

# PLAN D' ACTIONS



# LIVRAISONS

**Pôle Reims Métropole**



**GRAND  
REIMS**

COMMUNAUTÉ URBAINE

PLAN D' ACTIONS LIVRAISONS |  
PÔLE REIMS MÉTROPOLÉ - 2020-2030

# TABLE DES MATIÈRES

<b>01. POURQUOI UN PLAN D’ACTIONS LIVRAISONS SUR LE TERRITOIRE DU GRAND REIMS ?.....</b>	<b>4</b>
<b>02. CONTEXTE ET ENJEUX.....</b>	<b>7</b>
▶ <b>La mobilité des marchandises sur le territoire du Grand Reims .....</b>	<b>8</b>
• Un dynamisme commercial générateur de mouvements marchandises .....	8
• Une réflexion à mener sur les pratiques de livraison pour diminuer les émissions polluantes .....	8
• Un positionnement géographique et des infrastructures dont il faut tirer parti pour améliorer les pratiques de mobilité.....	11
• Des ambitions métropolitaines pour préserver l’environnement et la santé publique .....	11
▶ <b>Les principaux objectifs du Plan d’Actions Livraisons.....</b>	<b>12</b>
<b>03. LA DÉMARCHE ENGAGÉE PAR LA COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND REIMS .....</b>	<b>13</b>
▶ <b>Méthode .....</b>	<b>14</b>
▶ <b>Planning .....</b>	<b>15</b>
▶ <b>Gouvernance.....</b>	<b>15</b>
▶ <b>Acteurs associés.....</b>	<b>16</b>
<b>04. LE PLAN D’ACTIONS LIVRAISONS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND REIMS .....</b>	<b>17</b>
▶ <b>AXE 1 : Améliorer les conditions de distribution du territoire .....</b>	<b>19</b>
• Action 1 – Intégrer la logistique urbaine dans les documents de planification .....	20
• Action 2 – Intégrer les besoins logistiques dans les projets d’aménagement .....	22

**► AXE 2 : Encadrer l'utilisation de l'espace public pour les professionnels..... 24**

- Action 3 – Réaliser un schéma directeur des aires de livraison.....25
- Action 4 – Initier la digitalisation du fonctionnement des aires de livraisons.....28
- Action 5 – Améliorer le contrôle des aires de livraisons .....31
- Action 6 – Adapter les horaires de livraison au fonctionnement de la ville .....33
- Action 7 – Mettre en œuvre des solutions pour simplifier le stationnement pour les artisans.....36

**► AXE 3 : Accompagner la transition énergétique et la réduction des émissions de polluants locaux..... 39**

- Action 8 – Mettre en place une réglementation incitative pour les véhicules les moins polluants.....40
- Action 9 – Formaliser et déployer un schéma directeur de stations d'avitaillement et de recharge .....42

**► AXE 4 : Promouvoir une logistique urbaine au service de ses utilisateurs..... 45**

- Action 10 – Donner accès à des services logistiques dans les centres bourgs .....46
- Action 11 – Implanter des consignes à colis dans des lieux de fréquentation des voyageurs.....48

**► AXE 5 : Consolider et faire vivre le Plan d'Actions Livraisons ..... 51**

- Action 12 – Création et vie d'une instance officielle « mobilité des marchandises » sur le territoire de la Communauté Urbaine du Grand Reims..... 52

**05. ANNEXES.....54**

**► Annexe 1 : Glossaire..... 55**

# 01.

## POURQUOI UN PLAN D'ACTION LIVRAISONS SUR LE TERRITOIRE DU GRAND REIMS ?

# POURQUOI UN PLAN D' ACTIONS LIVRAISONS SUR LE TERRITOIRE DU GRAND REIMS ?



La mobilité des marchandises mais aussi celle des professionnels fait partie intégrante d'une politique de mobilité d'un territoire au service de sa performance environnementale, économique ou encore servicielle. C'est d'ailleurs en ce sens que le Grand Reims a abordé cette thématique en intégrant dans son PDU un volet consacré au transport de marchandises avec comme action phare l'élaboration d'une feuille de route sur le sujet.

C'est la mise en œuvre de cette action au cours de l'année 2019 qui a permis l'élaboration du présent Plan d'Actions Livraisons, fruit du travail et des propositions de l'ensemble des acteurs du transport de marchandises sur le territoire du Grand Reims.

La mobilité des marchandises a longtemps été traitée comme un sujet réglementaire ou fonctionnel mais non comme un élément dimensionnant au sein d'une stratégie de mobilité au sens large.

Pourtant, son interaction avec le trafic routier, le stationnement et le bon fonctionnement des commerces est forte. **La mobilité des marchandises constitue aujourd'hui un levier fort de performance d'un territoire**, tant d'un point de vue économique qu'environnemental mais aussi serviciel.

C'est cette conviction qui a animé le Grand Reims dans sa démarche d'élaboration d'un Plan d'Action Livraisons sur son territoire. Document à visée concrète et rapidement opérationnelle, cette feuille de route vise notamment à :



- ▶ **Formaliser des actions opérationnelles à court-terme sur le périmètre du pôle de proximité de Reims Métropole ainsi que sur le centre-ville rémois et ses principales artères commerçantes**



- ▶ **Assurer et renforcer le dynamisme économique des centres-villes**



- ▶ **Minimiser les conflits d'usage sur l'espace public**



- ▶ **Réduire l'impact environnemental des opérations d'approvisionnement en centre-ville**

**Construite de manière collaborative avec l'ensemble des professionnels** de la mobilité des marchandises sur le territoire, ce Plan d'Actions Livraisons ne part pas d'une page blanche avec la réalisation en 2015 d'un **diagnostic marchandises** piloté par la DREAL Grand Est dans le cadre du Plan de protection de l'Atmosphère.

Cette feuille de route a été conçue comme un outil pour et par la profession. S'il ne prétend pas être exhaustif, il adresse néanmoins des thématiques centrales et identifiées comme des leviers forts pour améliorer à court terme le fonctionnement des opérations de distribution sur le territoire. Composé de 11 actions, il constitue une première étape fonctionnelle et doit permettre au Grand Reims de se doter progressivement des outils pour faire face aux enjeux nouveaux qui challengent le cadre traditionnel d'exercice de la livraison urbaine.

# 02.

## CONTEXTE ET ENJEUX

---

## La mobilité des marchandises sur le territoire du Grand Reims

### UN DYNAMISME COMMERCIAL GÉNÉRATEUR DE MOUVEMENTS MARCHANDISES



MOUVEMENTS  
MARCHANDISES DANS  
LA VILLE-CENTRE :

**15 300  
PAR JOUR**

Reims fait figure d'exemple parmi les grandes villes moyennes de France pour son dynamisme économique. Elle présente un taux de vacance commerciale inférieur à 8% (données Procos 2017), quand la moyenne nationale est à 12% pour les villes de taille similaire. La ville et sa périphérie directe représentent le plus important équipement commercial de la région. Ceci implique une forte génération de mouvements marchandises, principalement concentrés dans la ville-centre : **15 300 par jour, soit 74% des mouvements marchandises de la métropole, et 12 fois plus que la deuxième commune la plus génératrice (Cormontreuil)<sup>1</sup>.**

### UNE RÉFLEXION À MENER SUR LES PRATIQUES DE LIVRAISON POUR DIMINUER LES ÉMISSIONS POLLUANTES



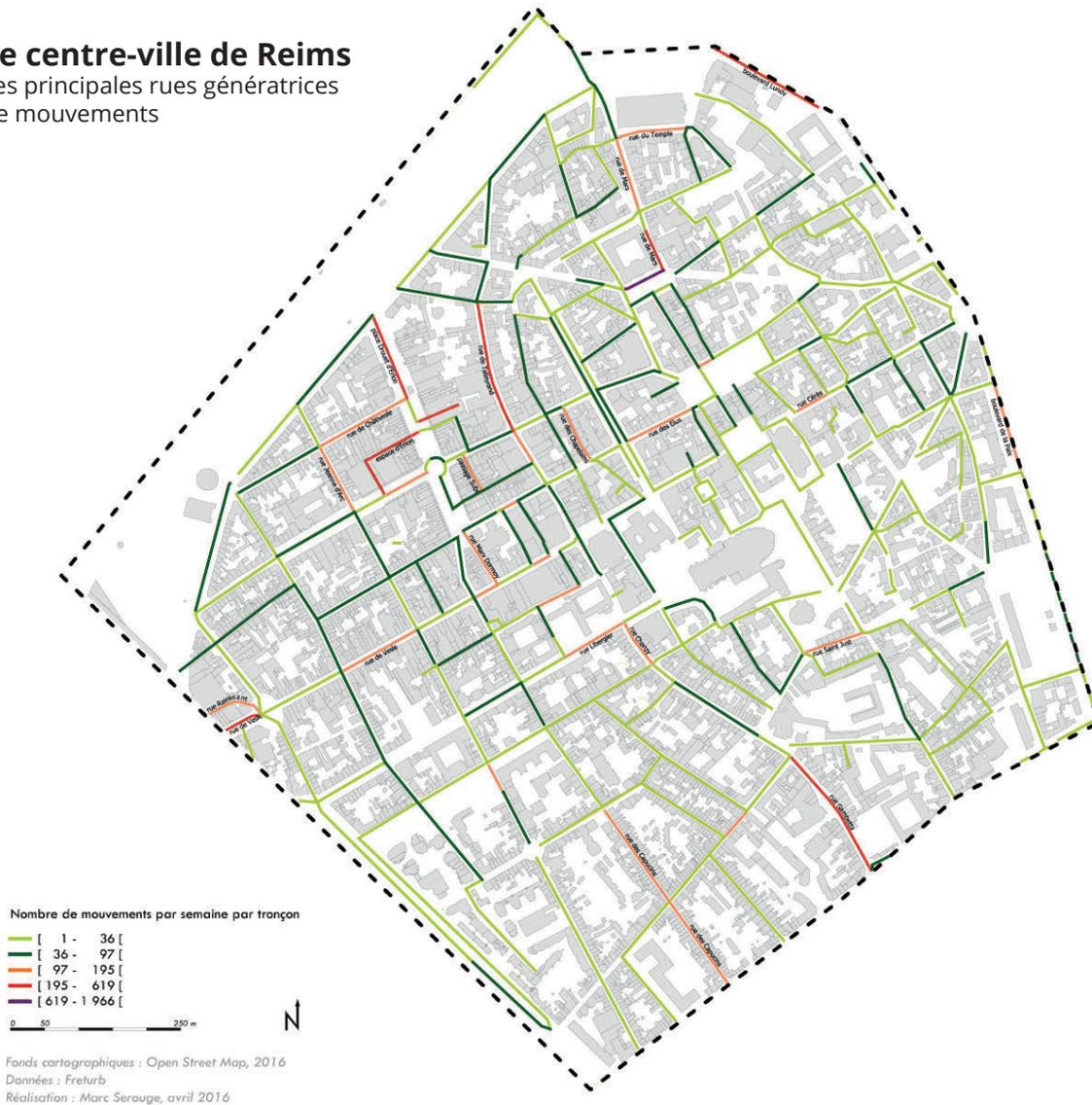
FLUX DE  
MARCHANDISES :

**. HYPERCENTRE  
. ZONES D'ACTIVITÉS  
. ZONES INDUSTRIELLES**

**Les flux de marchandises sont structurés autour de zones spécifiques que sont l'hypercentre, les zones d'activités et zones industrielles** présentes sur le territoire rémois. Certaines rues du centre-ville sont particulièrement génératrices de mouvements, et parfois peu adaptées à l'utilisation de véhicules encombrants, ce qui génère des conflits d'usage. On peut également noter une importante utilisation de véhicules utilitaires légers (VUL) dans l'hypercentre de Reims (64% des mouvements sont réalisés en véhicule de moins de 3,5T).

<sup>1</sup> Source : données Freturb - avril 2016

**Le centre-ville de Reims**  
Les principales rues génératrices de mouvements



**MOUVEMENTS :**

**34%**  
EN VUL

**56%**  
EN PORTEURS

**10%**  
EN ARTICULÉS

De manière générale à l'échelle de l'agglomération la distribution s'appuie beaucoup sur de **petits véhicules** (34% des mouvements réalisés en VUL, 56% en porteurs, 10% en articulés).

**Une majorité (60%) d'opérations de livraison/enlèvement** sont réalisées en compte propre destinataire ou expéditeur, c'est-à-dire respectivement par les commerçants ou les fournisseurs des commerces eux-mêmes.

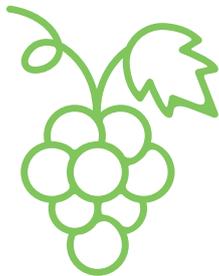
Par ailleurs 30% des mouvements réalisés sur le périmètre du pôle de proximité Reims Métropole le sont en trace directe (hors du cadre d'une tournée – le plus souvent en compte propre), multipliant ainsi le nombre de véhicules en circulation et ayant un impact sur les émissions de GES et de polluants locaux.

**UN POSITIONNEMENT GÉOGRAPHIQUE ET DES INFRASTRUCTURES DONT IL FAUT TIRER PARTI POUR AMÉLIORER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ**

**ACTIVITÉ TOURNÉE VERS L'AGRICULTURE**

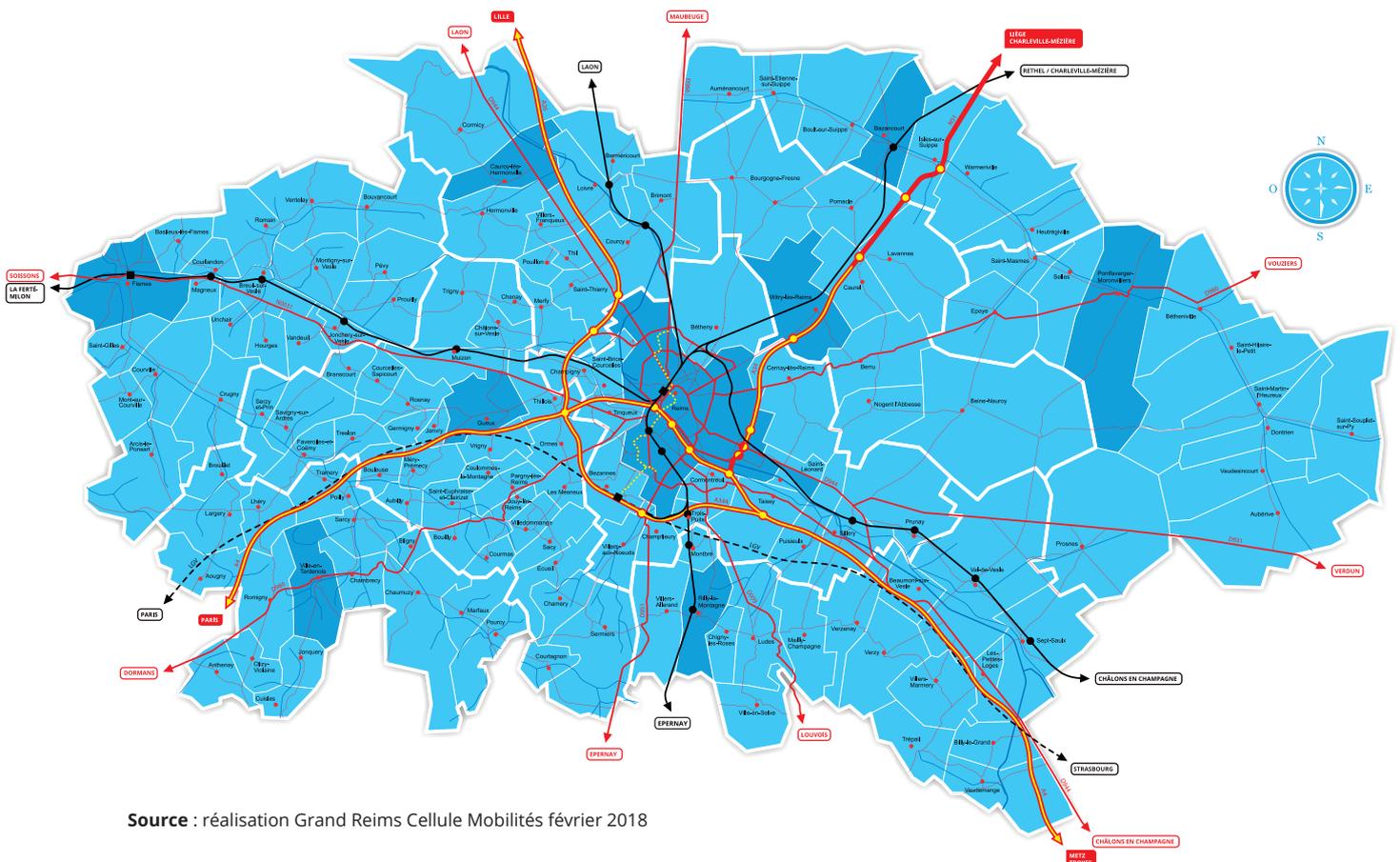


**RICHESSE VITICOLE**



Si la ville-centre est particulièrement dense et son pourtour semi-rural, l'activité du territoire est très tournée vers l'agriculture, et sa richesse basée sur la production du fameux vin de Champagne. Le tourisme viticole est une vraie composante de l'économie de ce territoire, qui induit d'importants flux de personnes, mais aussi de marchandises, car ces touristes se font clients des commerces locaux.

La métropole bénéficie par ailleurs d'un positionnement géostratégique intéressant, qui sert sans nul doute son attractivité touristique. Elle est particulièrement bien desservie par les divers réseaux de transports : trois grands axes autoroutiers, traversée urbaine rémoise (TUR), trois niveaux de rocade, contournement autoroutier au sud, ligne TGV vers Paris, canal de l'Aisne à la Marne, un réseau ferré en étoile autour de Reims et un réseau de transport urbain articulé autour de l'axe du récent tramway (inauguré en 2011). Elle se veut être la porte d'entrée ouest de la région Grand Est et la porte d'entrée est du (très) Grand Paris.



Source : réalisation Grand Reims Cellule Mobilités février 2018

**DES AMBITIONS MÉTROPOLITAINES POUR PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ PUBLIQUE**

**IMPLICATION :**



**DÉVELOPPEMENT DURABLE**



**MOBILITÉ**

La Communauté Urbaine du Grand Reims est très impliquée sur les politiques de développement durable et notamment sur les sujets liés à la mobilité. En l'occurrence, la contribution du secteur transport à la pollution atmosphérique sur le territoire de l'agglomération rémoise est de 45% pour les Nox et de 16% pour les PM<sub>10</sub>.<sup>2</sup>

Suite à l'arrêté préfectoral validant la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) en novembre 2015, un plan d'actions a été élaboré. Le Grand Reims a participé à l'élaboration de cette stratégie et porte en propre une grande partie des actions, notamment la réduction de 10% des émissions de NO<sub>2</sub> liées aux transports particuliers et collectifs et prévoit la mise en place d'une Zone à Faible Emission (ZFE) d'ici à 2020.

En février 2017 la Commission européenne a constaté que certains Plans de Protection de l'Atmosphère, dont celui de Reims, n'ont pas permis d'assurer, dans un délai raisonnable, le respect des valeurs limites réglementaires. Le Conseil d'Etat a alors jugé que de nouvelles mesures devaient être prises afin que soient respectées les obligations fixées par la directive européenne.

La Communauté Urbaine a également remporté en 2015 l'appel à projet « Villes respirables en 5 ans ».

La démarche initiée en matière de mobilité des marchandises doit ainsi permettre de concourir à atteindre ces objectifs ambitieux et structurants pour le territoire.

<sup>2</sup> Source ATMO GRAND EST, 2018, Evaluation d'une zone « faibles émissions transport de marchandises »

# Les principaux objectifs du Plan d'Actions Livraisons

Le travail fourni par les participants lors du premier GT, sur la base du diagnostic existant et des ambitions du Grand Reims ont permis d'identifier 3 objectifs principaux, auxquels les actions doivent permettre de répondre :

**Favoriser l'attractivité du centre-ville et du cœur de l'agglomération à travers la mise en place d'une offre de services différenciante et performante**

**Anticiper les besoins logistiques futurs du territoire pour les inscrire dans une stratégie de planification urbaine**

**Améliorer les pratiques et fonctionnalités du transport de marchandises pour une meilleure efficacité environnementale**

# 03.

## LA DÉMARCHE ENGAGÉE PAR LA COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND REIMS

# LA DÉMARCHE ENGAGÉE PAR LA COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND REIMS

## Méthode

La volonté de la communauté urbaine du Grand Reims était d'appliquer une démarche participative en associant les professionnels du transport, communes, commerçants, fédérations, institutions dans l'élaboration d'un plan d'actions livraison de marchandises en ville et dernier kilomètre. **L'objectif était de définir des actions partagées, concrètes, réalistes et défendues par les principaux acteurs concernés.**

L'élaboration de ce plan d'actions s'est donc articulée autour de groupes de travail (GT), rapprochés autant que possible dans le temps. Ces groupes de travail ont permis de porter la vision et l'expérience des acteurs sur la thématique des marchandises en ville. Ils ont permis d'aboutir à un diagnostic, des enjeux et des objectifs partagés, pour définir, ensuite, des pistes d'actions qui ont enfin fait l'objet d'un travail d'approfondissement.

	MÉTHODOLOGIE	GROUPE DE TRAVAIL	RÉSULTATS
PHASE 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Synthèse du diagnostic existant</li> <li>• Enrichissement et partage du diagnostic</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plénière collective</li> <li>• Groupe de travail « speed boat »</li> </ul> <p>GT1</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagnostic actualisé et partagé par l'ensemble des acteurs du territoire</li> </ul>
PHASE 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définition des enjeux et objectifs du territoire</li> <li>• Formalisation et hiérarchisation des objectifs de la collectivité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plénière collective</li> <li>• Groupe de travail par thématique</li> </ul> <p>GT2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalisation des enjeux clés pour Reims Métropole en matière de TMV et de livraisons du dernier kilomètre</li> </ul>
PHASE 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification et hiérarchisation de pistes d'action</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plénière collective</li> <li>• Groupe de travail par thématique</li> </ul> <p>GT3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Synthèse des actions définies comme prioritaires</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Approfondissement des actions retenues</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groupe de travail par thématique</li> </ul> <p>GT4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiches actions rédigées</li> </ul>



FORMALISATION DU PLAN D' ACTIONS LIVRAISON (PAL)

# Planning

L'élaboration du plan d'action livraisons a suivi le planning suivant :



**GT1** le 3 octobre 2018

**GT3** le 26 février 2019

En outre, 3 comités de pilotage ont été organisés afin de réaliser des arbitrages par les élus du Grand Reims.

**GT2** le 14 novembre 2018

**GT4** le 26 juin 2019

# Gouvernance

A l'occasion de chaque groupe de travail, un premier temps en plénière a été l'occasion de rappeler la méthodologie de l'élaboration du plan d'actions mais également les travaux réalisés lors de la séance précédente.

Un second temps de travail en sous-groupes, à travers différentes méthodes, a permis de se focaliser sur 3 thématiques précises, permettant de traiter les objectifs définis par les acteurs :

- ▶ **Logistique urbaine et attractivité commerciale ;**
- ▶ **Transport de marchandises : fonctionnement et cadre réglementaire ;**
- ▶ **Transport de marchandises et développement urbain.**



# Acteurs associés

ACTEURS AYANT PARTICIPE ACTIVEMENT A LA CONSTRUCTION DU PAL		
Agence d'urbanisme de Reims (AUDRR)	FNTR	POMONA – Passion Froid Est
Association des commerçants du Faubourg de Laon	Genin Logistique	Représentants d'artisans
Atmo Grand Est	Geodis (transport de champagne) / France Express	SOREDIS
CCIRE	GRDF	Terre Azur Reims
Chronopost	Kuehne Nagel	Transport Mathieu Express
CITURA	La Poste	Transports MAZET
Culb Défis Logistiques en Champagne Ardennes	Lyreco	Ubereats
Deliveroo	Commune de Champigny	Union des métiers de l'industrie et de l'hôtellerie
DHL Express	Commune de Reims	Vitrines de Reims
DREAL Grand Est	Commune de Saint-Brice Courcelles	ZIEGLER / Transports Simon
Etablissements E. Leclerc	ORT&L	Services Techniques du Grand Reims
Fédération des commerces de proximité de Reims	Police Municipale	

# 04.

## LE PLAN D' ACTIONS LIVRAISONS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND REIMS

# LE PLAN D' ACTIONS LIVRAISONS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND REIMS



Le présent Plan d'Actions comporte 12 actions opérationnelles traitant à la fois des conditions de distribution sur le territoire, de la gestion de l'espace public pour les besoins de livraison mais aussi de l'enjeu fort autour de la transition énergétique du secteur et de la notion de service à apporter aux principaux acteurs de l'écosystème urbain.

Les 12 actions retenues sont celles qui ont obtenu le plus de votes lors du groupe de travail n°3.

**Les actions inscrites au Plan d'Action Livraisons concernent 6 grandes catégories d'acteurs, une action pouvant concerner une ou plusieurs cibles :**



**Commerçants**



**Particuliers**



**Professionnels  
du transport**



**Agents en  
charge du  
contrôle**



**Entreprises  
hors commerces**



**Acteurs publics  
Etat, Grand Reims,  
Communes**



**Degré de priorité**

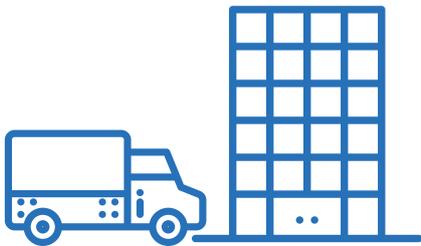


**Facilité de mise en œuvre**



# AXE 1

## AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DISTRIBUTION DU TERRITOIRE



Les ateliers de travail ont permis de recueillir l'expression des acteurs de l'aménagement du territoire ainsi que des professionnels de la logistique sur le développement de l'immobilier logistique à l'échelle de l'agglomération. Parmi les constats, la prise en compte insuffisante des besoins logistiques lors des opérations d'aménagement a été largement partagée par les participants aux différents groupes de travail. Comment garantir le bon déroulement des opérations d'approvisionnement dans de nouveaux ensembles immobiliers dits complexes (mêlant tertiaire, logements et commerces par exemple) sans en faire reposer tout le poids sur le seul espace public ?

La feuille de route entend ainsi répondre à cet enjeu fort d'internalisation sur emprise privée de certains besoins logistiques à travers deux actions complémentaires :

- ▶ **Action 1 : Intégrer la logistique urbaine dans les documents de planification ;**
- ▶ **Action 2 : Intégrer les besoins logistiques dans les projets d'aménagement.**

# ACTION 1

## Intégrer la logistique urbaine dans les documents de planification

### CIBLES DE L'ACTION



Commerçants



Professionnels du transport



Entreprises hors commerces



Particuliers



Agents en charge du contrôle



**Acteurs publics**  
Etat, Grand Reims, Communes



### PARTIES PRENANTES

#### Porteur de l'action

Grand Reims : Direction de l'urbanisme/  
Direction des déplacements



### ACTEURS IMPLIQUÉS

Communes,  
Aménageurs, DREAL,  
AFILOG, Promoteurs.



### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

Temps humains Grand Reims et partenaires



### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Existence d'un ou plusieurs indicateurs logistiques dans les documents de planification du territoire
- ▶ Retours terrain des acteurs (transporteurs, commerçants, commune, services techniques)

### OBJECTIF DE L'ACTION

La présente action vise à garantir une meilleure anticipation des besoins logistiques des sites immobiliers complexes et des quartiers (bâti et espace public) lors de nouveaux projets d'aménagement et de construction, à travers l'intégration d'outils réglementaires spécifiques aux besoins logistiques dans les documents de planification, tels que le PLU et le PDU.

Il s'agit également de prendre en compte l'impact logistique lors de l'attribution d'un permis de construire ou d'aménager (bâti constitué ou nouvelle opération d'aménagement).

### DESCRIPTION DE L'ACTION

A l'échelle du territoire de la communauté urbaine, il s'agira d'intégrer des éléments propres à la mobilité des marchandises au sein du PLU et du PDU, lors de la prochaine révision de ceux-ci. Il s'agit de prendre en compte ici la densité commerciale mais aussi la destination économique du bâti : EHPAD, hôtel, supérette etc. en cohérence avec les articles.R.151-27 à R ; 151-29 du Code de l'Urbanisme.

- ▶ En s'inspirant de démarches initiées par des villes telles que Nice, Bruxelles ou encore Paris, proposer l'introduction de ratios logistiques spécifiques pour certaines destinations économiques et les intégrer dans les documents de planification stratégique.
- ▶ Intégrer des préconisations dans les orientations d'aménagement et de programmation des zones comportant une problématique particulière en matière de logistique sur un secteur de projet.
- ▶ Créer une charte spécifique ou adopter la charte liée au label qualité développement durable de la collectivité.

Le centre-ville de Reims ainsi que les constructions neuves seront à cibler en priorité.



### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ L'action peut être initiée à moyen terme (2ème semestre 2020) notamment sur la réalisation du benchmark et la formulation de propositions d'outils réglementaires de type ratios logistiques.
- ▶ La programmation dans les documents de planification doit être envisagée quant à elle plutôt à moyen/long terme (horizon 2025), en lien avec les démarches de révision des/ du PLU(i) et du PDU du territoire

### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

**Phase 1 :** Permettre la prise en main du sujet par un interlocuteur référent au sein du Grand Reims.

**Phase 2 :** Réaliser un benchmark sur des collectivités ayant initié une telle démarche.

**Phase 3 :** Elaborer des outils réglementaires pour le territoire et des secteurs cibles, validation puis intégration dans les documents de planification (Ville de Reims a minima).

### FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

#### ⚠ Risque

- ▶ Temporalité des démarches

#### ✓ Succès

- ▶ Existence de précédents sur d'autres sujets (ratios de places de stationnement automobiles et vélos) ;
- ▶ Obligation réglementaire portant sur les projets des architectes / urbanistes à la prise en compte des problématiques liées à la mobilité des marchandises ; à la prise en compte des problématiques liées à la mobilité des marchandises.
- ▶ Recherche d'un équilibre pour une plus grande efficacité des livraisons sans remettre en cause l'équilibre général des projets.

Degré de priorité



Facilité de mise en œuvre



## ACTION 2

# Intégrer les besoins logistiques dans les projets d'aménagement

### CIBLES DE L'ACTION



Commerçants



Professionnels du transport



Entreprises hors commerces



Particuliers



Agents en charge du contrôle



**Acteurs publics**  
Etat, Grand Reims, Communes



#### PARTIES PRENANTES

##### Porteur de l'action

Grand Reims - Direction des déplacements/  
Direction de l'urbanisme



#### ACTEURS IMPLIQUÉS

Communes, CMA, CAPEB, Promoteurs



#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

Elaboration et rédaction du document : <25k€.



#### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Existence et diffusion du document.
- ▶ Suivi de la prise en compte des besoins logistiques sur les trois sites pilotes identifiés.
- ▶ Intégration dans les documents de planification territoriaux.

### OBJECTIF DE L'ACTION

**Quelle que soit leur destination (habitat, commerce, services, tertiaire de bureaux, petit artisanat/industrie...) les projets d'aménagement génèrent des flux de marchandises ayant des impacts en matière de circulation et de stationnement.**

La présente action vise à intégrer en amont les besoins logistiques de ces projets afin de les internaliser sur l'espace privé et ne plus laisser reposer sur le seul espace public cette fonctionnalité. Pour autant, il s'agit d'être pragmatique et de ne pas créer de règles difficiles à appliquer faute de flexibilité suffisante.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

La présente action porte sur la constitution d'une **boîte à outils** pour les agents du Grand Reims, des communes ou des aménageurs impliqués dans la négociation ou l'instruction des projets immobiliers, ainsi qu'aux porteurs de projets eux-mêmes. **Il s'agit de proposer des outils de compréhension, de questionnement et de négociation pour une bonne prise en compte des marchandises dans ces projets.** Une utilisation performante et partagée de cet outil sera possible grâce à l'identification d'un référent aménagement TMV au sein de la collectivité qui devra être associé aux réflexions dans le cadre des projets d'aménagement.

Trois sites expérimentaux ont été identifiés pour initier la démarche : Boulingrin, Ancien site SERNAM, Port Colbert..

*NB : Cette action est indissociable de l'action 1 du Plan d'Action Livraisons qui consiste à intégrer des ratios logistiques dans les différents documents de planification afin de leur garantir un caractère d'opposabilité.*



### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ La démarche peut être initiée rapidement et se positionner sur le calendrier des opérations prévues sur les sites pilotes identifiés.
- ▶ L'intégration de ratios dans les documents de planification ne pourra se faire qu'au gré des actualisations des dits documents.

### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

**Phase 1 : Concerner les personnes ressources** en charge du sujet : mobilité, urbanisme, aménageurs, promoteurs.

**Phase 2 : Elaborer et rédiger un document de référence** sur la prise en compte des besoins logistiques lors de toutes les phases du projet.

**Phase 3 : Communiquer et diffuser** l'outil.

### FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

#### ⚠ Risque

- ▶ Manque d'animation sur la thématique par manque de moyens humains dédiés.

#### ✓ Succès

- ▶ Communication inter-services autour de la compétence du référent TMV.
- ▶ Réflexes de travail des services aménagements avec le référent TMV.
- ▶ Boîte à outils pédagogique, communicante à même de favoriser une utilisation quotidienne.
- ▶ Travail de pédagogie lors des AVP, phases de négociation etc.

Degré de priorité



Facilité de mise en œuvre



# AXE 2

## ENCADRER L'UTILISATION DE L'ESPACE PUBLIC POUR LES PROFESSIONNELS



Dans le tissu constitué de la ville, le domaine public (les réseaux de voirie, les espaces publics...) est souvent l'unique solution permettant l'accueil des véhicules de marchandises qui sont au service du développement économique (commerces de proximité) et des habitants (livraisons à domicile). L'enjeu est donc **d'organiser le domaine public pour permettre l'accueil de ces véhicules** dans les meilleures conditions afin qu'ils ne génèrent pas de nuisances pour les autres usagers de la voirie (partage de l'espace) et que les livraisons se déroulent dans de bonnes conditions (sécurité et efficacité).

La feuille de route intègre pleinement ce besoin d'accueillir les véhicules sur l'espace public en positionnant l'intervention de la collectivité sur 2 groupes d'actions complémentaires :

► **Améliorer la performance des aires de livraisons :**

**Action 3 : Réaliser un schéma directeur des aires de livraison ;**

**Action 4 : Œuvrer à la digitalisation du fonctionnement des aires de livraisons ;**

**Action 5 : Améliorer le contrôle des aires de livraisons.**

► **Mettre en place un cadre réglementaire efficace :**

**Action 6 : Adapter les horaires de livraison au fonctionnement de la ville ;**

**Action 7 : Mettre en œuvre des solutions de stationnement pour les artisans.**

# ACTION 3

## Réaliser un schéma directeur des aires de livraison

### CIBLES DE L'ACTION



Commerçants



Professionnels du transport



Entreprises hors commerces



Particuliers



Agents en charge du contrôle



Acteurs publics  
Etat, Grand Reims, Communes



#### PARTIES PRENANTES

##### Porteur de l'action

Grand Reims : Direction des déplacements



#### ACTEURS IMPLIQUÉS

Communes, Polices, Chambres consulaires (Commerces et Industries, Artisanat), Fédérations de transporteurs, Associations de commerçants, Transporteurs, Commerçants, Artisans, Services de santé, CPA.



#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Etude : < 25k€.
- ▶ Phase de concertation : AMO ou ressources internes Grand Reims.
- ▶ Travaux d'aménagement / réaménagement / signalétique.

### OBJECTIF DE L'ACTION

L'action vise à aboutir à un maillage des espaces d'accueil des livraisons cohérent, lisible et conforme à la réglementation. Un Schéma Directeur des Aires de Livraisons (SDAL) garantit non seulement une offre adaptée à la demande du territoire mais également des conditions de fonctionnement cohérentes avec les pratiques de la livraison urbaine et un contrôle facilité pour les agents concernés. **L'enjeu majeur est d'aboutir à un maillage des espaces d'accueil des livraisons cohérent, lisible et conforme à la réglementation.**



*Il est important de noter que la mise en œuvre d'un SDAL ne permettra pas de faire totalement disparaître les pratiques de double-file mais permettra à minima une utilisation performante des aires pour les professionnels à même de les utiliser.*

#### Un SDAL permet :

- ▶ D'adapter l'offre en aires de livraison aux besoins d'approvisionnement des commerces, des bureaux et des ménages ;
- ▶ D'identifier les nouveaux besoins et leur localisation précise ainsi que de supprimer les aires inadaptées et les rendre au stationnement VP ;
- ▶ De définir les principes d'aménagement des aires de livraison conformes aux normes et répondant aux besoins des livreurs ;
- ▶ De garantir le bon fonctionnement des aires de livraison et un contrôle facilité ;
- ▶ De rationaliser l'occupation de la voirie : partage dans le temps et de l'espace entre usagers ;



### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre et localisation des aires de livraison en conformité
- ▶ Taux de rotation des aires de livraison.
- ▶ Enquête de satisfaction des utilisateurs (transporteurs, commerçants).



### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ 2020 : Volet technique du SDAL.
- ▶ 2021 : Initialisation de la mise en œuvre du maillage.
- ▶ À partir de 2022 : Intégration du « SDAL » dans les documents de planification (PLUi, PDU).

- ▶ De préciser les travaux à réaliser sur chaque aire : mise en conformité avec aménagement de voirie et signalisation, suppression, relocalisation ;
- ▶ De proposer une adaptation de la réglementation des espaces d'accueil des livraisons.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit de dimensionner l'offre en aires de livraison afin qu'elle réponde aux besoins identifiés sur le territoire en proposant des actions de création, de suppression ou de relocalisation d'aires de livraison sur certains tronçons de voirie particulièrement générateurs de mouvements marchandises, tout en veillant à prendre en compte les besoins en stationnement VL. Le SDAL devra aussi adresser finement les enjeux liés au positionnement des aires et aux aménagements nécessaires à mener sur la voirie (abaissement de trottoir, absence de mobilier urbain etc.).

Un diagnostic des aires basé sur des relevés terrain devra être réalisé sur différents périmètres du territoire (centre-ville de Reims, zones d'activités...). Il permettra de définir des propositions et recommandations sur l'implantation des aires de livraison, leur configuration, les aménagements de voirie associés... Une refonte argumentée de l'offre pourra ainsi être proposée sous la forme d'**un plan localisant la totalité des aires selon leur statut (aux normes, à mettre en conformité, à aménager, à supprimer...)**. Des pistes sur les éventuelles évolutions du fonctionnement des aires de livraison seront également étudiées (réservation, contrôle automatique...) en lien avec l'harmonisation de la réglementation du transport de marchandises.

### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

**Phase 1 :** Quantifier des besoins en aires de livraisons (sur les périmètres définis).

**Phase 2 :** Proposer un maillage cible et préconisations techniques associées (dont le chiffrage des travaux).

**Phase 3 :** Concerter avec les acteurs et valider le maillage proposé.

**Phase 4 :** Initier la phase travaux (aménagement, signalétique).

**Phase 5 :** Actualiser la cartographie interactive et communiquer autour du nouveau dispositif (cf. action 2B).

**FACTEURS DE RISQUES  
ET DE SUCCÈS**

**⚠ Risques**

- ▶ Délais importants de mise en œuvre des travaux à réaliser sur voirie.
- ▶ Difficulté d'accord de plusieurs communes sur un paramètre réglementaire commun.

**✓ Succès**

- ▶ Evaluation et actualisation du SDAL.
- ▶ Adoption de règles communes et lisibles pour les aires de livraison des différentes communes (durée, horaires...).

Degré de priorité



Facilité de mise en œuvre



# ACTION 4

## Initier la digitalisation du fonctionnement des aires de livraisons

Pour être efficaces, les aires de livraison nécessitent d'être en nombre suffisant, bien implantées, bien dimensionnées et contrôlées. Au-delà de ces prérequis, et pour faire suite à la réalisation d'un schéma des aires de livraison (2A), la digitalisation des aires apparaît comme une opportunité complémentaire pour optimiser leur fonctionnement et mieux connaître leur disponibilité.

### CIBLES DE L'ACTION



Commerçants



Professionnels du transport



Entreprises hors commerces



Particuliers



Agents en charge du contrôle



Acteurs publics  
Etat, Grand Reims,  
Communes



#### PARTIES PRENANTES

##### Porteur de l'action

Grand Reims, Ville de Reims : Direction de la voirie/ Direction de l'économie.



#### ACTEURS IMPLIQUÉS

Agents en charge du contrôle (police municipale, ASVP), Transporteurs, Organisations professionnelles, Chambres consulaires, Associations de commerçants, Concepteurs de solutions.

### OBJECTIF DE L'ACTION

L'objectif est **d'améliorer le taux de rotation des aires et donc leur efficacité**, par une meilleure visibilité de la disponibilité de celles-ci. Dans cette perspective et dans le cadre d'un projet de Smart City, le recours à la digitalisation pourra contribuer à offrir un meilleur service aux usagers et renforcer en outre les moyens de contrôle de ces aires par les agents.

Une offre de services complète autour de l'aire de livraison, depuis sa création jusqu'à sa réservation en passant par son contrôle pourra même être envisagée dans un second temps afin de rendre « l'expérience utilisateur » plus efficiente.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

La présente action consiste donc à créer à moyen/long terme un outil numérique permettant de digitaliser les différentes composantes d'une aire de livraison : demande de création, localisation, dimensionnement, disponibilité, contrôle et suivi de l'utilisation. Cela étant, il s'agira dans un premier temps de travailler sur la connaissance de la localisation et de la disponibilité des aires en temps réel ; la réservation de celles-ci, jugée trop complexe à ce stade lors de l'instance, pourra faire l'objet d'un développement ultérieur.

Cet outil doit pouvoir être accessible à toutes les catégories d'acteurs habilités à utiliser les aires de livraison et doit permettre de répondre à l'ensemble de leurs besoins tout en permettant une remontée d'informations à même de générer une amélioration continue de l'outil.

### 💰 RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Temps interne Grand Reims et Ville de Reims (dont communication / sensibilisation).
- ▶ Budget lié au développement informatique et à l'actualisation de l'application.
- ▶ Campagne de communication.
- ▶ Dispositif technique permettant de s'assurer de la disponibilité des aires et de leur contrôle.



### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de téléchargements de l'application.
- ▶ Nombre de visites du site web.
- ▶ Nombre de demandes de créations d'aires de livraison depuis l'appli.
- ▶ Nombre de réservations d'aires depuis l'application.



### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ Cette action ne pourra être initiée qu'à moyen / long terme (horizon 2023 - 2025).

La mise en œuvre de cette action pourra se faire progressivement, par exemple :

- ▶ Dans un premier temps, mise en place d'une cartographie interactive recensant l'offre disponible en aires de livraison sur le territoire (périmètre à définir, centre-ville de Reims a minima) ;
- ▶ Puis, expérimentation d'outils de suivi d'occupation de stationnement et des aires de livraison (cf. application Parking Map, bornes interactives...);
- ▶ Enfin, si les étapes précédentes sont concluantes et l'effort de développement à fournir limité, élaboration d'un outil en ligne englobant différentes fonctions : demande de création d'aires, suivi en temps réel de l'occupation, réservation, etc.

*NB : A noter que l'outil « la valise du commerçant » évoqué lors de la concertation avec les acteurs, est aujourd'hui disponible sur le site de la Ville. Il s'agit d'un portail web fournissant un service dématérialisé à destination des commerçants ou autres porteurs de projet, avec l'accès à toutes sortes d'informations / formulaires susceptibles d'intéresser les commerçants dans la réalisation de leur activité. Des demandes de création d'aires peuvent ainsi être formalisées via ce portail.*

### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

**Phase 1 :** Constituer une équipe projet autour de la définition et du prototypage du futur outil (benchmark, définition des besoins).

**Phase 2 :** Tester le prototype auprès de ses futurs utilisateurs (expérimentation en collaboration avec des startups).

**Phase 3 :** Rédaction d'un cahier des charges pour le développement de l'application.

**Phase 4 :** Période de test et d'ajustement avec des partenaires privilégiés.

**Phase 5 :** Déploiement des moyens techniques sur les aires de livraison.

**Phase 6 :** Lancement de l'application avec campagne de communication ciblée.

**FACTEURS DE RISQUES  
ET DE SUCCÈS**

**⚠ Risques**

- ▶ Coût de développement et de maintenance de l'application.
- ▶ Difficultés liées aux remontées d'informations dans l'utilisation et/ou la disponibilité des aires.
- ▶ Temps de traitement trop long des demandes saisies via l'application.
- ▶ Coût des équipements au sol pour le contrôle de l'utilisation des aires de livraison.
- ▶ Ressources importantes : matériel de suivi et contrôle (investissement et entretien).

**✓ Succès**

- ▶ Outil numérique didactique et facile d'utilisation, intuitif, ayant été si possible expérimenté avec plusieurs utilisateurs potentiels.
- ▶ La possibilité de réservation étant envisagée dans une étape ultérieure, les solutions retenues pour la présente action devront donc anticiper ces orientations et être compatibles pour agréger de nouvelles fonctions.
- ▶ Attente forte des professionnels autour d'un contrôle significatif des aires de livraison.
- ▶ Anticipation de la réversibilité des aires de livraison notamment dans le cas où la destination commerciale d'un établissement change souvent.
- ▶ Anticipation du besoin d'aires lors des projets de réaménagement de voirie (à faire coexister avec les autres besoins : marche, vélo, mobilité réduite etc...).



Degré de priorité



Facilité de mise en œuvre



# ACTION 5

## Améliorer le contrôle des aires de livraisons

Le renforcement du contrôle des aires de livraison contribue à l'amélioration du fonctionnement de la ville, en permettant de réduire le stationnement des poids-lourds en double file et d'éviter le stationnement abusif des véhicules « ventouse » sur les aires de livraison.

### CIBLES DE L'ACTION



Commerçants



Professionnels du transport



Entreprises hors commerces



Particuliers



Agents en charge du contrôle



Acteurs publics  
Etat, Grand Reims,  
Communes



#### PARTIES PRENANTES

##### Porteur de l'action

Grand Reims, Ville de Reims : Direction de la voirie/ Police Municipale.



#### ACTEURS IMPLIQUÉS

Transporteurs et Organisations Professionnelles, Association de commerçants.



#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Ressources internes Grand Reims et Ville de Reims (dont communication / sensibilisation).
- ▶ Le disque de livraison présente un coût limité (pour sa production) mais ne dispense pas de la mise en place sur le terrain d'un effectif de contrôle dédié.

### OBJECTIF DE L'ACTION

L'action vise à améliorer le respect de la réglementation **marchandises** de la part des usagers et à garantir la disponibilité des aires de livraison en améliorant leur taux de rotation. Une telle action contribue ainsi à l'amélioration de la performance des livraisons et à la diminution de la congestion (en évitant le double-file).

### DESCRIPTION DE L'ACTION

Différents dispositifs de contrôle existent et dépendent essentiellement des moyens affectés par la collectivité à ce poste. Concernant les aires de livraison, il est notamment possible de mettre en place des dispositifs « classiques » de type disques de livraison, ou encore de définir des secteurs prioritaires pour le contrôle, et d'aller jusqu'à l'utilisation d'outils numériques ou de capteurs connectés par exemple (en lien avec la digitalisation 2B).



Plusieurs secteurs pilotes ont déjà été identifiés lors de la concertation avec les acteurs du territoire : avenue de Laon, place du Forum, secteur Boulingrin, abords de la place d'Er-lon, Buirette, Etape, Talleyrand.

- ▶ Les coûts de développement de nouvelles solutions seront imputables à l'action 2B.
- ▶ Coût de la formation du personnel en charge du contrôle.
- ▶ Coûts liés à l'évaluation du dispositif (mise en place d'enquêtes).



### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Evolution du nombre de PV pour stationnement illicite des véhicules sur une aire de livraison.
- ▶ Taux de rotation sur les aires de livraison.
- ▶ Taux d'occupation des aires de livraison.
- ▶ Profil d'occupation des aires de livraison.



### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ La mise en œuvre de systèmes dits « simples » de type disque de livraison pourra être mise en œuvre dans le cadre de la formalisation du SDAL et intervenir donc à court terme (1er semestre 2021).
- ▶ En revanche, l'adoption de moyens de contrôle plus techniques et coûteux (tels que vidéo-verbalisation, capteurs au sol) ne pourra être envisagé qu'à moyen terme (horizon 2023).

### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

**Phase 1 :** Réaliser un benchmark des moyens de contrôle mobilisables sur le territoire.

**Phase 2 :** Choisir et dimensionner le dispositif de contrôle (disques, capteurs sur voirie, bornes de stationnement, contrôle caméra).

**Phase 3 :** Mettre en place un ou plusieurs tests pilotes comprenant le suivi et l'évaluation du dispositif.

**Phase 4 :** Former les agents en charge du contrôle.

**Phase 5 :** Généraliser le dispositif de contrôle sur l'ensemble des périmètres concernés en le faisant précéder d'une campagne d'information/ sensibilisation associée.

### FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

#### ⚠ Risques

- ▶ Conduite du changement : campagne de sensibilisation / information avant la mise en place d'opérations de verbalisations systématiques.
- ▶ Moyens humains insuffisants lors de la mise en place du dispositif.

#### ✓ Succès

- ▶ Sensibilisation et information autour du nouveau dispositif aux usagers.
- ▶ Formation des agents en charge du contrôle.
- ▶ Mise en œuvre de moyens de surveillance adaptés (ASVP et PM).
- ▶ Collaboration entre le Grand Reims et les communes en charge du pouvoir de police.



#### Degré de priorité



#### Facilité de mise en œuvre



## ACTION 6

# Adapter les horaires de livraison au fonctionnement de la ville

### CIBLES DE L'ACTION



Commerçants



Professionnels du transport



Entreprises hors commerces



Particuliers



Agents en charge du contrôle



Acteurs publics  
*Etat, Grand Reims, Communes*



#### PARTIES PRENANTES

##### Porteur de l'action

Grand Reims : Direction de l'économie.



#### ACTEURS IMPLIQUÉS

CPA, associations de commerçants et représentants, Union des métiers de l'industrie et de l'hôtellerie, professionnels du transport et organisations professionnelles, CCI.



#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Etude de diagnostic du fonctionnement actuel des approvisionnements sur le périmètre cible : <25k€..
- ▶ Animation du groupe de travail nécessitant un investissement en jour. homme (Grand Reims) ou AMO

### OBJECTIF DE L'ACTION

L'action vise à identifier des solutions permettant un ajustement des horaires de livraison, en cohérence avec les besoins des professionnels du transport et de leurs destinataires finaux mais également des autres usages de l'espace public en lien avec le fonctionnement de la ville.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

La présente action renvoie à la nécessité de disposer d'une réglementation lisible pour l'ensemble des acteurs de la distribution urbaine. Le diagnostic réalisé dans le cadre de la précédente étude avait permis notamment d'identifier un enjeu fort autour d'une harmonisation réglementaire au sein du pôle Reims Métropole. En outre, à un échelon plus fin qui est celui d'un périmètre de centre-ville par exemple, les pratiques logistiques sont dictées par les contraintes d'exploitation des opérateurs mais également par la disponibilité de leurs destinataires finaux. Elles sont ainsi parfois incompatibles avec les orientations prises en matière d'usage des espaces publics.

**Ainsi, le travail d'harmonisation réglementaire à l'échelle du pôle Reims Métropole doit constituer un premier pas vers une redéfinition des horaires de livraison sur quelques secteurs spécifiques de centre-ville dans un second temps.**

**Cette seconde étape pourra consister en un échange entre les opérateurs de transport de marchandises et les générateurs de flux (principalement commerçants) sur leurs horaires de livraison en vue d'identifier des leviers d'actions possibles.** Il pourra notamment s'agir d'adapter les pratiques afin de répondre aux enjeux de qualité et de tranquillité sur les espaces publics remarquables (dont les aires piétonnes).

- ▶ Accompagnement à la mise en œuvre des solutions identifiées
- ▶ Rédaction et mise en page d'un livret de communication sur les règles en vigueur : <15k€.



### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Accord sur un scénario de « nouvelle pratique » partagé entre professionnels et destinataires.
- ▶ Mise en œuvre d'une opération pilote.
- ▶ Enquête de satisfaction auprès des partenaires engagés dans la démarche.



### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ La concertation pourra être initiée dès le 1er semestre 2021 pour une éventuelle mise en œuvre sur le terrain de la solution retenue dès 2022.

Pour dépasser le statu quo et les résistances au changement, la Communauté Urbaine peut se positionner comme animatrice des échanges, mais aussi comme facilitatrice et accompagnatrice à la mise en œuvre de solutions.



*Plusieurs secteurs pilotes ont déjà été identifiés lors de la concertation avec les acteurs du territoire : avenue de Laon, place du Forum, secteur Boulingrin, abords de la place d'Erlon, Buirette, Etape, Talleyrand.*

**Une proposition d'expérimentation pour les prestations de « re-livraisons<sup>3</sup> » occasionnelles en VUL (notamment l'été) a été proposée : il s'agirait alors de pouvoir réserver des places dans le parking CPA de la place Drouet d'Erlon.**

### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

**Phase 1 :** Constituer un **groupe de travail** sur les horaires de livraison, avec les associations de commerçants par secteur au sein duquel le Grand Reims jouera le rôle de facilitateur.

**Phase 2 :** Réaliser un **état des lieux du fonctionnement actuel** tant du point de vue des opérateurs (principes à l'œuvre en matière de composition du plan de transport, d'échange d'information avec les destinataires des marchandises...) que des commerçants (modalité de commande des marchandises, de réception des marchandises...).

**Phase 3 :** Identifier les **marges de manœuvre** existantes par le biais d'échanges au sein du groupe de travail, notamment sur un assouplissement des règles pour les véhicules faiblement émissifs.

**Phase 4 :** **Concerter** le projet avec les principales parties prenantes.

**Phase 5 :** **Elaborer une stratégie** permettant l'ajustement des horaires et identifier les moyens éventuels permettant l'accompagnement au changement de pratiques (sas, outils numériques...).

**Phase 6 :** **Pérenniser le dispositif** s'il s'avère concluant et formaliser une réglementation associée.

**Phase 7 :** **Communiquer sur les nouvelles règles de livraison** sur le périmètre du centre-ville.

<sup>3</sup> On désigne ici les livraisons supplémentaires demandées par les commerçants lors de périodes de pointe d'activité, notamment sur des produits frais ou des boissons.

**FACTEURS DE RISQUES  
ET DE SUCCÈS**

**⚠ Risques**

- ▶ Divergence d'intérêts entre opérateurs de transport et destinataires finaux.
- ▶ Résistance au changement.

**✓ Succès**

- ▶ Existence de données objectives sur les pratiques existantes.
- ▶ Animation permettant une bonne communication et une dynamique au sein du groupe de travail..
- ▶ Implication des acteurs associés à la démarche.

**Degré de priorité**



**Facilité de mise en œuvre**



## ACTION 7

# Mettre en œuvre des solutions pour simplifier le stationnement pour les artisans

Les artisans conjuguent des problématiques liées aux transports des marchandises, aux déplacements professionnels et à leur cœur de métier d'intervention en milieu urbain. A ce titre, ils constituent une catégorie d'usagers spécifique pour laquelle les solutions de stationnement propres aux déplacements de marchandises ou aux déplacements de personnes ne sont pas totalement adaptées. Les « gros » chantiers ne sont pas ici concernés, car dépendent de solutions déjà mises en œuvre.

### CIBLES DE L'ACTION



Commerçants



Professionnels du transport



Entreprises hors commerces



Particuliers



Agents en charge du contrôle



Acteurs publics  
Etat, Grand Reims, Communes



#### PARTIES PRENANTES

##### Porteur de l'action

Grand Reims, Ville de Reims : Direction de la voirie/ Direction de l'économie.



#### ACTEURS IMPLIQUÉS

CMA, CAPEB, Associations d'artisans, Exploitants de parkings publics.



#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Ressources internes Grand Reims et Ville de Reims.
- ▶ Aménagements d'aires de stationnement et / ou livraisons.
- ▶ Outil de communication (« valise de l'artisan »).

### OBJECTIF DE L'ACTION

L'objectif est une **meilleure intégration des besoins liés à l'activité des artisans** au sein de l'espace public et en cohabitation avec les autres acteurs.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

Un certain nombre de dispositifs sont déjà en œuvre sur différentes communes de la communauté urbaine. On peut notamment mentionner :

- ▶ La mise en place d'un **contrôle d'accès sur la place Drouet d'Erlon** depuis septembre 2018. Le contrôle d'accès se fait par appel au Centre de Supervision Urbaine en dehors des horaires de livraison autorisés ;
- ▶ L'existence d'un **tarif spécifique artisans** en stationnement payant ainsi qu'une possibilité de paiement par smartphone ;
- ▶ La possibilité d'utiliser **une carte post paiement** (à récupérer au service stationnement payant rue Jadart).



### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de réservations hebdomadaires sur les zones prévues à cet effet.
- ▶ Enquête de satisfaction auprès des artisans intervenant en centre-ville.
- ▶ Evolution du nombre de PV pour stationnement illicite des véhicules artisans.



### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ Compte tenu des actions déjà menées sur le sujet sur le territoire, il semble pertinent de positionner cette action au 2ème semestre 2021.

En partant du bouquet de ces solutions d'ores et déjà à disposition l'action consiste à :

- ▶ Définir une politique de stationnement permettant de mieux correspondre aux besoins des artisans tout en les encourageant à adapter leurs pratiques. La difficulté pour les artisans réside en effet essentiellement dans le fait **de ne pas trouver de place de stationnement à proximité de leur chantier et dans le caractère non prévisible de leurs interventions ;**
- ▶ Procéder à un éventuel **ajustement des solutions existantes** (en termes de contenu, de procédure...), notamment en termes de contrôle d'accès ;
- ▶ Une prise en compte d'un « **degré d'urgence** » des interventions ;
- ▶ Une communication auprès de la profession sur l'ensemble des solutions en place et de leurs modalités d'usage.

### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

**Phase 1 : Communiquer et faire connaître les dispositifs** déjà existants.

**Phase 2 : Organiser un groupe de travail** avec les représentants des artisans pour identifier les zones prioritaires.

**Phase 3 : Elaborer** le cas échéant **une expérimentation** autour d'un espace réservable par les artisans en cas de besoin, en lien avec un ou plusieurs chantiers longs identifiés au préalable.

**Phase 4 : Identifier un outil de réservation performant et ergonomique**, associé à un moyen de paiement facilité.

**Phase 5 : Lancer une expérimentation** sur un secteur réduit.

**Phase 6 : Elargir le dispositif** sur un périmètre plus large si sa pertinence est avérée.

**FACTEURS DE RISQUES  
ET DE SUCCÈS**

**⚠ Risques**

- ▶ Connaissance insuffisante des dispositifs existants par les artisans.

**✓ Succès**

- ▶ Lisibilité des solutions existantes.
- ▶ Vision fine des besoins spécifiques des différents métiers de l'artisanat.
- ▶ Dialogue entre les acteurs.



Degré de priorité



Facilité de mise en œuvre



# AXE 3

## ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS LOCAUX



Le Grand Reims et ses communes sont investis dans l'amélioration de la qualité de vie sur le territoire, à l'image par exemple des grands projets structurants engagés tel Reims Grand Centre. Or, le transport est responsable d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre (GES) et polluants locaux. Eu égard aux kilomètres qu'ils parcourent, les VULs et PLs contribuent à ces impacts. Le transport de marchandises doit ainsi être pleinement intégré à la politique et aux ambitions de développement durable de la communauté urbaine.

En conséquence, il est nécessaire de proposer une stratégie visant à **encourager les motorisations alternatives** pour les véhicules utilitaires et poids lourds. Cela doit notamment passer par la mise en place d'un bouquet de mesures garantissant un appui concurrentiel aux professionnels (en compte propre et en compte d'autrui) souhaitant renouveler partiellement ou totalement leur flotte en faveur de Véhicules Faiblement Emissifs, et l'accompagnement au déploiement d'infrastructures de recharge électriques, gaz et hydrogène à plus long terme.

Ces enjeux sont traduits dans la feuille de route par le biais de 2 actions complémentaires :

- ▶ **Action 8 : Mettre en place une réglementation incitative pour les véhicules les moins polluants ;**
- ▶ **Action 9 : Formaliser et déployer un schéma directeur de stations d'avitaillement / de recharge.**

## ACTION 8

# Mettre en place une réglementation incitative pour les véhicules les moins polluants

### CIBLES DE L'ACTION



Commerçants



Professionnels du transport



Entreprises hors commerces



Particuliers



Agents en charge du contrôle



Acteurs publics  
Etat, Grand Reims, Communes



### PARTIES PRENANTES

#### Porteur de l'action

Grand Reims (Direction du développement durable et Direction de la voirie) pour la stratégie, et Communes (réglementation).



### ACTEURS IMPLIQUÉS

Fédérations des professionnels et CCI, Constructeurs Automobiles, Région, ADEME.



### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ Accompagnement à la transition énergétique : entre 25 et 50k€.
- ▶ Animation de la démarche de concertation : AMO ou ressources internes Grand Reims.
- ▶ Coûts liés la mutation de la flotte pour les professionnels, pour un renouvellement partiel ou total de leur flotte.

### OBJECTIF DE L'ACTION

La réduction de l'impact environnemental du transport de marchandises en ville passe notamment par le recours à des véhicules faiblement émissifs, dont les coûts d'acquisition et les conditions d'exploitation demeurent à ce jour des contraintes fortes pour les professionnels, qu'ils soient en compte propre ou en compte d'autrui. Comprendre les contraintes de ces acteurs et identifier les mesures permettant de les accompagner dans le renouvellement partiel ou total de leur flotte est indispensable pour répondre aux enjeux de transition énergétique.

**La présente action vise à favoriser et accélérer le renouvellement de la flotte de véhicules marchandises vers des énergies alternatives au diesel et à l'essence, afin d'améliorer la qualité de l'air en ville.**

### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action vise à définir et mettre en place une mesure réglementaire incitative pour accompagner les professionnels réalisant leur transport de marchandises en compte propre (commerçants ou fournisseurs par exemple) ou compte d'autrui (opérateurs de transport) à l'utilisation de véhicules moins polluants.

**Il s'agit ici de mettre en place une mesure réglementaire préférentielle pour le stationnement et les horaires de livraison autorisés aux véhicules peu émissifs dans le centre-ville de Reims (lien actions de l'axe 2).** Ces règles, si elles sont retenues, devront être mises en place progressivement et par paliers, afin de permettre aux acteurs d'anticiper et adapter leur flotte. Sur ce dernier point, une action de concertation en amont avec l'ensemble des parties prenantes devra être menée.



### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Part des motorisations alternatives dans la flotte de véhicules utilitaires et poids lourds sur le territoire.
- ▶ Nombre de participants au(x) dispositifs(s) d'aides financières existantes.
- ▶ Nombre de mesures en œuvre.



### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ La définition de mesures réglementaires est à envisager en lien avec la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui va imposer la mise en place de « Zone à Faibles Emissions (ZFE) » d'ici 2021.

### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

**Phase 1 : Concerner** le projet réglementaire avec les parties prenantes.

**Phase 2 : Valider la mesure principale** et les mesures d'accompagnement (dispositif d'aide à l'achat notamment)

**Phase 3 : Mettre en œuvre progressivement les mesures** retenues.

**Phase 4 : Accompagner** éventuellement **de manière individualisée** les professionnels à la transition énergétique (transporteurs, commerçants, artisans...) sur le modèle de ce qu'a initié la Métropole de Grenoble.

### FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

#### Risques

- ▶ Maturité technologique des véhicules existants sur le marché en fonction des filières. L'offre en véhicules électriques sous température dirigée est par exemple peu développée aujourd'hui.
- ▶ Incapacité financière pour certains acteurs à basculer vers de nouveaux véhicules.
- ▶ Renouvellement de flotte parfois décidé à un niveau national et relevant d'une politique d'entreprise globale.
- ▶ Mise en œuvre de moyens de contrôle adaptés tant au niveau humain que matériel (identification des véhicules les moins polluants).

#### ✓ Succès

- ▶ Volonté des professionnels de s'engager dans une dynamique de transition énergétique à travers l'acquisition de véhicules moins polluants.
- ▶ Déploiement d'infrastructures de carburants alternatifs (électrique, GNV, hydrogène à plus long terme) comme mesure d'accompagnement (action 9).



#### Degré de priorité



#### Facilité de mise en œuvre



## ACTION 9

# Formaliser et déployer un schéma directeur de stations d'avitaillement et de recharge

### CIBLES DE L'ACTION



Commerçants



Professionnels du transport



Entreprises hors commerces



Particuliers



Agents en charge du contrôle



Acteurs publics  
Etat, Grand Reims, Communes



#### PARTIES PRENANTES

##### Porteur de l'action

Grand Reims - Direction des déplacements / Fournisseurs d'énergie.



#### ACTEURS IMPLIQUÉS

Fédérations professionnelles, CCI, Gestionnaires de réseau de transport et de distribution (GRDF, Enedis etc.), Région, ADEME, Syndicat Intercommunal d'Énergie de la Marne (SIEM), pôle IAR.



#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► **Etude permettant l'élaboration du schéma directeur** des points d'avitaillement (<50 k€).

► **Accompagnement de la collectivité aux projets de création** de points d'avitaillement. (Coûts variables en fonction de l'implication de la collectivité).

### OBJECTIF DE L'ACTION

Pour permettre le développement des motorisations alternatives au diesel dans le transport de marchandises, et ainsi répondre aux enjeux de transition énergétique, l'accès à l'énergie est un facteur déterminant. A fortiori pour des opérateurs souhaitant tester de nouvelles formes d'énergie sans investir dans une flotte conséquente dès le départ. En effet, là où le diesel est disponible partout, à la fois en station publique, mais également en cuve interne au sein des entreprises, le GNV, l'électricité, et à plus forte raison l'hydrogène, sont des énergies pour lesquelles il n'existe pas encore de réseau de points d'avitaillement.

**L'objectif de l'action est d'accompagner la transition énergétique du transport en développant un réseau d'infrastructures d'avitaillement en énergies alternatives.**

### DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action s'entend à deux niveaux, qui peuvent être conduits en parallèle :

► Une évaluation des besoins et des opportunités, à travers **la réalisation d'un schéma directeur des infrastructures d'avitaillement et de recharge** ;

Les opportunités de stations suivantes pourront être étudiées en priorité :

- Station en périphérie des villes à destination des poids lourds,
- Station en urbain pour les VUL,
- Stations en lien avec la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;

- ▶ **Investissements dans le renforcement des réseaux** pour l'électrique en particulier. (Coûts variables selon la capacité résiduelle existante et les besoins futurs).



#### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ **Nombre de points d'avitaillement et bornes de recharge créés** sur le territoire..
- ▶ **Nombre d'utilisateurs** par station.
- ▶ **Volume d'énergie** alternative distribué.
- ▶ **Evolution de la flotte de véhicules professionnels** sur le territoire.



#### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ L'élaboration du Schéma Directeur pourrait être initiée en 2021.
- ▶ À noter qu'une première station gaz est prévue sur la ville de Reims à horizon du second semestre 2020. Le déploiement de nouvelles stations pourra ensuite se faire « au fil de l'eau ».

- ▶ Un **accompagnement de la collectivité aux projets de stations** portés sur le territoire. La collectivité peut se positionner en tant que facilitateur (sur le sujet foncier par exemple), financeur ou porteur d'aides à l'équipement.

#### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

**Phase 1 : Analyser les besoins prévisionnels** à l'échelle du territoire.

**Phase 2 : Identifier l'offre** déjà existante et/ou à venir.

**Phase 3 : Réaliser un benchmark des réalisations opérationnelles** dans d'autres territoires.

**Phase 4 : Elaborer un schéma directeur des points d'avitaillement** permettant de dimensionner le besoin et la localisation des équipements de recharge.

**Phase 5 :** En parallèle, **accompagner d'éventuels projets** de station sur le territoire

*A noter que les stations seront a priori dédiées aux professionnels dans un premier temps*

#### FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS



#### Risques

- ▶ Capacité des réseaux d'énergie existants pour alimenter les stations (électrique en particulier). Investissements nécessaires associés pouvant être importants.
- ▶ Conditions à mettre en œuvre pour permettre à des acteurs tiers souhaitant investir dans des stations gaz de se faire connaître.

✓ **Succès**

- ▶ Directive européenne imposant le déploiement d'infrastructures de carburants alternatifs.
- ▶ Appels à projet lancés Région Grand Est.
- ▶ Mise en place de mesures d'accompagnement pour rendre incitative l'évolution des flottes (action 8).
- ▶ Appels à projet lancés par la Région Grand Est afin de soutenir le déploiement d'infrastructures de carburant alternatif
- ▶ Premier projet de station gaz à Reims déjà prévu pour 2020.



**Degré de priorité**

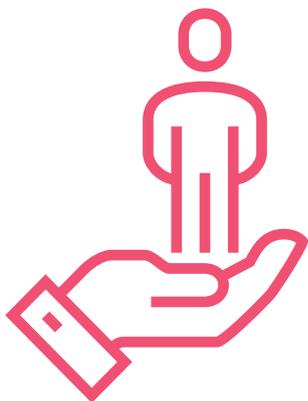


**Facilité de mise en œuvre**



# AXE 4

## PROMOUVOIR UNE LOGISTIQUE URBAINE AU SERVICE DE SES UTILISATEURS



Véçu le plus souvent comme un « mal nécessaire » voire une gêne pour les autres usagers du domaine public, la logistique urbaine peut constituer un formidable levier de performance au service de la cité et de ses habitants. Le e-commerce connaît un accroissement d'activité qu'il est aujourd'hui indispensable de prendre en compte au vu de son impact croissant sur les flux. Ainsi, il est indispensable d'intégrer la composante servicielle au sein de la réflexion marchandises du pôle territorial de Reims Métropole. L'enjeu est d'avant tout de prévenir les problématiques posées par ces nouveaux modes de consommation : multiplication des flux, horaires de livraisons décalés, multiplicité des points de livraison (domicile, point relais, consignes, drive piéton...).

**La logistique urbaine devient alors un nouveau service pour l'utilisateur « e-commerce » et a fortiori une fonction support du développement commercial et industriel d'un territoire.**

A ce titre deux actions ont été identifiées :

- ▶ **Action 10 : Donner accès à des services logistiques dans les centres bourgs ;**
- ▶ **Action 11 : Implanter des consignes à colis dans des lieux de fréquentation des voyageurs.**

## ACTION 10

# Donner accès à des services logistiques dans les centres bourgs

### CIBLES DE L'ACTION



**Commerçants**



**Professionnels du transport**



**Entreprises hors commerces**



**Particuliers**



**Agents en charge du contrôle**



**Acteurs publics Etat, Grand Reims, Communes**



#### PARTIES PRENANTES

##### Porteur de l'action

Grand Reims : Direction des déplacements / Direction de l'économie.



#### ACTEURS IMPLIQUÉS

Communes, Transporteurs (**La Poste et DHL** parmi les participants aux groupes de travail mais potentiellement d'autres acteurs intéressés), Associations de commerçants.



#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ▶ **Etude de marché :** <25k€ (ou prise en charge par le porteur du projet).
- ▶ **Consultation et publicité :** temps interne collectivité (Grand Reims et/ou commune).
- ▶ **Coût installation consignes.**
- ▶ **Monitoring de l'évaluation :** <25k€.

### OBJECTIF DE L'ACTION

Développer une dynamique de logistique servicielle dans certaines polarités de la communauté urbaine afin de faciliter et d'améliorer l'accès à des « services logistique » (consignes, point-relais, conciergerie etc.).

### DESCRIPTION DE L'ACTION

Les sites de Sillery et Champigny<sup>4</sup> ayant été identifiés dans le cadre des travaux menés, il s'agira d'identifier les besoins de ces deux territoires en matière d'accès aux livraisons et notamment sur le volet livraisons à domicile en lien avec des achats réalisés en ligne. Il pourrait s'agir dans un premier temps de mettre en place des consignes permettant une récupération des colis 24h/24 et 7j/7 avec à terme une réflexion sur l'opportunité de mettre en place des consignes multi-opérateurs, dans un souci d'optimisation du foncier mobilisé.

Il pourra également s'agir d'accompagner les acteurs locaux dans leurs projets économiques avec la mise en place de services transversaux : consignes multi-opérateurs, stockage déporté, organisation de coopération locale (services e-commerce, logistique de circuits courts...), collecte de déchets...

<sup>4</sup> Fismes et Bazancourt avaient été identifiés comme potentiels sites pilotes lors des groupes de travail, mais étant situés hors du périmètre du pôle de proximité Reims Métropole, ils pourront être envisagés a posteriori.



### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ **Nombre de consignes** implantées sur le territoire.
- ▶ **Nombre d'utilisations** du dispositif (= nombre de colis retirés).
- ▶ **Evaluation de la rentabilité** du dispositif.



### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ L'étude de préfiguration d'expérimentations pourrait être lancée en cours d'année 2021 afin de parvenir au lancement d'une expérimentation en 2022.

### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Phase 1 : Réaliser une étude de marché** (besoins des territoires identifiés, retours d'expériences, business model).
- Phase 2 : Lancer une consultation juridique** pour occupation domaine public<sup>5</sup>, s'il s'agit de domaine public.
- Phase 3 : Organiser le montage** de l'expérimentation.
- Phase 4 : Mettre en œuvre et évaluer** l'expérimentation.
- Phase 5 : Dupliquer l'expérimentation** sur d'autres territoires si cela s'avère pertinent.

### FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS



#### Risques

- ▶ Business model pérenne à définir (propriété du foncier, opérateurs gestionnaires, redevance d'utilisation etc.).



#### Succès

- ▶ Besoin identifié lors des groupes de travail.
- ▶ Acteurs locaux avec une volonté forte de s'impliquer sur le volet consignes notamment.

<sup>5</sup> L'ordonnance n°2017-562 du 19 avril 2017 dispose le principe de la mise en œuvre d'une procédure de sélection préalable permettant aux candidats potentiels de se manifester.

### Degré de priorité



### Facilité de mise en œuvre



## ACTION 11

# Planter des consignes à colis dans des lieux de fréquentation des voyageurs

Avec l'essor du e-commerce et l'évolution des modes de consommation des ménages, la mise en œuvre de nouvelles méthodes de livraison à destination des particuliers semble nécessaire pour optimiser les livraisons et améliorer le fonctionnement urbain. Dans ce cadre, le recours à des consignes présente un réel potentiel, en permettant le retrait automatique de colis à tout moment et sur des lieux de transit du quotidien fortement générateurs de flux.

Selon la FEVAD, 12% des e-acheteurs indiquent avoir recours à ce mode de livraison en consignes, avec une part continuellement à la hausse pour ce mode sur les dernières années.

### CIBLES DE L'ACTION



Commerçants



Professionnels du transport



Entreprises hors commerces



Particuliers



Agents en charge du contrôle



Acteurs publics Etat, Grand Reims, Communes



#### PARTIES PRENANTES

##### Porteur de l'action

Opérateurs de type La Poste, Amazon, DHL etc.



#### ACTEURS IMPLIQUÉS

Grand Reims (Autorité organisatrice de la mobilité) : Direction des déplacements ; autres opérateurs publics ou privés susceptibles d'accueillir des consignes.

#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES



► Concertation avec les opérateurs : temps interne collectivité.

### OBJECTIF DE L'ACTION

L'objectif consiste à **proposer des solutions de facilité dans la réception et la mise à disposition de colis** e-commerce aux particuliers, en élargissant ainsi le panel de choix des modes de livraison.

En assurant un maillage du territoire pour ce type de service sur des secteurs stratégiques, cette action entend **mieux accompagner la croissance du e-commerce** en participant à la réduction des mouvements (livraisons, transports individuels lors des heures de pointe) et en **limitant aussi les échecs de livraison (destinataire absent)**.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit de développer des solutions pour que le consommateur puisse récupérer son colis en dehors de ses horaires de travail. Dans cette optique, des consignes à colis pourront être déployées dans des lieux stratégiques de forte fréquentation, faciles d'accès pour les clients, privés (commerces, immeubles...) ou publics (gares, arrêts TC, parkings...).

- ▶ Promotion grand public : temps interne collectivité.
- ▶ Consultation juridique < 10 k euros.



### INDICATEURS DE SUIVI

- ▶ Nombre de consignes implantées sur le territoire.
- ▶ Nombre de colis livrés / récupérés en consignes.
- ▶ Evaluation de la rentabilité du dispositif.



### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- ▶ De premières consignes pourraient être implantées en 2022 si des opportunités intéressantes sont identifiées.

Une variété d'opérateurs de consignes automatisées sont présents sur le marché et pourront être consultées : Pickup de La Poste, DHL, Amazon Locker, Abricolis d'InPost ou Packcity de Neopost, etc.



*Deux sites pilotes d'intérêt ont été identifiés dans le cadre des groupes de travail : le parking-relais Hôpital Debré et la Place d'Erlon.*

### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

**Phase 1 : Identifier les principaux lieux générateurs** de transit, pôles d'emplois ou d'activités, etc. sur le territoire.

**Phase 2 : Identifier le seuil de rentabilité** des modèles de consignes (nombre de colis / mois).

**Phase 3 : Identifier le foncier disponible et pertinent pour l'installation de consignes** à colis : les pôles générateurs de déplacements sont à étudier en priorité (universités, centres commerciaux, pôles administratifs, réseau de tramway, etc.).

**Phase 4 : Obtenir les autorisations nécessaires éventuelles** (autorisations qui peuvent être soumises dans certains cas à l'approbation des Architectes des Bâtiments de France, de la direction de la voirie, de l'urbanisme, et des services de police).

**Phase 5 : Lancer une consultation juridique** pour occupation du domaine public s'il s'agit du domaine public.

**Phase 6 : Déployer les consignes**, en privilégiant, dans la mesure du possible, **des solutions « multi-transporteurs »**.

**Phase 7 : Assurer la promotion du maillage territorial** auprès du grand public.

## FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

### ⚠ Risques

- ▶ Dépend du foncier disponible et des perspectives de développement des porteurs privés.
- ▶ Situation de concurrence vis-à-vis d'autres solutions de livraison « hors domicile ».

### ✓ Succès

- ▶ Pouvoir positionner les consignes aux bons endroits :
  - Enjeu d'éviter la génération de flux de transport supplémentaires ;
  - Enjeu de rentabilité des opérateurs : aboutir à une occupation maximale des casiers avec un turnover rapide des colis.



Degré de priorité

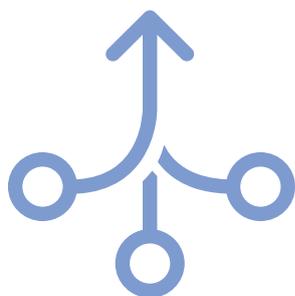


Facilité de mise en œuvre



# AXE 5

## CONSOLIDER ET FAIRE VIVRE LE PLAN D' ACTIONS LIVRAISONS



Depuis le début des années 2000 les collectivités disposent de prérogatives pour régir l'organisation des transports de marchandises grâce au Plan de Déplacements Urbains. Plus récemment, la loi NOTRe a réaffirmé le rôle des collectivités en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité pour agir sur les transports de marchandises en ouvrant la possibilité aux AOM « d'organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine » (art. L1231-1 du Code des Transports).

Également, la sensibilisation et la communication auprès de tous les acteurs de la ville, qu'ils soient commerçants, artisans, habitants... est un levier fort d'acceptation de la mobilité des marchandises et de développement de services logistiques.

C'est ainsi qu'une action transversale a été poussée par les participants aux groupes de travail afin de maintenir la dynamique engagée lors de l'élaboration du présent document.

► **Action 12 : Création et vie d'une instance officielle « mobilité des marchandises » sur le territoire de la Communauté Urbaine du Grand Reims**

## ACTION 12

# Création et vie d'une instance officielle « mobilité des marchandises » sur le territoire de la Communauté Urbaine du Grand Reims

### CIBLES DE L'ACTION



Commerçants



Professionnels du transport



Entreprises hors commerces



Particuliers



Agents en charge du contrôle



Acteurs publics  
Etat, Grand Reims, Communes



#### PARTIES PRENANTES

Porteur de l'action  
Grand Reims



#### ACTEURS IMPLIQUÉS

Acteurs déjà impliqués dans la présente feuille de route et nouveaux contributeurs.



#### RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Moyens humains pour l'animation des rencontres (préparation et animation).



#### INDICATEURS DE SUIVI

► Taux de participation



#### HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

► Cette action a été initiée et sera maintenue dès 2020.

### OBJECTIF DE L'ACTION

Le dynamisme et la mobilisation des participants lors des groupes de travail illustrent bien le souhait des acteurs d'échanger et de construire collectivement des réponses adaptées aux problématiques rencontrées quotidiennement en matière de mobilité des marchandises.

L'enjeu ici est donc de pérenniser le travail collectif entamé dans le cadre de l'élaboration de la feuille de route et de proposer un modèle organisationnel efficace et pérenne pour cette instance de concertation.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

Cette instance pourra par exemple permettre de :

- **Créer des groupes de travail thématiques** visant à mettre en œuvre certaines des actions identifiées dans la feuille de route ;
- Proposer de **nouvelles expérimentations** ;
- **Suivre et analyser** les actions en cours de mise en œuvre ;
- **Se réunir annuellement pour informer collégialement l'ensemble des acteurs concernés** de l'état d'avancement des actions contenues dans la présente feuille de route.

**STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE**

**Phase 1 : Mettre en place un référent marchandises** au sein du Grand Reims.

**Phase 2 : Planifier un calendrier** de rencontres.

**Phase 3 : Identifier et valider les sujets** à traiter au sein de l'instance.

**FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS**

 **Risques**

- ▶ Moyens humains insuffisants.

 **Succès**

- ▶ Implication des acteurs.
- ▶ Fréquence régulière de rencontre.
- ▶ Mise en œuvre de projets / expérimentations sur le territoire.

Degré de priorité



Facilité de mise en œuvre



# 05.

## ANNEXES

---

# ANNEXE 1 : GLOSSAIRE

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

<b>ADEME</b>	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
<b>CCI</b>	Chambres de commerce et d'industrie
<b>GNV</b>	Gaz Naturel pour Véhicules
<b>GRDF</b>	Gaz Réseau Distribution France
<b>PL</b>	Poids Lourd
<b>SIEM</b>	Syndicat Intercommunal d'Energie de la Marne
<b>VFE</b>	Véhicule Faiblement Emissif
<b>VUL</b>	Véhicule Utilitaire Léger
<b>ZFE</b>	Zone à Faibles Emissions

## Définition des termes techniques

<b>Chargeur</b>	Entreprise qui achète une prestation de transport (pour sa marchandise) à un professionnel (ou un commissionnaire de transport).
<b>Disque de livraison</b>	Dispositif apposé derrière le pare-brise du véhicule permettant de faciliter le contrôle de l'usage des aires de livraison, dans le cas où une réglementation en vigueur limite la durée de stationnement autorisée sur l'aire (30 minutes par exemple) et/ou le type d'utilisateurs autorisés (professionnels uniquement, par exemple).
<b>Espace Logistique Urbain</b>	Espace visant à regrouper les flux entrants sur un périmètre donné (une commune, un centre-ville, un quartier, une rue) pour les livrer ensuite de façon massifiée, avec des gabarits de véhicules adaptés au contexte urbain, et idéalement avec des véhicules faiblement émissifs et/ou en modes doux.
<b>Station d'avitaillement</b>	Station distribuant du gaz naturel pour véhicule. La station est généralement raccordée au réseau de gaz naturel.

Définition des termes techniques (suite)	
<b>Transport en compte propre</b>	Une entreprise réalise le transport des marchandises qu'elle produit ou vend elle-même (camions et entrepôts en propre). Il peut s'agir d'un compte propre « expéditeur » (un fournisseur réalisant lui-même le transport) ou « destinataire » (un commerçant allant lui-même chercher sa marchandise).
<b>Transport en compte d'autrui</b>	Une entreprise confie son transport à un professionnel du transport (un transporteur).
<b>Véhicule Faiblement Emissif</b>	Les véhicules jugés à « faible ou très faible émission » sont définis par la loi sur la transition énergétique du 11 janvier 2017. Il s'agit de véhicules dont les émissions de dioxyde de carbone (CO2) sont inférieures à 60 g / km pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes, ou des véhicules utilisant comme source d'énergie l'électricité, l'hydrogène ou le gaz naturel ou utilisant des biocarburants produits à partir de matières premières pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes.
<b>Zone à Faibles Emissions</b>	Dispositif visant à limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre donné. Les véhicules en circulation sont identifiés à l'aide d'une vignette Crit'Air catégorisant leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques.

Réalisation : **Interface**  
Transport



Création graphique : @kosmoss.fr

# PLAN D' ACTIONS LIVRAISONS

2020  
-  
2030

**Pôle Reims Métropole**



**Contact :** Cellule Mobilités, Direction des Déplacements, Grand Reims