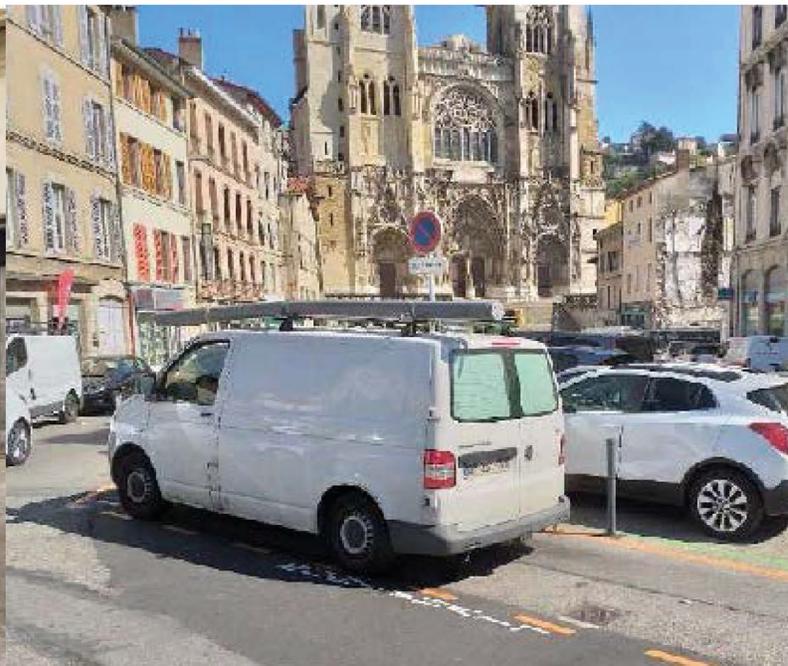




CHARTRE DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE 2024-2028



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
1 PRÉAMBULE.....	3
2 PRINCIPAUX OBJECTIFS DE LA CHARTE	4
3 PÉRIMÈTRE D'APPLICATION DE LA CHARTE.....	6
4 ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES.....	8
4.1 ENGAGEMENTS CONJOINTS DES SIGNATAIRES.....	8
4.2 ENGAGEMENTS DE VIENNE CONDRIEU AGGLOMÉRATION ET DES COMMUNES	9
5 ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
6 GOUVERNANCE	30
6.1 VIENNE CONDRIEU AGGLOMÉRATION EN CHARGE DE LA MISE EN ŒUVRE, DU SUIVI ET DE L'ÉVALUATION	30
6.2 SIGNATAIRES DE LA CHARTE ENGAGÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE	30

1. PRÉAMBULE

Depuis une vingtaine d'années, le sujet de la **logistique urbaine** est devenu incontournable pour les territoires et s'impose comme un enjeu structurant des politiques de mobilité de demain. Cette **fonction transversale**, indispensable au bon fonctionnement de la ville, est en mouvement perpétuel et les organisations, mais aussi les **acteurs et les services associés** doivent se réinventer pour s'adapter à un marché de plus en plus exigeant, volatil.

C'est ainsi que les collectivités doivent faire face au **développement accéléré des flux logistiques**, en lien avec l'éloignement des fonctions logistiques des villes mais aussi à l'essor du e-commerce, et plus généralement aux **nouvelles pratiques de consommation**. Afin de remplir son rôle de **prospective territoriale**, de **soutien du développement économique du territoire**, mais aussi de garant d'un territoire apaisé, respirable, contemporain, les collectivités locales doivent se doter **d'outils performants à même de répondre à ces enjeux**.

C'est dans ce contexte que **Vienne Condrieu Agglomération**, en tant qu'Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), a souhaité engager une démarche multi-partenariale au service d'une logistique urbaine durable dans le cadre du **programme national InterLUD**.

Celle-ci s'inscrit pleinement dans le processus de réécriture des trois documents de planification que sont le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET), le Plan de Mobilité (PDM) et le Programme Local de l'Habitat (PLH), **ainsi que dans la continuité de plusieurs documents thématiques** comme le Schéma de développement commercial 2022-2027 et la Stratégie agricole 2019-2024.

Cette démarche prend également appui sur les études conduites dans le cadre des dispositifs Action Cœur de Ville (Vienne) et Petites Villes de Demain (Chasse-sur-Rhône).

2. PRINCIPAUX OBJECTIFS DE LA CHARTE

Le territoire de Vienne Condrieu Agglomération, qui recense plus de 90 000 habitants, est situé à 30km au Sud de l'agglomération lyonnaise. Il a la particularité d'être positionné à cheval sur 2 départements (12 communes se situent dans le Rhône et 18 en Isère).

Vienne Condrieu Agglomération est un ensemble composite, le territoire étant constitué de vallées et de plateaux, de zones rurales, périurbaines et urbaines. Cela se traduit par un étalement urbain notable, influencé en partie par la proximité de grandes métropoles, caractérisé par un habitat diffus et une concentration des infrastructures lourdes de transport dans le cœur de la vallée du Rhône : A7, N7, voies ferrées, fleuve... Cette situation génère d'importantes coupures urbaines, elles-mêmes sources de fragmentation intra-communales. De plus, ce tissu urbain discontinu s'accompagne de connexions non optimales entre communes via des franchissements limités en nombre et en capacité (ex : Pont de Condrieu). Les mouvements de marchandises générés dans l'agglomération se concentrent ainsi essentiellement dans la Vallée du Rhône, en tant qu'épine dorsale du territoire (densité de population, emplois, commerces...) et axe structurant pour les flux entrants et sortants.

En matière d'opérations de livraison, la commune de Vienne est logiquement la plus génératrice (38 % des mouvements¹ de l'agglomération), devant Chasse-sur-Rhône (10 %) et Pont-Evêque (7 %). Ces trois communes représentent aussi la moitié des établissements économiques du territoire. Les opérateurs et professionnels de la livraison du dernier kilomètre témoignent par ailleurs d'une concentration des mauvaises conditions de circulation dans Vienne et sur l'A7 pour la desserte locale et le transit.

Considérant ces enjeux, la présente **charte de logistique urbaine durable s'inscrit dans un système d'objectifs stratégiques** visant à faire de la logistique urbaine un levier de performance économique, serviciel et environnemental pour ce territoire singulier. Ces objectifs pour le territoire sont déclinés ci-dessous :

- **Améliorer les conditions de livraisons en milieu urbain**

L'espace public reste et demeurera dans les années à venir le **lieu privilégié d'accueil des véhicules de livraison**. Si l'espace public est un bien commun qui doit répondre aux besoins et attentes d'une multiplicité de pratiques, une part de son usage doit être dévolu aux opérations de livraison pour l'approvisionnement des activités économiques du territoire et des riverains. Cette fonction essentielle au dynamisme et à l'attractivité des cœurs de ville doit néanmoins être encadrée pour s'adapter aux contraintes urbaines et limiter ses externalités négatives éventuelles.

- **Proposer de nouvelles organisations pour décongestionner les voiries et réduire les nuisances associées**

Le cœur de l'agglomération, en particulier les communes de Vienne, Sainte-Colombe et Saint-Romain-en-Gal, est caractérisé par une forte congestion de son réseau routier. La densité du trafic s'accompagne de nuisances pour le territoire, au premier rang desquelles l'émission massive de polluants atmosphériques liés au transport. Il est ainsi attendu de la part des membres signataires une

¹ La notion de mouvement correspond à une livraison et/ou un enlèvement de marchandises

implication en matière d'**optimisation des flux routiers** à destination de ce cœur d'agglomération, voire un **report de ceux-ci vers des modes adaptés** à l'environnement urbain, à travers la mise en œuvre d'organisations logistiques innovantes.

- **Renforcer le dynamisme et l'attractivité économique du territoire**

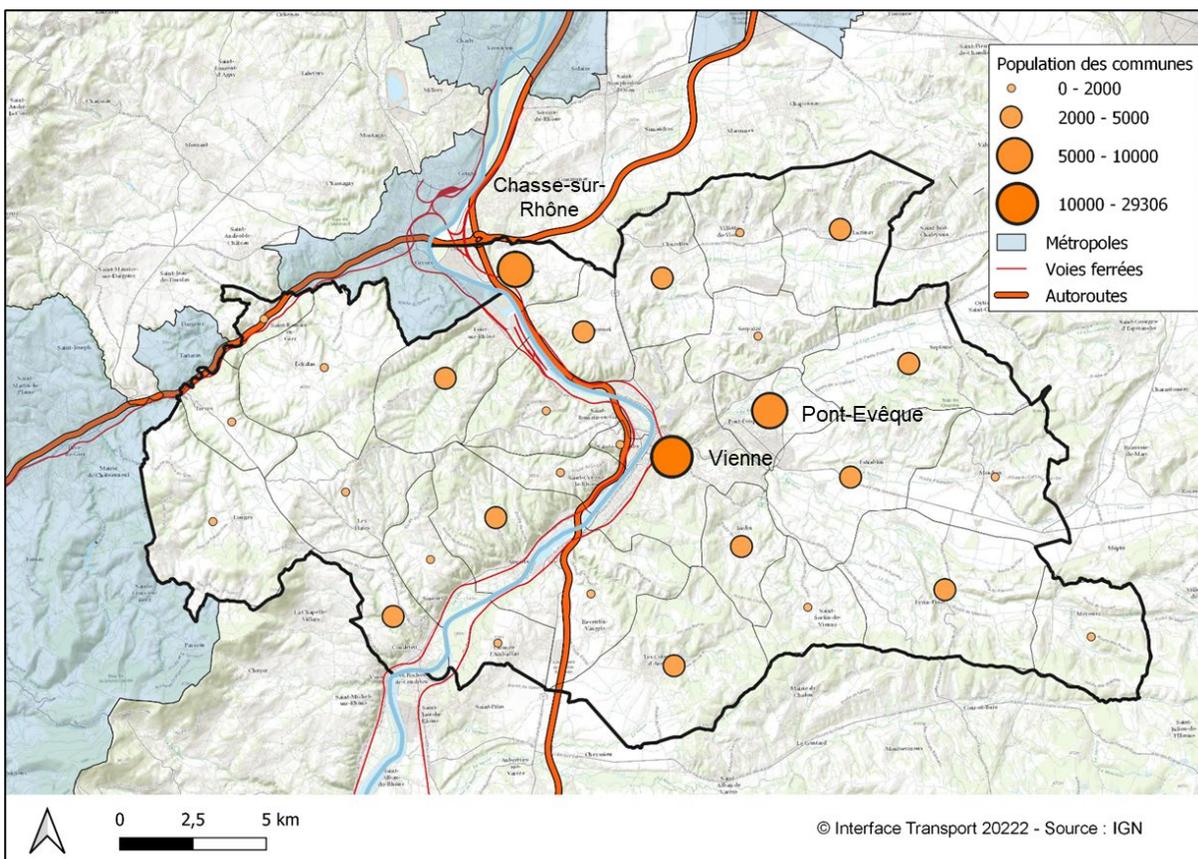
Avec plus de 500 commerces de proximité et une offre diversifiée, le centre-ville de Vienne constitue le **pôle majeur de centre-ville** du territoire. Conçu pour porter une stratégie territoriale partagée, le Schéma de développement commercial 2022-2027 de Vienne Condrieu Agglomération consacre notamment une action spécifique à la logistique du dernier kilomètre afin de « placer le commerce au centre du projet urbain ». La présente Charte fait ainsi figure de déclinaison opérationnelle de cette action pour encourager le déploiement de services innovants et les pratiques logistiques vertueuses, avec l'objectif de renforcer le dynamisme et l'attractivité économique de l'appareil commercial.

- **Accompagner les communes intermédiaires et rurales dans leurs réflexions logistiques**

Les échanges conduits dans la phase de diagnostic ont permis de disposer d'une vision des attentes de communes de tailles et de profils différenciés sur le territoire, à la fois en milieu urbain ou rural. Il est apparu que si ces dernières, à l'exception de Vienne, ne sont que très peu confrontées à l'heure actuelle à des tensions concernant les opérations de livraisons sur l'espace public, des enjeux pourraient toutefois exister dans un futur proche en lien avec l'avènement de certains modes de consommation (retraits de colis hors domicile...) et la conduite de projets d'aménagements divers (requalification de voiries, redimensionnement d'aires piétonnes, intégration de nouvelles surfaces commerciales, etc.). Un besoin est ainsi partagé par ces communes de **maîtriser quelques grands principes clés en matière logistique** et de bénéficier d'un accompagnement pour mieux intégrer cette composante.

3. PÉRIMÈTRE D'APPLICATION DE LA CHARTE

Cette Charte adresse les zones les plus denses du territoire et notamment les communes de Vienne, Pont-Evêque, Chasse-sur-Rhône, qui concentrent les enjeux de desserte et d'attractivité. Pour autant, les autres communes du territoire pourront trouver un intérêt à s'inspirer ou mettre en œuvre certaines actions ciblées dans la Charte et bénéficier de l'accompagnement de Vienne Condrieu Agglomération pour ce faire.



Les activités logistiques ciblées par la Charte sont celles qui relèvent **du stockage et de la distribution des produits de consommation alimentaire ou non alimentaire** à destination des établissements économiques (BtoB) ou des ménages dans le cas d'achats dématérialisés donnant lieu à une livraison (BtoC). Il s'agit d'accompagner la croissance de ces flux vers une organisation optimisée et en cohérence avec les enjeux environnementaux et sociétaux de l'agglomération.

En revanche la Charte n'a pas vocation à traiter l'ensemble des problématiques logistiques auxquelles le territoire peut être confronté. Ainsi, les flux de transit du territoire, ainsi que ceux ne relevant pas de la consommation finale mais de la production industrielle ne sont pas concernés. Des enjeux spécifiques liés à la logistique des chantiers ou encore la collecte des déchets pourront faire, si besoin, l'objet de développements spécifiques.

La présente Charte comporte **8 actions opérationnelles** traitant à la fois des conditions de livraison sur le territoire, de la gestion de l'espace public pour les besoins logistiques, des possibilités de développement de l'intermodalité mais aussi des enjeux liés à la transition énergétique. Ces 8 actions retenues ont été identifiées et travaillées lors de la concertation avec les acteurs du territoire et validées par les élus de Vienne Condrieu Agglomération.

4. ENGAGEMENT DES SIGNATAIRES

Les signataires de la Charte pilotée par Vienne Condrieu Agglomération s'engagent dans une démarche visant 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 permettant une logistique plus performante et intégrant les enjeux environnementaux qui en découlent.

4.1 Engagements conjoints des signataires

Les signataires de la Charte s'engagent à **contribuer activement au développement d'une logistique urbaine durable** s'inscrivant dans le cadre des objectifs précédemment définis. Ils privilégieront des actions concrètes, mesurables et s'inscrivant dans la durée.

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

- Respecter la Charte établie
- Mettre en œuvre des actions d'amélioration continue des chaînes d'approvisionnement
- Prendre des engagements environnementaux pour tendre vers une logistique moins émettrice de gaz à effet de serre et de polluants locaux
- Respecter un planning de mise en œuvre défini conjointement et identifier des porteurs qui pourront piloter dans le temps les actions
- Contribuer à la méthode d'évaluation des actions engagées et partager les données permettant la conduite de ces évaluations
- Assurer un suivi et une animation du déroulement de la Charte en participant aux instances et groupes projets qui seront définis

Il s'agira pour chacun des signataires de tout mettre en œuvre pour que le déploiement des actions définies dans la Charte soit une réussite.

4.2 Engagements de Vienne Condrieu Agglomération et des communes

En tant que coordinateur de la Charte et de sa mise en œuvre concrète sur le territoire, Vienne Condrieu Agglomération ainsi que les communes signataires s'engagent à **intégrer les besoins en matière de logistique urbaine dans les différentes politiques publiques** qu'ils mènent.

Vienne Condrieu Agglomération s'engage à animer la Charte par le biais d'une **instance de pilotage** associant les parties prenantes et la constitution de groupes projets *ad hoc* pour la mise en œuvre et le suivi des actions sur le territoire.

Vienne Condrieu Agglomération s'engage en outre à publier périodiquement un **état d'avancement** de la mise en œuvre de la Charte ainsi qu'un **bilan annuel des actions entreprises** pendant toute la durée de validité de la Charte, soit une période de 5 ans.

5. ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE

Les 8 actions retenues sont présentées ci-après autour des axes stratégiques plébiscités par les participants lors de la phase de concertation.

AXE 1

RÉGLEMENTATION ET AIRES DE LIVRAISON



ACTION 1 – AGIR EN FAVEUR DE LA DISPONIBILITÉ DES AIRES DE LIVRAISON ET AMÉLIORER LE MAILLAGE DANS LE CENTRE-VILLE DE VIENNE

ACTION 2 – ÉCHANGER AVEC LES OPÉRATEURS GPS POUR FAIRE CONNAÎTRE LES AXES INTERDITS ET PROPOSER DES ITINÉRAIRES ADAPTÉS

AXE 2

NOUVELLES ORGANISATIONS LOGISTIQUES



ACTION 3 – DÉVELOPPER LES MODES ALTERNATIFS À LA ROUTE : CYCLO LOGISTIQUE

ACTION 4 – DÉVELOPPER DES MODES ALTERNATIFS À LA ROUTE : FLUVIAL ET RAIL

ACTION 5 – DÉVELOPPER LE MAILLAGE DES POINTS RELAIS ET CONSIGNES À COLIS

ACTION 6 – EXPÉRIMENTER UNE SOLUTION LOGISTIQUE POUR L'OPTIMISATION DES FLUX ALIMENTAIRES EN CIRCUITS COURTS

ACTION 7 – EXPÉRIMENTER DES MODALITÉS INNOVANTES DE LIVRAISONS ET D'EXPÉDITIONS POUR LES COMMERCES DE PROXIMITÉ

AXE 3

AMÉNAGEMENT ET URBANISATION



ACTION 8 – INTÉGRER LES BESOINS LOGISTIQUES DANS LES NOUVEAUX PROJETS D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISATION



AXE 1

RÉGLEMENTATION ET AIRES DE LIVRAISON

ACTION 1 – Agir en faveur de la disponibilité des aires de livraison et améliorer le maillage dans le centre-ville de Vienne

ACTION 2 – Echanger avec les opérateurs GPS pour faire connaître les axes interdits et proposer des itinéraires adaptés

ACTION 1

Agir en faveur de la disponibilité des aires de livraison et améliorer le maillage dans le centre-ville de Vienne

ACTEURS A IMPLIQUER

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Ville de Vienne (Pôle espaces publics)

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération
- ▶ Police Municipale
- ▶ Opérateurs de livraisons desservant le territoire
- ▶ Fédérations professionnelles (OTRE, FNTR, TLF)

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Diagnostic des aires : entre 5k€ et 10k€ en capitalisant sur les éléments de diagnostic existants
- ▶ Environ 1 000 € pour l'aménagement d'une aire de livraison (selon état de l'existant)
- ▶ Module de formation des agents de police municipale sur les modalités de contrôle des aires de livraison. Mission de contrôle intégrée aux prérogatives des agents en fonction, y compris au CSU.

OBJECTIF DE L'ACTION

Améliorer les conditions de livraison

Le maillage d'aires de livraisons sur la commune de Vienne, constitué d'une vingtaine d'emplacements, connaît 3 principaux obstacles à son utilisation optimale en vue des opérations de chargement et déchargement de marchandises :

- la méconnaissance des emplacements par les potentiels professionnels utilisateurs, en raison notamment d'une signalisation jugée défailante
- l'inadéquation de l'offre au regard des besoins (localisation des aires, dimensions, ergonomie)
- l'indisponibilité chronique des emplacements en raison des usages illicites

En raison de ces limites structurelles, les aires de livraisons sont peu mobilisées par les professionnels. Dans le centre-ville, 3 commerces sur 4 affirment être livrés principalement par des véhicules arrêtés en double-file.

L'objectif de cette action vise à jouer concomitamment sur ces trois leviers afin de mieux prendre en charge les livraisons dans l'espace public et ainsi minimiser les externalités liées à ces opérations. Les potentiels ajustements du maillage existant devront également tenir compte du profil des destinataires et notamment de la hausse des flux B2C.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Au préalable, il apparaît nécessaire de stabiliser un état des lieux fiable du maillage d'aires existant. La cartographie précise des aires viennoises constituera une base de travail pour amender finement ce maillage en étroite collaboration avec des acteurs de la livraison pratiquant le territoire au quotidien. La localisation des aires ajoutées, supprimées ou redimensionnées devra tenir compte de plusieurs facteurs : densité et typologie de mouvements de marchandises, difficultés rencontrées par les livreurs, contraintes exprimées par la commune au regard de la coexistence avec d'autres usages de l'espace public, opportunités liées aux projets de réaménagements (Cours Romestang et Brillier, places...).

Axe 1 Réglementation et aires de livraison

Étant entendu que la lisibilité du dispositif d'aire de livraison est étroitement liée à la réglementation associée et la signalisation qui la traduit, une doctrine cohérente devra être définie à l'échelle de la commune. Enfin, en lien avec la stabilisation d'un cadre réglementaire autour de l'usage des aires, des mesures permettant de renforcer le contrôle viendront compléter l'action de la Ville sur le plan de la sanctuarisation d'emplacements. Des réflexions pourront par ailleurs être engagées sur l'opportunité de créer des conditions de stationnements plus favorables aux véhicules non polluants.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre d'aires de livraisons réaménagées et créées

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2024 : cartographie du maillage existant
- ▶ 2025 : organisation de la séance de travail et délibération
- ▶ 2026 : mise en œuvre des aménagements, début de la campagne de pédagogie par la PM

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ En priorité à Vienne. Réflexion sur l'aménagement d'aires de livraison dans l'ensemble des communes de l'agglomération dans le cadre de l'action 8

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Vidéo-verbalisation pour le contrôle de l'usage des aires de livraison à Vannes,
- ▶ Voie multi usages rue Grenette à Lyon
- ▶ Travail en cours du GART quant à l'évolution du cadre réglementaire lié aux aires de livraison : à prendre en compte
- ▶ Schéma Directeur des Aires de Livraison de Valence Romans Déplacements

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Étape 1** : Diagnostic exhaustif du maillage existant d'aires de livraison sur la commune de Vienne et production d'une cartographie / base de données consultable par les professionnels sur le site internet de la Ville.
- **Étape 2** : Mobilisation des opérateurs de livraison desservant le territoire (en se basant sur le diagnostic InterLUD et avec le relais des fédérations professionnelles), en sollicitant un panel représentatif de plusieurs filières de marchandises. Organisation par la Ville d'une séance de travail avec des livreurs volontaires (ou responsables d'exploitation) émanant de ces opérateurs, pour localiser, sur la base de la cartographie existante, les secteurs les plus problématiques où des emplacements doivent être modifiés ou ajoutés. Présence de techniciens de la Ville pour confronter ces retours terrain aux opportunités offertes par les projets de réaménagements dans le centre-ville.
- **Étape 3** : Réunions techniques d'arbitrages sur les propositions formulées et de définition des modalités d'aménagement (signalisation) et de réglementation d'usages des emplacements (aires permanentes ou temporaires, dispositif spécifique Cours Rommestang type voies partagées...).
- **Étape 4** : Abrogation des arrêtés en vigueur prévoyant les aires de livraison et rédaction d'un arrêté unique mentionnant les aires de livraison existantes et nouvelles, ainsi que la réglementation associée à leur usage.
- **Étape 5** : Délibération en conseil municipal et réalisation des aménagements, dont mise en cohérence de la signalisation sur les aires non existantes.
- **Étape 6** : Formation des agents de la police municipale sur le contrôle des aires de livraison. Ajout d'un écran au CSU pour la vidéo-verbalisation de certaines aires pré-identifiées comme stratégiques et dotées de caméras à proximité. Mise en œuvre des nouvelles modalités de contrôle, moyennant une séquence de pédagogie.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

- ▶ Tension sur la disponibilité de foncier pour créer de nouvelles aires
- ▶ Implication étroite des professionnels du transport pour connaître les problématiques concrètes auxquels ils font face
- ▶ Bonne communication auprès des usagers de l'espace public sur les règles d'utilisations des aires

ACTION 2

Échanger avec les opérateurs GPS pour faire connaître les axes interdits et proposer des itinéraires adaptés

ACTEURS A IMPLIQUER

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Communes volontaires
- ▶ Département

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Mobilisation de moyens humains par les communes volontaires pour procéder à la numérisation des arrêtés régissant la circulation des véhicules poids lourds

OBJECTIF DE L'ACTION

Décongestionner les voiries et réduire les nuisances

Les échanges conduits auprès de plusieurs communes du territoire lors de la phase de diagnostic ont mis en exergue des enjeux prégnants en matière de transit des poids-lourds, avec des nuisances et des plaintes remontées par des riverains de certaines localités traversées par des routes départementales (D502, D386, D36, D75, etc.).

Le transit est notamment le fait de la localisation du territoire, situé entre la Vallée du Rhône, dont Vienne, et les polarités logistiques de l'Est lyonnais. Il est en outre plus largement imputable aux échanges économiques et flux associés sur le corridor européen Mer du Nord - Méditerranée. Dans ce contexte, et afin de contourner le nœud de Ternay, les transporteurs se reportent parfois sur les voiries secondaires en suivant les directives délivrées par les logiciels de navigation. A Chasse-sur-Rhône, en particulier, il est observé que des poids-lourds sillonnent la commune en dépit des réglementations en vigueur afin d'éviter les embouteillages sur l'autoroute A7.

L'objectif de la présente action consiste pour Vienne Condrieu Agglomération à participer à l'initiative nationale DiaLog, portée par la Fabrique Numérique de l'Ecologie du Ministère de la Transition Ecologique, et ambitionnant de faciliter l'intégration de la réglementation poids lourds dans les GPS routiers.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action suppose dans un premier temps de prendre attache avec les coordinateurs de DiaLog afin de faire de Vienne Condrieu Agglomération l'un des territoires pilotes de l'initiative. Il s'agit ensuite d'impliquer largement dans la démarche les communes de Vienne Condrieu Agglomération qui pourraient être intéressées pour y participer activement, notamment celles ayant fait part de problématiques spécifiques dans le cadre du diagnostic (Chasse-sur-Rhône, Pont-Evêque, Condrieu...). Un cadre d'échanges entre communes pourra également être mis en œuvre pour préparer des réponses spécifiques concertées, par exemple en matière d'itinéraires.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre d'arrêtés numérisés au sein de la plateforme

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2024

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Base de données DiaLog (initiée en 2023)

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Étape 1** : Prendre attache avec le coordinateur de DiaLog pour appréhender les modalités d'intégration de Vienne Condrieu Agglomération en tant que territoire pilote de l'initiative
- **Étape 2** : Initier un cadre d'échange spécifique entre communes permettant de créer une dynamique partenariale. Il pourrait s'agir ici de faire remonter l'ensemble des problématiques de transit observées sur le territoire en lien avec les secteurs non autorisés aux véhicules lourds et de partager les orientations générales issues de DiaLog pour la collecte et la mise à jour des documents réglementaires
- **Étape 3** : Sélectionner un nombre restreint de secteurs clés (2 ou 3) pour réaliser des observations de terrain et mesurer l'évolution du trafics poids-lourds
- **Étape 4** : Prendre appui sur les réflexions et la dynamique à l'œuvre pour coconstruire une vision partagée des itinéraires et voiries susceptibles d'accueillir les flux de poids-lourds en situation de transit. A l'inverse, palier les éventuelles lacunes des solutions de guidage par la mise en œuvre de dispositifs de limitation des accès des poids-lourds

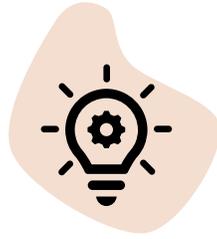
FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Absence d'un mode « Poids Lourds » dans le paramétrage utilisateur des principales solutions proposées aux chauffeurs routiers
- ▶ Pratiques des chauffeurs les conduisant à utiliser plusieurs outils de navigation en parallèle, notamment leur téléphone personnel

Succès

- ▶ Appui sur une dynamique nationale pour fédérer les gestionnaires de réseaux routiers ainsi que les principaux opérateurs de solutions de navigation
- ▶ Mesure de la situation de référence sur quelques secteurs clés pour évaluer l'impact du pilote DiaLog pour le territoire



AXE 2

NOUVELLES ORGANISATIONS LOGISTIQUES

**ACTION 3 – Développer les modes alternatifs à la route : cyclo
logistique**

ACTION 4 – Développer des modes alternatifs à la route : fluvial et rail

**ACTION 5 – Développer le maillage des points relais et consignes à
colis**

**ACTION 6 – Expérimenter une solution logistique pour l’optimisation
des flux alimentaires en circuits courts**

**ACTION 7 – Expérimenter des modalités innovantes de livraisons et
d’expéditions pour les commerces de proximité**

ACTION 3

Développer les modes alternatifs à la route : cyclo logistique

ACTEURS A IMPLIQUER

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Villes de Vienne, Saint-Romain-en-Gal et Sainte-Colombe
- ▶ Opérateurs de messagerie
- ▶ Fédérations de transporteurs
- ▶ Les Boîtes à Vélo, CARA Active Mobility, et opérateurs de cyclo-logistique

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Coordination du projet par un technicien de Vienne Condrieu Agglomération
- ▶ Aménagements légers du site de Saint-Romain pour s'adapter aux contraintes d'exploitation, si intérêts d'opérateurs
- ▶ Activation de recherches foncières au sein du patrimoine de la collectivité ou auprès de partenaires potentiels

OBJECTIF DE L'ACTION

Décongestionner les voiries et réduire les nuisances

Le cœur de l'agglomération, en particulier les communes de Vienne, Sainte-Colombe et Saint-Romain-en-Gal, est caractérisé par une forte congestion de son réseau routier, en partie due aux flux de transit au sein de la Vallée du Rhône (notamment sur la RN 7). La densité du trafic s'accompagne de nuisances pour le territoire, au premier rang desquelles l'émission massive de polluants atmosphériques liés au transport.

Par ailleurs, Vienne Condrieu Agglomération étant située à proximité d'agglomérations de premier ordre (Lyon, Saint-Etienne, Grenoble), sa desserte est généralement le fait de longues tournées réalisées par des acteurs implantés dans un rayon relativement proche du territoire. Cette situation favorise le recours à des véhicules lourds, pour massifier les volumes distribués et ramassés, et limite le potentiel d'utilisation de véhicules à faibles émissions. Le tissu urbain, notamment dans le centre-ville de Vienne, est pourtant fortement contraint du fait de la configuration des rues.

Par conséquent, il pourrait s'avérer pertinent d'étudier l'opportunité d'un report de certains flux routiers à destination de ce cœur d'agglomération vers des modes adaptés à l'environnement urbain, à travers une organisation logistique innovante.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La mise en place d'un service de livraison du dernier kilomètre à vélo pour certaines filières suppose néanmoins d'identifier au préalable un local adapté aux contraintes d'exploitation pour la réception des marchandises ainsi que pour l'organisation ensuite de la desserte des établissements économiques. Le site de Saint-Romain-en-Gal, maîtrisé par la collectivité, constitue par exemple une opportunité à étudier en raison de sa configuration et de sa localisation. En parallèle, le processus de sélection d'un exploitant pour le service permettra de circonscrire l'activité à un type de marchandises, en fonction des opérateurs remettants ciblés.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Lancement d'une consultation permettant la sélection d'un opérateur cyclo-logistique

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2025 : entretiens avec les acteurs de la filière
- ▶ 2027 : sélection de l'opérateur et lancement du service

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Communes de Vienne, Sainte-Colombe et Saint-Romain-en-Gal

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ ELU mis à disposition par Lyon Parc Auto dans des parkings sous-utilisés
- ▶ ELU exploité par l'opérateur local Hemengo Erlea à Bayonne

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Étape 1** : Prise de contact de la collectivité avec des acteurs spécialisés dans la cyclo-logistique (Les Boîtes à Vélo, CARA Active Mobility, opérateurs actifs à Lyon, Saint-Etienne et Grenoble...) pour présenter le site de Saint-Romain-en-Gal et évaluer sa pertinence comme hub dédié à une activité de ce type.
- **Étape 2** : Lancement d'un appel à manifestation d'intérêt sur le site en cas de pertinence et sélection d'un exploitant. En cas de non-pertinence, lancement par l'agence éco de Vienne Condrieu Agglomération d'un processus de recherche de locaux potentiels (démarchage de détenteurs potentiels), selon un cahier des charges issu des entretiens réalisés en étape 1. Action foncière ou négociation avec l'entité propriétaire du ou des locaux identifiés le cas échéant, et lancement d'une consultation pour retenir un exploitant.
- **Étape 3** : Evaluation des résultats obtenus par le service à l'issue des 2 premières années d'exploitation sur la base de critères objectifs (CA, nombre d'opérateurs remettants, emplois créés...).

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

Risques

- ▶ Difficultés potentielles à trouver un opérateur spécialisé pour s'implanter sur le territoire, et un modèle économique viable
- ▶ Faible intérêt des clients (transporteurs remettants) pour ce type de service, dont les tournées sont optimisées et qui peuvent être réticents à mutualiser leurs flux du dernier kilomètre
- ▶ Insuffisance des infrastructures cyclables sur le territoire

Succès

- ▶ Adopter une vision élargie de ce qui peut être mobilisé comme surface logistique, sur l'ensemble des secteurs du territoire, au moins pour la phase de recherche
- ▶ Application stricte d'une grille de critères pour harmoniser l'analyse entre toutes les pistes de recherche
- ▶ Consultation approfondie des acteurs de la filière pour connaître les facteurs de succès pour le lancement de ce type de services

ACTION 4

Développer les modes alternatifs à la route : fluvial, rail

ACTEURS A IMPLIQUER

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ CNR-VNF
- ▶ SNCF Réseau

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Coordination de l'action par un technicien de Vienne Condrieu Agglomération
- ▶ Activation de recherches foncières au sein du patrimoine de la collectivité ou auprès de partenaires potentiels
- ▶ Recensement des chantiers publics

OBJECTIF DE L'ACTION

Décongestionner les voiries et réduire les nuisances

En raison de la proximité du fleuve et de l'existence d'une voie ferrée dédiée au fret en rive droite, la question du report modal vers le fluvial et le ferroviaire se pose à moyen et long terme.

Même si la présente Charte se concentre sur les enjeux inhérents à la logistique urbaine, il apparaît opportun de pouvoir actualiser la cartographie des infrastructures et du foncier mobilisable à plus large échelle, afin d'envisager des solutions ou services alternatifs à la route pour la desserte des activités économiques ou pour la logistique des chantiers urbains.

La présente action vise dans ce cadre à partager les schémas de transport envisageables et les opportunités liées, en capitalisant notamment sur les réflexions territoriales et les projets engagés, comme sur les organisations multimodales déjà à l'œuvre sur le territoire. Sur cette base, l'enjeu pourra alors consister à identifier les leviers à mobiliser pour accroître le recours aux modes massifiés au sein des chaînes logistiques.

DESCRIPTION DE L'ACTION

En ce qui concerne les marchés de travaux, l'intégration de maillons logistiques massifiés pourra se faire de plusieurs manières.

Les maîtres d'ouvrage devront au préalable recenser les chantiers sur lesquels ils souhaitent lancer les études de faisabilité. Si ces dernières se révèlent favorables, la collectivité sera alors en mesure d'intégrer des clauses (incitation ou imposition) de recours aux modes massifiés dans les marchés de travaux. Elles pourront en outre intégrer des critères en faveur de ces modes dans l'analyse des offres et faire valoir leur droit de préférence en cas d'égalité des prix ou d'équivalence des offres.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Réunion de sensibilisation aux opportunités fluviales ou ferroviaires des services marchés/aménagement

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2028 : partage des opportunités et des leviers mobilisables

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Etude 2023 de Vienne Condrieu Agglomération pour le transit fluvial des déchets ménagers vers Lyon Sud
- ▶ Guide pratique des achats publics durables de VNF en lien avec les appels d'offre des grands chantiers publics
- ▶ Dispositifs de soutien au report modal de VNF (PARM) ou Programme CEE (ReMoVe)

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Étape 1** : Prendre attache avec les gestionnaires de réseau (notamment CNR et SNCF Réseau) pour procéder à la cartographie des différents sites / installations mobilisables pour la desserte du territoire et identifier les flux d'intérêt pour un report modal
- **Étape 2** : Réaliser le recensement des chantiers publics et des opérations d'envergure susceptibles de justifier d'une logistique fluviale ou ferroviaire et évaluer l'opportunité d'études de faisabilité préalables
- **Étape 3** : Organiser une réunion de sensibilisation auprès des services marchés pour partager les opportunités de recours et les leviers incitatifs vis-à-vis des modes fluvial et ferroviaire

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Manque d'infrastructures mobilisables
- ▶ Modèle économique peu performant au regard de la localisation des chantiers et/ou des exutoires (ou lieux de provenance des matériaux)

Succès

- ▶ Réalisation d'études de faisabilité / opportunités systématiques dans le cas de projets d'envergure
- ▶ Sensibilisation des agents de la collectivité aux opportunités multimodales et aux leviers d'action

ACTION 5

Développer le maillage des points relais et consignes à colis

Nouvelles organisations

Communes intermédiaires et rurales

OBJECTIF DE L'ACTION

ACTEURS A IMPLIQUER

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Réseaux de livraisons B2C hors domicile
- ▶ Communes
- ▶ Commerçants
- ▶ Market Place « En bas de ma rue »

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Coordination du projet par un technicien de Vienne Condrieu Agglomération et mobilisation des services des communes

L'évolution des modes de consommation, potentiellement accélérée par la crise sanitaire récente, se traduit en premier lieu par une hausse tendancielle et nationale du commerce en ligne. Les ménages, qu'ils commandent auprès d'un commerce de proximité, d'un « *pure player* » (principales enseignes de commerce en ligne) ou d'un autre particulier (ex : seconde main), génèrent donc directement une part croissante des livraisons opérées sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération.

La particularité de ces flux de colis, opérés le plus souvent par des véhicules utilitaires légers, réside dans l'éclatement géographique des destinations, *a fortiori* pour ce qui est de la livraison à domicile. Dans ce contexte, la difficile rationalisation des tournées pour les flux à destination des particuliers, explique en partie les nuisances qu'elles génèreraient pour les habitants du territoire. L'impact de cette donnée, amplifiée par sa dynamique, est d'autant plus visible dans les communes périurbaines et rurales où le trafic était initialement moindre.

Partant de ce constat, le recours aux solutions de livraisons hors domicile (consignes, points relais, bureaux de poste...) permet de consolider les flux vers un point unique et ainsi raccourcir les tournées des opérateurs tout en palliant les risques d'échec de livraison dans le cas de destinataires absents. Pour différentes raisons (moindres frais de livraison, flexibilité horaire, sécurité...), ces dispositifs ont été approuvés par bon nombre d'habitants de l'agglomération, et peuvent même être considérés comme un service de proximité à part entière qui pourrait être consolidé par les autorités locales.

Alors que certains commerces points relais du territoire atteignent un stade de saturation en matière de colis traités, et que certaines communes sont peu, voire non dotées de points de livraisons hors domicile, il est attendu de cette action un renforcement du maillage existant pour répondre aux besoins des habitants du territoire.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'activité de point relais étant extrêmement fluctuante chez les commerçants, il est nécessaire de stabiliser une vision du maillage existant à un instant T pour disposer d'une base de travail, en considérant l'ensemble des typologies de points de livraison hors domicile.

L'implantation de services de cette nature dans les secteurs sous dotés nécessite une implication :

- des communes, pour incarner la volonté politique locale, agir sur les besoins de foncier pour l'installation de consignes et intégrer les besoins spécifiques liés aux points relais (stationnement notamment) dans les projets de réaménagements à venir (ex : à Condrieu)
- des réseaux de points de livraison hors domicile (LHD), décisionnaires finaux quant à l'évolution du maillage

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Feuille de route partagée

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2024 : diagnostic
- ▶ 2025 : élaboration d'un maillage cible avec les communes
- ▶ 2026 : mise en œuvre avec les opérateurs

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Schéma directeur des points relais sur le territoire de Valence Romans Déplacements en cours

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Étape 1** : Diagnostic exhaustif du maillage des différents types de points de LHD sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Identification des zones sous dotées à consolider en fonction de plusieurs critères (densité de population, projet de requalification, pôle d'échanges pour la mobilité quotidienne...).
- **Étape 2** : Entretiens avec les communes concernées (élus et services techniques pertinents) pour arrêter des orientations politiques quant au type de point LHD envisagé et aux opportunités d'accueil (foncier pour une consigne, commerce pour un point relais)
- **Étape 3** : Groupe de travail organisé par Vienne Condrieu Agglomération avec les communes concernées et les principaux opérateurs (Mondial Relay, PickUp, Relais Colis, Colis Privé, Amazon...) pour partager les orientations politiques définies travailler conjointement sur des projets d'implantation
- **Étape 4** : Groupe de travail organisé par Vienne Condrieu Agglomération avec les communes concernées, les animateurs territoriaux des principaux opérateurs (Mondial Relay, PickUp, Relais Colis, Colis Privé, Amazon...) et les commerçants identifiés comme potentiels futurs points relais en étapes 2 et 3 pour prise de contact

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

- ▶ Réticence des communes à développer des points de LHD en vertu de la concurrence présumée entre commerce de proximité et commerce en ligne
- ▶ Incompatibilité sur certains secteurs entre la logique économique des opérateurs et la volonté d'étendre le maillage
- ▶ Développement du maillage sans réflexion d'ensemble sur les effets induits en termes de flux motorisés des particuliers (stationnement, impact environnemental...)
- ▶ Implication étroite des communes pour définir les besoins précis
- ▶ Implication étroite et précoce des opérateurs pour instaurer un climat de confiance dans les discussions

ACTION 6

Expérimenter une solution logistique pour l'optimisation des flux alimentaires en circuits courts

ACTEURS A IMPLIQUER

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Entreprises et associations locales circuit court
- ▶ Service marché restauration collective des communes
- ▶ Départements du Rhône et de l'Isère
- ▶ Région AURA
- ▶ Chambres consulaires
- ▶ Acteurs locaux spécialisés : RECOLTER, Amicale HCR...

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Ressources humaines de la collectivité pour assurer le pilotage de réunions dédiées aux circuits courts alimentaires
- ▶ Si pertinent, réalisation d'une étude d'opportunité (20 à 30 K € TTC) pour la définition du projet

OBJECTIF DE L'ACTION

Les échanges conduits dans la phase de concertation avec les parties prenantes ont permis de dresser le constat d'une logistique des circuits de proximité aujourd'hui émiettée et peu optimisée, occasionnant de fait un désavantage compétitif par rapport aux filières longues (économiquement et environnementalement).

Dans ce cadre, la perspective d'une réflexion permettant la massification des flux, notamment pour mieux toucher la restauration collective (cantines, cuisines collectives) et la restauration commerciale, semble déterminante. Celle-ci pourrait en outre prendre appui sur les travaux déjà identifiés au sein de l'action 18 « Augmenter l'approvisionnement local des restaurants et commerces alimentaires » du Schéma de développement commercial Vienne Condrieu Agglomération et dans les actions 3 et 5 de la Stratégie agricole 2019-2024.

La présente action doit ainsi permettre d'impulser une véritable dynamique territoriale en identifiant les parties prenantes potentielles et en œuvrant à la création d'un groupe de travail pour envisager une mutualisation des flux liés aux circuits courts alimentaires.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit au préalable de réaliser un *sourcing* des acteurs susceptibles de s'engager dans la démarche afin d'œuvrer au rapprochement de l'amont et de l'aval, et de manière à rendre visible les producteurs et produits locaux auprès des restaurateurs, traiteurs, épiceries... du territoire. En fonction de l'intérêt et des attentes formalisées par les parties prenantes, une étude d'opportunité pourrait potentiellement être engagée ensuite, et permettant par exemple de centraliser dans un même lieu et à travers une seule solution l'offre de produits locaux, voire de proposer une solution logistique optimisée pour l'approvisionnement du lieu, puis pour la redistribution auprès des métiers de bouche (système de commande, paiement, et de livraison). De même, les discussions pourraient conduire à travailler à l'introduction d'un critère « local » dans les appels d'offre de la restauration collective.

Nouvelles organisations

Communes intermédiaires et rurales

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de producteurs mobilisés dans une démarche collective

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2025 : sourcing des acteurs
- ▶ 2026 : réalisation d'une étude d'opportunité éventuelle

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Départements (38, 69), avec lieu central sur Vienne Condrieu Agglomération

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Initiatives privées de type Plateforme Paysanne Locale (13) ; Plateforme logistique circuits courts (77) ; et modèles des MIN de proximité à étudier

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Étape 1** : réaliser un sourcing des acteurs
- **Étape 2** : évaluer les perspectives de mutualisation et d'optimisation des flux logistiques par une étude d'opportunité : état des lieux du territoire, recensement des initiatives et acteurs existants, évaluation du besoin et de l'intérêt de la démarche auprès des fournisseurs et des acheteurs potentiels

...En fonction des résultats de l'étude d'opportunité:
- **Étape 3** : définir une offre de services adaptée au contexte territorial et faisant le lien avec les initiatives existantes
- **Étape 4** : mettre en place la solution, en intégrant les acteurs de la logistique à la démarche
- **Étape 5** : tester la solution logistique à adapter, auprès d'un échantillon d'acheteurs convaincus, qui pourront se faire ambassadeurs de la démarche auprès de leurs collègues (autres restaurateurs, etc.)

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Nombreux acteurs impliqués sur le sujet des circuits courts alimentaires, impliquant un processus de mobilisation potentiellement laborieux au démarrage
- ▶ Difficulté d'accord des partenaires et acteurs territoriaux pour aller vers un projet commun
- ▶ Nécessité de trouver un modèle économique équilibré

Succès

- ▶ Intégrer une dimension partenariale forte avec les grossistes et les acteurs locaux dans la démarche.
- ▶ Mise en valeur des produits locaux et saisonniers par les restaurateurs, et développement du lien avec les producteurs du territoire

ACTION 7

Expérimenter des modalités innovantes de livraisons et d'expéditions pour les commerces de proximité

Améliorer les conditions de livraison

Attractivité économique

OBJECTIF DE L'ACTION

L'enquête « Commerces et modes actifs » conduite par le Cerema en 2022 auprès d'un panel d'une quarantaine de commerçants du centre-ville de Vienne a permis de collecter des informations d'intérêt. On apprend ainsi par exemple que la « desserte en matière de transport public et l'offre de stationnement privé » est considérée comme la priorité pour près du tiers des répondants, alors que les « conditions de livraison » ne sont citées prioritairement que dans 17% des cas. L'enquête révèle en outre que ces livraisons ne sont réalisées que dans 8% des cas en dehors des horaires d'ouverture des enseignes.

Ainsi, et comme cela a pu être identifié en phase de concertation, si l'enjeu de promotion et du maintien du commerce local semble faire l'unanimité, en cohérence avec la démarche Action Cœur de Ville, la logistique en tant que levier permettant de viser cet objectif, apparaît moins évidente. Ceci s'explique aussi par le fait que cette composante est gérée dans la moitié des cas par les fournisseurs (en compte propre ou en compte d'autrui expéditeur).

La présente action vise dans ce contexte à faire de la logistique un levier de compétitivité et de performance organisationnelle, en identifiant et en partageant des services innovants qui pourraient être expérimentés par les commerces de proximité.

ACTEURS A IMPLIQUER

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Vienne Atout Commerce
- ▶ Commerçants intéressés
- ▶ Agence éco et manager de centre-ville de Vienne
- ▶ CCI Nord Isère
- ▶ Fédérations de transporteurs, Transporteurs

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Ressources humaines à mobiliser pour la réalisation d'une enquête et l'animation d'échanges auprès des commerçants
- ▶ Accompagnement par la collectivité en termes de pilotage et de suivi d'une phase d'expérimentation
- ▶ Eventuel appui financier de quelques centaines d'euros de matériels / outils

DESCRIPTION DE L'ACTION

Plusieurs composantes servicielles ont déjà été citées dans les ateliers de concertation, par exemple : stock déporté, sas de livraison, conciergerie de parking, consignes partagées, etc. L'action consistera dans un premier temps à engager un dialogue avec les commerçants pour identifier leurs besoins et leur partager des solutions qui pourraient permettre d'améliorer leur organisation tout en minimisant les contraintes rencontrées. Sur cette base, et en fonction des intérêts affichés, une seconde étape devra être enclenchée pour envisager une phase opérationnelle de test avec les différentes parties prenantes (commerçants, porteurs de solutions, transporteurs, collectivités).

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de livraisons réalisées par l'intermédiaire d'une nouvelle solution

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2025 : Enquête et mobilisation des commerçants, partage de bonnes pratiques et de retours d'expériences inspirants
- ▶ 2026 : organisation d'une expérimentation avec des commerçants volontaires autour d'un ou plusieurs services

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Centre-ville de Vienne

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Schéma de développement commercial Vienne Condrieu Agglomération
- ▶ En bas de ma rue, Marketplace CCI Nord Isère
- ▶ Livraison en sas dans Paris, exemple de la Librairie Le Point qui pratique ce système depuis plus de 15 ans

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Étape 1** : réaliser une enquête auprès des commerçants pour identifier différents services qui pourraient les intéresser. Prendre appui sur les résultats de l'enquête CEREMA pour prendre attache avec les deux enseignes utilisant déjà des solutions de type sas
- **Étape 2** : retenir les options les plus plébiscitées pour les tester sur une typologie de commerces volontaires
- **Étape 3** : dans le cadre d'une réunion dédiée ou d'échanges spécifiques, sensibiliser les commerçants sur le sujet des sas et de la livraison en dehors des horaires d'ouverture du commerce et présenter les solutions existantes sur le marché
- **Étape 4** : accompagner les commerces volontaires dans l'expérimentation et le développement de solutions, en mobilisant l'ensemble des parties prenantes.
- **Étape 5** : valoriser les résultats à l'issue du test sur les gains identifiés par les commerçants

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ Manque d'adhésion des commerçants si les conditions actuelles de leurs livraisons les satisfont (le plus gros de la contrainte d'heure de pointe étant subie par les transporteurs)

Succès

- ▶ 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
- ▶ Valorisation de retours d'expérience sur le périmètre



AXE 3

AMÉNAGEMENT ET URBANISATION

ACTION 8 – Intégrer les besoins logistiques dans les nouveaux projets d'aménagement et d'urbanisation

ACTION 8

Intégrer les besoins logistiques dans les nouveaux projets d'aménagement et d'urbanisation

ACTEURS A IMPLIQUER

Animateur / Coordinateur de l'action

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ▶ Communes (techniciens des services compétents)

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Ressources humaines pour l'organisation d'une réunion de sensibilisation des techniciens de la collectivité

OBJECTIF DE L'ACTION

Améliorer les conditions de livraison

Attractivité économique

Le travail mené pendant la phase de diagnostic a permis de réaliser plusieurs entretiens avec des communes de tailles et de profils différenciés sur le territoire, à la fois en milieu urbain ou rural. Il est apparu que si ces dernières, à l'exception de Vienne, ne sont que très peu confrontées à l'heure actuelle à des tensions concernant les opérations de livraisons sur l'espace public, des enjeux pourraient toutefois exister dans un futur proche en lien avec des projets d'aménagements divers (requalification de voiries, redimensionnement d'aires piétonnes, intégration de nouvelles surfaces commerciales, etc.). Vis-à-vis de ceux-ci, un besoin est ainsi partagé par les techniciens des communes pour maîtriser quelques grands principes clés en matière logistique dans le cadre de ces projets et se prémunir ainsi d'éventuelles externalités qui pourraient affecter ces opérations lors de leur mise en fonctionnement effective.

La présente action vise dans ce cadre à sensibiliser aux bonnes pratiques, afin d'anticiper les besoins logistiques au sein des nouveaux projets d'aménagement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'enjeu d'intégration des besoins logistiques peut-être appréhendé selon la nature des projets (qu'il s'agira en amont de bien catégoriser) ainsi que selon leur inscription sur emprise publique ou privée. S'agissant des modalités d'intégration en lien avec l'espace public, la présente action vise à partager et communiquer les ressources existantes, en particulier le guide du Cerema qui décline des principes d'aménagements des aires de livraison en fonction de profils de générateurs de flux. S'agissant des projets sur espace privé, il s'agit en outre de recenser les leviers à activer pour mieux anticiper et optimiser les flux de livraison liés.

INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Organisation d'une réunion de sensibilisation des services à l'intégration de la logistique au sein des projets

HORIZON DE MISE EN ŒUVRE

- ▶ 2025 : sensibilisation des techniciens des collectivités et présentation de bonnes pratiques

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ▶ Vienne Condrieu Agglomération

SOURCES INSPIRANTES

- ▶ Guide du CEREMA (ex CERTU) « Aménagement des aires de livraison », 2009.
- ▶ Pacte Logistique de la Métropole du Grand Paris

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **Etape 1** : Organiser une réunion avec les techniciens des collectivités intéressés, ceci afin de pouvoir identifier les typologies de projets à appréhender (projets d'équipements sur l'espace public, projets d'opérateurs privés, etc.) et recueillir leurs besoins opérationnels en matière d'intégration de la composante logistique au sein de celles-ci.
- **Etape 2** : Dresser le panorama des outils, solutions disponibles et bonnes pratiques mobilisables par les services des collectivités sur la base de retours d'expérience
- **Etape 3** : Proposer une réunion de sensibilisation à l'attention des services techniques de la collectivité afin de présenter les résultats et les leviers mobilisables
- **Etape 4** : En parallèle conduire une réflexion pour envisager l'opportunité d'une inscription de critères logistiques au sein du PLUi afin de contraindre la présence d'espaces logistiques pour les projets d'aménagement générateurs de flux

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCES

Risques

- ▶ En lien avec les projets d'aménagements portés sur l'espace privé, le manque de leviers pour inciter les porteurs à intégrer en amont la logistique
- ▶ Forte hétérogénéité potentielle des typologies de projets à considérer

Succès

- ▶ Identification des besoins des équipes techniques de la collectivité en amont, pour disposer de cas d'usages représentatifs et proposer des réponses concrètes en matière d'intégration logistique

6. GOUVERNANCE

6.1 Vienne Condrieu Agglomération en charge de la mise en œuvre, du suivi et de l'évaluation

Vienne Condrieu Agglomération créera une **structure de gouvernance** pour décider de la mise en place des différentes instances de suivi et de validation de la Charte. Elle organisera en particulier :

- Un **Comité des partenaires de la LUD** associant des élus de Vienne Condrieu Agglomération et des communes, ainsi que toutes les parties prenantes (privés et publiques) pour valider annuellement le bilan de la Charte et ajuster les objectifs / actions à mener ;
- Des **groupes projets dédiés** à chaque action associant les différentes parties prenantes et identifiant des chefs de file par action ;

Vienne Condrieu Agglomération assurera la **communication autour des projets portés par la Charte** pour créer à l'échelle du territoire un effet d'entraînement et d'adhésion du plus grand nombre de parties prenantes. Une communication ciblée auprès de l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur de la logistique des derniers kilomètres (collectivité, logisticien, destinataire...) sera entreprise.

L'évaluation des actions sera réalisée sur la base d'indicateurs définis au préalable. Un **tableau de suivi des actions** rendant lisible des informations telles que la progression, la criticité éventuelle, les principaux jalons... sera mis en place. Il recensera, pour chaque action les acteurs impliqués, le ou les porteurs, le calendrier de l'action.

6.2 Signataires de la Charte engagés dans sa mise en œuvre

Les signataires de la présente Charte peuvent revêtir différents profils. Il s'agit en particulier des partenaires présentés ci-après :

- Ensemble des **communes de l'agglomération** souhaitant être impliquées dans la démarche
- **Représentants des filières économiques** (fédérations de transporteurs, chambres consulaires, associations de commerçants...)
- **Partenaires mobilisés** au cours du processus de concertation

- **Acteurs volontaires** (transporteurs, logisticiens, gestionnaires de réseau...) souhaitant s'inscrire dans la mise en œuvre d'une ou plusieurs actions, ou poursuivant l'un des objectifs de la Charte dans le cadre de leurs activités.

De **nouveaux signataires** pourront intégrer la démarche pendant la période de déploiement de la Charte. Ils s'engageront à adapter la Charte, contribueront à sa mise en œuvre et pourront proposer de nouvelles pistes d'actions à l'instance de gouvernance.