



QUIMPER BRETAGNE  
OCCIDENTALE  
KEMPER BREIZH IZEL

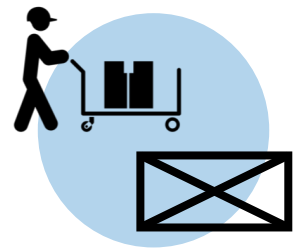
# Plan d'action en faveur d'une logistique urbaine durable



InTerLUD

Agir pour une logistique urbaine durable

# Plan d'action en faveur d'une **logistique urbaine durable**



## AXE 1

### ACCUEIL DU VÉHICULE ET DU LIVREUR DANS L'ESPACE PUBLIC

**ACTION 1** - Créer des zones d'accueil pour plusieurs véhicules en simultanément aux abords de l'aire piétonne

**ACTION 2** - Réaliser un diagnostic du maillage existant et cible d'aires de livraisons

**ACTION 3** - Elaborer un pacte « bon déroulement des livraisons »

**ACTION 4** - Organiser les modalités de livraisons pour certains destinataires



## AXE 2

### OUTILS ET FONCIER AU SERVICE D'INNOVATIONS DE LOGISTIQUE URBAINE

**ACTION 5** - Identifier des réserves foncières exploitables pour la cyclo-logistique

**ACTION 6** - Créer un ou des points d'apport et de dispatch des marchandises pour les commerçants du centre-ville



## AXE 3

### FACILITER ET AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DES CHANTIERS EN VILLE

**ACTION 7** - Prévoir des espaces de stockage et zones tampons sur l'emprise des chantiers dans les marchés publics

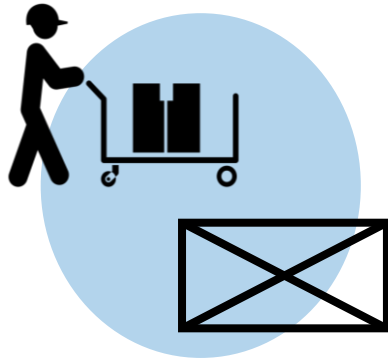
**ACTION 8** - Centraliser et rendre visible l'ensemble des informations sur les conditions d'accès à la ville

## AXE 4

### SOLUTIONS TECHNIQUES DE VERDISSEMENT DES FLOTTES

**ACTION 9** – Accompagner les entreprises sur la connaissance des solutions et aides existantes





## AXE 1

# Accueil du véhicule et du livreur dans l'espace public

**ACTION 1** - Créer des zones d'accueil pour plusieurs véhicules en simultané aux abords de l'aire piétonne

**ACTION 2** - Réaliser un diagnostic du maillage existant et cible d'aires de livraisons

**ACTION 3** - Elaborer un pacte « bon déroulement des livraisons »

**ACTION 4** - Organiser les modalités de livraisons pour certains destinataires



## ACTION 1

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

### PARTIES PRENANTES

#### Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ QBO
- ▶ Ville de Quimper

#### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Transporteurs
- ▶ Commerçants
- ▶ Représentants des professionnels

### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Etude quantitative et qualitative des flux pour estimer les besoins
- ▶ Etude foncière pour identifier les zones propices à cet aménagement
- ▶ Aménagement voirie ou espace public (quelques milliers d'euro selon l'ampleur de l'aménagement)
- ▶ Coût humain pour la gestion du dispositif

### OBJECTIF DE L'ACTION

La ville de Quimper se caractérise par une zone piétonne en centre-ville, lieu d'une forte densité de commerces et de restaurants et dont la fréquentation, l'activité économique et donc l'activité logistique augmentent lors de la saison estivale. Le diagnostic a montré que la Rue Kereon et la Place Saint-François sont deux secteurs d'intensité logistique particuliers.

La cohabitation entre flux piétons, terrasses, navette QUB City et activités logistiques peut s'y révéler complexe, notamment en période estivale, et être source de stress pour les livreurs et de nuisances pour les usagers de l'espace public. Le pic des livraisons sur le centre-ville se situe d'ailleurs en deuxième partie de matinée et plus particulièrement entre 10h et 11h30 (heure limite pour les livraisons en zone piétonne).

Afin de faciliter les livraisons pour les livreurs et réduire les flux de véhicules de livraison dans la zone piétonne, l'action vise à créer des zones d'accueil de véhicules, également appelées « Points d'Accueil de Véhicules » (PAV). Il s'agit de mettre à disposition des livreurs plusieurs places réservées pour faciliter les livraisons à l'échelle d'un quartier. Les derniers mètres se font alors à pied ou grâce à des véhicules plus adaptés aux zones piétonnes type vélo-cargos : cette action contribue à l'apaisement des secteurs concernées en réduisant le nombre de véhicules de livraison y circulant. Cette solution interviendra en complément des modalités existantes pour l'accès au centre-ville.

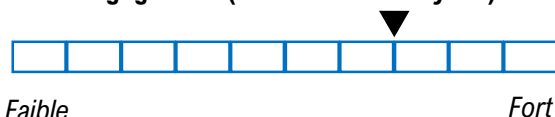
### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action vise à proposer une solution à une partie des livreurs afin d'être au plus proche de leur secteur de livraison, tout en évitant les contraintes et difficultés d'accès (occupation de l'espace public, étroitesse des rues, flux piétons...).

Il s'agit d'aménager des zones de stationnement courte durée, dimensionnées pour plusieurs véhicules en simultanément, au plus près de la zone piétonne du centre-ville de Quimper, et destinées aux véhicules de livraison l'approvisionnant. Ce dispositif peut entrer en complémentarité avec le service envisagé par l'action 6.

Les disponibilités foncières étant rares, d'autres usages, en dehors des horaires de livraison, peuvent être imaginés sur ces zones d'accueil de véhicules de livraison afin d'optimiser leur utilisation.

#### Niveau d'engagement (ressources et moyens)



## INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Taux d'occupation des zones d'accueil de véhicules
- ▶ Nombre de véhicules circulant dans la zone piétonne avant et après la mise en œuvre des PAV

## HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2024 : réalisation des études par la collectivité
- ▶ 2025 : mise en œuvre

## PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Abords de la zone piétonne de Quimper

## SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Paris – Rue de Rennes
- ▶ Bordeaux
- ▶ Angers

## ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : Affiner l'analyse quantitative et qualitative des flux de véhicules livrant le centre-ville pour dimensionner les zones et localiser les besoins
- ▶ **Étape 2** : Réaliser une étude foncière : recherche d'espaces disponibles ou pouvant être mutualisés pour accueillir du stationnement courte durée. Les espaces doivent être dimensionnés pour accueillir plusieurs véhicules de livraisons (dimension des véhicules et giration), facilement accessibles depuis le réseau routier (en amont et derniers mètres) et au plus près de la zone à livrer. Cette phase doit également permettre d'identifier les potentiels aménagements à prévoir pour faciliter la livraison jusqu'au cœur de la zone (cheminements piétons)
- ▶ **Étape 3** : Statuer sur le régime éventuel de mutualisation d'usages (stationnement de véhicules particuliers, etc.) afin d'optimiser l'occupation des zones selon les périodes de la journée
- ▶ **Étape 4** : Définir le modèle juridique et financier (stationnement payant ? Gestion publique ? ), en fonction de l'implantation ou non sur le Domaine Public
- ▶ **Étape 5** : Faire connaître et signaler les zones de stationnement auprès des entreprises, transporteurs mais aussi commerçants pour toucher tous les maillons de la chaîne

## FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

### Risques

- ▶ Zones d'accueil de livraison sous-utilisées si elles sont mal positionnées ou mal dimensionnées
- ▶ Gestion non adéquate de la mutualisation entre les différents usages / Ou coût du contrôle et de la gestion des espaces

### Succès

- ▶ Implication des transporteurs et livreurs dans l'utilisation du dispositif, intérêt pour eux à apaiser leurs conditions de travail
- ▶ Meilleure acceptabilité de la logistique y compris dans le centre : un cœur de ville apaisé avec une réduction significative du nombre de véhicules de livraison





## ACTION 2

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

### PARTIES PRENANTES

#### Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ QBO
- ▶ Ville de Quimper

#### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Communes volontaires (élus et services techniques)
- ▶ Représentants des professionnels et entreprises intervenant sur le territoire, dans les secteurs du transport, du commerce de gros, commerce, artisans et BTP
- ▶ Associations de commerçants des communes et commerçants aux contraintes spécifiques
- ▶ Représentants et acteurs de la filière cafés/hôtellerie/restauration

### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ 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 existant)

### OBJECTIF DE L'ACTION

L'aire de livraison est un outil logistique permettant les opérations de chargement et déchargement au plus près des établissements économiques (commerces notamment), administratifs et des particuliers. Son dimensionnement et son positionnement sont fondamentaux pour qu'elle réponde aux besoins des livreurs et que le service rendu au destinataire soit optimum.

Le diagnostic a mis en exergue que les conditions de livraison sur Quimper sont plutôt bonnes, malgré certaines carences dans le maillage d'aires de livraison : la majorité des aires ne sont pas ergonomiques (longueur et accessibilité/manutention) et certaines zones d'intensité logistique ne sont pas pourvues (quais de l'Odet, autour de la Gare, Place de Locronan). A cela s'ajoute la saison estivale qui implique une congestion du cœur de ville et complexifie les opérations de livraison.

Cette action vise donc à connaître précisément le maillage des aires de livraisons existantes et leur aménagement, de mettre à jour les localisations au regard des projets à venir (ex : nouvelles Halles de Quimper), d'appliquer des principes d'aménagement codifiés (partage des aires dans le temps) et répondant aux besoins des livreurs.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action vise, dans un premier temps, à connaître précisément l'offre d'aires de livraison sur le territoire. Au-delà de la localisation, il s'agit d'échanger avec les opérateurs de transport et les commerçants afin qu'ils fassent remonter les contraintes rencontrées sur le terrain dont le maillage cible devra tenir compte. Les projets d'aménagement à venir sont également à intégrer à l'analyse, ainsi que la typologie de commerces implantés à l'échelle d'une section de rue. Un maillage adapté doit en effet être développé à proximité immédiate des commerces générant des livraisons de marchandises contraignantes (ex : boissons, palettes...). Par ailleurs, pour accompagner la montée en puissance des livraisons à domicile, le maillage devra aussi tenir compte du niveau de densité résidentielle d'un secteur pour permettre aux opérateurs de stationner pour desservir plusieurs particuliers.

Le positionnement sur les linéaires de stationnement et les aménagements de voirie à proximité des aires sont des éléments indissociables de l'ergonomie des aires : en dépendent notamment la capacité des véhicules à pouvoir les utiliser. A ce titre, le guide technique publié par le Cerema, qui propose des principes d'aménagement des aires de livraison, peut être exploité comme référentiel.

#### Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort



## INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre d'aires de livraison réaménagées ou créées
- ▶ Taux d'occupation des aires de livraison
- ▶ Taux d'aires conformes à la réglementation / taux d'aires ergonomiques

## HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ S1 2024 : Phase de diagnostic et d'élaboration des propositions
- ▶ S2 2024 : Echanges sur l'état existant et la proposition de maillage
- ▶ Fin 2024 : Validation du nouveau schéma
- ▶ S2 2025 : Réalisation des aménagements

## PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ QBO

## SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Schéma des aires de livraison de Valence Romans Déplacement
- ▶ Guide du CEREMA « aménagement des aires de livraison » 2009

## ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : Compléter et mettre à jour l'état des lieux existant des aires de livraison sur la base des données transmises par les communes et d'un audit exhaustif de ces aires. Un questionnaire destiné aux professionnels du transport intervenant sur le territoire, ainsi qu'aux commerçants des communes volontaires, pourra être administré afin de faire remonter les problématiques rencontrées en matière de stationnement. Les questionnaires doivent permettre d'identifier plus finement les zones de livraison « sauvages » ainsi que les aires méritant d'être réaménagées pour faciliter leur utilisation.
- ▶ **Étape 2** : Etat des lieux des projets d'aménagement à venir et analyse théorique des besoins en stationnement.
- ▶ **Étape 3** : Etablir un modèle « type » aménagement des aires (dimensionnement, abaissement de trottoir de proximité, etc.), tout en tenant compte de l'environnement urbain.
- ▶ **Étape 4** : Sur la base des documents élaborés en étape 1 et 2, temps d'échanges avec les services techniques de chaque commune pour mener un travail sur plan de redéfinition du maillage des aires de livraison.
- ▶ **Étape 5** : Synthèse des évolutions envisagées et transmission aux communes pour délibération et prise d'arrêtés municipaux.
- ▶ **Étape 6** : Réalisation des aménagements par les communes et intégration des données liées aux maillages communaux dans le système d'information géographique de l'agglomération (à but d'information pour les opérateurs)

## FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

### Risques

- ▶ Impact sur le stock de places de stationnement disponibles
- ▶ Manque de foncier pour déployer le programme
- ▶ Délais de mise en œuvre des travaux sur voirie
- ▶ Permanence des comportements de double file des opérateurs si le réseau d'aires reste insuffisant, ou occupé par des usagers illégitimes

### Succès

- ▶ Implications des professionnels de transports et livreurs et des commerçants pour disposer d'une vision concrète et localisées des problématiques
- ▶ Implication des élus des communes et intégration des aménagements dans la politique globale de requalification de certains secteurs.
- ▶ Adéquation améliorée des aires aux besoins des livreurs
- ▶ Sensibilisation et information autour de nouveaux dispositifs aux usagers et aux forces de contrôle (ASVP et PM)
- ▶ Evaluation et actualisation en interne (ex : tous les ans) des aménagements réalisés, notamment à mesure de l'évolution du tissu commercial



## ACTION 3

### Elaborer un pacte « bon déroulement des livraisons »

#### PARTIES PRENANTES

##### Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ QBO, fédérations

##### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ QBO
- ▶ Carsat
- ▶ Entreprises de transport, livreurs
- ▶ Artisans
- ▶ Commerçants/destinataires
- ▶ Riverains

#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Coordination du processus d'élaboration du document par les services de QBO

#### OBJECTIF DE L'ACTION

Le bon déroulement de la livraison doit s'apprécier sur l'ensemble du process, du respect du Code de la Route et des autres usagers, jusqu'à la destination finale de la marchandise, incluant parfois le cheminement à l'intérieur même des locaux du destinataire (ex : livraisons de boissons aux cafés, hôtels et restaurants).

L'action vise donc à établir un cadre sur la manière dont doivent se dérouler les livraisons, et dans lequel les entreprises, commerçants et les collectivités peuvent s'engager, de manière volontaire, pour assurer sa mise en œuvre. Ce cadre doit donner les conditions nécessaires au bon déroulement des livraisons, offrant des conditions de travail et de sécurité optimum pour les livreurs, les destinataires et les usagers de l'espace public.

L'action porte des enjeux larges d'apaisement de l'espace public, de sécurité routière, de santé au travail, mais également de soutien au bon déroulement de l'activité économique.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action vise à établir un cadre partenarial pour assurer aux acteurs de la livraison les meilleures conditions possibles pour assurer leur travail en toute sécurité et en limitant les externalités négatives.

Ce Pacte, conclu sur la base du volontariat, incitera tous les acteurs à faire évoluer leur pratique de manière à assurer le bon déroulement des livraisons et de la circulation des véhicules : il sera susceptible de rappeler les règles du Code de la Route, mais aussi de donner des éléments d'éclairage aux parties prenantes sur les conditions d'exercice de leur (parfois méconnues) des différents acteurs de la chaîne, à commencer par les livreurs.

Une fois élaborées, il s'agit de mettre en œuvre les actions et aménagements qui auraient été identifiés comme nécessaires pour améliorer les livraisons.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort



## INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Accidentologie chez les livreurs

## HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2024-2025

## PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ QBO

## SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Convention entre la FNTR et l'Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail (ANACT) sur les QVCT
- ▶ Travaux de la CARSAT dans le cadre du plan régional « Livraison plus sûre 2024-2027 »

## ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : Recenser les acteurs souhaitant s'investir dans l'élaboration d'un pacte. Un groupe de travail pourra être constitué, représentatif de toutes les filières concernées : commerçants, transporteurs, livreurs, grossistes...
- ▶ **Étape 2** : Recenser les démarches similaires pouvant inspirer les travaux du groupe de travail constitué et prévoir des entretiens le cas échéant
- ▶ **Étape 3** : Mise en place de jeux de rôle (commerçant accompagnant un livreur ou inversement), collectivité accompagnant un livreur, etc. pour identifier les points durs et rendre visibles les enjeux propres à chaque métier
- ▶ **Étape 4** : Elaborer le pacte sur la base des étapes précédentes
- ▶ **Étape 5** : communiquer sur le pacte et ouvrir sa signature à d'autres acteurs souhaitant intégrer la démarche
- ▶ **Étape 6** : Mise en œuvre du pacte

## FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

### Risques

- ▶ Difficulté à maintenir sur la durée le niveau de mobilisation initial des participants à la démarche
- ▶ Non-respect des dispositions du Pacte qui n'a pas de valeur coercitive
- ▶ Difficulté à impliquer les particuliers (riverains, automobilistes, cyclistes) alors qu'ils sont concernés

### Succès

- ▶ Intérêt des différentes parties (améliorations attendues des conditions de vie au travail pour les livreurs, des délais de livraison pour les destinataires, des conditions d'usage de la voirie publique pour tous ses usagers, et singulièrement de la cohabitation flux piétons et des flux de marchandises)
- ▶ Communication large auprès du grand public sur une démarche innovante en France"



## ACTION 4

### Organiser les modalités de livraisons pour certains destinataires

#### PARTIES PRENANTES

##### Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Quimper Bretagne Occidentale
- ▶ Communes

##### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Transporteurs
- ▶ Grossistes
- ▶ Commerçants
- ▶ Représentants des professionnels
- ▶ Carsat
- ▶ Riverains

#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Moyens humains de la collectivité pour initier la mise en relation

#### OBJECTIF DE L'ACTION

La concertation menée dans le cadre de cette démarche Interlud a démontré le dynamisme des acteurs du territoire et leur souhait de travailler collectivement pour apporter des réponses adaptées aux problématiques rencontrées quotidiennement en matière de mobilités de marchandises. De plus, comme cela a été soulevé dans les travaux en ateliers, l'implication des destinataires de la marchandise, commerçants en particulier, est indispensable pour avoir une lecture complète de la chaîne.

En identifiant les destinataires de flux présentant des contraintes spécifiques (volumes importants, conditions d'accès complexes, nuisances générées, horaires particuliers...), l'objectif est de pouvoir travailler en partenariat avec ces acteurs, ainsi que leurs prestataires de transport et fournisseurs, pour imaginer des protocoles de desserte adaptés, quitte à ce qu'ils dérogent au cadre général en contrepartie de conditions de livraison plus favorables pour tous.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Les destinataires concernés par ce cadre spécifique pourront être sollicités par les services de la collectivité sur la base d'observations et de remontées liées aux nuisances générées par leurs approvisionnements. De même, les destinataires (notamment commerçants) ou prestataires de transport pourront volontairement solliciter la collectivité pour co-construire un dispositif spécifique (aménagement, dérogation réglementaire...) en réponse à des problématiques rencontrées au quotidien.

Sur la base des retours collectés lors du diagnostic, les solutions envisagées pourront par exemple être en lien avec les points suivants :

- Installation des terrasses et horaires de livraisons
- Capacité des commerçants à réceptionner leurs livraisons en dehors de leurs horaires d'ouverture
- Outils pouvant être mis en œuvre pour permettre une livraison en l'absence du destinataire (remise de clefs, ...)
- Intérêt pour une livraison sur un autre lieu que le commerce lui-même et conditions de transfert de la marchandise de ce lieu vers le commerce
- Analyse des aménagements à réaliser dans les magasins pour faciliter les livraisons...

Pour chacune des options envisagées, il conviendra d'identifier les conditions associées de mise en œuvre (coût, aménagement éventuel de la réglementation, moyens humains, etc.)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

## INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de protocoles signés

## HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Lancement en 2024

## PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ QBO

## SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Expérimentation des livraisons de nuit à Bordeaux avec Certibruit

## ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : Identification d'une grille de critères précise sur la base de laquelle il sera légitime de nouer des protocoles de livraisons spécifiques
- ▶ **Étape 2** : Identification aux côtés des services concernés (ex : manager de commerce) d'un panel d'acteurs potentiellement concernés au regard de cette grille de critères
- ▶ **Étape 3** : Communication auprès des fédérations (associations de commerçants, fédérations de transport et logistique) et des communes sur le lancement de cette démarche pour recueillir les besoins éventuels de travailler sur des cas particuliers
- ▶ **Étape 4** : Organisation au cas par cas de réunions tripartites avec les élus/services des communes concernées, les destinataires concernés et les opérateurs de transport desservant ledit destinataire pour définir un protocole précis de livraison
- ▶ **Étape 5** : Mise en œuvre des solutions retenues et des protocoles et production d'arrêtés municipaux le cas échéant
- ▶ **Étape 6** : Analyse des solutions mises en œuvre (sondage auprès des riverains notamment) et retours d'expériences afin d'étudier dans quelle mesure cela est reproductible.
- ▶ **Étape 7** : Communication sur l'état d'avancement des travaux et les principaux résultats. Cette communication pourrait s'étendre à l'ensemble des participants à la démarche Interlud afin de leur faire part des avancées.

## FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

### Risques

- ▶ Démobilisation des acteurs en cas de multiples sollicitations
- ▶ Moyens humains insuffisants et indisponibilité des élus en fonction de la récurrence des demandes

### Succès

- ▶ Renforcement des échanges pour une amélioration continue des livraisons
- ▶ Mise en place de réponse adaptées à des besoins particuliers et mobilisation d'aides techniques et financières auprès de partenaires (ex : Carsat)
- ▶ Développement de bonnes pratiques en analysant les expérimentations mises en place



## AXE 2

# Outils et foncier au service d'innovations de logistique urbaine

**ACTION 5** - Identifier des réserves foncières exploitables pour la cyclo-logistique

**ACTION 6** - Créer un ou des points d'apport et de dispatch des marchandises pour les commerçants du centre-ville



QUIMPER BRETAGNE  
OCCIDENTALE  
KEMPER BREIZH IZEL

## ACTION 5

# Identifier des réserves foncières exploitables pour la cyclo-logistique

### PARTIES PRENANTES

#### Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ QBO

#### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Groupe La Poste
- ▶ Ville de Quimper
- ▶ Détenteurs potentiels de surfaces sous-exploitées : opérateurs historiques de services publics (EDF, SNCF...), bailleurs (OPAC, Finistère Habitat...)
- ▶ Commercialisateurs
- ▶ Opérateurs de transport de la filière petit colis
- ▶ Quimper Cornouaille Développement (veille foncière éventuelle)

### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Mobilisation des services de la communauté d'agglomération en matière de développement économique
- ▶ Action foncière nécessaire à la mobilisation des sites identifiés le cas échéant

### OBJECTIF DE L'ACTION

Le centre-ville de Quimper concentre plusieurs caractéristiques qui complexifient sa desserte par des véhicules de livraison classiques, tels que les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) ou les Poids Lourds (PL). Outre leur étroitesse, les rues sont également pavées, marquées par une forte fréquentation touristique en saison et inaccessibles aux véhicules de livraison après 11h30.

En raison de ces contraintes, alors que les horaires des livraisons tendent à s'étendre pour satisfaire les aspirations des particuliers, des modes de desserte alternatifs peuvent être expérimentés dans ce secteur contraint. Déjà éprouvée dans certaines agglomérations y compris bretonnes, la livraison du dernier kilomètre à vélo apparaît comme une solution pertinente pour alléger les tournées des opérateurs, tout en proposant un service limitant les externalités négatives sur le centre historique.

Une forme de cyclo-logistique a déjà été testée à Quimper par l'association Ribin, sur une gamme de services limités en faveur de quelques commerçants. Il s'agirait ainsi de donner davantage de visibilité à ce mode dans l'espace public en démocratisant son usage pour les livraisons de petits colis à destination des particuliers et des commerces. Il est à noter qu'un schéma directeur des mobilités actives est en préparation, qui pourrait bénéficier à cette activité.

Cet objectif général induit toutefois de mobiliser des surfaces à proximité de la zone de desserte ciblée, à savoir le centre historique, afin d'opérer une rupture de charge entre les véhicules motorisés et les vélos-cargos réalisant le dernier kilomètre.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

La question de la recherche foncière est donc au cœur de cette action mais doit être appréhendée selon deux horizons temporels. En effet, le territoire est déjà concerné par un projet d'expérimentation de cyclo-logistique, grâce à l'opportunité foncière que constitue le site de La Poste sur les quais de l'Odét.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

## INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de hubs de cyclo-logistique
- ▶ Nombre de colis livrés à vélo sur Quimper
- ▶ Nombre d'opérateurs réalisant des livraisons à vélo
- ▶ Nombre de tournées réalisées en mode motorisé dans le centre historique

## HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ S2 2023 : expérimentation de livraisons à vélo par La Poste
- ▶ S1 2024 : bilan de l'expérimentation

## PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Centre historique de Quimper

## SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Hubs de cyclo-logistique existants et exploités par des opérateurs spécialisés (Toutenvélo, Les Triporteurs de l'Ouest...)

Dans un premier temps, il est ainsi question d'accompagner l'expérimentation de livraisons de colis à vélo envisagée par La Poste à l'automne 2023. En fonction de ce test pilote, une activité pérenne pourrait atterrir sur le site en question.

Dans un second temps, et en cas de pertinence avérée de ce mode, il est proposé de constituer une méthode de recherche de surfaces potentiellement mobilisables pour dupliquer ce type de hub.

## ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : Expérimentation de livraisons à vélo par La Poste depuis le site Quai Amiral de Kerguelen pour la zone. Réunion de bilan à effectuer après plusieurs mois d'exploitation afin d'évaluer les conditions d'exploitation de la logistique à vélo à Quimper et définir les cibles et volumes à adresser. EN déduire le besoin de hubs dédiés à la cyclo-logistique pour couvrir une zone pertinente.
- ▶ **Étape 2** : Exploitation en propre, ou via un opérateur sélectionné, de la réserve foncière de 400 m<sup>2</sup> sur ce site pour développer un hub de cyclo-logistique. Les entreprises de messagerie express remettraient leur fret pour une distribution sur des secteurs définis en vélo-cargo.
- ▶ **Étape 3** : En cas de besoin avéré (cf étape 1) de hubs supplémentaires, élaboration par QBO d'une méthodologie de recherche pour des sites adéquats :
  - ▶ stabilisation d'un cahier des charges contenant les caractéristiques techniques nécessaires à un hub de cyclo-logistique (localisation, accessibilité, surface...)
  - ▶ démarchage des acteurs potentiellement détenteurs de surfaces à mobiliser
  - ▶ le cas échéant, et en fonction de la maîtrise foncière du site identifié, lancement d'une consultation pour la sélection d'un exploitant

## FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

### Risques

- ▶ Marché insuffisant pour développer à grande échelle le modèle économique des livraisons à vélo
- ▶ Réticence des opérateurs de messagerie pour confier leur marchandise et renoncer à réaliser les tournées en propre

### Succès

- ▶ Dimensionnement raisonnable des infrastructures mobilisées et des types de services adressés
- ▶ Volontarisme de La Poste sur le sujet



## ACTION 6

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

#### PARTIES PRENANTES

##### Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Ville de Quimper

##### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ QBO
- ▶ Vitrines de Quimper
- ▶ Opérateurs de transport identifiés comme desservant les commerces du centre-ville
- ▶ Détenteurs identifiés de locaux commerciaux mobilisables (ex : particuliers, foncières...)

#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Mobilisation du manager de centre-ville pour le lien avec les commerçants
- ▶ Mobilisation du service de développement économique de la collectivité pour prospecter sur les locaux mobilisables
- ▶ Ressources financières à déployer pour l'aménagement et le fonctionnement du lieu, notamment par la mobilisation de plusieurs ETP

#### OBJECTIF DE L'ACTION

Le centre-ville de Quimper est un secteur particulièrement générateur en mouvements de marchandises (livraisons et enlèvements) à destination ou émanant des établissements économiques qui y sont implantés.

Un quart de ces établissements générateurs relèvent du petit commerce, pour près de la moitié des mouvements générés. En premier lieu, cette catégorie est constituée pour un tiers de cafés, hôtels et restaurants dont les circuits d'approvisionnement sont relativement massifiés en raison des types de fournisseurs (grossistes) et de produits concernés (température dirigée, boissons...). Toutefois, le centre-ville Quimpérois accueille également de nombreux commerces de détail non alimentaires, dans le secteur de l'habillement par exemple, dont les approvisionnements sont généralement moins fréquents, parfois peu volumineux, mais souvent assurés par une diversité de fournisseurs et opérateurs de transport.

La multiplicité des points à livrer entraîne la circulation et le stationnement simultanés d'un grand nombre de véhicules au sein de la zone piétonne, en particulier rue Kéréon, sur la Place Terre au Duc et aux abords des Halles. La limite d'accès à 11h30 et l'ouverture de la majorité des commerces à 10h engendrent de surcroît un pic horaire en fin de matinée, alors que les flux piétons s'accroissent.

La mise en place d'une ou de plusieurs conciergeries au service des commerçants doit permettre :

- de faciliter les tournées des livreurs en rationalisant le nombre de positions et en livrant l'après-midi
- de choisir les horaires d'approvisionnement et d'expédition pour les commerçants et de leur proposer un lieu de retrait des commandes de clients sur des horaires étendus
- d'attirer l'attention des commerçants sur leurs modalités d'approvisionnement via la création d'un service
- de réduire la place occupée par les véhicules de livraison desservant les commerces du centre-ville

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Le service de conciergerie pour gérer les réceptions et expéditions des commerçants fait partie des perspectives envisagées par La Poste sur le site mentionné dans l'action 3.

Par conséquent, la présente action pourra partiellement être menée à bien dans ce cadre. Le processus de mise en œuvre décrit ci-dessous prévoit néanmoins la prise en charge d'un service de ce type par la collectivité, en complément ou en cas d'absence d'offre fournie par un partenaire.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

## INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de commerces hors alimentaire utilisateurs du service
- ▶ Nombre de véhicules en circulation dans la zone piétonne

## HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ S2 2024 : recherche de locaux
- ▶ S2 2025 : soumission du concept aux commerçants
- ▶ S2 2026 : démarrage du service

## PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Commerces non alimentaires de la zone piétonne de Quimper

## SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Conciergerie de ville à Istres comme point de retrait de commandes effectuées par les clients auprès des commerces de proximité

La mobilisation d'un local adéquat constitue le principal enjeu en vue de la mise en place du service. Le site choisi devra en effet présenter des conditions d'accessibilité satisfaisantes depuis et vers les grands axes, des conditions d'arrêts pour plusieurs véhicules chargeant et déchargeant en simultané et une localisation préférentielle à proximité immédiate de la zone piétonne pour minimiser les cheminements des commerçants (idéalement en-dehors des bornes).

## ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ **Étape 1** : recherche de locaux dans le patrimoine de la collectivité aux abords de la zone piétonne, ou de locaux commerciaux vacants mobilisables (via par exemple l'activation du droit de préemption commercial)
- ▶ **Étape 2** : organisation d'une réunion publique avec les commerçants du centre-ville pour poser les enjeux et expliquer le fonctionnement envisagé du système sur les sites pré-identifiés
- ▶ **Étape 3** : production et diffusion (via Les Vitrines de Quimper notamment) d'un questionnaire pour sonder les commerçants sur leur sentiment vis-à-vis de cette solution et identifier les utilisateurs potentiels
- ▶ **Étape 4** : en cas d'intérêt avéré (ex : 30 % des commerces non alimentaires de la zone piétonne), recueil par le manager de centre-ville des modalités d'approvisionnement et d'expédition des commerces (fréquence, volume, opérateur, type de véhicule...) pour adapter au mieux le site aux besoins (aménagement éventuels, dimensionnement des places d'arrêt de véhicules...)
- ▶ **Étape 5** : aménagement du local en conséquence et communication sur le nouveau dispositif auprès des commerçants (adresse de livraison, récupération des marchandises...) et des opérateurs identifiés lors de l'étape précédente
- ▶ **Étape 6** : mise en œuvre de la solution à la charge de la collectivité

## FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

### Risques

- ▶ Réticence des commerçants à s'impliquer dans le dernier maillon de la chaîne d'approvisionnement.
- ▶ Dimensionnement et localisation du ou des sites choisis non adaptés

### Succès

- ▶ Localisation optimale à la fois pour s'intégrer dans la tournée des opérateurs à l'échelle de l'agglomération et pour réduire au minimum les distances à parcourir à pied par les commerçants avec la marchandise
- ▶ Mise à disposition d'outils de manutention à destination des commerçants pour acheminer leurs colis depuis et vers leur boutique et comptoir de retrait de commandes internet de clients
- ▶ Information soignée des opérateurs pour s'assurer de leur participation sans contrainte supplémentaire (ex : abaissement de l'horaire limite en zone piétonne)
- ▶ Mise en œuvre de ressources par la collectivité et portage politique fort



## AXE 3

# Faciliter et améliorer le fonctionnement des chantiers en ville

**ACTION 7** - Prévoir des espaces de stockage et zones tampons sur l'emprise des chantiers dans les marchés publics

**ACTION 8** - Centraliser et rendre visible l'ensemble des informations sur les conditions d'accès à la ville



QUIMPER BRETAGNE  
OCCIDENTALE  
KEMPER BREIZH IZEL

## ACTION 7

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

#### PARTIES PRENANTES

##### Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Quimper Bretagne Occidentale

##### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Collectivités
- ▶ Maître d'œuvre
- ▶ Union des commerçants
- ▶ Chambre de commerce
- ▶ Fédérations

#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ XXX

#### OBJECTIF DE L'ACTION

Le bâtiment est un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre. Afin d'inciter à la rénovation énergétique, de nombreux dispositifs d'aides ont été mis en place entraînant une augmentation des chantiers de rénovation.

Or un chantier nécessite à la fois une accessibilité facile pour des types de véhicules qui peuvent être imposants et des emprises au sol pour le matériel. Sans espace de stockage de certaines marchandises, l'approvisionnement du chantier doit alors se faire plus régulièrement.

A Quimper, le phénomène de multiplication des chantiers est également observé et devrait se poursuivre pendant plusieurs années. Aux contraintes de circulation que l'on peut retrouver dans des villes telles que Quimper s'ajoutent l'existence d'une zone piétonne et l'existence de rez-de-chaussées actifs, avec vitrines et entrées ce qui complexifie la logistique du chantier (zone pour le matériel, pose d'échaffaudage, etc.)

L'objectif de l'action est donc de proposer une solution aux acteurs du bâtiment pour faciliter leurs interventions, assurer un bon déroulement du chantier et améliorer la cohabitation entre les différents acteurs (entreprises, commerçants, piétons, etc.), en prenant en compte, dès la phase appel d'offre, leur besoin en stockage de matériaux.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Cette action doit permettre à la collectivité d'inscrire dans ses cahiers des charges d'appel d'offre des espaces de stockage de matériaux.

L'action vise donc à travailler sur la manière dont cela peut être concrètement inscrit dans un cahier des charges et à tester des solutions de zones tampons sur certains chantiers pour juger de la reproductibilité du dispositif.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Part des marchés TP passés par la collectivité avec intégration du sujet stockage

### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ S1 2024 : Phase de test sur quelques chantiers
- ▶ S2 2024 : Analyse de l'action et de sa reproductibilité

### PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ QBO

### SOURCES INSPIRANTES

### ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Étape 1 : Constituer un groupe de travail entre la collectivité et quelques acteurs du secteur BTP pour travailler à la rédaction des dispositions qui pourraient être intégrées aux cahiers des charges des consultations
- ▶ Étape 2 : Recenser les expériences similaires sur d'autres territoires
- ▶ Étape 3 : A l'issue de cet état des lieux, travailler à la rédaction des dispositions et lancer une phase test sur quelques chantiers de centre-ville
- ▶ Étape 4 : Prévoir une communication pour les riverains aux chantiers
- ▶ Étape 5 : Evaluer l'expérimentation pour estimer son niveau de reproductibilité

### FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

#### Risques

- ▶ Mauvaise acceptation de la part des riverains à la zone tampon
- ▶ Elargissement de l'emprise des chantiers impactant la circulation et le stationnement

#### Succès

- ▶ Amélioration de l'approvisionnement des chantiers
- ▶ Meilleure acceptation des chantiers en centre-ville



## ACTION 8

### Centraliser et rendre visible l'ensemble des informations sur les conditions d'accès à la ville

#### PARTIES PRENANTES

##### Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Ville de Quimper

##### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Quimper
- ▶ Fédérations
- ▶ Union des commerçants

#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Moyens humains
- ▶ Support de communication
- ▶ Site Web

#### OBJECTIF DE L'ACTION

La démarche Interlud vise à élaborer une charte pour une logistique urbaine durable. Elle offre un accompagnement aux collectivités pour travailler sur la mobilité de toutes les marchandises dont la logistique chantier.

Si cette thématique n'est pas immédiatement ressortie du diagnostic, les groupes de travail menés dans la phase de concertation ont été l'occasion d'entendre les acteurs du BTP et les artisans sur les problématiques qu'ils rencontrent, notamment au niveau des centres-villes et de permettre un échange avec les transporteurs, grossistes, etc.

Ainsi, au-delà de l'aspect organisationnel du chantier et de la cohabitation avec les autres acteurs, un point dur a été soulevé sur l'information chantier et les conditions d'accès au centre ville.

Si les documents d'information existent déjà, il s'avère nécessaire de mieux les faire connaître et de les diffuser par des canaux de communication facilement accessibles pour tous les acteurs.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action doit permettre un travail partagé pour rendre plus visible les informations sur les conditions d'accès à la ville en cas de chantier.

Il s'agit notamment d'avoir connaissance des arrêtés temporaires susceptibles d'avoir une incidence sur les conditions de circulation ou d'arrêt sur le territoire.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort



## INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de consultations du site de référencement des arrêtés
- ▶ Proportion des arrêtés mis en ligne

## HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ S1 2024

## PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Ville de Quimper

## SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Portail « Travaux en cours » de Rennes Métropole
- ▶ Cartographie Inforoute du Département 29

## ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Étape 1 : Faire un bilan de toutes les informations transmises dans le cadre d'un chantier : quelles sont les informations transmises, par quel biais et quels sont les destinataires ?
- ▶ Etape 2 : Créer un groupe de travail restreint composé de la collectivité (un interlocuteur unique sur les sujets d'autorisation de voirie/gestion de chantiers), de fédérations de professionnels (BTP et transport), de représentant de commerçants afin de travailler sur les bons canaux de diffusion de l'information
- ▶ Etape 3 : Partager le nouveau process aux acteurs économiques par le biais des fédérations et représentants des professionnels afin de recueillir leurs avis
- ▶ Etape 4 : Sensibiliser l'ensemble des acteurs (commerçants, riverains) aux enjeux des chantiers en ville et des contraintes afférentes.
- ▶ Etape 4 : Mettre en œuvre le dispositif et maintenir le groupe de travail pour un partage de l'information et une amélioration continue du dispositif

## FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

### Risques

- ▶ Manque d'actualisation des documents d'information
- ▶ Manque de réactivité dans la transmission d'informations

### Succès

- ▶ Apaisement du centre ville
- ▶ Meilleure cohabitation entre acteurs du BTP et commerces
- ▶ Amélioration du déroulement d'un chantier en centre-ville
- ▶ Amélioration des conditions de travail des entreprises du BTP et des transporteurs





## AXE 4

# SOLUTIONS TECHNIQUES DE VERDISSEMENT DES FLOTTES

**ACTION 9** - Assurer la diffusion des informations relatives aux dispositifs d'aides et aux solutions existantes pour accompagner les entreprises dans la transition



QUIMPER BRETAGNE  
OCCIDENTALE  
KEMPER BREIZH IZEL

## ACTION 9

### Accompagner les entreprises sur la connaissance des solutions et aides existantes

#### PARTIES PRENANTES

##### Animateur/coordonateur de l'action

- ▶ QBO

##### Acteurs impliqués dans sa mise en oeuvre

- ▶ Collectivités
- ▶ Fédérations
- ▶ Union des commerçants
- ▶ Chambre de commerces

#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Moyens humains
- ▶ Formations/webinaire sur les aides (Cerema)
- ▶ Outils de veille sur les aides, les technologies et la réglementation
- ▶ Site internet
- ▶ Documents de communication

#### OBJECTIF DE L'ACTION

La transition énergétique est un défi majeur qui touche tout particulièrement le transport de marchandises. Les injonctions de l'UE et les orientations de l'Etat poussent à cette transition.

Cependant, tout comme sur d'autres territoires, les entretiens et les ateliers de concertation conduits dans le cadre de la démarche Interlud sur Quimper Bretagne Occidentale ont mis en lumière le manque de visibilité, pour les acteurs économiques, des dispositifs d'aides pour réduire les coûts de la transition mais également le manque de connaissance sur les solutions existantes (filières énergétiques, possibilités ouvertes par le retrofit, progrès des solutions techniques proposées par le marché...).

A cela s'ajoute l'évolution rapide des réglementations ce qui placent les entreprises dans une position d'insécurité sur leur choix de véhicules et les bons investissements à réaliser.

En effet, il existe une multitude de dispositifs et d'aides destinés aux entreprises pour les accompagner dans la transition, mais l'information est éclatée. La recherche nécessite du temps et une maîtrise des recherches sur Internet. Une autre difficulté est que tout évolue vite alors que les investissements des entreprises doit être amortis sur des temps longs. Il y a en outre un problème de visibilité sur les choix de demain

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action vise à informer voire accompagner au mieux les acteurs du territoire dans la transition en leur facilitant l'accès aux informations sur les aides et les technologies leur permettant d'évoluer et se conformer aux évolutions réglementaires.

Il s'agit de créer une procédure de diffusion de l'information relative aux thématiques évoquées précédemment, avec un ou des interlocuteurs uniques pour le territoire de Quimper Bretagne Occidentale.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort



## INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de bénéficiaires de l'information proposée (sollicitations directes, connexions aux sites d'information, nombre de flyers distribués)
- ▶ Evolution de la flotte de véhicules des entreprises du territoire

## HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ S1 2024

## PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Quimper Bretagne Occidentale

## SOURCES INSPIRANTES

## ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Etape 1 : Identifier un ou des pilotes qui pourront être la porte d'entrée des acteurs économiques du territoire sur le sujet des aides disponibles pour accompagner la transition, les technologies disponibles et les réglementations en vigueur
- ▶ Etape 2 : Recenser les outils de communication déjà créés et à disposition des acteurs afin d'améliorer cet accès à l'information
- ▶ Etape 3 : Mettre en place un système de veille sur les évolutions relatives aux aides, aux technologies et aux réglementations
- ▶ Etape 4 : Etablir un process et/ou un dispositif unique de communication auprès des acteurs économiques afin qu'ils sachent où trouver l'information
- ▶ Etape 5 : Communiquer largement sur ce dispositif qui sera le point d'accès à l'information pour les acteurs du territoire.

## FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

### Risques

- ▶ Manque d'actualisation des informations sur les évolutions réglementaires, technologiques, etc.

### Succès

- ▶ Opportunité d'objectiver les conditions de la transition énergétique, et d'accompagner les entreprises dans celle-ci en collaboration avec les autres échelons de collectivités (la Région notamment)

