



# Projet de Charte Logistique Urbaine Durable

Mars 2024

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>2</b>
<b>1 LA MOBILITE DES MARCHANDISES SUR QUIMPER BRETAGNE OCCIDENTALE .....</b>	<b>4</b>
1.1 UN TERRITOIRE INSCRIT DANS DES ORGANISATIONS REGIONALES.....	4
1.2 LES CHIFFRES DE LA LOGISTIQUE URBAINE A QUIMPER.....	5
1.3 LES ENJEUX DE LA LOGISTIQUE URBAINE SUR LE TERRITOIRE.....	6
<b>2 UN TRAVAIL DE CO-CONSTRUCTION.....</b>	<b>8</b>
2.1 1,5 ANS DE TRAVAIL CONCERTÉ.....	8
2.2 37 CONTRIBUTEURS.....	9
<b>3 ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES.....</b>	<b>11</b>
3.1 PRINCIPES PARTAGES.....	11
3.2 ENGAGEMENTS RECIPROQUES.....	12
<b>4 LES ACTIONS EN FAVEUR D'UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE.....</b>	<b>13</b>
4.1 LES ACTIONS PRIORITAIRES .....	13
4.2 ACTIONS UTILES.....	14
<b>5 SUIVI, EVALUATION ET MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE .....</b>	<b>16</b>
<b>6 ANNEXES.....</b>	<b>17</b>
6.1 FICHES ACTIONS DETAILLEES .....	17

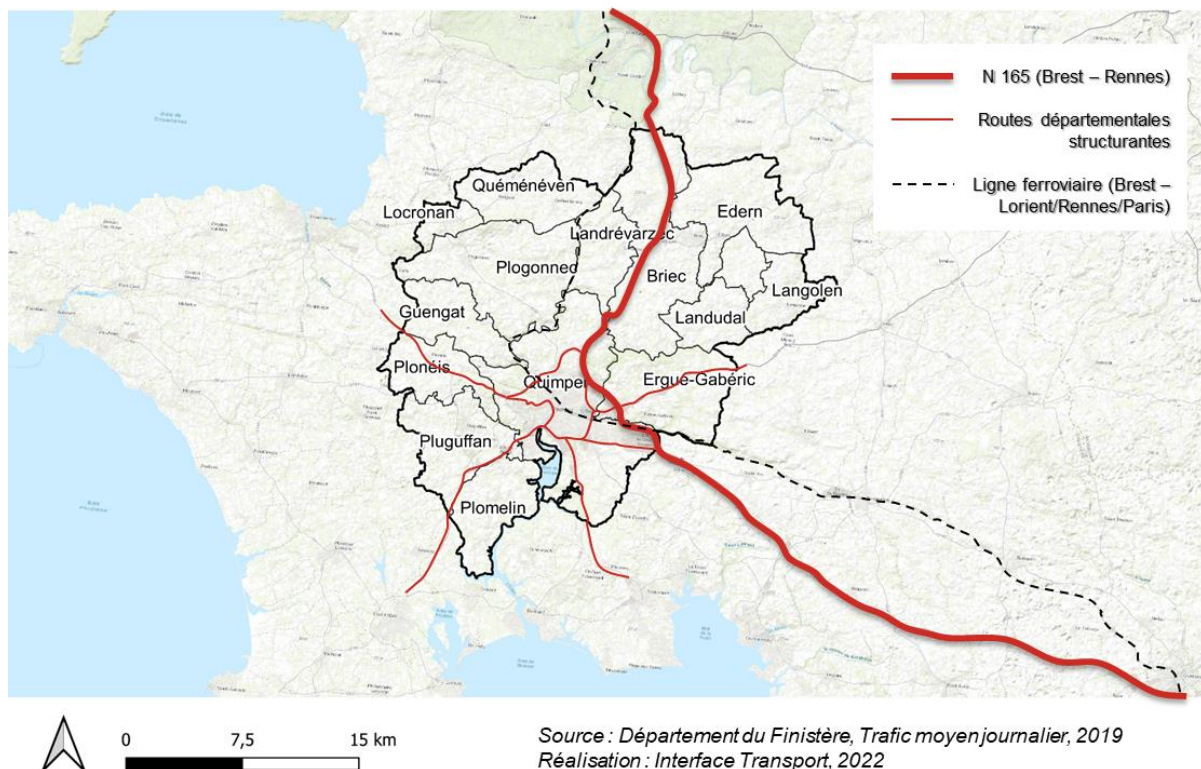


# 1 LA MOBILITE DES MARCHANDISES SUR QUIMPER BRETAGNE OCCIDENTALE

## 1.1 Un territoire inscrit dans des organisations régionales

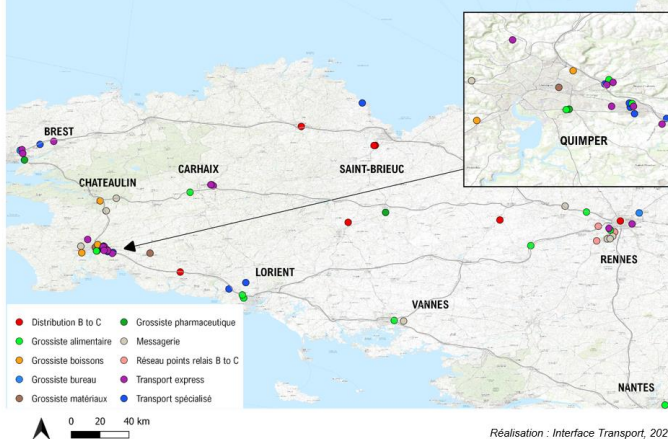
**La mobilité des marchandises** renvoie aux besoins d'approvisionnement des acteurs économiques et des habitants, générateurs de flux, sur un territoire. Elle renvoie aux fonctions d'approvisionnement (mais également d'enlèvement) des particuliers, commerces, bureaux, industrie mais aussi à l'artisanat et aux services, à l'administration ou encore à l'approvisionnement des chantiers. Elle implique de recourir à du transport (caractérisés par des flux, des modes de gestion et d'organisation, des modes de transport, de motorisations...) et des espaces logistiques (entrepôts, plateformes multimodales, aires de livraisons...).

Quimper Bretagne Occidentale (QBO) compte 100 620 habitants (INSEE, 2018) et s'étend sur 479,4 km<sup>2</sup> et 14 communes.



En matière de logistique, QBO accueille sur son territoire un échantillon varié des différents secteurs logistiques. Elle est desservie par des acteurs de transport pour compte d'autrui mais également de distribution B2C (grande distribution alimentaire), dont une partie opère depuis des **plateformes relativement éloignées**. Les plus gros transporteurs implantés sur le territoire de QBO sont majoritairement spécialisés dans la messagerie (expresse ou traditionnelle).

Implantations des principaux acteurs de transport desservant l'agglomération quimperoise  
L'implantation la plus proche de Quimper identifiée est représentée sur la carte, pour un panel d'acteurs nationaux et locaux



Les plateformes de plus de 5 000 m<sup>2</sup> de QBO sont concentrées sur Quimper, la plus grande surface occupée par des plateformes de ce type sur le Finistère étant à Brest.

Avec la région bretonne, QBO regroupe **la majorité des parcs poids lourds du Finistère**, ce qui laisse supposer une desserte du Finistère Sud depuis QBO. Cette organisation logistique souligne d'ailleurs l'importance d'un réseau routier performant pour relier l'agglomération quimperoise aux autres polarités bretonnes.

## 1.2 Les chiffres de la logistique urbaine à Quimper

58 140 mouvements de marchandises sont générés par les établissements économiques sur le territoire de QBO, auxquels s'ajoutent 12 555 achats avec livraisons, réalisés par les ménages vivant sur le territoire, soit **70 660 opérations de livraison ou d'expédition de marchandises chaque semaine** sur l'agglomération. Ces mouvements se concentrent majoritairement sur Quimper avec 73% de ceux générés par les établissements économiques pour seulement 18% de la superficie du territoire.

Ces chiffres couvrent l'ensemble des flux de marchandises à destination des établissements économiques (commerces, industries, bâtiments tertiaires) et des particuliers. Il est toutefois important de rappeler que la logistique urbaine intègre d'autres typologies de flux, soit notamment la **mobilité des artisans, les flux liés aux chantiers du BTP, la collecte des déchets, ou encore la distribution postale**. C'est pourquoi la présente Charte intègre également ces filières d'activité dans son approche à travers notamment la formalisation d'actions destinées à accompagner la mobilité de ces acteurs sur le territoire : il s'agit d'un enjeu fort qui est ressorti des travaux et échanges avec les professionnels. De fait, les centres-villes historiques de certaines communes, à l'image de Locronan et Quimper, ont des rues étroites avec des zones piétonnes et une fréquentation qui augmente fortement en saison estivale, autant de facteurs qui complexifient la logistique urbaine.

Quimper, capitale de la Cornouaille et dont la population s'élève à 62 985 habitants (INSEE 2020), regroupe à elle seule 70% des établissements économiques dont 52% relèvent du tertiaire de bureau, 27% de l'artisanat et des services et 14% du petit commerce. Parmi le petit commerce on trouve majoritairement la filière hôtellerie/restauration dont les mouvements de marchandises sont réguliers et volumineux. Quimper se caractérise par 3 poches d'intensité logistique, à savoir le centre-ville, la zone industrielle Hippodrome-Est (Usine Candia) et la zone d'activités du Petit Guélen. Le diagnostic et les enquêtes conduites dans le cadre de la présente Charte ont révélé peu de difficultés sur le centre-ville. Toutefois, certaines problématiques sont ressorties, liées à des conflits d'usages sur des points d'intensité logistique (autour des Halles, rue Kéréon et place Terre du Duc), notamment lors de la saison estivale (en raison de l'augmentation du flux de piétons, du stationnement de voitures particulières, ou de la présence de terrasses).

## 1.3 Les enjeux de la logistique urbaine sur le territoire

A l'issue des travaux de diagnostic sont ressortis **quatre enjeux structurants** qui ont servi de **ligne directrice dans la constitution de la présente Charte intercommunale de logistique urbaine durable** :

- **L'accueil des véhicules et du livreur sur espace public** : que ce soit sur voirie circulante ou dans les espaces piétonniers, cet enjeu renvoie aux infrastructures et règles qui permettent le meilleur déroulement des opérations d'approvisionnement et de ramasse sur le territoire, tant pour le livreur que pour les autres usagers.
- **La mise en œuvre d'outils et la mobilisation de fonciers au service d'innovations de logistique urbaine** : une très large majorité des flux de la logistique urbaine est réalisée par des moyens conventionnels routiers, sur un territoire qui pourrait pourtant se prêter à des organisations alternatives, potentiellement moins génératrices de conflits d'usage. La Charte aborde donc la question des moyens à déployer pour permettre l'émergence de telles solutions.
- **La nécessité de faciliter et améliorer le fonctionnement des chantiers en ville** : le travail mené en atelier a permis de porter une attention plus particulière au sujet des chantiers et de leurs approvisionnements dans des secteurs où les conditions d'accessibilité peuvent se révéler difficiles. Cela a mis en avant la nécessité d'une meilleure prise en compte de la logistique chantier dans les projets d'aménagement, dès la phase d'appel d'offre et d'une information renforcée sur les chantiers.
- **Le développement de solutions techniques de verdissement des flottes** : Les professionnels sont soucieux d'accompagner la démarche de transition écologique du territoire

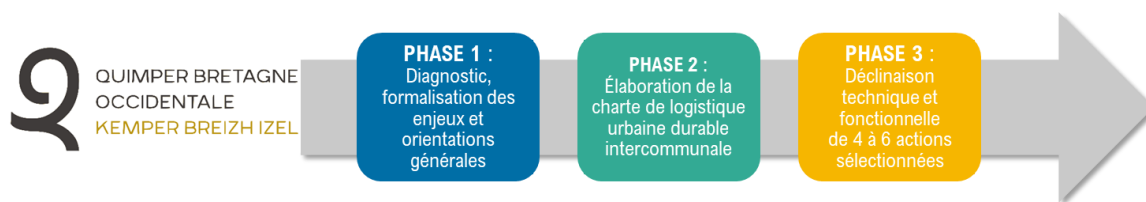
mais ont néanmoins besoin d'une vision claire sur les étapes à venir et le contenu réglementaire de celles-ci. En effet, plusieurs entreprises ont fait part d'un manque de visibilité et de lisibilité sur les réglementations et les technologies. Les mutations rapides dans ce domaine créent de l'incertitude chez les professionnels du transport et les freinent dans leurs investissements.

## 2 UN TRAVAIL DE CO-CONSTRUCTION

### 2.1 1,5 ans de travail concerté

La démarche Interlud, pilotée par le CEREMA et Logistic Low Carbon vise à sensibiliser et accompagner les collectivités à l'échelle de leur territoire sur les enjeux de logistiques urbaines, à réaliser une Charte en partenariat avec les acteurs du territoire et à élaborer une feuille de route avec le déploiement d'actions concrètes.

QBO a adhéré au programme CEE InTerLUD (interlud.green) afin de bénéficier d'une méthodologie et d'un cadre de réflexion robuste et utilisé sur d'autres territoires, pour élaborer cette Charte. QBO s'est fait accompagner par le bureau d'études Interface Transport pour faire une partie de ce travail, selon la séquence illustrée ci-après.



Le diagnostic réalisé s'est notamment appuyé sur :

- des analyses de bases de données,
- des temps d'observation et de retours d'expérience sur le terrain (réalisé courant janvier 2022), incluant des échanges avec des livreurs et des commerçants,
- un audit des aires de livraison dans le centre de Quimper notamment,
- un relevé de la signalisation Poids Lourds,
- l'analyse des réglementations en vigueur,
- des entretiens avec des acteurs de la distribution urbaines du territoire de QBO.

Ce travail s'est poursuivi par trois ateliers de concertation, entre septembre 2022 et mai 2023, réunissant de nombreux acteurs du territoire (collectivités, fédérations de professionnels, transporteurs, grossistes, artisans, etc.). La première session visait à présenter le diagnostic et à mener un premier travail en sous-groupes sur 4 thématiques mises en exergue par le diagnostic, la 2<sup>nd</sup>e session visait à approfondir le travail sur chacun des axes qui avaient pu ressortir lors du 1<sup>er</sup> atelier et à en dégager des pistes d'actions. Les échanges ont d'ailleurs conduit à une restructuration des thématiques.



A l'issue des travaux des 2 premiers ateliers, des propositions d'actions ont émergé et ont été présentées tant aux élus de QBO qu'aux acteurs économiques lors du troisième atelier. Les élus comme les professionnels se sont positionnés sur les actions à inscrire en priorité dans la Charte, et le recoupement de ces retours a permis d'aboutir à la formalisation des 9 actions retenues et détaillées dans le présent document.

## 2.2 37 contributeurs

QBO 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.

- ADEME
- Atelier du STAFF / CAPEB / Chambre des Métiers
- BEDEO TECH
- Brest Métropole
- Bretagne Supply Chain
- CAPEB 29
- Carsat Bretagne
- Chambre des Métiers et de l'Artisanat
- Chambre Régionale d'Agriculture Bretagne
- Cidrerie Manoir du Kinkiz
- CMA Bretagne
- Colas
- Cozigou
- DPD
- EcoCo2
- Efficient Hydrogen Motors
- E-Picking
- Fédération du BTP
- FFB Bretagne
- FFB Finistère
- FNTR
- FRTP
- Gautier Fret Solutions
- Geodis
- Geodis D&E
- GRDF

- Groupe La Poste
- GSE Group
- Les coursiers brestois
- Lorient Agglomération
- Medef 29
- Queguiner Transport
- Passion Froid -Groupe POMONA
- Pierre Poupon
- STEF Transport Quimper
- TLF
- Ville de Quimper

## 3 ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES

Les signataires de la Charte pilotée par Quimper Bretagne Occidentale s'engagent à travers leur signature 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 permettant une logistique plus performante et intégrant les enjeux environnementaux qui en découlent.

### 3.1 Principes partagés

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.

## 3.2 Engagements réciproques

En tant que coordinateur de la Charte et de sa mise en œuvre concrète sur le territoire, QBO et les communes s'engagent à **intégrer les besoins en matière de logistique urbaine dans les différentes politiques publiques** qu'ils mettent en œuvre.

QBO s'engage à animer la Charte par le biais d'un groupe de travail dédié qui permettra d'associer l'ensemble des parties prenantes à la mise en œuvre et au suivi des actions sur le territoire.

QBO s'engage à tenir à jour et à partager un **état d'avancement** de la mise en œuvre de la Charte ainsi qu'un **bilan des actions entreprises**.

Les membres signataires s'engagent à **accompagner QBO**, dans la mesure de leurs moyens, dans la mise en œuvre des actions de la présente Charte. Ils s'engagent notamment à respecter et utiliser les aménagements qui pourront être créés mais aussi à se **positionner comme pilotes** des démarches initiées par QBO sur certaines zones du territoire.

Les signataires s'engagent également à contribuer activement aux **échanges réguliers entre QBO et ses partenaires publics et privés** pour partager l'avancement des travaux.

Enfin, les signataires s'engagent à se coordonner pour **informer et sensibiliser l'ensemble de l'écosystème** logistique sur les enjeux de la transition énergétique et les possibilités de recourir à des véhicules faiblement émissifs ou à de nouvelles pratiques vertueuses de déplacements professionnels.

# 4 LES ACTIONS EN FAVEUR D'UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

## 4.1 Les actions prioritaires

Le croisement des positions de la collectivité d'une part, et des professionnels d'autre part, a permis d'aboutir à une liste de **9 actions prioritaires** :

- **Créer des zones d'accueil pour plusieurs véhicules en simultanément aux abords de l'aire piétonne**

La piétonisation du cœur de ville de Quimper et l'afflux de piétons en période estivale contraignent les livraisons et le travail des livreurs et peuvent créer des situations de conflits d'usages. En créant des aires, la collectivité vise à apaiser son centre-ville et améliorer les conditions de travail des livreurs en leur évitant les zones encombrées, sources de stress.

- **Organiser les modalités de livraisons pour certains destinataires**

Les membres poursuivront le travail partenarial engagé à travers de l'élaboration de cette Charte en axant leurs échanges sur les conditions de livraison de certains établissements à enjeux. L'objectif sera de répondre au mieux aux contraintes des livreurs et des destinataires en élaborant, le cas échéant, des protocoles tripartites.

- **Identification de réserves foncières exploitables pour la cyclo-logistique**

La cyclo-logistique est déjà présente sur le territoire de QBO. Il s'agit donc dans un premier temps d'accompagner l'expérimentation du Groupe La Poste pour en étudier sa reproductibilité. Puis, en fonction des résultats obtenus, l'enjeu sera de proposer une méthode de recherche de surfaces potentiellement mobilisables pour dupliquer le modèle.

- **Créer un ou des points d'apport et de dispatch des marchandises pour les commerçants du centre-ville**

La mise en place d'un dispositif de conciergeries au service des commerçants doit contribuer à l'apaisement du cœur de ville. Ce dispositif est également un moyen d'optimiser les tournées en rationalisant le nombre de points à livrer, en évitant d'entrer dans la zone tendue, en choisissant les horaires de livraison (sans la contrainte du destinataire). Ces points d'apport doivent aussi être un levier pour sensibiliser les commerçants aux modalités d'approvisionnement.

- **Centraliser et rendre visible l'ensemble des informations sur les conditions d'accès à la ville (dans le cadre de chantiers)**

Si la collectivité a déjà mis en place tout un dispositif d'informations relatif aux chantiers, il ressort des échanges la nécessité d'améliorer la diffusion de l'information. Un groupe restreint doit ainsi travailler à améliorer cette communication entre tous les acteurs pour faciliter le travail de tous.

- **Réaliser un diagnostic du maillage existant et cible d'aires de livraisons**

QBO et les communes volontaires s'engagent à mener un travail sur le maillage et la mise aux normes des aires de livraison en fonction des besoins constatés sur le territoire en adoptant des principes d'aménagement ergonomiques et correspondant aux dimensions des véhicules les utilisant et autorisés à circuler dans les communes concernées.

Les collectivités s'engagent à aménager l'environnement des aires de livraison de façon à faciliter le cheminement du livreur jusqu'au destinataire.

- **Elaborer un pacte « bon déroulement des livraisons »**

Les membres s'engagent à inscrire au sein d'un document unique et partagé les conditions optimales de livraison afin d'encadrer leur organisation et leurs pratiques et faciliter ainsi le travail des livreurs tout en améliorant leurs conditions de travail.

- **Prévoir des espaces de stockage et zones tampons sur l'emprise des chantiers dans les marchés publics**

Les chantiers du bâtiment sont générateurs de flux conséquents et qui peuvent durer dans le temps. En cœur de ville, la cohabitation entre les entreprises intervenant sur le chantier, les commerçants, les riverains et les piétons peut se révéler complexes et l'occupation de l'espace public rapidement ingérable. La prise en compte d'espaces de stockage des matériaux dès la phase appel d'offre doit permettre de faciliter le déroulement du chantier mais aussi assurer une meilleure acceptation par l'environnement proche.

- **Accompagner les entreprises sur la connaissance des solutions et aides existantes**

La transition énergétique s'accélère, poussées par les institutions européennes et étatiques. Les réglementations, nationales et locales, et les technologies évoluent rapidement alors que les entreprises investissent pour des durées de 5 à 10 ans. L'enjeu est donc de donner aux entreprises du territoire une information à jour et facilement accessible pour les accompagner au mieux dans leurs choix d'investissement.

## 4.2 Actions utiles

Les travaux menés au cours des ateliers a permis de faire émerger de nombreuses autres pistes d'actions que les 9 citées précédemment. Bien que celles-ci n'aient pas été retenues comme à mettre

en œuvre prioritairement, elles sont reprises ici pour nourrir les réflexions de moyen et long terme que pourront avoir QBO et ses partenaires dans le cadre du déploiement d'une logistique urbaine durable sur le territoire.

1. Anticiper les aménagements futurs pour s'assurer de leur **bonne desserte « marchandises »** en travaillant avec le monde professionnel.
2. Inciter les destinataires à **mutualiser leurs commandes** pour réduire les flux de transport.
3. Traiter **l'éclairage nocturne pour les livraisons** de nuit afin d'améliorer la sécurité des livreurs.
4. Améliorer le **système d'autorisations de stationnement pour les chantiers**, notamment pour les chantiers de rénovation.
5. Etudier la possibilité d'utiliser un **marquage ou une signalisation** permettant "d'officialiser" la présence des livreurs sur espace public (notamment aire piétonne).
6. Penser les espaces publics afin qu'ils soient modulables pour permettre **l'accès temporaire des gros véhicules** (en cas de chantier).
7. **Etendre le fonctionnement de la solution Ouestgo** (dédiée au covoiturage des particuliers) à la mobilité des marchandises.
8. **Créer un groupe de travail** sur l'identification des zones géographiques les plus pertinentes pour l'installation de stations d'avitaillement en énergies alternatives au diesel, et sur l'évaluation des consommations énergétiques associées.
9. **Autorisation de stationnement qui soit au plus proche du chantier**, en particulier en centre-ville, y compris en zone piétonne.
10. Autorisation d'un **balisage temporaire de la zone de chantier** : pour déposer son matériel (par exemple avant d'échafauder), avoir un moyen de signalisation temporaire.
11. Préparation amont, **généralisation de l'outil CARSAT DHOL** : document harmonisé d'organisation des livraisons, R476, il reprend les caractéristiques du chantier, des conseils sur les accès, numéro de téléphone interlocuteur, document utilisé par les coordinateurs SPS (Sécurité et protection de la santé).
12. **Améliorer les règlements de voirie qui permettent de réutiliser les matériaux sur place** (déblais et remblais).

## 5 SUIVI, EVALUATION ET MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE

Quimper Bretagne Occidentale est en charge du suivi de la Charte. Un **processus d'évaluation** sera mis en place en interne pour mesurer 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.



## **6 ANNEXES**

### **6.1 Fiches actions détaillées**