



Charte de logistique urbaine durable

2024

Rédigé par	MMJ	Date	30/11/2023
Validé par	JBT	Version	V1.0

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
1 PREAMBULE	3
2 PERIMETRE D'APPLICATION DE LA CHARTE	4
2.1 LA LOGISTIQUE URBAINE	4
2.2 CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE	5
3 DIAGNOSTIC : UNE DESSERTE MARCHANDISES PEU CONTRAINTE	8
4 FONCTIONNEMENT DE LA CHARTE	9
4.1 UNE DEMARCHE PARTENARIALE	9
4.2 ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES.....	10
4.3 PRESENTATION DU PLAN D'ACTION COCONSTRUIT	12
5 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE	16
5.1 CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE.....	16
5.2 PILOTAGE ET INSTANCES DE SUIVI	16
5.3 EVALUATION.....	17
6 ACTEURS SIGNATAIRES DE LA CHARTE	18
7 ANNEXES	19
7.1 DIAGNOSTIC DETAILLE.....	19
7.2 FICHES-ACTIONS	19
7.3 CONTRIBUTEURS A L'ELABORATION DE CETTE CHARTE	19

1 PREAMBULE

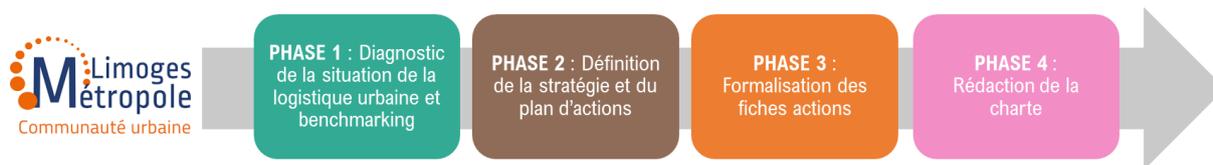
Souvent analysée comme une source de nuisances pour l'environnement urbain, la fonction logistique est pourtant **stratégique et en réalité indispensable pour la vitalité économique du territoire et la satisfaction des besoins de ses habitants**. Pourvoyeurs d'emplois non délocalisables, les acteurs logistiques sont également les garants de la distribution des biens nécessaires à la vie quotidienne comme des marchandises intégrées aux processus de production des entreprises. Ces mêmes acteurs permettent dans le même temps de connecter le tissu productif local au reste du monde en assurant les flux sortants d'expédition.

Toutefois, les acteurs logistiques sont plus que jamais confrontés à des **défis majeurs inhérents à l'exercice de leur activité**. Parmi eux, la crise de l'emploi dans le secteur freine le développement des solutions portées par les opérateurs, alors même que la **demande de prestations augmente et se diversifie** à la faveur notamment de la croissance du commerce en ligne. De surcroît, la prégnance des enjeux environnementaux oblige la filière à adapter ses pratiques usuelles pour tendre vers la **sobriété foncière et énergétique**, et la **réduction des émissions** de polluants et gaz à effets de serre.

Limoges Métropole a formalisé dans son Plan de Déplacements Urbains (PDU), à travers l'action 8, ainsi que dans son Projet de Territoire, dans son action 31, son souhait de **définir et mettre en œuvre une véritable stratégie en matière de logistique urbaine**.

La présente Charte concrétise cette ambition, elle est le résultat d'un important travail partenarial avec les acteurs économiques du territoire, et son objectif est d'**œuvrer collectivement au déploiement d'une logistique urbaine plus durable sur le territoire de Limoges Métropole, par la mise en œuvre d'actions concrètes**.

Dès 2021, la Communauté Urbaine s'est engagée dans le programme national InTerLUD, porté notamment par le Cerema et Logistic Low Carbon. Cette démarche a permis à Limoges Métropole de traduire en actes sa volonté d'**accompagner le développement d'une logistique urbaine durable** sur son territoire, aux côtés des acteurs du secteur, des communes et des partenaires institutionnels. La présente Charte est ainsi la concrétisation des travaux de diagnostic et de co-construction qui se sont déroulés en 2022 et 2023, donnant naissance à un plan d'actions à mettre en œuvre dans les prochaines années.



Résumé du processus d'élaboration de la Charte de logistique urbaine durable

2 PERIMETRE D'APPLICATION DE LA CHARTE

2.1 La logistique urbaine

La logistique peut être définie selon les termes de l'Association française de la Supply chain et de la Logistique (ASLOG) comme « *l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité* ». Selon cette acception, la logistique comprendrait ainsi une **diversité d'opérations** telles que le stockage, la préparation de commandes, la facturation, le conditionnement, mais également de flux de transport liés à l'expédition et à la distribution de marchandises.

Toutefois, une grande partie de ces opérations et de ces flux permettant la desserte de l'agglomération limougeaude se déroulent finalement **en-dehors de son territoire**. Limoges Métropole est ainsi dépendante de bases logistiques parfois éloignées de plusieurs dizaines voire centaines de kilomètres, comme l'illustre la cartographie ci-après, qui localise les plates-formes depuis lesquelles quelques opérateurs majeurs desservent le territoire. Si une partie d'entre eux interviennent depuis les deux grandes polarités logistiques que sont Limoges Nord et Limoges Sud, d'autres arrivent de destinations plus lointaines, comme par exemple Angoulême ou Clermont-Ferrand, voire au-delà.

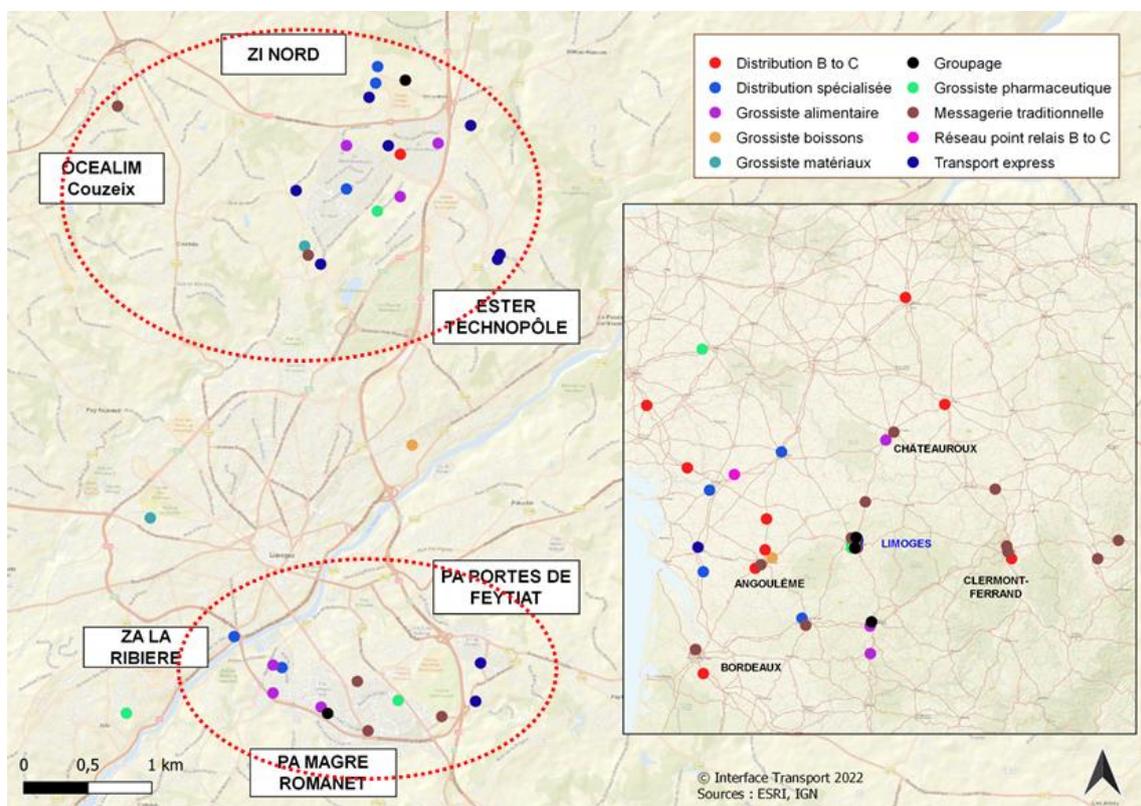


Figure 1 : Localisation des plates-formes depuis lesquelles quelques opérateurs majeurs de la logistique urbaine organisent la desserte des communes des Limoges Métropole – Interface Transport 2022

De ce fait, utiliser la notion de « logistique urbaine » revient à resserrer la focale sur les opérations et flux les plus tangibles pour les usagers du territoire, les maillons les plus impactants de la chaîne logistique pour la vie quotidienne et le fonctionnement de la ville. Ainsi, cette notion est assimilable à celle de « logistique du premier et du dernier kilomètre », en lien direct avec les principaux bassins de production et de consommation à l'instar de l'agglomération limougeaude. La Charte de logistique urbaine durable dont se dote Limoges Métropole est ainsi circonscrite aux **flux de distribution et d'expédition vers et depuis les agents économiques du territoire, aux opérations de préparations de tournées et de cross-docking¹ à proximité directe du centre de l'agglomération**. Pour autant, les travaux menés lors du diagnostic, notamment, ont mis en évidence que ces flux s'inscrivaient dans des organisations et une géographie qui dépassent parfois les limites de Limoges Métropole : ce point est parfaitement intégré, et le contenu de la Charte comme la définition de ses actions en tiennent pleinement compte.

Par extension, la démarche d'élaboration de la Charte a également pris en compte les activités de gestion urbaine que sont par exemple la collecte des déchets, les chantiers et les interventions techniques artisanales. Ces activités revêtent en effet une forte dimension de transport de marchandises et partagent des enjeux avec les activités de desserte du premier et du dernier kilomètre. Un questionnaire à destination des artisans a par exemple été administré en amont du diagnostic pour recueillir leurs problématiques du quotidien. Néanmoins, cette Charte reflète la tonalité des retours enregistrés au cours de la totalité du processus d'élaboration. C'est pourquoi les fonctions urbaines précitées ne figurent pas directement au sein du plan d'action, en dépit des enjeux existants en la matière.

2.2 Caractéristiques du territoire

Portée par la Communauté Urbaine Limoges Métropole, cette Charte de Logistique Urbaine Durable entend répondre à des enjeux territorialisés, à l'échelle des 20 communes incluses dans l'EPCI.

La commune de Limoges, ville-centre de l'agglomération, représente près de deux tiers de la population de ce territoire. Par conséquent, les enjeux et actions identifiés à la faveur de cette Charte sont particulièrement centrés sur la commune de Limoges, en tant que principal bassin de consommation et pôle d'intensité logistique. Les acteurs consultés lors du diagnostic préalable et au cours de la concertation ont par ailleurs souligné la grande hétérogénéité entre Limoges et les autres communes du territoire en matière de difficultés de desserte. Si le centre-ville limougeaud présente en particulier des éléments limitants (zones piétonnes, contraintes structurelles à la circulation des véhicules lourds, densité, mélanges de flux...), les autres communes connaissent moins de contraintes aux yeux des

- ¹ Opération consistant à s'appuyer sur une plate-forme logistique pour faire passer les marchandises d'un véhicule à un autre, sans qu'elles y soient stockées

professionnels du transport, dont plusieurs représentants sur Limoges Métropole ont été interrogés dans le cadre du diagnostic (réglementations plus permissives, moins de conflits d'usages sur l'espace public, densité moindre de destinataires...). La carte ci-après est issue d'une modélisation réalisée dans le cadre du diagnostic qui illustre l'intensité des activités logistiques sur le territoire. Celle-ci met en évidence le poids de la ville-centre, mais également l'existence d'opérations de logistique sur quasiment tout le territoire.

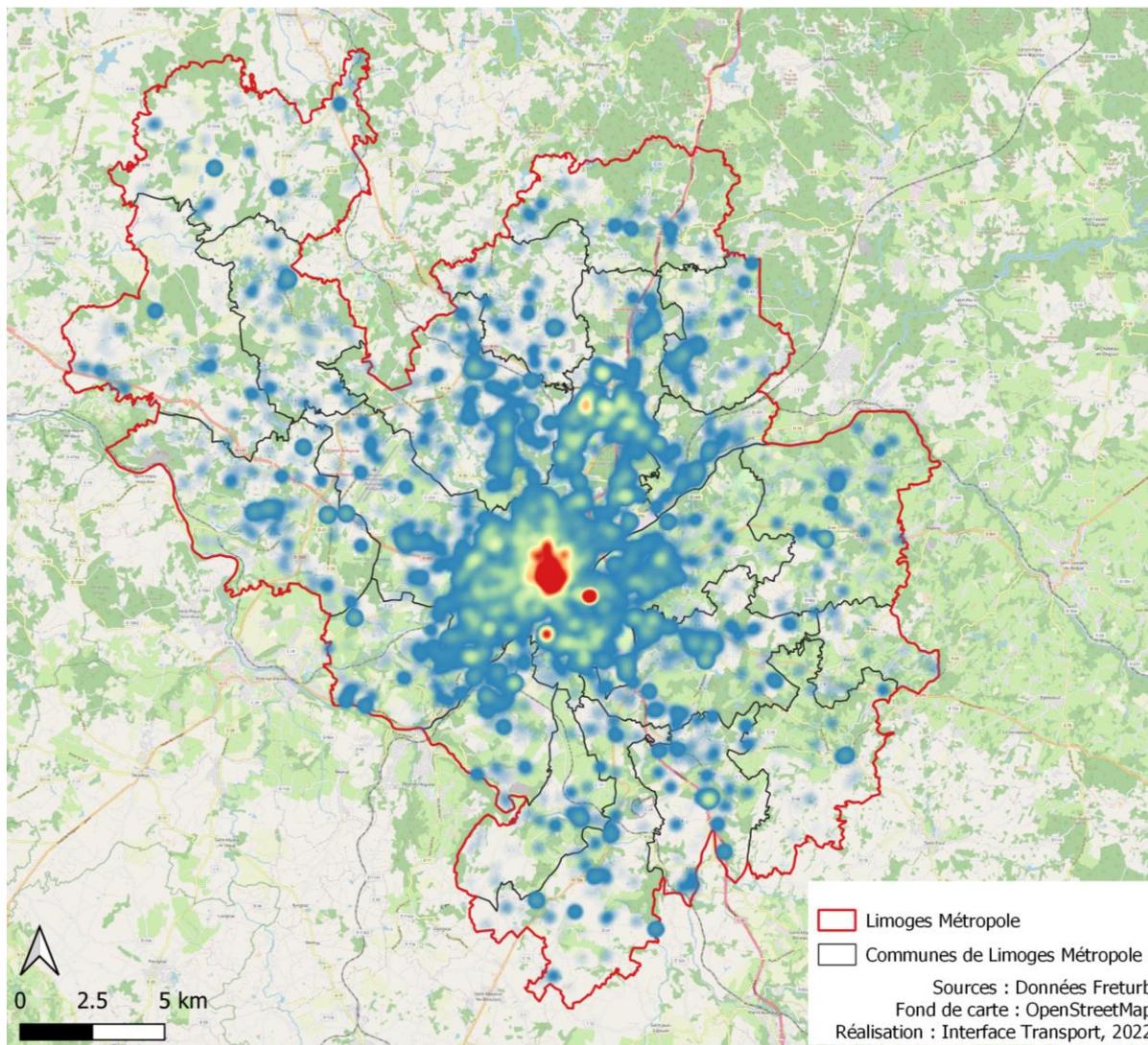


Figure 2 : distribution géographique des opérations de livraison et enlèvement de marchandises sur Limoges Métropole – Interface Transport 2022

Une attention particulière a par ailleurs été accordée aux zones d'activités de l'agglomération, qui constituent des polarités d'implantation privilégiées pour les acteurs du secteur. Les principales zones telles que la ZI Nord à Limoges, le PA Limoges Sud, la zone commerciale des quatre vents à Boisseuil et au Vigen ou Océalim à Couzeix font donc partie intégrante du prisme d'observation en tant que génératrices de flux et porteuses d'une offre d'accueil immobilière.

En dépit de l'importance de ces polarités pour la desserte du territoire, la dépendance de l'agglomération à d'autres polarités logistiques a été mise en évidence lors de l'état des lieux. Par conséquent, et au regard de la dimension systémique de la logistique, cette Charte tient compte de la prégnance des flux depuis et vers « le reste du monde » comme une composante fondamentale de la desserte de Limoges Métropole. Les problématiques d'acteurs non implantés sur le territoire sont donc partie intégrante de la réflexion d'ensemble.



Figure 3 : les communes de Limoges Métropole - Interface Transport 2023

3 DIAGNOSTIC : UNE DESSERTE MARCHANDISES PEU CONTRAINTE



La ZI Nord accueille notamment les grandes implantations
 Le PA Limoges Sud accueille en particulier les agences locales pour la desserte de proximité

Réseau viaire dégradé et accessibilité dépendante de la circulation sur l'A20

Zones d'activités saturées mais disponibilités foncières en cœur de ville pour de la desserte de proximité

Desserte du territoire facile dans l'ensemble

Inadaptation de certaines aires de livraison à Limoges

Illisibilité des réglementations dans le centre-ville de Limoges

Nombreux opérateurs provenant d'autres agglomérations (Angoulême, Clermont...)



* livraisons ou enlèvements de marchandises
 ** à destination des établissements économiques
 *** à destination des particuliers



Enjeu de transition énergétique du parc en circulation, notamment pour les PL

Fortes marges d'amélioration pour le maillage de stations GNV et de points de charge

Potentiel de développement de la cyclo-logistique pour le centre-ville de Limoges

Des éléments plus complets de diagnostic sont détaillés en annexe.

4 FONCTIONNEMENT DE LA CHARTE

4.1 Une démarche partenariale

L'élaboration de cette Charte de logistique urbaine durable a largement reposé sur un travail partenarial impliquant Limoges Métropole et un écosystème d'acteurs privés et institutionnels du territoire. Cette co-construction, fruit d'une volonté mutuelle de la collectivité et des professionnels faisant valoir leur expérience et leur vision, est également l'un des éléments cardinaux du programme national InterLUD.

En amont du diagnostic réalisé par Interface Transport, Logistic Low Carbon et Limoges Métropole au travers de questionnaires ont interrogé les commerçants, les artisans et les parcs d'activités sur leurs pratiques de livraisons (horaires, types de véhicules, difficultés de stationnement, le type de marchandises, la durée de la livraison...). Plus de 1000 questionnaires ont été envoyés via la CCI. 83 entités ont répondu. Il en est ressorti les enjeux suivants :

Artisans :

- *Stationnement* : système de réservation plutôt satisfaisant, avec un enjeu de réactivité / flexibilité pas toujours adapté
- *Verdissement des flottes* : Vraie difficulté à envisager l'acquisition d'un véhicule propre en raison du coût, du manque d'offre et de moyens d'avitaillement.
- *Déchets* : le maillage des déchetteries semble trop faible pour certains professionnels, ce qui peut engendrer des trajets longs et non optimisés

Commerçants :

- *Stationnement des livreurs* : manque d'aires de livraisons
- *Gestion des déchets* : nécessité d'adapter les fréquences de ramassage ou les moyens mis à disposition pour les professionnels
- *Verdissement des flottes* : Difficulté pour les professionnels de se projeter dans l'achat d'un véhicule propre

Parcs d'activités

- *Stationnement des livreurs* : manque d'aires de livraisons en centre-ville et de stationnement dans les parcs d'activités
- *Verdissement des flottes* : Volonté des acteurs d'acquérir un véhicule propre mais freinée par le manque de stations, d'offre véhicules et le coût véhicules.
- *Vétusté du centre routier*

Une restitution a été effectuée fin mars 2022.

Au-delà des témoignages délivrés lors de la phase de diagnostic, la contribution des partenaires de Limoges Métropole s'est matérialisée par la tenue de quatre ateliers de co-construction :

- Le 24 novembre 2022, pour la présentation du diagnostic et l'identification des enjeux à traiter dans le plan d'actions de la Charte
- Le 16 janvier 2023, pour la présentation d'initiatives inspirantes et l'identification de premières pistes d'action à explorer
- Le 27 février 2023, pour la priorisation des 12 pistes d'actions et leur approfondissement
- Le 10 octobre 2023, pour définir les modalités d'implication de chaque partenaire dans la mise en œuvre du plan d'actions (pilotage, participation aux instances de suivi, contribution dans les projets mis en œuvre, temporalité...)

De nouveaux signataires pourront en outre intégrer la démarche pendant la période de mise en œuvre des actions, soit après la date de signature officielle de la présente Charte. Ils s'engageront à adapter la Charte, contribueront à sa mise en œuvre et pourront proposer de nouvelles pistes d'actions aux instances de gouvernance.

4.2 Engagements des signataires

La mise en œuvre de cette Charte en faveur tant des professionnels intervenant sur le territoire que de ses habitants, requiert nécessairement l'implication sur le long terme de cet écosystème partenarial. C'est pourquoi les signataires, au premier rang desquels Limoges Métropole, s'engagent à respecter un certain nombre de principes essentiels à la réussite de la démarche.

Tout d'abord, les signataires de la Charte s'engagent par leurs actions et leurs décisions à être en phase avec la philosophie générale de la politique publique de logistique urbaine proposée par Limoges

Métropole. Cette philosophie est notamment incarnée au travers de l'action 31 du Projet de Territoire et par les objectifs définis au sein de l'action 8 du PDU de 2019 :

- Développer la connaissance du système logistique de l'agglomération
- Mettre en cohérence la réglementation en hyper centre de Limoges et créer les infrastructures permettant leur respect
- Prioriser le recours aux véhicules propres pour la livraison en centre-ville de Limoges
- Proposer des services de retraits de petits colis dans les principaux pôles d'échanges

Les signataires de la Charte pilotée par Limoges Métropole s'engagent particulièrement à coordonner leurs actions et travailler dans le sens d'un intérêt commun pour l'organisation logistique durable du territoire. Cette Charte renforce les liens entre les acteurs en contribuant à l'élaboration d'actions concrètes, mesurables et permanentes, visant une logistique plus performante et intégrant les enjeux environnementaux qui en découlent.

De manière générale, les membres signataires s'engagent à :

- Respecter la Charte établie
- S'impliquer activement et coopérer avec d'autres acteurs publics et privés pour faciliter l'aboutissement des actions contenues dans la Charte. Du respect de ce principe dépend l'opérationnalité de la Charte et la production d'effets pour la logistique sur le territoire
- Assurer un suivi et une animation du déroulement de la Charte en participant à l'Instance des partenaires de la logistique urbaine durable qui sera chargée de suivre la mise en œuvre, et aux groupes projets qui seront définis en lien avec les différentes actions
- Respecter dans la mesure du possible le planning de mise en œuvre des actions conjointement défini. Cet engagement consiste notamment en la désignation de référents pertinents pour le suivi de cette démarche.
- Contribuer à l'évaluation des actions engagées, notamment via la mise à disposition de données d'exploitations utiles
- Tendre en parallèle à la réduction de l'impact environnemental lié à leur activité (consommation foncière, émission de gaz à effet de serre, émission de polluants atmosphériques...)

4.3 Présentation du plan d'action coconstruit

Le plan d'actions associé à cette Charte de logistique urbaine durable comprend 9 actions à mettre en œuvre pour répondre aux enjeux identifiés sur le terrain et avec l'écosystème local au cours de la phase de diagnostic. Si l'ensemble du document est en cohérence avec les principes affichés dans le PDU de 2019 et le Projet de Territoire de 2021, certaines actions en sont même directement issues. En tant que document structurant pour la politique de logistique urbaine de l'agglomération, ce plan d'actions doit également s'articuler avec d'autres ambitions sectorielles portées par Limoges Métropole, notamment en termes d'urbanisme, de mobilités (en lien avec l'arrivée future du BHNS par exemple) ou encore de transition énergétique avec l'arrivée prochaine d'une station hydrogène ouverte au public.

Les 9 actions détaillées ci-dessous sont organisées au sein de 3 axes thématiques. Elles sont détaillées en annexe dans des fiches actions complètes, précisant notamment les modalités de mise en œuvre.

Axe 1: Réglementation et aires de livraison

Les quatre actions constituant cet axe thématique ont pour objectif de faciliter le travail des professionnels de la livraison sur le terrain au quotidien, tout en réduisant les externalités négatives que peuvent aujourd'hui engendrer des opérations de livraison désorganisées sur l'espace public.

Action 1 : *Repenser les espaces de livraison : emplacements, dimensions, aménagements, contrôle*

Les aires de livraison constituent un outil à disposition des professionnels desservant les établissements économiques, et de plus en plus les particuliers, au sein du tissu urbain de l'agglomération, et en particulier dans le centre de Limoges. En raison de l'inadaptation du maillage aux contraintes et besoins des livreurs, et de l'indisponibilité chronique des emplacements, les aires de livraison sont dans les faits peu utilisées par les professionnels (20 % des arrêts des véhicules de transport de marchandises observés sur le terrain)², engendrant des arrêts désorganisés de véhicules sur l'espace public. Cette action s'appuie sur l'analyse critique du maillage d'aires de livraison existant réalisé dans le cadre du diagnostic, et vise à définir un référentiel d'aménagement et de fonctionnement de ces emplacements en vue d'une remise à plat sur le terrain.

- ² Enquête d'observation réalisée dans le centre-ville de Limoges en juillet 2022

Action 2 : Associer transporteurs et commerçants pour mettre en œuvre de nouvelles modalités de livraison

Les commerces physiques sont une composante incontournable du dynamisme économique du territoire. Leurs modalités d'approvisionnement est donc un enjeu essentiel qui touche à leur viabilité. Pourtant, les commerçants sont parfois peu concernés par les conditions dans lesquelles s'effectuent ces approvisionnements et de leur impact pour le fonctionnement interne des opérateurs logistiques et pour l'environnement urbain. Fort du constat que l'interconnaissance entre commerçants et logisticiens ou fournisseurs est peu développée, cette action entend créer une arène de dialogue et imaginer des modalités d'approvisionnement innovantes à expérimenter, pour le bénéfice de tous.

Action 3 : Refondre la réglementation générale sur l'accès et le stationnement des véhicules de livraison

Le recensement partiel des réglementations communales portant sur les conditions de desserte du territoire montre un émiettement de ces normes, nuisible à leur bonne compréhension et à leur application par les acteurs visés. Ainsi, sont attendus une mise en cohérence du corpus réglementaire des différentes communes de l'agglomération (dans le respect des spécificités de chacune), des arbitrages en vue d'une mise à jour de certaines règles parfois non pertinentes, et une communication envers et au sein des entreprises desservant le territoire par rapport aux règles applicables.

Action 4 : Communiquer et sensibiliser les riverains sur les pratiques de livraison

Le commerce en ligne a drastiquement relevé le nombre de livraisons, notamment de colis, destinées aux particuliers. Or, ce canal de distribution induit de fortes répercussions au sein des chaînes logistiques, et notamment pour la réalisation du dernier kilomètre. La diversification des modalités de livraison et l'augmentation de la demande de transport dues aux flux à destination des particuliers affectent la rationalité économique et le bilan environnemental des tournées. Alors que les consommateurs n'ont généralement pas conscience de l'organisation logistique et des coûts de tous ordres induits par les livraisons liées à leurs achats, une campagne de communication à leur endroit est imaginée, avec la perspective de favoriser, par le levier de la demande, les organisations transport vertueuses.

Axe 2 : Développement d'un écosystème logistique vertueux

Les deux actions au sein de cet axe thématique promeuvent une évolution vers des pratiques logistiques favorables à la préservation de l'environnement et du cadre de vie des habitants de Limoges Métropole.

Action 5 : Déterminer la stratégie de développement des énergies alternatives sur le territoire en mobilisant les acteurs de la logistique urbaine dans une dynamique collective

Cette action est intrinsèquement liée à l'impératif de faire émerger une dynamique de transition énergétique au sein du secteur du transport, aujourd'hui fortement dépendant des énergies fossiles. Cette nécessité émane des objectifs nationaux et locaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques auxquels l'ensemble de l'écosystème est astreint. Les échanges menés dans le cadre de l'élaboration de la Charte ont montré une forte interdépendance entre de multiples acteurs. Aussi, un travail de mobilisation de cet écosystème devra être mené pour réfléchir collectivement à des solutions concrètes pour accompagner la décarbonation des flottes professionnelles.

Action 6 : Développer les livraisons en horaires décalés respectant les critères de la certification Piek

Les professionnels du transport sont soumis à un éventail de contraintes qui les oblige à assurer un nombre croissant de livraisons dans une fenêtre horaire de plus en plus restreinte. Or, la livraison nocturne est une piste permettant à la fois de s'affranchir d'une partie de ces contraintes (liées à la circulation des autres usagers notamment), tout en étendant la plage horaire de livraison. Cette solution amène toutefois d'autres types de difficultés, à commencer par le respect de la tranquillité des riverains. C'est pourquoi cette action propose d'explorer la possibilité de livrer certains commerces la nuit, en recourant à des matériels et des organisations silencieuses garantis par la norme Piek.

Axe 3 : Foncier et outils au service d'organisations alternatives de logistique urbaine

En lien avec les axes thématiques 1 et 2, le développement de solutions innovantes au service d'une logistique urbaine plus vertueuse doit s'appuyer sur la mobilisation d'équipements, et notamment en cœur d'agglomération, pour rendre possible le développement de solutions innovantes de logistique qui ne peuvent pas s'imaginer en l'état actuel des choses.

Action 7 : Développer le foncier logistique pour favoriser les livraisons du dernier kilomètre plus vertueuses (cyclo-logistique ou autre)

Le centre-ville de Limoges, doté d'un certain nombre de contraintes, est une zone à fort potentiel pour l'utilisation de modes de livraison légers, actifs ou encore décarbonés, pour certaines filières de produits. Cette pratique, en rupture avec le modèle traditionnel de desserte par véhicules thermiques, nécessite le retour de surfaces logistiques à proximité directe des secteurs desservis pour effectuer le transbordement et les départs de tournées. Cette action vise donc à identifier des opportunités foncières dans cette optique afin de produire un effet levier propice à l'avènement d'un service.

Action 8 : Développer des services de retrait de petits colis dans les principaux pôles d'échange et commerces

En lien avec la multiplication des livraisons envers les particuliers, cette action tend à promouvoir le retrait des colis hors domicile pour rationaliser les flux aujourd'hui éclatés par la prédominance du retrait à domicile. Une consolidation du maillage de points de retraits hors domicile pourra être orientée par la collectivité vers des points stratégiques en matière de déplacements quotidiens des habitants, soit notamment les pôles d'échanges multimodaux, en collaboration avec les opérateurs de cette filière.

Action 9 : Créer un ou plusieurs Espaces Logistiques de Proximité (ELP) pendant les travaux du BHNS

La création d'un réseau de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) desservant les principales polarités de Limoges Métropole est un projet structurant pour l'agglomération. Les travaux induits par l'aménagement de ce réseau risquent toutefois d'avoir des impacts, temporaires mais sensibles, pour la logistique du dernier kilomètre, avec des conditions de desserte modifiées. Afin d'anticiper cette perturbation des conditions de livraisons, la mise en place d'un service de facilitation de ces opérations logistiques, au service des opérateurs et des destinataires, pourra voir le jour sur les secteurs affectés.

5 MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE

5.1 Calendrier de mise en œuvre

Le plan d'actions intégrés dans cette Charte de logistique urbaine durable est porteur de changements concrets. Sa mise en application devra s'effectuer dans les 10 années suivants la date de signature de la Charte, soit jusqu'en 2033.

Le calendrier de mise en œuvre détaillé pour chaque action porte un caractère prévisionnel : il est susceptible d'être modifié en raison de l'incompatibilité éventuelle avec la mise en œuvre d'une action liée, du fait des impératifs liés aux échéances politiques, ou encore du fait de facteurs exogènes liés à des grands projets de la collectivité (ex : BHNS).

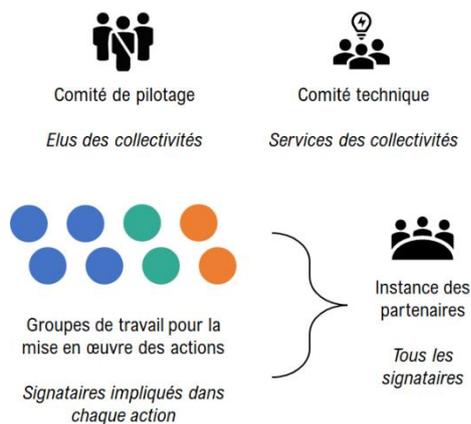
Le maintien d'une cohérence globale dans le processus de concrétisation de la démarche est néanmoins garanti par les composantes pérennes du pilotage et du suivi de la Charte.

5.2 Pilotage et instances de suivi

Plusieurs instances concourent au bon déroulement de la mise en œuvre de la Charte au fil des mois et des années.

En premier lieu, à l'échelle de certaines actions, **des groupes de travail partenariaux** devront être réunis, comme prévu au sein des étapes de réalisation inscrites dans les fiches actions. Ces groupes de travail *ad hoc* seront composés des acteurs pertinents et volontaires, et ne seront pas nécessairement pilotés par la collectivité. En effet, certaines actions sont porteuses d'une logique de prise d'initiative par l'écosystème local de la logistique, dans l'esprit même du programme InTerLUD. La fréquence et les modalités de réunion, ainsi que l'objet de ces groupes de travail à l'échelle des actions seront précisés le moment venu aux partenaires volontaires.

En parallèle, l'ensemble des signataires de la Charte seront réunis à intervalles réguliers de 12 mois au sein d'une instance de suivi plénière appelée **Instance des partenaires de la logistique urbaine durable**. Cette instance sera l'occasion pour Limoges Métropole et les partenaires impliqués dans la réalisation des différentes actions de la Charte de rendre compte de l'avancée de leurs travaux. Elle



permettra également à l'ensemble de l'écosystème local de partager des informations et des retours d'expérience afin de renforcer la connaissance mutuelle entre acteur et favoriser le développement de synergies sur le long terme.

Enfin, le **Comité de Pilotage** (COPIL) déjà constitué de plusieurs élus des collectivités partenaires tout au long de l'élaboration de la Charte perdurera, afin d'assurer un suivi politique et de procéder à des arbitrages le cas échéant.

5.3 Evaluation

Limoges Métropole est le premier responsable du suivi de la Charte. Un processus d'évaluation sera mis en place en interne pour s'assurer de l'avancement des différentes actions et partager ce bilan de manière périodique à l'ensemble des parties prenantes, au sein de l'Instance des partenaires.

L'évaluation des effets produits par la mise en place des actions (ex : transition des motorisations, utilisation des aires de livraison, extension du parc d'entrepôts...) sera réalisée sur la base des indicateurs identifiés au sein des fiches actions.

Un Comité technique réunissant les services des collectivités pourra être réuni en tant que de besoin, pour traiter les éventuels points techniques et juridiques qui seraient soulevés par l'application et l'évolution de la présente Charte, en lien notamment avec d'autres politiques sectorielles.

6 ACTEURS SIGNATAIRES DE LA CHARTE

Etablissement / société	Secteur d'activité
EDF	Energéticien
FDTP 87	Fédération
Groupe Garandea	Autre
Geodis Transports Bernis	Transporteur
AFTRAL / Région NA / GRDF	Secteur public / Autre
La Poste	Transporteur
SAS Mespoulet Distribution	Grossiste
OTRE	Fédération
Picoty SAS	Energéticien
Picoty SAS / SOMELAC	Energéticien
Relais d'Or (Pomona)	Grossiste
UMIH 87-23	Fédération
UNICEM NA	Fédération
APAN Ocealim	Association de regroupement d'entreprises
Ville de Limoges	Secteur public
TLF Sud-Ouest	Fédération

Liste au 29 novembre 2023

7 ANNEXES

7.1 Diagnostic détaillé

Un document complet comprenant les résultats produits dans le cadre du travail de diagnostic est annexé à la présente Charte.

7.2 Fiches-actions

Les 9 actions décrites dans la présente Charte font chacune l'objet de fiches-actions détaillées, dans une annexe dédiée.

7.3 Contributeurs à l'élaboration de cette Charte

Limoges Métropole remercie les partenaires économiques et les acteurs publics ayant participé à la co-construction de ce plan d'action, via leurs apports pour l'état des lieux préalables et leur implication constante au sein des ateliers de concertation :

AFTRAL

LIMOUSIN LOCTRANS

APA NORD

MACIEJOWSKI SERVICES

CAPEB HAUTE-VIENNE

MESPOULET

CMA HAUTE-VIENNE

MONOPRIX

CMA NOUVELLE-AQUITAINE

MTA

CPME 87

OTRE LIMOUSIN

ECO CO2

PICOTY

EDF	PIGNON SUR RUE
ESTIVIN	RELAIS D'OR LOIRE AQUITAINE
FNTR LIMOUSIN	SOMELAC
FRAISSEIX DEMENAGEMENTS	STEF
FTP	SYSTEME U
FRTTP	TLF SUD-OUEST
GEODIS	TRANSPORTS BRICHE
GERONTOPOLE NOUVELLE-AQUITAINE	U2P HAUTE-VIENNE
GRDF	UMIH 87
GROUPE GARANDEAU	VILLE DE FEYTIAT
GUILMOT-GAUDAIS	VILLE DE LIMOGES
LAFARGE	VILLE DE BOISSEUIL
LA POSTE	VILLE DE COUZEIX
LES PORTES DE FEYTIAT	VILLE DU VIGEN

Limoges Métropole remercie également les partenaires l'ayant accompagnée tout au long du processus d'élaboration de cette Charte, à savoir Logistic Low Carbon, le Cerema et le bureau d'études Interface Transport.



AXE 1

RÉGLEMENTATION ET AIRES DE LIVRAISON

Action 1 – Repenser les espaces de livraison : emplacements, dimensions, aménagements, contrôle

Action 2 – Associer transporteurs et commerçants pour mettre en œuvre de nouvelles modalités de livraison

Action 3 – Refondre la réglementation générale sur l'accès et le stationnement des véhicules de livraison

Action 4 – Communiquer et sensibiliser les riverains sur les pratiques de livraison

ACTION 1

Repenser les espaces de livraison : emplacement, dimensions, aménagement, contrôle

PARTIES PRENANTES

Animateur/coordonateur de l'action

Limoges Métropole : initiatrice et facilitatrice des échanges, réalisation des travaux

Communes : prise des arrêtés, contrôle de la bonne utilisation des aires

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

Communes, Limoges Métropole, transporteurs, grossistes, commerçants

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ LM - Définition du maillage des aires (étude réalisée par Interface Transport, priorisation des aires à faire en groupe de travail)
- ▶ Villes, LM : réaménagement / signalétique des aires de livraison : quelques centaines à quelques milliers d'euro selon la lourdeur de l'aménagement, pour une aire (financé par l'enveloppe voirie des communes)
- ▶ Villes, LM : aménagements de voirie complémentaires : à ajuster aire par aire, de l'ordre de 50 k€ (financé par l'enveloppe voirie des communes)
- ▶ LM : Evaluation du dispositif (enquêtes annuelles d'utilisation des aires) : de l'ordre de 10k€ pour une enquête sur un échantillon d'aires
- ▶ Villes : Moyens humains pour le contrôle : intégré aux missions de la PM et des ASVP, 1% ETP par aire
- ▶ Transporteurs : moyens humains pour sensibiliser les chauffeurs-livreurs sur l'utilisation du maillage

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

OBJECTIF DE L'ACTION

Le diagnostic a mis en lumière divers enjeux relatifs aux aires de livraison : 62% d'entre elles ont des marquages qui ne sont pas conformes à la réglementation, et 82% ne disposent pas de signalisation verticale. Cette dernière n'est pas obligatoire mais contribue à la bonne identification de l'aire. Par ailleurs, au-delà de l'aspect purement réglementaire, différentes caractéristiques des aires contribuent à leur bonne ergonomie : c'est notamment le cas de leurs dimensions, déterminantes pour que les poids lourds puissent y opérer. Or de ce point de vue, 95% des aires auditées ne respectent pas les dimensions préconisées (12m de long et 2,20m de large). Enfin, une partie des marquages, au-delà de leur conformité, sont en mauvais état et peu lisibles.

Ainsi, l'action vise à aboutir à un maillage des espaces d'accueil des livraisons **cohérent, lisible et conforme à la réglementation**.

La présente action doit permettre :

- D'adapter l'offre en aires de livraison aux besoins d'approvisionnement des commerces, des bureaux et des ménages ;
- De faire une mise à jour de la localisation des besoins en aires de livraison, en créant de nouvelles aires et/ou en supprimant le cas échéant ;
- D'appliquer des principes d'aménagement des futures aires de livraisons conformes et répondant aux besoins des livreurs ;
- De rationaliser l'occupation de la voirie : partage entre les différents usagers, dans le temps et dans l'espace (réglementation relative à l'usage des aires de livraison).

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action porte à la fois sur une échelle globale (ajustement du nombre et de la localisation des aires) et sur une échelle individuelle (principes d'aménagement appliqués à chaque aire).

Il s'agit ainsi de localiser l'offre en aires de livraison afin qu'elle réponde aux besoins identifiés sur le territoire en proposant des actions de création, de suppression ou de relocalisation d'aires sur certains tronçons de voirie particulièrement générateurs de mouvements marchandises, tout en veillant à prendre en compte les besoins en stationnement VL.

L'action devra aussi intégrer finement les enjeux liés au positionnement des aires dans les linéaires de stationnement et aux aménagements nécessaires à mener sur la voirie (abaissement de trottoir, absence de mobilier urbain gênant, etc.). A ce titre, le guide technique publié par le Cerema qui propose des principes d'aménagement des aires de livraison pourra être exploité.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Taux de rotation sur les aires de livraison
- ▶ Taux d'occupation des aires de livraison
- ▶ Profil d'occupation des aires de livraison
- ▶ Nombre d'aires aménagées
- ▶ Nombre de véhicules de livraison en double-file relevés sur heure de pointe d'utilisation (échantillon représentatif)
- ▶ Nombre d'heures de pointe par jour en moyenne sur les aires de livraison (échantillon représentatif)
- ▶ Taux d'aires conformes à la réglementation / taux d'aires ergonomiques

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ 2024 : schéma directeur des aires, étude sur le partage dans le temps
- ▶ A partir de S2 2024 : aménagement des aires

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Périmètre de l'étude à savoir Limoges, les Portes de Feytiat, Océalim, Buxerolles et les Quatre Vents

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Schémas Directeurs des Aires de Livraison de Valence Romans Déplacement et Orléans Métropole
- ▶ Guide du CEREMA sur l'aménagement des aires :
<https://www.cerema.fr/fr/entre-ressources/boutique/amenagement-aires-livraison>

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Etape 1 : compléter / mettre à jour l'état des lieux et l'estimation du besoin en aires des livraisons (travail réalisé dans le cadre du diagnostic)
- ▶ Etape 2 : travailler conjointement (LM, communes, acteurs économiques) à établir un programme d'aménagement des aires (aires à maintenir, aires à créer, aires à supprimer...), en intégrant la dimension du temps partagé (stationnement / livraisons)
- ▶ Etape 3 : établir un modèle « type » d'aménagement des aires (dimensions, abaissement de trottoir à proximité ...)
- ▶ Etape 4 : réfléchir à la pertinence de doter certaines aires de bornes de recharge électriques (lien à faire avec le futur opérateur du maillage public d'IRVE), qui pourraient bénéficier aux logisticiens, mais aussi aux artisans pour des durées d'arrêt moyennes de plusieurs dizaines de minutes à quelques heures
- ▶ Etape 5 : mettre en œuvre l'aménagement effectif des aires selon le programme élaboré (inscription dans le temps en fonction du budget mobilisable)
- ▶ Etape 6 : formalisation de la réglementation entourant l'usage des aires de livraison (prise des arrêtés)
- ▶ Etape 7 : former les agents aux modalités de contrôle des aires, mettre en œuvre une doctrine de contrôle au quotidien pour garantir la disponibilité des aires au quotidien

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

Risques

- ▶ Délais importants de mise en œuvre des travaux à réaliser sur voirie
- ▶ Manque d'emprises foncières disponibles pour déployer le programme
- ▶ Difficulté d'accord de plusieurs communes sur un paramètre réglementaire commun
- ▶ Besoin de faire connaître aux particuliers les règles d'utilisation / de verbaliser en cas d'infraction pour amener un changement de comportement

Succès

- ▶ Adoption de règles communes et lisibles pour les aires de livraison des différentes communes (durée, horaires, ...)
- ▶ Sensibilisation et information autour du nouveau dispositif réglementaire, le cas échéant
- ▶ Evaluation et actualisation des aménagements réalisés

S'engager dans cette action, qu'est-ce que cela implique ?

- ▶ Budgéter et réaliser les travaux pour créer / mettre à jour les aires
- ▶ S'engager à utiliser les aires de livraison lorsqu'elles sont disponibles, y compris aux prix d'une manœuvre pour s'y garer, et/ou d'un arrêt du véhicule (raisonnablement) éloigné du point à livrer
- ▶ A défaut si cet engagement n'est pas tenable, le partager avec la collectivité pour éviter de déployer des moyens pour créer des aires qui ne seront pas utilisées

ACTION 2

Associer transporteurs et commerçants pour mettre en œuvre de nouvelles modalités de livraison

PARTIES PRENANTES

Animateur/coordonateur de l'action

Limoges Métropole : positionnée en tant qu'initiatrice / facilitatrice des échanges, mais aussi porteuse d'actions d'accompagnement le cas échéant

Communes : garantes du dialogue avec les commerçants

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

Transporteurs

Grossistes

Commerçants

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ LM : Moyens humains pour initier la mise en relation (intégrés au poste de suivi de la Charte)
- ▶ Eventuel soutien financier si sollicité par les acteurs (et validé par Limoges Métropole) : en option, quelques milliers d'euro

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



OBJECTIF DE L'ACTION

Comme cela a été soulevé lors des travaux en ateliers de concertation, le transporteur ou grossiste ne peut avoir seul la clé pour un changement de pratiques : l'implication du destinataire de la marchandise, commerçant en particulier, est indispensable pour pouvoir jouer sur certains leviers. Ces destinataires peuvent en effet modifier leur organisation afin de permettre des livraisons sur des tranches horaires différentes des pratiques habituelles.

En créant un échange entre transporteurs et commerçants, l'objectif est de réfléchir collectivement à faire évoluer les modalités de la livraison, pour le bénéfice du transporteur naturellement, mais également du destinataire pour qui l'implication ou l'investissement (en moyens ou en temps) sera compensé par une plus grande fiabilité ou une plus grande régularité de ses livraisons.

Le travail réalisé dans le cadre de la convention InterLUD qu'a signée Limoges Métropole a permis de réunir le monde professionnel en ateliers de travail thématiques, en 2022 et début 2023. Les commerçants étaient peu ou pas représentés lors de ces ateliers, ce qui a amené les acteurs présents (transporteurs notamment) à plaider pour la constitution d'une **instance d'échange dédiée et focalisée sur les commerçants**.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Travaillant selon des modalités qui pourront se rapprocher de ce qui est envisagé pour l'instance des partenaires (réunions d'échanges, identification de projets collectifs, mobilisation des moyens pour les mener à bien), le groupe pourra soit être une émanation de l'instance des partenaires, soit un groupe dédié et indépendant.

Dans leurs échanges, les acteurs pourront aborder divers sujets sur le déroulement pratique des livraisons soit :

- Capacité des commerçants à réceptionner en dehors de leurs horaires d'ouverture ;
- Outils pouvant être mis en œuvre pour permettre une livraison en l'absence du destinataire (aménagement de sas de livraison, remise des clefs)
- Intérêt pour une livraison sur un lieu autre que le commerce lui-même (local dédié à cet usage de type conciergerie, commerce voisin, point d'accueil marchandises ...), et conditions du transfert de la livraison de ce lieu jusqu'au destinataire final
- ...

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

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Constitution effective du groupe
- ▶ Nombre de participants au groupe
- ▶ Nombre de propositions d'actions issues des travaux du groupe
- ▶ Nombre de réalisations effectives

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ 2024 : mise en place du groupe

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Périmètre de l'étude à savoir Limoges, les Portes de Feytiat, Océalim, Buxerolles et les Quatre Vents

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Organisation actuelle des moyennes ou grandes surfaces dans Limoges (Carrefour City, Monoprix), organisées pour réceptionner leurs livraisons très tôt
- ▶ Livraisons en sas ou dans les caves en région parisienne (opérateur Speed Distribution)

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Etape 1 : identification des bons interlocuteurs tant chez les commerçants que chez les transporteurs : entreprises ou représentants. Pour ce travail préliminaire, il conviendra notamment de déterminer si une ou plusieurs des personnes contactées montrent un intérêt pour la démarche, et est susceptible ainsi de jouer un rôle dans son animation par la suite
- ▶ Etape 2 : montage d'une première réunion de travail, permettant d'imaginer différentes formes de collaboration possibles, puis d'en retenir une à deux particulièrement pertinentes
- ▶ Etape 3 : définition d'une équipe projet dans la perspective de monter un pilote, ou même un simple test. Ce groupe pourrait être réduit à un transporteur et un commerçant, qui s'engageraient sur la mise en place d'une organisation innovante pendant une période limitée, afin d'en mesurer l'intérêt et la reproductibilité
- ▶ Etape 4 : selon le retour d'expérience, ce premier essai pourra être prolongé, mais également étendu à d'autres commerçants et transporteurs

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

Risques

- ▶ Faible implication des commerçants, pour qui l'intérêt de se mobiliser est faible dans un contexte où les livraisons se déroulent de manière satisfaisante pour eux. C'est de fait ce qui a été constaté sur les groupes de travail réalisés fin 2022 et début 2023. Ceci étant, l'enquête pilotée par LLC au printemps 2022 a recueilli plusieurs dizaines de réponses, y compris auprès de commerçants, et montre leur intérêt pour ces sujets
- ▶ Facteur aggravant du point précédent : les effets bénéfiques de réorganisations dimensionnantes comme celles imaginées ne se sentiront (pour le transporteur surtout) que si un grand nombre d'entreprises s'impliquent
- ▶ Balance coût bénéfique susceptible d'être insuffisamment intéressante pour une mise en œuvre, tant pour les transporteurs que pour les commerçants, notamment si des investissements sont nécessaires
- ▶ Risque d'opposition des riverains sur certaines solutions (horaires décalés en particulier)

Succès

- ▶ Modifier les organisations (horaires par exemple) peut être bénéfique pour toutes les parties prenantes : transporteurs pour qui la contrainte de temps sera desserrée, commerçants qui en termes d'attractivité auront intérêt à ce que les véhicules de livraison aient libéré le centre au plus tôt, et à ce que les livraisons soient mises en rayon dès l'ouverture
- ▶ Présence de gros générateurs de flux en centre-ville
- ▶ Enseigne(s) pratiquant ou ayant déjà expérimenté des livraisons en horaire décalé sur le périmètre ciblé

S'engager dans cette action, qu'est-ce que cela implique ?

- ▶ Mobiliser du temps pour participer aux groupes de travail
- ▶ Être prêt à mettre en place une exploitation spécifique pour la livraison / la réception de marchandises, au moins à titre expérimental, voire de manière pérenne

ACTION 3

Refondre la réglementation générale sur l'accès et le stationnement des véhicules de livraison

PARTIES PRENANTES

Animateur/coordonateur de l'action

Communes : Prise des arrêtés, contrôle

Limoges Métropole : Initiatrice et facilitatrice des échanges

Acteurs impliqués dans sa mise en oeuvre

Communes

Transporteurs

Grossistes

Commerçants

Artisans

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ LM : Encadrement des échanges au sein de l'instance des partenaires (intégrés au poste de suivi de la Charte)
- ▶ Villes : Rédaction et prises des arrêtés : moyens humains de la collectivité, <5% ETP par commune
- ▶ LM : Dépose des panneaux existants le cas échéant, pose de la nouvelle signalisation : selon l'ampleur des évolutions apportées, quelques milliers à dizaines de milliers d'euro par commune, de l'ordre de 50 k€ pour Limoges
- ▶ Villes : Moyens humains pour le contrôle jusqu'à 5 à 10% ETP des forces PM

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

OBJECTIF DE L'ACTION

La réglementation est le levier d'action par excellence de la collectivité. A travers elle, les Villes, détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, et à ce titre principales artisans de la mise en œuvre de cette réglementation, ont la possibilité de mettre en place le **cadre d'exercice pour les livraisons et le transport des marchandises en général** sur le territoire.

A travers la réglementation, la collectivité s'attachera donc à composer ce cadre, en conciliant au mieux divers enjeux :

- Vitalité économique du territoire, en garantissant la possibilité aux entreprises, commerces notamment, de pouvoir être livrés et donc de pouvoir exercer leurs activités ;
- Cadre de vie en garantissant une régulation acceptable pour les riverains, qu'il s'agisse des particuliers ou des entreprises
- Respect des contraintes topographiques et structurelles qui font qu'il est impératif localement de définir des limites d'accessibilité. C'est par exemple ce qui explique la limitation actuelle à 7,5t pour la circulation dans le centre piéton de Limoges, une règle qui ne pourra donc pas être remise en question
- Équité entre les usagers de l'espace public, dont les dimensions sont finies et non extensibles, et qui doit donc être partagé

DESCRIPTION DE L'ACTION

Si l'action sur la réglementation prend *in fine* la forme de la rédaction et signature d'arrêtés municipaux, c'est surtout le processus permettant d'aboutir à leur contenu qui est intéressant ici. Pour parvenir à ce résultat final, plusieurs enjeux sont à prendre en compte :

- Importance de travailler de manière concertée entre les communes de manière à arbitrer des règles qui forment un tout cohérent, garant de la bonne lisibilité et de leur respect
- Enjeu à associer le monde professionnel à la conception du contenu réglementaire, à la fois pour que celui-ci tienne compte des contingences d'exploitation du transport, et pour que le résultat final soit partagé et respecté par tous. Les destinataires des flux (commerçants par exemple) doivent être associés à ce travail car ils sont concernés et seront potentiellement appelés à adapter leurs pratiques (comme les transporteurs)
- Garder en tête que les attentes ou demandes des différentes parties prenantes risquent d'être contradictoires, et appelleront donc une forme de négociation, et nécessiteront de parvenir à des compromis

En termes de contenu, le travail sur la réglementation pourra aborder les points suivants :

- Le créneau horaire d'ouverture aux livraisons le matin
- L'extension éventuelle du périmètre interdit aux 7,5t
- La création d'un nouveau créneau de livraison réservé aux véhicules électriques
- ...

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre d'arrêtés « marchandises » en vigueur sur le territoire
- ▶ Nombre de seuils différents réglementant les conditions d'accès au territoire dans les arrêtés (hors limitation ponctuelle liée à des dimensions ou des capacités d'infrastructure – exemple de la faiblesse structurelle de la zone piétonne qui limite le PTAC admissible à 7,5t, et qui n'a pas vocation à être reproduite ailleurs)
- ▶ Nombre d'infractions à la réglementation constatées

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ S1 2024 : amorce des échanges avec les partenaires
- ▶ S2 2024 : validation des principes réglementaires
- ▶ A partir de mi 2025 : mise en œuvre de la nouvelle réglementation

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Périmètre de l'étude à savoir Limoges, les Portes de Feytiat, Océalim, Buxerolles et les Quatre Vents, ainsi que Couzeix

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Principes d'harmonisation réglementaire proposés au PDU IdF de 2014
- ▶ Concertation sur la mise en œuvre de la nouvelle réglementation menée à La Rochelle en 2023

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Etape 0 : complément au diagnostic du printemps 2022 : recensement détaillé par les communes des arrêtés régissant circulation et stationnement des véhicules lourds ou de transport de marchandises
- ▶ Etape 1 : repartir des avis exprimés lors de la concertation pour la charte InterLUD afin d'identifier les aspects réglementaires les plus évoqués par les participants
- ▶ Etape 2 : création de petits groupes thématiques sur chacun de ces objets réglementaires, pilotés par la collectivité ou par un privé, avec l'organisation d'une à plusieurs séances de travail
- ▶ Etape 3 : abrogation par les communes des arrêtés devenus caducs suite aux arbitrages retenus
- ▶ Etape 4 : rédaction d'arrêtés-types (pouvant être partagés entre communes dans le cas de textes communes, en totalité ou partiellement)
- ▶ Etape 5 : finalisation et signature des arrêtés par les communes, pose de la signalisation
- ▶ Etape 6 : communication autour des nouvelles règles, contrôle et verbalisation

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

Risques

- ▶ Possibles tensions avec le monde professionnel sur des attentes contradictoires alors qu'ils se satisfont plutôt de la situation actuelle
- ▶ Confusions éventuelles avec le dossier ZFE, qui cristallise l'attention du monde professionnel

Succès

- ▶ Opportunité d'afficher la prise en compte par la collectivité des contraintes et besoins des professionnels, et de travailler à lui amener des conditions plus favorables sur certains points
- ▶ Opportunité à saisir dans le cadre d'évolutions structurantes à venir (extension de la piétonnisation, création du BHNS, mais également étude ZFE)

S'engager dans cette action, qu'est-ce que cela implique ?

- ▶ Informer individuellement les livreurs sur les règles qui leur sont applicables (voies auxquelles peuvent accéder leur véhicule, horaires, espaces utilisables ou non)
- ▶ Sensibiliser régulièrement les conducteurs au bon respect des réglementations, y compris à travers le rappel du coût des contraventions

ACTION 4

Communiquer et sensibiliser les riverains sur les pratiques de livraison

PARTIES PRENANTES

Animateur/coordonateur de l'action

Limoges Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en oeuvre

Communes

Etat

Acteurs économiques locaux et collectifs de riverains en tant que relais

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ LM / Etat : Campagne de communication : quelques dizaines de k€
- ▶ LM : Concertation, réunions publiques, facilitation : 5% ETP

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

OBJECTIF DE L'ACTION

Lors des ateliers de concertation, de nombreux professionnels ont souligné l'importance de travailler sur la demande de transport dans une perspective de diminution ou de modification structurelle de celle-ci (notamment sur les sujets de délai de livraison et de « gratuité » de celle-ci)

A travers cette action, il s'agit de diminuer les impacts environnementaux du transport à travers le levier de la demande transport : en agissant sur la manière de consommer et d'acheter, mais aussi sur le volume des échanges commerciaux, on agit *in fine* sur les flux de transport.

Cette réduction des impacts environnementaux peut également s'accompagner d'effets induits positifs sur l'activité économique locale : une partie des sujets traités relèvent de la consommation en ligne au détriment de commerces locaux, ou de la création d'emploi non délocalisable.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Étant donné que les enjeux d'une telle action sont susceptibles de dépasser largement le territoire de Limoges Métropole, mais aussi d'intéresser d'autres collectivités (ce sujet a également été identifié sur d'autres territoires engagés dans l'élaboration de Chartes de Logistique Urbaine, à Angoulême par exemple), il semble pertinent de se rapprocher de l'Etat pour déterminer si le sujet est susceptible d'être porté au national par exemple.

Les thématiques à cibler dans la communication pourraient être les impacts :

- d'une livraison dans un délai très resserré
- d'une livraison d'un produit en grand import
- d'une livraison à domicile

Selon les modalités de communication retenues, il sera possible d'être plus ou moins précis dans les messages passés, mais plusieurs angles peuvent être imaginés :

- Chiffrage des km induits par les comportements d'achat
- Chiffrage du CO₂ induit par ces comportements
- Description des véhicules (routiers, maritimes, aériens) de la logistique des livraisons, et de leurs impacts respectifs
- Comparaison entre plusieurs modèles d'achat pour mettre en évidence l'incidence d'un comportement donné (livraison en 1h vs livraison sous 3 jours vs achat en commerce de proximité par exemple)
- Approche sur la complexité des chaînes logistiques mises en oeuvre pour assurer les dessertes

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nature et durée des campagnes de communication engagées

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ S1 2024 : échanges sur l'échelle d'application et sur la nature de la campagne
- ▶ S2 2024 ou S1 2025 : diffusion

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Limoges Métropole

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Campagnes actuelles au niveau de l'Etat sur la sobriété énergétique
- ▶ Action « consomm'acteur » contenue dans le Pacte pour une logistique urbaine durable de la Métropole du Grand Paris
- ▶ Jeu sérieux sur les impacts des livraisons pour la Métropole de Lyon

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Etape 1 : Echanges entre Limoges Métropole et la Préfecture sur leurs stratégies de communication respectives, identification d'un budget existant dans lequel inscrire une telle campagne
- ▶ Etape 2 : décision sur l'identité du porteur de l'action
- ▶ Etape 3 : définition des modalités de communication
- ▶ Etape 4 : proposition de travail avec les professionnels du transport mais aussi les commerçants pour élaborer les contenus (chiffrages, illustrations, exemples)
- ▶ Etape 5 : création des supports et diffusion

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

Risques

- ▶ Sujet logistique compliqué à appréhender et peu familier du grand public – or, c'est bien en comprenant les mécaniques à l'œuvre que l'on prend la mesure des problématiques qu'induisent des comportements vécus comme anodins par les consommateurs
- ▶ Tendance très structurante et difficile à infléchir sur le recours au e-commerce

Succès

- ▶ Grand public de plus en plus réceptif aux problématiques environnementales, et semble mature sur le sujet consommation (témoin le succès « en demi-teinte » du black Friday 2022)
- ▶ Intérêt et support des acteurs locaux pour la démarche
- ▶ Convergence d'intérêt avec les commerçants, à partir du moment où détourner les particuliers du e-commerce peut se traduire par un retour à de la consommation locale

S'engager dans cette action, qu'est-ce que cela implique ?

- ▶ Proposer d'utiliser des véhicules de livraison comme vecteurs de la campagne (par exemple avec des messages du type « En choisissant la livraison pour le lendemain, vous obligez ce véhicule à venir 2 fois en ville au lieu d'une »)
- ▶ Relayer la campagne dans les vitrines des commerces



AXE 2

DÉVELOPPEMENT D'UN ÉCO-SYSTÈME LOGISTIQUE VERTUEUX

Action 5 – Déterminer la stratégie de développement des énergies alternatives sur le territoire en mobilisant les acteurs de la logistique urbaine dans une dynamique collective.

Action 6 – Développer les livraisons en horaires décalés respectant les critères de la certification Piek

ACTION 5

Déterminer la stratégie de développement des énergies alternatives sur le territoire en mobilisant les acteurs de la logistique urbaine dans une dynamique collective.

PARTIES PRENANTES

Animateur/coordonateur de l'action
Limoges Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en oeuvre

Région Nouvelle-Aquitaine, Communes, Transporteurs et grossistes, Industriels, Investisseurs / foncières, Energéticiens, AFTRAL, GRDF, FranceGaz Centre-Ouest, Service Parc Automobile Limoges Métropole, Gestionnaire de collecte de déchets.

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ GRDF : Etude sur les gisements de production en BioGNV et les volumes disponibles
- ▶ LM : Développement de conseil individualisé à destination des acteurs économiques et communes : 0,5 % ETP par entreprise conseillée (régie), 1000 € si prestation
- ▶ LM : Budget de l'étude pour le Schéma Directeur des stations d'avitaillement (30 000€)
- ▶ LM, transporteurs : Investissement temps pour mobiliser les acteurs
- ▶ Energéticiens, transporteurs : A moyen terme, investissement dans une ou plusieurs stations à porter par un énergéticien, et dans des véhicules par les opérateurs (station : 1 à 3 M€, surcoût véhicules : de 30k€ à plusieurs centaines de k€ pour l'hydrogène aujourd'hui)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

OBJECTIF DE L'ACTION

La transition énergétique est aujourd'hui un défi sur tous les territoires quelles que soient leur taille et leur localisation géographique. Les énergéticiens imaginent et développent de nouvelles manières de produire de l'énergie ciblées sur les professionnels et particuliers pour s'inscrire dans un objectif global de transition énergétique et diminution des émissions.

Il s'avère que Limoges Métropole est un vivier potentiel pour la production de BioGNV ou d'électricité solaire, bien que les infrastructures d'avitaillement en énergies alternatives soient peu développées.

Afin de partager et de diffuser des outils d'aide à la décision tel que le cadastre solaire, les possibilités de production locale d'énergie, les besoins et perspectives des différents acteurs en matière d'énergies alternatives, et les coopérations possibles dans des projets communs, il convient de réfléchir collectivement à une **stratégie de développement des énergies alternatives**.

Cette action poursuit l'objectif de dépasser les contraintes rencontrées par les initiatives individuelles en matière de transition énergétique (manque de visibilité sur les coûts, les risques, la demande, les besoins...) ainsi que de construire l'autonomie énergétique du territoire.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Face au constat que les initiatives individuelles se heurtent à trop de contraintes, un travail de coordination pourra être mené :

- En analysant la demande actuelle de carburant et en anticipant la demande future par un **schéma directeur de l'avitaillement en énergies alternatives** au Diesel associant les trois principales parties prenantes dans une dynamique collective : les transporteurs, les constructeurs et les énergéticiens.
- En fournissant un **accompagnement personnalisé aux entreprises pour leur production d'énergie** (conseil financier, réglementaire et technique sur les panneaux solaires, gisements de production de biogaz), avec éventuellement un engagement d'investissement en propre.
- En créant un **espace d'échanges collectif** en lien avec des acteurs-relais (fédérations professionnelles) afin de créer le dialogue sur des investissements de transition énergétique chez les entreprises et de trouver des opportunités d'investissement dans une énergie fédératrice (production et stations d'avitaillement).

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Volume de BioGNV produit localement et nombre d'accompagnements individualisés réalisés
- ▶ Nombre de stations d'avitaillement déployées
- ▶ Engagement formel dans un projet énergétique

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ S1 2024 : Analyse des gisements et étude sur l'avitaillement
- ▶ S2 2024 : Mise en place du groupe d'acteurs sur la transition énergétique et déploiement du conseil individualisé
- ▶ 2025 : Lancement du projet énergétique local avec les parties prenantes volontaires

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Limoges Métropole

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Conseil individualisé mis en place par la métropole de Grenoble pour des acteurs économiques et collectivités sur la transition énergétique
- ▶ Financements ADEME pour accompagner la transition énergétique
- ▶ Schéma Directeur des stations GNV de régions (Nouvelle Aquitaine, BFC) ou métropolitains (Lyon, Grenoble)
- ▶ Appel à Projets lancé par Limoges Métropole fin 2022 sur la mise en place d'IRVE
- ▶ AAP divers : Ecosystèmes Territoriaux Hydrogène, Mobilité BioGNV
- ▶ Stations GNV issues du projet GNVolontaire de l'ADEME (en Rhône Alpes notamment)

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Etape 1 : Analyse des gisements de production en BioGNV et H₂ ainsi que des besoins énergétiques du territoire
- ▶ Etape 2 : Réalisation d'une étude énergétique (besoins et développement en stations à énergies alternatives, consolidation des gisements de production et du cadastre solaire)
- ▶ Etape 3 : Identification des AAP ou des financements existants au niveau national comme européen pour soutenir des démarches partenariales
- ▶ Etape 4 : Prise de contact avec les fédérations de transporteurs, les énergéticiens, les constructeurs susceptibles d'être intéressés
- ▶ Etape 5 : Constitution d'un groupement d'acteurs sur la stratégie énergétique, dont le travail reposerait sur la mise en œuvre et le suivi du schéma directeur des stations, du cadastre solaire, et des pistes de conseil individualisé aux entreprises
- ▶ Etape 6 : Déploiement des actions de conseil aux entreprises
- ▶ Etape 7 : Identification au sein du groupe (transporteurs, constructeurs, énergéticiens), de projets énergétiques engageants autour d'une source d'énergie fédératrice, cohérent avec les actions précédemment menées
- ▶ Etape 8 : Travail sur les modalités de fourniture de l'énergie, d'implantation des stations, travail avec les fournisseurs et élargissement à d'autres parties prenantes intéressées
- ▶ Etape 9 : Signature de l'engagement des parties prenantes et demande de subvention, montage de la ou des stations avec une logique d'ouverture au public

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

Risques

- ▶ Manque d'adhésion des entreprises favorablement situées pour le déploiement de panneaux solaires ; ou pour le projet de production et d'avitaillement énergétique local (du fait de coûts d'investissement qui rendent difficile l'équilibre économique)
- ▶ Les hypothèses sur la conversion des flottes de véhicules dans différentes énergies alternatives au Diesel sont délicates à fixer dans un contexte qui reste encore très incertain ; et le schéma directeur est un travail d'étude qui doit être suivi de concrétisation
- ▶ Si un projet de développement énergétique émerge, il est susceptible de concurrencer les stations d'avitaillement existantes

Succès

- ▶ Dynamique d'animation
- ▶ Réponse à une attente partagée par de nombreux acteurs
- ▶ Potentiel élevé de financement et subventions, à identifier avec soin, et permettant de créer un équilibre économique pour les projets
- ▶ La géographie d'implantation des flottes très polarisée se traduit par une concentration des consommations favorable au fonctionnement de stations

S'engager dans cette action, qu'est-ce que cela implique ?

- ▶ Consacrer du temps à étudier la faisabilité de projets / partager des données ou retours d'expérience
- ▶ Associer les entreprises sous-traitantes à la démarche
- ▶ Investir dans des véhicules décarbonés

ACTION 6

Développer les livraisons en horaires décalés respectant les critères de la certification Piek

PARTIES PRENANTES

Animateur/coordonateur de l'action
Limoges Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en oeuvre

Transporteurs et grossistes
Commerçants générateurs de gros volumes en approvisionnement
Ville de Limoges
Certibruit
Fédérations professionnelles du transport routier

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Ville de Limoges : Mobilisation du manager de centre-ville :
- ▶ LM : Mobilisation des services pour création d'un partenariat avec Certibruit
- ▶ Transporteurs et commerçants : achats de matériels certifiés : surcoût de l'ordre de 3% par rapport à un matériel standard (déclaratif Carrefour)
- ▶ Transporteurs et commerçants : formation des équipes concernées à l'usage des outils et aux bonnes pratiques : 1 à 2 jours par personnel mobilisé
- ▶ LM : aménagements voirie ponctuellement pour reprises cheminements et voies de circulation (garantie de la chaîne du silence) : à chiffrer au cas par cas, de l'ordre de 5000 € pour un commerçant impliqué

OBJECTIF DE L'ACTION

La concentration des livraisons à destination des professionnels sur les heures de la matinée induit une suroccupation de l'espace public et par conséquent des conflits d'usages entre ses différents utilisateurs.

Ainsi, repenser la temporalité des livraisons est souhaitable, afin de séparer les livraisons des commerces et la fréquentation de l'espace public de manière générale. La réalisation des livraisons en horaires décalés est un principe déjà adopté par certaines filières, notamment dans le commerce de gros alimentaire qui dessert les magasins et CHR, ou dans la grande distribution. En effet, des livraisons tôt le matin permettent aux livreurs de travailler avec davantage de sérénité, avant l'ouverture du commerce, tout en bénéficiant de bonnes conditions de stationnement et de circulation en cœur de ville. Les établissements desservis disposent par ailleurs de meilleures garanties quant à la régularité de leurs approvisionnements.

Les livraisons en horaires décalés se heurtent néanmoins à plusieurs freins majeurs, parmi lesquels la mobilisation de personnel dédié ou la mise en place de dispositifs spécifiques par les commerces (remise de clé, sas de livraison...), ainsi que les nuisances sonores subies par l'environnement proche du commerce. La présente action vise à répondre à ce second enjeu.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les commerces et CHR aujourd'hui livrés en fin de matinée par des opérateurs eux-mêmes en tournée dans le centre-ville dès l'aube peuvent être visés en priorité pour optimiser ces tournées. Il en va de même pour les commerces générateurs de volumes importants (GMS notamment) dont les livraisons requièrent de longs arrêts sur l'espace public. Le secteur d'application de l'action pourrait se limiter au centre-ville de Limoges du fait de la densité commerciale et des contraintes propres à ce secteur (configuration de voiries, fréquentation piétonne, réglementation horaire...).

Plusieurs leviers peuvent être actionnés pour permettre le report de certains types de livraisons sur des tranches horaires moins contraignantes pour le fonctionnement de la ville.

Tout d'abord, le groupe projet pourrait sonder les opérateurs de livraisons qui livrent au petit matin pour identifier leurs clients desservis plus tardivement. Un travail de sensibilisation et d'échange pourrait ensuite être réalisé auprès de ces établissements par le manager de centre-ville de la Ville de Limoges, pour comprendre les marges de manœuvre et besoins des commerçants pour recevoir des marchandises avant l'ouverture ou après la fermeture (équipement, personnel...).

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de commerces et CHR du centre-ville livrés avant 9h
- ▶ Nombre d'opérateurs labellisés Certibruit
- ▶ Mesures d'émissions sonores
- ▶ Nombre de km moyen parcourus par livraison

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ T3 2024 : travail d'identification et de mobilisation des acteurs à cibler
- ▶ A partir de 2025 : organisation des sessions de sensibilisation et de formation avec les partenaires nécessaires
- ▶ Fin 2025: mise en œuvre des premiers accords tripartites

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Centre-ville de Limoges

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Expérimentation Certibruit à Bordeaux
- ▶ Expérimentation à Barcelone

Un travail de sensibilisation peut être mené auprès des transporteurs et grossistes pertinents pour améliorer leurs pratiques en matière de livraisons silencieuses. Une formation organisée avec les fédérations représentatives de ces filières et l'organisme Certibruit pourrait permettre aux responsables d'agences et livreurs pratiquant le centre-ville limougeaud d'être mieux outillés sur ces questions et avancer vers une potentielle certification. Cette formation permettrait également d'informer les professionnels sur les véhicules et matériels labellisés Piek, dont l'usage respecte la limite de 60dB(A) en termes d'émissions sonores.

Les opérateurs et commerces mettant en œuvre des actions en faveur de livraisons silencieuses en horaires décalés pourront à terme faire l'objet d'une valorisation auprès du grand public à travers des dispositifs de labellisation. A plus long terme, on pourrait imaginer une réglementation d'accès avec horaires élargis ciblée sur les opérateurs certifiés.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Etape 1 : Identification par le groupe projet de commerces à cibler pour le report des horaires de livraison
- ▶ Etape 2 : Organisation d'événements de sensibilisation des commerçants sur les gains d'une livraison en horaires décalés et les moyens à mettre en œuvre (en coordination avec l'action 2)
- ▶ Etape 3 : Organisation d'une campagne de sensibilisation des opérateurs sur les pratiques de livraison silencieuses et le matériel labellisé Piek
- ▶ Etape 4 : Organisation d'une formation en faveur des livreurs dans le cadre de la labellisation Certibruit (formation incluse dans la démarche)
- ▶ Etape 5 : Délivrance de certifications permettant l'accès au centre-ville avant 6h
- ▶ Etape 6 : Evaluation régulière des émissions sonores induites par ces livraisons

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

Risques

- ▶ Réticence des commerçants sur le changement de pratiques induit
- ▶ Mobilisation des opérateurs et financement de la formation

Succès

- ▶ Evaluation rigoureuse des gains en termes de nuisances sonores de nuit et de nombres véhicules sur espace public en heures de pointe
- ▶ Pédagogie efficace sur les gains d'une telle organisation pour l'ensemble des acteurs (opérateurs, commerçants et collectivité), objectivés par des chiffres issus des expérimentations sur d'autres territoires

S'engager dans cette action, qu'est-ce que cela implique ?

- ▶ Investir dans des véhicules et des moyens de manutention certifiés Piek
- ▶ Former les conducteurs concernés aux bonnes pratiques de la livraison silencieuse



AXE 3

FONCIER ET OUTILS AU SERVICE D'ORGANISATIONS ALTERNATIVES DE LOGISTIQUE URBAINE

Action 7 – Développer le foncier logistique pour favoriser les livraisons du dernier km plus vertueuses (cyclologistiques ou autres)

Action 8 – Développer des services de retrait de petits colis dans les principaux pôles d'échange et commerces

Action 9 – Créer un ou plusieurs Espaces Logistiques de Proximité (ELP) pendant les travaux du BHNS

ACTION 7

Développer le foncier logistique pour favoriser les livraisons du dernier km plus vertueuses (cyclologistiques ou autres)

PARTIES PRENANTES

Animateur/coordonateur de l'action

Limoges Métropole, entreprises

Acteurs impliqués dans sa mise en oeuvre

Villes,
Commerçants
Propriétaires fonciers
Aménageurs
Transporteurs

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ LM, Ville de Limoges : fléchage de foncier pour des activités de logistique. Pour un local de 300 m² valorisable à 250 €/m²/an et un usage logistique qui générera des revenus moindres (hypothèse 50 €), le manque à gagner représentera 60 000 € par an
- ▶ LM : mise en oeuvre du dispositif d'AAP, rédaction des pièces et sélection du candidat : 20 à 30 jours. Appui d'une AMO (sélection des candidats, suivi évaluation) : 30 k€
- ▶ LM pourrait aider au démarrage de l'opérateur retenu

OBJECTIF DE L'ACTION

L'outil foncier est l'un des quelques leviers à la disposition de la collectivité pour soutenir indirectement le développement de la cyclologistique.

L'objectif est donc de **mettre à disposition du monde économique des espaces** leur permettant d'y développer des activités de cyclologistique.

L'action ne se cantonne d'ailleurs pas nécessairement à la cyclologistique, et peut par extension concerner d'autres modes de livraison vertueux légers (micro-véhicules par exemple), voire des véhicules électriques, avec une approche géographique plus large.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il convient de préciser en premier lieu que le déploiement de solutions alternatives de livraison du « dernier km » ne concerne pas tous les flux : un tel projet s'adressera principalement aux « petits » volumes.

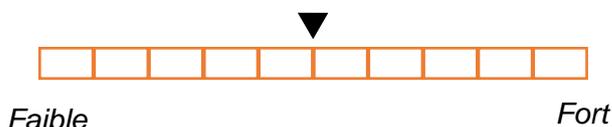
L'accès au foncier étant difficile sur le territoire, l'implication de la collectivité semble indispensable à la réussite du projet, qui se développera sur du foncier soit public soit « parapublic » (emprise SNCF par exemple). La localisation sera naturellement cruciale car le site doit permettre l'approvisionnement massifié amont (accessibilité simple, en particulier depuis l'autoroute) mais également la desserte aval en vélo ou petits véhicules à faibles émissions (idéalement proximité d'1 à 3 km maximum du centre sans dénivelés positifs à l'aller ni utilisation d'axes majeurs).

S'il n'est pas évident de combiner tous ces critères, certains secteurs semblent potentiellement intéressants : les bords de Vienne (Pont de la révolution / Pont neuf / Bel Air / secteur du dépôt des STCLM), Beaublanc, Gare des Charentes, Place Churchill.

Le projet pourrait s'imaginer selon deux modalités différentes mais pas nécessairement exclusives l'une de l'autre :

- ✓ L'accueil d'un opérateur indépendant proposant la livraison du cœur de ville pour le compte des expressistes et messagers, au sein d'un espace de 300 à 400 m².
- ✓ La mise à disposition d'espaces pour les transporteurs leur permettant d'assurer le transfert de leur fret propre, et dont ils garderaient la maîtrise. Le besoin en espace est alors plus faible, mais il faut quoi qu'il arrive un quai ou un espace pour le chargement / déchargement de véhicules.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de sites / nombre de m² mis à disposition pour le développement de cyclologistique
- ▶ Nombre d'opérateurs de cyclologistique sur LM

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ Identification des fonciers sur 2024 2025
- ▶ Procédure d'AAP sur 2025 pour un début d'exploitation avant fin 2026

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Centre-ville de Limoges

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ AAP Flux lancé par Nantes Métropole pour le déploiement de logistique urbaine durable (2019)
- ▶ Développement de la cyclologistique dans différentes villes grâce au programme ColisActiv' (à Bordeaux par exemple)
- ▶ Exploitation à Lyon de plusieurs RDC de parkings en ouvrage pour le développement de logistique du dernier kilomètre

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Etape 1 : échange avec le monde professionnel pour identifier avec eux s'il existe d'ores-et-déjà :
 - ▶ Des m² « résiduels » chez certains d'entre eux qui permettraient l'accueil d'activités logistiques par des tiers
 - ▶ Des projets déjà engagés sur un modèle équivalent
- ▶ Etape 2 : identification de fonciers ou de locaux susceptibles d'être exploités pour de la logistique. Les échanges lors du diagnostic InterLud ont montré qu'il n'existait pas de recensement formalisé de tels espaces, le travail reste donc à mener. Les critères de sélection seront liés à la superficie (de l'ordre de 200 à 300 m²), à l'accessibilité véhicules, à l'emplacement. Des espaces non initialement conçus pour la logistique peuvent être intégrés à la prospection (parkings en ouvrage sous-utilisés par exemple)
- ▶ Etape 3 : analyse des avantages comparés des sites identifiés, sur la compatibilité avec l'organisation d'activités logistiques, mais également en termes de maîtrise par Limoges Métropole, afin de retenir le ou les plus intéressants
- ▶ Etape 4 : lancement d'un Appel à Projets sur ce ou ces sites, proposant contre mise à disposition ou loyer à préciser par les candidats, d'opérer de la logistique en recourant à des moyens de livraison vertueux (ou explicitement cyclologistiques)

En parallèle, il existe un nouveau programme CEE (Cyclo cargologie) qui serait susceptible d'accompagner les acteurs du territoire. La collectivité peut également s'engager dans le programme Colis Activ, qui permet de structurer le soutien de la collectivité aux services de livraison à vélo.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

Risques

- ▶ Réticence de certains opérateurs à confier leur fret à un tiers
- ▶ Coût de la rupture de charge qui rend délicat l'équilibre économique de l'organisation cyclologistique

Succès

- ▶ Un service de prise en charge des livraisons du centre-ville peut être une opportunité pour les opérateurs utilisant les plus gros véhicules, car ceux-ci sont interdits de circulation au-delà de 7,5t. Ce ne sont toutefois pas les cibles « naturelles » de services de cyclologistique, qui s'orienteraient alors vers un marché typé « livraison de palettes »
- ▶ L'extension à venir du secteur piéton, sur Jean Jaurès en particulier, va amener une contrainte supplémentaire sur les opérateurs et renchérir l'intérêt d'organisations alternatives de livraison

S'engager dans cette action, qu'est-ce que cela implique ?

- ▶ Lorsqu'un opérateur proposera des livraisons en cyclologistique : travailler avec lui sur les positions de centre-ville éligibles à une livraison cyclo
- ▶ Tester la livraison cyclologistique pour en éprouver la faisabilité
- ▶ Généraliser la remise de fret à l'opérateur cyclologistique si concluant

ACTION 8

Développer des services de retrait de petits colis dans les principaux pôles d'échange et commerces

PARTIES PRENANTES

Animateur/coordonateur de l'action
Limoges Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en oeuvre

Transporteurs réalisant des livraisons de petits colis
Réseaux de points relais et consignes
SNCF
Communes
STCLM
Commerçants

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ LM : Etude du maillage existant, échange avec les opérateurs : intégré au poste de suivi de la Charte
- ▶ LM : Procédure permettant de retenir un ou des opérateurs : 10 jours

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



Faible

Fort

OBJECTIF DE L'ACTION

Le développement du commerce en ligne augmente la part des livraisons urbaines dédiées aux particuliers et modifie par la même occasion la géographie et la temporalité des flux. Les livraisons à domicile sont en effet le mode de retrait majoritaire dans les livraisons de colis aux particuliers, ce qui multiplie le nombre de points à livrer dans des secteurs et des tranches horaires plus diffus qu'auparavant. Ainsi, cette tendance va à l'encontre d'un objectif de rationalisation des flux de marchandises en ville et de réduction des nuisances que ceux-ci engendrent.

Le Plan de Déplacements Urbains de Limoges Métropole, approuvé en 2019, pointait déjà l'objectif de consolider les livraisons à destination des particuliers en densifiant le maillage de points de livraisons hors domicile. Bien qu'un maillage de points relais et consignes se soit développé au cours des dernières années, au gré de la croissance des flux B2C, dans les surfaces commerciales, il est nécessaire de compléter l'offre de retrait directement sur espace public.

La restructuration du réseau TCL, avec la création prévue de lignes structurantes de BHNS et le développement de pôles d'échanges multimodaux dans le centre et en périphérie de l'agglomération, constitue une opportunité sur le déploiement de ces services de retrait en des points particulièrement stratégiques.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans un premier temps, il incombe à Limoges Métropole d'étudier la qualité actuelle du maillage de points de retraits hors domicile, à travers des critères tels que la couverture géographique, l'accessibilité, ou encore l'amplitude horaire d'accès. Cet état de l'existant doit permettre d'identifier des secteurs à consolider en priorité.

Il appartient ensuite à Limoges Métropole et à la STCLM de réserver une emprise foncière au sein des pôles d'échanges pertinents en vue de l'implantation d'une consigne automatique, voire d'un comptoir de retrait si l'espace le permet. Les pôles d'échanges périphériques (gares SNCF, parkings relais...) peuvent être particulièrement ciblés pour capter les flux pendulaires entrants et sortants du cœur de l'agglomération (ex : Val de l'Aurence, Beaublanc, CHU...).

Une consultation, par exemple sous la forme d'un appel à manifestation d'intérêt, pourrait dès lors être lancé auprès des opérateurs présents sur le marché (Mondial Relay, PickUp, Amazon...) pour équiper les sites identifiés. Au regard de l'attractivité de ce type d'implantations, un éventail de critères de sélection précis devra être défini pour l'octroi d'une convention d'occupation temporaire.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de pôles d'échanges équipés de dispositif de retrait de colis
- ▶ Proportion de la modalité « retrait hors domicile » dans les pratiques d'achats de biens physiques en ligne

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ Définition du référentiel de pôles d'échanges dans le cadre du BHNS : 2025
- ▶ Implantations des premiers points de retrait calées sur le calendrier de création des PEM

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Limoges Métropole

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Schéma directeur des points relais Valence Romans Déplacements pour la phase d'étude du maillage

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Etape 1 : Etude du maillage existant et identification des pôles d'échanges à doter en priorité de points de retraits
- ▶ Etape 2 : Définition d'un cahier des charges pour le type de solutions escomptées et lancement d'une consultation
- ▶ Etape 3 : Sélection des offres sur les différents sites et réservation de l'emprise en vue des aménagements

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

Risques

- ▶ Concurrence avec les commerces points relais qui perdraient une part de la captation des flux
- ▶ Privatisation d'une partie de l'espace public au profit d'un unique opérateur
- ▶ Action à combiner avec les e-commerçants eux-mêmes pour systématiser le retrait en dehors du domicile dans les modalités de livraison

Succès

- ▶ Implantation cohérente du point de retrait dans le parcours des usagers au sein d'un pôle d'échanges : il s'agit de valoriser un mode de retrait sans impact transport
- ▶ Dialogue avec les opérateurs retenus en amont de l'aménagement pour assurer une qualité de service en phase avec les attentes de la collectivité

S'engager dans cette action, qu'est-ce que cela implique ?

- ▶ Garantir le même niveau de service (délai, information) pour la livraison en points relais par rapport à la livraison à domicile
- ▶ Commercialement, encourager les clients e-commerçants à proposer la livraison en points relais

ACTION 9

Créer un ou plusieurs Espaces Logistiques de Proximité (ELP) pendant les travaux du BHNS

PARTIES PRENANTES

Animateur/coordonateur de l'action

Limoges Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en oeuvre

Transporteurs, grossistes
Exploitant de l'ELP
Commerçants
STCLM
Gestionnaires des déchets
Maîtrise d'ouvrage

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- LM, commerçants, Ville : quelques dizaines de k€ pour l'aménagement des espaces, environ 100 000 € pour l'exploitation d'un ELP sur 2 ans

OBJECTIF DE L'ACTION

La création de 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est un projet structurant pour l'agglomération limougeaude. Avec un potentiel de plus de 30 000 voyageurs par jour en cumulé sur les 2 lignes, le projet devrait modifier substantiellement la mobilité quotidienne et offrir une réponse qualitative aux enjeux posés par la future ZFE-m.

Outre la remise à plat du réseau de bus de l'agglomération, la création du BHNS induit des réaménagements non négligeables de la voirie et de l'espace public en général. Les travaux seront étalés entre 2025 et 2030 selon les secteurs et le type d'intervention, et auront un impact sur le fonctionnement habituel de la ville, pour les usagers de l'espace public et les établissements économiques.

En matière de livraisons, il appartient ainsi à Limoges Métropole, en tant que maître d'ouvrage du projet BHNS, d'apporter des solutions concrètes permettant de limiter la perturbation de leur activité pour les opérateurs et garantir ainsi les approvisionnements des commerces. La mise en place d'un ou plusieurs Espaces Logistiques de Proximité (ELP) au service de ces opérateurs de livraisons est une réponse ambitieuse aux difficultés causées par la fermeture de certains tronçons de voies et la perte d'accessibilité aux aires de livraisons.

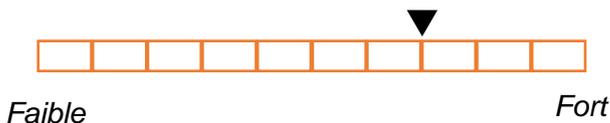
DESCRIPTION DE L'ACTION

Si le besoin de solutions adaptées à l'environnement urbain contraint pendant les travaux semble avéré, reste à définir les modalités du service proposé, à le dimensionner, et à identifier la manière de le financer. Une étude précise de la configuration des flux tout au long du tracé des 2 lignes paraît donc inévitable, et ce en particulier sur les secteurs à forte densité commerciale, afin d'identifier la ou les localisations les plus pertinentes pour imaginer un service d'ELP (ex : à proximité de la Place d'Aine qui subira des travaux importants et à proximité des rues piétonnes). La temporalité du service devra aussi être affinée en fonction du phasage des travaux sur les secteurs concernés.

Une concertation dédiée devra également être mise en place avec les principaux opérateurs livrant le ou les secteurs en question pour choisir entre deux modèles principaux : le point d'accueil véhicules, offrant un espace de stationnement pour effectuer les derniers mètres à pied ; ou un principe plus étendu se rapprochant d'un espace de logistique urbaine plus complet, offrant potentiellement des services annexes, avec la perspective d'un maintien en activité après la phase travaux. Cette option renvoie à l'Action 7, elle est plus engageante à différents points de vue (financement, local adapté, responsabilité...).

Dans l'une ou l'autre des versions de l'ELP, des ressources humaines sont nécessaires pour *a minima* aiguiller les livreurs, voire effectuer les livraisons finales. Il revient à Limoges Métropole de confier l'exploitation du ou des ELP à un acteur pertinent, à travers une consultation dédiée.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de véhicules transitant par l'ELP (version point d'accueil véhicules)
- ▶ Volume de marchandises confiés à l'ELP (version point d'accueil marchandises)

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ T4 2026 pour l'étude d'opportunité et de dimensionnement
- ▶ Entre 2026 et 2030 selon les secteurs concernés et le phasage des travaux pour l'exploitation

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Un ou plusieurs secteurs impacté(s) par les travaux du BHNS et à forte densité commerciale

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ ELP Rouen pendant les travaux du TEOR
- ▶ ELP Bordeaux pendant les travaux du tramway
- ▶ Aires de livraison provisoires mises en place à Vendôme pendant les travaux du Faubourg Chartrain

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ Etape 1 : étude d'opportunité pour dimensionner et spatialiser le dispositif
- ▶ Etape 2 : concertation avec les acteurs du transport et associations de commerçants
- ▶ Etape 3 : identification du ou des emprises/locaux mis à disposition
- ▶ Etape 4 : consultation pour sélectionner un ou des exploitants pour le ou les sites retenus
- ▶ Etape 5 : communication auprès des acteurs du transport et commerçants sur les modalités d'utilisation du ou des ELP
- ▶ Etape 6 : exploitation du service

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

Risques

- ▶ Difficulté à convaincre les transporteurs à remettre leur fret si modèle de point d'accueil marchandises, a fortiori si une tournée doit de toute façon être réalisée aux alentours (enjeu de proposer le service à l'échelle d'un périmètre plus étendu que le seul axe concerné par les travaux)
- ▶ Volume capté limité en raison de l'impossibilité de prendre en charge les livraisons de certains types de produits (frais, charges lourdes...) depuis des zones excentrées ou via un système de rupture de charge

Succès

- ▶ Accueil préjugé favorable de la part des opérateurs, pour qui les phases de travaux amènent de la contrainte
- ▶ Communication précise à l'endroit des différentes typologies d'acteurs impactés afin d'objectiver les gains du dispositif pour chacun d'entre eux
- ▶ Accessibilité du point d'accueil véhicules ou marchandises efficace et signalisée
- ▶ Prévoir des services annexes (matériel de manutention mutualisé, stockage déporté, point retrait de colis particuliers...) pour légitimer la solution
- ▶ Gratuité de la solution pour les utilisateurs

S'engager dans cette action, qu'est-ce que cela implique ?

- ▶ Informer les livreurs sur l'existence des ELP et leurs conditions d'utilisation, valoriser auprès d'eux l'intérêt à utiliser ces ELP plutôt qu'à se mettre en difficulté en cherchant à circuler dans les secteurs en travaux