



11 juin 2025

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

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.

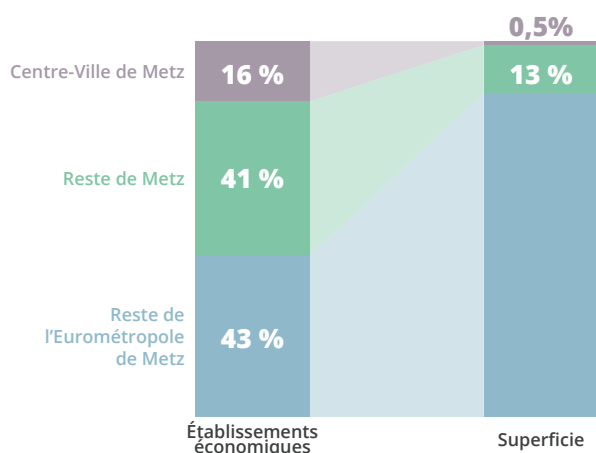
Ils se répartissent de la manière suivante :

50 %	MÉNAGES	40 %	ENTREPRISES	10 %	GESTION URBAINE
Qui ? : déplacements d'achats par les particuliers et livraisons aux particuliers		Qui ? : flux liés aux activités économiques, (commerces, bureaux, entreprises, administrations, chantiers, etc.)		Qui ? : flux liés à la gestion urbaine (déchets, BTP, services publics, collectivités, etc.)	
Quoi ? : colis, denrées, etc.		Quoi ? : palettes, fûts, sacs, vrac, etc.		Quoi ? : déchets, emballages, recyclage, etc.	
Comment ? : VUL, VL, vélos, marche à pied (consignes), etc.		Comment ? : PL, VUL, VL, vélos, etc.		Comment ? : PL, VUL, VL, vélos, etc.	

Source Cerema – InTerLUD

ÉLÉMENTS DE CADRAGE GÉNÉRAUX : LE TISSU ÉCONOMIQUE

RÉPARTITION SPATIALE DES ÉTABLISSEMENTS ÉCONOMIQUES DE L'EUROMÉTROPOLE DE METZ

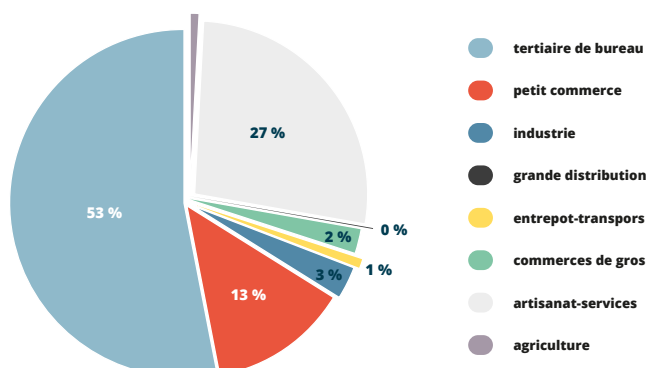


33 549 établissements économiques dans l'Eurométropole de Metz



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 réalisés 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 (dus 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



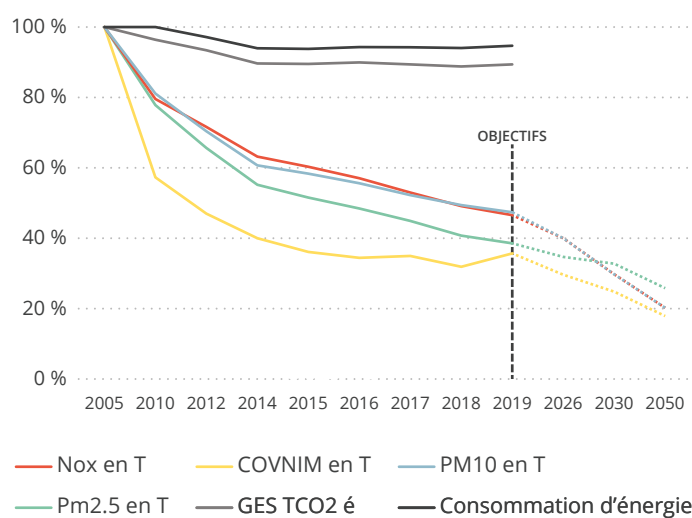
Le 2^e Plan climat air énergie territorial 2020-2030 a été approuvé le 18 décembre 2023.

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 !

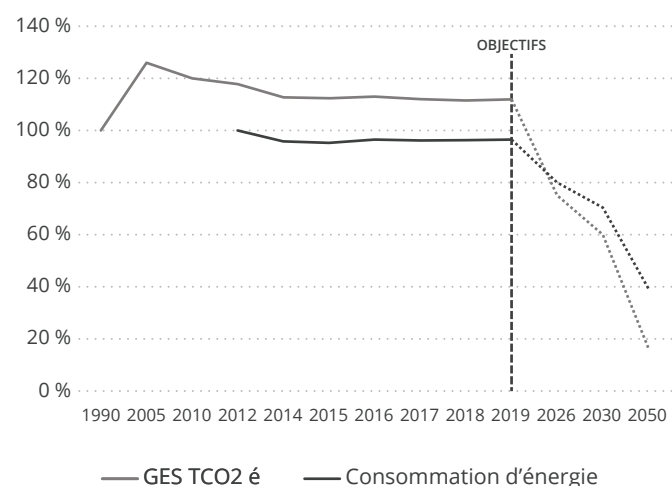
La métropole a encore de nombreux défis à relever afin de :

- 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



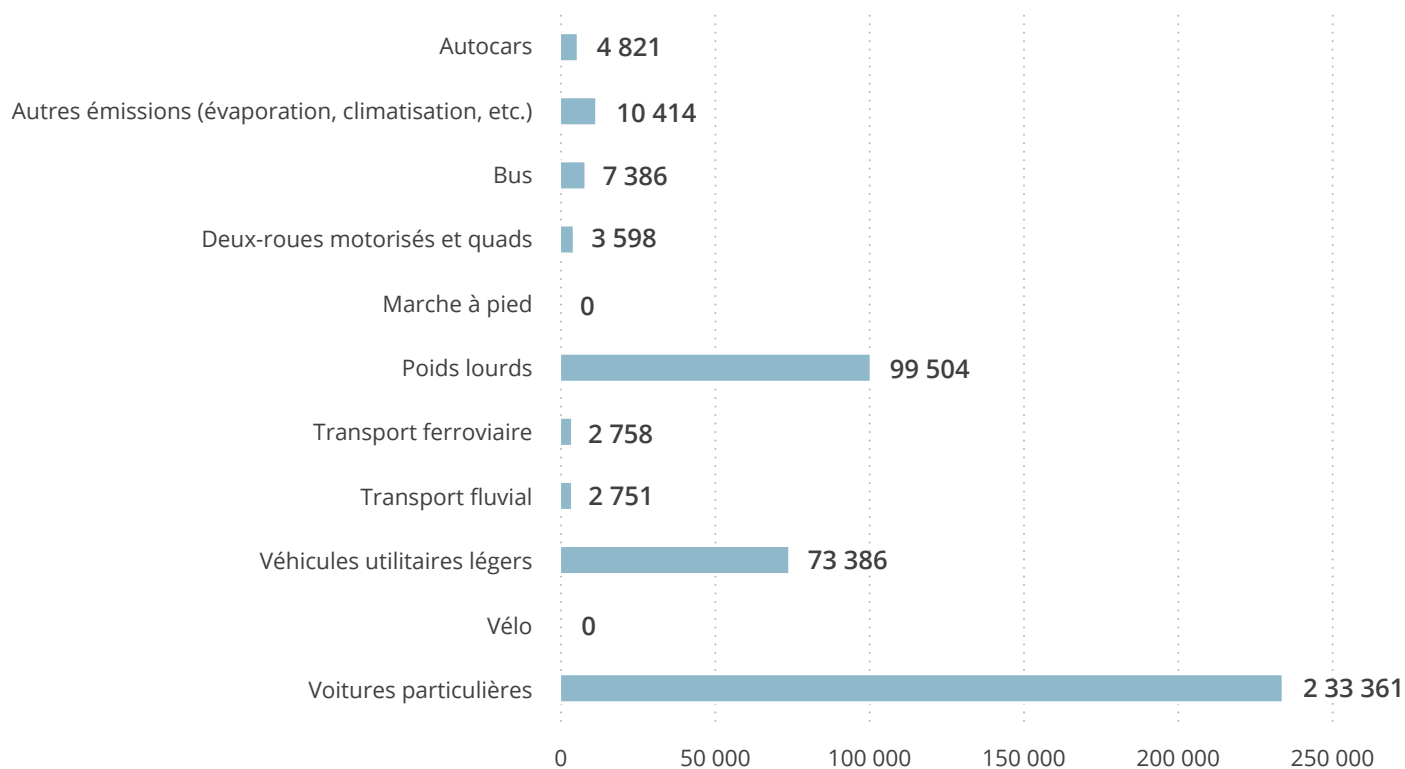
Évolutions en base 100 des émissions de polluants atmosphériques des transports routiers (objectifs par rapport à 2005)



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

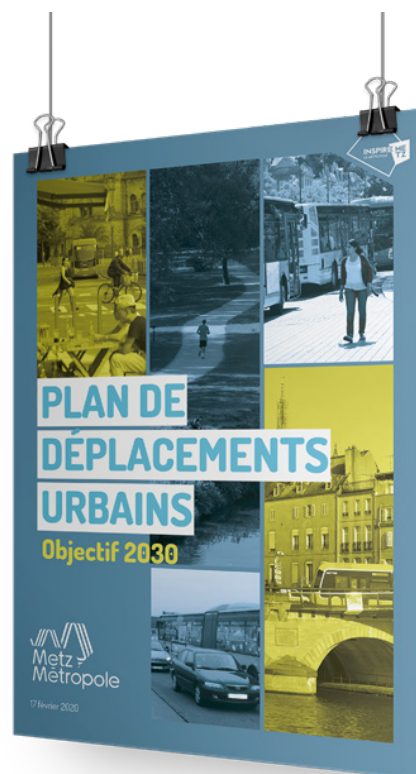
FICHE M5 : améliorer le réseau piétonnier, développer un plan piéton et mettre en place une zfe-m

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.

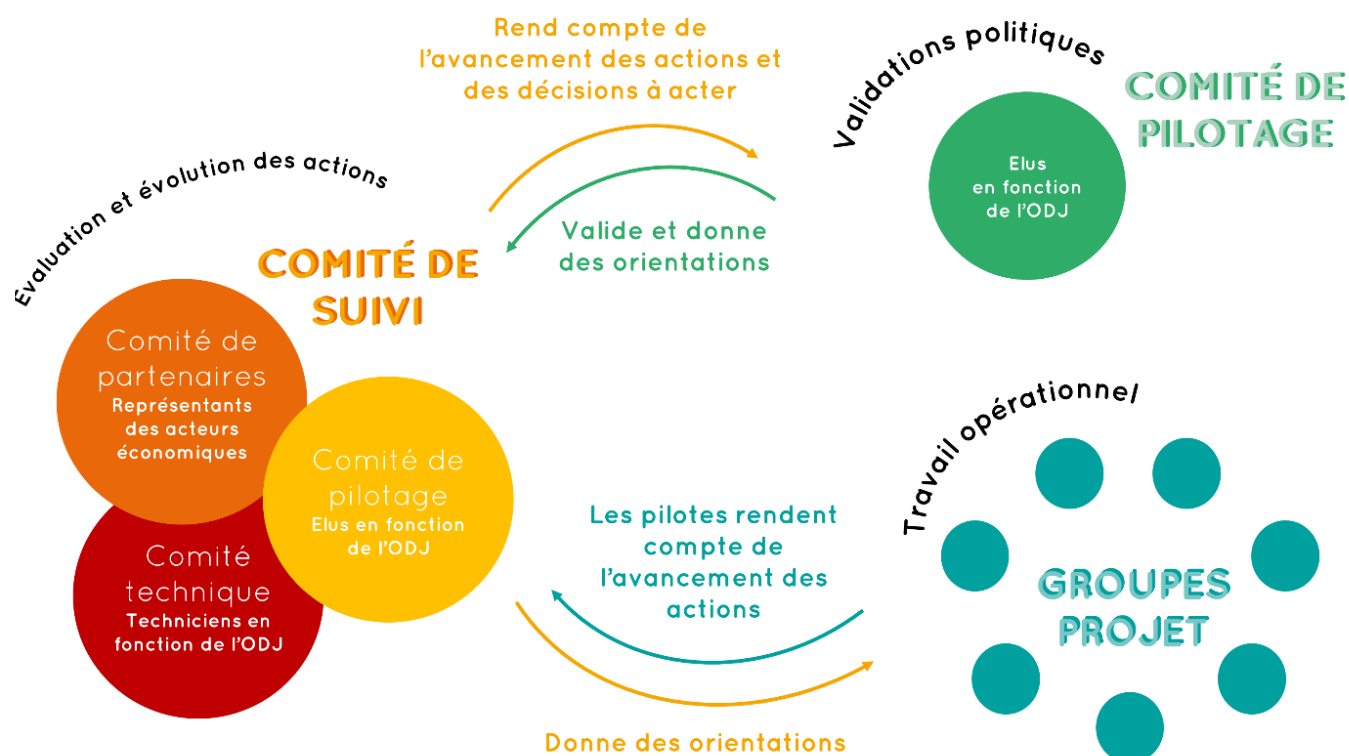
Afin d'assurer la pérennité de l'instance de concertation, des référents techniques et politiques seront identifiés au sein des organisations signataires.

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 16 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



EUROMÉTROPOLE DE METZ

François GROSDIDIER
Président



CCI MOSELLE

Fabrice GENTER
Président de la CCI de la Moselle



CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE

L'ARTISANAT

Vanessa PY
Secrétaire générale



UNION DES ENTREPRISES
TRANSPORT & LOGISTIQUE
DE FRANCE

TLF

Laurent GUOLI
Co-Président



BTP MOSELLE

Pierre SCHAEFFER
Président



CAPEB

Emilien GANGEMI
Président



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

FNTR MOSELLE

Philippe DA SOLER
Président de la Chambre, Professionnelle des
Transports Routiers de la Moselle



OTRE

Caroline CAIRE
Secrétaire Générale



AFTRAL

Lionnel POMMIER



GRDF

Marielle HARANG



LES COURSIERS DE METZ

Julien GELOT
Co-Président



LA POSTE

Dominique ADRIAN
Délégué régional



Rhenus PartnerShip France S.A.S

RHENUS LOGISTICS

Jean-Marc THOMAS



SUBWAY

Blaise TAFFNER



LA COMPAGNIE DES Bateaux de Metz

LA COMPAGNIE DES BATEAUX

DE METZ

Baptiste GOUJON



GEODIS

GEODIS

Silvano DI PAOLO

Directeur d'agence



HEPPNER

Gérald WISSEMBERG

Directeur régional



TRANSPORT EXPRESS FRIGORIFIQUE
NATIONAL ET INTERNATIONAL

FRIGO EST

Damien PANEL

Directeur général



STEF

Nicolas DIDIER

Directeur de filiale



FRAIKIN

Stéphane DUCHENE

Directeur d'agence



TERREAZUR

François PETITPREZ

Directeur régional



EPISAVEURS

Marc ESTRADÉ

Directeur



PASSIONFROID

groupe pomona

PASSIONFROID

Arnaud GAINE

Directeur logistique

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

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

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 »

OBJECTIFS

- Améliorer la qualité de l'air dans un objectif de santé publique
- Accélérer le renouvellement du parc de véhicules en circulation
- Réduire la dépendance aux énergies carbonées
- Favoriser la transition énergétique du territoire

PRÉSENTATION

Pour lutter contre la pollution atmosphérique qui constitue une priorité de santé publique, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM », a rendu obligatoire l'instauration de ZFE-m dans les zones où les valeurs limites de qualité de l'air sont dépassées, soit 11 agglomérations. La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, dite « Climat & résilience », a renforcé le dispositif en l'élargissant à **toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici fin 2024** (article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales). C'est dans le cadre de la loi Climat & résilience que **l'Eurométropole de Metz est concernée** par la mise en place d'une ZFE-m.

Cependant, suite au comité ministériel du 10 juillet 2023 relatif à la qualité de l'air en ville, le ministre de la Transition écologique a informé du classement de l'Eurométropole de Metz en territoire de vigilance compte tenu du respect des seuils réglementaires de qualité de l'air de manière régulière. L'Eurométropole de Metz devra donc mettre en place une ZFE-m d'ici le 1er janvier 2025 et y appliquer à minima des restrictions de circulation pour des véhicules non classés.

Mettre en place une restriction de circulation en rapport avec les niveaux de pollution des véhicules consiste à interdire la circulation, dans un périmètre défini, aux véhicules les plus polluants. Cette mesure environnementale a pour objectif de réduire les émissions de polluants pour améliorer la qualité de l'air et la santé publique.

LA FUTURE ZFE-M DEVRA :

- prendre en compte les mesures de restriction de circulation mises en place dans les ZFE-m proches dans un souci d'harmonisation, et ceci afin de ne pas pénaliser les transporteurs intervenants sur ces différents territoires ;
- adapter son calendrier des contraintes d'exclusion des vignette Crit'Air pour le rendre compatible avec le calendrier de renouvellement des flottes de véhicules professionnels à faibles émissions (PL et VUL au BioGNV ou électrique ou à l'hydrogène).

**Cette action sera déployée en lien avec les
Fiches Actions n° 1.2, 1.3 et 1.4**

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Étude réglementaire en cours permettant la connaissance du parc local et l'estimation des gains envisageables
- Rédaction du projet d'arrêté
- Consultation des autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, des communes de la Métropole, des communes limitrophes, des gestionnaires de voirie et des chambres consulaires concernées ainsi que les acteurs économiques (artisans, forains, grande distribution, etc.)
- Mise à la disposition du public du projet d'arrêté, de l'étude et des avis recueillis
- Évaluation régulière (au moins tous les ans) de l'efficacité des mesures prises
- Mise en place de mesures de contrôle et de sanctions qui permettent d'optimiser la mise en œuvre de la ZFE-m

INDICATEURS

Qualité de l'air : évolution annuelle des émissions et de la concentration des principaux polluants (CO₂, NO_x) et particules fines (PM₁₀, PM_{2,5}) liés au transport. Recensement des pics de pollution.

Parc roulant : évolution annuelle du parc roulants du territoire (base projections CITEPA).

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz

COÛT

- Étude de préfiguration à la mise en place d'une ZFE : 150 k€ supportés par l'Eurométropole de Metz
- Dépenses de communication, de concertation, temps de travail agent collectivité entre autres pour les contrôles

ACTEURS

Eurométropole de Metz – AGURAM – ATMO Grand Est – ADEME – DREAL – Transporteurs – Commerçants – Communes – CCI – CMA – artisans / acteurs du BTP – grande distribution – grossistes

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

- Moyen terme (2026)
 - Définition du scénario ZFE : 2024
 - Concertation et approbation : 2025
 - Mise en œuvre : 1er janvier 2026

FICHE ACTION N° 1.2 : DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES D'AVITAILLEMENT VERS UN MIX ÉNERGÉTIQUE (BIO) GNV, ÉLECTRIQUE, HYDROGÈNE VERT

OBJECTIFS

- Répondre à la demande croissante d'énergies alternatives
- Développer un maillage local, public et privé, répondant aux besoins des professionnels

PRÉSENTATION

Les avancées technologiques permettent de réduire les pollutions atmosphériques et sonores, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, occasionnées par les véhicules de livraison. Néanmoins, le recours à ces véhicules souffre encore de plusieurs problématiques freinant leur déploiement auprès des professionnels : coût d'achat, disponibilité des stations d'avitaillement ou de recharge, autonomie, capacités d'emport, etc. Une des contraintes au recours à des flottes de véhicules plus respectueux de l'environnement est l'accès aux énergies renouvelables.

Bien que certains opérateurs développent leur solution privative lorsqu'ils atteignent la masse critique leur permettant de le faire, la collectivité dispose de leviers pour accélérer la création de points d'avitaillement publics et ainsi participer au déploiement des nouvelles motorisations (gaz, électrique, hydrogène, etc.).

L'Eurométropole de Metz vise à développer une filière hydrogène vert à destination des bus et des bennes à ordures ménagères (BOM), avec une perspective d'ouverture au grand public à terme.

Elle met également en place son Schéma directeur d'infrastructures de recharge des véhicules électriques (SDIRVE) avec pour objectif d'offrir sur le territoire de la Métropole un maillage cohérent de bornes de recharge à l'attention des particuliers et des professionnels.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Recensement des besoins à court et moyen termes des professionnels par type d'énergie et par zone d'activité
- Déploiement de stations d'avitaillement ad hoc (bornes de recharge électrique, bio-GNV, hydrogène)
- Suivi de projets privés d'acteurs économiques

INDICATEURS

Nombre de stations d'avitaillement créées par type d'énergie

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz

COÛT

-

ACTEURS

SAS H2 Metz – fournisseurs d'énergie (GRdF, UEM, etc.) – Transporteurs – Logisticiens – Eurométropole de Metz – AGURAM – ADEME – Région Grand Est – artisans – CMA – CAPEB – FFB

PILOTE

Eurométropole de Metz (via SAS H2 Metz) pour l'hydrogène et les bornes de recharge électrique
Région Grand Est et énergéticiens sur les stations d'avitaillement grande distance

TEMPORALITÉ

2025-2026

FICHE ACTION N° 1.3 : PROMOUVOIR LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DES POUVOIRS PUBLICS POUR LE DÉVELOPPEMENT DES FLOTTES À FAIBLES ÉMISSIONS

OBJECTIFS

Accompagner et faciliter le changement de véhicules professionnels polluants vers des véhicules à faibles émissions

PRÉSENTATION

Le changement de véhicules représentant un coût conséquent, les pouvoirs publics ont développé différents dispositifs pour aider à la reconversion des motorisations (rétrofit) ou à l'achat de véhicules propres (y compris les vélos-cargo). Il est important de promouvoir ces dispositifs d'aides publiques auprès des acteurs concernés.

À ce titre, il est à noter que **l'aide éco-défis aux artisans-commerçants est prolongée en 2025** et peut permettre d'aider des entreprises labellisées à financer l'achat de véhicules à mobilité active (dont vélos-cargos) ou la conversion d'un véhicule thermique vers une énergie alternative.

Défi	Sous défi	Objet	Actions	Justificatifs
Transports - Réduire les émissions de polluants atmosphériques	LIVRAISON ÉCO-RESPONSABLE	Mettre en place un service de livraison des clients (produits, services) en utilisant des modes de déplacement alternatifs ou doux et adopter une conduite souple, plus respectueuse de l'environnement	Utiliser des modes de déplacements doux pour la livraison des services/ marchandises chez les clients. Optimiser les tournées	Facture d'achat ou copie contrat. Fiche technique du véhicule/ Justificatif optimisation tournée (ex : GPS programmé)

À noter également que le Cerema a développé **les applications Rouler-o-vert.green et itineriz.zfe.green**. Ces applications consistent, via un accès internet, à offrir aux acteurs des **informations territorialisées** sur la création d'une ZFE-m, à destination des acteurs économiques (calendrier de mise en place de la ZFE-m, périmètre retenu, usagers et véhicules concernés, dérogations en vigueur/ envisagées, etc.) ainsi que des informations complètes en faveur du verdissement des flottes : alternatives au gazole, catalogue de gammes de constructeurs en VUL/PL, catalogue des aides financières, carte des stations d'avitaillement, outil d'aide à la décision pour le choix du renouvellement des véhicules, etc.

INDICATEURS

- À définir avec les administrations concernées (ADEME, DREAL, Région, etc.)
- Nombre de conversions de véhicules (dont retrofit)

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz – Département – Région Grand Est

COÛT

-

ACTEURS

Eurométropole de Metz - ADEME – DREAL – Région Grand Est – CCI - CMA - Cerema

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

Mise en place d'un groupe de travail à court terme pour préciser le contenu de l'action

FICHE ACTION N° 1.4 : EXEMPLARITÉ DE L'EUROMÉTROPOLE DE METZ

- Introduire des clauses de logistique urbaine durable dans les marchés de la Métropole (SPASER)
- Développer une logistique décarbonée dans les services de la Métropole (véhicules propres, etc.)

OBJECTIFS

Réduire les impacts environnementaux liés aux activités de la logistique portées par l'Eurométropole de Metz, montrer que la collectivité s'investit également dans la logistique urbaine durable

PRÉSENTATION

Participer, en tant qu'acteur de la logistique, au déploiement et à l'usage de véhicules moins polluants

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Élaboration et adoption du Schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER) comprenant des clauses de logistique urbaine durable dans les marchés de la Métropole
- Établir un programme pluriannuel de renouvellement de la flotte de véhicule de la Métropole avec des véhicules propres

INDICATEURS

- Nombre de marchés lancés avec une clause de Logistique urbaine durable
- Planning de renouvellement et nombre de véhicules propres acquis par la collectivité
- Nombre de vélos de service et vélo-cargo

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz

COÛT

Programme de renouvellement de la flotte VUL et PL de la Métropole avec des véhicules à faibles émissions : 280 k€ sur 5 ans

ACTEURS

Eurométropole de Metz

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

- SPASER 2024-2026 adopté le 24 juin 2024
- Programme de renouvellement de la flotte : PPI 2022-2026

AXE 2 : UNE RÉGLEMENTATION A FAIRE ÉVOLUER

FICHE ACTION N° 2.1 : FAIRE ÉVOLUER LES RÈGLES DE CIRCULATION AFIN D'OPTIMISER LES LIVRAISONS AU CENTRE-VILLE

OBJECTIFS

- Optimiser les déplacements et la durée des livraisons au centre-ville
- Améliorer le cadre de vie en réduisant, notamment pour les modes actifs, les nuisances induites par l'encombrement des espaces publics

PRÉSENTATION

L'enquête menée dans le cadre du diagnostic territorial, réalisé par Interface transport en 2022, a permis de faire émerger, de la part des transporteurs desservant le centre-ville de Metz, la volonté de :

- utiliser pleinement la plage horaire effective de livraison ;
- mutualiser les livraisons en acceptant que certains commerces ne soient plus livrés au jour le jour (permet une nouvelle organisation des tournées) ;
- solutionner l'accès aux commerces fermés avant 10 h.

Une étude d'optimisation des livraisons au centre-ville de Metz élargi au quartier de l'Amphithéâtre a été confiée à l'Université de Lorraine.

Elle a pour objectif de développer un outil informatique de simulation de l'occupation spatio-temporelle du domaine public par les livraisons au centre-ville de Metz. Cet outil permettra d'optimiser des flux logistiques relatifs à la livraison quotidienne des commerçants qui composent le plateau piétonnier de Metz et le quartier Gare-Amphithéâtre et d'anticiper les impacts de différents scénarios d'organisation des livraisons, que ce soit sur les plans géographiques (identification des points noirs de circulation), calendaires (identification des jours et tranches horaires critiques) et environnementaux (émissions de CO₂ par société de transport, rue et période temporelle).

La phase de recueil de données est lancée. Ces données seront traitées à l'automne et l'outil développé pour être opérationnel dans le courant du premier trimestre 2025.

La réglementation permettra de traduire ces dispositions dans les arrêtés de circulation.

Celle-ci peut concerner :

- les horaires de livraison pour réduire les conflits d'usage de la voirie en soulageant les pointes de trafic livraison et en garantissant un confort d'usage du centre-ville pour les piétons et les cyclistes ;
- le gabarit/tonnage autorisé ;
- les paramètres de motorisation (en lien avec la Fiche action n° 1.1).

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Réalisation de l'étude de l'Université de Lorraine en partenariat avec les commerçants et transporteurs concernés
- Définition des scénarios d'amélioration de l'organisation des livraisons en centre-ville
- Mise en place de phases de test et de déploiement des scénarios les plus pertinents

INDICATEURS

Recensement, sur une ou plusieurs journées types, du nombre et du type de véhicules observés sur certaines voies du plateau piétonnier.

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Centre-ville de Metz

COÛT

Étude de l'Université de Lorraine : 57 k€

ACTEURS

Eurométropole de Metz – Ville de Metz – Université de Lorraine – AGURAM – Inspire Metz – Transporteurs logisticiens – Artisans – Commerçants

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

- Rapport final été 2025
- Définition de scénarios et mise en œuvre de solutions : 2025 - 2028

FICHE ACTION N° 2.2 : ÉTABLIR UN SCHÉMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON (SDAL)

OBJECTIFS

- S'assurer de l'adéquation entre l'offre d'aires de livraison (localisation et volume) et la demande logistique
- Mettre aux normes des aires de livraison
- Faciliter l'identification des zones réglementaires pour les transporteurs

PRÉSENTATION

Les conclusions du diagnostic territorial, réalisé par Interface transport en 2022, indiquaient que, globalement, les aires de livraisons au centre-ville de Metz sont en nombre suffisant et correctement aménagées.

Cependant, à l'échelle de la Métropole, le diagnostic reste à compléter.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Répertorier les aires de livraison existantes, vérifier leur conformité et leur adéquation avec la demande
Ce travail permet de déterminer les aires de livraison à préserver, celles à déplacer ou à supprimer, celles à réaménager et celles à créer. Il peut être phasé et mené, dans un premier temps, sur les zones les plus sensibles en termes de congestion et de conflits d'usages de la voirie, en collaboration avec les professionnels du transport, la collectivité (Police municipale, Services réglementation, etc.)
- Étudier les opportunités de mutualisation des aires de livraison avec les besoins de stationnement riverains
- Répondre aux nouveaux usages liés à l'essor du e-commerce et de la cyclo-logistique

INDICATEURS

- Indicateurs de suivi de mise en œuvre du Schéma directeur : nombre d'aires de livraison créées, supprimées, aménagées, déplacées, etc.
- Nombre d'aires de livraison adaptées à la cyclo-logistique

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz

COÛT

Intégré au programme pluriannuel d'entretien de la voirie de la Métropole : quelques dizaines de milliers d'euros par an.

ACTEURS

Eurométropole de Metz – Communes – AGURAM - Transporteurs logisticiens – commerçants - artisans – acteurs de la cyclo-logistique

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

Programme annuel de création et/ou de mise au norme des aires de livraison

FICHE ACTION N° 2.3 : EXPÉRIMENTER UN SERVICE D'INFORMATION DE LA DISPONIBILITÉ DES AIRES DE LIVRAISON

OBJECTIFS

- optimiser l'utilisation des aires de livraisons
- faciliter l'accès aux places (ou emplacements) de livraisons/réduire les conflits d'usages

PRÉSENTATION

Pour permettre l'optimisation des aires de livraison, il serait intéressant d'expérimenter une application qui permettrait au transporteur de s'assurer de la disponibilité des aires de livraison figurant sur sa tournée.

Cette expérimentation permettrait d'avoir un retour d'expérience :

- des transporteurs (gain de temps sur place par la réservation d'une place au lieu de chercher ou si cela est contraignant/lourd administrativement) ;
- des commerçants ;
- de la collectivité (respect espace public, durée, réduction conflits, doléances).

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre à disposition des informations de géolocalisation des aires de livraison (issues du Schéma directeur des aires de livraison)
- Se rapprocher du programme InTerLUD+ pour tester un applicatif en cours de développement « JOPTMIZ »

INDICATEURS

- Nombre d'utilisateurs de l'application JOPTMIZ
- Retours des usagers (enquête qualitative annuelle menée sur certaines aires de livraison)

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz

COÛT

Abonnement JOPTMIZ

ACTEURS

Eurométropole de Metz – Communes – AGURAM - Transporteurs logisticiens - Programme InTerLUD+

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

- 2027 et au-delà : déploiement de JOPTMIZ et équipement, si nécessaire, des aires de livraisons de capteurs de présence

AXE 3 : LOGISTIQUE INVERSE ET GESTIONS DES DÉCHETS

FICHE ACTION N° 3.1 : DÉVELOPPER LES FILIÈRES DE LOGISTIQUE INVERSE SUR LES CARTONS, PALETTES PERDUES ET BIO-DÉCHETS

OBJECTIFS

- Renforcer le passage d'une économie linéaire (déchets) à une économie circulaire (ressources)
- Réduire et valoriser les déchets collectés par la collectivité

PRÉSENTATION

La collecte des cartons au centre-ville représente des volumes importants qui dépassent les capacités de collecte des recyclables. De plus, le dépôt des cartons en vrac dans les rues génère des nuisances (image de la ville, dégradation de la ressource en temps de pluie, retours commerçants, accessibilité PMR, etc.)

Concernant les palettes, lorsqu'elles ne sont pas consignées, certains commerçants les déposent sur l'espace public, ne permettant pas une réutilisation optimale. Certains coursiers à vélos/associations et livreurs récupèrent ces palettes de manière officieuse et volontaire.

Le tri des bio-déchets est obligatoire à la source à depuis le 1er janvier 2024 pour les professionnels. Depuis janvier 2025, pour les professionnels volontaires, la métropole a mis à disposition des bacs 120L ou 140L pour la collecte des bio-déchets au centre-ville de Metz.

Si des mesures ou actions existent pour mieux collecter, il faut travailler à la diminution des quantités de déchets et voir comment réemployer plutôt que de jeter.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Cartons
Dispositif mis en place par la Ville de Metz à compter de juin 2023 : deux collectes par jour, matin et soir, quatre fois par semaine par des camions-bennes. Les producteurs de cartons auront vingt minutes pour les sortir, lors de leur passage.
- Palettes perdues
Étudier des solutions en fonction des retours d'expériences d'autres collectivités
Organiser et optimiser les initiatives locales développées sur les réseaux sociaux de dénombrement des palettes à collecter
- Bio-déchets
Mettre en place des groupes de travail pour réfléchir à des solutions de collecte des bio-déchets des professionnels

INDICATEURS

- Tonnes de cartons recyclés
- Nombre de palettes perdues récupérées

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Centre-ville de Metz

Coût

-

ACTEURS

Eurométropole de Metz - associations - Ville de Metz - commerçants - acteurs de l'économie sociale et solidaire - professionnels de la gestion de déchets - Artisans - Chambres consulaires

PILOTE

Acteurs de l'économie sociale et solidaire/Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

- En cours pour la récupération et la valorisation des cartons dans Metz centre
- 2025 : mise en place d'un groupe de travail pour étoffer cet axe 3 et faire émerger de nouvelles actions, notamment en direction de l'économie circulaire

AXE 4 : LA LOGISTIQUE DANS L'ESPACE URBAIN

FICHE ACTION N° 4.1 : METTRE EN PLACE DES ESPACES DE LOGISTIQUE URBAINE (ELU)

OBJECTIFS

- Développer et faciliter la livraison du dernier kilomètre
- Désencombrer le centre-ville et plateau piétonnier de Metz des flux et stationnements de véhicules motorisés
- Améliorer le cadre de vie dans le cœur métropolitain

PRÉSENTATION

L'efficacité de la chaîne logistique, jusqu'au dernier kilomètre, repose notamment sur un maillage de sites dédiés, de tailles diverses, capables, selon leurs fonctions, de concentrer, trier, stocker puis organiser la distribution des marchandises. La décarbonation des flux de marchandises en centre-ville s'appuie sur des implantations aux abords et au cœur des métropoles, condition indispensable pour organiser des tournées de livraison en mode actif ou à faibles émissions.

Articulation avec les fiches développement de la cyclo-logistique 4.2, 4.3 et 4.4 et 4.6

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Lancer des études préalables à l'identification des sites (CDM/ELU) pouvant devenir le support d'activités de logistique urbaine à faibles émissions : conditions d'accessibilité, positionnement, contraintes d'exploitation, etc.
- Lancer un Appel à manifestation d'intérêt sur les sites publics pré-identifiés

INDICATEURS

Nombre d'ELU mis en place

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz – Ville de Metz

COÛT

Eurométropole de Metz

ACTEURS

Eurométropole de Metz – Ville de Metz - Transporteurs logisticiens – AGURAM – TAMM et autres transporteurs ayant des dépôts de bus sur le territoire – AFILOG et gestionnaires de parkings

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

2025 : recensement des sites potentiels et lancement d'un Appel à manifestation d'intérêt sur les sites retenus

FICHE ACTION N° 4.2 : DÉVELOPPER ET ENCADRER LES LIEUX DE COLLECTE DES MARCHANDISES (BOÎTES LOGISTIQUE URBAINE)

OBJECTIFS

- Mailler le territoire de Boîtes logistique urbaine

PRÉSENTATION

Des outils existent pour mutualiser les flux en « bout de chaîne » et faire venir le consommateur au point de livraison (conciergerie, boîtes à colis, points relais, etc.). Ils apparaissent comme des solutions opérantes du point de vue des professionnels.

Les zones de livraisons indirectes (ou BLU : Boîtes logistique urbaine : **consignes, lockers, points relais, etc.**) sont des équipements qui assurent la désynchronisation des opérations de livraison et de retrait des marchandises par le destinataire, sans intervention humaine.

La BLU est partagée par une multitude d'expéditeurs et de destinataires (consignes). Objectif : mettre en oeuvre une interface qui relie des transporteurs et des destinataires sans que la présence d'une personne sur le lieu de transfert ne soit requise. L'intérêt de ces outils est lié à la maîtrise du temps ; en effet la notion d'heure de livraison est particulièrement importante pour tous les acteurs du système avec bien souvent des intérêts opposés. La présence de « boîtes » qui font relais entre le transporteur et le client peut résoudre ces approches contradictoires.

Les « Boîtes logistique urbaine » (BLU) sont des équipements dont la représentation, le potentiel, les dimensions sont très variables, depuis le sas où peuvent être déposés quelques colis (mutualisation de l'espace de livraison pour plusieurs fournisseurs) jusqu'à des casiers gérés par des organisations complexes faisant appel à des technologies sophistiquées (mutualisation de l'espace pour plusieurs destinataires).

Elles sont implantées en des endroits stratégiques faciles d'accès pour les clients, que ces lieux soient privés tels que les commerces et immeubles d'habitation, ou publics tels que les gares, parkings, etc. La livraison à domicile (LAD) se développe en partie à travers ces outils ; les questions du maillage du territoire urbain et de leur usage par de multiples opérateurs (plutôt que des solutions développées par chacun d'entre eux) restent actuellement prégnantes.

Les BLU se développent sous la pression des livraisons du e-commerce par le biais de différents opérateurs privés déployant chacun leur solution.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Faire un recensement de l'offre existante
- Identifier des sites non couverts pour y implanter des BLU et en préciser les conditions de mise en oeuvre (calendrier, moyens, points de vigilance, etc.)
- Créer une dynamique et un tissu d'acteurs locaux

INDICATEURS

Nombre de sites ouverts sur le territoire

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz

COÛT

-

ACTEURS

Eurométropole de Metz – Transporteurs Logisticiens – Commerçants – gestionnaires de points relais – Amazon – La Poste – DPD, Colissimo, etc.

PILOTE

Gestionnaires de points relais

TEMPORALITÉ

- 2025 : recensement des consignes sur domaine public et privé
- 2025 : identification des sites potentiels

FICHE ACTION N° 4.3 : SOUTENIR LA CYCLO-LOGISTIQUE

OBJECTIFS

- Favoriser l'émergence des entreprises de cyclo-logistique sur le territoire
- Mettre en œuvre ou s'appuyer sur des dispositifs de subventionnement du colis transporté à vélo

PRÉSENTATION

La décarbonation des transports de livraison en centre-ville passe notamment par le développement de la cyclo-logistique.

Moins encombrante, moins bruyante, moins polluante et plus rapide, la cyclo-logistique revêt un fort intérêt pour la desserte du dernier kilomètre, en articulation avec les Espaces logistiques urbains.

Les aménagements cyclables actuels ne permettent pas systématiquement la circulation aisée et sécurisée des vélos adaptés à la cyclo-logistique (dimensions, girations, discontinuités, mobilier urbain, stationnement inadéquat, etc.).

De même, la rupture de charge génère un surcoût du colis transporté à vélo pouvant dissuader le développement de la filière.

Le rôle de la collectivité dans l'émergence et le développement de cette activité est donc essentiel.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Adhérer aux différents dispositifs existants de subventionnement du colis transporté à vélo (cf Colis'Activ)
- Assurer des réunions d'échanges régulières avec les acteurs locaux (promotion de cette logistique, recueil des besoins et des problématiques rencontrés)
- Créer des partenariats/conventions avec objectifs à atteindre

INDICATEURS

- Nombre de colis subventionnés à l'année
- Nombre de salariés et entreprises de cyclo-logistique
- Nombre de partenaires desservis par cyclo-logistique

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz

Coût

-

ACTEURS

Eurométropole de-Metz – Transporteurs logisticiens – acteurs de la cyclo-logistique

PILOTE

Eurométropole de-Metz

TEMPORALITÉ

Programme Colis'Activ déployé de 2023 à 2025

FICHE ACTION N° 4.4 : INTÉGRER LA CYCLO-LOGISTIQUE DANS LA RÉVISION DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

OBJECTIFS

- Adapter le réseau cyclable de l'agglomération aux vélos cargos ou autres vélos associés à la cyclo-logistique

PRÉSENTATION

Le développement de la cyclo-logistique passe par l'adaptation du réseau cyclable de la métropole. Les caractéristiques des aménagements (gabarit, rayon de giration, franchissement de seuils, mobilier urbain, bordures) doivent permettre un passage aisé des vélos cargos en section courante et aux intersections.

Le croisement entre les différents usagers sur les aménagements bidirectionnels est également une problématique à traiter.

Certains axes à fort potentiel cyclo-logistique (gare - Bliida, gare - quartier de l'Amphithéâtre/Actisud - Frescaty/Frescaty - Montigny-lès-Metz/Marly) devront également faire l'objet d'attention particulière.

Les exigences de livraison étant différentes d'un déplacement utilitaire ou de loisirs, la cohabitation avec les piétons (en dehors des aires piétonnes) est à limiter à certaines zones (aire piétonne) ou rues trop étroites.

Des aires de stationnement pour vélos cargos sont également nécessaires pour accompagner l'essor de cette pratique.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Déterminer des corridors de cyclo-logistique
- Vérifier l'adéquation de ces corridors avec le réseau cyclable de la métropole.
- Développer un réseau cyclable adapté (y compris sur la problématique du stationnement/aires de livraison adaptées)
- Définition de standards minimums pour les aménagements métropolitains du prochain Schéma directeur cyclable

INDICATEURS

- Linéaire de réseau cyclable adapté
- Nombre de stationnements vélos cargos compatibles

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz

COÛT

-

ACTEURS

Eurométropole de Metz – AGURAM - acteurs de la cyclo-logistique

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

2025 : intégrer la cyclo-logistique dans la révision du Schéma directeur cyclable

FICHE ACTION N° 4.5 : EXPÉRIMENTER LA LOGISTIQUE URBAINE FLUVIALE

OBJECTIFS

- Tirer parti de la Moselle pour développer des activités de logistique urbaine

PRÉSENTATION

La Moselle traverse le territoire et est déjà support de fret fluvial (matières premières, céréales, etc.). Il convient de développer cette opportunité à l'échelle de la métropole (et de la périphérie) et de mettre en œuvre des expérimentations pour vérifier la viabilité du projet.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Trouver des synergies entre la logistique fluviale et la cyclo-logistique (messengerie ciblée) par le biais d'un Appel à manifestation d'intérêt
- Mettre en œuvre des expérimentations

INDICATEURS

Nombre de colis transportés par bateau

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz et secteurs périphériques

COÛT

-

ACTEURS

Eurométropole de Metz - Transporteurs logisticiens - Compagnie des Bateaux de Metz - cyclo-logisticiens - VNF - gestionnaire des ports lorrains

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

- 2025 : Réflexion sur des expérimentations à mener

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

OBJECTIFS

Construire et alimenter une culture commune autour de la logistique et de ses enjeux :

- estimer quantitativement les flux de marchandises ;
- comprendre les pratiques de collecte et de livraison et les organisations logistiques du territoire ;
- partager une même perception du territoire ;
- permettre une veille constante et accrue sur les dernières innovations, les dernières enquêtes et études portant sur le sujet de la logistique urbaine ;
- organiser la remontée d'information du terrain ;
- suivre l'évolution des données de flux logistiques sur le territoire de l'Eurométropole de Metz.

PRÉSENTATION

Le système logistique s'organise autour de nombreuses composantes et met en œuvre des équipements et moyens diversifiés qu'il faut identifier et caractériser (qu'ils soient localisés sur le territoire ou en dehors de celui-ci).

À l'appui de cette connaissance, il existe à ce jour un outil de modélisation des flux marchandises (logiciel SILOGUES ex-Freturb) permettant d'associer des flux de marchandises à des établissements économiques en fonction de leur activité.

La modélisation par le biais du logiciel SILOGUES (ex-Freturb) peut être complétée par des investigations ponctuelles, soit sur une filière de distribution en particulier (par exemple la messagerie express), soit sur des secteurs à enjeux du territoire (enquête d'observation des pratiques).

L'objectif de l'observatoire de la logistique urbaine est de permettre une veille constante et accrue sur les dernières innovations, les dernières enquêtes et études portant sur le sujet de la logistique urbaine, la mise en lumière de projets concrets, et de récolter toutes les informations utiles aux différents acteurs œuvrant sur le territoire.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Établissement d'un cahier des charges (organisation, gouvernance, indicateurs, etc.)
- Réalisation d'un TO
- Publication d'un livrable observatoire de la logistique/ partage, etc.

INDICATEURS

- Volume de marchandises
- Principaux flux annuels
- Part de la cyclo-logistique
- Analyse de l'évolution des flottes de véhicule

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz

COÛT

-

ACTEURS

Eurométropole de Metz – AGURAM – Transporteurs logisticiens – CAPEB – Commerçants – acteurs économiques – organisations professionnelles - chambres consulaires – ORT&L Grand Est

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

Réurrence annuelle

FICHE ACTION N° 5.2 : IDENTIFIER UN RÉFÉRENT LOGISTIQUE URBAINE POUR CHACUN DES SIGNATAIRES DE LA CHARTE

OBJECTIFS

- S'assurer du pilotage de la Charte dans la durée
- Animer la stratégie de logistique urbaine

PRÉSENTATION

Afin d'assurer la pérennité de l'instance de concertation, des référents techniques et politiques doivent être identifiés au sein des entités signataires de la Charte.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Recensement des référents auprès des signataires de la Charte

INDICATEURS

Nombre de réunions/an

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz

COÛT

10 k€ pour l'organisation de réunions

ACTEURS

Tous

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

Toute l'année

FICHE ACTION N°5.3 : COMMUNIQUER SUR LA LOGISTIQUE DURABLE

OBJECTIFS

- Fédérer/sensibiliser le tissu d'acteurs locaux
- Faciliter le dialogue collectivités/entreprises (REX)
- Organiser des événements réguliers à destination des professionnels et particuliers

PRÉSENTATION

La Charte doit vivre et évoluer en fonction de la conjoncture et de la mise en œuvre du plan d'action. Il est important de garder le contact entre la collectivité et les acteurs économiques. Quoi de mieux que d'organiser régulièrement des événements à destination des professionnels et des particuliers, qui seront l'occasion d'échanger, de partager, de remonter les bonnes actions et dysfonctionnements.

PROPOSITIONS DE MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Organisation par le référent Logistique urbain de réunions avec les partenaires publics et privés
- Possibilité de coorganiser un ou deux événements dans le cadre du programme InTerLUD (Rencontres InTerLUD Grand Est par exemple)

INDICATEURS

Nombre de réunions/événements par an

TERRITOIRE D'APPLICATION OU D'EXPÉRIMENTATION

Eurométropole de Metz

COÛT

10 k€ pour l'organisation de réunions ou d'événements

ACTEURS

Tous les acteurs

PILOTE

Eurométropole de Metz

TEMPORALITÉ

Toute l'année

InTerLUD+, programme porté par

En partenariat avec



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

<https://www.eurometropolemetz.eu>



www.aguram.org

