

Les

Cahiers de



**MANACOM**

Réseau des Managers du Commerce



# MOBILITÉ ET LOGISTIQUE URBAINE

Un enjeu d'avenir pour tous  
nos territoires



# SOMMAIRE

Edito .....	3
Albret Communauté .....	5
Arcachon .....	7
Bayonne .....	9
Biarritz .....	11
Bordeaux .....	13
Bordeaux Métropole .....	15
Communauté de Communes Béarn des Gaves .....	17
Cognac .....	19
Créon .....	21
EPA Bordeaux Atlantique .....	23
Grand Angoulême .....	25
Hasparren .....	27
La Couronne .....	29
Limoges Métropole .....	31
Pau .....	33
Saint-Junien .....	35

# EDITO

Chaque jour nous offre une vision de l'omniprésence grandissante des activités logistiques, qui désormais occupent une place centrale au sein de l'essence même de nos territoires et de nos villes. Les artères citadines se sont muées en véritables scènes de la logistique moderne, offrant une visibilité accrue sur les activités de livraison, de collecte et d'entreposage. Ce tableau en perpétuel changement reflète l'évolution effrénée des flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent avec une intensité grandissante au sein de la vie urbaine.

Au cœur des territoires et des villes, véritables centres de vie, de commerce, d'artisanat et d'industrie, émane une demande incessante de mobilité des marchandises, nécessitant une orchestration logistique du premier et du dernier kilomètre. Le lien intrinsèque entre ville et logistique se révèle comme une analogie frappante avec le système sanguin, où les voies de circulation et les réseaux de transport s'affirment comme les vaisseaux vitaux, insufflant une énergie indispensable à la cité en propageant les biens essentiels.

Les contraintes inhérentes à l'urbanisme et à la démographie ont conféré à la logistique urbaine une complexité inégalée, imposant l'impérieuse nécessité d'élaborer des solutions, sur mesure, pour orchestrer la mobilité, réduire drastiquement les répercussions environnementales et galvaniser l'essor économique. En outre, une prise de conscience aiguë face à des problématiques telles que la congestion routière, la pollution atmosphérique et l'efficacité énergétique a brillamment mis en exergue les enjeux cruciaux liés à la logistique urbaine, captant l'attention sur la nécessité urgente de repenser ces opérations



**Olivier LABARTHE**  
Professeur en Management des Opérations  
Responsable du Living Lab. en Logistique Urbaine  
Centre d'Excellence en Supply Chain (CESIT)  
KEDGE Business School

au profit de territoires plus durables, tout en améliorant la qualité de vie de leurs habitants.

L'édition 2022 des Cahiers de Manacom avait déjà abordé le potentiel du numérique au service de la revitalisation des centres-villes et des territoires. Pour cette édition 2023, les feux de la rampe se braquent sur seize territoires qui témoignent de leur ferveur face aux nombreux défis de la mobilité, et de leur dévouement à façonner une logistique urbaine durable. Que ce soit dans les villes, les métropoles, les communautés de communes, les établissements publics d'aménagement ou les agglomérations, les initiatives présentées dans cette édition brillent d'une lumière singulière, révélant le succès de chaque projet, consolidé par l'engagement et le soutien des collectivités impliquées.

Ainsi, les seize récits partagés dans ces pages offrent des perspectives diverses sur des initiatives polymorphes qui abordent des thèmes variés, tels que la piétonisation, les mobilités douces, l'aménagement du territoire, les engagements dans le cadre de chartes promouvant la logistique urbaine durable, le déploiement de la cyclo logistique, la régulation des flux, le développement de circuits courts, et bien d'autres encore.

À la découverte de chaque récit, ces réflexions soulevées suscitent une série d'interrogations cruciales, dont la portée s'étend au gré des particularités de chaque projet et des nuances propres à chaque territoire concerné. Elles forment toutefois un cadre fondamental, une trame élémentaire, pour appréhender les défis vertigineux que posent la mobilité et la logistique urbaine durable.

Comment peut-on encourager l'adoption de moyens de transport plus respectueux de l'environnement, tels que la cyclo-logistique ou les véhicules électriques, pour les opérations de livraison et de collecte de marchandises ? Comment peut-on métamorphoser l'architecture urbaine, en adaptant des zones de chargement et des espaces de stationnement, afin de fluidifier les rouages de la logistique, tout en atténuant son impact sur la mobilité et l'écosystème environnant ? Comment peut-on rallier les autorités locales, les entreprises, les citoyens et autres acteurs majeurs à la cause de la logistique urbaine durable, les impliquant activement dans la promotion et l'accomplissement de ces solutions ? Comment peut-on instaurer un cadre réglementaire, flanqué d'incitations économiques, susceptible de catalyser les pratiques de logistique urbaine durable, par le biais de mécanismes tels que les zones à faibles émissions ou des avantages fiscaux ? Comment peut-on juger et scruter l'efficacité, ainsi que les retombées environnementales, des projets voués à la logistique urbaine durable, tout en adaptant le cap en fonction des enseignements tirés de ces évaluations ?

Ces questions guident et inspirent le voyage vers des territoires et des villes plus durables. Cependant, par-delà les questionnements soulevés par chaque projet, les initiatives soigneusement sélectionnées en cette édition de l'année 2023 offrent une réponse universelle, témoignant de la vigueur et de la résilience inhérentes à chaque territoire dans sa lutte face aux enjeux sociétaux, environnementaux et économiques. Les intervenantes et les intervenants dans ces territoires, à travers leurs récits, démontrent avec éloquence que la

concertation, l'écoute, le dialogue, la sensibilisation, la proximité, la pédagogie, la communication, l'accompagnement, et l'expérimentation sont les clés indubitables du succès de chaque initiative, quel que soit le caractère unique de chaque territoire et la diversité des parties prenantes impliquées.

**Olivier LABARTHE**  
Professeur en Management des Opérations  
Responsable du Living Lab. en Logistique Urbaine  
Centre d'Excellence en Supply Chain (CESIT)  
KEDGE Business School



# ALBRET COMMUNAUTÉ

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire :** Albret Communauté
-  **Superficie :** 746 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants :** 25 937 (2020)
-  **Nombre de commerces :** 439 commerces
-  **Intervenantes :**  
Cécile YOUNF, Manager de commerce et chargée de mission Action collective de proximité  
Eliasse ZAGHAOUI, Chargé de mission TEPOS / Mobilité
-  **Mots-clés :** voie verte, mobilités douces, tourisme durable

Dans une démarche structurante de développement de son territoire, Albret Communauté a engagé la création d'une voie verte en transformant une ancienne ligne SNCF abandonnée.

## Un projet source d'opportunités pour le territoire

Ce projet répond à plusieurs enjeux pour le territoire, et en premier lieu au développement du tourisme et de l'attractivité locale, en lien avec le canal latéral de la Garonne notamment. D'autre part, l'ambition de promouvoir et de favoriser les mobilités douces, en particulier le vélo, et ce en toute sécurité avec la mise à disposition de voies propres. Enfin, ce projet est aussi un moyen d'accompagner et d'inciter les habitants à rester sur le territoire, en leur proposant des facilités et des commodités pour des déplacements plus économiques et agréables dans un contexte d'inflation.

Cette voie verte est très attendue, à la fois des habitants et des entreprises locales, pour qui la pratique du vélo est courante, y compris pour les trajets domicile-travail. Les restaurateurs sont également très enthousiastes puisqu'ils pourront bénéficier de la consommation des touristes, tout comme les activités de location de vélos qui préparent d'ores et déjà des parcours de visites sur le territoire. La création de cette voie verte permettra in fine d'adresser une nouvelle cible touristique.



## Une voie verte très attendue, source de nouveaux usages.

La ligne SNCF qui accueille le projet était abandonnée depuis de nombreuses années. Traversante du nord au sud du territoire, sa transformation en voie verte en fait un projet structurant pour le territoire, et rejoindra à terme le Gers jusqu'à Condom. De plus, sa largeur d'environ 3 mètres permettra des usages mixtes, qui permettront aux piétons de cohabiter avec les cyclistes en toute sécurité. La première étape du défrichage de la zone interviendra d'ici la fin d'année 2023, pour une livraison du chantier de la voie verte prévue fin 2024. Celle-ci passera par

ailleurs à proximité des zones d'activités du territoire, et des accès pour leur desserte seront prévus dans un deuxième temps. D'un point de vue budgétaire, Albrét Communauté a sollicité les différents partenaires institutionnels, l'Europe par le biais du FEDER, mais également l'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine et le Département du Lot-et-Garonne. La collectivité bénéficiera également d'un budget complémentaire issu de la revente des vieux rails de la voie ferrée. Ce projet répond à un véritable besoin puisque les déplacements doux sont assez répandus sur le territoire ; la voie verte permettra de les favoriser en toute sécurité sur l'ensemble du tracé.



AVANT



PROJECTION

### Une première étape vers une véritable démarche structurante du territoire

Une fois le chantier livré, une deuxième étape est envisagée à l'horizon 2026 – 2027 pour créer une seconde voie verte sur une autre partie du territoire, en direction de Mézin, sur un volet touristique. Ces axes structurants de mobilité douce vont permettre d'accompagner la création de parcours de visites et de parcours commerçants sur le territoire, en lien avec les activités de location de vélos notamment. Ces tracés relieront les différents centres d'intérêts du territoire, comme par exemple les moulins. Si de façon générale tout le monde est enthousiaste voire impatient concernant le projet de voie verte, habitants, entreprises comme collectivités, le temps

long, la lourdeur administrative et l'incertitude liée à l'obtention des financements peuvent freiner les dynamiques, voire reporter les démarches. Il n'en reste pas moins que les mobilités douces sont l'avenir, le temps n'est donc plus à l'hésitation : il faut oser se lancer.



Découvrez Albrét  
Communauté



### ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

La création d'une voie verte est une approche structurante pour adresser un enjeu plus global à l'échelle du territoire, et notamment de son développement à venir : mobilités douces, développement touristique et économique ou encore attractivité du territoire. En suscitant de nouveaux usages en matière de mobilité, le territoire est à l'initiative d'une dynamique incitative pour accompagner son territoire face aux enjeux d'avenir.



# ARCACHON

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire** : Ville d'Arcachon
-  **Superficie** : 7,56 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants** : 11 076 (2020)
-  **Nombre de commerces** : 164  
commerces dont 55 en centre-ville
-  **Intervenante** :  
Lucie PAINCHAULT, Manager de ville,  
Office de Commerce et de l'Artisanat
-  **Mots-clés** : piétonnisation, mobilités  
douces, livraison dernier kilomètre

Territoire touristique confronté à une forte saisonnalité et donc une congestion importante en période estivale, la ville d'Arcachon mise sur la piétonnisation temporaire de son centre-ville pour la deuxième année consécutive.

## La piétonnisation comme levier d'attractivité du cœur de ville

Arcachon piétonnisera son centre-ville sur la période estivale, du 8 juillet au 27 août 2023. D'une part, les dernières études sur la piétonnisation démontrent qu'un cœur de ville piétonnier est un formidable levier d'attractivité pour le territoire, mais aussi propice à la consommation locale. En effet, même si les paniers moyens sont parfois moindres, les consommateurs reviennent plus souvent dans les commerces. D'autre part, la collectivité fait un choix d'avenir, pour un centre-ville calme, apaisé, où l'on vient passer un bon moment et qui incite à la consommation. Des aménagements urbains complètent le dispositif, avec la réfection du boulevard de la plage en 2023 et celle du front de mer l'an prochain. Afin de prendre en compte les enjeux transversaux de la thématique, le projet est piloté en interne, en collaboration avec la police municipale, le service commerce ou encore les services techniques de la ville par exemple.



## Une politique volontariste d'accompagnement aux mobilités douces

Pour accompagner ces contraintes d'accessibilité, la collectivité a procédé à un élargissement du parking relais payant situé à deux kilomètres du centre-ville, et mis en place des navettes gratuites tout au long de la journée. Leur fréquence a été

augmentée par rapport à l'année passée, elles circuleront désormais de 9h à 23h. Des tarifs préférentiels seront proposés aux salariés travaillant à Arcachon, pour les inciter à se garer hors du centre. D'autres actions sont en cours de réflexion pour inciter à la multimodalité: la mise à disposition d'une flotte de vélos et d'un garage à vélos au sein du parking relais par exemple. Afin de favoriser les mobilités douces, la commune offre par ailleurs depuis 10 ans un vélo à chaque foyer arcachonnais, et développe les pistes cyclables alentour ainsi que les arceaux de stationnement en centre-ville.



## Une première étape vers une véritable politique du dernier kilomètre

Le centre-ville est quant à lui interdit aux poids-lourds, ce qui s'inscrit dans un objectif de décarbonation. Les livraisons de marchandises doivent être effectuées avant 11h, mais dans les faits, cela nécessite un temps d'adaptation de l'ensemble de la chaîne logistique. Il faut donc garantir une certaine flexibilité. Pour cela, des assouplissements ont été intégrés par rapport à l'an dernier : des exceptions pour les livraisons aux clients (cavistes, magasins de meubles etc.), pour les parkings des hôtels ou pour les professionnels par exemple. La collectivité a privilégié des zones avec des barrières et des agents plutôt que des bornes d'accès, moins onéreuses mais qui offrent moins de souplesse. Toujours dans un objectif de facilitation, la collectivité a créé des points d'arrêt minute au plus près du périmètre du centre-ville pour les livraisons, qui seront à terme adaptés et agrandis. Idéalement, il faudrait pouvoir créer une véritable zone logistique en entrée de ville, mais la problématique majeure reste celle du foncier disponible. Il s'agit d'une première étape vers une véritable politique du dernier kilomètre, annoncée dans le projet de la mandature du maire d'Arcachon.

## La communication, la concertation et le nécessaire accompagnement des commerçants

Cette année, la collectivité a redoublé d'efforts sur la communication liée à la piétonnisation, avec comme ligne directrice le fait de profiter d'un centre-ville apaisé et animé, propice à la convivialité et aux échanges.

Le projet a été présenté aux commerçants avec le Maire avant la saison touristique, et un bilan collectif sera réalisé à l'issue de la période, basé sur un questionnaire envoyé aux commerçants pour identifier d'éventuelles pistes d'amélioration pour l'avenir. Il faut sensibiliser et rassurer les commerçants peu enclins à changer leurs habitudes, et un vaste travail de pédagogie sera nécessaire pour les accompagner, collectivement ou individuellement, sur ces évolutions sources d'inquiétude.

La communication est l'enjeu majeur de la réussite de ce projet : savoir promouvoir les actions auprès de chaque interlocuteur, riverain, commerçant ou public, en adaptant son argumentaire en fonction des enjeux de chacun.

Découvrez la ville  
d'Arcachon



## PIÉTONNISATION

La piétonnisation est toujours un sujet sensible et nécessite du temps et de la pédagogie pour être acceptée, notamment des commerçants. Il existe de nombreux freins légitimes ; il faut savoir les entendre, et accompagner le changement avec des contreparties en faveur de la redynamisation du centre-ville [animations et communication notamment].



# BAYONNE

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire :** Ville de Bayonne
-  **Superficie :** 21.68 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants :** 53 063 (2022)
-  **Nombre de commerces :** 1 690 commerces dont 1 000 en coeur de ville
-  **Intervenante :**  
Gaëlle DEBUT, Manager de centre-ville à l'Office de Commerce et de l'Artisanat
-  **Mots-clés :** livraison dernier kilomètre, logistique urbaine durable, triporteur, vélo cargo

**Précurseur sur le sujet dans les années 2010, Bayonne dispose d'une offre de livraison du dernier kilomètre durable et viable économiquement depuis plusieurs années, avec une des premières SCOP de logistique urbaine rentable de France, qui inspire nombre de territoires.**

## Une offre de logistique de proximité durable pour desservir le centre-ville

La commune est composée d'un centre-ville médiéval, piéton depuis de nombreuses années et contraint par des bornes automatiques depuis 2013. Aujourd'hui, la ville compte une trentaine de rues piétonnes, réparties sur les trois quartiers du centre-ville : Saint-Esprit, Petit Bayonne et Grand Bayonne. La contrainte se matérialise par des bornes d'accès au centre-ville, accessibles aux transporteurs, hors dérogation, jusqu'à 9h30, et jusqu'à 11h30 pour les entreprises de logistique urbaine durable. A ce jour, l'offre de livraison du dernier kilomètre comprend deux acteurs : la société Hemengo Erlea qui propose de la livraison propre par triporteurs ou utilitaires électriques, et la société La course, qui assure une livraison en vélos cargos. L'offre de logistique urbaine locale permet de relier à la fois les grossistes et les commerçants, les producteurs et les consommateurs, mais aussi les commerçants et leurs clients. Dans une démarche d'économie circulaire, le troisième trimestre 2023 verra l'expérimentation d'un dispositif de logistique urbaine inversée qui proposera le ramassage des cartons des commerçants sur le trajet retour vers la plateforme logistique. Cette dynamique s'inscrit dans une volonté globale de la commune de favoriser les modes de transport doux, et notamment le vélo, dans la ville.

## Une démarche initiée il y a une dizaine d'années

La ville de Bayonne, sous l'impulsion de son maire Jean-René Etchegaray et de l'adjointe Martine Biseauta, a souhaité restructurer ses aires de livraison dès 2010. Après la réalisation d'une étude de faisabilité d'un espace de logistique de proximité et d'une chaîne logistique adaptée, la collectivité a contractualisé pour une assistance à maîtrise d'ouvrage en 2012, afin de se faire accompagner pour les études d'implantation et la concertation des habitants, des commerçants et des transporteurs locaux. Cette étape fondamentale a mis en lumière les objectifs antagonistes des différents acteurs, et la nécessité de nombreuses mesures d'accompagnement. A l'issue de cette démarche, l'appel à projet pour sélectionner le prestataire responsable de la mise en place de la chaîne logistique a été lancé en juin 2014, dans le cadre de l'Agenda 21 de la ville. L'objectif affiché était de désengorger le centre-ville tout en assurant une desserte efficace des quartiers piétonnés grâce à des véhicules propres pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores pour les habitants. Acteur engagé de l'économie circulaire, la société Hemengo Erlea a remporté l'appel à projets pour assurer l'exploitation de

l'espace de logistique urbaine avec une aide au loyer de 100 000€ sur trois ans.

## Une montée en puissance progressive du dispositif

Le développement de l'activité d'Hemengo Erlea s'est fait progressivement : initialement implantée en extérieur du centre-ville, une partie de la plateforme logistique de 700 m<sup>2</sup> a été transférée dans un espace de 200 m<sup>2</sup> en centre-ville de Bayonne, pour s'approcher au plus près du cœur de ville et assurer une meilleure rentabilité du service. Du fait du développement de l'activité et des volumes de marchandises gérés, avec les évolutions des modes de consommation et la croissance du e-commerce notamment, la plateforme a finalement été réimplantée sur une zone d'activités en dehors du centre-ville, dans des locaux plus vastes. Transformée en SCOP depuis 2018, « l'Abeille Agile » en basque, livre dans tout le cœur de ville avec des petits camions ou des triporteurs électriques, les habitants comme les commerçants. La flotte compte aujourd'hui 6 véhicules propres et silencieux : 2 triporteurs à assistance électrique, 1 utilitaire électrique, 1 fourgon électrique et 2 porteurs 7,5 tonnes hybrides. L'équipe est composée de 12 conducteurs et 3 exploitants. Depuis 2018, la société La Course est venue enrichir l'offre de livraison du dernier kilomètre de la ville. Composée de 3 cyclistes passionnés, elle propose des livraisons pour les professionnels et les particuliers en vélos cargos, sur l'ensemble du périmètre Biarritz, Anglet et Bayonne. A la force du mollet, les coursiers ont ainsi parcouru plus de 31 300 kilomètres à vélo depuis la création de la société. Si l'activité des deux structures est aujourd'hui bien implantée et en expansion, leur développement a nécessité du temps et l'accompagnement au démarrage de la démarche a été fondamental pour garantir leur pérennité.

## Le rôle fondamental de la collectivité

Le rôle de la collectivité peut se décliner en trois axes principaux. Le premier, au cœur de toute démarche : l'impulsion. En effet, la collectivité est à l'initiative de la dynamique grâce à son appel à projet et a favorisé le développement d'une offre de logistique urbaine locale à une époque où ces approches étaient encore expérimentales. Le second, intimement lié au premier : l'accompagnement proposé par la collectivité, qu'il soit financier ou opérationnel. L'exemple de Bayonne démontre bien que sans accompagnement de la collectivité au démarrage du projet, le lauréat n'aurait pu réussir seul : l'étude d'implantation, la recherche d'espaces logistiques adéquats à un prix logistique, l'aide au

loyer et au financement de véhicules électriques et l'accompagnement sur les premières années d'exploitation ont été décisifs. Le troisième volet comprend toutes les facilitations pour l'exploitation de l'activité accordées par la collectivité : le durcissement des restrictions d'accès au centre-ville pour favoriser la livraison douce ou encore la promotion et communication autour du dispositif, auprès des commerçants notamment. Cette approche volontariste de la ville, collaborative et de co-construction a finalement permis à l'entreprise de créer, de valider et d'asseoir un nouveau modèle économique pour pérenniser un service de logistique urbaine à l'échelle du territoire.



### Les chiffres clés :

**12 000 à 15 000** enlèvements / livraisons par mois dont 1/3 dans l'hypercentre de Bayonne  
**195 000€** de budget pour la ville depuis son lancement (études, aide au loyer, aide à l'acquisition de véhicules électriques)

Découvrez  
Bayonne Shopping



## RÔLE DE LA COLLECTIVITÉ

**La volonté politique et l'accompagnement de la collectivité pour initier une transition sont essentiels pour mener celle-ci à bien et s'assurer du meilleur succès possible de la démarche, d'autant plus lorsque le changement est important et nécessite de profondes modifications des usages et des fonctionnements existants.**



# BIARRITZ

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire** : Ville de Biarritz
-  **Superficie** : 12 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants** : 25 885 (2020)
-  **Nombre de commerces** : 1 500
-  **Intervenante** :  
**Fabienne LAHARRAGUE**, Chef de service  
Commerce et Tourisme
-  **Mots-clés** : piétonnisation, mobilités  
douces, réglementation livraisons

## Une ville dense qui accueille plus de 4 millions de visiteurs en période estivale

Ville de 25 000 habitants à l'année, Biarritz accueille 8,4 millions de visiteurs en 2022, dont la moitié d'entre eux entre les mois de juin et septembre. Cette disproportion génère de la congestion, des problématiques de stationnement et donc in fine de perte de qualité de vie pour les habitants locaux. Il s'agit donc de réguler les flux et de trouver un équilibre entre l'attractivité de la ville, la mobilité, les terrasses, le respect des règles et bien entendu la convivialité, dans l'ADN de la ville. Afin de garantir aux habitants une meilleure accessibilité en toute sécurité et davantage de tranquillité, la ville a opté depuis plusieurs années pour la piétonnisation de son hypercentre et de son littoral, sur la période estivale des mois de juillet et août. Néanmoins, des horaires modulés ont été instaurés pour ne pas pénaliser les commerces de centre-ville. La zone littorale est ainsi piétonnisée de 11h à 2h30, quand l'hypercentre, le marché et les quartiers de bouche sont inaccessibles aux véhicules de 13h à 2h30. Enfin, des accès spécifiques ont été mis en place pour accéder aux parkings souterrains de l'hypercentre, notamment pour les hôtels.



## Une réglementation des livraisons pour désengorger le centre-ville

Pour compléter le dispositif de piétonnisation, la ville de Biarritz a instauré une réglementation des livraisons. Ces dernières sont autorisées jusqu'à 11h du matin uniquement, et interdites au-delà grâce à un système de bornes contraignantes. Les commerces ne sont plus considérés comme ayants-droits du centre-ville et devront donc nécessairement respecter cet horaire. Afin d'accompagner cette nouvelle réglementation, la municipalité a créé des zones de stationnement-minute supplémentaires, à proximité des rues piétonnes, pour permettre les livraisons en dehors des heures autorisées. Les contrôles seront renforcés pour garantir le respect des règles et

l'efficacité du dispositif combiné de piétonnisation et de réglementation des livraisons en centre-ville, en phase d'expérimentation pour la période estivale 2023. Le dispositif 2023 a été adapté pour tenir compte du bilan et des retours commerçants et professionnels de la saison 2022. S'il fonctionne, il devrait être favorable aux commerces et perdurer dans le temps. Un bilan de la démarche sera réalisé à l'issue de la saison estivale pour orienter le dispositif à déployer en 2024, qui intégrera en supplément un volet « gestion des déchets » et notamment la collecte quotidienne de cartons dans l'hypercentre.

## L'incitation aux mobilités douces pour fluidifier et apaiser le centre-ville

Afin d'accompagner la décongestion du centre-ville, la ville agit également pour favoriser les mobilités douces : des tuk-tuk ont par exemple été mis en place pour conduire les touristes et les habitants à la plage, ainsi que des navettes en site propre. Reliées à un parking de délestage en bordure du centre-ville de Biarritz, les navettes rejoignent le centre-ville et circulent toutes les 10 minutes. Si ce parking est gratuit, les navettes sont en revanche payantes, et mises en place avec le syndicat local des mobilités. Il existe par ailleurs des navettes gratuites pour traverser la ville, du nord au sud et d'est en ouest. Enfin, le territoire accompagne l'essor des mobilités douces en développant les pistes cyclables, les arceaux pour garer les deux-roues et en proposant la mise à disposition d'une flotte de vélos en libre-service à l'échelle du centre-ville.



## Le renforcement de quartiers commerçants pour rééquilibrer les flux

Enfin, parallèlement à l'action sur l'hypercentre, la municipalité agit sur un axe complémentaire de restructuration des flux à l'échelle de la ville grâce au développement d'une douzaine de quartiers commerçants en périphérie du centre-ville. Ces

quartiers ont aujourd'hui rencontré leur public et sont très dynamiques, sources d'une vie locale dense. Chacun d'entre eux est animé par une association de professionnels, investie dans les projets de la ville et organisatrice d'animations à l'échelle de son quartier, et établis autour de quelques dizaines de commerces de proximité. Enfin, chaque quartier a sa spécificité, comme la gastronomie pour le quartier Saint-Charles ou le quartier des pêcheurs de Beurivage. L'objectif complémentaire de la municipalité est de réussir à faire vivre au sein de ces quartiers des marchés de producteurs locaux, et non de revendeurs, avec des animations régulières tout au long de l'année.



Découvrez les  
commerces de  
Biarritz



## CONCERTATION ET ACCOMPAGNEMENT

Afin de garantir une meilleure acceptation des projets, il faut amplement concerter en amont, informer, sensibiliser, écouter et accompagner. Il est essentiel de prendre le temps d'expliquer le projet, et ne pas hésiter à insister sur les adaptations consenties pour répondre au mieux aux intérêts et contraintes des commerçants.



# BORDEAUX

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire :** Ville de Bordeaux
-  **Superficie :** 49 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants :** 259 809 (2020)
-  **Nombre de commerces :** 7228 commerces (2023)
-  **Intervenants :**  
**Thibaut BALADON**, Chef de projet logistique urbaine  
**Laurie MAGIMEL**, Manager de Commerce de la ville de Bordeaux
-  **Mots-clés :** Espace logistique de mobilité, cyclo logistique, expérimentation

## Un dispositif d'ELP amélioré depuis sa première expérimentation

Déjà initié en 2004 dans le cadre de la deuxième phase des travaux du tramway bordelais, le modèle de l'ELP a été revu pour une meilleure efficacité sur cette deuxième expérimentation. L'objectif était de faciliter pendant la durée des travaux, à la fois les livraisons entrantes vers les commerces et les livraisons sortantes des commerces vers leurs clients, sur le périmètre des travaux. L'ELP répond ainsi à trois enjeux principaux : soutenir les commerces de proximité dans une période difficile, compenser les difficultés d'accessibilité et de stationnement sur la zone de chantier et impulser des approches mutualisées, ainsi favorisées par la collectivité. L'ELP est implanté à proximité de la zone de travaux, dans un bungalow situé dans la cour du bureau de poste local, et propose un service d'accueil des transporteurs et de livraison de proximité en toute sécurité.

## Un dispositif impulsé et porté par la collectivité

Le principe de base de l'ELP est simple : le transporteur dépose les marchandises à l'ELP, qui achemine ensuite les marchandises à vélo jusqu'aux commerces concernés. L'employé de l'ELP assure l'accueil des livreurs et propose des espaces de stationnement pour les véhicules, une aide au déchargement et le prêt de matériel de manutention. Tous les véhicules, quelle que soit leur taille, peuvent se présenter à l'ELP sur les horaires d'ouverture; cela permet d'éviter les stationnements en double file. Ensuite, soit le conducteur fait lui-même la livraison grâce au matériel prêté par l'ELP (diable, chariot), soit la marchandise est confiée à l'ELP qui réalise la livraison à l'aide de triporteurs. L'ELP propose également des services de livraison directement au domicile des clients et des services de récupération des emballages et des cartons auprès des commerces. Le dispositif était gratuit pour les commerçants, grâce à sa prise en charge par la collectivité (à hauteur de 80%) et ses partenaires locaux (20% des coûts).

## Un ELP plébiscité et toujours en activité depuis la fin des travaux

L'ELP a été mis en place pendant trois ans, sur la période 2017 – 2020. Sept transporteurs partenaires ont délégué leurs flux à l'ELP pour livrer les commerces du secteur et la quasi-totalité des commerces situés sur le linéaire du chantier ont été livrés au moins une fois en vélo cargo, grâce au dispositif. En moyenne, 1 m<sup>3</sup> de cartons étaient collectés chaque semaine, 150 livraisons réalisées par jour sur les points de vente du secteur, 3 000 colis livrés par mois et 200 livraisons distribuées

directement à domicile. Le dispositif d'ELP a rencontré un vif succès auprès des commerçants, qui ont sollicité la collectivité pour poursuivre la démarche au-delà des travaux, jusqu'à la mise en service de la ligne D. Depuis l'arrêt du dispositif, l'entreprise exploitante de l'ELP a poursuivi son activité sur un modèle commercial privé, et plusieurs transporteurs continuent de lui confier du fret régulier à destination du quartier et du centre-ville.

Quatre facteurs clés de succès peuvent être identifiés : la mobilisation, la concertation, la co-construction avec les transporteurs et les utilisateurs du service ainsi que la communication. Elles doivent être menées auprès d'un public large, réalisées tout au long du projet et adaptées à chaque catégorie d'acteurs. Enfin, le principal enjeu de ce type de projet reste la disponibilité d'espaces en centre-ville, pour implanter l'ELP et son aire d'accueil des véhicules dans un périmètre contraint.



## Une première étape vers une véritable stratégie en faveur de la cyclo logistique

Ce succès a depuis été source d'inspiration et transposé sur d'autres territoires. L'initiative est également dupliquée sur la métropole bordelaise, et complétée par l'installation de micro-hubs sur l'espace public. Dans les prochains mois, l'identification d'espaces proches du centre-ville pouvant être dédiés à des fonctions logistiques sera poursuivie et la création d'un schéma directeur foncier logistique engagée. Aujourd'hui, la cyclo logistique est une des priorités de la feuille de route de logistique urbaine de la Métropole bordelaise, qui souhaite se positionner en territoire de référence sur le sujet. Dans ce cadre, elle accompagne par exemple le projet ColisActiv' pour favoriser les livraisons de colis à vélo sur les derniers kilomètres. Une sensibilisation des commerçants, artisans et restaurateurs locaux sera également menée de façon plus large et systématique.

Découvrez le site de la ville de Bordeaux



COLLECTIVITÉ ET  
EXPÉRIMENTATION

L'expérimentation permet de tester un nouveau modèle à petite échelle et sur une durée définie, avant d'être dupliqué à plus grande échelle en cas de succès. Du fait de ses rôles de coordinateur et de facilitateur, la collectivité locale est ainsi l'échelon privilégié pour impulser l'expérimentation d'actions innovantes sur-mesure pour accompagner son territoire, notamment sur les transitions.



# BORDEAUX MÉTROPOLE

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire** : Métropole de Bordeaux
-  **Superficie** : 578 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants** : 819 604 (2020)
-  **Nombre de commerces** : 115 459 commerces (2023)
-  **Intervenants** :  
**Thibaut BALADON**, Chef de projet logistique urbaine  
**Pascaline Grenet**, chargée de mission économie de proximité, Commerce et Artisanat
-  **Mots-clés** : feuille de route logistique urbaine, concertation, livraison de marchandises

**Déjà précurseur sur la thématique en 2014 dans le cadre d'un programme national de recherche, Bordeaux Métropole a voté sa nouvelle feuille de route logistique urbaine pour la période 2023-2026 en mai dernier.**

## Un plan d'actions réaliste à trois ans

Cette démarche répond à un double objectif : mieux prendre en compte les enjeux de la logistique urbaine mais aussi anticiper les mutations à l'œuvre et leurs conséquences sur le territoire. Il s'agit d'une déclinaison opérationnelle des orientations du schéma des mobilités et du schéma de développement économique du territoire. Activité indispensable au bon fonctionnement des villes et proportionnelle à leur vitalité économique, la feuille de route présente les objectifs et priorités de la Métropole en matière de logistique urbaine et le plan d'actions opérationnel réalisable à 3 ans, en précisant les moyens humains et financiers nécessaires. Ainsi, sur le territoire métropolitain, 94 000 livraisons et enlèvements quotidiens de marchandises sont comptabilisés, dont les trois-quarts sont issus d'échanges entre professionnels, et le quart restant est dû aux particuliers, et notamment à leurs achats e-commerce. Parmi les principaux enseignements tirés de la démarche, l'hétérogénéité des acteurs, de leurs besoins et de leurs contraintes génère une diversité de logistiques spécifiques.



## Une feuille de route partagée par l'ensemble des acteurs

La démarche, menée dans le cadre du programme européen InTerLUD, s'est déroulée de juin 2022 à mai 2023. La collectivité a été accompagnée par une assistance à maîtrise d'ouvrage, de la phase de concertation à la rédaction de la feuille de route. Première étape, une concertation collective, représentative et régulière a été menée auprès des principaux acteurs économiques : transporteurs et grossistes, acteurs du BTP, commerçants, producteurs mais aussi opérateurs de la cyclo logistique. Il est essentiel de concerter l'ensemble des opérateurs du fait de leurs attentes différenciées : quand les transporteurs s'inquiètent des aires de livraison, de leur contrôle ou de la réglementation, les commerçants et producteurs s'interrogent plutôt sur le partage de l'espace public et la mutualisation des flux. Les acteurs de la cyclo logistique sont quant à eux principalement

intéressés par les espaces logistiques urbains, le stationnement et la capacité à expérimenter. Parallèlement, un benchmark a été réalisé pour aboutir à une présélection d'orientations prioritaires, qui ont été présentées aux partenaires économiques impliqués dans la démarche. De cette consultation et des appétences respectives des acteurs est née la feuille de route finale, qui a été votée en conseil communautaire le 26 mai 2023.



## Un plan d'actions décliné en 4 axes prioritaires

Ce plan, constitué d'une vingtaine d'actions, est bâti autour de quatre axes thématiques.

Tout d'abord, l'intégration des flux logistiques dans la ville : cela comprend par exemple la création de micro-hubs sur l'espace public, l'évolution des règles d'accès pour les livraisons dans la zone piétonne, l'amélioration des aires de livraison, ou encore les schémas d'itinéraires poids lourds. Le deuxième axe, la limitation des émissions générées par la logistique, vise le report modal (cyclo logistique, fleuve et ferroviaire), la pérennisation d'un service de fret fluvial régulier, la mise à disposition de locaux adaptés à la cyclo logistique mais aussi la mise en place de conseils en mobilité à destination des professionnels.

L'accueil d'activités logistiques sur le territoire suppose quant à lui la mise en œuvre d'une véritable stratégie foncière, d'adaptation des outils du plan local d'urbanisme mais aussi une action spécifique sur les flux logistiques alimentaires. Enfin, le dernier axe consiste à définir une gouvernance et relancer un groupe local consacré à la logistique urbaine, en lien avec les principaux acteurs locaux, privés et publics du territoire.

## Une co-construction garante de la pertinence des actions et de l'implication des acteurs

Au-delà de la concertation externe, la démarche pilotée par la direction générale de la mobilité, a mobilisé de nombreuses autres équipes au sein de la collectivité : le développement économique, l'animation des transitions ou encore la mission fleuve pour la logistique fluviale. Le fait d'associer les acteurs économiques au choix des actions et aux modalités de mise en œuvre permet de s'assurer d'une réelle implication de ces derniers. La création d'un « Club de la Logistique Urbaine », en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Bordeaux Gironde, permettra d'accompagner ces co-constructions dans le temps, grâce à une coopération locale régulière entre les acteurs. La métropole n'étant pas organisatrice de transport de marchandises elle-même, la concertation et la co-construction sont nécessaires pour l'efficacité de la démarche : en sensibilisant, en prescrivant, en orientant, en soutenant et en favorisant des expérimentations, elle impulse une dynamique favorable sur son territoire.

Pour en savoir plus sur la logistique urbaine à Bordeaux Métropole



CO-CONSTRUCTION

Depuis les débuts en 2014, toutes les actions en matière de logistique urbaine qui ont eu du sens sur le territoire métropolitain sont des projets coconstruits avec les opérateurs économiques concernés, voire même élaborés et proposés par ces mêmes acteurs économiques. La dynamique collaborative est indispensable à la réussite des actions menées



# CDC BÉARN DES GAVES

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire :** Communauté de Communes Béarn des Gaves
-  **Superficie :** 400 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants :** environ 20 000 (2020)
-  **Nombre de commerces :** environ 1 000 entreprises dont un tiers de commerces
-  **Intervenants :**  
**Rony LUCAS**, Chargé de mission développement économique et touristique, référent agriculture, circuits courts et tourisme  
**Marianne PIERRE**, Manager de commerce
-  **Mots-clés :** circuits courts, transformation agroalimentaire, valorisation production locale

**Dans le cadre d'une démarche d'accompagnement de son tissu économique local et de développement des circuits-courts, La Communauté de Communes Béarn des Gaves a souhaité se doter d'un laboratoire de transformation agroalimentaire végétale et d'une cuisine partagée.**

## Un territoire engagé pour développer les activités économiques locales

La Communauté de Communes Béarn des Gaves regroupe 53 communes majoritairement rurales à vocation agricole, situées entre les bassins de vie de Bayonne et Pau. Le projet de laboratoire de transformation agroalimentaire végétale et de cuisine partagée est né d'une démarche plus globale comprenant l'équipement la Station et un projet de Halle. Tiers lieu à vocation économique, la Station est composée d'une pépinière d'entreprises, d'un espace de coworking et d'une salle de réunion équipée pour de la visioconférence. Elle héberge par ailleurs le service Développement Economique de l'intercommunalité pour une meilleure transversalité. Le projet de Halle, attenante à la Station, est destiné aux entreprises en développement et proposera des bureaux et ateliers à la location et un coworking technique pour la production. En outre, le Fablab actuellement hébergé dans le bâtiment de La Station intégrera également un atelier de La Halle, dans le cadre du développement de son activité. L'ensemble de ces trois dispositifs permettra d'accompagner toutes les entreprises du territoire, peu importe leur activité et à tous les stades de leur développement.

## Un équipement sur-mesure pour valoriser les productions locales

Le projet de laboratoire de transformation agroalimentaire végétale, porté par la collectivité, s'inscrit dans la stratégie locale en faveur des circuits courts. L'objectif est de proposer une offre complémentaire à ce qui existe déjà sur le territoire, essentiellement destiné à des structures de grande capacité et des produits carnés.

Sur une centaine de mètres carrés, le laboratoire permettra de valoriser la production végétale locale, de sécuriser les modèles économiques des exploitants en diversifiant leur offre grâce à la transformation et d'accompagner la montée en compétences des producteurs du territoire grâce à son équipement professionnel. Afin de calibrer au mieux les capacités du laboratoire, un groupe de travail a été créé. Son but : co-construire le projet, dès le départ. Ce collectif est composé de potentiels futurs utilisateurs : producteurs, métiers de bouche, commerces de proximité mais aussi la cible scolaire ou encore les organismes de formation. La collectivité a par ailleurs choisi d'être accompagnée par des experts pour les choix techniques au regard des usages (jus, sirops, chutney, confitures, produits traiteurs, pâtisseries etc.), profils d'usagers et des besoins en équipements du laboratoire. In fine, l'arbitrage du matériel nécessaire a été effectué par le groupe de travail lui-même afin de s'assurer de répondre aux besoins exprimés.



pour récupérer les achats. Le rôle principal de la manager de commerce sera de communiquer, fédérer et anticiper l'accompagnement de ces exploitants souvent éloignés de la vente en ligne.

Dans un second temps, un « collectif fermier » pourrait être créé pour adresser les marchés publics locaux, la livraison de restaurateurs locaux organisée, des actions de groupement d'achat pour le conditionnement mises en place, mais aussi des prestations de transformation proposées pour les petits exploitants. A terme, deux enjeux devront être étudiés : la gestion du lieu qui pourrait être confiée à un collectif, ainsi que le besoin en matière de stockage.

En somme, la collectivité se veut être facilitatrice au bénéfice de ses acteurs locaux et étudie les opportunités d'accompagnement et de soutien de la filière, en collaborant avec les organismes tels que la Chambre d'agriculture ou la Chambre des Métiers de l'Artisanat.

## Un modèle économique encore à préciser

Actuellement en construction, le laboratoire ouvrira ses portes au 1er trimestre 2024. Le financement du projet est porté par la Communauté de Communes, grâce à des co-financements issus d'appels à projets nationaux et régionaux. Enjeu principal du projet, le modèle économique est envisagé selon plusieurs options : il sera basé sur la location du lieu, à la journée ou demi-journée, pour l'occupation intégrale ou d'une zone identifiée, ou par équipement utilisé. D'ici sa commercialisation, le laboratoire sera mis à disposition d'exploitants testeurs pour valider les modalités d'utilisation et apporter d'éventuelles améliorations si besoin. Conséquence positive de la démarche, des liens se sont créés entre des producteurs qui ne se connaissent pas, et des projets de mutualisation de productions en vue d'une transformation commune sont envisagés.

## De nombreuses perspectives de développement en circuits courts

Si le laboratoire ne sera pas exploité avant 2024, plusieurs pistes de réflexion sont d'ores et déjà envisagées pour l'avenir : l'élargissement des horaires d'ouverture tôt le matin et tard le soir, la mise à disposition de matériels spécifiques pour développer de nouvelles activités ou encore l'accompagnement des exploitants sur un parcours incluant le laboratoire, le fablab pour les prototypages de contenants et le coworking technique pour les tests.

La plateforme locale eMercat permettra également de valoriser les productions issues du laboratoire et d'envisager l'installation de casiers réfrigérés

Découvrez l'espace  
«La Sation»



CO.CONSTRUCTION ET  
APPROCHE GLOBALE

Les principales forces de ce projet se résument en trois axes :

- Co-construire le projet avec les potentiels utilisateurs pour calibrer au mieux les besoins réels,
- Se faire accompagner par des experts des process d'hygiène et de réglementation en matière agroalimentaire en fonction des produits ciblés,
- Garantir une approche holistique du projet pour une meilleure efficacité.



# COGNAC

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire :** Ville de Cognac
-  **Superficie :** 15,5 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants :** 18 606 (2020)
-  **Nombre de commerces :** 400 en centre-ville
-  **Intervenant :**  
Eric SOUILLE, Manager de centre-ville et responsable du service commerce
-  **Mots-clés :** réaménagement de quartier, piétonnisation, mobilités douces

Dans le cadre d'une vaste démarche de revalorisation de son centre-ville, Cognac a engagé des travaux de réaménagement d'une des trois entrées historiques de Cognac, basés sur une réorientation des flux.

## Un projet de réaménagement initié depuis une dizaine d'années

Le quartier Saint-Martin sera totalement réinventé grâce à des travaux de réaménagement. Piétonnisée il y a une dizaine d'années, la rue Aristide Briand inaugurerait une longue démarche structurante de mutation de la rue commerçante. Ainsi, les commerces dits « de passage » comme les fleuristes ont migré pour laisser la place à l'arrivée de nouveaux commerces de destination. La vacance commerciale de la rue, qui a atteint jusqu'à 35% de la soixantaine de locaux commerciaux de la rue, est redescendue à moins de 15% en 2023. Parallèlement, les quais en bord de Charente ont été refaits dans les années 2000, et la rue Gâtebourse piétonnisée et végétalisée pour favoriser les mobilités douces entre le centre-ville et les quais de la ville. La réfection de la place Martell, historiquement piétonne, est donc une nouvelle étape du programme de rénovation du quartier.

## La place Martell, nouveau lieu de vie et de convivialité

Le chantier du réaménagement de la place Martell a débuté en 2021 avec les travaux d'enfouissement des réseaux réalisés par l'agglomération du Grand Cognac. Historiquement lieu de vie et de convivialité, la vocation de la place a progressivement évolué au fil des ans pour devenir un nœud routier accueillant jusqu'à onze feux tricolores. L'ambition est donc de redonner son rôle premier à la place Martell, en repensant les flux en amont pour mieux les répartir à l'échelle du quartier. La place a été partiellement piétonnisée avec un accès direct sur la rue Aristide Briand, principale rue commerçante et piétonne de Cognac, les feux tricolores supprimés et l'emprise automobile réduite. Un parvis a été créé pour les commerces de la place, boulangerie, tabac et restaurant, leur permettant la mise en place de véritables terrasses.



Des places de parking ont néanmoins été conservées pour répondre aux besoins et usages des habitants.

La place Martell rénovée a été livrée en juin 2023, le mobilier urbain, les éléments décoratifs et de sécurisation seront ajoutés dans les prochains mois. Ce nouvel îlot de vie sera in fine végétalisé et équipé pour favoriser les temps de pause sur la place et permettra l'accueil d'animations et d'illuminations pour la période de Noël.

### Une approche concertée garante de l'acceptation du projet global

Pour mener à bien ce projet, l'approche participative a été essentielle. Par exemple, les commerçants ont été concertés depuis le début du projet. Une information régulière tout au long du projet est primordiale pour éviter la naissance d'inquiétudes ou la diffusion de fausses informations. Afin de valider les options choisies, des phases de test ont par ailleurs été mises en place pour expérimenter la nouvelle circulation, avec des tracés et des équipements provisoires. Celles-ci permettent une meilleure acceptation du projet, en accompagnant les changements auprès des usagers et des commerçants, mais aussi d'adapter le projet aux nouveaux usages si besoin. Si la concertation est essentielle pour une meilleure appropriation du projet et de la stratégie dans son ensemble, elle reste toujours délicate, car certains commerçants ont beaucoup souffert économiquement de l'inaccessibilité de la place pendant les travaux. C'est une réalité qu'il ne faut pas occulter, rester à l'écoute, être facilitateur, faire en sorte de minimiser les blocages et de tenir au mieux les délais annoncés.

### Une vaste démarche de revalorisation du centre-ville

La réfection de la place Martell ne constitue qu'une étape dans une démarche plus vaste. Elle sera prolongée l'an prochain par la réfection de l'avenue Martell, qui accueille l'entreprise Martell, débouche sur la rocade et comptabilise actuellement le passage de 10 000 véhicules par jour. Des ronds-points seront créés pour fluidifier les accès, les tours de la Porte Saint Jacques seront elles aussi prochainement rénovées pour en faire un lieu touristique majeur du territoire et le siège du Bureau National Interprofessionnel du Cognac édifié sur les bords de Charente. En fin de compte, plusieurs quartiers seront ainsi réaménagés et réinventés à l'échelle de la ville. La fin de ces chantiers, inscrits dans une démarche d'encouragement des mobilités douces et proactive en matière d'écologie, est prévue avant la fin du mandat municipal en 2026.



AVANT



APRÈS

Découvrez la rénovation du quartier Saint-Martin



### CONCERTATION ET EXPÉRIMENTATION

La concertation et l'expérimentation permettent une meilleure appropriation, mais aussi une meilleure pertinence des projets d'aménagement grâce à des adaptations sur-mesure aux besoins et usages réels des habitants et commerçants.



# CRÉON

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire** : Ville de Créon
-  **Superficie** : 8 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants** : 4 998 (2022)
-  **Nombre de commerces** : 164 dont 55 en centre-ville
-  **Intervenant** :  
Jérémie KORJANEVSKI, Manager de commerce
-  **Mots-clés** : stationnement, piétonnisation, design urbain

**Confrontée à la croissance de sa population sur la dernière décennie ainsi qu'à une densification des flux routiers autour du centre-ville, Créon a décidé d'intégrer les questions de logistique urbaine et de mobilité au plan d'actions Petites Villes de Demain, dont la ville est lauréate.**

## Une commune périurbaine confrontée à la densification des flux

Commune sous influence métropolitaine, Créon assume néanmoins un rôle important de centralité pour un bassin de vie de 25 000 personnes, ce qui génère d'importants flux pendulaires, des engorgements réguliers, des problèmes de stationnement et de partage de l'espace public ou encore des nuisances pour les riverains. Par ailleurs à la croisée de plusieurs routes départementales, la ville est confrontée à un trafic dense de camions sur ses voies périphériques. Enfin, la création d'un nouveau lycée de plus de 2 000 étudiants sur la commune laisse présager autant de difficultés à venir. L'ensemble de ces contraintes peuvent décourager les consommateurs de se rendre en centre-ville, c'est pourquoi la commune et l'intercommunalité ont décidé de mener des réflexions sur la mobilité. Cela illustre bien la volonté de faire évoluer les pratiques des habitants, dont le principal moyen de locomotion reste la voiture. Plusieurs axes d'intervention sont d'ores et déjà envisagés, et seront priorisés dans un contexte de contrainte budgétaire.



## Une politique volontariste en matière de stationnement, mobilités douces et piétonnisation

La ville offre des stationnements situés à moins de cinq minutes à pied du centre-ville, mais ils restent méconnus des consommateurs car ils sont mal signalisés et non-valorisés. Le double objectif est donc de favoriser ces espaces pour le stationnement long, et la rotation dans le centre-ville par la mise en place de temps limités et la création d'arrêts minutes à proximité de points relais notamment.

Parallèlement, les mobilités douces seront encouragées grâce à des travaux pour éviter les ruptures des pistes cyclables et sécuriser les accès au centre-ville, ou encore par la mise en lumière



des initiatives locales de valorisation. En période estivale, la piétonnisation de la place centrale est prévue afin de mettre en place des animations, des concerts, des marchés de producteurs, mais aussi valoriser l'offre de restauration alentour et faire (re)découvrir l'espace de vie partagé. Enfin, pour accompagner ces nouvelles contraintes d'accessibilité, l'installation d'un nouveau mobilier urbain et le développement des terrasses sont envisagés.

### Une nouvelle signalétique dans le cadre d'une démarche de design urbain actif

Pour accompagner cette évolution des usages, la ville de Créon a fait appel à une école de design urbain pour retravailler la signalétique locale. L'objectif est de créer de nouveaux parcours pour relier le centre-ville aux espaces de stationnement extérieurs grâce à un fléchage spécifique. Un deuxième axe de réflexion est dédié au balisage du parcours marchand local, avec l'ambition d'augmenter sa linéarité en cœur de ville. Cette réflexion est menée en lien avec les acteurs du tourisme et de la culture, afin de favoriser la venue, les visites et la consommation des touristes en centre-ville. De façon plus globale, cette démarche de design actif devra contribuer au développement de la convivialité en cœur de ville.

### Une nouvelle offre servicielle des commerces

Enfin, pour compléter ce panel d'actions en vue d'optimiser les flux dans le centre-ville, le manager de commerce est en charge du développement d'une nouvelle offre de services des commerces locaux.

Plusieurs axes sont envisagés, de la création d'un service de livraison à domicile mutualisé par exemple, au développement d'une offre de click and collect et de points relais additionnels, en passant par la mise en place d'un service de conciergerie locale. Pour cela, le manager doit sensibiliser et accompagner les commerçants sur les nouvelles

façons de consommer et pourra s'appuyer sur la Commission Commerce, récemment créée au sein du Club d'Entreprises locales, pour bâtir une démarche globale.

Si les premières réalisations sont attendues en 2024 et 2025, une approche transversale à l'échelle de la Communauté de communes pourra être engagée pour lever les freins financiers de la ville.

Découvrez la ville de Créon



## ACCOMPAGNEMENT ET MOBILISATION

L'enjeu essentiel de la démarche réside dans la sensibilisation et l'accompagnement à la fois des commerçants mais aussi des habitants et usagers du centre-ville sur le bien-fondé du « travailler ensemble » pour créer une dynamique locale. Le manager de commerce devra par ailleurs identifier et mobiliser un noyau dur de commerçants en coordination avec la commission dédiée du Club d'Entreprises pour réussir à mettre en place les actions.



# EPA BORDEAUX EURATLANTIQUE

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire :** EPA Bordeaux Euratlantique
-  **Superficie :** 738 hectares
-  **Nombre d'habitants :** 50 000 nouvelles personnes sur le périmètre à l'issue de l'opération
-  **Nombre de commerces :** plus de 55 000 m<sup>2</sup> sur le périmètre OIN
-  **Intervenants :**  
**Benoît CHAUSI**, Directeur Développement économique  
**Anne-Sophie DESANGIN**, Responsable activation économique et culturelle
-  **Mots-clés :** aménagement, logistique urbaine, proximité

La logistique urbaine est en enjeu central des projets menés par l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) Bordeaux Euratlantique, qui tend à se renforcer dans un contexte d'accélération des crises climatiques, énergétiques et d'objectif de zéro artificialisation nette des territoires.

## Un objectif prioritaire : garantir la proximité à l'échelle des nouveaux quartiers

L'Opération d'Intérêt National (OIN) Bordeaux Euratlantique développe, sur un territoire de 738 hectares, une programmation urbaine mixte, dont 55 000 m<sup>2</sup> de commerces, répartis en une vingtaine de quartiers situés sur les deux rives de la Garonne, à cheval sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac. Sa mission : piloter l'aménagement de ces anciens quartiers industriels et ferroviaires en alliant requalification de l'existant, renaturation, développement des commerces de proximité et programmation culturelle et sociale pour accueillir 50 000 habitants et localiser 30 000 emplois. L'objectif est de porter une vision fondée sur la proximité tout en maintenant un équilibre global à l'échelle du territoire, et de faire du commerce un levier de mixité urbaine, d'animation des quartiers et d'organisation des mobilités. Au-delà de l'ambitieuse programmation tertiaire, Bordeaux Euratlantique mise sur une diversification des usages économiques, en favorisant la mixité des typologies d'entreprises et l'intégration d'activités logistiques, productives et artisanales au sein des quartiers.



## À court terme, initier les usages et mettre en vie les nouveaux quartiers

Le quartier du Belvédère est l'un des nouveaux quartiers sur la commune de Bordeaux, qui accueille d'ores et déjà ses nouveaux habitants, mais dont les premiers commerces de proximité n'ouvriront pas avant le début de l'année 2024. À terme, le quartier accueillera une vingtaine de commerces de proximité, dont une moyenne surface alimentaire, autour de la place centrale et

le long du boulevard voisin. Afin d'accompagner les habitants déjà installés, l'EPA Bordeaux Euratlantique est à l'initiative, en partenariat avec l'enseigne de la moyenne surface alimentaire, de la mise en place d'un drive piéton dès l'automne 2023. Le principe est simple : à partir d'une commande en ligne réalisée sur le site internet de l'enseigne, les achats seront livrés sur la place centrale 3 jours par semaine à un rythme de 2 fois par jour, jusqu'à l'ouverture définitive du magasin de proximité. Cette démarche devrait se poursuivre une fois le magasin ouvert, grâce à la mise en place de casiers. Ce projet est un bel exemple du rôle de l'aménageur, qui s'efforce de répondre aux besoins des habitants et de susciter de nouvelles habitudes de consommation, en étant facilitateur, voire à l'initiative de solutions transitoires (choix de l'emplacement, accès à des bornes foraines, passage du camion de livraison sur une place piétonne, etc.).

### À moyen terme, (re)créer des sites de logistique urbaine en cœur de métropole

Le projet de développement du Marché d'Intérêt National (MIN) Bordeaux Brienne, localisé à Bordeaux, consiste à renforcer sa présence en développant un pôle d'excellence alimentaire et des circuits courts. Porté par Bordeaux Métropole, au cœur de la ZAC Saint-Jean Belcier que l'EPA aménage, il prévoit, en première phase, le développement de 6 000 m<sup>2</sup> en pied d'immeuble dédiés aux activités du MIN, notamment à la logistique alimentaire.

Concrètement, ces espaces, portés par Bordeaux Métropole, seront desservis par un accès direct depuis le marché de Brienne, sans impacter le quai de Paludate, pour ne pas générer de congestion supplémentaire sur les axes de circulation urbaine. Les grossistes pourront ainsi bénéficier d'un accès clientèle professionnelle via le MIN. Trois promoteurs sont impliqués sur le projet, les permis de construire ont été accordés et les premiers travaux devraient démarrer d'ici la fin de l'année 2023. Ce projet représente une formidable opportunité de transformer durablement un quartier, en intégrant de la logistique urbaine en son sein.

### À long terme, concevoir des projets pensés en intégrant la logistique urbaine

L'Appel à Manifestation d'Intérêt «Ville Productive» a été lancé par l'EPA Bordeaux Euratlantique, avec l'ambition de combiner développement économique de proximité, animation des quartiers, développement des circuits courts et mise en valeur des savoir-faire du territoire. Les candidats investisseurs retenus ambitionnent de positionner

des artisans dans la ville, mais aussi des espaces de stockage, du négoce et de la logistique urbaine. Les deux lauréats sélectionnés dans le cadre de cet AMI porteront ainsi 20 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités, à Bègles et sur le quartier de la Souys à Bordeaux et Floirac. Condition essentielle de durabilité des aménagements, la logistique urbaine est aujourd'hui intégrée dès la conception des projets urbains et immobiliers.



Découvrez  
Bordeaux  
Euratlantique



## BOUCLE LOGISTIQUE

Au même titre que la végétalisation, la lutte contre les îlots de chaleur ou la diminution de la place de la voiture en ville, les projets doivent aujourd'hui être pensés en termes de boucle logistique et d'efficacité des parcours de marchandises en lien avec les activités du territoire, et pour cela s'appuyer sur des outils d'optimisation de la mobilité et de la logistique.



# GRAND ANGOULÊME

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire :** Agglomération Grand Angoulême
-  **Superficie :** 643,6 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants :** 142 379 (2020)
-  **Nombre de commerces :** 2 210 commerces et services, dont la moitié sur Angoulême
-  **Intervenante :**  
**Fabienne DUFEIL**, Cheffe de projet  
Développement Territorial et Commerce
-  **Mots-clés :** charte logistique urbaine, points relais, aires de livraison

Déjà intégrée en 2017 lors de la rédaction du Schéma Directeur du Commerce et de l'Artisanat de Proximité du territoire, la démarche de logistique urbaine a été véritablement engagée par l'agglomération de Grand Angoulême dans le cadre du programme InTerLUD en 2022.

## La force d'un programme national

L'accompagnement proposé par le dispositif InTerLUD permet de bénéficier d'une méthodologie éprouvée, de formations techniques, de cofinancements non-négligeables et de la force d'un programme national qui s'adapte aux besoins locaux. Cela favorise par ailleurs les partages d'expériences avec les autres territoires membres du programme. Le périmètre de l'action s'étend sur l'ensemble de l'agglomération, composée de 38 communes, même si la plus concernée et engagée reste Angoulême avec des problématiques spécifiques sur le quartier du Plateau notamment, avec ses rues étroites et piétonnes. La démarche initiée est pilotée par le service Commerce de la collectivité par souci de cohérence, du fait de l'interaction avec les opérateurs économiques privés d'une part, et du lien étroit avec la rédaction du Document d'Aménagement Artisanal Commercial et Logistique (DAACL) du territoire, portée par le service Commerce d'autre part.

## La mise en place d'une charte intercommunale de logistique urbaine durable

La charte de logistique urbaine durable étant par nature transversale, la communication est essentielle, tout comme la concertation avec les acteurs concernés de près ou de loin par le projet. Grâce aux échanges, la charte intercommunale, bâtie autour de 3 axes et 17 fiches actions prioritaires, a pu voir le jour. Elle a été votée à l'unanimité en Conseil d'Agglomération, puis signée par l'ensemble des partenaires le 6 juin 2023. Comme souvent, le véritable défi de ces démarches collectives est la mobilisation de l'ensemble des partenaires, et notamment des associations de commerçants. Même si elles sont signataires de la charte, peu d'entre elles se sont impliquées dans la concertation. Le deuxième enjeu réside dans la communication sur l'avancée du projet : réussir à délivrer la bonne information aux bonnes personnes et au bon moment. Enfin, si la création et le suivi de la charte sont pilotés par l'agglomération, les porteurs restent responsables de la réalisation des actions.





## Le maillage du territoire avec des points relais au sud de l'agglomération

L'une des actions de la charte de logistique urbaine durable vise à augmenter le nombre de points-relais et de consignes, y compris à température dirigée, notamment au sud de l'agglomération pauvrement doté par rapport au reste du territoire. La première étape consiste à identifier les besoins auprès des habitants, ainsi que le type de points-relais à implanter. L'analyse de l'offre existante permettra d'identifier les manques et de définir un scénario d'implantation de points relais. La mise en place de conciergeries ou relais de campagnes pourra également être envisagée. Enfin, une large campagne de communication devra accompagner la mise en place de ces points de retraits, afin d'optimiser leur utilisation. Les enjeux principaux seront de convaincre les opérateurs spécialisés d'investir dans des territoires ruraux et de mobiliser les commerçants locaux sur la démarche. Cette action sera initiée dès la fin de l'année 2023.

## L'optimisation des aires de livraison : aménagement et contrôle

Une autre action prioritaire de la charte concerne les aires de livraison du territoire. L'objectif est non seulement d'augmenter leur nombre, de déterminer dans quelles communes elles doivent être implantées, mais aussi d'harmoniser leur réglementation et de réguler leurs usages au niveau du plateau piétonnier d'Angoulême. Dans un premier temps, il s'agit d'étudier les besoins et de quantifier l'offre existante, de définir les principes d'aménagement des futures aires et du partage de voirie entre les usagers, dans le temps et dans l'espace. Dans un second temps, le contrôle du respect de la réglementation devra être assuré pour éviter les stationnements abusifs et sécuriser le trafic. Le dispositif de contrôle reste à déterminer : disques de livraison, capteurs ou caméras, et les agents des collectivités seront formés et sensibilisés à la nouvelle réglementation ainsi qu'au contrôle de l'utilisation des aires de livraison. Enfin, une campagne d'information sera lancée pour sensibiliser les utilisateurs au nouveau dispositif.

### Les conseils :

- Questionner en amont les commerçants sur leurs usages
- Concierter et communiquer largement
- Oser se lancer

Découvrez la charte de logistique urbaine durable de Grand Angoulême



### MOBILISATION DE LA COLLECTIVITÉ

La transversalité de la thématique implique d'associer de nombreux partenaires différents, et d'adresser des sujets très divers, y compris au sein de la collectivité elle-même : développement durable, marchés publics, développement économique, mobilité etc. Projet vecteur de mobilisation au sein des équipes, la collectivité s'implique elle-même pleinement avec la décarbonation de ses flottes, l'intégration de critères de logistique urbaine durable dans les appels d'offre de l'agglomération ou encore son positionnement sur le dispositif « Ecosystèmes Territoriaux Hydrogène ».



# HASPARREN

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire** : Ville d'Hasparren
-  **Superficie** : 77 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants** : 7 808 (2023)
-  **Nombre de commerces** : 81 commerces en centre-ville
-  **Intervenants** :  
**Jérôme LARRIEU**, Premier adjoint au Maire en charge de l'économie, de l'innovation et du numérique  
**Jean-Baptiste DARDEL**, Chargé de mission en communication et dynamique territoriale
-  **Mots-clés** : réaménagement centre-bourg, stationnement, maîtrise du foncier

**Une croissance de la population de 20% en dix ans, un engorgement du centre-bourg doublé d'un problème de stationnement, une accessibilité réduite en raison de la topographie et une vacance commerciale de 15%, autant de questions qui ont suscité une réflexion, depuis plusieurs années, sur la nécessité de réaménager le centre-ville d'Hasparren. La rénovation du centre-bourg a pu être réalisée entre l'automne 2022 et l'été 2023. Ces dix mois de travaux ont abouti à une véritable métamorphose des lieux.**

## Un centre-ville largement traversé, mais peu visité

Grâce à une étude approfondie du trafic routier en ville, Hasparren avait identifié deux enjeux principaux. D'une part, si de nombreux passages en centre-ville étaient comptabilisés, peu de véhicules s'arrêtaient. En cause, un centre-ville peu attractif et vieillissant, et un trafic dense source de pollution, de nuisances sonores mais aussi facteur de risques pour les visiteurs. D'autre part, la ville était confrontée à une problématique de stationnement de longue durée gênant. Le projet de rénovation du centre-ville ambitionnait donc une meilleure répartition des flux, en incitant au contournement de la ville dans le cas de trajets traversants, ou à la visite et consommation en centre-ville pour les touristes et les habitants. Hasparren a ainsi piétonnisé certains périmètres du centre-ville en vue de créer de nouveaux parcours marchands. Le manager de commerce, grâce à la mise en place de diverses animations, participe à cette dynamique en incitant les consommateurs à (re)découvrir les boutiques du centre-ville.

## Une réappropriation du cœur de ville par la population locale

La première étape des travaux de rénovation du centre-bourg s'est achevée en juin 2023. Articulées autour du réaménagement de la place centrale, diverses mesures ont été initiées pour réorienter et gérer les flux de véhicules. La nouvelle réglementation limitant le stationnement en centre-ville intègre une différenciation entre haut et bas de ville (arrêts minutes, zones bleues et stationnement illimité), avec des capteurs pour assurer le respect des limitations horaires. La réorientation des flux par l'instauration de sens uniques complète le dispositif, de même que la limitation de la vitesse à 20 km/h en centre-ville. Au cœur du projet, la place centrale rénovée, piétonnisée et végétalisée permet d'accueillir à nouveau le marché du samedi matin, très populaire à Hasparren. Véritable lieu de partage et « agora » pour les associations et la population locale, ce nouvel espace valorise les terrasses et favorise la convivialité avec un programme d'animations tout au long de l'été : danses traditionnelles, musique et chants par exemple. La ville est par ailleurs confrontée à un dénivelé important entre sa place centrale, les parkings adjacents et la salle polyvalente : la deuxième étape du projet consistera à mettre en place un ascenseur ou des escalators avant la fin de la mandature. Ils faciliteront l'accès au cœur de ville pour les jeunes enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite.

## Une large concertation, garante de l'acceptation du projet

La concertation était nécessaire pour concilier les attentes parfois contradictoires concernant la place de la voiture en ville par exemple, mais aussi pour répondre aux inquiétudes légitimes des commerçants. Organisée autour d'ateliers participatifs, de réunions publiques et de cafés-discussion lors du marché communal, l'objectif était de permettre à la population locale de s'exprimer et de s'appropriier le projet. L'Union des Commerçants et Artisans locaux ainsi que chaque commerçant impacté par le projet ont été reçus individuellement par la Maire et l'élu en charge du commerce, pour présenter le projet, recueillir leur avis et leurs craintes. Consciente des externalités négatives générées, la Ville a également mis en place une commission d'indemnisation, pour accompagner les commerçants les plus impactés par les travaux.

Le manager de commerce, interlocuteur de proximité des commerçants, a eu un rôle primordial pour informer et anticiper les éventuels blocages ou problématiques rencontrées. Cette démarche a in fine créé un cercle vertueux. Ainsi, des commerces hors du périmètre du projet en ont profité pour rénover leur façade ou engager des travaux, afin de renforcer la dynamique de modernisation du territoire. Un cœur de ville plus attractif, des modes de déplacement apaisés, des flux de circulation mieux répartis, une accessibilité facilitée et un renforcement de la dynamique commerciale sont les marqueurs principaux de cette réalisation d'envergure.



## La maîtrise du foncier, enjeu stratégique des petites villes

Finalement, le principal frein rencontré est l'accès au foncier. Lauréate du dispositif Petites Villes de Demain, Hasparren est une centralité économique pour son bassin de vie mais reste néanmoins une petite ville confrontée à la dégradation d'une partie de son bâti, commerces comme logements,

souvent associés au sein d'un même bâtiment. La commune n'a pas les ressources financières nécessaires pour préempter les locaux, les rénover et les remettre sur le marché. C'est pourquoi elle s'est associée à l'Etablissement Public Foncier Local du Pays Basque pour acquérir un commerce historique en pied d'immeuble. Une fois rénové, le local permettra d'accueillir le plus grand commerce du cœur de ville, doté d'un extérieur. La stratégie foncière est un enjeu prioritaire pour les projets des petites villes car elle permet le choix de l'activité grâce à des appels à projets, et favorise ainsi une diversité commerciale source d'attractivité. Cette stratégie se poursuivra en 2024 avec le soutien de la Société d'Economie Mixte Cré@ticités.

### Les conseils :

- Communiquer avant, pendant et après le projet
- Ecouter, être ouvert mais garant de l'esprit du projet
- Porter politiquement et opérationnellement le projet
- Être réactif et ingénieux pour trouver des solutions compte tenu des différents contextes



## FOUILLES ARCHÉOLOGIQUES

Les fouilles archéologiques et le classement au titre des Monuments Historiques de certains édifices peuvent très rapidement complexifier les projets. L'Architecte des Bâtiments de France est le seul garant de ce que l'on peut faire ou non dans le périmètre d'un édifice classé, et ces dispositions s'imposent au projet. De même, il est essentiel de bien anticiper les conséquences des fouilles archéologiques éventuelles sur le périmètre d'un projet : elles génèrent des retards et surcoûts non négligeables, qui peuvent parfois mettre en péril le projet.



# LA COURONNE

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire** : Ville de La Couronne
-  **Superficie** : 29 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants** : 7 742 (2020)
-  **Nombre de commerces** : une centaine de commerces
-  **Intervenante** :  
Marlène BAILLY, Directrice Pôle  
Attractivité et Promotion de la Ville
-  **Mots-clés** : pôle multimodal, halte  
ferroviaire, passerelle piétonne & cyclable

À l'occasion de la réouverture d'une halte ferroviaire, La Couronne, accueille un véritable pôle multimodal pour accompagner le projet de territoire et les transitions en matière de mobilité et de commerces de proximité.

## La réouverture d'une halte ferroviaire très attendue

Après la fermeture de la gare de La Couronne il y a 20 ans, Jean-François DAURÉ, maire de la ville et ancien Président de l'Agglomération du Grand Angoulême, a milité sans relâche pendant une dizaine d'années pour sa réouverture, afin de développer le sud de l'agglomération. Ce sera chose faite le 12 décembre 2023 : la ville accueillera une nouvelle halte ferroviaire. Dans l'intervalle, les anciens locaux de la gare ont été transformés en maison de santé et l'ancien bâtiment SNCF réhabilité en Pôle Santé de la Femme et de l'Enfant. La collectivité, engagée pour les mobilités douces et la gestion raisonnée de l'espace public, s'appuie sur un Pôle d'Échanges Multimodal pour optimiser l'augmentation des flux générés par cette ouverture. Porté par l'agglomération du Grand Angoulême, le projet est financé grâce à des fonds européens, nationaux, régionaux mais aussi locaux, issus de l'agglomération et de la ville de La Couronne. Désormais à 1h de Bordeaux en TER et à proximité immédiate de la voie rapide RN10, La Couronne est idéalement située et mise sur sa localisation pour asseoir son développement et son attractivité.



## Un pôle d'échanges multimodal pour réorganiser les flux sur le territoire

Dès la fin de l'année 2023, la halte ferroviaire reliera La Couronne à Bordeaux et Angoulême à une fréquence de 10 passages par jour, à raison de 5 arrêts le matin et 5 arrêts le soir aux heures de pointe. Dès 2025, la Halte pourrait aussi accueillir les TGV en provenance de Paris.

Sans guichet, la halte disposera néanmoins d'une borne pour l'achat des billets de train. Adossé à la halte ferroviaire, un véritable pôle multimodal a été créé, à proximité des commerces, de services de santé et à terme d'une résidence senior située à 300 mètres de la halte. Ainsi, le campus étudiant au nord de la ville sera directement relié à la gare de Bordeaux. Le bus à haut niveau de service, inauguré en 2019, relie aujourd'hui le centre-ville de La Couronne au centre-ville d'Angoulême en 7 minutes. La passerelle ferroviaire, permettant de desservir les quais de la halte, est aussi piétonne et cyclable, relie la ville d'est en ouest et favorise ainsi les mobilités douces. Des vélos en libre-service compléteront le dispositif à l'horizon 2024-2025, ainsi qu'un parking proposant une centaine de places de stationnement et une aire de covoiturage, avec des bornes de recharge pour les véhicules électriques individuels.

### Un pôle logistique au cœur du projet du territoire

Une fois la halte en activité, il est envisagé d'y installer des services à la personne type consignes automatiques, mais également un projet de distributeur alimentaire en circuit ultra-court. Si à court terme la halte ne sera pas utilisée pour le transport de marchandises, cela pourra être envisagé à moyen et long terme, selon les activités du territoire. Ce projet s'inscrit dans une démarche plus vaste incluant également la requalification de l'entrée de ville, dont 120 hectares de friches à reconverter. Plusieurs axes sont d'ores et déjà identifiés en lien avec l'énergie et la logistique notamment : 50 hectares de champs de panneaux photovoltaïques, le développement d'une filière hydrogène pour les poids lourds, ou encore un projet de zone d'activités de 15 hectares à vocation économique et industrielle à énergie positive.

Une entrée de ville qui tiendra aussi compte de la richesse patrimoniale remarquable de l'Abbaye Notre-Dame et de l'ancienne propriété Lafarge, qui deviendront le site d'entrée de ville au Nord. L'usage futur reste à préciser mais une complémentarité s'imposera entre la zone d'activités, l'histoire et les besoins liés au développement et à l'attractivité de la commune. L'ensemble de ces projets sont menés en étroite collaboration avec les services de l'Etat.

### Un projet de long terme structurant et source d'attractivité pour le territoire

Le projet de pôle d'échanges multimodal répond aux principaux enjeux du territoire : économiques tout d'abord, avec le développement de l'industrie et du commerce de proximité mais aussi résidentiel avec l'arrivée et l'accueil de nouvelles populations. La réouverture de la halte ferroviaire

et le pôle d'échanges multimodal sont de réels facteurs d'attractivité pour le territoire. Ainsi, il n'y a plus aucun local vacant sur la trentaine de cellules commerciales autour de la place du Champ de Foire et six commerces ont rouvert ou sont sur le point d'ouvrir sur la place de l'Hôtel de Ville. De même, la collectivité reçoit de multiples demandes pour intégrer la maison de santé, qui va être agrandie dans les prochains mois. Des projets de constructions résidentielles significatifs sont parallèlement engagés. Finalement, la réouverture de la halte ferroviaire constitue une première étape source de nombreux projets structurants et transversaux, eux-mêmes vecteurs d'attractivité et de repositionnement du territoire sur l'échiquier départemental.



### COMMUNICATION

Si ce type de projet est long à mettre en œuvre et s'envisage sur de longues périodes, une communication régulière est fondamentale pour maintenir la dynamique. Le rôle du manager est alors essentiel pour assurer la promotion des projets du territoire auprès de son réseau et des commerces de proximité, eux-mêmes premiers ambassadeurs de leur territoire.



# LIMOGES MÉTROPOLE

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire :** Limoges Métropole
-  **Superficie :** 521 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants :** 207 053 (2020)
-  **Nombre de commerces :** 831 commerces dans le centre-ville de Limoges
-  **Intervenants :**  
**Aurélié BORDAS**, Responsable Cellule Mobilité Durable à la Direction des Transports et des Déplacements  
**Frédéric FOURGNAUD**, Directeur de l'Economie et de l'Attractivité
-  **Mots-clés :** schéma directeur logistique urbaine, méthodologie du programme InTerLUD, charte d'engagement

**Engagée dans le programme européen Innovations territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD), la communauté urbaine Limoges Métropole œuvre à la création d'un schéma directeur de logistique urbaine durable.**

## Une démarche initiée dans le cadre du plan de déplacements urbains

Dès 2019, Limoges Métropole a réalisé son plan de déplacements urbains, avec une fiche action autour de la logistique urbaine : développer la connaissance du système de logistique de l'agglomération, mettre en cohérence la réglementation et créer les infrastructures permettant leur respect, prioriser le recours aux véhicules propres pour les livraisons en centre-ville et proposer des services de retrait de petits colis dans les principaux pôles d'échanges.

Pas encore confrontée aux problématiques de congestion mais néanmoins consciente de l'importance croissante de cette thématique, Limoges Métropole a souhaité aller plus loin. Elle a ainsi saisi l'opportunité du programme InTerLUD pour entamer une véritable démarche concertée sur le territoire, bénéficier de la méthodologie éprouvée et de l'expertise technique des acteurs du programme. Signée en fin d'année 2021, la charte InTerLUD est une première étape pour Limoges Métropole, qui ambitionne la mise en place d'un véritable schéma directeur autour de la logistique urbaine, grâce à l'appui du bureau d'études spécialisé Interface Transport.



## Le diagnostic partagé, première étape de la démarche

La réalisation du diagnostic a nécessité la mobilisation des acteurs économiques du secteur en amont, et s'est déroulée sur une durée de 5 mois, de mai à octobre 2022. Cette étape a été accompagnée par les équipes de Logistic Low Carbon.

Le périmètre géographique d'étude choisi comprend la ville de Limoges, qui regroupe la majorité des flux, ainsi qu'un focus sur quatre autres zones d'activités métropolitaines structurantes pour le territoire : le parc d'activités Océalim, les Portes de Feytiat, la zone commerciale de Buxerolles et les Quatre Vents à Boisseuil.

Les principaux constats ont été assez similaires entre les industriels, les commerçants et les artisans locaux notamment : un déficit en aires de livraison, en stations d'avitaillement, en cyclo-logistique et une méconnaissance de la réglementation en vigueur. Une fois le diagnostic établi et partagé, place aux groupes de travail, pilotés par Limoges Métropole.

## Une large concertation autour de trois thématiques prioritaires

Trois groupes de travail ont ainsi été formés de novembre 2022 à février 2023, autour d'une trentaine de représentants de communes, d'opérateurs économiques et de commerçants, d'acteurs du secteur de la logistique et de partenaires institutionnels.

Une thématique différente a été proposée à chaque fois : les leviers d'action, les craintes et les difficultés rencontrées en matière de logistique urbaine lors du premier groupe de travail, l'approfondissement et l'élaboration de pistes d'action lors du second, et enfin l'approfondissement en détail des pistes d'action lors de la dernière réunion. Chaque groupe de travail thématique était par ailleurs divisé en 3 sous-groupes : l'approche réglementaire, le volet énergétique et la problématique du foncier.

L'étape de concertation, pilotée par Limoges Métropole, a conduit à la rédaction des fiches action, en cours de finalisation aujourd'hui.



## Une charte d'engagement signée d'ici la fin de l'année

La signature de la charte locale de logistique urbaine durable, préalable à la mise en place du schéma directeur, interviendra au second semestre 2023. Ainsi, le diagnostic et la concertation ont pris du temps, mais ces étapes sont fondamentales pour impliquer les différentes parties prenantes, et aboutir à une réelle charte d'engagement des acteurs, comme le souhaitent Limoges Métropole et ses partenaires. Si la principale difficulté reste

la mobilisation des différents acteurs, les élus sont porteurs du projet et impliqués pour sa réussite. De même que les transporteurs, moteurs et volontaires pour poursuivre la démarche, ce qui fut une agréable surprise. Le défi majeur pour Limoges Métropole est aujourd'hui de garantir une réelle mise en œuvre des actions, dès la signature de la charte, ainsi qu'un respect des engagements de chacun dans le temps.

Découvrez  
Limoges  
Métropole



## CONCERTATION

Au cœur de la mise en place du schéma directeur de logistique urbaine durable de Limoges Métropole, la concertation permet de garantir l'appropriation des enjeux, des concepts et des solutions préconisées, et donc in fine de favoriser l'implication des acteurs du territoire vis-à-vis des engagements sollicités.



# PAU

## CARTE D'IDENTITÉ

- Territoire :** Ville de Pau
- Superficie :** 32 km<sup>2</sup>
- Nombre d'habitants :** 75 665 (2020)
- Nombre de commerces :** 2 200 commerces dont 885 sur le périmètre Action Cœur de Ville
- Intervenants :**  
Laetitia LANARDOUNE, Chef de projet Mobilités durables & Prospective  
Didier CELEBRIN, Manager de ville
- Mots-clés :** charte logistique urbaine durable, circuits courts, aires de livraison, cyclo logistique

Engagée depuis septembre 2021 dans la démarche européenne InTerLUD, la ville de Pau, l'agglomération Pau Béarn Pyrénées et le Syndicat mixte Pau Béarn Pyrénées Mobilités ont signé leur charte de logistique urbaine durable en avril 2023.

## Une charte pour engager la transition du territoire

Ce programme a été abordé comme une plus-value supplémentaire aux démarches déjà existantes sur le territoire, tels que le dispositif Action Cœur de Ville ou la stratégie Neutralité Carbone. En 2021, 150 000 mouvements de marchandises étaient ainsi recensés par semaine, dont 20% dans le centre-ville de Pau. Sur le territoire, on estimait que 50% des flux étaient liés aux modes de vie des ménages, 40% aux échanges entre opérateurs économiques et les 10% restants à la gestion urbaine (déchets, chantiers, services postaux, etc). La diversité des acteurs concernés imposait la création d'un espace d'échanges et de coopération pour engager la transition économique, énergétique et sociale du territoire : c'est le rôle de la charte de logistique urbaine durable. Les onze actions opérationnelles retenues concernent le périmètre des trente-sept communes du Syndicat des Mobilités, même si certaines d'entre elles sont spécifiques au centre-ville de Pau, qui concentre la majorité des conflits d'usage. Facteur clé du succès de la démarche, une vaste campagne de communication sera engagée pour faire connaître les actions partagées et valoriser les résultats obtenus.

## Le développement stratégique des circuits courts

Parmi les actions prioritaires retenues, l'agriculture et les circuits courts représentent un objectif à part entière. En effet, la logistique est un métier différent de celui de producteur, et nombre d'entre eux n'ont aucune idée du coût logistique réel de la vente de leurs produits.



Plusieurs démarches sont engagées pour favoriser le rapprochement entre la production et la consommation locale : la mise en relation avec des transporteurs spécialisés pour les marchés par exemple, la formation des producteurs aux outils numériques pour la vente directe,

l'accompagnement à la commercialisation auprès de la restauration collective grâce à la plateforme logistique « Mangez Béarnais », l'accompagnement à la transformation des produits bruts avec le Collectif Fermier 64 ou encore la création de consignes automatisées pour la vente des produits maraichers locaux grâce à la Ceinture Verte.

## Des aires de livraison réaménagées en adéquation avec les besoins

Les aires de livraisons sont un enjeu central de la logistique urbaine, notamment pour les commerces et activités de centre-ville. Le diagnostic a identifié que les aires existantes sont souvent peu adaptées, principalement à cause d'un mauvais dimensionnement. Une matrice d'observation des 110 aires de livraisons de Pau a ainsi été créée, recensant les dimensions, l'occupation, les éventuelles problématiques, la dangerosité ou encore le positionnement de chacune d'entre elles. Cette matrice est aujourd'hui étudiée pour chaque projet de rénovation urbaine et les actions nécessaires sont menées sur le terrain par niveau de priorité. Plusieurs axes sont priorisés : le contrôle de l'utilisation des aires, la création d'espaces spécifiques en entrée du cœur de ville piéton pour permettre des livraisons douces mais aussi des usages mixtes en fonction des horaires. Les aires de livraison seraient par exemple réservées aux commerçants et livreurs le matin et ouvertes l'après-midi au stationnement des particuliers grâce à des horodateurs classiques. Des études seront également menées pour identifier le besoin d'aires de livraison supplémentaires. Enfin, le travail national engagé par le Groupement des Autorités Responsables du Transport (GART), sur l'aménagement des aires de livraisons et l'éventuelle création d'un forfait post stationnement pour verbaliser leur mauvaise utilisation sera suivi. De façon générale sur ces enjeux, il faut être pilote en tant que collectivité : dès lors qu'une stratégie claire est actée, les consignes seront claires, les pratiques vertueuses et le contrôle efficace.

## Une action volontariste pour accompagner le développement de la cyclo logistique

Autre thématique prioritaire : la cyclo logistique. Assurée depuis 3 ans par les triporteurs palois, la livraison en vélo cargo peine à trouver un modèle économique pérenne du fait d'un centre-ville piéton finalement peu contraint, n'incitant pas les transporteurs à s'arrêter dans les espaces logistiques de proximité. Là encore, la contrainte est nécessaire pour impulser un changement de pratiques. Pour cela, la collectivité mise sur plusieurs actions : la création d'aides financières pour l'acquisition de vélos cargos pour les TPE et acteurs de la cyclo logistique, un renforcement de la

restriction d'accès au cœur piéton, pour les horaires et les ayants-droits, l'adhésion au programme Colis Activ qui propose un soutien financier pour améliorer la compétitivité de la cyclo logistique mais aussi le développement de la logistique inversée, comme la collecte de biodéchets ou le ramassage d'emballages consignés. Par ailleurs, des critères incitatifs en faveur de la cyclo logistique seront intégrés dans les marchés publics de la municipalité. Enfin, cette approche nourrit une réflexion interne sur les enseignes accueillies en centre-ville et leur impact logistique : il est du rôle de la collectivité de bien anticiper et d'avertir en amont les enseignes des règles applicables pour un cœur piéton apaisé.

### Les chiffres clés :

- 90 participants à la concertation
- + de 30 partenaires signataires
- + de 200 000€ fléchés sur 6 ans
- 9 actions lancées dès 2023

Découvrez la charte  
logistique urbaine de  
l'agglomération de Pau



### RÔLE DU SYNDICAT DES MOBILITÉS

Le portage des actions par le syndicat des mobilités permet une approche globale sur le territoire, en lien avec la planification de toutes les mobilités (personnes et marchandises). La logistique est ainsi appréhendée au niveau des grandes zones d'activités, au niveau des chantiers participant à la métamorphose de l'agglomération, du centre-ville de Pau tout en tenant compte des nombreux acteurs implantés en Béarn (Térega, Amazon ou les triporteurs palois par exemple).



# SAINT- JUNIEN

## CARTE D'IDENTITÉ

-  **Territoire** : Ville de Saint-Junien
-  **Superficie** : 56.82 km<sup>2</sup>
-  **Nombre d'habitants** : 11 295 (2020)
-  **Nombre de commerces** : 180 commerces
-  **Intervenantes** :  
Joanna SERVANT, Directrice du Centre  
Communal d'Action Sociale  
Nadège ESCLAPEZ, Manager de centre-ville
-  **Mots-clés** : triporteurs, livraison dernier  
kilomètre

Projet en réflexion depuis plusieurs années, la commune de Saint-Junien, lauréate du programme Petites Villes de Demain, a mis en place ces derniers mois un service de transport saisonnier de marchandises en triporteur, destiné aux personnes à mobilité réduite du territoire.

## Un dispositif pour les personnes à mobilité réduite mûri ces dernières années

Inspirée du modèle bordelais de triporteurs proposant la livraison de médicaments aux personnes âgées, l'idée germe depuis plusieurs années et s'est trouvée confortée à l'issue de la crise sanitaire avec le souhait de revenir à la rencontre des habitants, et notamment des populations isolées. Le dispositif est donc proposé prioritairement aux personnes rencontrant des difficultés pour se déplacer ou porter des charges lourdes, tous les samedis de mai à octobre. Le triporteur permet de transporter les achats, hors produits frais, réalisés dans les commerces de la commune directement chez les habitants ou à leur véhicule stationné, qu'ils soient localisés en centre-ville ou en périphérie. Le choix du samedi est stratégique avec la tenue du marché hebdomadaire, très dynamique sur le territoire, et de la foire mensuelle, tous deux situés sur des places en centre-ville dont les parkings peuvent être éloignés. Le principe est simple : le client interpelle le triporteur ou l'appelle grâce à un numéro dédié et organise sa course. Le service est entièrement gratuit pour les bénéficiaires et répond à l'ambition de la collectivité de faciliter la vie des personnes à mobilité réduite ou ayant des difficultés à porter des charges lourdes. Ce dispositif intervient en complémentarité du Liberbus, également proposé aux personnes de plus de 65 ans, handicapées ou parents isolés n'ayant pas de moyen de locomotion, pour leurs divers déplacements à l'échelle de la ville.



## Le triporteur comme outil d'animation et de redynamisation du centre-ville et des commerces

Outil d'action sociale de la ville, le triporteur constitue par ailleurs un véritable levier d'animation de la ville et de son centre commerçant, d'autant qu'il peut être décoré et habillé aux couleurs d'un événement ou d'une occasion particulière. Le projet a été pensé comme fédérateur dès sa création; il a ainsi été mis en œuvre avec le concours du magasin de cycles local.

Le triporteur a été assemblé dans les commerces locaux, avec l'appui d'un magasin de meubles et d'une entreprise de signalétique notamment, les accessoires ont également été achetés à Saint-Junien. L'ensemble des commerces ont d'autre part été sensibilisés sur le dispositif, en tant que prescripteurs auprès de leurs clients respectifs. Ils disposent de flyers à distribuer expliquant le fonctionnement du service.

Le rôle de la manager de centre-ville est ici de faire le relais entre les actions de la collectivité et les acteurs économiques de la ville, de promouvoir le dispositif et d'inciter à son utilisation. Si le projet a pris du retard à cause de la disponibilité des matériels en sortie de crise sanitaire, 2023 s'avèrera finalement être la bonne année pour lancer le dispositif, avec la tenue des 73<sup>ème</sup> Ostensions de Saint-Junien du 20 au 25 juin, organisées tous les 7 ans et véritables sources d'attractivité bien au-delà du territoire communal.

### Une initiative portée par la collectivité

Le dispositif a été financé grâce à un appel à projets de la Caisse d'Assurance Retraite et de Santé au Travail (CARSAT). La collectivité a ainsi obtenu une subvention de 5 000€, qui a permis l'achat du triporteur et le financement d'une partie des frais de son fonctionnement (maintenance, salaire de la personne qui le conduit) ; le reste à charge est aujourd'hui assumé par la collectivité. Le service est ainsi 100% gratuit pour ses usagers, et la collectivité souhaite qu'il le reste, notamment dans le contexte économique actuel. Afin de promouvoir son initiative, Saint-Junien a largement communiqué auprès de ses habitants et commerçants, grâce à divers canaux : articles dans le journal local mensuel, mise à disposition de flyers chez les commerçants, publications sur la page Facebook de la commune mais aussi auprès des travailleurs sociaux.

Cette année est la première expérimentation du dispositif de livraison douce du dernier kilomètre, et un bilan sera réalisé en octobre à l'issue de la saison pour envisager sa pérennisation, d'éventuelles adaptations voire élargissements pour l'année prochaine. Ce nouveau service entre dans une démarche plus vaste de dynamisation du territoire, en favorisant la création de nouvelles activités en centre-ville ou encore en contribuant au développement des Halles et du marché communal. Il gagnera encore en pertinence face aux enjeux de piétonnisation temporaire du centre-ville, en projet à Saint-Junien.

### Un accueil favorable et prometteur de l'initiative

L'initiative a reçu un très bon accueil auprès des habitants, des commerçants mais aussi des touristes locaux. Le triporteur effectue en moyenne 5 à 6 courses par samedi, dont un certain nombre pour le marché. L'enjeu reste aujourd'hui de développer son utilisation le samedi après-midi, traditionnellement un peu plus calme. Le service est d'ores et déjà attendu pour l'an prochain, et la collectivité est même sollicitée pour pérenniser la démarche à l'année. Si elle ne le souhaite pas à ce jour, notamment à cause des intempéries en saison automnale et hivernale, elle réfléchit en revanche à d'autres utilisations possibles pour pérenniser et développer le service : la distribution des sacs poubelles fournis par la collectivité ou l'utilisation du dispositif sur des temps forts commerciaux comme les fêtes de fin d'année par exemple. Par ailleurs, une large part du succès de la démarche réside dans le choix de la personne qui conduit le triporteur. En effet, elle est source de lien social, elle apporte le côté humain, la convivialité et le supplément d'âme du service. A Saint-Junien, c'est également une excellente ambassadrice du territoire, qui n'hésite pas à expliquer, sensibiliser et promouvoir les dispositifs proposés par la ville.

Découvrez  
Saint-Junien



### RÔLE DE LA COLLECTIVITÉ

Lors des concertations, les habitants ont traditionnellement de nombreuses demandes différentes, mais toutes ne répondent pas toujours à un réel besoin. En tant que collectivité, il faut aussi savoir suivre son intuition, faire confiance à sa connaissance du territoire et de ses habitants pour prioriser les actions, en cohérence avec la stratégie du territoire à plus long terme.







# MANACOM

Réseau des Managers du Commerce

manacom@bordeauxgironde.cci.fr  
manacom.fr

17 PLACE DE LA BOURSE - CS 61274 33076  
BORDEAUX CEDEX

Rédaction : CCI Bordeaux Gironde / Mise en page : Lilou Attallah / octobre 2023

