

CHARTE DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE





En 2022, la Communauté Urbaine d'Arras (CUA) s'est engagée dans une démarche d'élaboration d'une charte de logistique urbaine durable.

Les transports sont en effet un générateur important de gaz à effet de serre. La logistique urbaine, pour sa part, regroupe l'ensemble des actions permettant de gérer, dans les meilleures conditions de qualité, de délais et de coûts, les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans un territoire urbain. Le lien entre ces deux dimensions est donc immédiat.

Dans ce contexte, la recherche d'une logistique urbaine durable est indispensable à l'amélioration de la situation d'agglomérations comme celle d'Arras : pollution de l'air, nuisances sonores, occupation inappropriée de l'espace public... sont autant de sujets sur lesquels il est nécessaire d'agir pour contribuer à améliorer la situation sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras.

C'est pour cette raison que les élus de la CUA ont décidé, en écho à la stratégie nationale « France Logistique 2025 », de mettre en place une charte de logistique urbaine durable. Mais la collectivité seule ne peut rien : la logistique urbaine mobilise un grand nombre d'acteurs, publics et privés, et en premier lieu les citoyens. Les leviers d'action sont aux mains de l'ensemble de ces parties prenantes, et seule une action collective et concertée entre elles permettra d'améliorer significativement la situation.

L'enjeu est donc simple : que les opérateurs économiques, les citoyens/consommateurs et les collectivités territoriales œuvrent ensemble pour progresser en matière de réduction des consommations d'énergie et d'émissions polluantes, tout en permettant aux entreprises de maintenir leur compétitivité et leur activité.



Le travail mené en 2022 a fort logiquement associé l'ensemble des acteurs de la logistique urbaine présents sur / concernés par le territoire de la CUA. Trois ateliers de travail ont permis de partager le diagnostic de la situation arrageoise, puis d'identifier des pistes d'action.

Dans ce contexte, la présente charte a pour objet de proposer à celles et ceux qui le souhaitent de s'engager à œuvrer en faveur d'une logistique urbaine durable à Arras et dans son aire urbaine, à travers la mise en place de bonnes pratiques.

L'objectif de cette démarche est de mobiliser l'ensemble des parties prenantes et des acteurs concernés par la logistique : communes et territoires de la communauté urbaine qui représentent et peuvent agir, notamment en direction des citoyens ; acteurs économiques tels que les entreprises, les transporteurs, les chargeurs, les aménageurs de la logistique, les constructeurs de véhicules, les énergéticiens, les gestionnaires d'infrastructures, les chambres consulaires, les services de l'État, etc.

La Communauté Urbaine d'Arras aspire à ce que cette charte soit approuvée par le plus grand nombre possible de ces acteurs et traduise ainsi leur engagement dans l'amélioration du territoire, au service du bien-être de toutes celles et ceux qui y vivent.



La phase de diagnostic a permis d'établir un état des lieux global des pratiques en matière de logistique sur le périmètre de la CUA. Tout d'abord, d'un point de vue théorique, le territoire se caractérise par une pression logistique relativement moyenne et par des problèmes plutôt localisés. Le transport de marchandises se manifeste sur l'ensemble de l'agglomération à raison de 13 800 mouvements par semaine en moyenne, dont une majorité sur le périmètre de la ville d'Arras (40 %), plus particulièrement dans son hyper-centre, et dans les zones d'activité (12 %).

Les premiers générateurs de mouvements sont les ménages, le petit commerce et les bureaux ou administrations, parmi une grande variété d'acteurs.

Près de la moitié des mouvements sont gérés par des acteurs du transport professionnel. L'enjeu pour une logistique urbaine plus efficiente est de faire diminuer la part du transport réalisé en compte propre.

En termes de véhicules, les $\frac{3}{4}$ des mouvements de la CUA sont réalisés en véhicules légers, et environ $\frac{1}{4}$ par de gros véhicules. Sur cette deuxième catégorie de véhicules, il y a un enjeu d'accueil en raison de la gêne que peut causer leur trafic. Ces véhicules sont plus encombrants, mais généralement plus optimisés. Les leviers de la collectivité sont donc la réglementation et les aménagements pour offrir de meilleures conditions d'accueil pour ces véhicules.

Quant à la répartition des flux, les pics sont constatés en début et fin de journée. L'enjeu est donc d'améliorer leur répartition temporelle, ce qui permettrait notamment de faire diminuer la congestion.

Un autre paramètre à considérer est la durée moyenne d'un arrêt, qui dépend fortement du gabarit du véhicule et de la nature de l'opérateur. Elle est de 14 minutes sur le territoire, ce qui a un impact sur la consommation de l'espace public. Le diagnostic montre que les aires de livraison sont finalement peu utilisées (9 % des mouvements), quand près d' $\frac{1}{3}$ des mouvements BtoB génèrent des stationnements en double file. Si une quarantaine d'aires de livraison sont disponibles dans le périmètre intra-boulevards d'Arras, le plus critique en termes de nombre de mouvements, le besoin théorique estimé serait de 80 aires. L'enjeu pour la CUA est donc d'harmoniser les règles et la matérialisation des aires de stationnement, et de veiller à ce qu'elles ne soient pas utilisées par d'autres véhicules.

LA DÉMARCHE DE CONCERTATION MISE EN ŒUVRE

Suite à cette première phase, une démarche de concertation a été initiée, afin de partager les enseignements du diagnostic et de se projeter vers des actions concrètes. L'objectif principal de la démarche de concertation aura été de mettre autour de la table une variété d'acteurs de la logistique du territoire arrageois : transporteurs, chargeurs, logisticiens, commerçants... et de recueillir leurs attentes, leurs besoins, leurs questions.

Un premier atelier s'est donc tenu le 7 octobre 2022, réunissant 12 participants du secteur de la logistique, ainsi que la collectivité et ses partenaires. Lors de cet atelier, le diagnostic a été présenté, et des pistes d'actions ont été identifiées par les participants.

Un deuxième atelier s'est tenu le 15 novembre 2022. Son objet était l'approfondissement de la thématique du verdissement des flottes. Diverses solutions ont été présentées aux participants, ainsi que les objectifs de la collectivité en la matière.

Enfin, un troisième et dernier atelier s'est tenu le 27 janvier 2023. Il a réuni 13 participants, ainsi que la collectivité et ses partenaires. L'objet de cet atelier était de préciser les actions à mettre en œuvre dans le cadre d'une charte partenariale autour de la logistique, et d'identifier ce que devront être, pour les participants, les priorités sur la Communauté Urbaine d'Arras. A l'issue de cet atelier, il a donc été possible de co-construire un plan d'actions concret afin de répondre aux différents enjeux de logistique sur le territoire. Le plan d'action se matérialise dans la présente charte.





Chacun des signataires de la charte dispose de leviers susceptibles d'être mis en œuvre dans le cadre des actions détaillées en annexe.

Pour les collectivités, au premier rang desquelles la Communauté urbaine d'Arras, ces leviers sont les suivants :

- **La planification** : la logistique a des besoins d'espaces (publics ou privés), il faut à la fois s'assurer qu'elle puisse les trouver et que leur mise à disposition ne soit pas pénalisante.
- **La réglementation (et le contrôle de son respect)** : il s'agit de l'outil principal à la disposition de la puissance publique - et des collectivités en particulier - pour jouer un rôle et avoir une influence sur les pratiques logistiques.
- **Les aménagements** : ils permettent d'intervenir afin de gérer au mieux la « compétition » entre les différents usages de l'espace public (aires de livraison, de stationnement, de déplacement...).

Pour les acteurs privés, les leviers sont directement dépendant de leurs activités économiques et peuvent être de nature très diverses : organisation du travail des équipes et des tournées, modifications des pratiques dans la relation client, investissements spécifiques...

Sur cette base, les réflexions menées avec les participants à la démarche ont permis de définir 5 principes directeurs, qui président à la définition des actions annexées à la présente charte :

- **Principe 1** : créer un lieu de dialogue permettant d'échanger sur les contraintes/les besoins entre acteurs économiques et entre acteurs économiques et institutionnels ;
- **Principe 2** : mieux contrôler les aménagements « dédiés » aux livraisons pour qu'ils puissent être exploités par les opérateurs ;
- **Principe 3** : définir une réglementation « marchandises » permettant de livrer sur des créneaux plus larges et « favorisant les entreprises vertueuses » ;
- **Principe 4** : mieux accueillir les livraisons et les véhicules qui opèrent le transport des marchandises ;
- **Principe 5** : permettre le déploiement de véhicules plus propres.

Voir en annexe pour le détail des fiches actions.

GOVERNANCE ET ANIMATION

En application de la fiche action n°1 « Structurer un lieu d'échange sur la logistique urbaine », la Communauté urbaine d'Arras propose de mettre en place un Comité de suivi de la charte de logistique urbaine durable. Celui-ci réunira l'ensemble des signataires de la charte et se réunira au moins une fois par an. Il permettra de suivre la mise en œuvre des différentes actions par chacun des acteurs concernés et proposera des adaptations ou des nouvelles actions afin d'enrichir la démarche.

ÉVALUATION

Chacune des actions annexées à la présente charte dispose d'indicateurs de suivi qui permettent d'évaluer le degré de mise en œuvre / de réussite de la-dite action. Le comité de suivi de la charte permettra de dresser un bilan régulier de ces actions sur la base de ces indicateurs.

LES ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES DE LA CHARTE

La charte traduit, entre tous ses signataires, la volonté d'une démarche d'amélioration continue des conditions de livraisons et d'enlèvements de marchandises sur le territoire de la CUA, en favorisant le dynamisme économique de proximité et en maîtrisant les impacts environnementaux des chaînes logistiques. Les acteurs concernés par cette charte sont tous ceux qui participent à la logistique urbaine sur le territoire de la CUA, même s'ils appartiennent à un autre territoire.

En prenant part à cette charte, les signataires :

- Approuvent la stratégie globale définie par la Communauté urbaine d'Arras.
- S'engagent à participer à l'instance de gouvernance et d'évaluation des actions (cf ; fiche action n°1, Principe 1).
- S'engagent à mettre en œuvre la ou les actions relevant de leur domaine d'action.
- S'engagent à contribuer aux remontées d'informations et à la diffusion des avancées de la charte dans leurs réseaux.

La liste des signataires est annexée au présent document.





MOUVEMENT

Désigne un déplacement de véhicule (souvent motorisé) effectué pour livrer, collecter ou transférer des marchandises dans un espace urbain

COMPTE PROPRE

Activité de transport de marchandises effectuée par une entreprise pour ses propres besoins, avec ses propres véhicules et personnel, sans but commercial direct.

B2B (BUSINESS-TO-BUSINESS)

Désigne les activités commerciales entre deux entreprises.

B2C (BUSINESS-TO-CONSUMER)

Désigne les activités commerciales entre une entreprise et un consommateur non professionnel.





AXE 1 : CRÉER UN LIEU DE DIALOGUE PERMETTANT D'ÉCHANGER SUR LES CONTRAINTES/LES BESOINS ENTRE ACTEURS ÉCONOMIQUES ET ENTRE ACTEURS ÉCONOMIQUES ET INSTITUTIONNELS

Fiche 1 - Structurer un lieu d'échanges sur la logistique urbaine

Structurer un lieu d'échanges sur la logistique urbaine	
Orientation	Partenariale
Echelle des enjeux	Territoire
Pourquoi ?	
Objectif(s)	Les besoins, contraintes, et logiques d'organisation des différents acteurs du système logistique (transporteurs, commerçants, usagers, collectivité) sont très différents, et peuvent même sembler inconciliables. Il est donc important de faire émerger une réflexion partenariale permettant d'harmoniser les approches au service d'un système globalement plus efficace, au bénéfice de tous.
Impacts sur les problématiques du territoire	Une instance de concertation avec le monde professionnel n'a pas vocation à résoudre directement les difficultés liées à la logistique urbaine, mais plutôt à être le lieu où seront discutées et définies les solutions à ces difficultés. Potentiellement, toutes les problématiques sont susceptibles d'être traitées si elles sont inscrites à l'ordre du jour des échanges.
Où ?	
Échelle spatiale	Dans l'idéal, l'échelle retenue doit être celle de l'aire urbaine car certains acteurs raisonnent à cette échelle. Dans un premier temps, l'échelle du territoire de la CUA peut être envisagée, pour des raisons pratiques, mais aussi car une concertation trop élargie n'aura pas vocation à traiter des difficultés très locales, ce qui est une des ambitions du dispositif proposé ici.



Quoi ?	
Présentation	Le territoire d'étude est particulièrement concerné par la gestion des échanges de marchandises du fait de sa dimension et de l'existence de nombreux équipements de transport et d'articulation des flux. Le bon fonctionnement de cet ensemble met en jeu des aspects techniques (dimension fonctionnelle), urbanistiques (dimension spatiale), juridiques (dimension contractuelles), financiers (dimension économique) aujourd'hui éparpillés dans les services et dans les collectivités. Le caractère transversal de la logistique nécessite une prise en compte institutionnelle se traduisant par la création d'une instance spécifique chargé de, ou du moins impliqué dans, tout ce qui relève des échanges de marchandises. La création d'une « mission spécifique » ou d'un groupe de référents au sein du territoire d'étude est donc importante.
Réalisations dans d'autres territoires	Les métropoles du Grand Lyon, du Grand Paris, mais aussi la ville de Paris ont mis en place une instance de ce type. D'autres territoires, dans le cadre de la démarche Interlud sont également en train de mettre en place ce type d'instance.
Qui ?	
Pilote(s)	Communauté Urbaine d'Arras
Partenaire(s) et contributeur(s)	La transversalité soulignée précédemment peut impliquer de nombreux partenariats : au sein de la CUA, mais aussi avec les autres instances publiques (État, département, chambres consulaires, ...). Dans un premier temps et pour amorcer le travail, l'instance peut être montée avec la CUA, la ville d'Arras, la CCI, la CMA, les acteurs de la grande distribution, et leurs transporteurs. Par la suite, et en fonction des travaux menés, la nature et le nombre des partenaires pourra évoluer, comme c'est d'ailleurs le cas dans les autres instances de ce type citées précédemment en exemples.
Acteur(s) impacté(s)	Entreprises de transport, activités économiques (dont en particulier les commerces), riverains.



Comment ?

Description

Étape 1

La première étape consiste à identifier un acteur (une institution et au sein de cette dernière un référent) chargé de piloter la mission et à définir son mode de gouvernance.

Étape 2

La seconde étape consiste à définir le rôle et les objectifs de la mission. Peuvent ainsi être proposés :

- le pilotage d'un programme d'actions au regard d'une stratégie globale
- la facilitation de la concertation et la collaboration entre les acteurs du système (professionnels, collectivités, partenaires - CCI, CMA, fédérations, etc.) en instaurant une volonté et un esprit de travail en bonne intelligence et en réelle synergie
- le partage d'informations destinées à conforter les objectifs politiques fixés et les choix techniques envisagés en matière de mobilité des biens
- l'aide au montage d'opérations « exemplaires » avec les acteurs économiques et les représentants des collectivités et des services de l'État
- l'anticipation et l'intégration des sujets de logistiques urbaines le plus en amont des projets d'aménagements et de mobilités durables.

Étape 3

La troisième étape consiste à créer l'instance de concertation. Cette dernière doit réunir les personnes en charge de la logistique urbaine au sein des différents services des communes du territoire. Elle doit aussi être ouverte aux chambres consulaires, fédérations et syndicats de transports, services déconcentrés de l'État, etc.

Sa composition peut évoluer au gré du temps. De même, les acteurs peuvent être réunis en groupes de travail en fonction de la thématique abordée.

Il est important que l'instance soit soutenue politiquement et réunisse lors de comités de pilotage, plus ou moins fréquents (a minima une fois par an) les élus du territoire.

Pour le lancement de la démarche sur la CUA, au vu des problématiques du diagnostic, un groupe constitué des transporteurs, des grossistes, de la CCI et de la CMA paraît pertinent.

La première réunion de cette instance pourrait être l'occasion d'entériner la charte de logistique urbaine par « sa signature ».

L'adhésion à cette charte pourrait à ce titre être un prérequis à la participation à l'instance.



Comment ?	
Description	Étape 4 La dernière étape consiste à faire vivre la mission. Peuvent ainsi être envisagé(e)s : - des journées techniques, - des voyages d'études - des rencontres - des espaces/outils de partage d'informations - la création de sous-groupes de travail thématiques
Ressource(s) existante(s)	Sans objet
Estimations financières	La mise en oeuvre d'une instance de concertation « marchandises » s'accompagne d'un budget annuel d'environ 20 000 euros. Ce montant peut évoluer avec l'instance et ne tient compte que du fonctionnement de l'instance. Il faut en effet potentiellement prévoir un budget pour des prestations extérieures.  10 000 €  20 000 €  30 000 €  60 000 €  90 000 € et +
Quand ?	
Prérequis et programmation	Cette action est primordiale et doit être envisagée très tôt. En effet, il s'agit d'une action sur la durée nécessitant une sensibilisation des acteurs du territoire.
Indicateur(s) de suivi	
- Nombre de réunions de l'instance - Par réunion : Nombre de participants - Nombre de groupes de travail - Taux de réalisation des actions engagées - Temps de travail dédié du « référent » logistique urbaine (en eq.TP)	



ANNEXES





AXE 2 : MIEUX CONTRÔLER LES AMÉNAGEMENTS « DÉDIÉS » AUX LIVRAISONS POUR QU’ILS PUISSENT ÊTRE EXPLOITÉS PAR LES OPÉRATEURS

Fiche 2 - Faire respecter la réglementation

Faire respecter la réglementation	
Orientation	Stratégique/opérationnelle
Echelle des enjeux	Territoire
Pourquoi ?	
Objectif(s)	Le transport de marchandises en ville est principalement encadré par des arrêtés municipaux qui réglementent la circulation et le stationnement des véhicules, dont ceux affectés au Transport de Marchandises en Ville. Ces arrêtés sont au service d’une stratégie du territoire sur l’organisation des flux, mais ils ne peuvent atteindre leur but que si les termes en sont respectés. La signalisation sur voirie permet d’informer les usagers, ceux-ci sont donc censés respecter les obligations réglementaires. Pour autant, il est souvent observé qu’une réglementation n’est véritablement respectée, donc efficace, que si elle est contrôlée, et que les contrevenants sont sanctionnés.
Impacts sur les problématiques du territoire	Le contrôle a vocation à entériner les impacts favorables attendus de la réglementation, il n’a pas de conséquences qui lui sont propres.
Où ?	
Échelle spatiale	Cette mesure doit être théoriquement mise en oeuvre sur l’ensemble du territoire de la CUA et se traduire par un renforcement (ou une mise en place) du contrôle des différentes réglementations, en particulier lorsque celles-ci évoluent. Dans les faits, les zones à enjeux, notamment Arras et son centre-ville, doivent être privilégiées. En effet, le diagnostic a mis en évidence une hétérogénéité entre les communes de la CUA en termes d’enjeux et de moyens (densité de population et de commerces, existence d’une Police Municipale). De la sorte, en fonction des ressources disponibles, il peut être nécessaire de concentrer les contrôles sur certaines zones ou certains aménagements (comme les aires de livraison).



Quoi ?	
Présentation	En s'appuyant sur des agents assermentés (ASVP, Police Municipale, ou d'autres si disponibles) et sur des outils de vidéo verbalisation, il s'agit de vérifier que les usagers respectent les termes réglementaires, de les informer le cas échéant, ou bien évidemment, de verbaliser. Il existe deux volets à cette action : - Contrôler et verbaliser les véhicules de transport de marchandises, lorsqu'il existe une alternative raisonnable à leur comportement gênant, et qu'ils ne l'utilisent pas (aire de livraison disponible, horaires autorisés à un autre moment de la journée) - Contrôler et verbaliser les autres usagers lorsque leurs pratiques (illicites) perturbent l'activité logistique (occupation abusive des aires de livraison par exemple)
Réalisations dans d'autres territoires	Toutes les collectivités ont recours à des moyens de contrôle pour faire respecter les termes de leurs réglementations. Sur la question purement logistique, il arrive que des forces de contrôle soient complètement dédiées aux sujets « marchandises ». Ainsi, la Ville de Toulouse a eu recours à une équipe d'ASVP dévolue au contrôle des aires de livraison.
Qui ?	
Pilote(s)	Communes de la CUA
Partenaire(s) et contributeur(s)	CUA, la Police Municipale, les Agents de Surveillance de la Voirie Publique (ASVP), éventuellement la Police Nationale.
Acteur(s) impacté(s)	Les acteurs du transport de marchandises en ville.
Comment ?	
Description	Étape 1 : formation des agents Des séances de formation spécifiques au transport de marchandises en ville et au contrôle des aires de livraison à destination de la Police Municipale et des ASVP doivent être organisées. Ces séances doivent aborder les thèmes suivants : - enjeux du contrôle ; - rappels juridiques ; - moyens à disposition ; - mise en perspective des missions des agents en charge du contrôle. Une séance, intervenant ultérieurement (après quelques semaines de pratique), pourra être organisée pour recenser les difficultés sur le terrain et y remédier.



Comment ?

Description

Étape 2 : affectation des ressources

En fonction des ressources disponibles, il peut être nécessaire de concentrer les contrôles sur certaines zones ou certains aménagements (comme les aires de livraison).

Plusieurs stratégies d'affectation des ressources peuvent être envisagées. La première revient à envoyer les agents en charge du contrôle là où la densité de livraison est importante.

Une seconde stratégie consiste à choisir un secteur différent chaque jour et d'y concentrer les contrôles (sorte d'opération « coup de poing ») indépendamment de l'intensité logistique.

Étape 3 : facilitation des contrôles par la mise en place d'un « disque livraison »

La troisième étape a pour objectif de faciliter le travail des agents de contrôle par la mise en place de différents dispositifs.

Ainsi, pour faciliter le contrôle, certaines collectivités recourent à un disque de livraison (que les chauffeurs doivent placer derrière leur pare-brise à chaque arrêt pour livraison).

Sur le principe du disque bleu, ce disque indique l'heure d'arrivée du véhicule offrant ainsi une preuve objective pour le contrôle.

Une limitation de durée devra être déterminée par la collectivité. Une durée de 30 minutes par exemple permettra dans l'immense majorité des cas aux transporteurs et artisans de réaliser leur chargement ou leur déchargement dans de bonnes conditions.

Nous recommandons de distribuer les disques par l'intermédiaire de la police municipale, des chambres consulaires, des organisations professionnelles du transport de marchandises.

La collectivité se donne ainsi la possibilité de déterminer à quelles cibles elle destine ses aires de livraison. Peuvent ainsi être éligibles :

- les transporteurs,
- les artisans (pour les opérations de chargements/déchargements de leurs outils et matériaux sur les chantiers),
- les commerçants (s'ils possèdent un véhicule de transport de marchandises).

Il sera demandé, au moment de la distribution des disques, des pièces justificatives de l'activité (Kbis par exemple).

Par ailleurs, à des fins de gestion, il est souhaitable de prévoir un fichier commun à tous les distributeurs de disques où seraient renseignés le SIRET des demandeurs et le nombre de disques distribués par entreprise (afin d'avoir des indicateurs et de connaître le nombre de disques en circulation).

Il est déconseillé d'ouvrir la distribution du disque aux particuliers.



Comment ?	
Description	Étape 4 : facilitation des contrôles en recourant à des outils technologiques Le contrôle peut également être appuyé par des dispositifs technologiques (potelets lumineux, capteurs de présence, caméras...). On notera par ailleurs, des projets de recherche (par exemple, le projet du PREDIT sur les Aires de Livraison du Futur – ALF ou le projet Park 24 retenu par Paris & Co à titre expérimental) qui portent sur la réservation des aires de livraison et leur contrôle. La commune d'Issy-les-Moulineaux a mis en place des dispositifs analogues pour réguler le stationnement minute sur plusieurs places en voirie. La vidéoverbalisation est également un outil pouvant être utilisé pour faciliter les contrôles.
Ressource(s) existante(s)	- « <i>Aménagement des aires de livraison - Guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement</i> », CERTU, 2009
Estimations financières	L'estimation financière est délicate. Une formation pour environ 20 personnes coûtent approximativement 3 000 euros hors taxes. Le coût d'un disque de livraison fluctue entre 0,5 euros et 1,5 euros pièce. Des applicatifs téléchargeables sur smartphone peuvent être développés. Les dispositifs technologiques quant à eux peuvent coûter très cher (plus de 30 000 euros).  10 000 €  20 000 €  30 000 €  60 000 €  90 000 € et +
Quand ?	
Prérequis et programmation	Un travail de reprise de la réglementation est un prérequis.
Indicateur(s) de suivi	
- Taux de rotation par aire de livraison (à mesurer par enquête ponctuelle) - Nombre d'arrêts de véhicules pour livraison ou enlèvement de marchandises en double-file (à mesurer par enquête ponctuelle) - Nombre de procès-verbaux liés au mauvais usage des aires de livraison	



AXE 3 : DÉFINIR UNE RÉGLEMENTATION
« MARCHANDISES » PERMETTANT DE LIVRER SUR
DES CRÉNEAUX PLUS LARGES ET « FAVORISANT LES
ENTREPRISES VERTUEUSES »



Fiche 3 - Utiliser le levier réglementaire au service d’une logistique urbaine efficace

Utiliser le levier réglementaire au service d’une logistique urbaine efficace	
Orientation	Stratégique/opérationnelle
Echelle des enjeux	Territoire
Pourquoi ?	
Objectif(s)	Le transport de marchandises en ville est principalement encadré par des arrêtés municipaux qui réglementent la circulation et le stationnement des véhicules, dont ceux affectés au Transport de Marchandises en Ville. Or, il est fréquent que ces textes constituent un « casse-tête » pour les professionnels du transport : horaires incohérents avec leurs contraintes d’organisation (ouverture des commerces par exemple), hétérogénéité des réglementations d’une commune à l’autre, voire, à l’intérieur d’une même commune, manque de lisibilité des réglementations... Il résulte de ce fait des pratiques peu vertueuses (arrêt gênant en double-file, transit en centre-ville, etc.), éventuellement illicites, parfois difficiles à sanctionner. Il est donc question d’initier et d’accompagner la définition et la mise en oeuvre de réglementations cohérentes, lisibles et efficaces au service de la stratégie de la CUA sur la logistique urbaine.
Impacts sur les problématiques du territoire	Les pouvoirs de police locaux relatifs au transport de marchandises concernent la circulation et l’arrêt des véhicules, ces deux domaines permettent, si la collectivité le souhaite, d’apporter des réponses à l’ensemble des problématiques du territoire. Néanmoins, tous les sujets ne peuvent pas être traités de manière aussi directe : il existe des leviers sur la congestion, les conflits d’usage, et l’impact environnemental. En revanche, le bruit est plus délicat à traiter : la France est peu mature sur les réglementations sur les niveaux sonores, et l’approche la plus pragmatique sur cette question est de circonscrire le problème grâce à la segmentation horaire, faute de pouvoir le régler. Les risques et dangers induits par les comportements illicites renvoient quant à eux à une question qui dépasse la réglementation (le Code de la Route est conçu pour éviter en théorie les pratiques dangereuses).



Où ?	
Échelle spatiale	L'action doit porter sur le niveau communal mais doit intégrer l'échelle du territoire de la Communauté Urbaine d'Arras. Il est important de ne pas se cantonner exclusivement aux découpages administratifs des territoires car le transport de marchandises évolue dans un périmètre beaucoup plus large qui n'en tient pas compte. Techniquement, l'action sera menée à l'échelle de chaque commune car les pouvoirs de police mobilisés sont ceux du maire, mais l'action doit intégrer un travail collaboratif pour que les arrêtés pris soient cohérents entre eux. Aussi, l'action réglementaire sera à relier au travail réalisé dans le cadre de l'instance de concertation préconisée par ailleurs.
Quoi ?	
Présentation	Nombre d'arrêtés sont légitimement pris dans une optique de protection des riverains, mais leur multiplication est souvent synonyme d'inefficacité (soit parce que la réglementation n'est pas respectée, soit parce qu'elle pénalise le travail des transporteurs et par conséquent l'approvisionnement des commerces et des particuliers, soit parce qu'elle est incohérente). Le contrôle de la bonne application de la réglementation est indispensable à l'efficacité de celle-ci, et fait partie intégrante de l'action réglementaire.
Réalisations dans d'autres territoires	De nombreuses communes en France se sont emparées de la question réglementaire en lien avec le transport des marchandises. C'est le cas par exemple de la Ville de Paris, qui a fait évoluer sa réglementation, mais aussi de Lyon, Toulouse, Bordeaux...
Qui ?	
Pilote(s)	Communauté Urbaine d'Arras et ses communes
Partenaire(s) et contributeur(s)	Les communes limitrophes, les EPCI, le Département, les professionnels et leurs fédérations.
Acteur(s) impacté(s)	Les transporteurs, les artisans, mais aussi les commerçants réalisant du transport avec des moyens propres (commerçants de centre-ville, ou grossistes par exemple).
Comment ?	
Description	Étape 1 : le diagnostic de la réglementation Le diagnostic réalisé a permis de faire un état des lieux des réglementations. Bien qu'il ne traduise pas de problèmes majeurs une réflexion est cependant nécessaire sur le centre de l'agglomération, notamment le centre ville d'Arras.



Comment ?

Description

Étape 2 : définir une stratégie réglementaire

Les communes de la CUA doivent définir de quelle manière elles entendent s'emparer de la question réglementaire. Les questions à traiter sont notamment :

- Quelle est l'échelle de réflexion ? Il est recommandé de travailler en concertation entre communes limitrophes pour garantir une certaine continuité réglementaire.
- Faut-il segmenter l'approche réglementaire au sein du territoire ?

Étape 3 : définir le contenu réglementaire et prendre les arrêtés

Au terme du temps 2, il convient d'associer le monde professionnel à la réflexion. Cela peut être une option intéressante et permettra de créer un consensus autour des principes retenus (horaires notamment). Cela constitue aussi une garantie d'efficacité de la mesure, partagée et donc appropriée par tous.

Les paramètres (poids, gabarits, plages horaires, performances environnementales, etc.) seront alors à valider tout comme le nouveau périmètre d'application des arrêtés. En l'état, suite aux ateliers, deux points semblent importants à intégrer à ce travail réglementaire :

- élargir les horaires durant lesquels les livraisons sont autorisées ;
- avantager les acteurs vertueux qui par exemple exploitent des véhicules propres (ils peuvent par exemple disposer d'une plage horaire de livraison étendue par rapport aux opérateurs utilisant des véhicules polluants) ;

Une fois les modalités définies, les arrêtés sont rédigés. Ils doivent spécifier les arrêtés qui deviennent caducs.

Bien qu'optionnelle, la mise en place d'un système d'information commun (aux différents services d'une commune et/ou aux différentes communes d'une intercommunalité), permettant la gestion des arrêtés peut s'avérer particulièrement utile.



Comment ?	
Description	Étape 4 : faire appliquer la réglementation La formation des agents de contrôle est un préalable pour faire appliquer la réglementation. Les thèmes suivants doivent être abordés : - enjeux du contrôle, - rappels juridiques, - moyens à disposition, - évolutions réglementaires souhaitables, - mise en perspective de leurs missions. En parallèle, les acteurs du transport de marchandises en ville (transporteurs, commerçants, artisans, ...) doivent être informés des nouvelles règles, de leur date d'entrée en vigueur et de leur périmètre d'application. Les fédérations, syndicats professionnels, chambres consulaires peuvent être des relais efficaces. L'instance de concertation proposée par ailleurs dans le plan d'actions est le lieu idéal pour servir d'amorce à cette information. Enfin, il s'agira de définir une stratégie de contrôle (régulier, peu fréquent mais très visible, par vagues), puis appliquer cette stratégie, notamment sur les lieux précédemment identifiés comme problématiques.
Ressource(s) existante(s)	- « <i>Guide technique et juridique pour les livraisons en ville</i> », GART, 2004 - « <i>Livraisons en centre-ville ; les pratiques réglementaires de 50 villes passées au crible</i> », CERTU, 2009 - « <i>La logistique urbaine, connaître et agir</i> », CEREMA, 2015 - « <i>La logistique urbaine, où en êtes-vous ?</i> », ASLOG, 2017
Estimations financières	L'estimation financière est délicate. Une formation pour environ 20 personnes coûtent approximativement 3 000 euros hors taxes. Le coût d'un disque de livraison fluctue entre 0,5 euros et 1,5 euros pièce. Des applicatifs téléchargeables sur smartphone peuvent être développés. Les dispositifs technologiques quant à eux peuvent coûter très cher (plus de 30 000 euros).      10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +



Quand ?

Prérequis et programmation

Cette action est prioritaire.

Indicateur(s) de suivi

- nombre de paramètres réglementaires en vigueur sur le territoire,
- par paramètre : nombre de seuils en vigueur,
- nombre d'infractions à la réglementation marchandises,
- degré de « satisfaction » des professionnels du transport de marchandises.





Quoi ?	
Présentation	L'offre désigne les places permettant aux véhicules de transport de marchandises de s'arrêter pour livrer/enlever ou de stationner pour une durée plus ou moins longue. La mesure porte d'une part sur la création d'aires et d'autre part sur les règles de leur aménagement, étant entendu qu'une aire non adaptée à son usage est inopérante. Les aires de livraison sont décrites par une instruction interministérielle (article 118-2 de l'arrêté du 24 novembre 1967, septième partie), qui en définit notamment les principes de signalisation. Pour les aspects non abordés par cette instruction interministérielle, les préconisations d'aménagement comme les principes de dimensionnement seront ceux du guide du CERTU.
Réalisations dans d'autres territoires	Le Grand Lyon a amorcé un large travail de mise aux normes de l'ensemble de son maillage en aires de livraison en 2010, d'une part pour transcrire les nouveaux principes réglementaires adoptés à ce moment-là, mais aussi d'autre part pour mettre aux normes l'ensemble des aires. Certaines aires de livraison à Paris sont ouvertes au stationnement résidentiel de nuit. Elles se distinguent des aires de livraison dites « sanctuarisées » par le marquage au sol (bordure pointillée pour les aires partagées, double ligne continue pour les aires sanctuarisées). A Nice ont été créées des « places partagées », qui fonctionnent en trois temps : livraisons de 6h à 13h, place minute de 13h à 20h, stationnement résidentiel la nuit de 20h à 6h.
Qui ?	
Pilote(s)	Communes de la Communauté Urbaine d'Arras
Partenaire(s) et contributeur(s)	CUA, les aménageurs de zones ou quelques acteurs privés.
Acteur(s) impacté(s)	Les transporteurs et les grossistes principalement mais aussi certains commerçants de la grande distribution.

Description

Étape 1 : détermination et localisation de la demande

La première étape consiste à déterminer et localiser la « demande ». Bien qu'une première estimation ait été proposée dans le cadre du diagnostic, il convient de préciser cette demande par un travail de recensement fin à l'échelle des tronçons de voirie. Il conviendra de réaliser un relevé des établissements implantés sur les tronçons de voirie et de leur affecter une estimation du nombre d'aires de livraison théoriquement nécessaire. Les ressources citées ci-après (Aménagement des aires de livraison - Guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement) détaillent les ratios et la procédure à déployer.

Étape 2 : audit de l'offre

La seconde étape vise à évaluer l'offre en se focalisant sur les espaces publics destinés à accueillir les véhicules du transport de marchandises : les aires de livraison.

Au-delà d'un simple relevé quantitatif, les aires de livraison doivent faire l'objet d'une description qualitative (longueur, largeur, caractéristiques de l'environnement) afin de juger de leur « exploitabilité », autrement dit leur respect des prescriptions du guide d'aménagement du CERTU.

Ce travail a été réalisé dans le cadre de la mission sur le centre-ville de d'Arras, et a été cartographié.

Étape 3 : analyse de la demande et de l'offre

La troisième étape vise à analyser les éléments ainsi produits :

- confronter l'offre et la demande. Il résulte de cela une identification des lieux où une action est utile et possible, lorsqu'une activité de livraison assez intense est couplée à un déficit en aires ;
 - analyser l'aménagement des aires existantes à la lumière des réglementations et des préconisations du guide du CERTU :
 - longueur minimum de 15 m,
 - largeur minimum de 2,5 m (possibilité d'empiéter sur le trottoir si la largeur de ce dernier reste supérieur ou égal à 1,5 m une fois l'aire implantée),
 - un positionnement sans entrave (pas de barrière sur le côté ou d'obstacle qui empêche l'utilisation d'un haillon, une proximité avec un abaissement de trottoir permettant l'utilisation d'un roll, d'un transpalette ou d'un diable) et permettant si possible de se garer sans effectuer de marche arrière.
- Sur le premier point, le diagnostic a mis en évidence des décalages offre / demande en plusieurs points du territoire.





Comment ?	
Description	En ce qui concerne le second, les aires sont majoritairement non conformes aux prescriptions existantes, notamment sur les questions de dimensions : la majorité des aires diagnostiquées n'a pas les dimensions suffisantes. Étape 4 : aménager une (ou des) aires de livraison La quatrième étape consiste à réaliser les aménagements nécessaires. Dans le cadre de la création ou de la reprise d'une aire de livraison, il est très important que les préconisations du guide du CERTU (cf. Ressources existantes) soient respectées. Étape 5 : partage de l'aire de livraison La performance de l'aire de livraison comme outil de logistique urbaine peut légitimement être questionnée. En effet, elle est dédiée à une activité qui est très circonscrite dans le temps : la majeure partie des livraisons et enlèvements de marchandises ont lieu en semaine, le matin, sur un créneau horaire de quelques heures. En dehors de ces temps, l'intensité des livraisons est bien moindre voire inexistante. Si le Code de la Route ne permet pas de réserver l'aire de livraison à une catégorie d'utilisateurs, il est toutefois possible d'encadrer l'usage qui en est fait dans le temps. La cinquième étape vise donc à définir cet usage. Plusieurs stratégies peuvent être envisagées : - un usage exclusivement dédié à l'accueil des opérations de chargement et déchargement de personnes et marchandises (usage classique des aires de livraison), - un usage diversifié dans le temps (aire de livraison sur un créneau spécifique puis place de stationnement payant ou gratuit sur un autre créneau). Le diagnostic a mis en évidence que la majorité des livraisons avait lieu entre 9h00 et 11h00. Toutefois, certains commerces reçoivent leurs marchandises tôt le matin. Nous préconisons qu'à minima les aires de livraison couvrent une période allant de 6h à 11h. Dans tous les cas, un arrêté municipal précisera la création, la localisation et les modalités d'usages des aires. Étape 6 : cartographier les aires de livraison Enfin, la diffusion d'un support cartographique (en ligne par exemple à travers la mise à disposition de données en « open data ») auprès des professionnels du transport (précisant les caractéristiques de l'offre de stationnement) peut s'avérer intéressante et faciliter/inciter l'usage des aires de livraison.



Comment ?

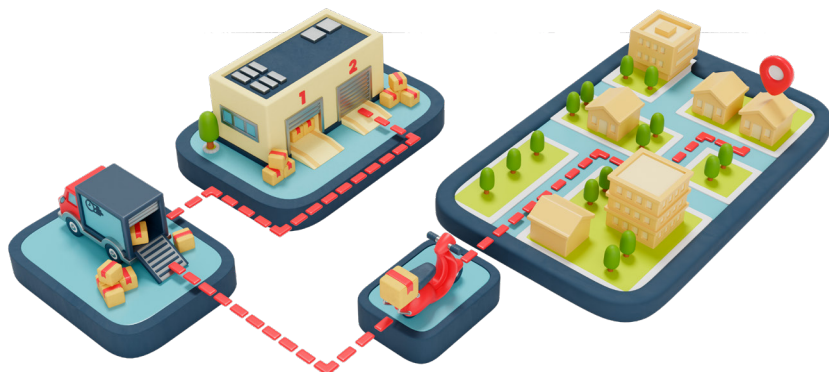
Ressource(s) existante(s)	- « <i>Aménagement des aires de livraison - Guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement</i> », CERTU, 2009
Estimations financières	Les coûts relatifs aux aménagements et travaux ne sont pas intégrés ici. Il s'agit uniquement du budget étude.  10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et + La reprise d'une aire de livraison s'élève à environ 1 000 euros Hors Taxes (coût estimé par une collectivité ayant réalisé ce travail, sans reprise lourde sur la voirie ou les trottoirs).

Quand ?

Prérequis et programmation	Un travail de reprise de la réglementation est un prérequis.
----------------------------	--

Indicateur(s) de suivi

- Nombre d'aires de livraison
- Part des aires de livraisons conformes aux préconisations du guide d'aménagement
- Taux de rotation par aires de livraison (à mesurer par enquête ponctuelle)
- Nombre d'arrêts de véhicules pour livraison ou enlèvement de marchandises en double-file (à mesurer par enquête ponctuelle, avec traitement isolé entre secteurs dotés d'une aire de livraison conforme, secteurs dotés d'aires de livraison non conformes, et secteurs dépourvus d'aires de livraison)







AXE 4 : MIEUX ACCUEILLIR LES LIVRAISONS ET LES VÉHICULES QUI OPÈRENT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Fiche 5 - Créer des points d'accueil véhicules

Créer des points d'accueil véhicules	
Orientation	Opérationnelle
Echelle des enjeux	Locale
Pourquoi ?	
Objectif(s)	La mise en place de points d'accueil des véhicules (PAV) a pour finalité de construire une nouvelle configuration fondée sur le bilan temps en partant du principe qu'il vaut mieux dans certaines zones s'arrêter non pas à proximité immédiate du point à desservir, mais en un autre endroit : - soit pour transférer les marchandises vers des véhicules plus appropriés, - soit pour aller délivrer les marchandises à pieds (éventuellement en utilisant un moyen de manutention, diable ou transpalette par exemple), vers plusieurs destinataires différents éventuellement. Il s'agit en d'autres termes d'offrir aux livreurs une alternative à leur pratique habituelle de livraisons avec un trajet motorisé entre deux points à desservir. Il faut noter qu'un tel aménagement offre une solution de livraison pour des secteurs urbains très contraints, ne pouvant être dotés d'aires, ou ne pouvant plus généralement accueillir les livraisons dans de bonnes conditions.
Impacts sur les problématiques du territoire	L'aménagement de Points d'Accueil Véhicules a pour objet la résolution de problématiques très locales liées à la voirie et aux arrêts des véhicules.
Où ?	
Échelle spatiale	Les PAV s'envisagent à une échelle extrêmement locale. Il s'agit de l'échelle du quartier, voire même de la rue.



Quoi ?	
Présentation	Le point d'accueil véhicules entre dans la catégorie des espaces logistiques urbains. Il s'agit d'un site, accessible depuis la rue, délimité physiquement dont l'usage peut être réservé à différentes catégories d'utilisateurs selon la période de la journée (pour les livraisons de marchandises le matin par exemple et le stationnement des véhicules particuliers le reste de la journée). Cet espace permet l'accueil simultanément plusieurs véhicules (3 à 6 selon leur surface) qui s'y arrêtent le temps que les chauffeurs effectuent leurs livraisons à pieds généralement. Il peut être aménagé sur des espaces de stationnement par exemple, ou des délaissés de voirie. Etant donné que l'espace a vocation à accueillir des véhicules de livraison, éventuellement lourds, il faut que le site soit bitumé. Dans les règles d'aménagement de l'espace, pour que celui-ci soit utilisé, il convient de respecter un principe de réalité : son usage ne doit pas être pénalisant pour le livreur. En particulier, il ne doit pas être trop éloigné des zones qu'il est supposé desservir, et leur accessibilité routière doit être bonne (pas ou peu de manoeuvres à réaliser par exemple).
Réalisations dans d'autres territoires	Les PAV sont souvent mis en place à titre provisoire, dans le cas de travaux interdisant l'accès à une ou plusieurs rues par exemple. Ça a été le cas à Paris à proximité de la rue de Rennes pendant des travaux de réaménagement, à Angers ou Bordeaux pendant des travaux de création de lignes de tram. A Bordeaux, une nouvelle expérimentation a été réitérée rue Fondaudège.
Qui ?	
Pilote(s)	Commune
Partenaire(s) et contributeur(s)	CUA, les chambres consulaires (CCI, CMA), les fédérations de transporteurs et les transporteurs et grossistes directement
Acteur(s) impacté(s)	Les transporteurs, les grossistes et dans une moindre mesure les petits commerçants.



Comment ?

Description

Étape 1 : identification d'un site

Il s'agit tout d'abord d'identifier un site permettant d'accueillir cet aménagement.

En premier lieu, ce site doit être accessible par les véhicules de livraison (l'accès doit être relativement aisé). Il peut par exemple se localiser dans une aire piétonne accessible aux véhicules roulant au pas.

Ensuite, le site doit permettre l'accueil de suffisamment de véhicules en même temps. La surface à mobiliser pour un véhicule est d'une cinquantaine de m² (un véhicule fait une dizaine de mètres de long par 2,5 mètres de large, auxquels il faut ajouter des surface de circulation pour les livreurs, et de l'espace pour décharger le véhicule).

Enfin, le site doit être positionné à proximité d'une zone à forte intensité logistique (où il y a beaucoup de livraisons). Ce type d'aménagement permet de rayonner sur 100 à 150 mètres, son périmètre d'influence dépendra de la difficulté à livrer les commerces alentours, et donc de l'attractivité que représente la mise à disposition d'une solution alternative.

Étape 2 : communication

Ensuite, il convient d'informer les utilisateurs potentiels (transporteurs, grossistes, commerçants) et les riverains de la mise en place de cet espace, des objectifs recherchés à travers cette action et du mode de fonctionnement. Sur le terrain, un jalonnement temporaire permettra aux utilisateurs potentiels d'identifier le site et d'y accéder.

Étape 3 : test et retour d'expérience

Enfin, il convient de réaliser une opération test sur une période donnée (semaine, mois) afin de mesurer l'impact du dispositif (évaluation ex-ante).

Si le test donne satisfaction, tant pour les livreurs que pour la collectivité, alors le site pourra être maintenu et officialisé, à travers la mise en place de signalisation et la pérennisation des jalonnements, mais aussi éventuellement par une réglementation restrictive sur le tronçon nouvellement desservi.



Comment ?	
Ressource(s) existante(s)	- « <i>Les espaces logistiques urbains</i> », Daniel BOUDOUIN (Jonction), La documentation française, 2006
Estimations financières	En fonction de la configuration de cet espace (et des choix techniques retenus), le coût peut varier sensiblement. Il faut ainsi compter entre 30 000 et 60 000 euros par an.      10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +
Quand ?	
Prérequis et programmation	Cette action ne peut intervenir qu'après une reprise et une harmonisation de la réglementation.
Indicateur(s) de suivi	
- Nombre d'arrêts de véhicules pour livraison ou enlèvement de marchandises sur le secteur desservi, et via le PAV (à mesurer par enquête ponctuelle) - Nombre de livraisons et d'enlèvements de marchandises réalisés auprès des établissements avec arrêt sur le PAV (à mesurer par enquête ponctuelle)	



AXE 4 : MIEUX ACCUEILLIR LES LIVRAISONS ET LES VÉHICULES QUI OPÈRENT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Fiche 6 - Encadrer le maillage des points d'accueil marchandises

Encadrer le maillage des points d'accueil marchandises	
Orientation	Opérationnelle
Echelle des enjeux	Locale
Pourquoi ?	
Objectif(s)	Les nouvelles technologies permettent désormais le déploiement et l'exploitation de consignes automatiques. Ces équipements permettent une optimisation des livraisons. En effet, grâce à elles, le livreur et le destinataire (ou le remettant) n'ont plus obligatoirement à se rencontrer. Il en résulte un allègement des contraintes pour les transporteurs qui peuvent accéder aux centres villes à des horaires moins contraints (en dehors des heures de pointe) ce qui réduit la congestion. Il est donc question d'encourager, pour les activités qui le souhaitent/le peuvent, le déploiement de ce type d'outils.
Impacts sur les problématiques du territoire	L'impact de ce type d'aménagements peut être fort. Il permet d'envisager des livraisons à des horaires où l'encombrement de la voirie est moins important et garantit une remise du fret (là où les livraisons à domicile ne le permettent pas toujours).
Où ?	
Échelle spatiale	Les PAM s'envisagent à une échelle extrêmement locale. Il s'agit de l'échelle du quartier, de la rue voire même du site.



Quoi ?	
Présentation	Les consignes automatiques sont des interfaces qui se substituent au destinataire (ou à l'expéditeur). Il est ainsi possible d'éviter les « derniers hectomètres » par un découplage spatial (transfert du point d'arrivée ou de départ de l'envoi) et temporel (apport ou récupération à une heure en accord avec les intérêts des deux parties). L'acte de livraison/réception s'effectue de manière plus flexible et désynchronisée. Ces outils sont généralement mis en oeuvre par le secteur privé qui a développé ces dernières années plusieurs réseaux associant expéditeurs, transporteurs et commerçants ; ces derniers faisant office de relais avec le client final. La collectivité peut toutefois décider de mettre son foncier (domaine public) à disposition (moyennant une rétribution) pour déployer ce type d'outils.
Réalisations dans d'autres territoires	De nombreux territoires voient se déployer des réseaux de consignes sous l'égide d'opérateurs du e-commerce et/ou de la logistique.
Qui ?	
Pilote(s)	Communes
Partenaire(s) et contributeur(s)	CUA, les chambres consulaires (CCI, CMA), ADEME, SNCF Immobilier, ...
Acteur(s) impacté(s)	Les transporteurs et éventuellement les commerçants en cas de volonté de développer le e-commerce local (via une plateforme en ligne).
Comment ?	
Description	Étape 1 En premier lieu, la collectivité doit définir une cartographie des espaces publics sur lesquels il est pertinent de déployer de telles solutions logistiques. Cette cartographie doit tenir compte de : - la chalandise de la zone (idéalement les lieux de rabattement doivent être privilégiés) ; - l'appétence commerciale pour une telle solution (que ce soit côté commerçants, qui peuvent y voir ou non un vecteur de croissance ou de concurrence, ou côté consommateurs) ; - l'accessibilité à la zone d'implantation de la consigne (un véhicule utilitaire léger doit pouvoir y accéder, tout du moins à certains créneaux horaires) - la gêne pouvant résulter de l'exploitation de la consigne par les consommateurs (notamment en termes de trafic induit et de stationnement gênant). A noter que ce type d'outil est idéalement positionné sur les parkings VP, ou à l'intérieur des zones piétonnes.



Comment ?

Description	Étape 2 En second lieu, une étude d'opportunité et de faisabilité technique doit être réalisée par l'opérateur qui souhaite implanter une consigne sur le domaine public. Cette étude doit comprendre a minima : - la définition des surfaces et des localisations adaptées ; - l'identification des espaces fonciers nécessaires à l'installation des consignes automatiques. Il convient de privilégier les recherches sur les bâtiments publics, les surfaces commerciales vacantes, les parkings en ouvrage, parkings relais et les arrêts importants de transport en commun (par ex. gare SNCF et gare routière) ; - la concertation auprès des professionnels susceptibles d'utiliser ces équipements. - une évaluation des gênes susceptibles de découler de l'exploitation de la consigne (stationnement en double-file, hausse de la circulation). Étape 3 Enfin, il est question de croiser la cartographie produite à l'étape 1 avec l'étude d'opportunité proposée à l'étape 2 et de constater ou non la bonne adéquation des résultats.
Ressource(s) existante(s)	- « <i>Les espaces logistiques urbains</i> », Daniel BOUDOUIN (Jonction), La documentation française, 2006
Estimations financières	Le coût porte principalement sur l'étape 1 et avoisine les 10 000 euros mais peut monter à 20 000 euros si une estimation des flux est nécessaire par exemple (flux piétons ou VP, à estimer) ou des échanges avec les commerçants.  10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +

Quand ?

Prérequis et programmation	Sans objet
Indicateur(s) de suivi	
Plusieurs indicateurs doivent être suivis : - Nombre de consignes automatiques mises en place - Bilan de l'exploitation des consignes (volume de marchandises qui y transite) - Nombre de prestataires de transport qui adhèrent au système - Nombre d'utilisateurs (compte propre) qui réceptionnent/expédient leurs marchandises par le biais des consignes	



AXE 4 : MIEUX ACCUEILLIR LES LIVRAISONS ET LES VÉHICULES QUI OPÈRENT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Fiche 7 - Développer une offre de stationnement poids lourds

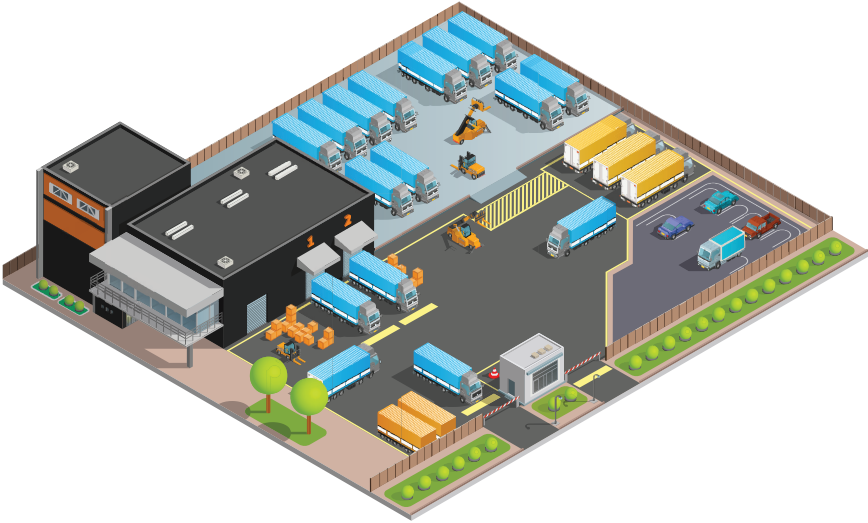
Développer une offre de stationnement poids lourds	
Orientation	Opérationnelle
Echelle des enjeux	Territoire
Pourquoi ?	
Objectif(s)	Le transport de marchandises n'est pas monobloc. Il est constitué d'une multitude d'opérateurs intervenant sur des périmètres distincts, certains locaux et d'autres étrangers. De la sorte, une partie des flux générés sur le territoire de la CUA n'y trouve pas ses origines et/ou ses destinations. Il s'agit de flux de transit ou en attente (contraintes réglementaires par exemple) qui doivent cependant être correctement accueillis sous peine de générer des désagréments.
Impacts sur les problématiques du territoire	L'aménagement d'aires de stationnement dédiées aux poids lourds a pour objet la résolution de problématiques très locales liées à l'encombrement de la voirie d'une part mais aussi à la sécurité des marchandises et au confort des chauffeurs d'autres parts.
Où ?	
Échelle spatiale	Les zones périphériques (zones d'activités, grandes surfaces commerciales, etc.) sont les espaces les plus propices à l'accueil des poids lourds dans la mesure où le réseau viaire est généralement calibré pour les recevoir.



Quoi ?	
Présentation	Une aire de stationnement poids lourds est un espace clôt permettant l'accueil et le stationnement (pour une durée n'excédant généralement pas 24 heures) de véhicules de gros gabarit. Ces aires proposent généralement divers services pour les chauffeurs (sanitaires, restauration, surveillance, etc.) les rendant de la sorte attractifs. Le stationnement y est généralement payant mais ce n'est pas obligatoire.
Réalisations dans d'autres territoires	La Métropole du Grand Lyon a amorcé une réflexion dans les années 2000 – 2010 sur un maillage en aires de stationnement poids lourds.
Qui ?	
Pilote(s)	Communes de la Communauté Urbaine d'Arras
Partenaire(s) et contributeur(s)	CUA, les aménageurs de zones ou quelques acteurs privés
Acteur(s) impacté(s)	Les transporteurs
Comment ?	
Description	Étape 1 : détermination et localisation de la demande La première étape consiste à déterminer et localiser la « demande ». Un recensement de terrain est à réaliser. Il peut s'appuyer sur un retour de terrain émanant des communes qui « subissent » du stationnement illicite/génant. Étape 2 : audit de l'offre La seconde étape vise à évaluer l'offre en se focalisant sur les espaces pouvant accueillir des véhicules de gros gabarit. Les surfaces, les accès seront pris en compte. Étape 3 : analyse de la demande et de l'offre La troisième étape consiste à analyser les éléments ainsi produits et vise à confronter l'offre et la demande. Il résulte de cela une identification des lieux où une action est utile et possible. Étape 4 : aménager une (ou des) aires de stationnement La quatrième étape consiste à réaliser les aménagements nécessaires tel le clôturage de l'aire, la réalisation de parking, de sanitaires, etc. Étape 5 : jalonner les aires La cinquième étape consiste à indiquer sur les principaux axes de circulation l'existence de ces aires et d'en préciser par un jalonnement l'accès.



Comment ?	
Ressource(s) existante(s)	Sans objet
Estimations financières	L'estimation financière de cette action ne peut être proposée car elle peut renvoyer à des modalités très différentes suivant les projets.
Quand ?	
Prérequis et programmation	Sans objet
Indicateur(s) de suivi	
- Nombre d'aires de stationnement poids lourds - Nombre de véhicules stationnant sur ces aires - Nombre de véhicules ne stationnant pas sur ces aires	



ANNEXES





AXE 5 : PERMETTRE LE DÉPLOIEMENT DE VÉHICULES PLUS PROPRES

Fiche 8 - Veiller au développement d'un maillage de stations multi-énergies

Veiller au développement d'un maillage de stations multi-énergies	
Orientation	Opérationnelle
Echelle des enjeux	Territoire
Pourquoi ?	
Objectif(s)	Le transport de marchandises contribue fortement aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Des politiques locales sont en cours de déploiement et visent à limiter ces externalités. C'est notamment le cas des ZFE-m qui ambitionnent de limiter les pollutions locales et qui parfois ciblent le transport de fret. Ainsi, le déploiement des ZFE-M doit s'accompagner de mesures permettant aux opérateurs de faire évoluer leur parc de véhicules. Parmi ces mesures, la collectivité peut veiller à la bonne couverture de stations d'avitaillement sur son territoire en regard de l'évolution de la demande.
Impacts sur les problématiques du territoire	L'impact de ce type de solution dépend de sa nature. Il peut être fort comme faible, toucher un grand nombre d'acteurs ou bien ne s'adresser qu'à des « cibles » bien spécifiques.
Où ?	
Échelle spatiale	L'échelle spatiale de mise en oeuvre de cette action est l'ensemble du territoire de la CUA (voire même au-delà).



Quoi ?	
Présentation	La généralisation des ZFE agit comme un signal auprès du grand public mais également auprès du monde professionnel. Cette généralisation participe d'une démarche non seulement d'assainissement du parc par le renouvellement, mais aussi de transition énergétique sur les territoires qui les déploient. S'il est attendu des acteurs privés le respect des prescriptions imposées par les ZFE, il est également attendu une montée en puissance des énergies alternatives au gazole. Or sur ce point, une question se révèle particulièrement cruciale : celle du réseau de stations de recharge. C'est pourquoi caractériser avec précision le besoin en réseau d'infrastructures de recharge, et créer les conditions de son déploiement à court terme, sont une exigence pour servir de support à la transition énergétique.
Réalisations dans d'autres territoires	Plusieurs territoires s'impliquent dans la production de schémas directeurs des infrastructures de rechargement. C'est notamment le cas des Métropole de Bordeaux ou d'Aix Marseille Provence.
Qui ?	
Pilote(s)	CUA
Partenaire(s) et contributeur(s)	Les transporteurs, logisticiens, les grossistes, les énergéticiens
Acteur(s) impacté(s)	L'ensemble des intervenants du transport de marchandises en ville.
Comment ?	
Description	Étape 1 : quantifier la demande énergétique La première étape consiste à définir les besoins selon les sources d'énergie. Cette réflexion doit s'insérer dans un cadre prospectif intégrant l'évolution du marché en termes de technologies, mais aussi en termes de disponibilité et d'acceptabilité (coût des énergies alternatives et des véhicules). Étape 2 : localiser l'offre actuelle et la demande énergétique La seconde étape vise quant à elle à localiser d'une part l'offre actuelle en stations d'avitaillement en énergies décarbonées et d'autre part la demande énergétique (la localisation des opérateurs qui émettent/émettront le besoin en énergies alternatives). Il est à ce titre pertinent de se focaliser sur les périmètres à forte densité logistique (telles les zones d'activités).



Comment ?	
Description	Étape 3 : confronter l'offre énergétique et définir le schéma Enfin, la dernière étape consiste à rapprocher les résultats des deux étapes précédentes et ainsi à proposer un schéma directeur des infrastructures d'avitaillement en ciblant les secteurs où la demande est/sera forte et en dimensionnant les besoins en fonction de cette dernière.
Ressource(s) existante(s)	Sans objet
Estimations financières	Le coût d'un schéma directeur des infrastructures fluctue entre 60 000 et 90 000 euros en fonction du degré de précision attendu.  10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +
Quand ?	
Prérequis et programmation	Sans objet
Indicateur(s) de suivi	
- Nombre de stations énergies - Nombre de véhicules s'y avitaillant - Volume/quantité d'énergie distribuée	



AXE 5 : PERMETTRE LE DÉPLOIEMENT DE VÉHICULES PLUS PROPRES

Fiche 9 - Favoriser le développement des hubs urbains pour la cyclo-logistique

Favoriser le développement des hubs urbains pour la cyclo-logistique	
Orientation	Opérationnelle
Echelle des enjeux	Territoire
Pourquoi ?	
Objectif(s)	Plusieurs mécanismes socio-économiques (étalement urbain, coût du foncier en centre-ville...) ont conduit les transporteurs et logisticiens à s'implanter en périphérie des centres-villes. Il en résulte une perte d'efficacité pour les transporteurs qui ont en charge la distribution des marchandises en ville. D'une part, les véhicules utilitaires venant de la périphérie sont pris dans la congestion (et y contribuent), allongeant les durées des tournées. D'autre part, les distances moyennes des « marches d'approche » (trajet séparant la base du transporteur et la zone de distribution) en sont allongées, ce qui pèse sur la consommation énergétique, et n'est pas propice aux véhicules « propres » (à plus faible rayon d'action). Enfin, une fois les marchandises en centre-ville, il arrive qu'elles ne soient pas distribuées (car le destinataire n'est pas présent) et doivent donc être réacheminées ultérieurement par le transporteur. L'arrivée massive des marchandises en centre-ville et leur gestion à proximité des zones de distribution est donc une piste d'optimisation importante à laquelle des hubs urbains peuvent répondre.
Impacts sur les problématiques du territoire	L'impact de ce type de solution porte principalement sur l'efficacité des trajets des véhicules transportant des marchandises. En effet, ce type de dispositif, par la massification amont des flux qu'il permet, réduit les distances parcourues par les véhicules.
Où ?	
Échelle spatiale	L'échelle spatiale de mise en oeuvre de cette action est locale et vise plutôt la zone dense de la CUA (le centre-ville d'Arras).



Quoi ?	
Présentation	Un hub urbain correspond à un lieu sur lequel peut être opéré une action de groupage-dégroupage des marchandises. Il s'agit en effet d'un site sur lequel arrivent de façon massifiée les marchandises (généralement au moyen d'un véhicule de gros gabarit) et à partir duquel ces dernières sont réparties en tournées avant d'être distribuées par des véhicules de plus petit gabarit et dans la mesure du possible décarbonés.
Réalisations dans d'autres territoires	Ce type d'outil logistique se déploie de plus en plus dans les grandes villes françaises (Paris, Lyon, Bordeaux, Lille, etc.). Il constitue un maillon essentiel au déploiement de la cyclo-logistique car permet à ces véhicules à faible rayon d'action de se déployer dans les zones denses.
Qui ?	
Pilote(s)	Les transporteurs, logisticiens
Partenaire(s) et contributeur(s)	CUA, Chambres consulaires
Acteur(s) impacté(s)	L'ensemble des intervenants du transport de marchandises en ville.
Comment ?	
Description	Étape 1 : définir les objectifs du hub La première étape vise à définir les objectifs auxquels doit répondre le hub (mieux livrer, favoriser la cyclo-logistique, accompagner un service commercial telle une market place, etc.). De là, en fonction des couvertures spatiale et fonctionnelle définies, le hub peut être caractérisé et une recherche de sites compatibles peut être lancée. Le travail de la collectivité vise ici surtout à identifier des sites potentiels (en conformité avec les documents d'urbanisme) dans son patrimoine, celui de ses partenaires etc. Étape 2 : étude de faisabilité La deuxième étape est consacrée à la réalisation d'une étude de faisabilité devant prendre en compte la définition : - d'un ou de plusieurs sites pertinents ; - d'hypothèses économiques (sur le marché potentiel, les différents coûts afférents à la mise en oeuvre et à l'exploitation d'un hub...). Il est indispensable d'être extrêmement vigilant au bon déroulé de ce point, plusieurs expérimentations d'Espaces Logistiques Urbains ayant échoué en raison d'un modèle économique mal défini ou trop fragile ; - d'exploitants intéressés, voire de chargeurs intéressés (il est très important d'associer dès le début des acteurs professionnels au montage du projet) ; - de mesures d'accompagnement nécessaires ou souhaitables



Comment ?	
Description	Etape 3 : définir des mesures d'accompagnement La mise en oeuvre d'un hub peut/doit être accompagnée de mesures réglementaires allant par exemple de l'encadrement du loyer du/des sites retenu(s) à la refonte des arrêtés de circulation et de stationnement. C'est là aussi un moyen que peut saisir la collectivité pour favoriser le déploiement de ce type d'outil logistique. Etape 4 : évaluer le hub et son efficacité La quatrième étape, a pour but de suivre et d'évaluer les résultats de l'exploitation du hub, une fois ce dernier opérationnel et éventuellement de modifier certains paramètres si le besoin s'en fait sentir.
Ressource(s) existante(s)	-« <i>Les espaces logistiques urbains</i> », Daniel BOUDOUIN (Jonction), La documentation française, 2006
Estimations financières	L'estimation financière de cette action ne peut être proposée car elle peut renvoyer à des modalités très différentes suivant les projets.
Quand ?	
Prérequis et programmation	Un travail de reprise de la réglementation est un prérequis. Il est également préférable que cette action soit mise en oeuvre dans le cadre d'une démarche d'échange entre sphères publique et privée.
Indicateur(s) de suivi	
- Bilan économique du hub - Nombre de clients touchés - Distances parcourues vers/depuis le hub - Emissions atmosphériques et gaz à effet de serre rejetées vers/depuis le hub	



ANNEXES



InTerLUD+, programme porté par

En partenariat avec

