REÇU EN PREFECTURE
Le 06 mars 2024
VIA DOTELEC TÉLÉTRANSMISSION
025-212500565-20240229-D00747I0-DE

MAIRIE
DE
BESANÇON

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE – DÉPARTEMENT DU DOUBS

EXTRAIT DU REGISTRE

des Délibérations du Conseil Municipal

Publié le : 06/03/2024

Séance du 29 février 2024

Le Conseil Municipal, convoqué le 22 février 2024, s'est réuni à l'hôtel de Ville de Besançon

Conseillers Municipaux en exercice : 55

Présidence de Mme Anne VIGNOT, Maire

Étaient présents : Mme Elise AEBISCHER, M. Hasni ALEM, M. Guillaume BAILLY, Mme Anne BENEDETTO, M. Kévin BERTAGNOLI, Mme Pascale BILLEREY, M. Nicolas BODIN, M. François BOUSSO, Mme Nathalie BOUVET, Mme Fabienne BRAUCHLI, Mme Claudine CAULET, Mme Aline CHASSAGNE, M. Sébastien COUDRY, M. Laurent CROIZIER, M. Benoît CYPRIANI, Mme Karine DENIS-LAMIT, M. Cyril DEVESA, M. Ludovic FAGAUT, Mme Lorine GAGLIOLO, Mme Sadia GHARET (à compter de la question n°2 et jusqu'à la question n°32 incluse), M. Abdel GHEZALI, M. Olivier GRIMAITRE, Mme Valérie HALLER, M. Damien HUGUET, M. Jean-Emmanuel LAFARGE, M. Aurélien LAROPPE (jusqu'à la question n°12 incluse), Mme Myriam LEMERCIER, M. Christophe LIME, Mme Agnès MARTIN, M. Saïd MECHAI, Mme Carine MICHEL, Mme Marie-Thérèse MICHEL, Mme Laurence MULOT, M. Yannick POUJET, M. Anthony POULIN, Mme Françoise PRESSE, Mme Karima ROCHDI, M. Jean-Hugues ROUX (jusqu'à la question n°23 incluse), Mme Juliette SORLIN, M. Gilles SPICHER, M. André TERZO (jusqu'à la question n°3 incluse), Mme Anne VIGNOT, Mme Christine WERTHE, Mme Marie ZEHAF.

Secrétaire : Mme Nathalie BOUVET

Etaient absents : Mme Frédérique BAEHR, Mme Annaïck CHAUVET, Mme Julie CHETTOUH, M. Philippe CREMER, Mme Marie ETEVENARD, M. Pierre-Charles HENRY, Mme Marie LAMBERT, M. Jamal-Eddine LOUHKIAR, M. Nathan SOURISSEAU, Mme Claude VARET, Mme Sylvie WANLIN.

Procurations de vote : Mme Frédérique BAEHR à M. Yannick POUJET, Mme Annaïck CHAUVET à Mme Claudine CAULET, Mme Julie CHETTOUH à Mme Juliette SORLIN, M. Philippe CREMER à M. Kévin BERTAGNOLI, Mme Marie ETEVENARD à Mme Lorine GAGLIOLO, Mme Sadia GHARET à M. Hasni ALEM (jusqu'à la question n°1 incluse, et à compter de la question n°33), M. Pierre-Charles HENRY à Mme Christine WERTHE, Mme Marie LAMBERT à Mme Karine DENIS-LAMIT, M. Aurélien LAROPPE à M. Damien HUGUET (à compter de la question n°13), M. Jamal-Eddine LOUHKIAR à Mme Anne VIGNOT, M. Jean-Hugues ROUX à M. Nicolas BODIN (à compter de la question n°24), M. Nathan SOURISSEAU à M. Anthony POULIN, M. André TERZO à M. Christophe LIME (à compter de la question n°4), Mme Claude VARET à M. Ludovic FAGAUT, Mme Sylvie WANLIN à M. Jean-Hugues ROUX (jusqu'à la question n° 23 incluse) puis à Mme Marie ZEHAF (à compter de la question n°24).

OBJET : 34 - Programme InterLUD - Adoption de la charte Logistique Urbaine Durable

Délibération n° 007477

34

Programme InterLUD - Adoption de la charte Logistique Urbaine Durable

Rapporteur : Benoît CYPRIANI, Adjoint

	Date	Avis
Commission n°2	13/02/2024	Favorable unanime

Résumé :

Le présent rapport a pour objet l'adoption de la charte Logistique Urbaine Durable dans le cadre du programme InterLUD.

I - Contexte de la démarche

Conscientes des multiples enjeux que recouvrent le transport de marchandises et en particulier la logistique urbaine, Grand Besançon Métropole et la Ville de Besançon ont engagé depuis plusieurs années des réflexions sur l'organisation des flux logistiques, sans pour autant aboutir à un plan d'action opérationnel. En 2021, à travers deux programmes, les deux collectivités ont témoigné de leur engagement volontaire en faveur d'une logistique urbaine durable :

- La **convention Action Cœur de Ville (ACV)** : Signée en octobre 2018, son ambition est de « revitaliser les centres-villes pour une nouvelle attractivité des villes ». Elle prévoit parmi ses objectifs stratégiques de « poursuivre et renforcer les actions sur les déplacements, l'accessibilité au centre-ville et les liens tous modes entre des pôles bien affirmés, sur la politique de stationnement et sur la logistique urbaine ». Le programme ACV a ainsi permis le financement d'un état des lieux quantitatif et qualitatif de la logistique urbaine sur le cœur de ville bisontin, d'en connaître les enjeux et d'identifier les opportunités locales.

- **Le programme InTerLUD** : Créé dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), ce programme a pour vocation de créer des espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques dans l'objectif d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné. Il a fait l'objet d'une convention tripartite entre Grand Besançon Métropole, le Cerema et la société Rozo le 10 juin 2021 permettant le subventionnement d'un poste « chargé de mission logistique urbaine » pour un total de 42 000 €. Ce programme a également permis à la collectivité de disposer de l'appui technique du Cerema et de Logistic Low Carbon dans la conduite de la démarche et la définition d'une feuille de route en matière de logistique urbaine.

Au-delà de ces programmes, la démarche s'inscrit plus largement dans une synergie avec les outils de planification locale :

- Projet de Territoire ;
- Schéma de Cohérence Territoriale Besançon Cœur Franche-Comté ;
- Plan Local d'Urbanisme intercommunal du Grand Besançon Métropole ;
- Plan de Mobilité ;
- Plan Climat Air Energie Territorial ;
- Plan Alimentaire Territorial ;
- Schéma d'implantation des zones d'activités économiques ;
- Schéma des énergies ;
- ...

II - Méthodologie du programme InTerLUD

La charte logistique urbaine durable s'est construite autour de 3 grandes étapes. L'ensemble de ces phases ont fait l'objet de temps de présentation et de validation en comité de pilotage et lors de réunions d'échange avec les acteurs économiques.

-

Étape 1 : Réalisation d'un diagnostic de territoire en matière de logistique (juillet 2021 et juin 2022).

Cette étape a permis ainsi de :

- Identifier les acteurs du transport de marchandises et les différentes filières logistiques ;
- Mieux connaitre les flux de livraison en particulier en milieu urbain ainsi que les pratiques exercées ;
- Comprendre le fonctionnement du cœur de ville sur le plan logistique ;
- Mettre en évidence les points forts et les dysfonctionnements des différentes organisations logistiques.

Étape 2 : Ateliers de concertation avec les acteurs économiques (fin 2022 – mars 2023)

Une trentaine de structures a été mobilisée pour échanger sur les enjeux de la logistique urbaine ainsi que sur les actions à engager sur le territoire bisontin. 4 grands volets ont ainsi été abordés :

- Règlementation d'accès au centre-ville et occupation de l'espace public ;
- Enjeux fonciers et immobiliers ;
- Transition énergétique et cyclo-logistique ;
- Communication et gouvernance.

Etape 3 : Définition de la feuille de route opérationnelle (mars 2023 – novembre 2023)

Le plan d'action se structure autour de 3 axes et comprend un total de 13 actions :

AXE 1 : Règlementer et partager l'espace public

- Action 1 : Élaborer un schéma directeur des aires de livraison,
- Action 2 : Faire évoluer la règlementation d'accès au centre-ville,
- Action 3 : Elaborer un schéma d'accessibilité poids-lourds,
- Action 4 : Réguler les flux relatifs à la logistique des chantiers.

AXE 2 : Faire émerger et valoriser de nouvelles pratiques logistiques

- Action 5 : Intégrer les enjeux logistiques au sein du futur PLUi,
- Action 6 : Créer un Espace de Logistique Urbaine (ELU),
- Action 7 : Développer les points de livraison hors domicile,
- Action 8 : Optimiser la collecte et encourager le réemploi des cartons des commerçants,
- Action 9 : Accompagner la décarbonation des flux de marchandises sur le territoire.

AXE 3 : Communiquer et Gouverner

- Action 10 : Animer et fédérer un réseau local des acteurs de la logistique urbaine,

- Action 11 : Sensibiliser et communiquer auprès du grand public et des commerçants,
- Action 12 : Valoriser les métiers de logistique,
- Action 13 : Action de plaidoyer national.

III - Engagements

La charte logistique urbaine constitue un document partenarial entre la collectivité et les acteurs économiques volontaires. L'ensemble des signataires de la charte logistique urbaine durable portée par Grand Besançon Métropole et la ville de Besançon s'engage à coordonner leurs actions et à œuvrer pour le développement d'une logistique urbaine durable sur le territoire. Le fondement de cette démarche réside dans l'élaboration d'actions co-concertées entre partenaires privés et pouvoirs publics afin d'agir collectivement pour une logistique performante et plus vertueuse.

L'ensemble des parties prenantes, y compris Grand Besançon Métropole et la Ville de Besançon s'engagent à mettre en œuvre des conditions favorables, des actions concrètes et mesurables.

A l'unanimité des suffrages exprimés (14 abstentions), le Conseil Municipal :

- **se prononce favorablement sur l'adoption de la charte logistique urbaine durable,**

- **autorise Madame la Maire, ou son représentant, à signer la charte annexée au rapport.**

Rapport adopté à l'unanimité des suffrages exprimés :
Pour : 41 Contre : 0 Abstentions*: 14 Conseiller intéressé : 0

*Le sens du vote des élus ne prenant pas part au vote est considéré comme une abstention.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Besançon dans les deux mois suivant sa publicité.

La Secrétaire de séance,

Mme Nathalie BOUVET,
Conseillère Municipale

Pour extrait conforme,
La Maire,

Anne VIGNOT

Grand Besançon Métropole

Ville de Besançon

Charte logistique urbaine durable

InTerLUD

Agir pour une logistique urbaine durable

SOMMAIRE

I. Contexte et méthodologie de la démarche InTerLUD sur le territoire bisontin

- La logistique urbaine : de quoi parle-t-on ?
- Contextualisation de l'engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine durable
- La charte logistique urbaine : une feuille de route en synergie avec les stratégies nationales et les outils de planification territoriale
- Méthodologie de travail et rétroplanning

II. État des lieux et enjeux autour de la logistique urbaine

- Principales conclusions du diagnostic logistique
- La logistique urbaine : un travail à engager autour de 4 grands enjeux

III. Plan d'actions et engagements

IV. Remerciements

V. Annexes – Fiches actions

EDITO

En cours de rédaction

I. CONTEXTE ET METHODOLOGIE DE LA DEMARCHE INTERLUD SUR LE TERRITOIRE BISONTIN

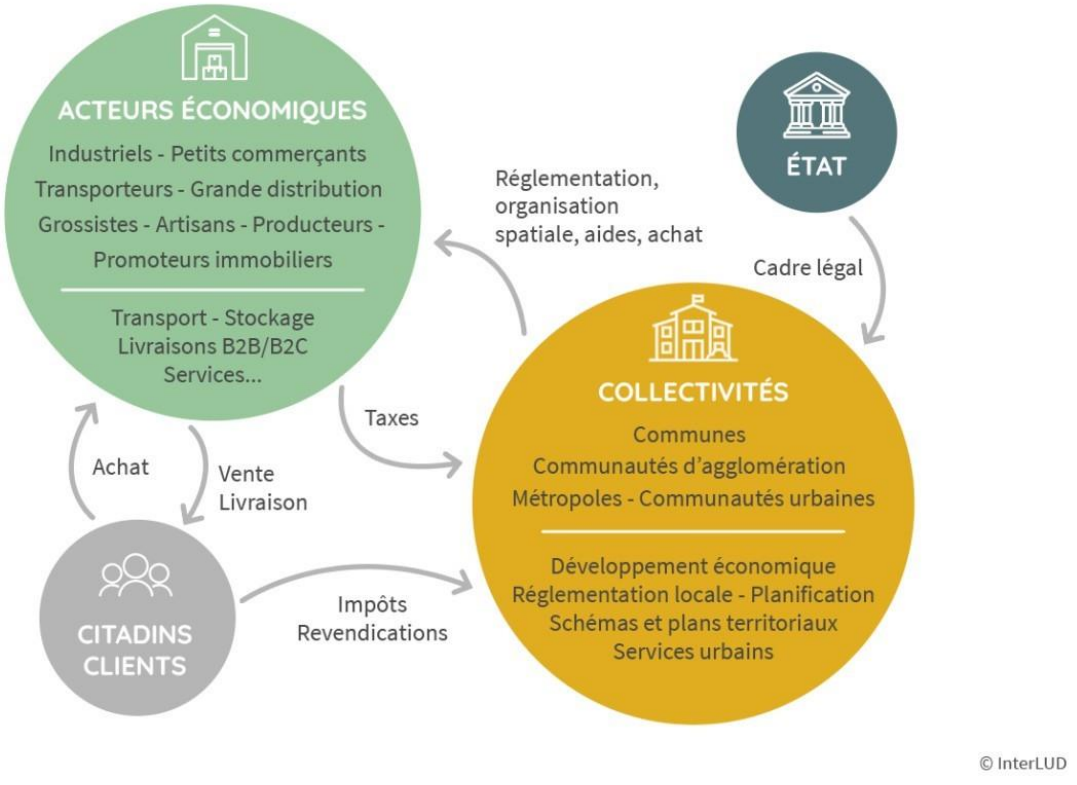
LA LOGISTIQUE URBAINE : DE QUOI PARLE-T-ON ?

La logistique urbaine constitue l'ensemble des **activités inhérentes au transport de marchandises en ville**. Elle recouvre plusieurs réalités, à savoir :

- L'**organisation des flux** (livraisons et expéditions) **générés par les établissements commerciaux, industriels ou tertiaires**
- Les **déplacements d'achat des particuliers** (réalisés par eux-mêmes ou en livraison)
- Les **flux liés à la gestion urbaine** (enlèvement des déchets, services postaux, travaux publics).

La logistique urbaine concerne ainsi l'acheminement des marchandises dans le cœur de l'agglomération, leur traitement sur ce territoire, leur livraison au destinataire final ainsi que la gestion des flux retours.

La logistique urbaine joue un rôle central dans le fonctionnement global et l'évolution de la ville. Situé au carrefour d'enjeux relatifs au développement urbain, à la dynamique économique ou encore à l'amélioration de la qualité de vie, elle nécessite aujourd'hui d'allier performance et durabilité afin de réduire son empreinte (bruit, émissions de polluants).
Pour cela, elle impose **une coopération forte entre les professionnels qui exercent localement** (grossistes, transporteurs, artisans, commerçants, entreprises de BTP, etc.) **et les pouvoirs publics**.



Quelques chiffres clés pour comprendre la logistique urbaine et ses enjeux :

- La logistique urbaine = 25% du coût de la livraison pour 1% de la distance parcourue
- En France, 10 millions de livraisons et enlèvements sont réalisés par jour
- 50% des livraisons sont à destination des ménages, 40% à destination des établissements économiques et 10% sont liés à des flux de gestion urbaine (travaux BTP, déchets, services publics…)
- 50% des livraisons sont réalisées via des véhicules utilitaires légers (< à 3,5 tonnes) // 68% sur le centre-ville de Besançon
- 2/3 des livraisons ont une durée inférieure à 10 minutes
- 1,6 million d'emploi sont concernés par la logistique urbaine
- Représente 20% du trafic urbain mais jusqu'à 50% des particules fines et 20% des émissions de gaz à effet de serre

CONTEXTUALISATION DE L'ENGAGEMENT VOLONTAIRE EN FAVEUR DE LA LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

Conscientes des multiples enjeux que recouvrent la logistique urbaine, Grand Besançon Métropole et la Ville de Besançon ont engagé depuis plusieurs années des réflexions sur l'organisation des flux logistiques, sans pour autant aboutir à un plan d'action opérationnel. En 2021, à travers deux programmes, les deux collectivités ont témoigné de leur engagement volontaire en faveur d'une logistique urbaine durable :

- La **convention Action Cœur de Ville (ACV)** : Signée en octobre 2018, son ambition est de « revitaliser les centres-villes pour une nouvelle attractivité des villes ». Elle prévoit parmi ses objectifs stratégiques de « poursuivre et renforcer les actions sur les déplacements, l'accessibilité au centre-ville et les liens tous modes entre des pôles bien affirmés, sur la politique de stationnement et sur la logistique urbaine ». Le programme ACV a ainsi permis le financement d'un état des lieux quantitatif et qualitatif de la logistique urbaine sur le cœur de ville bisontin, d'en connaitre les enjeux et d'identifier les opportunités locales.
- **Le programme InTerLUD** : Créé dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), ce programme a pour vocation de créer des espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques dans l'objectif d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie. Signée en 2021 par Grand Besançon Métropole, le Cerema et la société Rozo, cette convention tripartite a permis de bénéficier des conditions nécessaires à l'établissement d'une concertation entre acteurs économiques et collectivités et d'aboutir à la définition d'une feuille de route opérationnelle.

Ce présent document illustre le travail produit depuis plus de 2 ans dans le cadre de ces programmes et témoigne de la mobilisation récurrente des acteurs économiques dans les différents temps d'échange proposés.

LA CHARTE LOGISTIQUE URBAINE : UNE FEUILLE DE ROUTE EN SYNERGIE AVEC LES STRATEGIES NATIONALES ET LES OUTILS DE PLANIFICATION TERRITORIALE

NATIONAL

- Lois (Loi d'Orientations des Mobilités, Loi Climat et Résilience,…)
- Planification écologique France Nation Verte
- Stratégie France Logistique 2025
- Programme Action cœur de Ville
- Programme InterLUD
- …

CHARTE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

LOCAL

Urbanisme règlementaire / Aménagement du territoire

- Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire – région Bourgogne Franche-Comté
- Projet de territoire adopté en 2022
- Schéma de Cohérence Territoriale Besançon Cœur Franche-Comté en cours de révision
- Plan Local d'Urbanisme intercommunal du Grand Besançon Métropole en cours d'élaboration

Mobilité / Déplacements

- Plan de Mobilité en cours de révision

Environnement

- Plan Climat Air Energie territorial
- Schéma des énergies
- Plan Alimentaire Territorial

Economie :

- Schéma d'implantation des zones d'activités économiques adopté en 2022
- Stratégie économie en cours d'élaboration

MÉTHODOLOGIE DE TRAVAIL ET RÉTROPLANNING

En juin 2021, Grand Besançon Métropole officialise son engagement dans le programme CEE InTerLUD. Aux côtés du Cerema et de la société Rozo, la collectivité s'engage à mener un travail de co-construction avec les acteurs économiques de son territoire afin d'établir la feuille de route qui guidera sa stratégie « logistique urbaine durable ». Plusieurs étapes se sont ainsi succédé sur la base de la méthodologie proposée par le programme :

Temps 1 : Le diagnostic

Dans le cadre de la construction de la charte logistique urbaine, un premier temps a été consacré à la réalisation d'un état des lieux sur la dynamique des flux de marchandises au sein de Grand Besançon Métropole ainsi que sur le centre-ville bisontin. Un diagnostic quantitatif a ainsi été effectué afin de mesurer les flux et les conditions d'approvisionnement sur le territoire. Il a été couplé à un diagnostic qualitatif mené sur le terrain et auprès de divers acteurs économiques par l'intermédiaire d'entretiens bilatéraux. Cette étape a permis ainsi de :

- Identifier les acteurs du transport de marchandises et les différentes filières logistiques
- Mieux connaitre les flux de livraison en particulier en milieu urbain ainsi que les pratiques exercées
- Comprendre le fonctionnement du cœur de ville sur le plan logistique
- Mettre en évidence les points forts et les dysfonctionnements des différentes organisations logistiques

Cette phase, indispensable préalable au travail de concertation a permis d'esquisser les premiers enjeux en matière de logistique urbaine sur le territoire et de mettre en lumière bonnes pratiques et pistes d'amélioration.

Temps 2 : Ateliers de concertation

La seconde étape de la démarche InTerLUD a été structurée par la tenue de 2 ateliers de concertation :

Un premier atelier a permis d'échanger sur les enjeux de la logistique urbaine autour de 5 grandes thématiques :

- Espace public et règlementation
- Foncier et immobilier
- Transition écologique
- Diversité et contraintes liées au transport selon différentes filières (CHR, petits commerces, BTP…)
- Animation et création d'une instance logistique

D'autres thèmes ont été abordés tels que les pratiques des consommateurs, la logistique des chantiers ou encore sur les enjeux sociaux du transport de marchandises.

Le second atelier s'est attaché à travailler sur les actions à engager sur le territoire bisontin. 4 grands volets ont ainsi été abordés :

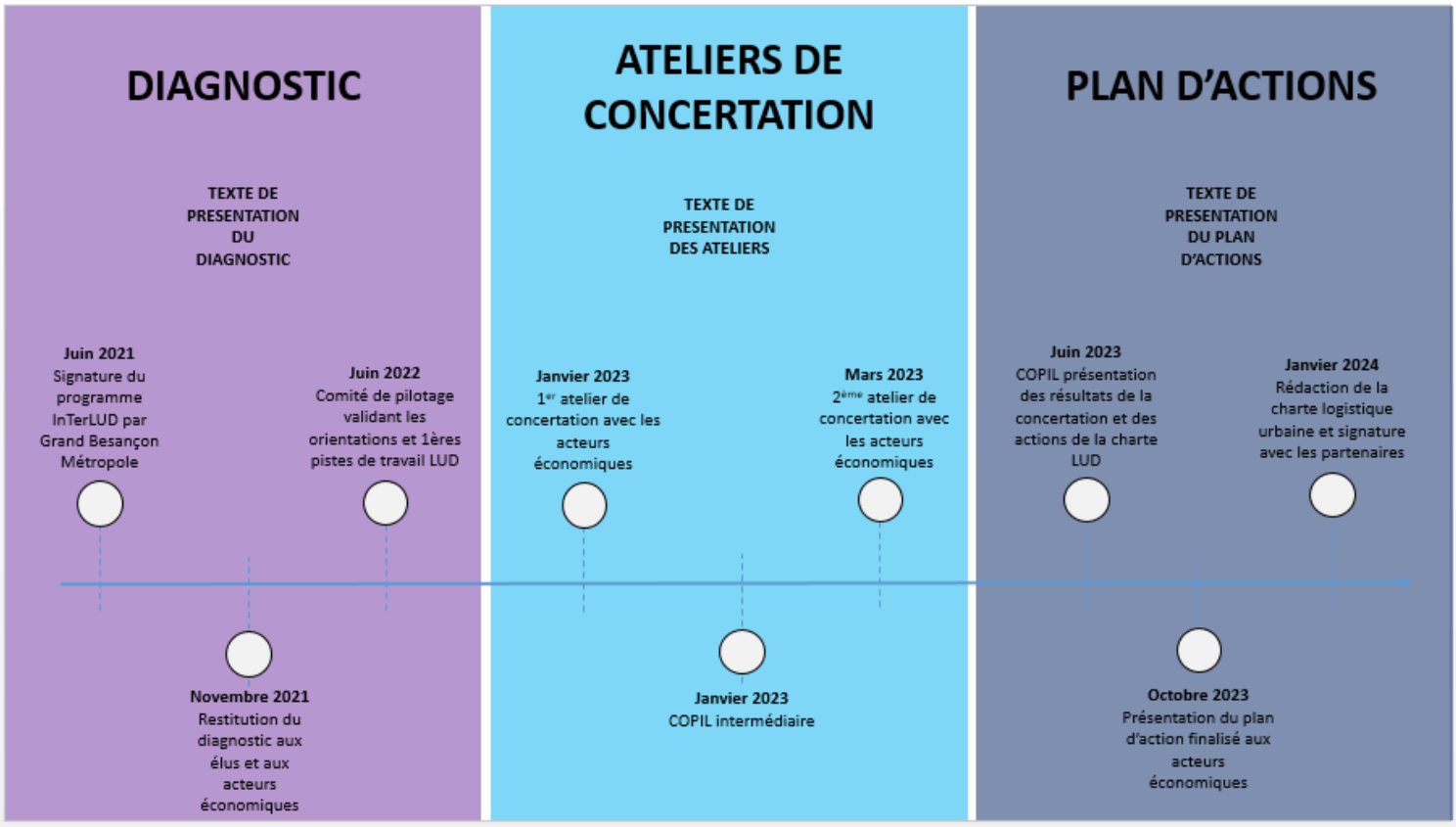
- Règlementation d'accès au centre-ville et occupation de l'espace public
- Enjeux fonciers et immobiliers
- Transition énergétique et cyclo-logistique
- Communication et gouvernance

Une trentaine de structures mobilisées et une diversité d'acteurs présents : organisations professionnelles, logisticiens et cyclo-logisticiens, transporteurs, grossistes, entreprises du secteur du BTP, gestionnaires de réseaux, union de commerçants, acteurs associatifs, services de Grand Besançon Métropole et de la Ville de Besançon…

Temps 3 : Le plan d'action

La définition du plan d'action constitue l'étape ultime de la construction de la charte logistique urbaine. S'appuyant sur les objectifs et orientations politiques définis par la collectivité ainsi que sur l'expression des partenaires et acteurs économiques mobilisés lors des temps de concertation, le plan d'action a été structuré autour de 3 grands blocs : Partage de l'espace public et règlementation, émergence et valorisation de nouvelles pratiques logistiques, communication et gouvernance.

La traduction opérationnelle de cette charte et de ses actions dans le temps constituera un levier essentiel pour tendre vers une logistique urbaine décarbonée et plus vertueuse.



I. ETAT DES LIEUX ET ENJEUX AUTOUR DE LA LOGISTIQUE URBAINE

PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC LOGISTIQUE URBAINE RÉALISÉ SUR LE TERRITOIRE

Agglomération de taille moyenne (env. 196 000 habitants en 2020), Grand Besançon Métropole constitue un pôle logistique secondaire au sein de la Région Bourgogne Franche-Comté. Le territoire comprend un faible nombre d'installations logistiques de grande envergure à l'exception de certaines entreprises du transport de marchandises ainsi que certains sites de manutention, d'entreposage et de conditionnement. L'agglomération bisontine est notamment irriguée par des flux provenant d'aires urbaines telles que Dijon ou encore Nancy. Le diagnostic réalisé dans le cadre de la démarche InTerLUD a permis de caractériser les dynamiques logistiques sur le territoire et de qualifier, en cœur de ville, les flux et pratiques en matière de dernier kilomètre. La synthèse ci-dessous présente ainsi les forces et faiblesses de l'organisation logistique actuelle sur la base de la modélisation Freturb, d'analyses terrain et d'entretiens réalisés avec les acteurs économiques.

ORGANISATION LOGISTIQUE DU TERRITOIRE

- Une forte polarisation des activités économiques sur Besançon : 30 700 établissements (actifs en terme de livraisons) sont recensés dont 60% sont situés sur la ville-centre
- Un tissu économique générant essentiellement des flux d'approvisionnement entrants nécessaires au fonctionnement des activités d'artisanat et services (25%) et des petits commerces (22%). Les flux sortants sont quant à eux essentiellement générés par les activités d'entrepôts et de commerces de gros
- Environ 20 300 livraisons opérées par jour vers les établissements économiques de Grand Besançon Métropole dont 11 300 effectués sur la ville de Besançon
- En matière d'opérations de livraisons, 68% sont réalisés par des véhicules de type VUL (véhicules utilitaires légers) ou inférieurs à 3,5 tonnes et 11% par des articulés
- Un manque de visibilité et de maitrise sur les organisations logistiques opérées par des acteurs extérieurs au territoire
- Une massification des flux insuffisante et peu d'optimisation globale observée

FLUIDITÉ DES OPERATIONS DE LIVRAISONS

- Un équipement dense en aires de livraison sur le centre-ville mais :
  - Des emplacements souvent non disponibles
  - Des aires mal positionnées et/ou sous dimensionnées au regard des besoins
  - Du mobilier urbain pouvant entraver les livraisons (déchargement et manutention)
- Des phénomènes de stationnement sur trottoirs ou en double file régulièrement observés couplés à des difficultés de contrôle
- Des contraintes fortes de livraison pour certains commerces à l'image des cafés-hôtels-restaurants : ruelles anciennes et étroites contraignant les opérations de manutention…

REGLEMENTATION D'ACCES AU CENTRE-VILLE

- Un arrêté municipal détermine les conditions d'accès au cœur de ville : le secteur règlementé comprend 5 zones d'accès et le contrôle est géré par une quinzaine de bornes escamotables.
- Un accès 24h/24 est autorisé aux professionnels notamment commerçants justifiant d'un local professionnel
- L'accès aux véhicules de livraison est permis entre 6h et 11h, hormis pour les cas spécifiques : « livraison de denrées périssables (traiteurs…), de médicaments, d'extrême urgence ainsi que pour les véhicules non motorisés ou électriques »
- La diversité de ces exceptions est aujourd'hui difficile à contrôler. Ainsi, 42% des accès sont autorisés en dehors des créneaux
- Des difficultés identifiées par les livreurs pour respecter ces horaires dans le cadre de leurs tournées (inadéquation avec les horaires d'ouverture des commerces)
- Une signalétique en place complexe et parfois non assimilée par les professionnels, nécessitant un travail de simplification

DECARBONATION DES TRANSPORTS ET NOUVELLES ORGANISATIONS LOGISTIQUES

- Un parc automobile public (Grand Besançon Métropole, Ville de Besançon, CCAS) essentiellement constitué de véhicules thermiques. Un renouvellement est actuellement engagé avec l'achat de véhicules électriques et l'acquisition future de vélos-cargos
- Un équipement privé encore très orienté vers les véhicules thermiques (96,5 % de VUL en thermique, 99,8% pour les poids-lourds sur le périmètre de GBM) : dynamique d'électrification en progression sur le parc de VUL (~ 3% en 2022) mais ralenti par le coût d'achat et la disponibilité des véhicules
- En matière énergétique, une station GNV présente sur le territoire (située à Chemaudin-et-Vaux) et un réseau de bornes IRVE insuffisamment développé mais en cours de développement
- Des initiatives qui se multiplient en matière de cyclologistique : Véloconnect, Trivial Compsot, La Poste
- Une dizaine de points relais recensés sur la Boucle dont le maillage est à questionner pour identifier l'adéquation entre l'offre et les besoins
- Une explosion des livraisons de repas par les plateformes type Deliveroo, Uber : un travail à engager avec les livreurs sur lieux d'accueil, recours aux véhicules motorisés,…

GESTION DES FLUX RETOURS

- Une problématique de gestion des cartons des commerçants mais des réflexions et des actions actuellement engagées par la collectivité

LA LOGISTIQUE URBAINE : UN TRAVAIL A ENGAGER AUTOUR DE 4 GRANDS ENJEUX

Sur la base des conclusions du diagnostic et des échanges organisés avec les professionnels, plusieurs enjeux ont ainsi pu être identifiés en matière de logistique urbaine sur le territoire. Ils traduisent la nécessité de tendre et d'accompagner des organisations logistiques vers des pratiques plus vertueuses (mutualisation, décarbonation des flottes…), dans un objectif d'amélioration du cadre de vie et en garantissant le maintien de l'attractivité économique en particulier sur le cœur de ville. Sur le territoire bisontin, et à l'image de nombreuses autres collectivités, ces enjeux s'articulent autour de 4 grandes composantes :

- Faire évoluer les organisations sans pénaliser l'activité économique
- Accompagner la transition vers des modèles à la fois performants et vertueux

- Résorber les conflits d'usage sur l'espace public
- Anticiper les besoins fonciers liés aux évolutions des modèles logistiques et à l'émergence de nouvelles pratiques

- Mieux encadrer les flux de marchandises dans tout le territoire
- Accompagner l'évolution des pratiques logistiques en zones denses en particulier sur le cœur de ville

- Améliorer les conditions de travail de la filière dans une dynamique régionale
- Communiquer auprès des consommateurs de l'impact des choix logistiques
- Réduire les nuisances associées à la logistique urbaine et communiquer sur la santé environnementale

III. PLAN D'ACTIONS ET ENGAGEMENTS

La définition de ces enjeux couplés aux retours d'expérience des professionnels des différentes filières logistiques ont permis de définir un plan d'action structuré en 3 grands axes et 13 actions opérationnelles.

AXE 1 : Règlementer et partager l'espace public
Action 1 : Élaborer un schéma directeur des aires de livraison
Action 2 : Faire évoluer la règlementation d'accès au centre-ville
Action 3 : Elaborer un schéma d'accessibilité poids-lourds
Action 4 : Réguler les flux relatifs à la logistique des chantiers

AXE 2 : Faire émerger et valoriser de nouvelles pratiques logistiques
Action 5 : Intégrer les enjeux logistiques au sein du futur PLUi
Action 6 : Créer un Espace de Logistique Urbaine (ELU)
Action 7 : Développer les points de livraison hors domicile
Action 8 : Optimiser la collecte et encourager le réemploi des cartons des commerçants
Action 9 : Accompagner la décarbonation des flux de marchandises sur le territoire

AXE 3 : Communiquer et Gouverner
Action 10 : Animer et fédérer un réseau local des acteurs de la logistique urbaine
Action 11 : Sensibiliser et communiquer auprès du grand public et des commerçants
Action 12 : Valoriser les métiers de logistique
Action 13 : Action de plaidoyer national

Ce plan est formalisé ci-après dans un format fiches actions. Chaque fiche action est structurée de la manière suivante :

- Objectifs de l'action
- Contexte
- Description de l'action avec identification des étapes de travail à engager
- Horizon de mise en œuvre

Elles contiennent également des informations complémentaires relatives aux :

- Parties prenantes (pilotage de l'action et partenaires)
- Ressources et moyens nécessaires
- Indicateurs de suivi
- Périmètres concernées (Ville, Grand Besançon Métropole,…)

ENGAGEMENTS DES PARTIES PRENANTES

L'ensemble des signataires de la charte logistique urbaine durable portée par Grand Besançon Métropole et la Ville de Besançon dans le cadre du programme InTerLUD s'engage à coordonner leurs actions et à œuvrer pour le développement d'une logistique urbaine durable sur le territoire. Le fondement de cette démarche réside dans l'élaboration d'actions co-concertées entre partenaires privés et pouvoirs publics afin d'agir collectivement pour une logistique performante et plus vertueuse.

L'ensemble des parties prenantes, y compris Grand Besançon Métropole et la Ville de Besançon s'engagent à mettre en œuvre des conditions favorables, des actions concrètes et mesurables afin de répondre aux enjeux précédemment cités. La charte repose ainsi sur 3 piliers :

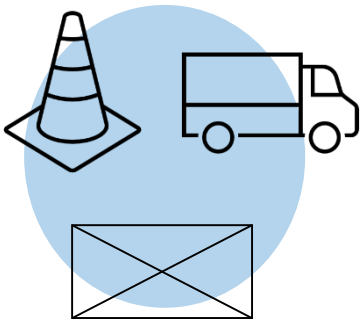
- **Mettre en œuvre** les actions préalablement identifiées dans un principe de synergie entre les différents partenaires et acteurs de la logistique urbaine,
- **Évaluer** et établir un bilan régulier des projets engagés dans le cadre de cette charte,
- **Animer** et participer au réseau des partenaires afin d'établir des échanges réguliers et de maintenir un dialogue entre les différentes parties prenantes,
- **Respecter** les engagements en inscrivant l'ensemble de ces réflexions dans la durée tout en prenant en compte les évolutions contextuelles possibles.

IV. REMERCIEMENTS

Grand Besançon Métropole et la Ville de Besançon souhaitent sincèrement remercier l'ensemble des partenaires mobilisés durant ces deux dernières années de travail qui ont permis d'aboutir à la construction de la charte logistique urbaine. Les échanges constructifs qui ont jalonné l'ensemble des différentes étapes ont très largement contribué à faire évoluer les réflexions et flécher les priorités d'actions.

Grand Besançon Métropole et la Ville de Besançon tiennent également à remercier chaleureusement les équipes du Cerema et de Logistic Low Carbon ainsi que les bureaux d'étude Logicités et Interface Transport pour leur accompagnement et leurs conseils tout au long du processus InTerLUD. Au-delà des appuis méthodologiques, leur rôle a également été essentiel dans la construction de la démarche et le processus de concertation avec les acteurs afin d'assurer à chaque partie prenante, la possibilité de faire entendre leur point de vue, contribution et expertise. Un grand merci aux différents services des deux collectivités qui se sont également mobilisés autour de ce projet transversal qu'est la logistique urbaine.

IV. ANNEXES – FICHES ACTIONS



AXE 1 : PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ET RÉGLEMENTATION

ACTION 1 - Elaborer un schéma directeur des aires de livraison

ACTION 2 - Elaborer un cadre réglementaire pour l'accès au centre-ville

ACTION 3 – Elaborer un schéma d'accessibilité poids lourds

ACTION 4 - Réguler les flux relatifs à la logistique des chantiers

AXE 2 : ÉMERGENCE ET VALORISATION DE NOUVELLES PRATIQUES LOGISTIQUES

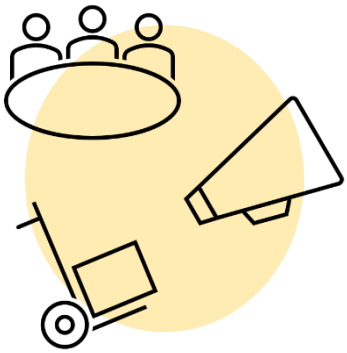
ACTION 5 - Intégrer les enjeux logistiques au sein du futur PLUi

ACTION 6 - Créer un Espace de Logistique Urbaine (ELU)

ACTION 7 - Développer des consignes automatiques multi-opérateurs

ACTION 8 - Optimiser la collecte et encourager le réemploi des cartons des commerçants

ACTION 9 - Accompagner la décarbonation des flux de marchandises sur le territoire



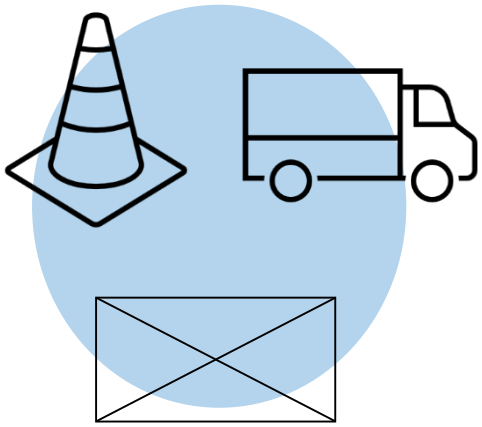
AXE 3 : COMMUNICATION ET GOUVERNANCE

ACTION 10 - Animer et fédérer un réseau local des acteurs de la logistique urbaine

ACTION 11 - Sensibiliser et communiquer auprès du grand public et des commerçants

ACTION 12 - Valoriser les métiers de la logistique

ACTION 13 - Action de plaidoyer national



AXE 1
Partage de l'espace public et réglementation

ACTION 1 - Elaborer un schéma directeur des aires de livraison

ACTION 2 – Elaborer un cadre réglementaire pour l'accès au centre-ville

ACTION 3 – Elaborer un schéma d'accessibilité poids lourds

ACTION 4 - Réguler les flux relatifs à la logistique des chantiers

Grand Besançon Métropole

Ville de Besançon

ACTION 1
Elaborer un schéma directeur des aires de livraison

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- **Pilote** Grand Besançon Métropole – Voirie, management de centre-ville…
- **Partenaires** : Ville de Besançon – arrêtés de circulation, police municipale ; autres communes

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Acteurs du transport et du commerce de gros
- Fédérations professionnelles du transport et logistique
- Commerçants et associations représentatives
- Artisanat : FFB, CAPEB, CMA

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Étude : 15 000 €
- Mobilisation des acteurs impliqués dans la démarche par les services de GBM
- Création, modification et suppression d'emplacements (environ 1 000 € pour la création d'une aire de livraison conforme aux standards réglementaires)

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'aires de livraisons réaménagées et/ou créées
- Taux de rotation
- Évaluation du taux de respect

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Grand Besançon Métropole

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 2

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ❑ Garantir une fluidité des opérations de livraison ;
- ❑ Réduire le risque d'arrêts désorganisés de véhicules sur l'espace public ;
- ❑ Identifier les moyens permettant de renforcer ou faciliter leur contrôle.

CONTEXTE

GBM propose de repenser le maillage et l'aménagement des aires de livraison, principaux dispositifs facilitant les opérations de chargement et de déchargement des marchandises (et personnes) au plus près des destinataires des flux.

Un état des lieux complet de l'existant est proposé. Les aménagements non conformes ou peu adaptés seront recensés : dimensionnement et ergonomie des bordures et du revêtement, proximité avec le mobilier urbain, localisation… Sur cette base, un travail sur l'identification des manques et adaptations potentielles en matière d'aménagement sera proposé en concertation avec les professionnels du transport et les commerçants, avant mise en œuvre.

En parallèle, des pistes d'évolution des moyens de contrôle seront étudiées (application d'horodatage, vignette, application Delivery Park déployée par InTerLUD, etc.).

DEROULE DE L'ACTION

- **Étape 1 :** recensement et audit de conformité de l'existant et mise à jour de la cartographie (mise à disposition de la donnée sur l'open data de GBM). Communication sur cet outil auprès des professionnels.
- **Étape 2 :** identification des secteurs à enjeux et problématiques de stationnement - mobilisation des entreprises de transport via les fédérations représentatives via une cartographie interactive ou application type Delivery Park.
- **Étape 3 :** démarche similaire auprès des commerçants : sollicitation des associations de commerçants (UCB…) et gros générateurs (ex : grande distribution, pharmacies…). Compilation des remontées de besoins éventuels d'aires de livraison.
- **Étape 4 :** identification des zones prioritaires à traiter. Construction d'un référentiel « aires de livraison » incluant l'ergonomie et la réglementation à appliquer (durée d'arrêt autorisée, mixité d'usage avec le stationnement…).
- **Étape 5 :** rédaction et délibération du schéma directeur. Production d'un arrêté municipal « aires de livraison » recensant les emplacements et les règles d'usages associées.
- **Étape 6 :** réalisation des aménagements et mise à jour de l'information aux usagers (site internet, open data, communication auprès des fédérations).

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

- **2024** : Définition du schéma directeur avant mise en œuvre
- **2025** : Aménagement d'aires de livraison
- **2026** : Aménagement d'aires de livraison

ACTION 2
Faire évoluer la réglementation d'accès au centre-ville

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- **Pilote :** Grand Besançon Métropole
- **Copilotes :** Ville de Besançon, autres communes

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Acteurs du transport et du commerce de gros desservant le territoire et leurs livreurs
- Fédérations représentatives des filières du transport de marchandises
- Commerçants et associations représentatives
- Autres communes

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Etudes : 15 000 €
- Aménagements (signalisation…) en fonction des enseignements

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de structures participantes à la concertation
- Nombre de verbalisations annuelles liées à une présence non justifiée de véhicules dans les zones réglementées
- Nombre de véhicules à faibles émissions utilisés par les opérateurs desservant l'agglomération

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Grand Besançon Métropole, avec zoom prioritaire sur le centre-ville de Besançon et ses conditions d'accès

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 1 | ACTION 3
ACTION 4 | ACTION 6

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ❑ Repenser une réglementation « marchandises » adaptée aux usages actuels et dans le temps ;
- ❑ Elaborer de nouveaux arrêtés établissant les règles d'accès au centre-ville ;
- ❑ Réfléchir à des mesures d'accompagnement pour favoriser les organisations plus vertueuses.

CONTEXTE

La réglementation est l'un des principaux leviers d'action de la collectivité sur l'organisation des chaines logistiques du territoire.

Dans ce cadre, l'accès au centre-ville doit prendre en compte différents enjeux : vitalité économique du territoire (condition de livraison), qualité du cadre de vie, partage de l'espace public, mais aussi préservation des aménagements de voirie, levier d'évolution vers des pratiques moins carbonées…

Cette action consiste à mener à bien une réflexion d'ensemble sur le cadre réglementaire applicable aux livraisons, en premier lieu dans le centre-ville de Besançon, voire dans d'autres secteurs à enjeux de l'agglomération.

DEROULE DE L'ACTION

- **Étape 1 :** état des lieux des différents arrêtés / réglementations existants.
- **Étape 2 :** réalisation d'une enquête de comptage des véhicules circulant en centre-ville de Besançon (caractéristiques, horaires de passage, itinéraires empruntés…) et éventuellement des autres communes mobilisées.
- **Étape 3 :** définition du ou des critères ciblés pour faire évoluer la réglementation quant à l'accès au centre-ville (horaire, motorisation, PTAC, …).
- **Étape 4 :** organisation d'une concertation avec les opérateurs et commerçants sur les perspectives d'évolution de la réglementation.
- **Étape 5 :** délibération et mise en œuvre du nouveau régime réglementaire (production d'arrêtés, mise en place d'une signalisation lisible et cohérente, travail sur les revêtements et communication auprès des fédérations représentatives).
- **Étape 6 :** mise en place de mesures d'accompagnement (voir action 3, action 6, aménagement de voirie facilitant certains modes de livraison…).

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

- 2024 : Élaboration de la réglementation
- 2025 : Délibération et mise en œuvre des réglementations

ACTION 3
Élaborer un schéma d'accessibilité poids lourds

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- **Pilote :** Grand Besançon Métropole
- **Partenaire :** Ville de Besançon et autres communes

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Acteurs du transport et du commerce de gros desservant le territoire et leurs livreurs
- Fédérations représentatives des filières du transport de marchandises
- Autres communes
- Services de l'Etat

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Etudes : 15 000 €
- Aménagements (signalisation, voirie…) en fonction des enseignements

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de point durs d'accessibilité résorbés
- Nombre de verbalisations annuelles liées à une présence non justifiée de véhicules lourds sur les axes qui leur sont interdits

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Grand Besançon Métropole

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 1 | ACTION 2
ACTION 4 | ACTION 6

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ❑ Mettre en adéquation la hiérarchisation du réseau viaire, les besoins de desserte et les flux poids lourds (PL) dans tout le territoire ;
- ❑ Aboutir à une réglementation et un jalonnement des itinéraires PL plus lisibles.

CONTEXTE

D'après la modélisation des flux réalisée en 2021, ce sont plus de 4 000 poids lourds qui circulent dans GBM chaque jour pour réaliser des livraisons ou des enlèvements de marchandises. A cela s'ajoutent les flux de transit en augmentation hors réseau autoroutier, occasionnant des nuisances locales fortes.
En effet, la circulation PL est peu compatible avec l'environnement urbain dense et peut affecter la fluidité du trafic sur certains axes non dimensionnés. Les manœuvres peuvent être dangereuses pour les usagers de l'espace public, et certaines chaussées sont particulièrement dégradées du fait du trafic important.

Néanmoins ce trafic PL reste nécessaire d'une part, pour la livraison des gros générateurs, et d'autre part, pour atteindre une massification des flux évitant souvent la multiplication de petits véhicules. Il est donc nécessaire d'aiguiller au mieux les flux de desserte réalisés vers des itinéraires adaptés, tout en déportant les flux de transit.

DEROULE DE L'ACTION

- **Étape 1 :** recenser les flux PL grâce à la modélisation et aux comptages. Solliciter les opérateurs de transport utilisant des poids lourds (en se basant sur l'enquête de comptage réalisée pour le volet réglementaire) pour recueillir les itinéraires prioritaires et difficultés rencontrées.
- **Étape 2 :** déterminer un schéma d'accessibilité PL d'agglomération depuis les grands axes (A 36, N 57) et les zones d'activités (Tilleroyes-Trepillot…), conciliant : pratiques des opérateurs / enjeux de maintien du cadre de vie / capacités de voirie propres à la collectivité. En déduire des travaux d'aménagements des axes retenus et des réglementations restrictives (après réflexion sur la définition des seuils retenus et des modalités de distinction entre transit et desserte locale) sur les axes à décharger.
- **Étape 3 :** rédaction du Schéma (cartographie des itinéraires, mesures réglementaires, jalonnement et aménagements à réaliser).
- **Étape 4 :** délibération et lancement des travaux d'aménagements et de jalonnement programmés en amont (ex. dans le Plan Pluriannuel d'Investissement).
- **Étape 5 :** rédaction des nouveaux arrêtés de restrictions, pose de la signalisation, communication auprès des acteurs et mise en application des nouveaux itinéraires.

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

- 2024 : Élaboration du schéma d'accessibilité
- 2025 : Délibération et aménagements
- 2026 : Mise en œuvre

ACTION 4
Réguler les flux relatifs à la logistique des chantiers

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ► Grand Besançon Métropole
- ► Ville de Besançon

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ► Chambre des Métiers et de l'Artisanat
- ► Fédérations représentatives des filières du bâtiment et des travaux publics : FNTP, CAPEB, FFB
- ► Entreprises générales
- ► Maitres d'ouvrages de grandes opérations (promoteurs, aménageurs)
- ► Fournisseur de matériaux de construction

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ► Etude d'opportunité pour un lieu de stockage déporté
- ► Recherche de site et exploitation pour le lieu de stockage déporté
- ► Ressources humaines pour le traitement des demandes des artisans

INDICATEURS DE SUIVI

- ► Nombre de chantiers ayant fait l'objet d'un plan d'organisation des flux logistiques
- ► Nombre de demandes d'occupation de l'espace public par des professionnels du BTP

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ► Commune de Besançon

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 3

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ❑ Mieux organiser les flux d'approvisionnement et d'évacuation sur les grands chantiers ;
- ❑ Optimiser la gestion du stationnement des artisans et des matériaux.

CONTEXTE

La question de la logistique des chantiers et de son impact sur la ville doit être traitée avec discernement. Il convient ainsi de distinguer l'enjeu d'une meilleure organisation des flux d'approvisionnement et d'évacuation sur les grands chantiers, de celui de la mobilité et du stationnement des artisans intervenant sur des opérations de moindre envergure.

Dans un premier temps, un parcours procédural facilité doit être proposé aux professionnels réalisant des interventions plus légères et nécessitant de stationner à proximité pour charger et décharger du matériel.

Puis, certains leviers doivent être actionnés pour optimiser la logistique des chantiers d'aménagement et de constructions d'envergure (plusieurs semaines de travaux et emprise sur espace public), à l'instar de la planification en amont des travaux et de la gestion du stockage.

DEROULE DE L'ACTION

- ► **Étape 1 :** Remise à plat des possibilités de stationnement offertes aux artisans tant pour les interventions programmées que pour les interventions d'urgence. Développement d'une plateforme unique sur le site internet de la collectivité permettant la réservation d'emplacements de stationnement.
- ► **Étape 2 :** imposition de la rédaction de plans d'organisation des flux logistiques dans les marchés publics, devant ou non intégrer un service de stockage déporté éventuel ainsi que le potentiel système de régulation + prise en compte des itinéraires PL identifiés (cf. action 3).
- ► **Étape 3 :** organisation d'une réunion préalable entre les élus et services techniques de la Ville, les organisations représentatives (CMA, CAPEB, FFB…) et principaux groupes de construction intervenant sur le territoire (ex. : marchés publics des projets d'aménagement en cours) pour aborder la possibilité de développer un système de régulation des flux et de sanctuariser un lieu de stockage déporté mutualisé pour les matériaux des grands chantiers par exemple sur un foncier public.
- ► **Étape 4 :** identification des grands chantiers de construction sous maîtrise publique ou privée à venir et réalisation d'une étude d'opportunité (quantification des volumes et flux à attendre…) pour la mise en place d'un lieu de stockage déporté en périphérie de Besançon (recherche de site en cas d'opportunité avérée) et d'un système de régulation des flux.
- ► **Étape 5 :** En complément de la régulation des flux de matériaux, mise en place d'un site de consolidation des flux retour dans une logique d'économie circulaire, intégrant notamment la possibilité d'un réusage des matériaux.

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

- ► 2024 : Refonte du système de réservation d'espaces et de la tarification pour les artisans
- ► 2025 : Rédaction des clauses types dans les marchés publics.
- ► 2026 : Étude d'opportunité pour le lieu de stockage et le système de régulation des flux

AXE 2
Emergence et valorisation de nouvelles pratiques logistiques

ACTION 5 - Intégrer les enjeux logistiques au sein du futur PLUi

ACTION 6 - Créer un Espace de Logistique Urbaine (ELU)

ACTION 7 - Développer des consignes automatiques multi-opérateurs

ACTION 8 - Optimiser la collecte et encourager le réemploi des cartons des commerçants

ACTION 9 - Accompagner la décarbonation des flux de marchandises sur le territoire

Grand Besançon Métropole

Ville de Besançon

ACTION 5
Intégrer les enjeux logistiques (foncier, espaces de livraison) au sein du futur PLUi

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► Grand Besançon Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► Communes

► Aménageurs

► Promoteurs

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Ressources humaines

► Etude urbaine sur certains secteurs du territoire

INDICATEURS DE SUIVI

► Nombre d'espaces dédiés à la logistique dans les projets immobilier

► Existence d'un ou de plusieurs indicateurs dans les documents de planification

► Retour terrain des acteurs (transporteurs, commerçants, communes, services techniques, etc.)

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

► Périmètre du PLUi

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 6

OBJECTIFS DE L'ACTION

❑ Réserver les emprises nécessaires à la logistique urbaine dans le temps long ;

❑ Réduire la place des véhicules de livraison au sein des espaces publics.

CONTEXTE

La croissance démographique de GBM couplée au développement du e-commerce engendrent une augmentation des flux de marchandises et donc des besoins fonciers pour ces activités. De plus le maintien et le développement d'espaces dédiés aux activités logistiques en proximité du tissu urbain sont essentiels à la mise en œuvre de chaines logistiques décarbonées. L'enjeu est donc de pouvoir anticiper les besoins logistiques dans le moyen/long terme à l'échelle à la fois des quartiers et des projets.

Au niveau des quartiers l'intégration de périmètres d'intérêt logistique dans les documents de planification vise à sanctuariser la vocation logistique de fonciers sur certains secteurs du territoire.

Pour les projets et programmes immobiliers il s'agit de ne plus faire reposer sur le seul espace public, déjà saturé, les besoins liés à l'approvisionnement des établissements économiques mais aussi des immeubles résidentiels. L'intégration de ratios logistiques dans le futur PLUi permettra d'imposer l'internalisation sur emprise privée des besoins logistiques qu'ils génèrent.

Deux dimensions pourront principalement être mise en œuvre :

- des ratios d'espace logistique sur emprise privée en fonction de la destination du bâti sur le modèle des PLUi de Nice ou de Paris par exemple ;
- des préconisations dans les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs comportant une problématique particulière en matière de logistique conformément à l'article L151-16 du Code de l'urbanisme.

DEROULE DE L'ACTION

► **Étape 1** : Analyse spatiale à l'échelle de la métropole pour identifier les sites d'intérêt pour la distribution urbaine.

► **Étape 2** : Analyse des projets urbains en cours de programmation pour vérifier l'opportunité d'y intégrer une dimension logistique.

► **Étape 3** : Réalisation d'un benchmark des collectivités ayant initiées une telle démarche et recensement de tous les outils règlementaires permis par le code de l'urbanisme.

► Étape 4 : Etude des outils règlementaires et de leur application pour le territoire : OAP, zonage spécifique, périmètre de localisation…

► **Étape 4** : Inscription dans le PLUi des dispositions permettant l'intégration de ratios logistiques.

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

► 2025 : Approbation du PLUi (PADD – 2023)

ACTION 6
Créer un Espace de Logistique Urbaine (ELU)

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- ► Grand Besançon Métropole
- ► Ville de Besançon

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- ► Fédérations de professionnels
- ► Transporteurs
- ► Opérateurs de cyclologistique
- ► Acteurs de l'immobilier
- ► Propriétaires fonciers para-publics : SNCF, La Poste…
- ► Gestionnaires de parking

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- ► Moyen humain de la collectivité pour le suivi d'étude
- ► Etude d'opportunité : 30 à 45 000 €

INDICATEURS DE SUIVI

- ► Nombre de livraisons par la cyclologistique
- ► Nombre de colis transitant par l'ELU au regard de ses capacités

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- ► Besançon – périphérie proche

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 2 ACTION 5

OBJECTIFS DE L'ACTION

- ❑ Rationaliser les livraisons des commerces et activités du centre-ville et développer la logistique du dernier kilomètre bas carbone ;
- ❑ Réduire les nuisances liées aux livraisons au sein de la zone de rencontre de la Boucle.

CONTEXTE

Le développement d'un site logistique de proximité au plus proche de la Boucle pourrait permettre une mutualisation d'une partie des flux à destination du centre-ville et une optimisation des tournées utilisant des véhicules moins carbonés. En lien avec l'évolution des conditions d'accès (Action 2), la création d'un tel équipement permettrait aux opérateurs n'ayant pas les moyens de répondre à ces nouvelles contraintes de pouvoir s'appuyer sur un service alternatif.
L'ELU doit permettre le développement de modes alternatifs pour les livraisons du dernier km (cyclologistique) et peut également être le support de services complémentaires à destination des commerçants, des artisans, voire des habitants du territoire (stock déporté, point relais colis…).

Cette action devra permettre d'étudier à la fois le marché potentiel et la faisabilité technique et juridique (localisation adaptée, équilibre financier, montage du projet, portage…).
La mise en œuvre et la pérennité d'un projet d'ELU sont complexes car ils constituent généralement pour les professionnels du transport une charge supplémentaire dans leur organisation (temps, coût immobilier, coût de la manutention…). Sa réussite est ainsi conditionnée par la mise en œuvre d'une règlementation plus stricte pour l'accès au centre-ville.

DEROULE DE L'ACTION

- ► **Étape 1 :** Pré-identification du marché potentiel sur la base d'échanges avec les acteurs économiques. Il s'agit de qualifier et quantifier le besoin afin de définir des critères pour le choix de sites potentiels : localisation, surface, accessibilité, etc.
- ► **Étape 2** : Identification d'un ou plusieurs sites intéressants au regard des enjeux de distribution du dernier kilomètre : permettre l'approvisionnement massifié amont (proche d'un grand axe) mais également la desserte aval en vélo (2km max du centre), prix accessible…
- ► **Étape 3** : Benchmark de solutions similaires existantes et étude des modèles de gestion mis en place avec les forces et faiblesses de chacune des organisations pour en mesurer la reproductibilité.
- ► **Etape 4** : Choix de la gouvernance la plus adaptée, du montage du projet et de la manière dont le site sera mis à disposition. L'implication de la collectivité semble indispensable pour y parvenir. Elle pourra passer par la mise à disposition d'un foncier public ou parapublic.
- ► **Étape 5** : Diagnostic des sites afin de disposer de toutes les données d'entrée pour mesurer au mieux les travaux à réaliser pour les adapter aux contraintes de la logistique urbaine et aux filières qui seraient amenées à l'utiliser.
- ► Étape 6 : Mise à disposition du site selon les modalités retenues en étape 4.

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

- ► 2024 – 2025 : Étude d'opportunité
- ► 2026 : Lancement du projet ELU

ACTION 7
Développer les points de livraison hors domicile (points relais, consignes automatiques multi-opérateurs)

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► Grand Besançon Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► Ville de Besançon voire les communes volontaires

► La Poste et réseaux B2C du territoire

► Associations de commerçants et/ou commerçants volontaires

► Gestionnaire de services

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Moyens humains de la collectivité pour recenser les sites pouvant accueillir les consignes

INDICATEURS DE SUIVI

► Nombre de consignes multi-opérateurs implantées sur le territoire

► Nombre de colis retirés par consigne

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

► Ville de Besançon voire les communes volontaires

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 11

OBJECTIFS DE L'ACTION

❑ Gérer la place de la logistique urbaine de proximité au sein des espaces publics ;

❑ Mailler le territoire en points relais et consignes en fonction des besoins.

CONTEXTE

Le diagnostic mené en 2021 sur la logistique urbaine dans le centre-ville de Besançon pointe une présence insuffisante de certains réseaux de points relais dans la boucle alors que la croissance des flux de colis à destination des particuliers a été très forte ces dernières années.

En regroupant les livraisons de marchandises en un même point, les points de livraison hors domicile peuvent contribuer à la réduction des flux de véhicules de livraison et donc à l'apaisement des zones fortement fréquentées. En effet, 1 livraison correspond à 25 colis en moyenne. En complément du réseau de points relais, le développement de sites de consignes automatiques multi-opérateurs peut être intéressant. Dans le cadre d'une convention tripartite avec La Poste, Grand Besançon Métropole et Besançon se sont engagés à examiner les conditions d'implantation de consignes automatiques. En travaillant sur ce type de dispositif, la collectivité cherche ainsi à rendre plus attractifs ces services porteurs d'organisations logistiques vertueuses et faciliter le travail des livreurs. Cette réflexion pourrait également être partagée avec d'autres opérateurs.

Dans un premier temps, un recensement des offres existantes puis des sites pouvant accueillir ces nouvelles consignes et des opérateurs intéressés par ce dispositif doit être réalisé pour estimer les flux potentiels et le nombre de consignes pertinent au regard des besoins.
Ensuite, la collectivité doit déterminer le modèle qu'elle souhaite mettre en place pour l'installation et la gestion de ces consignes concédées sur le domaine public (ex. appel à initiative privée…).

DEROULE DE L'ACTION

► **Étape 1 :** mobilisation des opérateurs déjà implantés sur le territoire et des commerçants pour estimer les besoins, appréhender leurs contraintes et les impliquer dès l'amont dans la démarche.

► **Étape 2** : recherche d'espaces disponibles pouvant accueillir les consignes multi-opérateurs tels que des cellules commerciales vacantes ou des emplacements sur des lieux de passages comme les parkings relais. Ces sites devront être retenus au regard de critères d'accessibilité aussi bien pour l'approvisionnement que pour les retraits et de dimensionnement prédéfinis avec les opérateurs et commerçants.

► **Étape 3** : définition par la collectivité des modalités d'implantation et de gestion.

► **Étape 4** : validation du montage opérationnel des projets et des candidatures.

► **Étape 5** : en fonction du modèle retenu, mise en œuvre du maillage.

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

► 2024 : Identification des besoins et parties prenantes

► 2025-2026 : Mise en place de consignes multi-opérateurs

ACTION 8
Optimiser la collecte et encourager le réemploi des cartons des commerçants

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► Grand Besançon Métropole (service Déchets)

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► Ville de Besançon

► Associations de commerçants / commerçants

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Aménagement des zones de points de collecte (marquage)

► Outils de communication sur les points de collecte et les horaires

INDICATEURS DE SUIVI

► Nombre de dépôts sauvages

► Tonnages collectés sur les PAV

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

► Besançon – Centre ville

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

OBJECTIFS DE L'ACTION

❑ Travailler sur la logistique retour en optimisant la collecte des cartons des commerçants et en encourageant leur réemploi.

CONTEXTE

Les petits commerces et les artisans qui sont à l'origine d'une majorité des mouvements de marchandises du territoire notamment en centre-ville se font essentiellement livrer des colis générateurs de volume importants de cartons d'emballage. A titre d'exemple, la livraison d'une pharmacie représente 23 cartons par jour en moyenne. En 2020, le volume de cartons des commerçants collectés sur Besançon était ainsi estimé à 380 tonnes.

Si la bonne organisation des approvisionnements des centres villes est une condition sine qua non de leur dynamisme économique et de leur apaisement, la gestion des flux retours constitue également un enjeu majeur pour ces zones denses.

Sur Besançon, la collecte des cartons est proposée par la collectivité à titre gracieux aux commerçants, une fois par semaine, avec 2 secteurs distincts et des jours de collecte qui diffèrent. La collecte peut se faire en porte à porte ou sur des points de regroupement. Le diagnostic sur la gestion des cartons des commerçants a fait état d'un manque de lisibilité sur les jours de collecte et de visibilité des zones de dépose.

Après un état des lieux précis des sites de dépose des cartons destinés à être collectés et une identification des secteurs les plus générateurs de flux, un maillage de points d'apports volontaires dédiés aux cartons a été expérimenté.

A terme, des solutions complémentaires aussi bien dans la gestion de la collecte que dans le réemploi seront également encouragées.

DEROULE DE L'ACTION

► **Étape 1** : Bilan des PAV déjà mis en place et état des lieux de la signalétique.

► **Étape 2** : Analyse quantitative et qualitative (potentiel de valorisation) des flux de cartons et identification des secteurs les plus producteurs afin de compléter le maillage en PAV déjà existants.

► **Étape 3** : Communication sur le maillage des PAV auprès des commerçants et sensibilisation sur les avantages d'un réemploi des cartons dans les schémas logistiques.

► **Étape 4** : Analyse des tonnages collectés et de la gestion des PAV.

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

► 2023 : Premier maillage de PAV installé

► 2024 : Poursuite de la démarche par le service Déchets

ACTION 9
Accompagner la décarbonation des flux de marchandises sur le territoire

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► Grand Besançon Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► Service de Grand Besançon Métropole en charge des sujets de transition

► Fédérations de professionnels

► CMA (appui pour l'accompagnement des artisans)

► Transporteurs

► Energéticiens

► Opérateurs de la cyclologistique

► Ademe, autres acteurs de la transition

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Moyens humains supplémentaires pour réaliser des prestations dans le cadre du conseil en mobilité

► Moyens humains pour le suivi des projets de stations d'avitaillement alternatif

► Moyens financiers pour accompagner la transition

INDICATEURS DE SUIVI

► Nombre de demandes de conseils par les entreprises locales

► Nombre de stations d'avitaillement

► Nombre de véhicules faiblement émissifs

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

► Grand Besançon Métropole

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 2 ACTION 6

OBJECTIFS DE L'ACTION

❑ Accompagner les acteurs du territoire dans la transition et le développement de solutions alternatives pour tendre à une logistique décarbonée.

CONTEXTE

Dans le domaine du transport de marchandises, la transition énergétique est un défi sur tous les territoires quelles que soient leur taille et leur localisation géographique.

La réduction de l'impact environnemental du transport de marchandises en ville passe notamment par le recours à des véhicules faiblement émissifs mais un certain nombre de freins complexifient cette transition :

- des coûts d'acquisition importants
- un manque de lisibilité pour les PME notamment sur les solutions adaptées à leur besoin
- le maillage insuffisant en infrastructures de recharge ou d'avitaillement adaptées

Il s'agit de travailler sur différents leviers d'actions pour accompagner le développement de solutions alternatives.
Le développement de la cyclologistique a été identifié comme une piste de travail dans le cadre des actions 2 et 6. D'autres pistes seront explorées : conseil aux entreprises sur la transition, travail sur un maillage renforcé d'équipements en énergies alternatives, etc.
Le levier de l'achat public devra également être mobilisé pour accompagner la réduction des émissions du transport de marchandises : prise en compte des enjeux du transport dans la conception des marchés (bien calibrer l'allotissement qui peut être générateur de flux) et dans les critères d'analyse (utilisation de véhicules faiblement émissifs, recours à la cyclologistique…).

DEROULE DE L'ACTION

► **Étape 1** : Identification des axes d'accompagnement à la transition que la collectivité souhaite privilégier pour les professionnels et détermination du niveau d'accompagnement (investissement en moyen humain et financier)

► **Étape 2** : Recensement des équipements fournissant des énergies alternatives et des projets en cours ou à venir afin de travailler sur une amélioration du maillage avec le secteur privé. Le territoire Grand Besançon Métropole compte 88 bornes de recharge rapides (en projet), 1 station GNV.

► **Étape 3** : Mise en place d'espaces d'échanges entre les acteurs de la logistique afin de faire rencontrer l'offre et la demande en matière de cyclo-logistique.

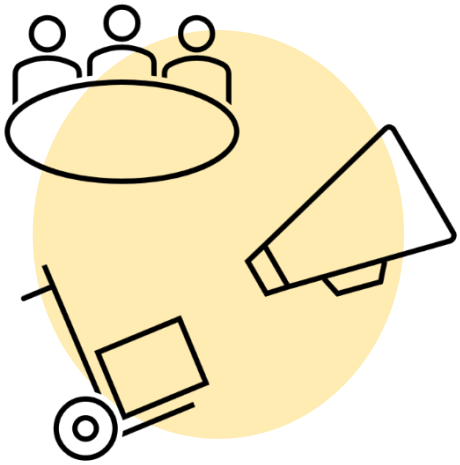
► **Étape 4** : Mise en place de services de conseil aux entreprises sur la transition énergétique de leur flotte de véhicule dans le cadre d'un élargissement du Conseil en mobilité.

► **Étape 5** : Réflexion à engager sur les aides financières à l'acquisition de vélo-cargos, de véhicules décarbonés ou faiblement émissifs.

► **Étape 6** : Réflexion à engager avec les services achat des collectivités territoriales pour intégrer les enjeux du transport de marchandises dans la conception et la mise en œuvre des marchés publics.

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

► 2024-2028



AXE 3
Communication et gouvernance

ACTION 10 - Animer et fédérer un réseau local des acteurs de la logistique urbaine

ACTION 11 - Sensibiliser et communiquer auprès du grand public et des commerçants

ACTION 12 - Valoriser les métiers de la logistique

ACTION 13 - Action de plaidoyer national

Grand Besançon Métropole

Ville de Besançon

ACTION 10
Animer et fédérer un réseau local des acteurs de la logistique urbaine

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► Grand Besançon Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► Communes volontaires

► Représentants des professionnels et entreprises intervenant sur le territoire, dans les secteurs du transport de gros, du commerce, de l'artisanat (CMA, CAPEB) et du BTP

► Associations de commerçants des communes concernées et acteurs de grande distribution

► Représentants et acteurs de la filière CHR

► Acteurs institutionnels locaux : chambres consulaires, services déconcentrés de l'Etat

► Ensemble des acteurs volontaires ayant participé au processus d'élaboration du Plan d'Action ou souhaitant y être rattaché

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Moyen humain de la collectivité pour animer le réseau (0,25 ETP)

► Moyens en communication

INDICATEURS DE SUIVI

► Nombre de réunions périodiques organisées

► Nombre de participants aux réunions

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

► Grand Besançon Métropole

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

OBJECTIFS DE L'ACTION

❑ Poursuivre le travail collaboratif engagé depuis le lancement du programme InTerLUD et la construction de la charte logistique urbaine durable ;
❑ Proposer un mode d'organisation pour maintenir dans le temps une dynamique de travail et d'échange avec les professionnels ;
❑ Donner de la visibilité aux acteurs sur l'avancement des actions.

CONTEXTE

Les travaux autour de l'élaboration de la Charte ont démontré l'intérêt des acteurs du territoire à travailler ensemble pour parvenir à une amélioration continue de la logistique urbaine pour agir notamment sur les conditions de travail des livreurs, la qualité de service rendu aux clients et la qualité de vie des habitants des villes.

L'action vise à animer un réseau réunissant des acteurs locaux, publics et privés et à instaurer des rencontres périodiques entre ces acteurs du territoire afin qu'ils puissent suivre l'avancement de la charte.

Ce réseau d'acteurs doit s'inscrire dans la durée. L'enjeu de l'animation réside dans la gestion des travaux afin d'assurer une cohérence et des sollicitations à bon escient des différentes parties prenantes. Certaines actions nécessitent en effet l'implication des mêmes partenaires ou relèvent de briques méthodologiques communes. Il s'agit notamment de bien formaliser la composition des différents groupes prévus dans la mise en œuvre de certaines actions, ainsi que de préciser les attentes.
La communication sur l'avancement des actions et des résultats obtenus sera primordiale.

DEROULE DE L'ACTION

► **Étape 1 :** Recensement des acteurs volontaires pour constituer le réseau local et être prêts, dans la mesure du possible, à s'engager de manière durable pour en assurer sa pérennité.

► **Étape 2** : Définition des modalités d'organisation de ce réseau en établissant un calendrier prévisionnel des rencontres et un ordre du jour des premières rencontres périodiques.

► **Étape 3** : Organisation de rencontres périodiques pour mesurer l'avancement des actions.

► **Étape 4** : Organisation d'un ou de plusieurs temps de restitution des actions et de valorisation des actions déployées.

► **Étape 5** : Participation à des évènements locaux ou régionaux autour de la logistique urbaine ou diffusion des informations.

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

► 2024, en fonction des évènements programmés et de l'état d'avancement de la charte

ACTION 11
Sensibiliser et communiquer auprès du grand public et des commerçants

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► Grand Besançon Métropole (service communication)

► Ville de Besançon (service commerces)

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► Associations de consommateurs locales

► Associations de commerçants

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Campagne de communication :

15 000 €

INDICATEURS DE SUIVI

► Nature et durée des campagnes de communication engagées

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

► Grand Besançon Métropole

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

OBJECTIFS DE L'ACTION

❑ Sensibiliser et responsabiliser le grand public et les commerçants sur l'impact environnemental des choix de livraison (à domicile, hors domicile, approvisionnement compte propre…) afin d'assurer une meilleure acceptabilité sur les évolutions des modes de livraison ;

❑ Diminuer les impacts environnementaux du transport de marchandises à travers le levier de la demande.

CONTEXTE

Avec le développement du e-commerce, les modes de consommation ont évolué et les livraisons se font toujours plus rapidement et au plus près du client final. Si les acteurs de la logistique sont prêts à faire évoluer leurs pratiques, ils sont très souvent contraints par les attentes des clients.

La logistique doit se penser de manière globale, en prenant en compte tous les maillons de la chaine pour évoluer et permettre l'émergence de solutions alternatives plus durables.

La mobilité des marchandises du point de production à la livraison finale est encore aujourd'hui mal appréhendée et l'impact des façons de consommer sur la chaine logistique encore trop méconnue.

L'action vise à développer des outils de communication sur le coût environnemental des livraisons à destination des commerçants et du grand public afin de les sensibiliser à l'impact de leur mode de consommation.

Les thématiques à cibler dans la communication pourraient être les impacts :
- d'une livraison dans un délai très resserré
- d'une livraison d'un produit en grand import
- d'une livraison à domicile.

DEROULE DE L'ACTION

► **Étape 1 :** Construction des documents de communication sur le coût environnemental des livraisons. Il peut s'agir de sensibiliser les commerçants sur les coûts cachés de l'approvisionnement en compte propre souvent moins performant d'un point de vue environnemental.

► **Étape 2** : Organisation d'opérations de sensibilisation des particuliers et des commerçants sur l'impact environnemental des livraisons en proposant des exemples chiffrés pour les différents modèles (livraison à domicile, en point relais, en véhicule motorisé, en vélo-cargo, etc.).

► **Étape 3** : Communication sur les modes de livraison plus vertueux.

► **Étape 4** : Diffusion des supports de communication en utilisant les canaux de la collectivité et en s'appuyant sur les associations de commerçants, de quartier et de consommateur.

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

► 2024

► Puis communication régulière à travers différents canaux

ACTION 12
Valoriser les métiers de la logistique

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

- Grand Besançon Métropole (services Développement économique et Communication)
- Ville de Besançon (Service Commerces)

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Fédérations professionnelles (FNTR, OTRE, TLF)
- AFT
- Pôle emploi
- Région Bourgogne-Franche-Comté
- Observatoire régional du transport et de la logistique Bourgogne-Franche-Comté
- CARSAT

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Moyens humains de la collectivité

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de salariés dans la filière logistique

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- Grand Besançon Métropole

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

OBJECTIFS DE L'ACTION

- Inscrire Grand Besançon Métropole dans la démarche portée par la Région Bourgogne-Franche-Comté ;
- Renforcer les dispositifs en place afin de valoriser les métiers de la logistique pour les rendre attractifs et faciliter les recrutements.

CONTEXTE

Au 1er janvier 2016, la filière logistique en Franche-Comté emploie 72 200 personnes, dont 66 800 salariés, 3 800 intérimaires et 1 600 non salariés. Selon les données INSEE 2015, les salariés qui exercent un métier logistique sont un tiers à avoir au moins 50 ans, et sont en moyenne plus âgés que les autres salariés. Cela soulève l'enjeu du renouvellement des salariés.

L'action s'inscrit dans les travaux déjà engagés au niveau régional et dans la suite des échanges lors de la Conférence régionale du fret et logistique.

Elle doit renforcer les dispositifs en place afin de mettre en avant les métiers de la logistique et inscrire Grand Besançon Métropole dans les démarches régionales de valorisation de cette filière.

DEROULE DE L'ACTION

- **Étape 1 :** Organisation de temps d'échange avec la Région Bourgogne-Franche-Comté et l'AFT pour recenser tous les travaux déjà engagés et les évènements organisés pour valoriser les métiers de la logistique sur le territoire.
- **Étape 2** : Impliquer Grand Besançon Métropole dans les échanges et l'accueil d'évènements.
- **Étape 3** : Communication à mettre à place et à développer sur les formations existantes.
- **Etape 4** : Etude sur la mise en place de partenariats entre la collectivité et des structures comme Pôle emploi afin de faire rencontrer l'offre et la demande.

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

- En fonction des évènements locaux et régionaux traitant de la thématique de l'emploi et/ou de la logistique

ACTION 13
Action de plaidoyer national

PARTIES PRENANTES

Animateur / Coordinateur de l'action

► Grand Besançon Métropole

Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

► France Urbaine

RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

► Moyens humains de la collectivité

INDICATEURS DE SUIVI

PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

► Grand Besançon Métropole

► Echelle nationale

ACTIONS COMBINÉES / LEVIERS

ACTION 2 | ACTION 6 | ACTION 7 | ACTION 7

OBJECTIFS DE L'ACTION

❑ Créer une synergie entre les collectivités pour mener des actions communes ;

❑ Obtenir une meilleure prise en compte des enjeux locaux, voire une évolution du cadre règlementaire national en faveur d'une logistique urbaine plus vertueuse.

CONTEXTE

La mise en place d'une logistique urbaine durable ne dépend pas uniquement de l'échelon local et des compétences de la collectivité. Certaines actions nécessitent une intervention de l'Etat, voire au-delà.

En intervenant auprès des décideurs, l'action de plaidoyer vise à sensibiliser et faire évoluer les règlementations au regard des remontées terrain des acteurs du territoire.

Dans le cadre de cette action, la collectivité mène une veille sur les évolutions règlementaires et les actions de plaidoyer que peuvent engager les autres collectivités.

Les remontées terrain des acteurs du territoire ont vocation à alimenter les travaux de la collectivité.

DEROULE DE L'ACTION

► **Étape 1 :** Organisation d'un échange avec France urbaine pour prendre connaissance de leurs actions de plaidoyer et les sujets traités.

► **Étape 2** : Organisation de la veille sur les sujets logistiques et les actions engagées par les autres collectivités qui pourraient faire l'objet de plaidoyer.

► **Étape 3** : Mise en place d'échanges réguliers avec les acteurs locaux pour alimenter les plaidoyers. Le réseau local peut être utilisé comme instance de concertation.

HORIZON DE MISE EN OEUVRE

► Dès la signature de la charte et en fonction des actions engagées par les autres collectivités