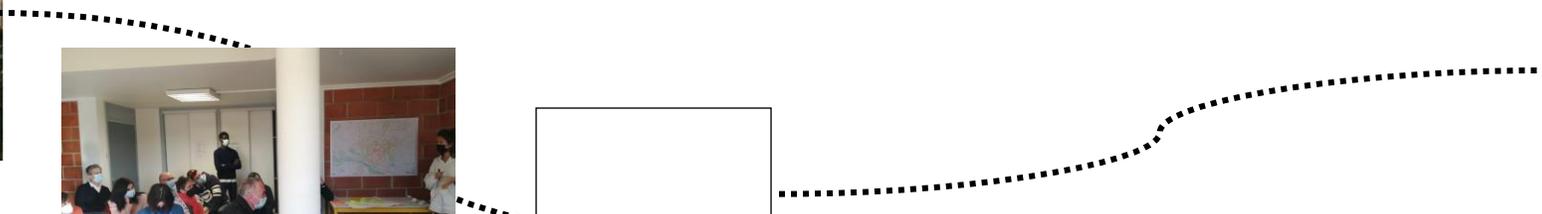
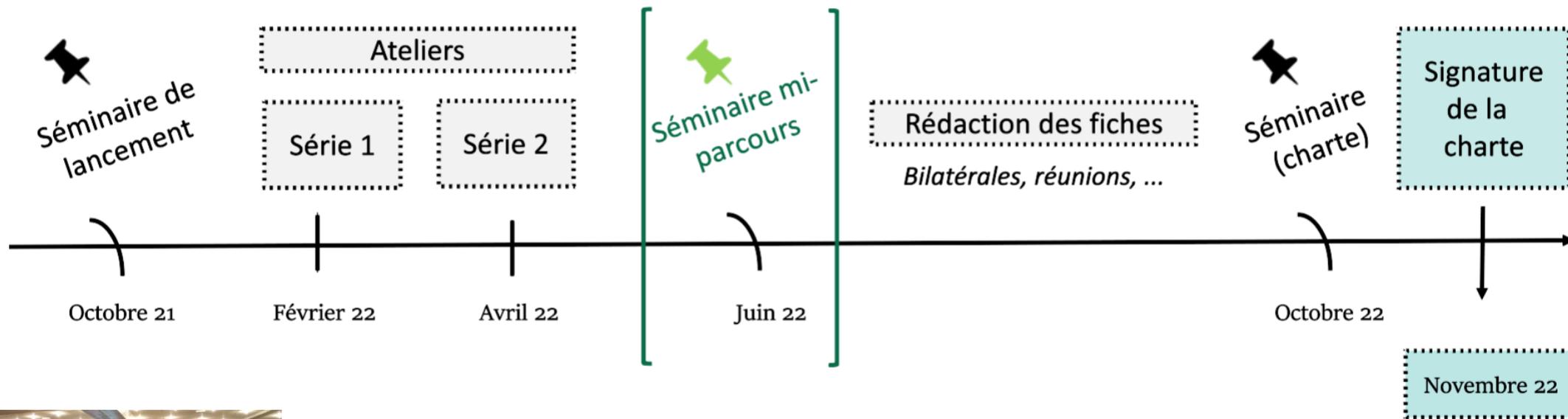




Séminaire de mi-parcours

Lundi 27 juin 2022 à 14h

Où on se situe dans le calendrier prévisionnel ?



Ordre du jour



1. Présentation du diagnostic

Questions-Réponses

2. Présentation des actions

A l'appui du formulaire

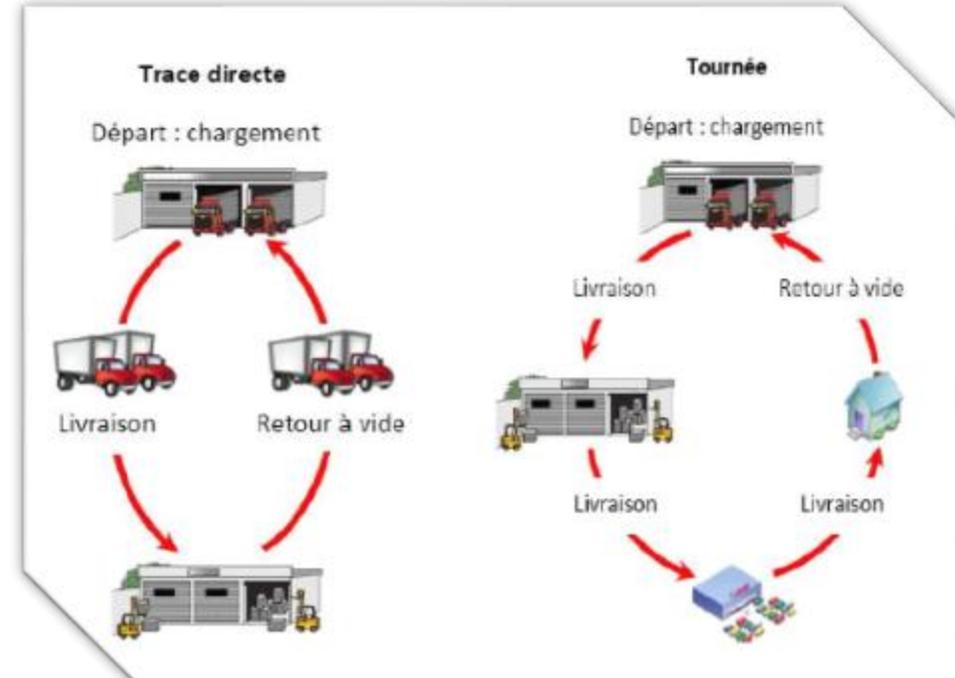
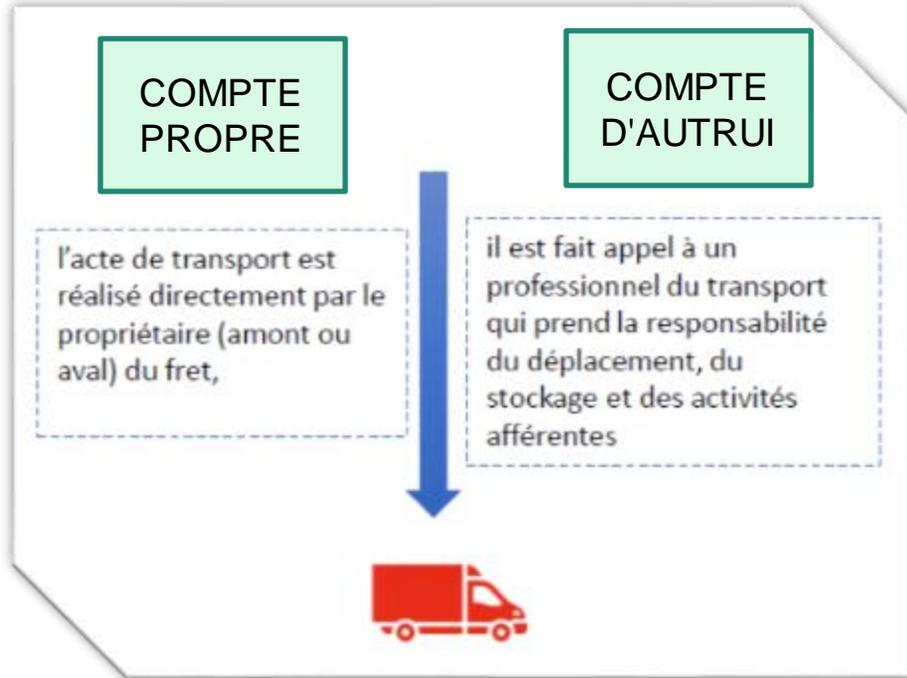
Propos introductifs

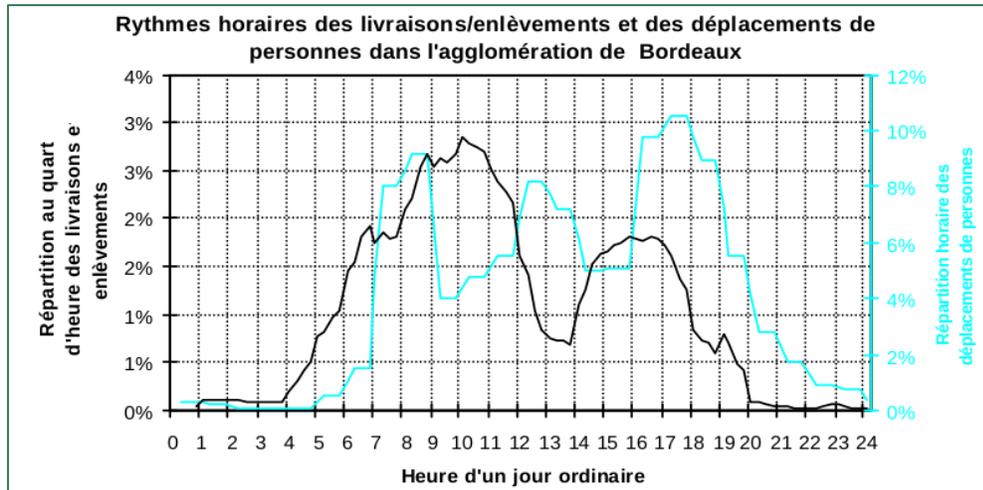
Monsieur Chenevière, élu au commerce >>

Retour sur quelques définitions

Les 3 composantes essentielles

- **Ménages (50%)**
Flux d'approvisionnement / achats motorisés / livraisons à domicile
- **Etablissements économiques (40%)**
Echanges de marchandises
- **Vie de la ville (10%)**
Flux annexes (déménagement, services postaux, chantiers, déchets)





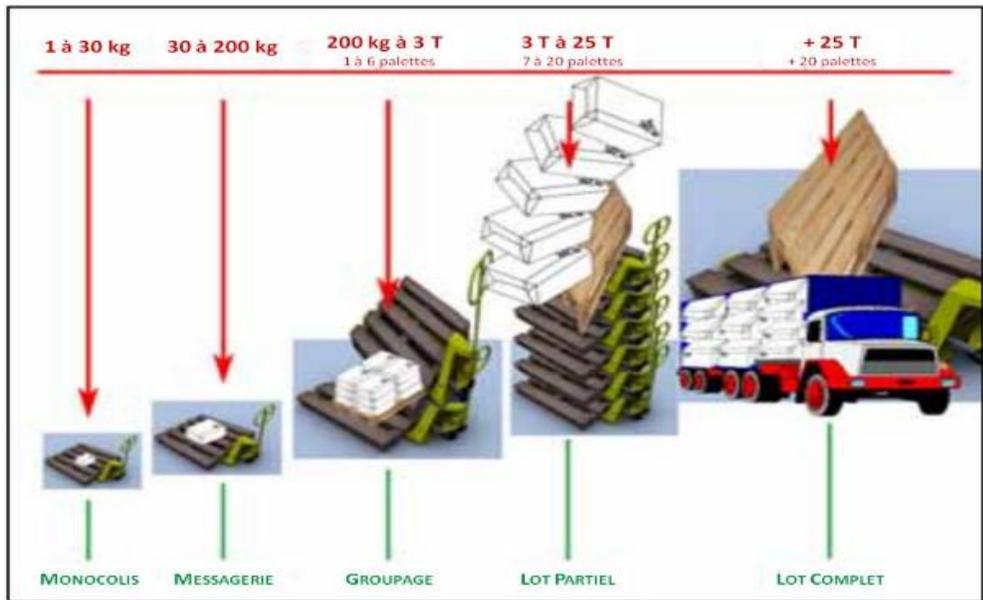
DIVERSITÉ DE CONTRAINTES OPÉRATIONNELLES ET RÉGLEMENTAIRES FREINANT LA MUTUALISATION :

Origine & destination
 Équipement des sites de (dé)chargement
 Contraintes horaires d'enlèvement et de livraison

Alimentaire (frais, surgelé, viande, poisson...)
 Sec
 Produits pharmaceutiques (différentes températures réglementaires)
 Déchets
 Produits dangereux, produits de valeur...

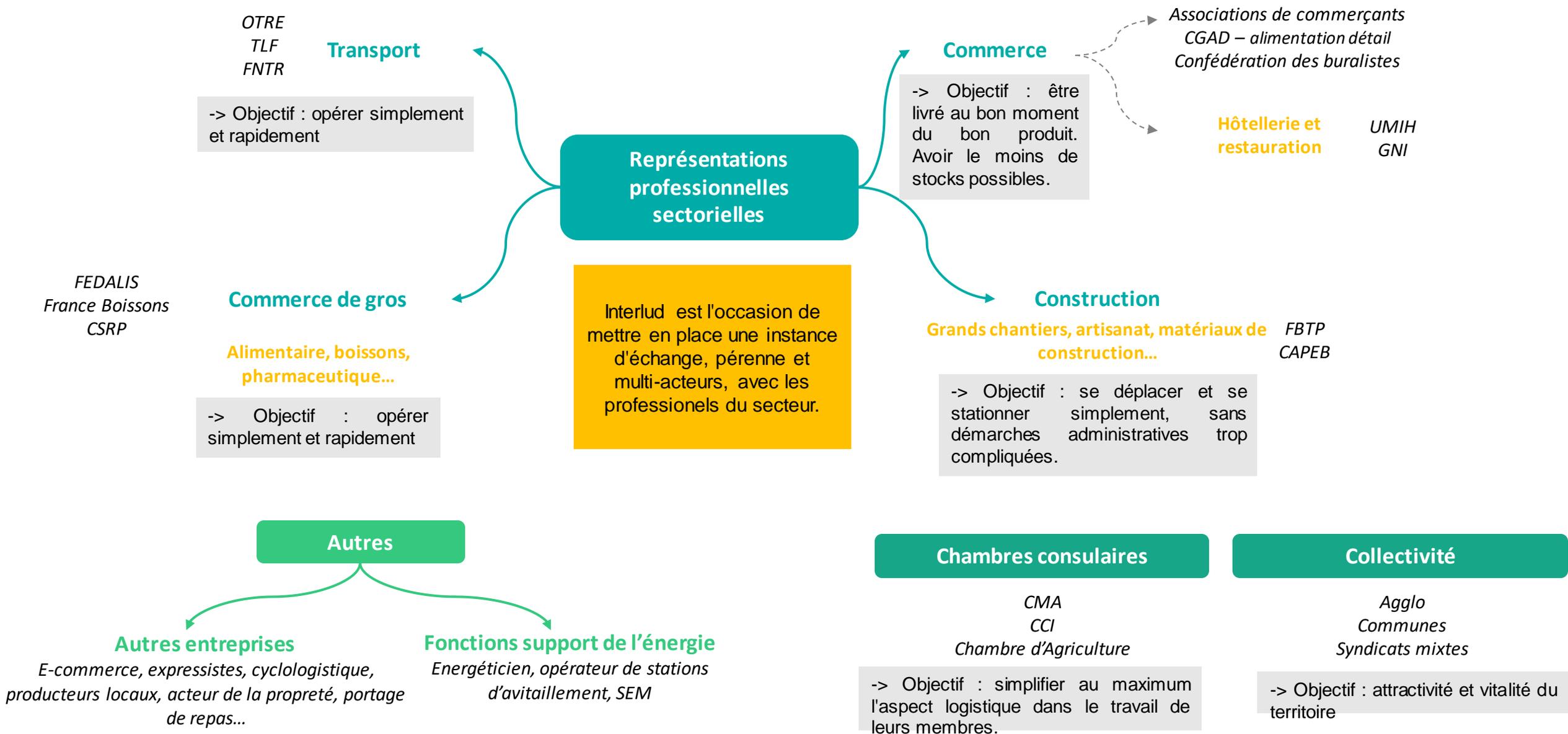
Flux « chauds » - enjeu de rapidité
 Flux « froids » (planifiés) – plus faciles à massifier
 Flux retours (enlèvements, consignes, invendus..)

Mono-colis
 Multi-colis
 Bac
 Palette
 Groupage
 Camion complet (palettes, vrac...)





1. Présentation du diagnostic





Il y a environ, chaque semaine :	Sur Pau Béarn Pyrénées Mobilités	Sur le centre-ville de Pau
Générés par les établissements économiques	100 000 mouvements <i>16 000 véhicules : 6 000 PL et 10 000 VUL</i>	20 000 mouvements <i>4 000 véhicules : 2 500 PL et 1 500 VUL</i>
Générés par les livraisons à domicile chez des particuliers	50 000 mouvements <i>100 à 150 VUL</i>	5 000 mouvements <i>20 VUL</i>
TOTAL A destination (et en provenance) des établissements économiques et des ménages	150 000 mouvements	25 000 mouvements

Seuls 20% des mouvements logistiques de l'agglomération sont sur le centre-ville.
Cependant c'est bien là que se concentrent la plupart des frustrations liées à la logistique urbaine.

PRINCIPAUX CONFLITS D'USAGE

Sur l'ensemble du périmètre :	Hors centre-ville :	En centre-ville (hors cœur piéton)	Sur le centre piéton :
<ul style="list-style-type: none"> Bruit Pollution (santé publique et dérèglement climatique) Dangers et gênes pour les autres usagers (piétons, cyclistes...) 	<ul style="list-style-type: none"> Stationnement sauvage de poids-lourds en ZA 	<ul style="list-style-type: none"> Aire de livraison occupée Gêne de la circulation Mécontentement des autres usagers Verbalisation 	<ul style="list-style-type: none"> Congestion des rues, trop de véhicules Plusieurs livraisons en même temps Véhicules garés devant les parkings de riverains Nuisances pour les terrasses des cafés/restaurants et diminution de l'attractivité du centre-ville

Transports routiers de fret de proximité	43
Transports routiers de fret interurbains	26
Affrètement et organisation des transports	13
Messagerie, fret express	8
Entreposage et stockage non frigorifique	3
Autres activités de poste et de courrier	3
Entreposage et stockage frigorifique	1

Nombre d'entreprises des secteurs de la logistique et du transport enregistrées sur les 37 communes du syndicat mixte des transports de Pau Béarn Pyrénées

Commerces de détail Pau, Lons, Lescar, Billère, Serres-Castet, Serres-Morlaas	2110
Commerces de détail Centre-ville de Pau (estimatif)	900
Commerces de gros Pau, Lons, Lescar, Billère, Serres-Castet, Serres-Morlaas	470

Nombres de commerces installés sur les communes centrales du syndicat mixte des transports de Pau Béarn Pyrénées

- 233 véhicules utilitaires légers (24 électriques)
- 273 véhicules légers (9 électriques)
- 78 poids-lourds
- 115 engins
- 68 remorques
- 106 vélos à assistance électrique

Internalisation de tous les services ENTRETIEN (carrosserie, mécanique ...) et obtention de certaines formations pour intervention sur véhicules électriques. Adoption d'un Plan de Déplacement Administration qui vise à réduire la flotte (mutualisation) puis à verdir le parc.

>> Stratégie pluriannuelle d'investissement à construire <<

- Prévisions 2023 : Achat de 15 VL et VUL + 2 PL
- Budget 2023 chiffré : 450 k €



Une flotte aujourd'hui très peu décarbonée..

- 99 % des VUL et PL de l'agglomération roulent aujourd'hui avec des motorisations thermiques (95 % au diesel)
- La majorité des acteurs du transport sur Pau n'ont encore aucun véhicule propre

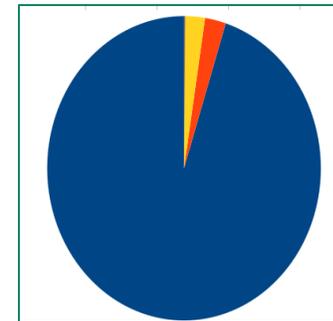
... des freins importants au verdissement de flottes ...

- Manque d'offre (vente et réparation) de la part des concessionnaires et garages locaux (réparations longues ou très coûteuses)
- Disponibilité de l'avitaillement (y compris pour l'électrique)
- Des modes opérationnels différents demandant de l'adaptation et des chauffeurs majoritairement non formés
- *Prix, disponibilité et offre des véhicules propres (problème national)*

... mais des progrès à encourager

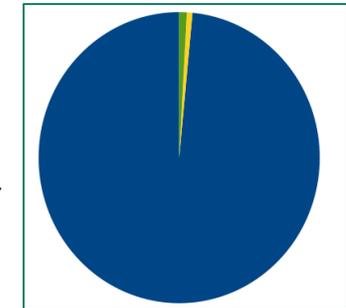
- Progressivement, certains acteurs s'équipent en électrique (VUL)
- Présence d'un opérateur de cyclo-logistique
- Projet de station BioGNV

Immatriculation véhicules neufs dans le 64 en 2020



VUL

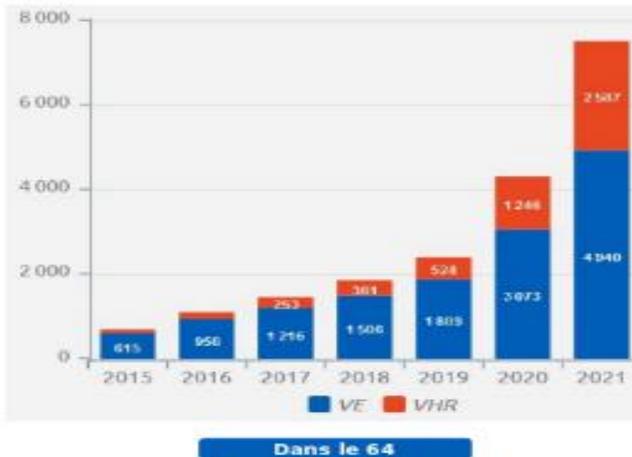
Diesel – 4124
Essence – 100
Gaz – 4
Électrique et Hydrogène-107
Hybride – 3



PL

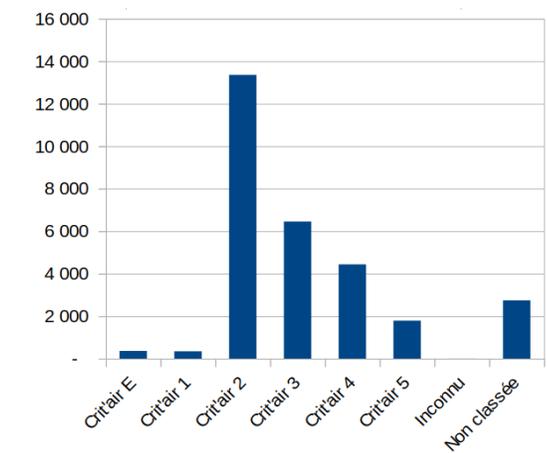
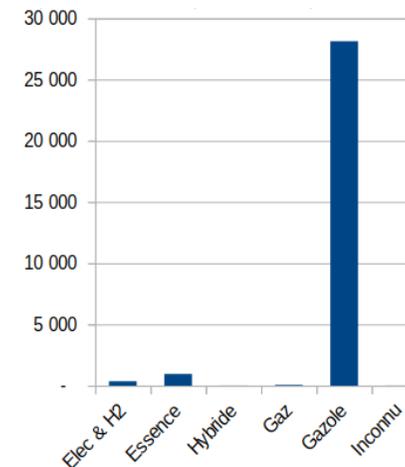
Diesel – 456
Essence – 3
Gaz – 4
Électrique et Hydrogène – 0
Autre - 0

Evolution du nombre de véhicules électriques dans le 64 (y compris VL) :

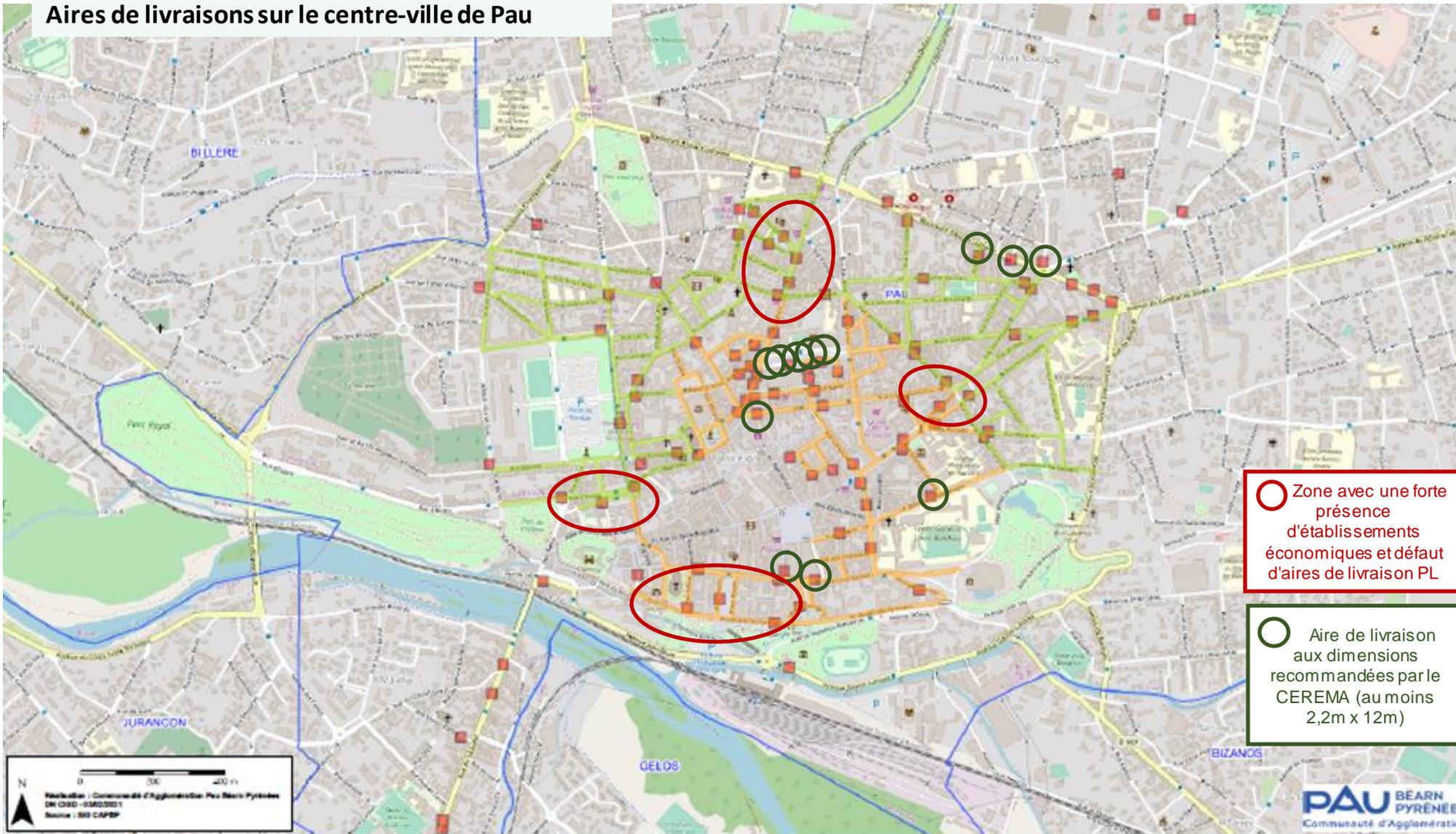


Croissance forte de la part modale de l'électrique sur le territoire pour les VUL, mais pour le moment très minoritaire. Développement tributaire d'un réseau de recharge performant.

Parc VUL sur Pau Béarn Pyrénées à début 2021



Aires de livraisons sur le centre-ville de Pau



Conformité

- 10 % d'aires de livraison conformes aux recommandations de dimensions minimales (12m x 2,2 m) du Cerema pour accueillir des poids-lourds (12 aires sur 104)
- Peintures faibles ou illisibles dans 20% des cas.

Occupation

42 % de places de livraison disponibles (44 aires sur 104). La majorité des places sont occupées par des véhicules particuliers.

Aires PL à créer

- rue Barthou / boulevard des Pyrénées.
- place Grammond et alentours
- rue Carnot / place du Foirail
- environs du croisement Gare / Lespy / Guichenné

Aires à supprimer

Certaines places de livraison sont situées dans des rues sans commerces (donc le plus souvent inutilisées)

Des aires petites et rarement disponibles



1 allée du grand tour – exemple d'aire dont la peinture est non-conforme



1 boulevard d'Aragon – exemple de place trop étroite, même pour un VUL



20 rue de Liège - exemple de place non-utilisable car occupée par des voitures (en face du parking place verdun!)



18 boulevard des Pyrénées - exemple d'aire de livraison trop petite pour un poids-lourd, dans une zone où il y a des restaurants et aucune place ne permettant d'accueillir un poids-lourd



5 rue Lassens - aires de livraison dans la zone piétonne. Ces aires sont aux dimensions poids-lourd



11 place de la libération - exemple de stationnement professionnel et particulier sur aire de livraison



15 place de la libération - exemple de place en virage



2 place Gramond – exemple de livreur se stationnant à côté de la place de livraison

Un système de livraison anarchique mais qui "fonctionne bien" InTerLU:D



Exemple de véhicule stationné sur une aire de livraison. Absence de signalisation l'autorisant



Le véhicule garé plus loin sur la chaussée a choisi de ne pas se garer sur la place de livraison disponible située en face de l'établissement qu'il est en train de livrer, car la place n'est pas adaptée à son besoin



Messagers garés au milieu de la route "on fait toujours comme ça et ça fonctionne bien"



Exemple de poids-lourd stationné pour livraison sur une piste cyclable



Le matin à 8h, affluence importante de poids-lourds pour livrer les restaurants



Autour des halles, exemple de véhicule livrant une boucherie stationné "au plus prêt de l'entrée"



Exemple de véhicules stationnés sur une aire de livraison. Absence de signalisation l'autorisant

ATTENTES

- Contrôles (pour améliorer la disponibilité)
- Mise en conformité des aires de livraison au dimensions PL
- Création de davantage d'aires de livraison à proximités des établissements économique générant le plus de livraison
- Pas d'attente - Le système « anarchique » fonctionne.

"Les aires de livraison sont trop souvent occupées. Absence de contrôle !"
- La Poste

"Les aires de livraison sont trop étroites, on ne peut pas les utiliser"
- France Boissons

"On se gare où on veut, et la police est compréhensive"
- Livreur d'un groupe expressiste



Priorité 1 : Améliorer le contrôle & Créer une dizaine d'aires poids-lourds

Priorité 2 : Intégrer systématiquement la mise en conformité des aires de livraison lorsque la voirie est travaillée. Utiliser l'instance de dialogue pour déterminer les besoins en aires de livraison PL et VL.

CONSTAT

Le centre piéton est ouvert sans restriction à la circulation de 6h à 11h et de 19h à 21h. En dehors de ces horaires, les livraisons sont autorisées. Les acteurs de la logistique ont pour certains des badges d'accès (en tous 4000 badges actifs au 1er janvier 2022), pour d'autres utilisent les bornes pour entrer. La police fait de son mieux pour ouvrir les barrières le moins possible mais les règles actuelles ne permettent pas d'avoir un centre piéton réellement apaisé ni de limiter les livraisons en journée.

Horaires d'accès aux différentes zones piétonnes hétérogènes.

Les acteurs du BTP ont pour certains des difficultés à demander les accès et aires de stationnement de chantier et préfèrent refuser les chantiers sur le centre-ville.

Aires moins sollicitées pour livraison l'après-midi.

ATTENTES

> Mettre en place une réglementation claire, sensée, équitable et contraignante.

> Restreindre davantage l'accès au centre piéton et faire respecter strictement cette nouvelle règle.

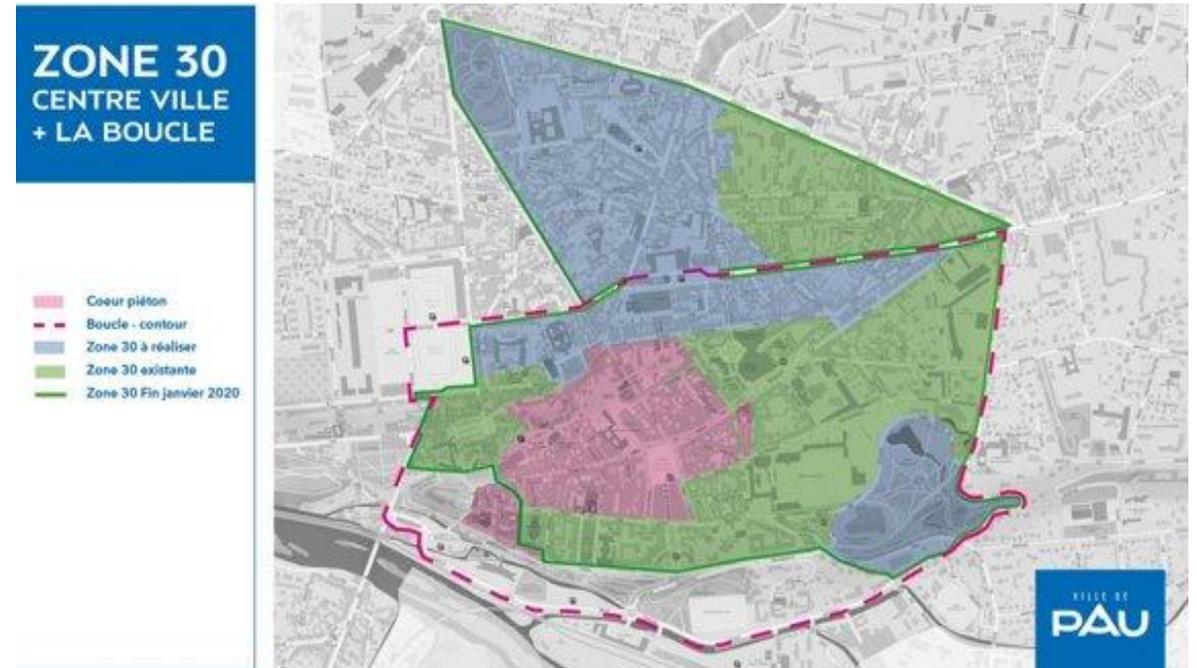
> Anticiper le plus possible la communication des réglementations

Les restaurants préfèrent être livrés à l'ouverture (qui varie beaucoup en fonction du type de restaurant)

Les grands établissements préfèrent être livré le matin (avant l'ouverture ou en matinée)

Les petits commerces préfèrent pour une partie être livré à l'ouverture (le plus souvent 10h) ou bien n'ont pas de préférence.

"Les restrictions d'accès ne sont pas problématiques si elles sont équitablement et strictement appliquées"



Etude réalisée auprès de 19 établissements du centre piéton :

- Les gros commerces ont tendance à être livrés avant 9h et sont intégralement livrés avant 11h
- Les petits commerces sont plutôt livrés entre 10h et 12h
- 15 sur 19 ne reçoivent des livraisons que le matin (avant 12h30)
- 4 petits commerçants sont parfois livrés l'après-midi (et pas parce qu'ils le demandent)

Sujet	Constat	Attentes	Actions
MUTUALISATION ET MASSIFICATION	<p>Les commerçants et restaurateurs travaillent avec des stocks de plus en plus faibles, des flux de plus en plus tendus, des livraisons de plus en plus fréquentes et urgentes → multiplication du nombre de livraisons avec des quantités de plus en plus faibles.</p> <p>Un commerçant peut recevoir une dizaine de livreurs différents en une journée et un livreur peut venir une dizaine de fois dans la même rue en une semaine.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Restreindre les horaires de livraison • Encourager la massification (= regroupement) des commandes dont e-commerce • Sensibiliser les consommateurs et commerçants à l'impact de leurs habitudes • Collectivité : optimiser les tournées, massifier les flux 	<p>Accès centre-ville Cyclo-logistique Sensibilisation Exemplarité</p>
LOGISTIQUE RETOUR & DÉCHETS	<p>La collecte des déchets triés peut être optimisée sur le centre-ville. La collecte des biodéchets va devenir obligatoire en 2023 pour les restaurants et en 2024 pour les particuliers.</p> <p>Les repas portés n'ont plus le droit, depuis le 1er janvier d'être dans des emballages jetables (logistique inversée à prévoir).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aider les acteurs qui se positionnent sur les flux sortants du centre-ville via de nouveaux modèles logistiques : collecte des biodéchets, emballages consignés à atteindre leur modèle économique • Réfléchir à une solution de consigne et une logistique inversée optimisée pour les repas portés aux mains de la collectivité. • Réduire les emballages sur les colis e-commerce et les approvisionnements des commerçants. 	<p>Cyclo-logistique Exemplarité</p>
CIRCUITS-COURTS LOCAUX	<p>Les restaurateurs du territoire rencontrent des difficultés à s'approvisionner en circuits-courts</p> <p>Les habitants sont déconnectés de leur territoire : la part de produits alimentaires béarnais consommés sur l'agglomération paloise est de 3,5%.</p> <p>Le plus souvent, le producteur livre lui-même ses clients (commerçants ou restaurateurs) : tournées peu optimisées, chronophages, coûteuses et polluantes.</p>	<p>Aider la structuration de filière des circuits-courts-locaux en favorisant la mise en commun du transport et de la logistique entre les différents producteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Collectif Fermier 64 → Consignes alimentaires → Logicout 	<p>Circuits courts</p>
BTP	<p>Un grand nombre de chantiers ont lieu et vont avoir lieu partout sur l'agglomération.</p> <p>Les acteurs du BTP peuvent avoir du mal à répondre aux appels d'offre s'ils ne savent pas comment ils vont pouvoir accéder et occuper l'espace public à proximité du chantier.</p>	<p>Intégrer dans les appels d'offre de marchés publics de travaux davantage d'informations sur les contraintes de circulation et de stationnement aux alentours du chantier.</p> <p>Inclure la gestion logistique dans les appels d'offre publics & valoriser les démarches vertueuses dans l'attribution des chantiers.</p>	<p>Chantier exemplaire</p>

La nécessité d'agir...



La loi LOM impose :

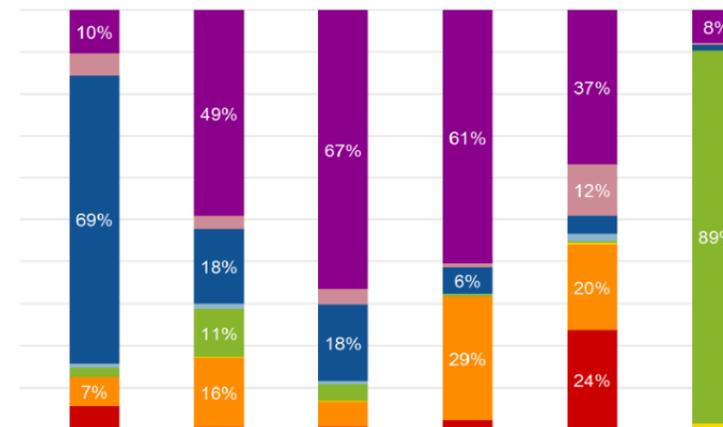
- **Plan de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA) d'ici 2023**

La loi Climat et Résilience impose :

- **Zone à Faible Emissions - Mobilité (ZFE-m) d'ici 2025**

CA Pau Béarn Pyrénées -
Répartition et émissions 2016 de
polluants par secteur, en tonnes.

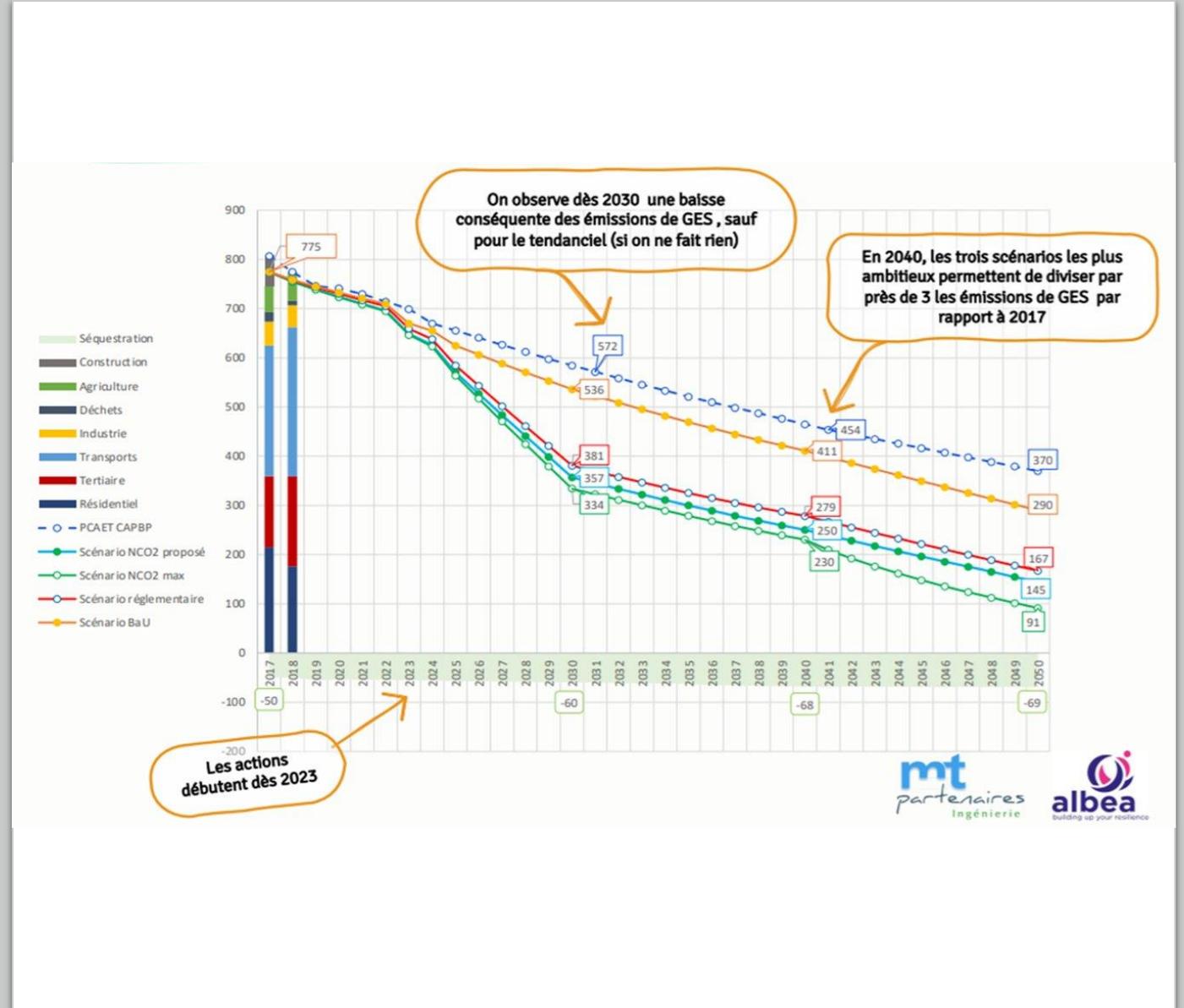
Source : Atmo Nouvelle-Aquitaine



	NOx	PM10	PM2,5	COVNM	SO2	NH3
Résidentiel	131	163	159	633	14	46
Tertiaire	67	10	9	9	5	2
Routier	871	59	43	66	2	7
Autres transports	14	4	2	2	1	0
Agricole	28	38	10	5	0	513
Déchets	1	1	1	0	0	8
Industriel	86	54	14	308	8	0
Energie	72	2	2	24	9	1
TOTAL	1270	331	240	1046	37	577

- L'Agglomération Pau Béarn Pyrénées Mobilités s'est engagée dans une **Stratégie Neutralité Carbone (NC02)** à l'horizon 2040

Réduction / Compensation /
Adaptation



Une situation saine, parfois anarchique, mais qui convient au plus grand nombre.

Importance d'anticiper sereinement et de mieux organiser ensemble le territoire pour développer de façon responsable les activités et les flux de marchandises.

Des objectifs forts à défendre, qui participent à la vitalité du territoire :

- Partage de l'espace public
- Réduction des émissions polluantes et des nuisances
- Anticipation de la réglementation pour la pérennité des activités
- Développement du commerce, de l'emploi et des activités économiques
- Gestion de la ville
- Responsabilisation du citoyen, de l'acheteur

2. Présentation des actions

Aménager des aires de livraison en adéquation avec les besoins

Description :

- Réaménager les aires aux normes et dimensions réglementaires (selon priorités définies dans le diagnostic)
- Intégrer les règles de mise en conformité dans le guide "Espaces Publics" pour en tenir compte lors des projets urbains de réaménagement
- Déployer des aires PL dans les secteurs identifiés
- Contrôler l'occupation des aires pour les rendre davantage disponibles
- Repenser les aires en les dédiant au stationnement l'après-midi dans les secteurs pertinents + campagne de communication.

Calendrier :



Budget :



Les acteurs



Pilote : CAPBP (Directions Mobilité-Espaces Publics et Urbanisme)

Co-pilote :

Autre :



Indicateur(s):

% d'aires conformes
Taux d'occupation
Fréquence de contrôle
Nombre de places de stationnements créés



Aménager des espaces d'attente pour les poids-lourds dans les zones d'activités périphériques

Description :

- Créer des espaces d'attente poids-lourds intégrés, dans les projets de construction et de rénovation de zones
- Expérimenter les premiers aménagements sur deux zones d'activités communautaires : INDUSLONS et LESCAR SOLEIL

Calendrier :



Budget :

Ligne budgétaire dédiée dans chaque projet d'aménagement/réaménagement de zone



Les acteurs

Pilote : CAPBP (Directions Mobilité-Espaces Publics et Urbanisme)

Co-pilote :

Autre :



Indicateur(s):

Nombre de places créées
Nombre de zones aménagées



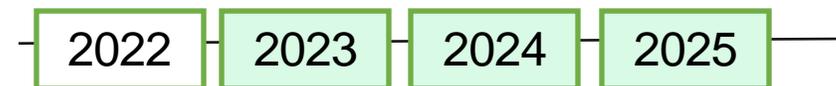
Faire évoluer progressivement les accès du cœur piéton de Pau pour conforter ce secteur pacifié



Description :

- Changer le logiciel de gestion des accès et redéfinir les profils des ayants-droits
- Interdire les livraisons aux véhicules l'après-midi (en dehors des horaires de livraisons) avec la mise en œuvre des mesures d'accompagnement nécessaires
- Modifier les dispositifs de contrôle et adapter les règles en fonction de l'évolution des pratiques et des enjeux d'attractivité

Calendrier :



Budget :



Les acteurs

Pilote : CAPBP (Directions Mobilité-Espaces Publics, Prévention et Sécurité, Dév. Economique)

Co-pilote :

Autre :



Indicateur(s):

Nombre de badges et profils créés
Emissions de GES
Taux d'occupation du cœur piéton
Nombre d'infraction constatées



Encourager les principaux acteurs générateurs de flux, à garantir la logistique urbaine durable



Description :

- Optimiser et verdir le parc de véhicules de la collectivité en définissant un programme pluriannuel d'investissement
- Optimiser et verdir le parc de véhicules des transporteurs et grossistes en tenant compte des évolutions réglementaires et environnementales à venir
- Inciter les antennes satellites et les sous-traitants à verdir leur flotte, en prévoyant des critères dans l'attribution des marchés publics ou se sous-traitance
- Optimiser les tournées réalisées

Calendrier :



Budget : 450 k€/an pour la CAPBP

Subvention Région NA, Etat, ...



Les acteurs

Pilote : CAPBP, Transporteurs, Grossistes...

Co-pilote : Fédérations

Autre :



Indicateur(s):

Nombre de véhicules par type d'énergie
 Nombre de marchés attribués selon critères
 Nombre de km parcourus/an



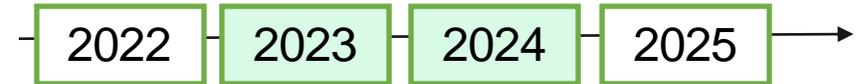
Faciliter et anticiper la mise en place de la ZFE-m



Description :

- Réaliser l'étude préfiguration pour définir le périmètre et le scénario à retenir (étude de l'état du parc de matériel et des secteurs d'exposition des populations)
- Accompagner les acteurs de la logistique, les producteurs et les artisans dans l'intégration des futures règles de la Zone à Faible Emissions
- Associer les acteurs et la population en communiquant régulièrement les règles et le calendrier de mise en place

Calendrier :



Budget : 25 k € (étude de préfig.)

Subvention INTERLUD-CEE



Les acteurs

Pilote : CAPBP

Co-pilote :

Autre :



Indicateur(s):

Nombre de véhicules par type d'énergie sur le périmètre
Emissions polluants atmosphériques sur périmètre



Réaliser un schéma de déploiement des infrastructures d'avitaillement en énergie (électrique, bioGNV,)



Description :

- Elaborer un schéma permettant le développement complémentaire des énergies sur le territoire, voire le Département des Pyrénées-Atlantiques
 - Identifier les besoins et mener une étude prospective sur les enjeux de mobilité
 - Accompagner les acteurs économiques dans leurs choix de verdissement des flottes de véhicules
 - Dialoguer avec les collectivités locales pour articuler les projets selon leurs champs de compétence

Calendrier :



Budget :



Les acteurs



Pilote : SDEPA, EnR 64, GRDF, ENEDIS

Co-pilote :

Autre :



Indicateur(s):

- Nombre de stations d'avitaillement
- Nombre de bornes de RE
- Types d'énergie disponibles sur le territoire



Soutenir la cyclo-logistique

Description :

- Trouver des flux complémentaires permettant de développer la cyclo-logistique sur le territoire, en particulier sur les flux de la logistique inverse (collecte de (bio)déchets, ramasse d'emballages consignés, portage de repas et retour des contenants...)
- Faciliter la circulation en vélo-cargo sur le territoire.

Calendrier :



Budget :

COLISACTIV, CEE



Les acteurs

Pilote : CAPBP et Acteurs de la cyclo-logistique, TLZD

Co-pilote :

Autre :



Indicateur(s):

Nombre d'acteurs implantés
 Nombre de points livrés
 Kilomètres parcourus - GES évités



Organiser un chantier de travaux exemplaire et reproductible



Description :

- Accompagner les entreprises choisies dans les démarches d'occupation du domaine public, de gestion des zones à circulation difficile, de réutilisation de matériaux sur site...
- Mettre en place une méthode de concertation inspirée de l'Ordonnancement Pilotage Coordination Urbaine
- Elaborer un référentiel pour dupliquer les grands principes expérimentés à l'échelle des futurs chantiers

Calendrier :



Budget :

Ligne budgétaire dédiée dans le projet choisi (ANRU, Action cœur de ville)



Les acteurs

Pilote : CAPBP (DUACD)

Co-pilote :

Autre :



Indicateur(s):

Nombre de chantiers avec logistique intégrée



Soutenir le développement des filières de circuits-courts



Description :

- Soutenir le plan d'alimentation territorial visant à réduire les distances parcourues par les produits alimentaires en rapprochant les lieux de production, de transformation et de consommation
- Accompagner le développement des consignes de remise sur leur aspect logistique (approvisionnement et retrait des produits)
- Aider les producteurs dans la définition de solutions logistiques adaptées.

Calendrier :



Budget :



Les acteurs



Pilote :

Co-pilote :

Autre :



Indicateur(s):



Sensibiliser le consommateur sur l'impact de ses habitudes



Description :

- Sensibiliser le consommateur dans son acte d'achat (manger, s'habiller, rénover ...)
- Sensibiliser les commerçants sur leur acte de commande, d'achat et de livraison (RDV d'implantation ou suivi DADE)

Calendrier :



Budget :



Les acteurs



Pilote :

Co-pilote :

Autre :



Indicateur(s):



Mettre en place une instance de dialogue autour de la logistique urbaine



Description :

- Réunir périodiquement le Comité des partenaires INTERLUD, pour suivre le programme et les initiatives qui sont amenées à se multiplier
- S'appuyer sur le Comité des partenaires et le réseau INTERLUD pour construire et déployer la ZFE-m

Calendrier :



Budget :

-



Les acteurs

Pilote : Pau Béarn Pyrénées Mobilités

Co-pilote : Membres du Comité des partenaires

Autre :



Indicateur(s):

Nombre de réunions
Nombre de participants / instance



Plaidoirie nationale



Réduire les emballages qui génèrent des flux importants sur l'ensemble des zones commerçantes.



E-commerce : inciter le consommateur, lors de son acte d'achat, à opter pour une livraison durable (mutualisée et regroupée).



Formation écoconduite véhicules légers.
Formation des cadres de la logistique aux enjeux de la logistique urbaine durable

