agriculture, transports, etc.)

ÉVOLUTION EN BASE 100 DU SECTEUR DE TRANSPORTS ROUTIER



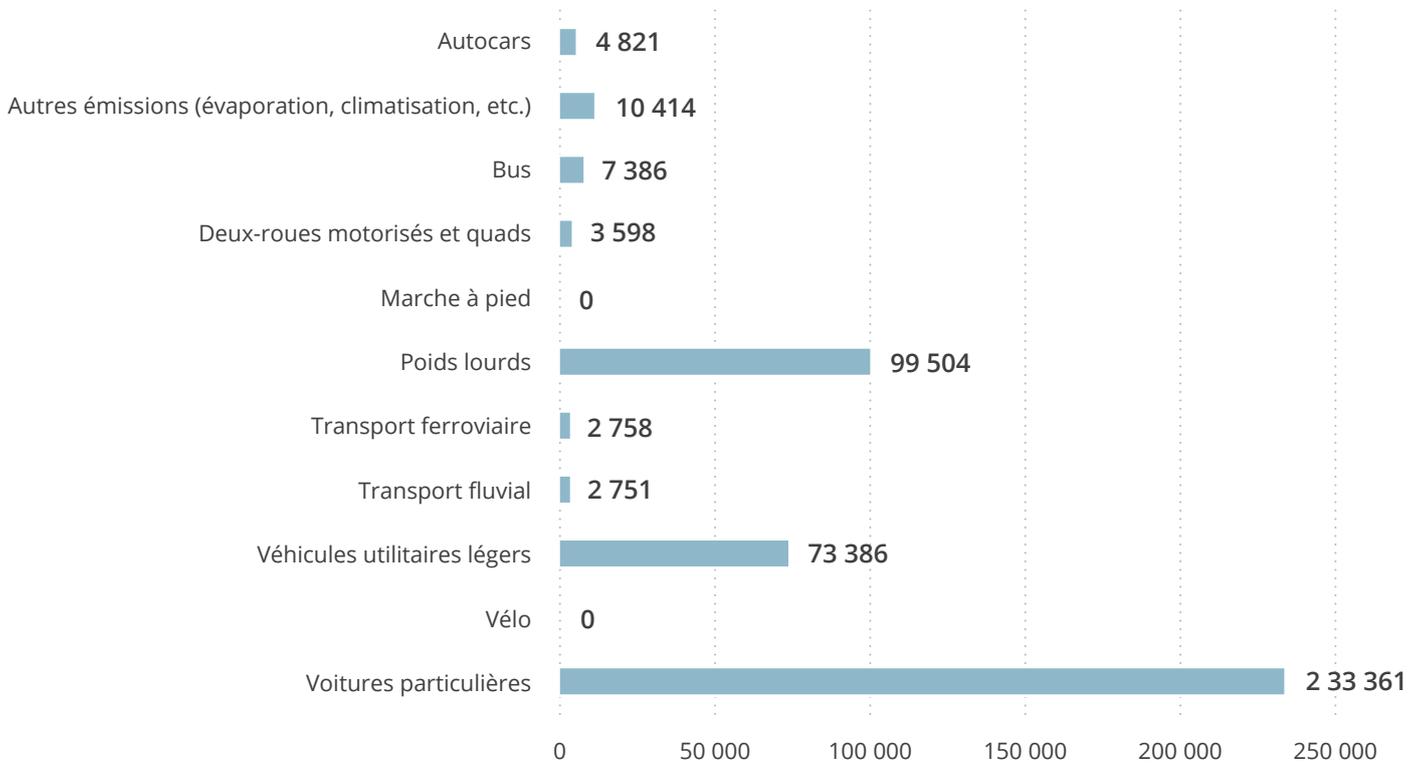
Évolutions en base 100 des émissions de polluants atmosphériques des transports routiers (objectifs par rapport à 2005)



Évolutions en base 100 des émissions de GES des transports routiers (objectifs par rapport à 1990 pour les GES et 2012 pour la consommation d'énergie)

A l'instar des chiffres nationaux, les données locales issues du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) 2023 de la métropole confirment l'impact carbone des poids-lourds et des véhicules utilitaires légers :

ÉMISSIONS DE GES (EN TONNES CO₂ ÉQUIVALENT) PAR MOYEN DE TRANSPORT



Émissions de GES (en tonnes CO₂ équivalent) en fonction des différents moyens de transport en 2019

Le plan d'action du PCAET intègre la problématique de la logistique urbaine. Cela se traduit dans les actions M « TRANSITION ÉCOLOGIQUE DU TRANSPORT ET DE LA MOBILITÉ » :

FICHE M1 : améliorer les conditions d'accès à l'usage du vélo et les infrastructures cyclables

FICHE M2 : développer et organiser la filière de mobilité bas carbone

FICHE M3 : proposer une mobilité alternative attractive pour inciter au report modal (notamment pour les trajets courts et loisirs-achats)

FICHE M4 : repenser la logistique urbaine, vers un dernier km décarboné

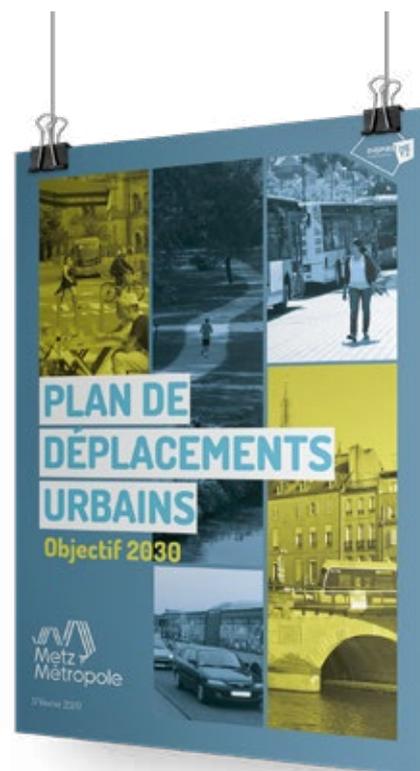
FICHE M5 : améliorer le réseau piétonnier, développer un plan piéton et mettre en place une zfe-m

FICHE M6 : adapter les espaces publics aux changements climatiques, notamment en favorisant d'autres usages que l'automobile

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Le Plan de déplacements urbains 2020-2030 a été approuvé le 17 février 2020 et vise, à travers 4 axes stratégiques déclinés en 40 actions, des objectifs de parts modales ambitieux afin de diminuer le trafic automobile et augmenter les déplacements alternatifs :

- abaisser à moins de 50 % des déplacements des résidents de la métropole réalisés en voiture ;
- accroître d'un tiers l'usage des transports en commun ;
- multiplier par trois l'usage du vélo ;
- conforter la marche, mode naturel ;
- atteindre 140 voyages par an par habitants à l'horizon 2030.



Parmi les actions du PDU, plusieurs concernent la logistique urbaine et la décarbonation des flottes :

- le développement de la logistique urbaine durable pour limiter la congestion et la pollution par un travail sur le dernier kilomètre de livraison (actions 30 et 31 logistique urbaine et mobilité décarbonée - programme InTerLUD) ;
- le développement des filières de production et de distribution d'énergies décarbonées (filière hydrogène, déploiement des Infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE), création d'infrastructures cyclables propices au développement de la cyclo-logistique, etc.).

PRINCIPES DIRECTEURS ET OBJECTIFS

PRINCIPES DIRECTEURS

La Charte instaure pour tous ses signataires une démarche d'amélioration continue des conditions de livraison et d'enlèvement de marchandises sur le territoire, tout en favorisant le dynamisme économique de proximité et en maîtrisant les impacts environnementaux des chaînes logistiques.

Le secteur de la logistique est vital pour le fonctionnement de l'économie métropolitaine et constitue lui-même un secteur important d'emplois. Les actions entreprises par l'ensemble des partenaires pour développer et orienter les pratiques de logistique urbaine devront donc contribuer au dynamisme économique et commercial. La présente Charte, évolutive dans le temps, définit des mesures scindées en cinq axes principaux :

AXE 1 : ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES FLOTTES DE VÉHICULES

Le transport de marchandises participe pour une part importante aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, ainsi qu'aux nuisances sonores. Les conditions de travail et la sécurité des professionnels et des citoyens sont aussi au cœur des préoccupations des partenaires.

De ce fait, il est nécessaire que les projets menés dans le cadre de la Charte respectent le principe d'une transition écologique et sociale de la logistique urbaine.

AXE 2 : UNE RÉGLEMENTATION À FAIRE ÉVOLUER

L'espace public doit répondre aux besoins d'un grand nombre de pratiques. L'approvisionnement des activités économiques du territoire et des riverains est une fonction essentielle au

dynamisme et à l'attractivité des centres-villes. La réglementation des conditions d'accès à la ville doit être encadrée pour s'adapter aux contraintes urbaines mais doit faciliter les livraisons.

AXE 3 : LOGISTIQUE INVERSE ET GESTIONS DES DÉCHETS

L'intérêt de la logistique inverse est bien de tirer parti de la présence des véhicules de livraison pour leur permettre de repartir avec une charge. Cette organisation cible des filières de

récupération des déchets tels que les palettes perdues, les bio-déchets et les cartons.

AXE 4 : LA LOGISTIQUE DANS L'ESPACE URBAIN

Pour développer la logistique urbaine décarbonée, il convient de faire émerger des sites dédiés à la logistique urbaine à différentes échelles du territoire en identifiant des sites (CDM/ELU) pouvant devenir le support d'activités de LU à faibles émissions propices

à l'exercice de la cyclo-logistique. De même, le développement de solutions de livraison hors domicile (points-relais, consignes automatiques, etc.) concourra à l'accompagnement des nouvelles pratiques de livraison en lien avec le e-commerce notamment.

AXE 5 : GOUVERNANCE CONCERTÉE AVEC LES PARTIES PRENANTES

Le secteur de la logistique est un domaine complexe, lieu de rencontre de nombreux acteurs institutionnels et professionnels. La concertation est donc une condition de réussite des projets qui s'y développent et une condition d'efficacité et d'efficience des réglementations qu'il pourrait s'avérer nécessaire de prendre à l'appui des principes et des orientations de la Charte.

La Charte est le cadre de cette concertation, dans une logique opérationnelle de suivi des projets dont le territoire s'étend du quartier à la métropole.

OBJECTIFS

Les actions de la Charte s'organisent autour de trois grands objectifs :

- favoriser la transition écologique/ énergétique de la chaîne logistique ;
- intégrer la logistique urbaine dans la politique foncière et dans les infrastructures ;
- rationaliser et optimiser la chaîne logistique : faire évoluer les pratiques des acteurs de la logistique urbaine pour favoriser le dynamisme économique du territoire.

... et d'une gouvernance adaptée, permettant de faire vivre la Charte (suivi/animation).

PÉRIMÈTRE D'ACTION DE LA CHARTE

Les acteurs concernés par cette Charte sont tous ceux qui participent à la logistique urbaine sur le territoire de l'Eurométropole de Metz, même s'ils appartiennent à un autre territoire.

Plusieurs périmètres pourront impliquer des actions différenciées :

- plateau piétonnier de Metz ;
- axes de transit ;
- centres-villes de l'ensemble des communes métropolitaines ;
- zones d'activités économiques.

Les travaux de Charte seront menés en priorité sur l'Eurométropole de Metz, mais pourront être portés à une échelle plus large, notamment dans le cadre de collaborations avec les autres territoires.

GOVERNANCE ET ANIMATION

Les acteurs impliqués dans les problématiques de logistique urbaine sont divers.

Afin de piloter, mettre en œuvre, évaluer et actualiser la stratégie et les mesures de la Charte, une gouvernance spécifique est mise en place. Conformément aux principes directeurs cités plus haut, les partenaires de la Charte ont souhaité que la « Charte locale des bonnes pratiques pour une logistique urbaine durable » fasse l'objet d'un pilotage et d'un suivi par un comité de suivi associant élus, techniciens des collectivités et acteurs du territoire.

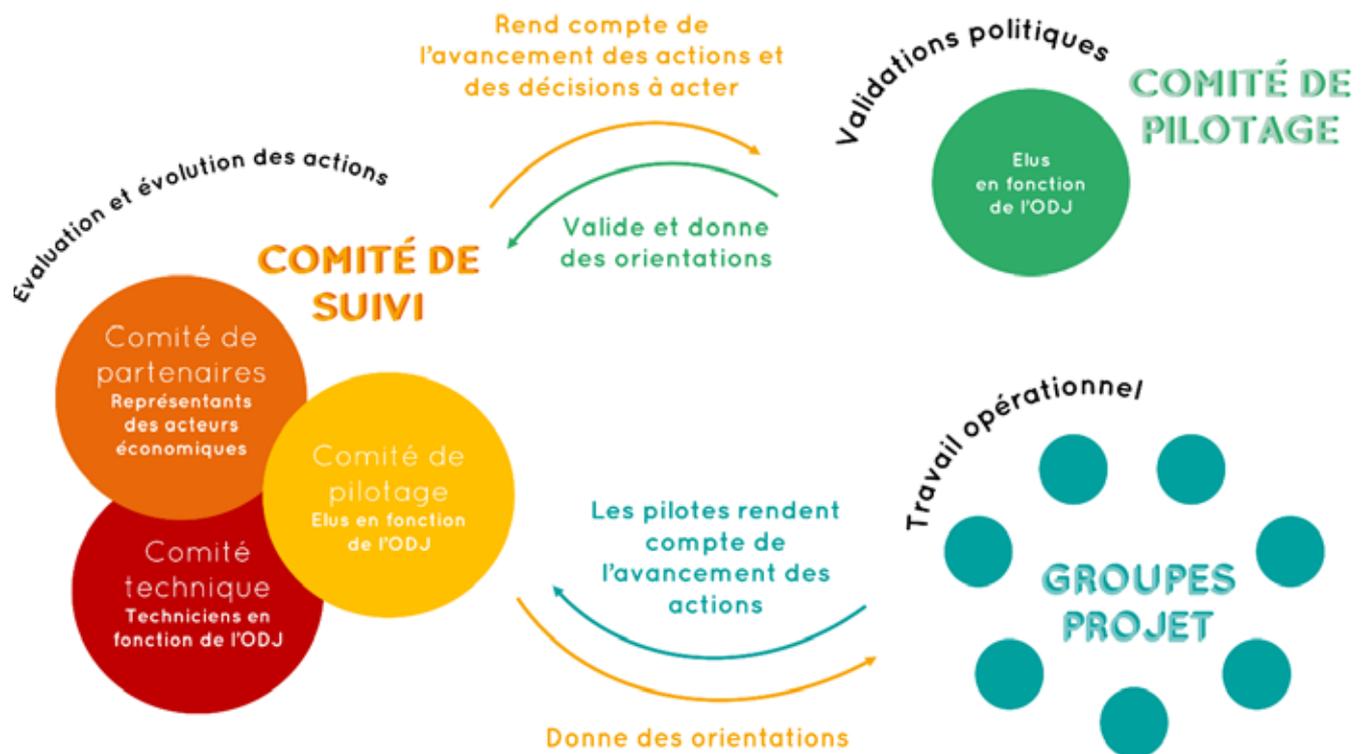
Afin d'assurer la pérennité de l'instance de concertation, des référents techniques et politiques seront identifiés au sein des organisations signataires.

Pour l'Eurométropole de Metz, un référent technique a ainsi la charge du dossier logistique urbaine pour développer et entretenir des contacts suivis avec les partenaires de l'instance, mais aussi en interne, dans les différents services ayant un impact sur la mobilité : urbanisme, environnement, réglementation, stationnement, etc.

Si la Métropole a vocation à mettre en œuvre les actions qui relèvent de ses champs de compétences, de constituer le creuset d'expériences et d'initiatives et d'assurer la coordination des acteurs, la conduite d'un grand nombre d'actions sera assurée par les partenaires signataires.

Des groupes techniques, organisés autour des 3 objectifs de la Charte cités plus haut, seront organisés pour accompagner la rédaction des fiches actions et leurs mises en œuvre. Chaque mesure réunira autour d'un pilote ou de co-pilotes un cercle de partenaires et de territoires d'expérimentation.

Le schéma ci-dessous présente la composition ainsi que les rôles et responsabilités des différents organes de gouvernance de la Charte :



MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Le comité de suivi de la Charte logistique urbaine durable de l'Eurométropole de Metz joue un rôle stratégique de décision.

Ce comité de suivi :

- décide du plan d'actions de cette Charte et le fait évoluer ;
- fait le lien entre les enjeux et objectifs nationaux ou locaux et les actions de cette Charte ;
- assure la cohérence des actions de la Charte entre elles ;
- valide les actions à mener dans le cadre de la Charte, les calendriers et les budgets associés à la lumière notamment des ressources disponibles ;
- garantit que les actions décidées sont menées.

Le Comité de suivi aura en charge le suivi et l'évaluation de la Charte dans le temps. Des points d'étape pour évaluer le déploiement des actions et réorienter au besoin la stratégie portée par la Charte seront a minima organisés :

- en 2025 (échéance ZFE) ;
- et 2030 (échéance PDU et PCAET).

Un plan de 17 fiches-actions est annexé à la présente Charte, regroupées autour de 5 axes. Ces 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 définis pour chaque action dans le cadre des groupes techniques.

DES PARTENAIRES MOBILISÉS

L'objectif de cette démarche est de mobiliser l'ensemble de parties prenantes et des acteurs concernés par la logistique : communes et territoires de la métropole qui représentent et peuvent agir, notamment en direction des citoyens, acteurs économiques tels que les entreprises, les transporteurs, les chargeurs, les aménageurs de la logistique, les constructeurs de véhicules, les énergéticiens, les gestionnaires d'infrastructures, les chambres consulaires, les services de l'État, etc.

En prenant part à cette Charte, les signataires :

- valident la stratégie globale définie par la métropole ;
- s'engagent à participer à un ou plusieurs groupes de travail ainsi qu'à la définition et à la mise en œuvre d'une ou plusieurs actions relevant de leur domaine d'action ;
- s'engagent à contribuer aux remontées d'informations et à la diffusion des avancées de la Charte dans leurs réseaux.

La liste des signataires est annexée au présent document.

ANNEXES

SIGNATAIRES DE LA CHARTE

AXE 1 : ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES DE LIVRAISON

FICHE ACTION N°1.1 :

Définir les conditions de création d'une Zone à faibles émissions « Logistique »

FICHE ACTION N°1.2 :

Développer les infrastructures d'avitaillement vers un mix énergétique (bio) GNV, électrique, hydrogène vert

FICHE ACTION N°1.3 :

Promouvoir les mesures d'accompagnement des pouvoirs publics pour le développement des flottes à faibles émissions

FICHE ACTION N°1.4 :

Exemplarité de l'Eurométropole de Metz

AXE 2 : UNE RÉGLEMENTATION A FAIRE ÉVOLUER

FICHE ACTION N°2.1 :

Faire évoluer les règles de circulation et de stationnement afin d'optimiser les livraisons au centre-ville

FICHE ACTION N°2.2 :

Établir un Schéma directeur des aires de livraison

FICHE ACTION N°2.3 :

Expérimenter un service d'information de la disponibilité des aires de livraison

AXE 3 : LOGISTIQUE INVERSE ET GESTIONS DES DÉCHETS

FICHE ACTION N°3.1 :

Développer les filières de logistique inverse sur les cartons, biodéchets et palettes perdues

AXE 4 : LA LOGISTIQUE DANS L'ESPACE URBAIN

FICHE ACTION N°4.1 :

Mettre en place des Espaces de logistique urbaine

FICHE ACTION N°4.2 :

Développer et encadrer les lieux de collecte des marchandises (boîtes logistique urbaine, consignes, lockers, points relais, etc.)

FICHE ACTION N°4.3 :

Soutenir la cyclo-logistique

FICHE ACTION N°4.4 :

Intégrer la cyclo-logistique dans la révision du Schéma directeur cyclable

FICHE ACTION N°4.5 :

Expérimenter la logistique urbaine fluviale

FICHE ACTION N°4.6 :

Accompagner la transition digitale du commerce métropolitain et optimiser l'offre logistique associée

AXE 5 : GOUVERNANCE CONCERTÉE AVEC LES PARTIES PRENANTES

FICHE ACTION N°5.1 :

Créer un observatoire de la logistique urbaine : actualiser l'état des lieux quantitatif et spatio-temporel, systématiser la remontée des données, consolider les ressources et être en veille

FICHE ACTION N°5.2 :

Identifier un référent logistique urbaine pour chacun des signataires de la Charte

FICHE ACTION N°5.3 :

Communiquer sur la logistique urbaine durable



Maison de la Métropole
1 place du Parlement de Metz
CS 30353
57011 Metz Cedex 1

<https://www.eurometropolemetz.eu>



AGURAM
AGENCE D'URBANISME
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

www.aguram.org

