

DigiLog :

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE DE NUMÉRISATION DES AIRES DE LIVRAISON

SEPTEMBRE 2026

DigiLog, volet du Programme InTerLUD+, porté par

En partenariat avec

Et financé par

SOMMAIRE

PARTIE 1 » INTRODUCTION

1.1 La démarche DigiLog	3
1.2 Objectifs du guide	4
1.3 Les outils DigiLog aires de livraison et l'écosystème numérique	5
L'outil de détection : localiser automatiquement les aires	5
L'outil de caractérisation : enrichir les données sur le terrain	5
Le schéma national aire-livraison	5

PARTIE 2 » MÉTHODOLOGIE DE NUMÉRISATION DES AIRES DE LIVRAISON

2.1 Méthodologie pour la localisation des aires de livraison	6
2.2 Méthodologie pour la caractérisation des aires de livraison	8

PARTIE 3 » CONCLUSION ET PERSPECTIVES

3.1 Principaux enseignements du projet	12
3.2 Conseils pour l'adoption des outils et la formation des équipes	13



Ce guide méthodologique s'adresse aux collectivités engagées dans un processus de digitalisation de la logistique urbaine dans le cadre du programme InTerLUD+. Il les accompagne pas à pas dans le recensement, la localisation et la caractérisation de leurs aires de livraison : préparation des données d'imagerie aérienne, détection automatique des emplacements, relevé terrain des caractéristiques, structuration selon le schéma national et publication en open data.

PARTIE 1 ➤ INTRODUCTION

1.1 LA DÉMARCHE DIGILOG

Intégrée au programme InTerLUD+ depuis 2025, la démarche DigiLog (**D**igitalisation de la **L**ogistique **U**rbaine) vise à numériser et valoriser les informations relatives à la réglementation du transport de marchandises ainsi qu'aux aires de livraison. Elle repose notamment sur :

- la **numérisation et l'extraction des données** contenues dans les **arrêtés permanents** de circulation des marchandises ;
- le **recensement**, la **caractérisation** et la **cartographie** des **aires de livraison**.

L'objectif est d'accompagner les collectivités et les acteurs économiques dans l'optimisation de la logistique urbaine durable à l'échelle de leurs territoires, grâce à une meilleure connaissance et un meilleur partage des données de logistique urbaine.

Cette démarche permet notamment :

- d'aider à la prise de décision des collectivités, notamment pour l'harmonisation des réglementations marchandises et le maillage des aires de livraison ;
- d'améliorer la fluidité des flux de marchandises, en facilitant l'organisation des opérations logistiques ;
- de réduire les consommations énergétiques et les impacts environnementaux du transport urbain de marchandises, grâce à une meilleure planification des déplacements et des livraisons.

La démarche DigiLog s'appuie sur trois outils numériques complémentaires, développés au service de la logistique urbaine durable :

- l'outil de **détection des aires de livraison**, basé sur l'intelligence artificielle, qui identifie automatiquement les emplacements à partir d'images aériennes ;
- l'outil de **caractérisation des aires**, destiné à compléter les informations avec une approche terrain (dimensions, signalétique, aménagements, conditions d'usage...) ;
- l'outil DigiLog **arrêtés de circulation**, qui automatise la lecture et la structuration des arrêtés de circulation liés au transport de marchandises.

Ce sont ces deux premiers qui sont les plus détaillés dans le présent guide, l'usage du dernier étant précisé dans le guide de numérisation des arrêtés de circulation.



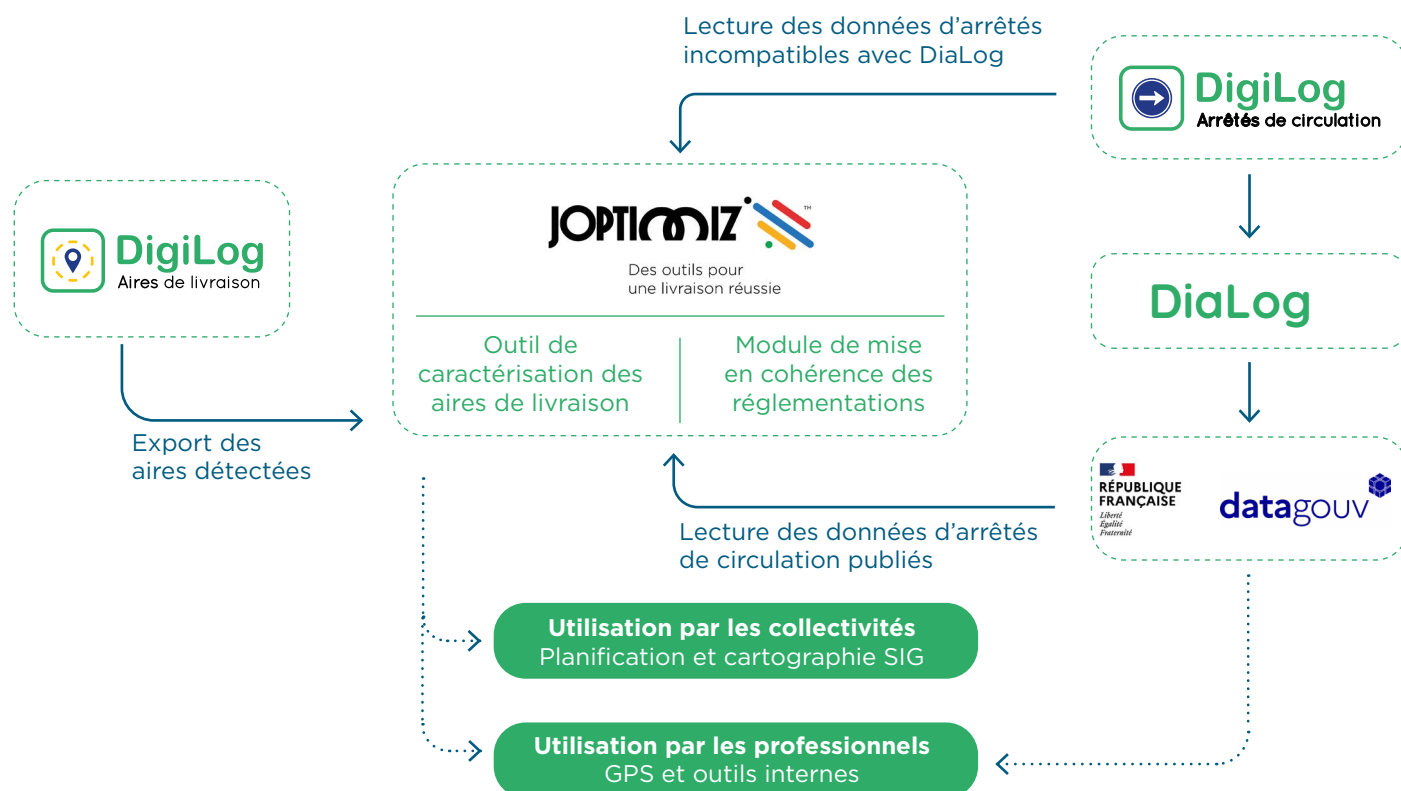
Zoom - la collecte en chiffres (novembre 2025 à janvier 2026)

15 territoires pilotes
accompagnés

14 614 aires de livraison
recensées sur le terrain

Une grande hétérogénéité des appellations relevée : « aires de manutention », « zone réservée aux livraisons », voire « emplacement de stationnement », source de confusion pour les usagers comme pour la numérisation

SCHÉMA DE L'ÉCOSYSTÈME DIGILOG



1.2 OBJECTIFS DU GUIDE

La connaissance des aires de livraison constitue un enjeu majeur pour les collectivités puisqu'elles sont essentielles au bon déroulement des livraisons en ville. Toutefois, ces emplacements ont souvent des données absentes ou obsolètes, des marquages dégradés ou non conformes, et des appellations très hétérogènes d'une commune à l'autre. Une bonne connaissance des aires de livraison sur son territoire permet **d'optimiser** leur maillage, de mieux **réguler** l'arrêt des véhicules de livraison, **d'informer** les acteurs économiques et, à terme, de fluidifier et décarboner la logistique urbaine.

Le **rapport de mission sur la logistique urbaine durable 2025** rappelle l'importance de ces emplacements : bien qu'ils représentent moins de 1 % de l'espace de la voirie, ils sont censés accueillir la quasi-totalité des flux de marchandises en centre-ville, et leur insuffisance ou leur inadaptation multiplie les arrêts en double file, sources de congestion et de nuisances. Le rapport recommande de « standardiser, recenser et rendre accessibles numériquement les aires de livraison », en cohérence avec les travaux menés avec InTerLUD+.

Ce guide s'inscrit dans le cadre du programme InTerLUD+, qui accompagne les territoires dans la structuration de politiques de logistique urbaine durable. Il a pour objectifs de :

- fournir une méthodologie pas à pas pour localiser puis caractériser les aires de livraison d'un territoire ;
- présenter les deux outils DigiLog dédiés aux aires de livraison : l'outil de détection et l'outil de caractérisation ;
- décrire le schéma national de données des aires de livraison et les modalités de publication en open data ;
- accompagner les territoires dans l'organisation de la collecte terrain, l'harmonisation de la terminologie et la numérisation des aires de livraison.



À qui s'adresse ce guide ?

Ce guide est destiné aux **agents des communes et EPCI** en charge des services SIG, de la voirie et du domaine public, ainsi qu'aux référents mobilité et logistique urbaine.

Niveau requis : des notions de SIG facilitent la prise en main, mais toutes les étapes sont décrites de manière opérationnelle et ne supposent pas de compétence technique avancée.



Zoom : un référentiel national

La numérisation des aires s'appuie sur un référentiel de données préexistant, le schéma national **aire-livraison**, porté par le CEREMA et publié en open data (Licence Ouverte Etalab 2.0). Ce schéma, antérieur à DigiLog et mis à jour dans son cadre, définit un format d'échange commun à l'ensemble des collectivités.

Structurer les données selon ce référentiel garantit leur harmonisation et leur interopérabilité

à l'échelle nationale. Il facilite leur publication en open data et leur réutilisation par les acteurs de la logistique urbaine. Cette démarche s'inscrit en cohérence avec le volet arrêtés de circulation de DigiLog et avec la dynamique européenne de numérisation des réglementations liées aux livraisons (Services de transports intelligents, directives 2010/40/UE et 2023/2661).

1.3 LES OUTILS DIGILOG AIRES DE LIVRAISON ET L'ÉCOSYSTÈME NUMÉRIQUE

Le volet aires de livraison de DigiLog repose sur deux outils complémentaires. Les données qu'ils produisent sont structurées selon un référentiel national, présenté ensuite.

L'outil de détection : localiser automatiquement les aires

Basé sur la reconnaissance d'objets, cet outil **identifie automatiquement** les emplacements de livraison à partir d'**images aériennes** (orthophotographies). Il reconnaît les marquages au sol (croix et marquage "LIVRAISON") et produit un inventaire géolocalisé des aires, qui sert de point de départ à la caractérisation. Son fonctionnement suppose de disposer d'orthophotographies très haute résolution, condition détaillée en partie 2.1.

L'outil de caractérisation : enrichir les données sur le terrain

Cet outil, intégré à la plateforme JOPTIMIZ, permet de **compléter** chaque aire localisée avec une **approche terrain** : dimensions, signalétique, disposition, conditions d'usage, équipements. Accessible depuis un ordinateur comme depuis un mobile, il structure les informations selon le schéma national et facilite leur consultation, leur validation et leur export.

Le schéma national aire-livraison

Ce schéma est un référentiel de données porté par le CEREMA, antérieur au projet et mis à jour dans son cadre. Il fixe la liste des champs, leurs types et leurs valeurs autorisées, et sert à structurer les données produites par les deux outils. Un exemple valide est fourni pour le Grand Lyon. Ce schéma est présenté en détail en partie 2.2.



Plus de détails sur le fonctionnement des outils

- **Ensemble des outils, vidéos et guides :**
<https://www.interlud.green/projets-et-etudes-1/collectivites-outils>
- **Lien de connexion outil détection des aires de livraisons :**
<https://digilog-aireslivraison.ioptimiz.green>
- **Lien de connexion outil caractérisation des aires de livraisons (JOPTIMIZ) :**
<https://ioptimiz.green>
- **Guide pratique d'utilisation de l'outil de détection :**
<https://urbanradar.notion.site/documentation-outil-detection-aires-livraisons>
- **Tutoriel pour les utilisateurs :**
<https://embed.api.video/vod/vi4KlGdVAepijeEmReJoApt>
- **Tutoriel pour les administrateurs :**
<https://embed.api.video/vod/vi3ypwyTwXZRglQpxoyYRyRn>
- **Guide pratique d'utilisation de l'outil de caractérisation :**
<https://interlud.notion.site/Caracterisation-d-aires-de-livraison-AL-3d01f1a97a2a800f84adc9c99944be10>
- **Webinaire de présentation des outils DigiLog :**
<https://embed.api.video/vod/vi1cl1e7qV4OonuEwJuXxe6H>

Les modalités d'activation de compte, d'accès à l'espace du territoire et de prise en main détaillée des interfaces sont décrites dans ces guides pratiques. Le présent document ne les reproduit pas et se concentre sur la méthode.

PARTIE 2 ➤ MÉTHODOLOGIE DE NUMÉRISATION DES AIRES DE LIVRAISON

La méthode de numérisation des aires de livraison dépend de la situation du territoire : les outils sont conçus pour prendre en compte des données existantes, afin de gagner du temps, ou de partir de zéro à partir des détections faites sur les orthophotos.

2.1 MÉTHODOLOGIE POUR LA LOCALISATION DES AIRES DE LIVRAISON

L'outil de détection a été entraîné sur des centaines d'images à reconnaître le marquage au sol caractéristique des aires de livraison et est constamment enrichi en fonction des validations ou rejets des utilisateurs. Le seul prérequis est de disposer d'orthophotographies à 5 cm/pixel pour que les marquages soient clairement visibles. Ces images doivent être diffusées via un flux WMS, ce qui évite aux utilisateurs de manipuler des fichiers de plusieurs dizaines de gigaoctets et les erreurs de téléversement liées à de mauvais formats par exemple.

ÉTAPE 1

Réunir les orthophotographies

Trois voies principales permettent de disposer d'orthophotographies à très haute résolution. Il est recommandé de les examiner dans cet ordre, de la moins à la plus coûteuse : la réutilisation de données, le PCRS, l'acquisition.

- La réutilisation de données existantes

Avant toute acquisition, vérifiez l'existence de données sur votre territoire :

- Demandez à votre service SIG si une campagne récente a été réalisée par votre collectivité ou un partenaire ;
- Consultez geoservices.ign.fr, qui agrège les flux WMS locaux en flux national ;
- Vérifiez les plateformes régionales de données géographiques et portails open data régionaux ;
- Contactez vos partenaires institutionnels (département, syndicat d'énergie, opérateurs de réseaux).

- Le PCRS (Plan de Corps de Rue Simplifié)

Il s'agit d'un référentiel topographique de très haute précision (5 cm/pixel), le PCRS est une source publique d'orthophotographies exploitables. Il est généralement porté par des métropoles, des départements ou des structures mutualisées (CRIG, plateformes régionales, syndicats d'énergie), et fait l'objet de mises à jour pluriannuelles.

- L'acquisition spécifique

Dans le cas où les données ne seraient pas disponibles par les canaux décrits ci-dessus, il est possible de réaliser une acquisition spécifique via une campagne par avion via un prestataire spécialisé. Il s'agit d'une acquisition brute (photos aériennes) suivie d'un traitement pour la rendre exploitable : géoréférencement, correction des déformations liées au relief et à l'angle de prise de vue, floutage des sites sensibles. Cette voie donne à la collectivité et à ses partenaires une maîtrise complète de la couverture, de la qualité et des droits.



Bonnes pratiques : droits et diffusion

- prévoir, si un marché d'acquisition est conclu, les droits de diffusion et de réutilisation dès la signature du contrat ;
- anticiper explicitement l'usage par intelligence artificielle ;
- privilégier des licences ouvertes lorsque c'est possible (hors contraintes de sites sensibles) ;
- exiger un respect du cadre réglementaire (RGPD et RGS) et un hébergement souverain des données (au sein de l'UE).

Dans une logique PCRS ou de partenariat, les données sont souvent cofinancées et les droits partagés. Des conventions peuvent encadrer l'accès, la diffusion et la réutilisation des images, ainsi que la gouvernance entre partenaires.



Coûts indicatifs & financements

Ordre de grandeur (PCRS) : environ 100 à 150 €/km² pour une campagne d'acquisition en avion léger. Cette estimation reste toutefois à manier avec précaution, car les prix peuvent varier selon la superficie totale à couvrir (effet d'échelle), la complexité du territoire (urbain, relief) et les conditions d'acquisition.

Prévoir également les coûts d'hébergement (serveur WMS) et les mises à jour régulières (tous les 2 à 5 ans).

Leviers de financement et de mutualisation :

- mutualisation locale (intercommunalité, département, région, syndicat d'énergie) ;
- partenariat avec les gestionnaires de réseaux (électricité, gaz, télécom), intéressés par la précision du PCRS ;
- financements régionaux (numérique / données) ;
- programmes nationaux (IGN, ANCT) ;
- fonds européens (FEDER).

ÉTAPE 2

Configurer le flux WMS

Une fois les orthophotographies disponibles, le flux WMS doit être renseigné dans l'outil de détection, le périmètre d'analyse du territoire défini, puis une analyse d'orthophotos lancée. Aucune installation n'est nécessaire sur le poste de travail. Les modalités précises (gestion des périmètres, configuration du flux et lancement d'une analyse) sont décrites dans le Guide pratique d'utilisation de l'outil.

ÉTAPE 3

Importer des données existantes (optionnel)

L'outil de détection permet d'importer un fichier de référence des aires déjà connues, si applicable, afin d'identifier automatiquement les doublons et les nouvelles détections. Cette comparaison évite de recréer des aires déjà recensées et met en évidence les emplacements nouveaux à traiter en priorité. L'import doit être effectué avant la première analyse pour servir de couche de référence.



Lancer des analyses et traiter les résultats

Des analyses peuvent être lancées sur le périmètre du territoire et les détections sont renvoyées vers une galerie de résultats sous forme de tuile à valider. Chaque tuile proposée par l'IA doit être examinée, puis validée, corrigée ou rejetée. Les aires validées constituent la base à caractériser en partie 2.2. Le détail de l'interface (galerie, page de validation et d'enrichissement) figure également dans le [guide pratique d'utilisation](#).

ÉTAPE 4

Exporter les résultats

Une fois que les zones analysées ont été traitées, les résultats validés peuvent être exportés en fichier CSV. Les données sont structurées conformément au schéma national aire-livraison, mais la plupart des champs sont vides et doivent être enrichis sur le terrain (photos, caractéristiques, signalétique, équipements, etc.).



Liens utiles : orthophotographies

- **Documentation PCRS :**
docs.pcrs.beta.gouv.fr
- **Suivi des livraisons de données :**
pcrs.beta.gouv.fr/suivi-pcrs
- **Flux WMS diffusé par Géoservices :**
geoservices.ign.fr/pcrs

2.2 MÉTHODOLOGIE POUR LA CARACTÉRISATION DES AIRES DE LIVRAISON

La caractérisation consiste à compléter chaque aire localisée par ses attributs : dimensions, signalétique, disposition, réglementation applicable, équipements. Elle s'effectue via un relevé terrain via l'interface mobile de l'outil de caractérisation, puis une validation des données sur l'interface desktop du même outil. Les informations sont structurées selon le schéma national aire-livraison.

Le référentiel : le schéma national aire-livraison

Le schéma définit la liste des champs à renseigner, leurs types et leurs valeurs autorisées. Seuls trois champs sont strictement obligatoires (ID, LONGITUDE, LATITUDE). Les autres sont facultatifs mais fortement recommandés pour une caractérisation complète. Par ailleurs, certains champs sont nécessaires pour les livreurs et signalés dans JOPTIMIZ. Le tableau ci-dessous liste l'ensemble des champs du schéma.

Champ	Intitulé	Type	Oblig.	Valeurs / format
ARR_PRESENT	Présence d'un arrêté	Booléen	Non	oui / non
ARR_URL	Adresse internet de l'arrêté	Texte (URL)	Non	lien vers l'arrêté
ACTIVE	Aire active	Booléen	Non	oui / non
UUID	Identifiant UUID	Texte (UUID)	Non	clé primaire ; générable via Heidi (Etalab)
ID	Identifiant local	Texte	Oui	unique (ex. 133-3)
NOM	Nom de l'aire	Texte	Non	code INSEE + n° (ex. 200066793_1)
DATE_MAJ	Date de mise à jour	Date/heure	Non	ISO 8601
LONGITUDE	Longitude	Nombre	Oui	WGS84 (EPSG:4326) ; -180 à 180
LATITUDE	Latitude	Nombre	Oui	WGS84 (EPSG:4326) ; -90 à 90
GEOM_WKT	Géométrie de l'emprise	Texte (WKT)	Non	polygone WGS84 (5 points)
ADRESSE	Adresse complète	Texte	Non	n°, rue, code postal, ville
CODE_POSTAL	Code postal	Texte	Non	5 caractères
COMMUNE	Commune	Texte	Non	nom de la commune
DISPOSITION	Type de stationnement	Liste	Non	bataille / épi / parallèle
PARITE_TROTTOIR	Côté de la rue	Liste	Non	impair / pair / inconnu
LOCALISATION	Localisation dans la rue	Liste	Non	chaussée / encoche / terre-plein / aire piétonne / parking
LONGUEUR	Longueur	Nombre (cm)	Non	100 à 1 000
LARGEUR	Largeur	Nombre (cm)	Non	100 à 1 000
MARQUAGE_ETAT	État du marquage	Liste	Non	bon état / dégradé / absent
MARQUAGE_CONFORMITE	Conformité du marquage	Booléen	Non	selon IISR partie 7
TYPE	Type d'espace	Liste	Non	aire périodique / aire permanente / zone marchandises
PANNEAU_PRESENT	Présence d'un panneau	Booléen	Non	oui / non
PANNEAU_ETAT	État du panneau	Liste	Non	bon état / dégradé / n/a

Suite du tableau page suivante 

Champ	Intitulé	Type	Oblig.	Valeurs / format
DUREE_MAX	Durée maximale d'arrêt	Nombre (min)	Non	ex. 60
DUREE_CONTROLE	Contrôle de la durée	Liste	Non	caméra / capteur / disque horodateur / autre
TEMPORALITE_CDS	Plages horaires (norme CDS)	Texte (JSON)	Non	Curb Data Specification ; aires périodiques / zones
TEMPORALITE_OSM	Plages horaires (norme OSM)	Texte	Non	opening_hours ; aires périodiques / zones
EQUIPEMENTS	Équipements	Texte	Non	candélabre, capteur sol, capteur caméra, borne recharge, borne escamotable, pas d'équipement
IRVE_PUISSANCE	Puissance recharge VE	Nombre (kW)	Non	1 à 4 500
ABAISSMENT_TROTTOIR	Trottoir abaissé	Booléen	Non	oui / non
COMMENTAIRE	Commentaire libre	Texte	Non	texte libre



Terminologie : nommer et qualifier les aires

La collecte 2025-2026 a révélé une grande hétérogénéité des appellations, source de confusion pour les usagers comme pour la numérisation. Deux recommandations :

- utiliser une terminologie normalisée (« aire de livraison ») plutôt que des appellations locales (« aire de manutention », « emplacement de stationnement ») ;
- renseigner soigneusement le champ TYPE pour distinguer aire permanente, aire périodique et zone marchandises, les plages horaires (TEMPORALITE_CDS / OSM) ne concernant que les aires périodiques et zones marchandises.



Photo : © D-Echelard



Cadre réglementaire : le marquage des aires de livraison

Le marquage au sol des aires de livraison relève de l'**Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR)**, 7e partie « Marques sur chaussées ». C'est ce cadre qui fonde le champ MARQUAGE_CONFORMITE du schéma.

Le marquage prend la forme du mot **LIVRAISON** encadré par deux chevrons jaunes. La nature de la ligne longeant le trottoir distingue les deux types d'aires :

- **aire permanente** : ligne continue (réservation à la livraison 24h/24) ;
- **aire périodique** : ligne discontinue (réservation limitée à certaines plages horaires).

À noter : l'aire périodique peut également comporter des indications horaires inscrites de part et d'autre du mot **LIVRAISON**, précisant les plages pendant lesquelles l'emplacement est réservé à la livraison.

Aire permanente



Aire périodique



Marquage au sol : aire permanente (ligne continue) et aire périodique (ligne discontinue)

ÉTAPE 1

Importer des données dans l'outil de caractérisation

- Import des aires détectées

La méthode préconisée consiste à importer dans l'outil de caractérisation les aires produites par l'outil de détection. Les emplacements localisés deviennent alors des fiches à compléter et à valider sur le terrain.

- Import de données existantes

Si la collectivité dispose déjà d'un inventaire d'aires de livraison, celui-ci peut également être importé en masse plutôt que ressaisi, à condition d'être au format du schéma des aires de livraison (CEREMA). Dans les deux cas, l'import signale les alertes et erreurs éventuelles et permet de gérer les doublons. Les modalités figurent dans le Guide pratique d'utilisation.

ÉTAPE 2

Organiser la collecte terrain

Une fois les aires importées, des tournées terrain peuvent être organisées :

- préparer la tournée à partir de l'inventaire des aires détectées et à valider ;
- relever sur place les caractéristiques (dimensions, marquage, signalétique verticale, disposition, équipements, réglementation) ;
- saisir les informations directement depuis un mobile sur le terrain.

Le détail des interfaces (création d'une aire depuis un ordinateur ou un mobile, filtres, vues carte et tableau, niveaux de complétude, modification et validation) est décrit dans le Guide pratique d'utilisation de l'outil de caractérisation.

ÉTAPE 3



Contrôle qualité et publication

Une fois le recensement finalisé, les données doivent être validées avant d'être rendues publiques aux utilisateurs de JOPTIMIZ. Il est recommandé de vérifier le niveau de complétude de chaque aire, sa bonne localisation et les éventuels doublons par rapport à des aires de livraison existantes avant de valider la saisie terrain. Ces vérifications peuvent être réalisées avec les tableaux de bord JOPTIMIZ.

Les données validées, structurées selon le schéma national, peuvent ensuite être exportées au format CSV, pour faire l'objet d'analyses sur des SIG ou d'alimenter une plateforme open data locale.

ÉTAPE 4

Rattacher l'arrêté à la fiche d'aire

L'outil de caractérisation permet de joindre l'arrêté d'aire de livraison correspondant à chaque fiche d'aire. Cette fonctionnalité établit manuellement la correspondance entre les données réglementaires (l'arrêté) et les données de terrain (le relevé), et alimente les champs ARR_PRESENT et ARR_URL du schéma. Elle facilite le contrôle de cohérence entre la réglementation et la réalité observée sur le terrain (par exemple, une aire déclarée permanente mais dont le marquage est périodique, ou des horaires différents entre le panneau et l'arrêté).

PARTIE 3 ➤ CONCLUSION ET PERSPECTIVES

3.1 PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU PROJET

La numérisation des aires de livraison relève avant tout d'une bonne organisation (disponibilité des orthophotographies et logistique des tournées terrain) plus que d'une compétence technique avancée. Les principaux facteurs de succès identifiés sont :

- la disponibilité d'orthophotographies à 5 cm/px, prérequis de la détection automatique ;
- l'identification d'un référent clairement désigné pour piloter la démarche ;
- l'emploi d'une terminologie normalisée et le renseignement rigoureux du type d'aire ;
- la validation des données avant publication, pour garantir la qualité de l'inventaire.

Le programme InTerLUD+ propose un accompagnement technique pour la prise en main de la démarche. Une première prise de contact peut être effectuée par courriel à l'adresse suivante : digilog@urbanradar.io.

Des tutoriels DigiLog sont en ligne :
<https://www.interlud.green/boite-a-outils/mediatheque>

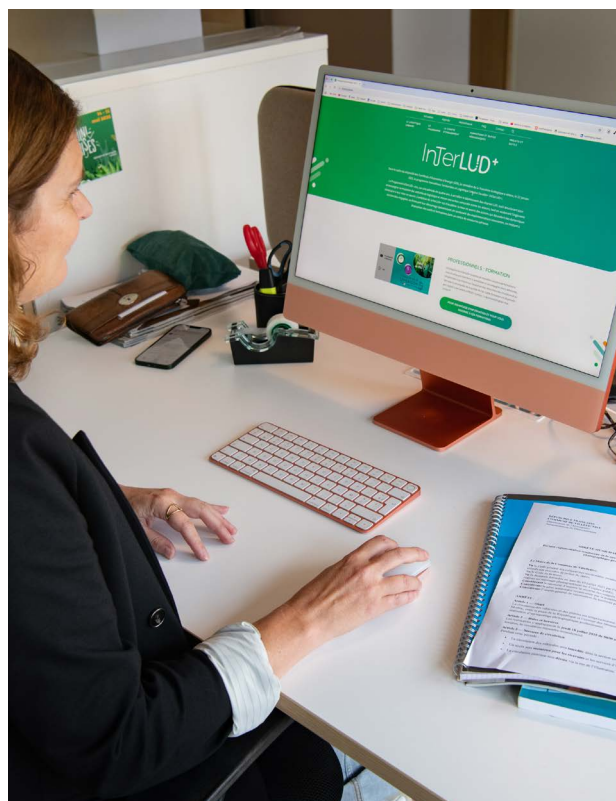


Photo : © D-Echelard

3.2 CONSEILS POUR L'ADOPTION DES OUTILS ET LA FORMATION DES ÉQUIPES

Pour faciliter la prise en main des outils sur le long terme :

- organiser une session de **formation collective avec les services concernés** (SIG, voirie, mobilité) ;
- intégrer la caractérisation des aires dans les tournées terrain et procédures existantes plutôt que d'en faire une opération isolée ;
- désigner un référent digitalisation formé à la saisie dans les outils ;
- mettre en place un suivi régulier (niveaux de complétude, point trimestriel) pour maintenir l'inventaire à jour ;
- consulter régulièrement la roadmap des outils pour bénéficier de leurs évolutions.



Synthèse contacts et ressources

- **Programme InTerLUD+ :**
www.interlud.green — contact@interlud.green
- **Démarche DigiLog :**
digilog@urbanradar.io
- **Tutoriels outils DigiLog en ligne :**
<https://www.interlud.green/boite-a-outils/mediatheque>
- **Schéma national aire-livraison :**
github.com/CEREMA/schema-aire-livraison
- **Documentation PCRS :**
docs.pcrs.beta.gouv.fr
- **Flux WMS :** geoservices.ign.fr/pcrs
- **Rapport de mission sur la logistique urbaine durable (2025) :** ecologie.gouv.fr
- **Cadre réglementaire du marquage :** Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR), 7e partie « Marques sur chaussées ».

CE GUIDE POURRA ÊTRE MIS
À JOUR AU FIL DES RETOURS
DES TERRITOIRES ET DES
ÉVOLUTIONS DES OUTILS

Photo : © D-Echelard

DigiLog, volet du Programme InTerLUD+, porté par



LOGISTIC
LOW-CARBON



En partenariat avec



Et financé par

