

CHARTe De LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

sommaire

sommaire	2
1. PRÉAMBULE	3
2. PÉRIMÈTRE D'APPLICATION DE LA CHARTE	4
3. POINTS SAILLANTS DU DIAGNOSTIC	6
4. PRINCIPAUX OBJECTIFS DE LA CHARTE	7
5. ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES	9
5.1. Engagements en matière d'amélioration des conditions de desserte des zones les plus contraintes pour le transport de marchandises.....	10
5.2. Engagements pour l'incitation à la mutualisation des usages d'équipements logistiques.....	11
5.3. Engagements pour favoriser la résilience du territoire à travers la logistique servicielle.....	12
5.4. Engagements pour contribuer à l'accélération de la dynamique locale de transition énergétique dans le transport de marchandises.....	13
6. GESTION ET ANIMATION DE LA CHARTE	14
7. SUIVI, ÉVALUATION ET MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE	15
7.1. le Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour en charge du suivi.....	15
7.2. Les partenaires de la charte.....	15
annexes	16
ANNEXE 1 Plan d'actions détaillé.....	18
ANNEXE 1 Contributeurs à l'élaboration de cette charte.....	38

1. PRÉAMBULE

Depuis une vingtaine d'années, le sujet de la logistique urbaine est devenu prégnant au sein de nombreuses collectivités, conscientes que ce domaine constitue un enjeu structurant des politiques de mobilité de demain. Cette **fonction transversale**, indispensable au bon fonctionnement de la ville, est en mouvement perpétuel, incitant les organisations, **acteurs et services associés** à se réinventer pour s'adapter à un marché de plus en plus exigeant.

Le territoire du Pays Basque doit ainsi faire face au **développement accéléré des flux de marchandises de diverses natures**, en lien avec le desserrement logistique mais aussi à l'essor du e-commerce, et plus généralement aux **nouvelles pratiques de consommation**. Afin de remplir son rôle de **prospective territoriale**, de **soutien du développement économique du territoire** mais aussi de garant d'un territoire apaisé, respirable, contemporain, la collectivité doit se doter d'**outils performants à même de répondre à ces enjeux**.

C'est dans ce contexte que le Syndicat de Mobilités Pays Basque-Adour (SMPBA), en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) du territoire, s'est engagé en mars 2021 dans une démarche multi-partenariale via le **programme national InTerLUD**. Cette démarche comprend trois phases qui se sont succédé depuis juin 2022 :



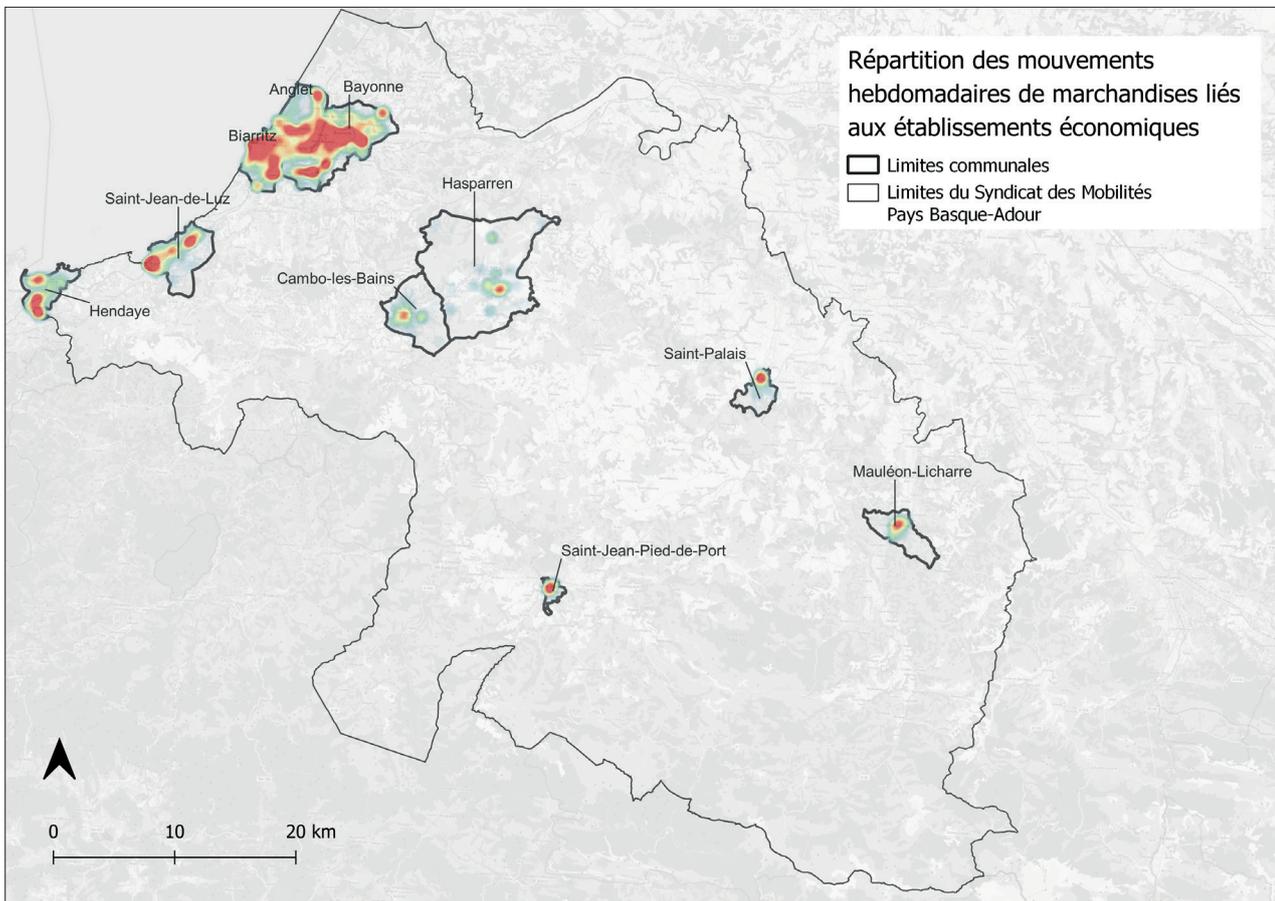
L'élaboration d'un plan d'action thématique dédié à la logistique urbaine entend répondre à l'ambition T.VI formulée dans le **Plan de Mobilité (PDM)** de 2022 et à l'action 4.4 du **Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET)** de 2021. Elle tient également compte du contexte d'obligation de mise en œuvre par la Communauté d'Agglomération du Pays Basque (CAPB) d'une **Zone à Faibles Emissions-mobilités (ZFE-m)** avant le 31 décembre 2024 pour l'agglomération bayonnaise.

2. PÉRIMÈTRE D'APPLICATION DE LA CHARTE

Cette Charte de logistique urbaine vise à produire des effets pour l'ensemble du ressort territorial du SMPBA, constitué de **communes rurales**, notamment dans l'intérieur, et de **polarités urbaines**, essentiellement sur le littoral. Néanmoins, le diagnostic préalable et les actions retenues ciblent en particulier les secteurs à enjeux au regard des contraintes logistiques, conformément aux retours exprimés par les acteurs pratiquant le territoire. Ainsi, ce sont **10 polarités** qui ont été spécifiquement identifiées : Bayonne, Anglet, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Cambo-les-Bains au titre de leur rôle structurant dans l'armature territoriale décrite par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ; Hendaye, Hasparren, Saint-Jean-Pied-de-Port, Saint-Palais et Mauléon-Licharre concernées au titre de leur engagement dans le programme de revitalisation Petites Villes de Demain.

En tant qu'espace réceptacle de flux, le Pays Basque est intimement lié aux territoires voisins et au-delà, en raison du jeu d'interdépendance logistique. Ainsi, les acteurs du transport et de la logistique intervenant quotidiennement au Pays Basque **ne sont pas tous implantés** dans les strictes limites administratives du SMPBA, mais font quoi qu'il en soit **partie intégrante de la démarche** en raison de leur activité locale.

La logistique urbaine est entendue dans ce document thématique comme un ensemble d'**activités nécessaires au bon fonctionnement du territoire**. Ainsi, la Charte n'est pas uniquement circonscrite à l'approvisionnement des communes les plus denses, mais prétend répondre le cas échéant à certains **enjeux propres aux communes rurales**. En outre, la famille d'objectifs dédiée à la **logistique servicielle** permet d'élargir le champ de la logistique urbaine à des fonctions telles que la construction, les interventions techniques ou encore la collecte des déchets qui nécessitent toutes du stockage et du transport de marchandises.



Modélisation des flux de marchandises générés par les établissements économiques sur les 10 polarités d'étude

3. POINTS SAILLANTS DU DIAGNOSTIC

TERRITOIRE



10
COMMUNES
SPÉCIFIQUEMENT
CIBLÉES



170 000
HABITANTS
(BAB 63%)



38 470
ÉTABLISSEMENTS
ÉCONOMIQUES
(BAB 72%)

OPÉRATIONS LOGISTIQUES



145 350
MOUVEMENTS
DE MARCHANDISES*
HEBDOMADAIRES

* livraisons ou enlèvements de nos marchandises
** à destination des établissements économiques
*** à destination des particuliers



85% EN B2B**
15% EN B2C***

- > Difficultés concentrées sur le littoral
- > Hétérogénéité des réglementations d'accès (horaires, motorisations...)
- > Déficit ou inadéquation des aires de livraisons sur certains secteurs stratégiques
- > Effet «bout de ligne» et congestion routière

Forte pression foncière et saturation des zones logistiques existantes (CEF...)



Manque d'infrastructures multiénergies pour soutenir la décarbonation des organisations logistiques



Contraintes d'accessibilité et enjeux d'optimisation des flux inhérents à la gestion urbaine (chantiers / déchets)



4. PRINCIPAUX OBJECTIFS DE LA CHARTE

Le territoire du Pays Basque est marqué par plusieurs dynamiques engendrant des répercussions sur son fonctionnement logistique.

Le **dynamisme démographique** et l'**attractivité touristique** observés nourrissent la croissance des flux de marchandises au sein, vers et depuis le territoire, et au service de son fonctionnement. A lui seul, le principal pôle urbain du territoire, à savoir les communes de Bayonne, d'Anglet et de Biarritz, représente près de trois quarts des livraisons ou enlèvements de marchandises chaque semaine. Ces flux sont matérialisés par des opérations de transport desservant à la fois de **zones urbaines contraintes et saturées** et des **zones rurales enclavées**. Ils s'appuient en outre sur des plateformes et entrepôts nécessitant la **mobilisation de ressources foncières particulièrement rares**.



Véhicule arrêté devant l'îlot «Allées Montauray» à Anglet

Réceptacle de **flux internationaux**, considérant son positionnement à la frontière de la péninsule ibérique, le territoire est également inclus au sein de l'arc atlantique et dispose d'un **site portuaire** à Bayonne. Le Pays Basque, au même titre que l'ensemble des Pyrénées Atlantiques, fait office de « **bout de ligne** » dans le système logistique régional voire national. Ainsi, les délais de desserte quotidienne par les opérateurs sont influencés par le positionnement géographique excentré du territoire.

Ces éléments caractéristiques du système logistique territorial, identifiés dans une phase de diagnostic préalable, mettent en évidence un certain nombre d'objectifs à poursuivre au travers de la présente Charte. Les actions imaginées avec les acteurs pratiquant le territoire entendent **répondre à ces objectifs stratégiques**, afin de concourir à une logistique urbaine comme **levier de performance économique, serviciel et environnemental** pour ce territoire singulier.

> AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DESSERTE DES ZONES LES PLUS CONTRAINTEES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Certains secteurs du territoire, en particulier dans les communes les plus denses du littoral, connaissent de fortes contraintes en raison des réglementations en vigueur ou de la configuration de l'espace public. Ces contraintes, parfois peu en phase avec les enjeux liés à une logistique urbaine durable, peuvent constituer des obstacles à une desserte optimale de ces centralités par

les acteurs du transport. Ainsi, les 3 actions répondant au présent objectif sont amenées à agir sur le cadre réglementaire et les aménagements urbains pour réduire les externalités négatives du transport indirectement liées aux contraintes actuelles (stationnement illicite, congestion, pollution...).

> INCITER À LA MUTUALISATION DES USAGES D'ÉQUIPEMENTS LOGISTIQUES

Eu égard à l'étendue du territoire et à sa localisation, la rationalisation des flux est un objectif à atteindre dans certaines filières pour limiter les distances parcourues par les véhicules de livraison et les destinataires. Par ailleurs, la pression foncière extrêmement importante sur le territoire conduit à imaginer des usages innovants pour les surfaces dédiées à la logistique, en mixant cette activité avec d'autres fonctions urbaines.

> FAVORISER LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE À TRAVERS LA LOGISTIQUE SERVICIELLE

La démarche en faveur d'une logistique urbaine durable ne saurait être circonscrite aux simples enjeux de livraisons et enlèvements de marchandises au sens strict. L'organisation des chantiers et la collecte des déchets font partie intégrante du scope d'actions ici considérées, en tant que fonctions vitales pour le territoire. Les 2 actions prévues dans ce cadre esquissent des solutions nouvelles pour accompagner les professionnels de ces secteurs et instaurer des pratiques vertueuses.

> CONTRIBUER À L'ACCÉLÉRATION DE LA DYNAMIQUE LOCALE DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En tant que poste important d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre, le secteur logistique est amené progressivement à réduire son empreinte environnementale. Au niveau local, cette tendance est désormais assortie d'une prescription en raison de la mise en place prochaine d'une ZFE-m sur l'agglomération bayonnaise. Ainsi, l'action intégrée à cette Charte de logistique urbaine doit permettre d'anticiper l'avènement de cette nouvelle donne impactante pour le secteur, en accompagnant ses acteurs sur le volet de la transition énergétique notamment.

5. engagement DES SIGNATAIRES

Les signataires de la Charte pilotée par le SMPBA s'engagent dans une démarche visant à **coordonner leurs actions et travailler dans le sens d'un intérêt commun** pour l'organisation logistique durable du territoire. Cette Charte renforce les liens entre les acteurs en contribuant à l'élaboration d'actions visant une logistique plus performante et intégrant les enjeux environnementaux qui en découlent.

Les signataires de la Charte s'engagent à **contribuer activement au développement d'une logistique urbaine durable** s'inscrivant dans le cadre des objectifs précédemment définis. Ils privilégieront des actions concrètes, mesurables et s'inscrivant dans la durée.

De manière générale, **les membres signataires s'engagent à :**

- Respecter la Charte établie
- Mettre en œuvre des actions d'amélioration continue des chaînes d'approvisionnement
- Prendre des engagements environnementaux pour tendre vers une logistique moins émettrice de gaz à effet de serre et de polluants locaux
- Respecter un planning de mise en œuvre défini conjointement et identifier des porteurs qui pourront piloter dans le temps les actions
- Contribuer à la méthode d'évaluation des actions engagées et partager les données permettant la conduite de ces évaluations
- Assurer un suivi et une animation du déroulement de la Charte en participant aux instances et groupes projets qui seront définis

Il s'agira pour chacun des signataires de tout mettre en œuvre pour que le déploiement des actions définies dans la Charte soit une réussite.

Les engagements mutuels traduits dans un panel d'actions à mener sont issus d'une **campagne de co-construction ad hoc**. Cette campagne s'est matérialisée par 4 ateliers, auxquels ont participé les acteurs privés et publics volontaires (réunissant en moyenne une quarantaine de participants) :

- Le 17 novembre 2022 à Bayonne
- Le 2 février 2023 à Bayonne
- Le 21 février 2023 à Anglet
- Le 20 juin 2023 à Bayonne

Ce plan d'action est décliné en annexe 1.

5.1 engagements en matière d'amélioration des conditions de desserte des zones les plus contraintes pour le transport de marchandises

> ACTION 2 – REPENSER LE MAILLAGE D'AIRES DE LIVRAISON SUR LES COMMUNES DU LITTORAL ET DE L'INTÉRIEUR



Partant du constat que les aires de livraison existantes sur les communes qui en disposent sont peu utilisées par les acteurs du transport de marchandises, les parties prenantes se sont accordées sur la nécessité d'effectuer un travail de fond sur le fonctionnement de ces emplacements. Ainsi, une réflexion participative sera engagée pour modifier certaines caractéristiques des aires existantes (dimensions, ergonomie, réglementation...), et compléter le maillage de façon cohérente avec de nouveaux emplacements visant à donner une juste place aux livraisons en ville.

Emplacement livraisons non réglementaire, boulevard V. Hugo à Saint-Jean-de-Luz

> ACTION 3 – COORDONNER LES RÉGLEMENTATIONS HORAIRES ET ŒUVRER À UNE MEILLEURE LISIBILITÉ DANS LES CENTRES-VILLES DE BAYONNE, ANGLET ET BIARRITZ



L'agglomération constituée des communes de Bayonne, Anglet et Biarritz est une unité cohérente pour l'organisation de tournées pour nombre d'opérateurs. Or, les limites horaires contenant les livraisons dans les centres-villes en début de matinée sont pensées à l'échelle communale et de façon désynchronisées ; elles ne permettent donc pas forcément de rationaliser les itinéraires. En parallèle, la majorité des établissements desservis (commerces, CHR...) n'admettent de livraisons qu'au moment de leur ouverture à la clientèle, sans prise en compte des contraintes horaires susmentionnées qui touchent les opérateurs. Une réflexion tenant compte des enjeux des communes, des opérateurs et des destinataires doit être conduite sur la question.

Panneau mentionnant la plage horaire réglementée pour les livraisons dans le centre-ville de Bayonne

> ACTION 4 – AUTORISER DES CRÉNEAUX DE LIVRAISONS DANS L'APRÈS-MIDI ET EN SOIRÉE DANS LES ZONES RÉGLEMENTÉES

Les ateliers de concertation ont fait ressortir le besoin de certains établissements d'être livrés en-dehors des horaires traditionnellement de mise, ou des horaires réglementés le cas échéant. Le développement des livraisons à domicile à destination des particuliers, et l'aspiration à des expériences personnalisées en la matière, requièrent également de pouvoir accéder à différents moments de la journée à des zones parfois limitées pour les livraisons. Pour s'adapter à ces attentes, des créneaux en après-midi et au cours de la nuit pourront être ouverts aux livraisons afin de desservir certains types de destinataires. Selon l'exemple existant à Bayonne, cet assouplissement réglementaire devra agir comme un levier de changement vers des modes de livraison plus innovants et vertueux, afin de ne pas compromettre la qualité de vie en zones urbaines.

5.2 engagements POUR L'INCITATION à La MUTUALISATION DES USAGES D'ÉQUIPEMENTS LOGISTIQUES

> ACTION 5 – RÉALISER LE RECENSEMENT DU FONCIER DÉTENU PAR LES COLLECTIVITÉS OU PAR D'AUTRES ACTEURS POUR UN USAGE LOGISTIQUE OU MIXÉ AVEC D'AUTRES ACTIVITÉS

L'une des caractéristiques fondamentales du territoire réside dans la saturation foncière dont il fait l'objet. La logistique, au même titre que d'autres activités économiques, est donc peu susceptible de se développer de façon extensive dans le Pays Basque, a fortiori dans le contexte réglementaire de Zéro Artificialisation Nette. Par conséquent, l'optimisation des surfaces existantes, bâties ou non est un principe à mettre en œuvre pour garantir à terme le bon fonctionnement logistique du territoire. Cette optimisation peut s'envisager à travers des innovations de l'usage du foncier, tels que la reconversion de locaux commerciaux ou la mixité d'usages et la mutualisation entre opérateurs de surfaces. L'action ici visée devra au préalable permettre de recenser les ressources foncières pertinentes et mobilisables, dans le parc privé ou public, en vue d'une mise à disposition pour les acteurs logistiques.

> ACTION 6 – ETUDIER L'OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPER UN MAILLAGE DE CONSIGNES AUTOMATIQUES POUR LES FLUX ÉMANANT DU E-COMMERCE ET DES COMMERCE DE PROXIMITÉ

Le recours de plus en plus généralisé aux achats en ligne est une tendance structurante qui façonne le commerce en France depuis plusieurs années. Pour autant, tout porte à croire que le tissu commercial physique de proximité, nourri également par les flux touristiques importants au Pays Basque, reste un canal plébiscité par les habitants du territoire en raison de sa qualité et de sa diversité. Le maintien de ce tissu dynamique en cœurs de villes et villages, en dépit d'une offre périphérique également forte, est d'ailleurs un enjeu identifié par les collectivités, à travers par exemple les dispositifs de préemption basé sur des périmètres de sauvegarde (en place notamment à Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Anglet ou encore Bayonne depuis peu). Le développement d'un maillage de consignes automatiques pour le retrait de colis par les particuliers, notamment dans les territoires encore peu couverts par les points de livraison hors domicile (bureau de poste, point relais...), est un service devenu incontournable et attendu par les habitants. Ce processus, à travailler conjointement avec les opérateurs et les communes, doit également bénéficier aux commerces de proximité désireux de développer un nouveau canal de vente en profitant de consignes mutualisées.

5.3 engagements POUR FAVORISER LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE à TRAVERS LA LOGISTIQUE SERVICIELLE

> ACTION 7 – INCITER À LA VALORISATION DES MATÉRIAUX DE CHANTIERS VIA LES MARCHÉS PUBLICS ET LA MISE À DISPOSITION DE FONCIER

La réglementation nationale récente a consacré le principe de responsabilité élargie du producteur, mettant en lumière les enjeux de structuration de filières et de circuits de valorisation et réemploi des déchets et matériaux émanant des chantiers sur l'agglomération. Face aux difficultés rencontrées par les professionnels pour honorer ce principe, en raison notamment du déficit d'exutoires locaux, il est de rigueur de participer à l'amélioration de l'offre en la matière. Par ailleurs, alors que de nombreuses structures agissent auprès des acteurs du secteur pour les accompagner et les informer sur ces nouveaux enjeux, les dispositifs existants ne sont pas toujours connus et mobilisés. Un travail de mise en visibilité et en synergie de ces diverses démarches peut être entrepris.

> ACTION 8 – AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCÈS EN CENTRE-VILLE DES ARTISANS ET DES PROFESSIONNELS DES CHANTIERS

Certaines communes du Pays Basque, en raison de leur densité, proposent des conditions d'exercice perturbées aux artisans intervenant sur des chantiers d'envergure plus ou moins importante. Les questions de mobilisation de la voirie dans le cadre de ces interventions ont été nettement évoquées par les professionnels lors des ateliers de concertation. Les conflits d'usages inhérents aux voiries urbaines et le manque de souplesse des procédures administratives ont été particulièrement pointés du doigt à cette occasion. C'est pourquoi la fluidification des procédures de demande de permission de voirie est envisagée, en s'appuyant sur une plateforme commune à l'échelle de la Communauté d'Agglomération. Par ailleurs, avec le concours des communes volontaires, un régime dérogatoire d'accès aux zones restreintes et une tarification de stationnement adaptée pourraient être mis en place pour limiter les contraintes spécifiques aux activités ciblées (charges lourdes, instantanéité du besoin...).

5.4 engagements POUR CONTRIBUER à L'ACCÉLÉRATION DE LA DYNAMIQUE LOCALE DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

> ACTION 9 - DÉFINIR UNE STRATÉGIE TERRITORIALE D'ANIMATION ET D'ACCOMPAGNEMENT D'UN RÉSEAU D'ACTEURS SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, EN LIEN AVEC LA LOGISTIQUE URBAINE

La transition énergétique est un enjeu extrêmement prégnant pour les acteurs de la logistique sur le territoire du Pays Basque. Les choix de motorisation sont en effet sujets à une forte incertitude en raison de l'évolution rapide de l'offre des constructeurs de véhicules et de la volatilité du marché des énergies. Pourtant, les investissements à consentir sont non négligeables et entraînent des répercussions sur l'activité pour plusieurs années. Dans la perspective d'appréhender de façon organisée et collaborative l'impératif de transition énergétique, et pour anticiper la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) dans l'agglomération bayonnaise, il est essentiel d'une part de clarifier les objectifs de la collectivité en la matière, et d'autre part d'ouvrir une instance de coopération partenariale sur la thématique pour les acteurs logistiques.

6. GESTION ET ANIMATION DE LA CHARTE

Le SMPBA s'engage à s'assurer de la **mise en œuvre de la présente Charte**. En tant que coordinateur, le SMPBA ainsi que les communes signataires s'engagent à **intégrer les besoins en matière de logistique urbaine dans les différentes politiques publiques** qu'ils mènent.

Une **gouvernance dédiée** sera mise en place pour veiller à la mise en œuvre du plan d'action sur le territoire, articulée autour de plusieurs instances :

- Un COPIL associant des élus du SMPBA et des communes pour valider annuellement le bilan de la Charte et ajuster les objectifs / actions à mener ;
- Un COTECH associant des services du SMPBA et de la CAPB et les parties prenantes des différentes actions pour s'assurer de leur avancement et de la bonne mise en œuvre de la Charte sur le territoire ;
- Des groupes projets dédiés à chaque action le nécessitant dans sa mise en œuvre, associant les acteurs parties prenantes ;
- Un comité de suivi de la Charte en plénière associant toutes les parties prenantes, comme prévu en introduction du plan d'action.

Le SMPBA s'engage à publier périodiquement un **état d'avancement** de la mise en œuvre de la Charte ainsi qu'un **bilan annuel des actions entreprises** pendant toute la durée de validité de la Charte.

Enfin, le SMPBA s'engage à assurer la **communication autour des projets portés par la Charte** pour créer à l'échelle du territoire un effet d'entraînement et l'adhésion du plus grand nombre de parties prenantes. Une communication ciblée auprès de l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur de la logistique des derniers kilomètres (collectivités, logisticiens, destinataires, fédérations...) sera entreprise ainsi qu'une communication grand public pour sensibiliser sur les impacts logistiques des choix de consommation. Les signataires s'engagent à alimenter en données ou retours d'expérience cette communication.

De **nouveaux signataires** pourront intégrer la démarche pendant la période de déploiement de la Charte. Ils s'engageront à adopter la Charte et contribueront à sa mise en œuvre et pourront proposer de nouvelles pistes d'actions à l'instance de gouvernance.

7. SUIVI, EVALUATION ET MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE

7.1 LE SMPBA EN CHARGE DU SUIVI

Le SMPBA a la charge du suivi de la Charte. Un **processus d'évaluation** sera mis en place en interne pour s'assurer de l'avancement des différentes actions et partager ce bilan de manière périodique à l'ensemble des parties prenantes.

L'évaluation des actions sera réalisée sur la base d'indicateurs définis au préalable. Un **tableau de suivi des actions** rendant lisible des informations telles que la progression, la criticité éventuelle, les principaux jalons... sera mis en place. Il recensera pour chaque action les acteurs impliqués, le ou les porteurs, le calendrier de l'action.

Un groupe de travail au sein de la collectivité pourra être réuni en tant que de besoin, pour traiter les éventuels points techniques et juridiques qui seraient soulevés par l'application et l'évolution de la présente Charte.

7.2 LES PARTENAIRES DE LA CHARTE

Cette Charte a été élaborée avec le soutien des programmes CEE InTerLUD puis InTerLUD+, portés par le Cerema, Logistic Low Carbon et ROZO, bénéficiant de l'accompagnement de l'Ademe. Les études ont été menées avec l'appui du Bureau d'études labellisé Interface Transport et de l'AUDAP. Le SMPBA remercie ces partenaires pour leur investissement tout au long du processus d'élaboration.

Le SMPBA souhaite également remercier l'ensemble des acteurs publics et privés qui se sont investis dans la co-construction du plan d'actions. L'implication de tous ces membres au cours des ateliers de concertation a été un facteur clé de la réussite de cette démarche collective.





annexes

annexe 1

PLAN D'ACTION en FAVEUR D'UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE



> ACTION TRANSVERSALE

- action 1** Pérenniser un groupe d'échanges logistique urbaine sur le territoire



> AXE 1 RÉGLEMENTATION ET AIRES DE LIVRAISON

- action 2** Repenser le maillage d'aires de livraison sur les communes du littoral et de l'intérieur
- action 3** Coordonner les réglementations horaires et œuvrer à une meilleure lisibilité dans les centres-villes de Bayonne, Anglet et Biarritz
- action 4** Autoriser des créneaux de livraisons dans l'après-midi et en soirée dans les zones réglementées



> AXE 2 MUTUALISATION

- action 5** Réaliser le recensement du foncier détenu par les collectivités ou par d'autres acteurs pour un usage logistique ou mixé avec d'autres activités
- action 6** Étudier l'opportunité de développer un maillage de consignes automatiques pour les flux BtoC émanant du e-commerce et des commerces de proximité



> AXE 3 CHANTIERS, BTP & DÉCHETS

- action 7** Inciter à la valorisation des matériaux de chantiers via les marchés publics et la mise à disposition de foncier
- action 8** Améliorer les conditions d'accès en centre-ville des artisans et des professionnels des chantiers et des travaux publics



> AXE 4 TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- action 9** Définir une stratégie territoriale d'animation et d'accompagnement d'un réseau d'acteurs sur la transition énergétique, en lien avec la logistique urbaine

action 1

PÉRENNISER UN GROUPE D'ÉCHANGES LOGISTIQUE URBAINE SUR LE TERRITOIRE

PARTIES PRENANTES

ANIMATEUR / COORDINATEUR DE L'ACTION

> SMPBA

ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- > Communes volontaires (services techniques et élus délégués à la mobilité, à l'aménagement et au commerce)
- > Représentants des professionnels et entreprises intervenant sur le territoire, dans les secteurs du transport et du commerce de gros
- > Représentants des CHR et commerces (proximité et grande distribution)
- > Représentants des professionnels et entreprises de l'artisanat, du BTP
- > Acteurs institutionnels locaux et services déconcentrés de l'Etat (ADEME, DREAL, Région, CAPB...)
- > Ensemble des acteurs volontaires ayant participé au processus d'élaboration du Plan d'Action ou souhaitant y être rattaché

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- > Ressources humaines du SMPBA (0,5 ETP) afin d'assurer le pilotage et le suivi de la démarche (dont l'évaluation des actions)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

OBJECTIF DE L'ACTION

Le dynamisme et la mobilisation des participants lors des ateliers de co-construction illustrent bien le souhait des acteurs **d'échanger et de définir collectivement des réponses adaptées aux problématiques** rencontrées quotidiennement en matière de mobilité des marchandises.

L'enjeu consiste donc ici à pérenniser le travail collectif entamé dans le cadre de l'élaboration de la Charte et à proposer un modèle organisationnel efficace pour maintenir dans le temps une dynamique de travail et donner de la visibilité aux acteurs sur l'avancement des actions.

Cette première action s'inscrit donc en **transversalité** de l'ensemble du plan d'action et vise ainsi à formaliser un comité de suivi stratégique. En tant que fédérateur et agrégateur des différentes initiatives, le SMPBA assurera ce rôle de coordination et de suivi de la démarche.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Plusieurs besoins complémentaires devront être adressés par l'intermédiaire de la mobilisation de long terme des acteurs :

- > **Assurer la mise en œuvre effective des actions.** Il s'agit en particulier de valider le programme de travail et de partager les modalités de pilotage et de suivi de celui-ci ;
- > Œuvrer à la **cohérence d'ensemble** et à la sollicitation à bon escient des différentes parties prenantes. Certaines actions nécessitent en effet l'implication des mêmes partenaires ou relèvent de briques méthodologiques communes. Il s'agit notamment dans ce cadre de bien formaliser la composition des différents groupes prévus dans la mise en œuvre de certaines actions, ainsi que de préciser les attentes relatives à ceux-ci ;
- > **Communiquer** largement sur l'état d'avancement global du plan d'action et partager au fil de l'eau les principaux résultats obtenus ;
- > **Favoriser le portage politique** via la mobilisation des élus des polarités incluses dans la démarche

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

➤ **ÉTAPE 1** : Identifier un ou plusieurs **référent(s) marchandises** au sein du SMPBA et de la CAPB, en charge du suivi de la mise en œuvre de la Charte et de la mobilisation de l'instance

➤ **ÉTAPE 2** : **Réunir l'ensemble des partenaires** pour partager les objectifs et attentes, puis planifier un calendrier de rencontres. Il s'agit dans ce cadre de **valider le programme de travail et de partager les modalités de pilotage** de celui-ci : rappel des attentes et des responsabilités, réunions d'initialisation, respect du calendrier, suivi de la production des livrables, mise en œuvre de stratégies d'ajustements éventuelles, production des indicateurs de suivi, ...

➤ **ÉTAPE 3** : **Organiser des groupes de travail** ad hoc dédiés à la mise en œuvre des actions lorsque cela est nécessaire (ex : actions 2, 3, 4, 8 et 9) et au suivi de chacune des actions constitutives de la feuille de route

➤ **ÉTAPE 4** : Organiser un **comité de suivi** politique constitué des élus des communes avant chaque instance plénière de suivi de la Charte

➤ **ÉTAPE 5** : **Communiquer** sur l'état d'avancement global et les principaux résultats obtenus. Il s'agit de mobiliser largement l'ensemble des contributeurs de la démarche pour leur faire part des avancées et des évolutions éventuelles. Un cadre d'échange biannuel pourrait être proposé à cet égard.

➤ **ÉTAPE 6** : **Interroger les parties prenantes** lors de la phase de mise en œuvre du plan d'action pour tester leurs intérêts et attentes et envisager la pérennisation de l'instance et ses modalités à plus long terme (au-delà du plan d'action)

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

RISQUES

- › Démobilisation des acteurs en cas de sollicitations multiples via le questionnaire et les groupes de travail justifiant le besoin d'une action transversale
- › Moyens humains insuffisants affectés par la collectivité

SUCCÈS

- › Identification des partenaires clés de la démarche et clarification des attentes et des besoins vis-à-vis de ceux-ci
- › Portage politique fort indispensable pour initier et maintenir la dynamique
- › Mobilisation des commerçants, en s'appuyant notamment sur les « têtes de réseau » à l'échelle des quartiers, et sur l'office de commerce Pays Basque au Cœur pour l'intérieur

INDICATEURS DE SUIVI

- › Nombre d'actions organisées
- › Nombre d'actions menées à leur terme
- › Nombre de participants à l'instance

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- › Démarrage en 2024

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- › SMPBA

SOURCES INSPIRANTES

- › Cadre méthodologique du Cerema relatif à la démarche InterLUD

action 2

REPENSER LE MAILLAGE D'AIRES DE LIVRAISON SUR LES COMMUNES DU LITTORAL ET DE L'INTÉRIEUR

PARTIES PRENANTES

ANIMATEUR / COORDINATEUR DE L'ACTION

- > SMPBA et communes volontaires

ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- > Communes volontaires (services techniques et élus délégués à la mobilité, à l'aménagement et au commerce)
- > Représentants des professionnels et entreprises intervenant sur le territoire, dans les secteurs du transport et du commerce de gros
- > Représentants des CHR et commerces (proximité et grande distribution)
- > Représentants des professionnels et entreprises de l'artisanat, du BTP
- > CAPB

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- > Mobilisation d'agents du SMPBA et des services des communes concernées (dont managers de centre-ville pour solliciter les commerçants) pour la participation aux groupes de travail et la coordination de la démarche
 - > Réalisation d'une étude exhaustive des aires de livraison et d'un guide d'aménagement : 5k €
 - > Environ 1 000 € pour l'aménagement d'une aire de livraison (selon état de l'existant)
- Niveau d'engagement (ressources et moyens)



OBJECTIF DE L'ACTION

Les aires de livraison sont en ville les principaux dispositifs facilitant les opérations de chargement et de déchargement des marchandises dédiées aux établissements économiques, et notamment aux commerces. Ces emplacements, dont les principes d'aménagement sont spécifiés par la réglementation, ne sont pas toujours intégrés de façon pertinente dans le processus de fabrique de la ville.

Ainsi, les opérateurs de transport (en compte d'autrui comme les transporteurs professionnels ou en compte propre comme les grossistes ou les commerçants) déplorent **largement une inefficience du maillage d'aires existant** sur certaines localités du territoire (Bayonne, Anglet, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Hendaye...) en raison du dimensionnement des emplacements, de leur localisation ou encore de l'environnement urbain défavorable à leur utilisation. Par ailleurs, d'aucuns déplorent une **insuffisance de l'offre vis-à-vis** de besoins de livraisons décuplés, notamment en faveur des particuliers, voire l'inexistence de ces emplacements réservés sur certaines localités. Le manque de lisibilité de la signalisation et de visibilité sur la réglementation associée aux aires est par ailleurs identifié comme un obstacle à leur utilisation à bon escient par les différents usagers.

Cette action vise donc à **remettre à plat le maillage** existant d'aires de livraison sur le territoire pour contribuer à **une meilleure appropriation de ces emplacements** par les acteurs du transport, et par la même occasion à une prise en charge organisée des livraisons sur espace public.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Bien que coordonnée par le SMPBA, cette action ne peut être entreprise qu'en travaillant à une échelle très fine, partant des problématiques concrètes relevées sur le terrain. C'est pourquoi, les opérateurs du transport pratiquant le territoire, au même titre que les commerçants destinataires, doivent impérativement faire remonter leurs contraintes en spécifiant les secteurs en question. Ces éléments pourront alimenter une base de travail et permettre de sélectionner les communes cibles et concernées par cette problématique.

Une approche pragmatique de la question, aux côtés des communes, pourra dès lors **aboutir au remodelage du maillage existant et à son extension** en considérant les contraintes de partage de l'espace public (stationnement, aménagements cyclables...).

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

➤ **ÉTAPE 1** : Production par le SMPBA et transmission via les fédérations professionnelles d'un **questionnaire** à destination des opérateurs de transport desservant le territoire (à mutualiser avec les actions 3 et 4) pour faire remonter les secteurs, voire aires particulièrement sujets à problématiques. Production par le SMPBA et transmission via les associations de commerçants et managers de centre-ville d'un questionnaire à destination des commerçants recevant des marchandises (à mutualiser avec les actions 3, 5 et 6) pour faire remonter les problématiques éventuelles en matière de stationnement pour leurs livraisons. Réalisation d'un **audit exhaustif des aires** sur l'ensemble du territoire assorti d'un guide de recommandations d'aménagement à destination des communes.

➤ **ÉTAPE 2** : **Temps d'échanges présentiels** par communes identifiées suite aux questionnaires pour imaginer sur plans les évolutions des maillages communaux, à partir des remontées des questionnaires. Participation des services techniques des communes, des opérateurs de transport volontaires et des commerçants volontaires et associations de commerçants des communes en question.

➤ **ÉTAPE 3** : Synthèse des évolutions envisagées produite par le SMPBA et transmise aux communes pour délibération et production d'arrêtés municipaux en conséquence. **Mise en place ou évolution d'une réglementation** adaptée à l'environnement urbain de chacune des aires en question, en particulier en matière de partage horaire entre usagers (potentielles évolutions des réglementations horaires à prendre en compte, cf. actions 3 et 4).

➤ **ÉTAPE 4** : **Réalisation des aménagements** par les communes et intégration des données liées aux maillages communaux d'aires de livraisons dans le système d'information géographique de l'agglomération (à but d'information pour les opérateurs)

➤ **ÉTAPE 5** : Réalisation d'**enquêtes annuelles** sur l'utilisation des aires

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

RISQUES

- › Difficulté à adresser la question de façon précise, à l'échelle micro
- › Sollicitation d'un panel non exhaustif d'opérateurs de transport desservant le territoire
- › Réticence des communes à rogner sur les places de stationnement
- › Manque de foncier pour déployer le programme

SUCCÈS

- › Implication des livreurs (ou responsables d'exploitation) dans les groupes de travail pour disposer d'une vision concrète et localisée des problématiques
- › Implication des élus des communes et intégration des aménagements dans la politique globale de requalification de certains secteurs (ex : Saint-Jean-de-Luz)
- › Définition de règles d'utilisation des aires de livraison similaires pour l'ensemble des communes (ex : aires permanentes ou périodiques)
- › Sensibilisation et information autour du nouveau dispositif aux usagers.
- › Mise en œuvre de moyens de surveillance adaptés (ASVP et PM) et formation des agents en charge du contrôle

INDICATEURS DE SUIVI

- › Nombre d'aires de livraisons réaménagées et/ou créées
- › Nombre de communes disposant d'aires de livraison
- › Taux d'occupation des aires de livraison.
- › Évaluation environnementale des aires (méthodologie InterLUD sur échantillon)

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- › S2 2024 : production et transmission des questionnaires et réalisation de l'audit
- › S1 2025 : organisation des groupes de travail
- › S2 2025 : délibérations
- › 2026 : réalisation des aménagements

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- › Communes identifiées au sein des questionnaires

SOURCES INSPIRANTES

- › Schéma des Aires de Livraison de Valence Romans Déplacement
- › Guide du CEREMA (ex CERTU) « Aménagement des aires de livraison », 2009.

action 3

COORDONNER LES RÉGLEMENTATIONS HORAIRES ET ŒUVRER À UNE MEILLEURE LISIBILITÉ DANS LES CENTRES-VILLES DE BAYONNE, ANGLET ET BIARRITZ

PARTIES PRENANTES

ANIMATEUR / COORDINATEUR DE L'ACTION

- › SMPBA et communes concernées

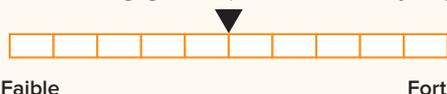
ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- › Communes volontaires (services techniques et élus délégués à la mobilité, à l'aménagement et au commerce)
- › Représentants des professionnels et entreprises intervenant sur le territoire, dans les secteurs du transport et du commerce de gros
- › Représentants des CHR et commerces (proximité et grande distribution)
- › Représentants des professionnels et entreprises de l'artisanat, du BTP
- › CAPB

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- › Mobilisation d'agents du SMPBA et des services des communes concernées (dont managers de centre-ville pour solliciter les commerçants et les accompagner sur le changement de pratiques) pour la participation au groupe de travail et la coordination de la démarche

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



OBJECTIF DE L'ACTION

Pour valoriser les aménagements réalisés dans les centres-villes en faveur des mobilités douces, les communes de Bayonne et Biarritz ont depuis plusieurs années encadré temporellement les opérations de livraisons dans ces secteurs. A Bayonne, les livraisons dans le centre-ville en véhicules thermiques sont autorisées de 6h à 9h30, jusqu'à 11h30 pour les véhicules électriques et hybrides, et entre 14h30 et 18 h pour les VUL électriques et hybrides. A Biarritz, les livraisons sur la commune sont autorisées entre 6h et 11h pendant la saison estivale. S'il n'existe a priori pas de réglementation similaire à Anglet, la révision du plan de circulation et les évolutions futures de la structure du centre-ville pourraient justifier à terme la mise en place de ce type de disposition.

Ces limites horaires sont parfois qualifiées d'incohérentes par les professionnels de la livraison. D'une part, elles ne s'inscrivent pas dans une **logique intercommunale**, ayant été instaurées de façon indépendante par les communes respectives. D'autre part, elles ne sont pas corrélées aux horaires d'ouverture des principaux destinataires de marchandises en ville que sont les commerces ou les établissements de restauration. Ainsi, ces éléments réglementaires, en l'état actuel des choses, sont un obstacle parmi d'autres à la réalisation de tournées optimisées pour desservir les polarités commerciales du BAB.

En l'absence d'un consensus établi sur les orientations à prendre en la matière, et au regard des intérêts parfois incompatibles des différentes parties prenantes, la présente action vise avant tout à ouvrir le dialogue pour explorer les options envisageables, avec le concours des communes, afin **d'aboutir à une meilleure lisibilité des contraintes**.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'enjeu principal est ici de faire dialoguer les opérateurs de transport qui composent avec les contraintes qui leur sont présentées, et les acteurs à l'origine de ces contraintes, à savoir les municipalités (horaires réglementaires) et les destinataires des livraisons (horaires d'ouverture).

Les échanges attendus doivent permettre d'objectiver et d'accroître l'interconnaissance des contraintes de chacun pour **tendre vers des consensus** ménageant au mieux les divers intérêts. En somme, la formalisation et le partage des enjeux de chacun sont abordés comme l'une des clés de voûte de potentiels changements de pratiques.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

➤ **ÉTAPE 1** : Production par le SMPBA et transmission via les fédérations professionnelles d'un **questionnaire** à destination des opérateurs de transport desservant le BAB (à mutualiser avec les actions 2 et 4) pour faire remonter la structure géographique et horaire de leurs tournées sur le BAB. Production par le SMPBA et transmission via les associations de commerçants et managers de centre-ville d'un questionnaire à destination des commerçants recevant de marchandises pour les sonder sur leur propension à modifier leurs pratiques (horaires d'ouverture, remise des clés, sas de livraison, remise à un pair... A mutualiser avec les actions 2, 5 et 6).

➤ **ÉTAPE 2** : **Analyse par le SMPBA des données** collectées grâce au questionnaire et mise en évidence des principaux enseignements

➤ **ÉTAPE 3** : Un **temps d'échanges présentiel** organisé par le SMPBA en présence de techniciens et élus des trois communes, d'opérateurs de transport et commerçants volontaires. Cet atelier permettra, sur la base des enseignements des questionnaires de **dégager des scénarios réglementaires** conciliants à l'échelle du BAB, et de bâtir une stratégie de communication auprès des commerçants de l'agglomération.

➤ **ÉTAPE 4** : Organisation d'une **campagne de sensibilisation** des commerçants (en fonction de l'étape précédente) sur les gains d'une livraison en horaires décalés et les moyens à mettre en œuvre

➤ **ÉTAPE 5** : Synthèse des évolutions envisagées produite par le SMPBA et transmises aux communes pour **délibération et production d'arrêtés municipaux** en conséquence.

➤ **ÉTAPE 5** : **Communication** auprès des opérateurs de transport sur les nouvelles règles/principes en vigueur en s'appuyant sur les fédérations professionnelles. Mise à disposition des éléments réglementaires via le système d'information géographique de la CAPB.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

RISQUES

- Difficultés à trouver des orientations consensuelles parmi les opérateurs de différentes filières, dont les contraintes sont distinctes
- Réticences politiques à faire évoluer des réglementations récentes
- Réticence au changement de pratiques des commerçants
- Sollicitation d'un panel non exhaustif d'opérateurs de transport desservant le territoire
- Démobilisation des acteurs en cas de sollicitations multiples via le questionnaire et les groupes de travail

SUCCÈS

- Impulsion d'une dynamique intercommunale par la CAPB et le SMPBA
- Mise en place d'un cadre de discussion et de négociation apaisé
- Communication mobilisant les commerçants « influents »
- Prise en compte de besoins particuliers tels que l'approvisionnement des marchés

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de commerces livrés en-dehors des horaires d'ouverture
- Nombre de communes du BAB ayant fait évoluer leur réglementation horaire par rapport à la date de signature de la Charte

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- S2 2024 : production et transmission des questionnaires
- 2025 : groupes de travail
- S1 2026 : mise en œuvre des nouvelles réglementations horaires sur le BAB

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Bayonne, Anglet et Biarritz en tant qu'agglomération cohérente à l'échelle de laquelle peut se penser une logique de tournée

SOURCES INSPIRANTES

- Schéma d'accessibilité livraison du centre-ville de Vendôme
- Solution Clinkwink, boîtiers sécurisés pour mise à disposition des clefs

action 4

AUTORISER DES CRÉNEAUX DE LIVRAISONS DANS L'APRÈS-MIDI ET EN SOIRÉE DANS LES ZONES RÉGLEMENTÉES

PARTIES PRENANTES

ANIMATEUR / COORDINATEUR DE L'ACTION

- › SMPBA et communes concernées

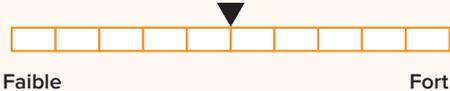
ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- › Représentants des professionnels et, entreprises intervenant sur le territoire dans les secteurs du transport et du commerce de gros
- › Représentants des CHR et commerces (proximité et grande distribution) aux contraintes spécifiques (volumes de marchandises importants, contraintes d'accessibilité particulières...)
- › Représentants des professionnels et entreprises de l'artisanat, du BTP
- › CAPB

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- › Mobilisation d'agents du SMPBA et des services des communes concernées pour la participation au groupe de travail et la coordination de la démarche

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



OBJECTIF DE L'ACTION

Il apparaît que certains flux de livraisons B2B peuvent difficilement être réalisés entre 6 heures et 11 heures 30 (plage horaire type en centre-ville), en raison de la typologie d'activités des établissements desservis. Par exemple, certains établissements comme les bars et boîtes de nuit sont susceptibles de n'ouvrir qu'en début d'après-midi. A contrario, certaines grandes surfaces alimentaires sont enclines à être livrées de nuit pour décorrélérer la manutention et le réapprovisionnement des rayons des horaires de pic de fréquentation dans les centres-villes.

En outre, l'évolution des modes de consommation au profit du commerce en ligne engendre une multiplication des livraisons à destination des particuliers à domicile, y compris en cœur de villes. Or, ces flux ont pour particularité d'être particulièrement diffus dans la journée, en fonction des préférences et disponibilités des destinataires. Ainsi, l'impossibilité d'accéder aux zones réglementées l'après-midi est un facteur important d'échec à la livraison pour les opérateurs.

A l'instar de l'action 3, **le cadre réglementaire en matière d'horaires de livraisons vise donc ici à être modifié** pour s'adapter aux situations susmentionnées. L'enjeu principal est de pouvoir **offrir davantage de souplesse aux opérateurs** ayant des besoins de livraisons non compatibles avec les plages horaires traditionnelles de la matinée au sein des secteurs réglementés.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il est entendu que la réflexion sur l'ouverture de nouvelles plages horaires pour les livraisons doit être abordée de concert avec l'action 3, à savoir la mise en cohérence des plages horaires communales sur le BAB. Le processus de mise en œuvre de l'action devra **s'appuyer sur l'architecture envisagée pour l'action 3** afin de rationaliser les ressources utilisées. L'implication des communes est également incontournable en raison de leurs prérogatives réglementaires d'une part, mais également pour arbitrer et concilier l'enjeu de facilitation des livraisons et celui de minimiser les externalités du transport sur l'environnement urbain. Dans cette optique, le **recours à des véhicules à énergies alternatives** (cf. action 9) devra **conditionner l'accès aux zones réglementées sur les créneaux horaires supplémentaires**, conformément à la réglementation déjà en vigueur à Bayonne. Si des créneaux sont autorisés de nuit, l'utilisation de matériel roulant et de manutention peu bruyant (cf. certification Certibruit) pourra conditionner la livraison de commerces sur ces horaires.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

➤ **ÉTAPE 1** : Production par le SMPBA et transmission via les fédérations professionnelles d'un **questionnaire** à destination des opérateurs de transport desservant les communes réglementant les horaires (à mutualiser avec les actions 2 et 3) pour faire remonter des besoins éventuels de livraisons en après-midi et de nuit.

➤ **ÉTAPE 2** : **Analyse par le SMPBA des données** collectées grâce au questionnaire et mise en évidence des principaux besoins en fonction des types de destinataires

➤ **ÉTAPE 3** : Un **temps d'échanges présentiel** (différencié du temps prévu par l'action 3) organisé par le SMPBA en présence de techniciens et élus des communes concernées, d'opérateurs de transport et commerçants identifiés via les questionnaires opérateurs. Cet atelier permettra, sur la base des enseignements des questionnaires de **dégager des plages horaires supplémentaires** sur un ensemble de communes cohérent et moyennant des conditions d'accès unifiées en termes de motorisation / matériel silencieux.

➤ **ÉTAPE 4** : Synthèse des évolutions envisagées produite par le SMPBA et transmises aux communes pour **délibération et production d'arrêtés municipaux** en conséquence (temporalité similaire à l'action 3).

➤ **ÉTAPE 5** : **Communication** auprès des opérateurs de transport sur les nouvelles règles en vigueur en s'appuyant sur les fédérations professionnelles. Mise à disposition des éléments réglementaires via le système d'information géographique de la CAPB (temporalité similaire à l'action 3).

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

RISQUES

- › Moyens de contrôle insuffisants pour assurer l'efficacité de l'incitation à utiliser des véhicules à énergies alternatives
- › Réticences politiques à faire évoluer des réglementations récentes
- › Sollicitation d'un panel non exhaustif d'opérateurs de transport desservant le territoire

SUCCÈS

- › Cohérence des plages horaires autorisées entre communes proches
- › Accompagnement à la transition énergétique (cf. action 9)
- › Prise en compte dans la réflexion des autres flux urbains (ex : collecte des déchets)

INDICATEURS DE SUIVI

- › Nombre de communes ayant fait évoluer leur réglementation horaire par rapport à la date de signature de la Charte
- › Nombre de tournées réalisées par les opérateurs de transport sur les créneaux supplémentaires

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- › S2 2024 : production et transmission des questionnaires
- › 2025 : organisation du groupe de travail
- › S1 2026 : mise en œuvre des nouvelles réglementations horaires

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- › Communes limitant les livraisons sur au moins un secteur à une plage horaire définie

SOURCES INSPIRANTES

- › Horaires de livraisons l'après-midi dans le centre-ville de Bayonne
- › Expérimentation de livraisons de nuit à Bordeaux via le dispositif Certibruit



action 5

RÉALISER LE RECENSEMENT DU FONCIER DÉTENU PAR LES COLLECTIVITÉS OU PAR D'AUTRES ACTEURS POUR UN USAGE LOGISTIQUE OU MIXÉ AVEC D'AUTRES ACTIVITÉS

PARTIES PRENANTES

ANIMATEUR / COORDINATEUR DE L'ACTION

- > CAPB

ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- > Communes (dont managers de centre-ville)
- > SMPBA
- > Gestionnaires de parkings (Indigo, Effia...) et grandes surfaces disposant de parkings
- > Acteurs parapublics et privés traditionnellement détenteurs de foncier (La Poste, SNCF, EDF...)
- > Clusters et associations de zones d'activités
- > AUDAP
- > Représentants des professionnels et entreprises intervenant sur le territoire, dans les secteurs du transport et du commerce de gros
- > Représentants des commerçants et commerces (proximité et grande distribution)
- > Représentants des professionnels et entreprises de l'artisanat, du BTP
- > Intermédiaires du marché de l'immobilier
- > Aménageurs

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- > Forte mobilisation d'agents de la CAPB et des services des communes (dont managers de centre-ville pour sonder les commerçants) pour la participation au groupe de travail, la coordination de la démarche et le travail de recherche
- > Potentielle étude pour la recherche et l'identification des sites : entre 25 et 45K€

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

OBJECTIF DE L'ACTION

Le constat d'une forte pression sur le foncier, en particulier sur le littoral, s'impose tout particulièrement à la logistique de distribution, activité consommatrice par nature de surfaces en périphérie, voire au cœur des bassins de consommation.

Bien qu'évolutive et difficilement qualifiable, la demande des acteurs du secteur est incontestablement diverse, et correspond aux contraintes spécifiques de leurs filières respectives et aux différentes échelles d'intervention (plateforme régionale, hub de dégroupage, Espace Logistique Urbain pour la desserte d'une zone dense...).

Les marges de manœuvre pour la production de nouvelles surfaces logistiques étant minces, il est nécessaire **d'optimiser les capacités foncières et immobilières existantes pour accompagner la croissance des besoins**, en lien avec la dynamique démographique du territoire. L'identification de ces capacités et de nouvelles opportunités en vue de leur potentielle mobilisation à terme est le but poursuivi par cette action.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour remédier au déficit de connaissance de la demande, il est nécessaire de **clarifier quels sont les types de surfaces lacunaires sur le territoire**, ainsi que les **caractéristiques de foncières et locaux** susceptibles de correspondre à ce besoin.

Un travail de benchmarking mettant en lumière des innovations dans l'utilisation de foncier pour la logistique pourrait orienter la phase de recherche coordonnée ensuite par les services de la CAPB. Les sites identifiés, publics et privés, sous-occupés, vacants ou non bâtis, pourront être analysés au prisme des éléments techniques définis dans la phase précédente pour juger de leur pertinence en vue d'une potentielle occupation pour des activités logistiques.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

➤ **ÉTAPE 1** : Organisation par les directions Stratégie territoriale/aménagement et Economie de la CAPB d'un **temps d'échange** avec les entreprises volontaires et demandeuses de surfaces (appui sur les fédérations). **Définition de plusieurs types de surfaces à identifier en priorité**, associés à des critères techniques particuliers (accessibilité, localisation, surface...).

➤ **ÉTAPE 2** : Synthèse des besoins par les services de la CAPB et **mise en évidence des types de surfaces à rechercher en priorité**. Lancement des recherches par la CAPB et l'AUDAP à travers différents canaux (inventaire des zones d'activités, démarche de recensement du patrimoine interne à étendre aux communes, travail sur les bases de données existantes, entretiens avec des commercialisateurs, et des acteurs parapublics et économiques susceptibles de mutualiser des espaces...).

➤ **ÉTAPE 3** : **Identification de sites analysés** au prisme des critères établis en étape 1 avec rédaction d'une fiche dédiée.

➤ **ÉTAPE 4** : **Communication** auprès des acteurs du transport et de la logistique sur le territoire, via notamment les fédérations professionnelles afin de disposer d'un retour critique d'opérateurs

➤ **ÉTAPE 5** : **Priorisation des sites** et définition des modalités de mise à disposition (Appel à projet / AMI)

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

RISQUES

- Faible nombre d'opportunités foncières identifiées pour des activités logistiques
- Faible intérêt de certains acteurs privés pour la mutualisation d'espaces (obstacles culturels..)

SUCCÈS

- Adopter une vision élargie de ce qui peut être mobilisé comme surface logistique, sur l'ensemble des secteurs du territoire, au moins pour la phase de recherche
- Application stricte d'une grille de critères pour harmoniser l'analyse entre toutes les pistes de recherche
- Coordination rigoureuse de la démarche par la CAPB

INDICATEURS DE SUIVI

➤ Nombre de sites faisant l'objet d'une fiche action / intégrés à une future phase d'AMI / AAP

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- 2024 : phase de recherche / étude
- 2025 : Séances d'échanges avec les professionnels
- 2026 : rédaction des fiches sites et organisation des modes de mise à disposition selon la maîtrise foncière

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

➤ CAPB, Tarnos, Ondres et Saint-Martin-de-Seignanx (périmètre SMPBA)

SOURCES INSPIRANTES

- Appel à projet « Logistique urbaine durable » de la Mairie de Paris (2016)
- Travail de l'APUR pour le compte de la Mairie de Paris pour définir des périmètres de localisation logistique au PLU (2016)
- Appel à projet pour l'exploitation d'un local de 700 m² à Bayonne en 2014



action 6

ÉTUDIER L'OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPER UN MAILLAGE DE CONSIGNES AUTOMATIQUES POUR LES FLUX B TO C ÉMANANT DU E-COMMERCE ET DES COMMERCES DE PROXIMITÉ

PARTIES PRENANTES

ANIMATEUR / COORDINATEUR DE L'ACTION

- > CAPB

ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- > Communes volontaires
- > SMPBA
- > Réseaux B2C développant un maillage de consignes (Mondial Relay, PickUp, Amazon...)
- > Représentants des professionnels et entreprises intervenant sur le territoire, dans les secteurs du transport et du commerce de gros
- > Représentants des commerçants et commerces (proximité et grande distribution)
- > Groupement de producteurs et Chambre d'Agriculture
- > Usagers du territoire
- > Groupements de producteurs locaux (ex : Lekukoa)

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- > Forte mobilisation des agents de la CAPB et des services des communes (dont managers de centre-ville pour sonder les commerçants) pour la coordination de la démarche
- > Étude du maillage : entre 30k et 45k € selon les périmètres géographique et méthodologique retenus

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

OBJECTIF DE L'ACTION

Le développement massif du commerce en ligne depuis plusieurs années est l'une des composantes de l'évolution globale des modes de consommation, observée à la fois dans les zones urbaines et dans les secteurs ruraux. L'accès à un grand nombre de produits dans des délais compressés est désormais un service ancré dans les habitudes de bon nombre de consommateurs : en 2021, 69,1 % des Français avaient effectué au moins un achat en ligne dans l'année (INSEE, enquête TIC).

Cette donnée bouleverse la configuration du transport de marchandises en ville (cf. action 4), la livraison à domicile restant le mode de retrait dominant pour le B2C. Les positions desservies par les transporteurs s'en trouvent multipliées et réparties dans des tournées de distribution désynchronisées des horaires traditionnels de livraison des commerces. Par conséquent, ces tournées sont peu rationalisées pour les opérateurs et engendrent d'autant plus d'externalités en ville.

Pour **pallier les échecs de livraison** imputables notamment à l'absence des destinataires à leur domicile, il semble ainsi opportun de **développer des services de points de retrait** mutualisés pour aboutir à un maillage de proximité sur des emplacements stratégiques.

Il est toutefois important de **garantir une saine coexistence du commerce en ligne et du riche tissu commercial physique** du territoire. Le numérique offre en effet des nouveaux canaux de ventes aux commerces de proximité. Ainsi, l'un des objectifs sous-jacents de cette action est d'innover en esquissant les contours de consignes multi-services, permettant par exemple, outre le retrait de colis du e-commerce, de retirer des produits commandés auprès de commerçants en-dehors de leurs horaires d'ouverture.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Ce dispositif innovant, permettant de concilier plusieurs modes de consommation plébiscités par les habitants, nécessite une phase d'« idéation » importante. En effet, bien que répondant à plusieurs enjeux posés à la fois sur le littoral et dans le Pays Basque intérieur, la réussite du **concept de consignes multi-services** suppose de lever certains obstacles culturels et techniques en concertant largement l'ensemble des parties prenantes.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

➤ **ÉTAPE 1** : Production par le SMPBA et transmission via les associations de commerçants et managers de centre-ville d'un **questionnaire** à destination des commerces de proximité (à mutualiser avec les actions 2, 3, et 5) pour sonder leur intérêt pour un système de dépôt de produits en consignes.

➤ **ÉTAPE 2** : **Sourcing** via la Chambre d'Agriculture des groupements de producteurs locaux développant de la vente en B2C et sonder leur intérêt potentiel pour un système de dépôt de commandes en consignes

➤ **ÉTAPE 3** : **Analyse des résultats** du questionnaire commerçant avec un prisme géographique (intérêt sur un type de communes en particulier ?) et par type de commerce (intérêt pour un type de commerces en particulier ?). Analyse des éléments issus des entretiens. **Evaluation de l'intérêt global** des acteurs locaux pour le concept.

➤ **ÉTAPE 4** : **Lancement d'une étude sur la couverture du territoire en points de livraison hors domicile** (consignes et points relais) et l'état du maillage. Déduire les secteurs d'implantations à privilégier pour des consignes mono ou multi-activités (en fonction des conclusions de l'étape 3) en associant les réseaux de points de livraison hors domicile et les communes concernées à la réflexion.

➤ **ÉTAPE 5** : **Implantation des consignes** en fonction du degré d'opportunité et de faisabilité identifiés dans les étapes précédentes

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

RISQUES

- › Réticence des commerçants et élus des communes par rapport à la concurrence entre commerces physiques et commerce en ligne
- › Réticence des réseaux de livraison B2C à mutualiser des équipements avec des enseignes concurrentes et d'autres fonctions
- › Manque de prise en compte de la puissance publique sur l'organisation du maillage de points de livraison hors domicile guidé par la logique privée

SUCCÈS

- › Association étroite des réseaux de livraison B2C à l'étude pour instaurer une dynamique de coopération
- › Conception du dispositif en tenant compte réellement des attentes des commerçants et producteurs pour éviter le « fait accompli »
- › Articulation des échelles territoriales (enjeux logistique urbaine et besoins au niveau du SCoT)

INDICATEURS DE SUIVI

- › Nombre de consignes multi-activités implantées sur le territoire
- › Nombre de commerces et groupements de producteurs utilisateurs réguliers des consignes

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- › S2 2024 : production et transmission du questionnaire
- › S1 2025 : démarrage du sourcing des groupements de producteurs
- › S2 2025 : analyse des résultats et mobilisation des communes et opérateurs
- › 2026 : lancement de l'étude du maillage

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- › CAPB

SOURCES INSPIRANTES

- › Epicurien drive à Saint-Jean-de-Luz
- › Schéma directeur des points relais de Valence Romans Déplacements



action 7

INCITER à LA VALORISATION DES MATÉRIAUX DE CHANTIERS VIA LES MARCHÉS PUBLICS ET LA MISE à DISPOSITION DE FONCIER

PARTIES PRENANTES

ANIMATEUR / COORDINATEUR DE L'ACTION

- > CAPB

ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- > Services concernés des communes
- > Maîtrises d'ouvrages publiques, Département (Charte de recyclage des déchets)
- > Syndicat de gestion (Bil ta Garbi)
- > Association 3AR, Association IDRE
- > Entreprises de valorisation des déchets
- > Représentants des professionnels et entreprises intervenant sur le territoire, dans les secteurs du transport et du commerce de gros
- > Représentants des professionnels et entreprises de l'artisanat, du BTP
- > Collectif CADRESS
- > Assureurs (SMABTP)

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- > Mobilisation des agents de la CAPB et des services des communes pour la rédaction des cahiers des charges
- > Ressources de la collectivité et de ses partenaires pour réaliser la cartographie des chantiers et des sites de collecte

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

OBJECTIF DE L'ACTION

La **valorisation et le réemploi des déchets** sont présentés par les participants aux ateliers comme un enjeu clé actuel et des années à venir, incarné notamment par le principe de Responsabilité Elargie du Producteur (REP) et l'élargissement des filières concernées par celui-ci.

Parallèlement, les professionnels évoquent aussi une situation locale marquée par un **déficit en déchetteries**, puisqu'ils ne disposent pas toujours d'exutoires de proximité pour trier et déposer leurs déchets. Plusieurs interlocuteurs ont ainsi fait mention de pratiques les amenant à parcourir d'importantes distances pour se rendre dans le département des Landes.

Dans ce contexte, la présente action doit ainsi **permettre de travailler à la réutilisation des matériaux des chantiers** sous marchés publics, mais également d'œuvrer à **l'identification et au partage de nouveaux exutoires de collecte des déchets**, qu'ils s'agissent d'opportunités foncières à mobiliser ou de solutions en lien avec le secteur privé. Sont évoquées à cet égard les obligations imputables aux fournisseurs de matériaux (Loi Agec du 10 février 2020) qui concernent, par exemple, les enseignes de bricolage.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de répondre aux enjeux précédemment soulevés, la présente action doit en premier lieu s'attacher à poursuivre la **dynamique de sensibilisation** de l'écosystème sur l'intérêt de la valorisation des matériaux de chantier. Il s'agit ensuite de **cartographier et de caractériser les principaux chantiers** actuels et à venir, de même que **d'appréhender le maillage des points de collecte des déchets** et les opportunités permettant de consolider celui-ci (publiques ou privées). Il s'agit en outre d'identifier les leviers permettant d'inciter au développement de démarches de **valorisation dans la commande publique**, par exemple par le biais d'une notation incitative. Celle-ci pourrait également prendre en compte l'enjeu de circuits courts des matériaux.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **ÉTAPE 1** : Réaliser un **état de l'art des ressources** utiles sur le territoire afin de prendre appui sur les synergies déjà déployées, et en particulier : la toile BTP de l'AUDAP, les travaux de la CERC Nouvelle Aquitaine (benchmarks), les outils recensés par l'Odéys Nouvelle Aquitaine, etc.
- **ÉTAPE 2** : Produire et diffuser une **synthèse des leviers et des verrous potentiels** pour la valorisation et le réemploi des matériaux de chantiers, en examinant en particulier les possibilités en matière d'assurance
- **ÉTAPE 3** : **Identifier du foncier** pouvant être mis à disposition temporairement pour le stockage des matériaux de chantier valorisables (cf. action 5)
- **ÉTAPE 4** : Réaliser le **recensement et la cartographie des chantiers publics** à venir et prioriser ceux qui pourront faire l'objet d'une approche d'économie circulaire ambitieuse (par exemple en matière de réemploi ou de circuits courts).
- **ÉTAPE 5** : S'agissant des solutions d'accueil des déchets de chantier, **proposer une vision du maillage territorial** en lien avec l'offre publique et privée. A noter que cette étape peut être engagée dès le début de l'action et sans lien spécifique avec les étapes précédemment mentionnées.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

RISQUES

- Déficit d'opportunités foncières, à la fois en matière de stockage temporaire, mais également s'agissant de sites d'accueil de déchets pour les professionnels

SUCCÈS

- S'appuyer sur la démarche globale de recherche foncière pour la logistique (cf action 5)
- Prendre appui et capitaliser sur les initiatives déjà engagées au sein de l'écosystème (y compris s'agissant des exemples de consultation publique intégrant des critères environnementaux)
- S'assurer de la faisabilité/légitimité des clauses à intégrer au sein des cahiers des charges, en particulier du point de vue des potentiels candidats, et afin de ne pas rendre les procédures infructueuses
- Se rendre sur les chantiers le cas échéant, pour appréhender les modalités organisationnelles de gestion des flux et des matériaux (suivi physique des activités et de l'optimisation)

INDICATEURS DE SUIVI

- Volumes de matériaux de chantier ayant fait l'objet d'un réemploi
- Part des matériaux utilisés dans des chantiers publics inscrits dans une logique de circuits courts
- Nombre de chantiers sous marchés publics concernés par la mise en œuvre de clauses spécifiques
- Nombre de nouveaux exutoires de collecte de déchets identifiés pour consolider le maillage actuel

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- S2 2024 : synthèse des connaissances et cartographie des chantiers
- S1 2025 : maillage des sites d'accueil des déchets des professionnels
- S2 2025 : inscriptions de clauses spécifiques « économie circulaire » dans des marchés publics

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- SMPBA, voire échelle régionale

SOURCES INSPIRANTES

- Réflexions conduites par Bil Ta Garbi et 3AR pour la rédaction d'un clausier et d'un fascicule visant à faciliter l'usage des matériaux recyclés et le réemploi dans les projets de construction
- Patxa'ma, entreprise proposant un service de déconstruction et de réemploi
- Association EC3 dans la Creuse, proposant un réseau de plateformes mutualisées de proximité pour l'accueil des déchets



action 8

AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCÈS EN CENTRE-VILLE DES ARTISANS ET DES PROFESSIONNELS DES CHANTIERS ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARTIES PRENANTES

ANIMATEUR / COORDINATEUR DE L'ACTION

- > CAPB

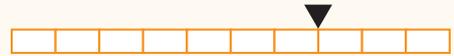
ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- > Communes (Police Municipale, services voirie et stationnement...)
- > Représentants des professionnels et entreprises de l'artisanat, du BTP

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- > Mobilisation des agents de la CAPB pour la coordination de la mise en œuvre de l'action et la mobilisation des différents partenaires (fédérations, communes, CMA...)
- > Mobilisation des services des communes pour l'instruction des demandes de macarons artisans
- > Développement de la plateforme de demande de permission de voirie

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

OBJECTIF DE L'ACTION

Les interventions techniques d'artisans sur l'espace public ou dans des bâtiments (chez les particuliers, les entreprises, administrations...) sont par nature imprévisibles mais induisent des flux de matériaux et un **besoin de stationnement** relativement long (en moyenne d'une demi-journée) au plus proche du lieu d'intervention. De même, les chantiers de plus grande envergure génèrent des flux réguliers et nécessitent le plus souvent une **mobilisation d'une partie de l'espace public**. D'après les professionnels du secteur, ces besoins sont parfois difficilement compatibles avec l'affluence observée dans les centres-villes du littoral pendant la saison estivale.

Ces fonctions, au même titre que les livraisons, sont parfois abordées au prisme des nuisances qu'elles occasionnent. Elles sont pourtant primordiales pour le fonctionnement du territoire.

Cette situation paradoxale met en lumière l'enjeu **d'une meilleure prise en compte des interventions techniques** et d'une plus grande **planification des chantiers urbains**, pour garantir des conditions d'exercice stables et confortables aux professionnels dans un contexte urbain contraint. Cette action est d'autant plus dimensionnante qu'elle s'inscrit dans le contexte du Plan de Rénovation énergétique des Bâtiments, impliquant à court et moyen terme une densification des travaux en centre-ville.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La **facilitation de la mobilité des artisans** dans les secteurs denses du territoire peut être appréhendée via deux angles principaux.

D'abord, il est nécessaire de fluidifier les procédures administratives et l'accès à l'information pour les professionnels. Les formalités nécessaires à la réservation d'un emplacement, différentes pour chaque commune, sont jugées lourdes et non adaptées à l'imprévisibilité des métiers en question. **Une plateforme numérique dédiée** aux demandes d'accès et de stationnement longue durée pourrait être proposée par l'agglomération aux communes. Les arrêtés réglementaires concernant les demandes d'occupation de l'espace public pourront être consultables, au même titre que toutes les réglementations de circulation et stationnement, sur la plateforme d'information géographique de l'agglomération (cf. actions 3 et 4).

Le second axe de travail concerne **le régime d'accès et de stationnement préférentiel** qui pourrait être mis en place en faveur des artisans dans les communes contraintes du littoral, à la fois pour les opérations de chargement et déchargement de marchandises et pour le stationnement longue durée.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

➤ **ÉTAPE 1 : Réunions de travail** entre les services techniques des communes du littoral sur les modalités de mise en commun des procédures d'instruction des demandes de permission de voirie, sous l'égide de la CAPB

➤ **ÉTAPE 2** : Mise en place de la **plateforme intercommunale de demande de permissions de voirie**. Communication en faveur de la plateforme et de la révision à venir des conditions d'accès et de stationnement sur certaines communes auprès des potentiels professionnels utilisateurs, en collaboration avec la CMA.

➤ **ÉTAPE 3** : Organisation par la CAPB, en présence des services des communes, d'un **atelier de consultation** avec les principales organisations représentatives de la filière et des entreprises volontaires. Le projet de mise en place d'une tarification et de modalités d'accès dérogatoires pourra être présenté, et les modalités détaillées travaillées avec les acteurs.

➤ **ÉTAPE 4** : Création d'un **macaron d'identification des véhicules professionnels** concernés en fonction du code APE de l'entreprise. Mise à disposition du macaron par les communes de domiciliation des entreprises (ou des communes d'intervention si non domiciliées sur la CAPB), après demande sur la nouvelle plateforme. **Délibérations communales** sur les zones concernées par l'autorisation d'accès temporaire pour le chargement / déchargement de matériaux et sur les barèmes de tarification applicables aux véhicules porteurs de macarons pour le stationnement.

➤ **ÉTAPE 5 : Mise en application des dérogations** d'accès courte durée aux zones réglementées pour le chargement / déchargement et des barèmes de tarification du stationnement (différenciés selon les communes).

➤ **ÉTAPE 6 : Communication** auprès des potentiels professionnels utilisateurs avec la CMA, et formation des agents de contrôle des communes concernées sur les réglementations.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

RISQUES

- Utilisation abusive des avantages offerts par le macaron (stationnement longue durée en zone réglementée, utilisation du véhicule professionnel à des fins personnelles...)
- Délimitation des zones concernées par le dispositif
- Hétérogénéité des besoins et des pratiques en fonction des différentes filières artisanales

SUCCÈS

- Appui sur la connaissance métiers et la capacité de mobilisation de la CMA et des Fédérations professionnelles
- Volontarisme des communes à faciliter la mobilité des artisans

INDICATEURS DE SUIVI

- Délais d'instruction d'une demande de permission de voirie
- Nombre de véhicules enregistrés comme détenteurs de macaron

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- S1 2025 : lancement de la réflexion avec les communes
- S2 2025 : lancement de la plateforme et concertation pour les modalités de mise en œuvre du macaron
- 2026 : délibérations des communes, édition des macarons et mise en application

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Communes du littoral

SOURCES INSPIRANTES

- Forfait artisan Brest'Park
- Solution mise en œuvre sur le plateau piétonnier de Biarritz
- Tarif préférentiel Ville de Tours, Ville de Dijon, Ville de Lyon (à venir)



action 9

DÉFINIR UNE STRATÉGIE TERRITORIALE D'ANIMATION D'UN RÉSEAU D'ACTEURS SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, EN LIEN AVEC LA LOGISTIQUE URBAINE

PARTIES PRENANTES

ANIMATEUR / COORDINATEUR DE L'ACTION

- > CAPB (Secrétariat général à la transition énergétique)

ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- > Communes
- > Acteurs institutionnels locaux : services déconcentrés de l'Etat (ADEME, DREAL, Région...)
- > Représentants des professionnels et, entreprises intervenant sur le territoire dans les secteurs du transport et du commerce de gros
- > Représentants des commerçants et commerces (proximité et grande distribution)
- > Représentants des professionnels et entreprises de l'artisanat, du BTP
- > Energéticiens et opérateurs de station
- > Constructeurs véhicules et concessionnaires, loueurs..
- > TE64

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- > Travail de mobilisation des parties prenantes et ressources humaines associées
- > Financement de prestations de conseil individualisées aux entreprises volontaires (le cas échéant)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

OBJECTIF DE L'ACTION

La réduction de l'**impact environnemental du transport de marchandises** en ville passe notamment par le recours à des véhicules faiblement émissifs, dont les coûts d'acquisition et les conditions d'exploitation demeurent à ce jour des contraintes fortes pour les professionnels, qu'ils soient en compte propre ou en compte d'autrui. Comprendre les contraintes spécifiques et les obstacles auxquels se heurtent ce type d'acteurs est indispensable pour imaginer une stratégie d'accompagnement à la transition énergétique des flottes. Cet enjeu s'avère d'autant plus prégnant que l'agglomération bayonnaise, zone de desserte pour bon nombre d'opérateurs du Pays Basque, doit faire l'objet dans les prochaines années d'une **Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m)**.

Ainsi, la présente action entend initier une réflexion spécifiquement ciblée sur la transition du parc de véhicules dédiés au transport de marchandises sur le territoire vers des énergies alternatives au diesel et à l'essence, et à faire émerger de nouvelles formes de mobilité.

DESCRIPTION DE L'ACTION

En tant que dynamique pour l'ensemble du Pays Basque, la ZFE-m de l'agglomération de Bayonne doit être considérée comme une opportunité, un vecteur d'accélération pour l'objectif de transition énergétique, y compris pour le transport de marchandises. Dans ce contexte, la présente action doit proposer un cadre pérenne de mobilisation de l'écosystème du transport de marchandises.

Une **instance** dédiée au sujet devra émerger à court terme pour être reconduite dans les mois à venir. Le sujet énergétique devra être appréhendé tant sur le plan de la demande, au regard des politiques de conversion de flottes dans lesquelles s'engagent les acteurs privés, que sur le plan de l'offre, avec le **dimensionnement d'un réseau d'infrastructures de charge et d'avitaillement** en énergies alternatives au diesel adapté au besoin.

Il sera ainsi nécessaire que la CAPB, porteuse d'une politique dédiée à la transition énergétique via le PCAET, s'engage à son échelle sur certains sujets pour guider les décisions des acteurs économiques et des communes.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

➤ **ÉTAPE 1** : Adopter une **stratégie** claire et détaillée sur les énergies privilégiées pour la CAPB, en cohérence avec l'objectif clé du PCAET visant la réduction en 2030 de 26 % des émissions de GES dues au poste transport. **Communiquer** auprès des acteurs économiques sur ce sujet, via notamment les fédérations professionnelles.

➤ **ÉTAPE 2** : Mobiliser les acteurs clés pour participer à un **groupe thématique de long terme sur la transition énergétique** de la logistique. L'organisation de cette instance doit pouvoir s'articuler avec les comités de suivi de la Charte et la démarche de concertation de la ZFE-m bayonnaise, tout en étant vouée à perdurer au-delà. Utilisation de cette instance pour **favoriser l'échange de bonnes pratiques** entre professionnels.

➤ **ÉTAPE 3** : **Décliner opérationnellement** les orientations issues du rapprochement en instance des objectifs de la collectivité et des besoins des opérateurs. Mobilisation des différents services compétents de la collectivité et intégration de ces orientations (ex : identification de potentielles stations multi-énergies à développer, mise en œuvre d'un service de livraison en mode doux mutualisé sur certaines filières...) dans des actions existantes au sein de la Charte ou dans d'autres politiques de la collectivité.

➤ **ÉTAPE 4** : **Accompagner** éventuellement de manière individualisée les professionnels à la transition énergétique (transporteurs, commerçants, artisans...) en proposant des prestations de conseil

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

RISQUES

- Focalisation des discussions sur le sujet de la ZFE-m de Bayonne et difficile lisibilité en raison des différentes démarches
- Manque de maturité technologique des véhicules existants sur le marché en fonction des filières.
- Incapacité financière pour certains acteurs à basculer vers de nouveaux véhicules.
- Renouvellement des flottes parfois décidé à un niveau national relevant d'une politique d'entreprise globale.

SUCCÈS

- Volonté des professionnels de s'engager dans une dynamique de transition énergétique, au regard des politiques RSE internes
- Déploiement d'infrastructures pour l'avitaillement en carburants alternatifs (GNV, électrique, hydrogène...)
- Orientations sans équivoque de la collectivité sur la stratégie défendue, avec une stratégie associée à la décarbonation de sa propre flotte
- S'appuyer sur la démarche globale de recherche foncière pour la logistique (cf action 5) en cas de projet de station multi énergies

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises inscrites dans l'instance dédiée et volontaires pour bénéficier du service de conseil
- Part des motorisations alternatives dans la flotte de véhicules utilitaires et poids lourds du territoire.
- Nombre de stations d'avitaillement à énergies alternatives en activité sur le territoire

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- 2025 : orientation politique définie par la CAPB en matière de choix énergétiques (cf action 4) et initialisation de l'instance

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- SMPBA

SOURCES INSPIRANTES

- Plusieurs métropoles ont mis en place des systèmes d'aides pour l'acquisition de véhicules (Grenoble, Lyon...)
- Réglementation dans le centre-ville de Montpellier favorisant les véhicules électriques de petite dimension
- Programme CEE Colis'Activ pour encourager le recours à la cyclogistique
- Outil zfe.green développé dans le cadre d'InterLUD pour améliorer la connaissance sur les dispositifs de ZFE-m
- Conclusions des travaux de la Task Force nationale dédiée à la transition énergétique du TRM

annexe 2

CONTRIBUTEURS à L'ÉLABORATION DE CETTE CHARTE

- AGENCE D'URBANISME ATLANTIQUE ET PYRENEES
- AMAZON LOGISTIQUE
- BIL TA GARBI
- BMV
- BONCOGEL'ADOUR
- CARREFOUR SUPPLY CHAIN
- CARRIERES LAFITTE
- CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE BAYONNE PAYS BASQUE
- CHAMBRE DES METIERS ET DE L'ARTISANAT 64
- COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS BASQUE
- COMMUNE D'ANGLET
- COMMUNE DE BAYONNE
- COMMUNE DE BIARRITZ
- COMMUNE DE CAMBO-LES-BAINS
- COMMUNE D'HASPARREN
- COMMUNE D'HENDAYE
- COMMUNE DE MAULEON-LICHARRE
- COMMUNE DE SAINT-JEAN-DE-LUZ
- COMMUNE DE SAINT-PALAIS
- COMMUNE DE SAINT-JEAN-PIED-DE-PORT
- COMMUNE D'URCUIT
- CONFEDERATION DE L'ARTISANAT ET DES PETITES ENTREPRISES DU BATIMENT ADOUR PYRENEES
- CONFEDERATION DE L'ARTISANAT ET DES PETITES ENTREPRISES DU BATIMENT DES LANDES
- CPME 64
- DURRUTY MATERIAUX
- FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS AQUITAINE
- FBTP 64
- FRAICHADOUR
- FRANCE BOISSONS
- GLS
- GRDF
- HEMENGO ERLEA
- HEPPNER

Le SMPBA souhaite remercier l'ensemble des participants à la concertation pour leur implication, leur apport d'expérience et leur contribution à l'élaboration d'un programme d'actions en faveur d'une logistique urbaine durable.

- > IAE UPPA
- > KUEHNE-NAGEL
- > LA COURSE
- > LARZABAL
- > LODIFRAIS
- > LOVEAC
- > MONOPRIX SAMADA
- > OCP REPARTITION
- > OLANO
- > ORANGERIE PRIMEURS
- > OT SAINT-JEAN-DE-LUZ
- > OTRE DES PAYS DE L'ADOUR
- > PAYS BASQUE AU COEUR
- > PIXTA BOISSONS
- > POMONA
- > PORT DE BAYONNE
- > RELAIS D'OR
- > SARRATIA
- > SO.BA.CA
- > SOBOMAR
- > TEREKA
- > TERREAZUR
- > TRANSGOURMET
- > TRANSPORTS DARRIEUSSECQ
- > TRANSPORTS DOMINIQUE SALLABERRY
- > TRANSPORTS GEZE
- > TRANSPORTS LATASTE
- > TRANSPORTS PEIXOTO ET FILS
- > TRANSPORTS TDS
- > UNICEM NOUVELLE AQUITAINE
- > UNION DES ENTREPRISES TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE
- > UMIH NOUVELLE AQUITAINE




**Pays
Basque
euskal
Herria**

SYNDICAT
DES MOBILITÉS
PAYS BASQUE-ADOUR

IPAR EUSKAL
HERRI-ATURRIKO
MUGIKORTASUNEN
SINDIKATUA

www.communaute-paysbasque.fr


Interface
Transport

InTerLUD+


ROZO

**LOGISTIC
LOW-CARBON**


**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**
Liberté
Égalité
Fraternité


Cerema
Centre National de Recherches et d'Essais de Sécurité