

# CHARTRE DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE DU GRAND SENONAIS



InTerLUD  
Agir pour une logistique urbaine durable

LOGISTIC  
LOW-CARBON



**(Monsieur Hiridjee)**

**PROJET**

## SOMMAIRE

<b>Préambule</b>	<b>Page 4 et 5</b>
<b>1. La logistique urbaine et ses enjeux</b>	<b>Page 6 et 7</b>
<b>2. Les objectifs de la charte InTerLUD</b>	<b>Page 8 et 9</b>
<b>3. L'articulation avec les autres stratégies</b>	<b>Page 10</b>
<b>4. La démarche de coconstruction</b>	<b>Page 11</b>
<b>5. Diagnostic de la logistique urbaine dans le Grand Sénonais</b>	<b>Page 12 à 14</b>
<b>6. Les axes du plan d'action</b>	<b>Page 15</b>
<b>7. Les fiches actions</b>	<b>Page 16 à 25</b>
<b>8. Les signataires de la charte</b>	<b>Page 27 et 28</b>

## **PREAMBULE**

**Le transport des marchandises contribue grandement aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques locaux. C'est également un générateur important de congestion, et dans certains cas, de nuisances sonores. Pour autant, c'est une nécessité pour les agglomérations puisqu'il permet leur approvisionnement.**

**De ce fait, concilier le dynamisme économique des territoires tout en limitant son impact environnemental est un véritable enjeu pour toutes les agglomérations.**

**C'est dans ce contexte qu'en 2022, les élus de la Communauté d'Agglomération du Grand Sénonais ont décidé, en écho à la stratégie nationale « France Logistique 2025 », de mettre en place une charte de logistique urbaine durable, au travers du programme InTerLUD porté par le Cerema et Logistic Low Carbon.**

**Mais le transport des marchandises en ville, qu'on désigne également à travers le terme de « logistique urbaine », est une activité extrêmement hétérogène faisant intervenir une multitude de moyens et d'acteurs aux objectifs multiples.**

**Les leviers d'actions sont donc aux mains de l'ensemble des parties prenantes et seule une action collective et concertée entre elles permettra d'améliorer significativement la situation.**

**L'enjeu est donc 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.**



## 1. LA LOGISTIQUE URBAINE

La logistique urbaine renvoie à une démarche d'organisation de l'approvisionnement et de la circulation des marchandises. Elle intègre les flux d'approvisionnement des ménages, des activités économiques et des institutions.

- S'inscrit dans une chaîne globale liée au fonctionnement de toutes les agglomérations et dont les points d'origine et/ou de destination dépassent généralement l'espace urbain
- Génère des dysfonctionnements, des nuisances mais aussi des externalités positives
- Appelle une vision globale/systemique indispensable à la compréhension des problématiques et à la réalisation des projets et qui implique donc de la concertation entre les nombreux acteurs concernés.

Les marchandises sont transportées parce qu'elles sont échangées. En cela, leur transport est une réponse à une demande, exprimée en mouvements de marchandises, c'est-à-dire en réceptions ou expéditions de marchandises.

### 1.2. LES ENJEUX DE LA LOGISTIQUE URBAINE :

#### A) LES ENJEUX FONCTIONNELS :

La logistique urbaine est déterminante au fonctionnement de ce lieu d'échanges qu'est la ville. Toute activité nécessite un transfert de marchandises. Fabriquer, consommer, entretenir, recycler..., sont autant de fonctions qui impliquent, à un moment donné, le déplacement de marchandises. Cette importance a notamment été mise en exergue lors de la dernière crise sanitaire.

Cependant, ces échanges participent à la congestion des réseaux viaires, même si la majeure partie des déplacements urbains relève du transport de voyageurs (environ **20% des déplacements routiers** dans une agglomération relèvent de la logistique urbaine).





## B) LES ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES :

Le bon approvisionnement des agglomérations est également vecteur de dynamisme commercial et donc économique. Le développement des plateformes de vente en ligne, et plus généralement la numérisation de l'économie, n'est possible que parce qu'il s'appuie sur des réseaux de distribution performants. D'après le Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET) de Lyon, le coût du « dernier kilomètre » représenterait **20% du coût total du transport**.

Ces réseaux de distribution et leur écosystème économique sont par ailleurs pourvoyeurs d'emplois à la fois très qualifiés (automatisation et robotisation des process) et peu qualifiés assurant à la main d'œuvre locale un exutoire professionnel et non délocalisable. Une étude réalisée pour le compte de l'AFILOG en 2017 par le cabinet Jonction estimait que le nombre d'emplois relevant du transport et de la logistique avoisinait **10% des emplois d'une agglomération**.



## C) LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES

Outre les impacts sur le fonctionnement du réseau viaire, le transport de marchandises en ville participe au dérèglement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air, mais aussi à la consommation foncière.

Les travaux du LAET ont montré que **25% des gaz à effet de serre** du secteur des transports en ville seraient liés aux transports de marchandises en ville et jusqu'à **40% des émissions de dioxyde d'azote et de particules fines**. Ces externalités influent sur le cadre de vie des habitants et usagers de la ville et contribuent à la dégradation de la salubrité et de la santé publique.

En périphérie, le transport de marchandises s'organise à partir de bases logistiques fortement consommatrices de foncier et participe de la sorte à l'imperméabilisation des sols et à l'étalement urbain.

## **2. LES OBJECTIFS ET LES PRINCIPES DIRECTEURS DE LA CHARTE**

**La Charte instaure entre tous ses signataires une démarche d'amélioration continue des conditions de livraisons et d'enlèvements de marchandises sur le territoire en favorisant le dynamisme économique de proximité et en maîtrisant les impacts environnementaux des chaînes logistiques. Plus précisément quatre principes directeurs cadrent cette charte :**

- Développer une logistique urbaine pérenne**
- Développer une logistique urbaine au service du dynamisme économique**
- Développer une logistique urbaine plus respectueuse de l'environnement**
- Développer une logistique urbaine mieux insérée dans la ville**

**Les signataires de cette Charte s'engagent donc à œuvrer dans le respect de ces principes directeurs.**

### **A) DÉVELOPPER UNE LOGISTIQUE URBAINE PÉRENNE**

**La logistique correspond à la traduction organisationnelle et physique de besoins exprimés par une multitude d'acteurs en matière de déplacements de marchandises. Ces besoins évoluent dans le temps, au gré de la conjoncture économique, des développements technologiques mais aussi de considérations socio-politiques. La logistique doit donc s'adapter constamment à ces besoins.**

**La signature de cette charte ne constitue pas la fin d'une démarche mais bien son début qui se traduira par des échanges entre les partenaires signataires.**

## **B) DÉVELOPPER UNE LOGISTIQUE URBAINE AU SERVICE DU DYNAMISME ÉCONOMIQUE**

Les enjeux fonctionnels et socio-économiques gravitant autour de la logistique urbaine, en termes d'approvisionnement, d'emplois directs et indirects, rendent ce secteur vital pour le bon fonctionnement de toute agglomération.

De la sorte, les actions entreprises par l'ensemble des partenaires signataires de la charte pour développer et orienter leurs pratiques logistiques devront participer au dynamisme économique et commercial du territoire de la Communauté d'Agglomération du Grand Sénonais.

## **C) DÉVELOPPER UNE LOGISTIQUE URBAINE PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT**

De la même manière les enjeux environnementaux et sanitaires soulevés par le transport de marchandises et la logistique font de ce secteur à la fois une cause et une solution.

De ce fait, il est nécessaire que les actions menées dans le cadre de la charte, qu'elles découlent de la sphère publique ou de la sphère privée, conduisent à une réduction des gaz à effet de serre et des pollutions atmosphériques à l'instar des préconisations du Plan Climat Air Energie Territorial de la Communauté d'Agglomération du Grand Sénonais.

## **D) DÉVELOPPER UNE LOGISTIQUE URBAINE MIEUX INSÉRÉE DANS LA VILLE**

La logistique urbaine est ainsi à la croisée des enjeux fonctionnels, socio-économiques, environnementaux et sanitaires. Concilier ces enjeux constitue un véritable défi tant pour les législateurs, que pour les aménageurs mais aussi pour les opérateurs qui doivent s'adapter en conséquence.

Ainsi, les actions conduites à travers cette charte devront permettre d'accueillir correctement les marchandises et donc les véhicules qui en assurent le transport. Il s'agira ainsi d'assurer l'approvisionnement de la ville tout en réduisant son impact sur le réseau viaire et plus généralement sur le cadre de vie.

### 3. ARTICULATION AVEC LES AUTRES STRATÉGIES

La démarche InTerLUD pour une logistique urbaine durable s'intègre dans le territoire du Grand Sénonais en synergie avec d'autres démarches en faveur de l'environnement, de la santé et du climat.



## 4. LA DÉMARCHE DE COCONSTRUCTION

**Octobre 2022**

Réalisation du diagnostic par Jonction

**Février 2023**

Réalisation d'un plan d'actions comprenant 7 fiches action

**Juin 2023**

Signature d'un acte d'engagement InTerLUD par les partenaires économiques chez l'entreprise STEF

**Novembre 2023**

Animation de 2 ateliers de coconstruction du plan d'action opérationnel. Le premier à destination des agents et des élus. Le deuxième à destination des agents et des partenaires économiques

**Avril 2024**

Animation d'un troisième atelier de coconstruction du plan d'action opérationnel

**Juillet 2024**

Réunion de validation de la charte et de ses fiches actions, avant signature par les partenaires économiques

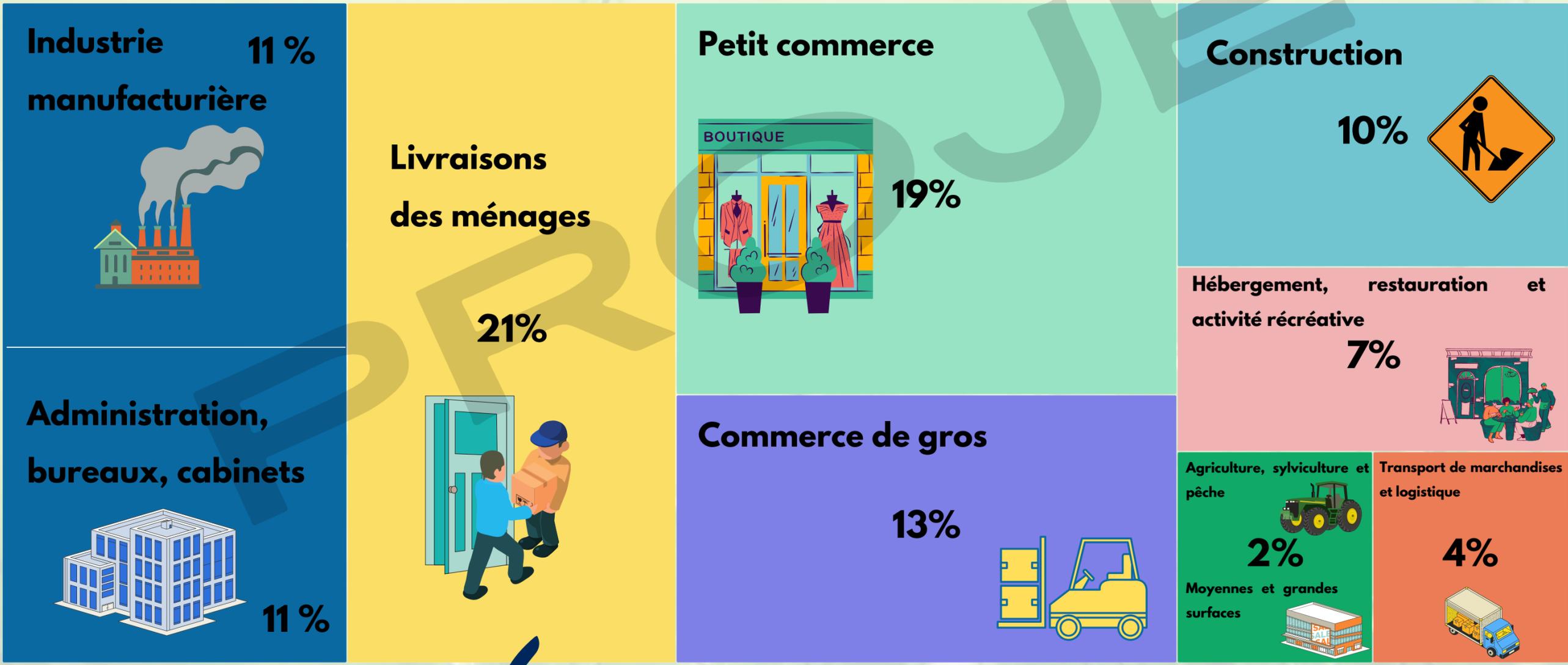
SIGNATURE DE LA CHARTE PRÉVUE À L'AUTOMNE 2024

« COMITÉ DE SUIVI »  
MISE EN OEUVRE ET SUIVI DE LA CHARTE

# 5. DIAGNOSTIC DE LA LOGISTIQUE URBAINE DANS LE GRAND SÉNONAIS (DIAGNOSTIC 2022)

**35 163 km** parcourus chaque jour\* **= 7 508 mouvements journaliers**

\*hors déplacements des particuliers et livraisons à domicile

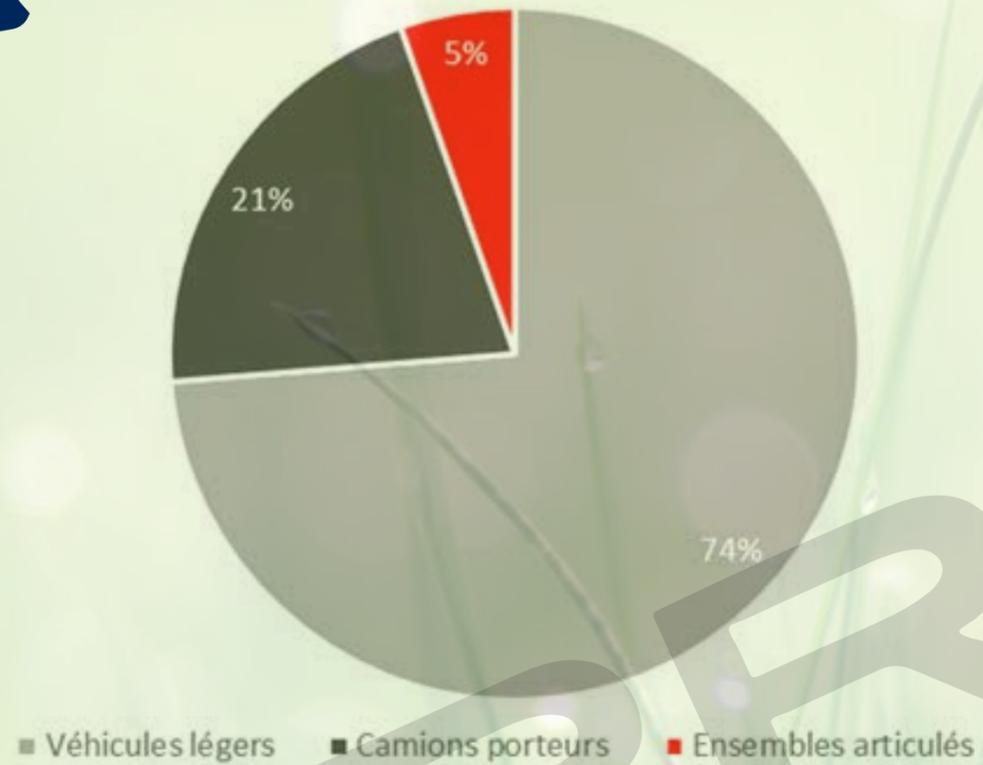


Mais particulièrement concentrés sur la ville de Sens qui concentre 48% des mouvements.

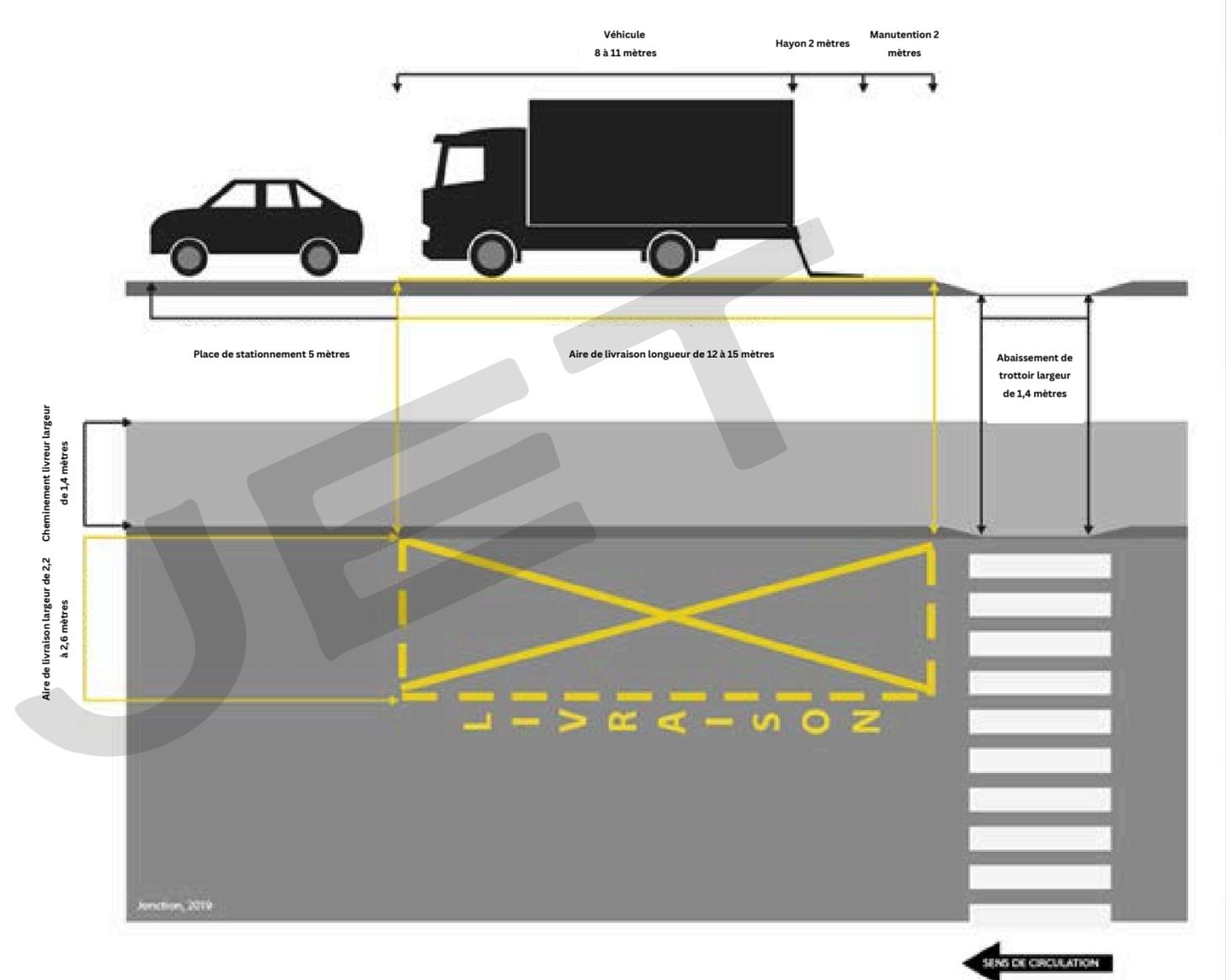
Les ménages, via leurs achats à distance, sont les premiers générateurs de mouvements (33%)

# 74% des mouvements sont effectués par des véhicules légers.

Répartition des mouvements selon le type de véhicule



■ Véhicules légers ■ Camions porteurs ■ Ensembles articulés



- 50% des aires ne permettent pas l'accueil de gros véhicules
- 64% des aires sont contraintes par des bordures élevées et/ou du mobilier gênant
- 36% des mouvements sont réalisés dans des conditions gênantes (notamment en double file)
- 7 emplacements d'aires de livraison supplémentaires sont nécessaires à Sens

## 6. PRINCIPAUX RÉSULTATS DES ENQUÊTES AUPRÈS DES ACTEURS ÉCONOMIQUES



• Pas de problème particulier pour les livraisons en dehors de l'hypercentre. Le Grand Sénonais est une collectivité dans laquelle la congestion routière est assez rare et la circulation plutôt fluide. La ville de Sens est bien desservie, les rocades y sont nombreuses

• Les camions sont en général très récents du fait de la nécessité de renouvellement régulier des flottes. Certains acteurs évoquent la possibilité de convertir leur flotte aux carburants alternatifs, d'où leur curiosité envers la possibilité de bornes d'avitaillement

• Réelle volonté de travailler avec la collectivité pour coconstruire un plan d'actions



• Les problématiques se concentrent sur le centre-ville de Sens, dans lequel le schéma de circulation est contesté (arrêt minute). L'amplitude horaire de livraison en centre-ville est jugée insuffisante (limite fixée à 10h), générant du stress et l'arrêt des livraisons par certaines entreprises

• Les aires de livraison sont jugées peu nombreuses, engendrant du stationnement gênant menant parfois à verbalisation. Certains acteurs ont une activité qui implique de stationner à distance proche du lieu de livraison (grossistes, etc.)

• Les acteurs économiques ont le sentiment de ne pas être intégrés aux projets d'aménagement du territoire, ne se sentent pas écoutés dans leurs revendications, et estiment subir les nouvelles réglementations, prises sans les concerter

## 7. LES AXES ET LES FICHES ACTIONS DE LA CHARTE INTERLUD

Les fiches actions issues du plan d'actions ainsi que des travaux des ateliers de coconstruction ont permis de déterminer 3 axes stratégiques autour des 8 actions déterminées

### AXE1. ADAPTER ET FAIRE APPLIQUER LA RÉGLEMENTATION :

1. **S'assurer de la cohérence et de l'adaptation de la réglementation**
2. **Faire appliquer la réglementation :**
  - **Accentuer les passages de la Police Municipale aux horaires de livraison pour faire respecter le stationnement**
  - **Se servir de la vidéosurveillance pour faire respecter la réglementation**
3. **Intégrer la logistique urbaine durable dans les documents de planification**

### AXE2. RESTRUCTURER OU REDÉFINIR LES AMÉNAGEMENTS URBAINS :

4. **Optimiser les aires de livraison, y compris mutualiser les différents types de places de stationnement**
  - **Places de livraison standards aux normes, endroits mutualisés tout ou en partie**
5. **Définir des emplacements pour les centres de redistribution**
  - **Création d'une entreprise locale de service aux commerces**
  - **Mise à disposition du foncier**
6. **Développer des feux avec des durées limitées**

### AXE3. COMMUNIQUER ET ACCOMPAGNER LES ACTEURS DE LA LOGISTIQUE URBAINE DURABLE :

7. **Revoir l'accompagnement et la sensibilisation des livreurs et des commerçants**
8. **Fabriquer un livret LUD à distribuer aux acteurs**

FICHE  
01

## S'ASSURER DE LA COHÉRENCE ET DE L'ADAPTATION DE LA RÉGLEMENTATION



### CONTEXTE

Le transport de marchandises en ville (TMV) est principalement encadré par des arrêtés municipaux qui réglementent la circulation et le stationnement des véhicules, dont ceux affectés au TMV. Or, il est fréquent que ces textes constituent un véritable « 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...etc. Il résulte de ce fait des pratiques peu vertueuses (arrêt gênant en double-file dû à l'occupation ou le manque d'aires de livraison, transit en centre-ville, etc.).

Il est donc question d'initier et d'accompagner la définition et la mise en œuvre de réglementations cohérentes, lisibles et efficaces au service de la stratégie de la CAGS sur la logistique urbaine.

Par ailleurs, 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 avec la réalité des professionnels).

### DESCRIPTION / MISE EN ŒUVRE

- Réaliser un état des lieux des réglementations sur le territoire (arrêtés, restrictions...etc)
- Définir une stratégie réglementaire en identifiant l'échelle de réflexion : segmenter ou non l'approche réglementaire
- Définir le contenu réglementaire et prendre des arrêtés en associant le monde professionnel à la réflexion et pour valider les paramètres (poids, gabarits, plages horaires, empreinte, etc.) et le nouveau périmètre d'application des arrêtés
- Définir une liste exhaustive et précise des arrêtés existants
- Formation des agents de contrôle pour faire appliquer la réglementation
- Mise en place d'un système d'information commun aux communes de la CAGS pour la gestion des arrêtés pour respecter le principe de cohérence et faciliter l'assimilation des différents arrêtés
- Communiquer et Informer les acteurs du TMV des nouvelles règles, de leur date d'entrée en vigueur et de leur périmètre d'application via les fédérations, syndicats professionnels, chambres consulaires ou le comité des partenaires formé durant le programme
- Communiquer sur les sites de la CAGS et la Ville de Sens, et sur le livret LUD



### ACTEURS PILOTES

La CAGS  
La Ville de Sens  
La Police municipale

### ACTEURS A IMPLIQUER

Les transporteurs  
Les commerçants  
Les riverains



### POINTS DE VIGILANCE :

Incohérence des arrêtés  
Spécificités locales



### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre d'arrêtés examinés / adaptés / modifiés



### BUDGET

Temps d'agent



### CALENDRIER

Moyen terme



### PERIMETRE DE L'ACTION

La CAGS

FICHE  
02.A

## FAIRE APPLIQUER LA RÉGLEMENTATION :

ACCENTUER LES PASSAGES DE LA POLICE MUNICIPALE AUX HORAIRES DE LIVRAISON POUR FAIRE RESPECTER LE STATIONNEMENT



### CONTEXTE

L'occupation des aires de livraison par les particuliers ainsi que le non respect des règles du code de la route par les livreurs lors des livraisons peut constituer une source de gêne et de perturbation pour les usagers en contraignant la circulation sur la chaussée et en gênant les piétons à certains endroits.

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.

### DESCRIPTION / MISE EN OEUVRE

Les agents de la police municipale seraient mobilisés aux horaires de livraison établis pour garantir le respect du code de la route par les livreurs, notamment dans les zones nous couvertes par les caméras de vidéosurveillance. Cette action serait de ce fait complémentaire à l'application de la vidéosurveillance (cf fiche 3).

- 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. Cette action permettrait de fluidifier la circulation et de réduire les conflits d'usage éventuellement provoqués par la livraison.



### ACTEURS PILOTES

La Police Municipale  
La CAGS  
La Ville de Sens

### ACTEURS A IMPLIQUER

Les professionnels et leurs fédérations



### POINTS DE VIGILANCE :

Manque d'effectif (agents) à mobiliser  
Spécificités locales de certaines communes



### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre d'opérations de contrôle  
Nombre annuel d'infractions à la réglementation marchandises



### BUDGET

Temps d'agent



### CALENDRIER

Court terme



### PERIMETRE DE L'ACTION

Ville de Sens  
Communes de la CAGS dotées d'une Police Municipale

FICHE  
02.B

## FAIRE APPLIQUER LA RÉGLEMENTATION : SE SERVIR DE LA VIDÉOSURVEILLANCE POUR FAIRE RESPECTER LA RÉGLEMENTATION



### CONTEXTE

La mise en place du dispositif de vidéosurveillance dans la ville de Sens en 2023 pourrait être exploitée dans la démarche InTerLUD pour faire respecter la réglementation liée au stationnement, horaires de livraison, tonnages, vitesse, respect du code de la route.

### DESCRIPTION / MISE EN OEUVRE

Cette action consiste à utiliser la vidéosurveillance en place au centre-ville de Sens pour vérifier le respect de la réglementation par les livreurs ainsi que les particuliers qui se stationnent sur les places de livraison. Cette mesure permettrait d'optimiser et de fluidifier les livraisons et la circulation, mais aussi d'assurer la sécurité des transporteurs et des livreurs pendant leur mission.

- Usage de la signalétique
- Mise en place d'un mode de communication efficace entre les acteurs économiques et le service de surveillance (ex : plateforme)



### ACTEURS PILOTES

La Police Municipale  
La Ville de Sens

### ACTEURS A IMPLIQUER

Le service de la voirie



### POINTS DE VIGILANCE :

Adapter et dimensionner le stationnement  
Fiabilité du système de surveillance



### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de contraventions  
Nombre de signalements sur la plateforme  
Nombre de secteurs sous surveillance



### BUDGET

Temps d'agent



### CALENDRIER

Moyen terme



### PERIMETRE DE L'ACTION

Ville de Sens  
Communes équipées de vidéosurveillance

**FICHE 3** INTÉGRER LA LOGISTIQUE URBAINE DURABLE DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION



**CONTEXTE**

La plupart des villes sont contraintes par un héritage urbanistique ancien qui n'est pas toujours compatible avec les nouveaux modes de vie, les nouvelles mobilités, et surtout avec les besoins logistiques.

De plus, nombre d'opérations d'aménagement intègrent les questions logistiques trop tard (voire ne les intègrent pas). De cela découlent par exemple des aires de déchargement privées mal conçues et en conséquence qui ne jouent pas leur rôle, reportant les opérations logistiques vers le domaine public.

Dans un environnement où le foncier est rare et cher, l'enjeu est donc de concilier dynamisme économique et qualité du cadre de vie tout en permettant au transport de marchandises d'être efficient : la logistique a des besoins d'espaces, il faut à la fois s'assurer qu'elle puisse les trouver, et que leur mise à disposition ne soit pas pénalisante.

**DESCRIPTION / MISE EN OEUVRE**

- Quantifier et qualifier le besoin en offre logistique : Un travail d'étude spécifique aboutissant à des ratios fins prenant en compte, les activités desservies, les matériels utilisés ((longueur, largeur, hauteur, capacité de giration et de manoeuvre, etc) et les caractéristiques des bâtiments accueillant des livraisons (immeuble, bâtiment individuel, etc.) est nécessaire
- Exploiter les possibilités offertes par les documents de planification : le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCoT, Le PLUi-h, le Programme Action Coeur de Ville , le rapport de Développement Durable



**ACTEURS PILOTES**

**CAGS**  
Les communes

**ACTEURS A IMPLIQUER**

Agences d'urbanisme  
Établissements Publics  
Foncier  
Aménageurs  
Promoteurs immobiliers



**POINTS DE VIGILANCE :**

Les délais longs de révision des documents



**INDICATEURS DE SUIVI**

Nombre de mentions intégrées dans les documents de planification  
Les révisions apportées aux documents de planification



**BUDGET**

Temps d'agent



**CALENDRIER**

Long terme



**PERIMETRE DE L'ACTION**

CAGS

**FICHE 4** **PLACES DE LIVRAISON STANDARDS AUX NORMES, ENDROITS MUTUALISÉS**  
**TOUT OU EN PARTIE**



**CONTEXTE**

Les aires de livraison, outil d'accueil des livraisons en centres-villes, ne sont aujourd'hui pas opérantes car pas toujours adaptées aux besoins (en nombre, en dimensions), mais également peu contrôlées (stationnement illicites). En outre, leur efficacité pose question car elles immobilisent du foncier toute la journée, pour des usages concentrés sur quelques heures (voir le diagnostic à ce sujet). Plusieurs pistes peuvent faire évoluer l'outil : le partage dans le temps (stationnement payant, résidentiel) ou l'abandon de l'outil au profit d'autres dispositifs (stationnement minute, points d'accueil livraison mutualisés, voiries multi-usages). Le choix devra être fait en tenant compte de la capacité de la collectivité à assurer le contrôle des pratiques. L'immense majorité des aires diagnostiquées n'ont pas les dimensions suffisantes sur le territoire de la CAGS.

La mutualisation des places de stationnement consiste à utiliser certains emplacements existants comme points de livraison à certaines heures de la journée où ils ne sont pas utilisés ou exploités à leur fin initiale.

**DESCRIPTION / MISE EN OEUVRE**

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.

- Détermination et localisation de la demande : 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
- Exploiter l'audit de l'offre de l'étude Jonction qui a réalisé une description qualitative des aires de livraison pour juger de leur respect des prescriptions du guide d'aménagement.
- Mise aux normes des aires de livraison existantes et éventuelle création de nouvelles aires
- Partage des aires de livraison à travers la mutualisation de l'espace
- Partage (mutualisation) de places de parking pouvant être dédiées à la livraison à certaines heures de la journée
- Recréer une aire de livraison si pendant des travaux, on en restreint/retire une aire



**ACTEURS PILOTES**

**CAGS**  
Ville de Sens  
Service voirie

**ACTEURS A IMPLIQUER**

Acteurs économiques  
Service mobilités, Police Municipale, architecture  
Appui technique : ADEME, CEREMA



**POINTS DE VIGILANCE :**

Disponibilité du foncier  
Respect des aires par les particuliers  
Respect de la Loi LOM



**INDICATEURS DE SUIVI**

Nombre d'aires de livraison aux normes  
Nombre d'aires mutualisées



**BUDGET**

Etude au cas par cas



**CALENDRIER**

Court / Moyen terme



**PERIMETRE DE L'ACTION**

CAGS

FICHE  
05.A

## DÉFINIR DES EMPLACEMENTS POUR LES CENTRES DE REDISTRIBUTION : CRÉATION D'UNE ENTREPRISE LOCALE DE SERVICE AUX COMMERCANTS



### CONTEXTE

Avec l'émergence de nouvelles pratiques et outils de livraison par des entrepreneurs dans plusieurs villes du pays pour s'adapter aux dispositifs et réglementations en matière de LUD, il paraît pertinent de faire de même dans le territoire de la CAGS, en garantissant les conditions nécessaires pour attirer des entrepreneurs qui pourraient proposer des solutions de logistique répondant aux objectifs LUD du territoire sénonais.

### DESCRIPTION / MISE EN OEUVRE

L'idée serait d'attirer les entrepreneurs et porteurs de projets qui pourraient proposer des alternatives aux modes de livraison traditionnels, et qui amèneraient des solutions ciblées éventuellement sur le dernier kilomètre.

- Identifier les aides et subventions possibles pour les entrepreneurs pour les soutenir dans leur démarche
- Réaliser un audit du besoin réel en termes de développement de nouvelles solutions de logistique
- Réaliser un appel à projet ou manifestation d'intérêt autour de la LUD
- Développer avec les porteurs de projet le mode doux, la cyclo-logistique,... etc à des points stratégiques
- Il y aurait également une possibilité de créer un groupement d'employeurs locaux ou une entité dédiée à la livraison dans le centre de Sens, avec des services supplémentaires tels que le stockage, la livraison rapide, le picking... etc.



### ACTEURS PILOTES

Les entrepreneurs / porteurs de projet  
Les transporteurs locaux prêts à s'engager

### ACTEURS A IMPLIQUER

Les commerçants  
Les particuliers  
La chambre de commerce  
La chambre d'artisanat  
Les associations de commerçants



### POINTS DE VIGILANCE :

Manque d'attractivité pour les porteurs de projet  
Absence d'enjeux majeurs  
Réglementation inadaptée  
Absence d'aides / de subventions  
Faisabilité foncière et économique



### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de porteurs de projets accompagnés, suivis, présentés  
Nombre de projets aboutis



### BUDGET

Subventions / aides



### CALENDRIER

Long terme



### PERIMETRE DE L'ACTION

Ville de Sens

FICHE  
05.B

## DÉFINIR DES EMPLACEMENTS POUR LES CENTRES DE REDISTRIBUTION : MISE À DISPOSITION DU FONCIER



### CONTEXTE

La nouvelle forme de logistique urbaine notamment du dernier kilomètre peut nécessiter une rupture de charge et de ce fait du foncier adapté. Toutefois, les règles de l'urbanisme et notamment l'impossibilité de construire dans les centres urbains ainsi que la rareté du foncier libre et disponible, peuvent contraindre le bon fonctionnement de cette activité ainsi que l'organisation des flux de marchandises entrants et sortants.

Au vu de ce contexte de rareté et d'indisponibilité d'espaces, il conviendrait de valoriser le foncier existant non exploité pour les besoins de la logistique urbaine, et les utiliser par exemple comme points de distribution et/ou de collecte à des endroits stratégiques urbains, mis à disposition des entreprises de service aux commerces. Cette action aurait par ailleurs pour bénéfice l'intégration de la logistique urbaine dans le tissu urbain.

### DESCRIPTION / MISE EN ŒUVRE

Cette action vise à fournir un espace foncier déjà construit qui peut être transformé en locaux logistiques (un drive, une conciergerie...etc.).

Cela peut être des locaux commerciaux ou industriels, une station, des friches, un terrain délaissé, un parking non utilisé...etc. Cette mise à disposition pourrait se faire à travers l'exonération fiscale ou de charges foncières par exemple.

- L'identification des espaces fonciers nécessaires à l'installation d'espaces de stockage et/ou 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) ;
- Identifier les zones économiques et géographiques stratégiques, c'est-à-dire génératrices d'importants flux de marchandises
- Réserver le foncier grâce aux compétences de la collectivité



### ACTEURS PILOTES

La Ville de Sens  
La CAGS

### ACTEURS A IMPLIQUER

Les commerçants  
Prestataires de service aux commerçants  
Les consommateurs  
Les habitants  
Les livreurs



### POINTS DE VIGILANCE :

Existence d'une structure porteuse exploitant le foncier  
Ruptures de chaînes de froid



### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de sites valorisés / transformés  
Nombre de sites logistiques émergés



### BUDGET

Au cas par cas



### CALENDRIER

Moyen/Long terme



### PERIMETRE DE L'ACTION

Communes disposant de locaux/ sites

FICHE  
6

## DÉVELOPPER DES SYSTÈMES DE LIMITATION DE DURÉE DES LIVRAISONS



### CONTEXTE

Les stationnements lors des TMV n'étant pas réglementés sur la durée, cela peut engendrer des perturbations du trafic ainsi que des nuisances. Il semblerait donc pertinent de recourir à des limitations de durée d'arrêt et/ou stationnement pour ces véhicules, via des feux à durée fixée ou des disques livraison.

La mise en place d'une telle mesure permettrait de régler le problème de stationnement pour les livreurs en fluidifiant les passages via un turn-over encadré des véhicules. Cette action aura également pour bénéfice d'améliorer le partage de l'espace public par les différents usagers, limitant ainsi les conflits d'usage sur la chaussée.

### DESCRIPTION / MISE EN OEUVRE :

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 pour le contrôle.

- Une limitation de durée devra être déterminée par la collectivité sur la base du travail réalisé par Jonction sur les durées moyennes des arrêts pour livraison. 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.
- La distribution des disques se ferait 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.



### ACTEURS PILOTES

La Ville de Sens (service voirie)  
Les livreurs

### ACTEURS A IMPLIQUER

Police municipale  
Les habitants : livret de partage  
Les commerçants



### POINTS DE VIGILANCE :

Irrespect des stationnements  
Absence de verbalisation par la police municipale  
Les commerçants qui utilisent les places de stationnement  
Budget de l'achat des bornes (investissement) / Coût de l'entretien  
Problème d'implantation des bornes / gêne du cheminement des piétons



### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre d'infractions  
Nombre de bornes installées  
Nombre de disques distribués



### BUDGET

Nombre de bornes/ disques distribués



### CALENDRIER

Court / Moyen terme



### PERIMETRE DE L'ACTION

Ville de Sens

FICHE  
7

## REVOIR L'ACCOMPAGNEMENT ET LA SENSIBILISATION DES LIVREURS ET DES COMMERÇANTS



### CONTEXTE

La logistique urbaine est une activité gérée majoritairement par les commerçants et les livreurs, sans beaucoup d'implication d'autres secteurs d'activité. Toutefois, l'évolution des réglementations et le déploiement des dispositifs transversaux pour une logistique durable, notamment en termes de réduction de la pollution et des GES, nécessiterait des outils et des moyens d'accompagnement, de sensibilisation et de communication avec ces acteurs pour intégrer ces nouvelles démarches dans leur activité, en vue d'une meilleure coordination et d'implication des différentes parties prenantes. Par ailleurs, la mise en oeuvre de la charte LUD ne pourrait se faire sans inclure les acteurs concernés pour répondre à leurs besoins et exigences de leur métier. De plus, ils conviendrait également de valoriser les efforts et actions qu'ils mettent déjà en oeuvre de leur côté en faveur de la logistique urbaine durable.

### DESCRIPTION / MISE EN OEUVRE

Dans un but de mise en oeuvre des actions de la charte LUD, il conviendrait d'inclure les commerçants et les livreurs dans le dialogue et la communication pour intégrer les fiches action de cette charte dans leur pratique/ travail.

Cela consiste majoritairement à faire prendre conscience sur les objectifs généraux de la LUD et de leurs implications en termes de réduction des nuisances et de la pollution par exemple.

- Se servir des canaux de communication locaux pour informer
- Monter une instance d'échange qui se réunit périodiquement pour échanger sur les objectifs, enjeux, évolutions... etc.
- Communiquer pendant les évènements (ex : foire) sur les impacts de la logistique urbaine
- Organiser des rencontres, tables rondes, retours d'expérience sur les pratiques dans les autres territoires



### ACTEURS PILOTES

La CAGS  
La Ville de Sens

### ACTEURS A IMPLIQUER

Les consommateurs, citoyens et les commerçants  
La chambre de commerce  
La chambre de l'artisanat  
Représentants des associations de commerçants



### POINTS DE VIGILANCE :

Adapter le discours et la posture



### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de réunions  
Nombre de communications réalisées



### BUDGET

Temps d'agent + frais d'organisation



### CALENDRIER

Action continue



### PERIMETRE DE L'ACTION

La CAGS

FICHE  
8

## FABRIQUER UN LIVRET LUD À DISTRIBUER AUX ACTEURS



### CONTEXTE

La logistique urbaine est un secteur transversal qui mobilise plusieurs acteurs de différents secteurs (la mobilité, l'urbanisme, le service de la voirie, le développement économique, la Police municipale...etc). Par ailleurs, le cadre réglementaire étant complexe et différent d'une commune/EPCI à un autre, il paraît nécessaire de regrouper l'ensemble des informations importantes relatives à la logistique urbaine dans un livret à remettre aux différents acteurs concernés.

### DESCRIPTION / MISE EN OEUVRE

Ce livret devrait permettre de retrouver l'ensemble des informations nécessaires à l'activité de logistique urbaine durable, issues des travaux de la charte LUD. Il serait de ce fait un outil opérationnel facilitant l'implantation de la logistique urbaine durable dans le territoire.

Le support que prendrait le livret serait à la fois numérique (sur une application comme Waze, le GPS, usage de QR Code, téléchargeable sur le site de la CAGS et Ville de Sens) et en format papier, au format A5 dépliant.

Une périodicité de mise à jour des dépliants papiers devrait être définie en fonction de la fréquence de réactualisation des données.

Ce livret devrait contenir :

- Des cartographies (cartes et plans) des emplacements de stationnement et de livraison, les accès selon les tonnages véhicules, les accès interdits...etc.
- Un rappel exhaustif de la réglementation en vigueur
- Un rappel des contraintes et des risques
- Un rappel des objectifs de la charte LUD et de la démarche suivie pour l'élaboration du plan d'action
- Un annuaire des contacts utiles et des référents du territoire impliqués dans le secteur de la logistique urbaine
- Informations sur les travaux en cours ou à venir sur les supports numériques du livret



### ACTEURS PILOTES

La CAGS (SIG, communication, graphisme)  
Ville de Sens

### ACTEURS A IMPLIQUER

Commerçants  
Livres  
Les relais colis  
Les associations des commerçants



### POINTS DE VIGILANCE :

Nécessité de mises à jour / réactualisation  
Exhaustivité des informations



### INDICATEURS DE SUIVI

Nombre de dépliants téléchargés  
Nombre de dépliants distribués



### BUDGET

Temps d'agent  
Reprographie



### CALENDRIER

Court terme



### PERIMETRE DE L'ACTION

CAGS



## 8. LES SIGNATAIRES DE LA CHARTE

**Les acteurs concernés par cette charte sont tous ceux qui participent à la logistique urbaine sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Grand Sénonais, même s'ils sont implantés sur un autre territoire.**

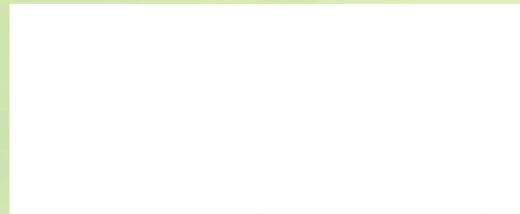
**Il peut s'agir aussi bien d'acteurs du secteur public que d'acteurs du secteur privé, d'acteurs générant beaucoup de flux de marchandises ou très peu.**



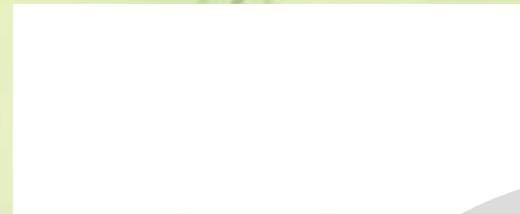


## LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND SÉNONAIS

VILLE DE SENS



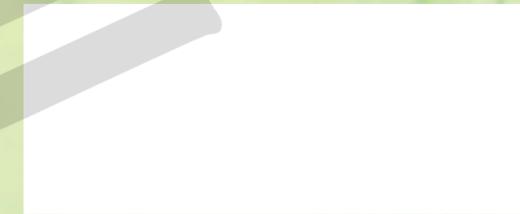
CHAMBRE DE COMMERCE ET  
D'INDUSTRIE DE L'YONNE



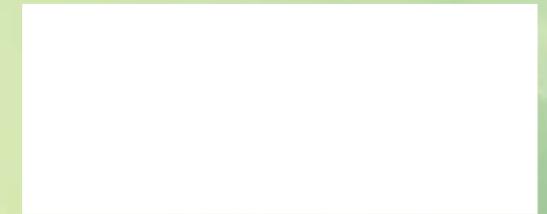
CHAMBRE DES MÉTIERS ET  
DE L'ARTISANAT



PAPREC



STEF



LA FÉDÉRATION NATIONALE DES  
TRANSPORTS ROUTIERS



LA POSTE



LE MOUVEMENT DES  
ENTREPRISES DE FRANCE



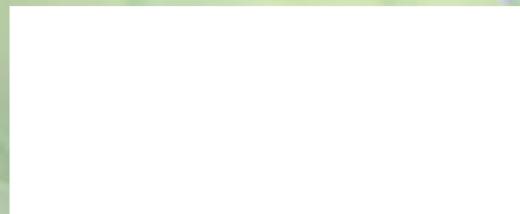
L'UNION NATIONALE DES  
GROSSISTES EN FRUITS ET LÉGUMES



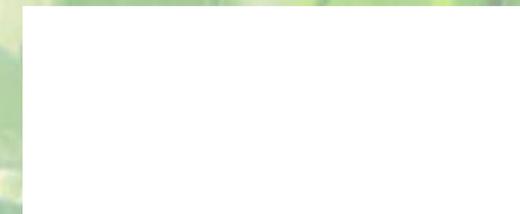
FEDALIS



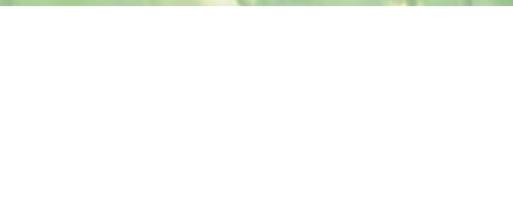
L'UNION DES INDUSTRIES ET DES MÉTIERS  
DE LA MÉTALLURGIE DE L'YONNE



POMONA



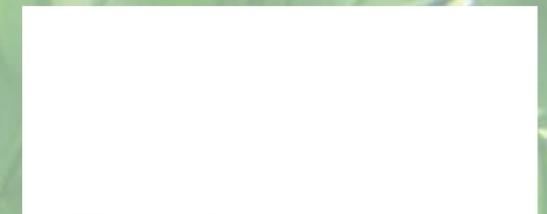
LOGISTIC LOW CARBON



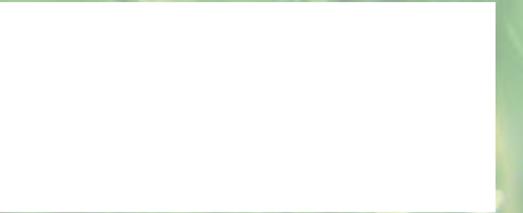
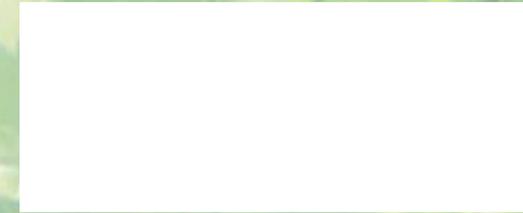
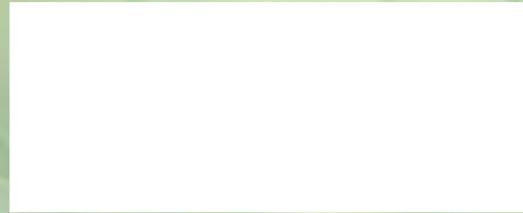
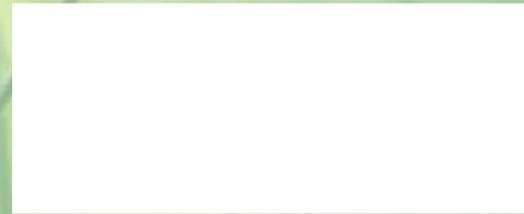
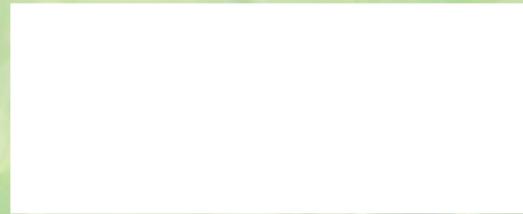
BOURGOGNE PRODUITS FRAIS



CA GRAND SÉNONAIS



LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND SÉNONAIS



PROJET