

2023

CHARTRE INTERCOMMUNALE DE Logistique Urbaine Durable



Sommaire

1	Édito du président	4
2	La mobilité des marchandises sur le territoire de GrandAngoulême	6
2.1	Eléments de contexte	7
2.2	Les enjeux logistiques du territoire	9
3	La démarche concertée par GrandAngoulême	10
3.1	Méthode & Planning	11
3.2	Un projet collectif et concerté	12
3.3	Acteurs associés	12
4	Engagement des signataires	14
4.1	Principes partagés	15
4.2	Engagements réciproques	16
5	La Charte intercommunale de Logistique Urbaine Durable	18
5.1	Axe 1 – Accueil des véhicules sur espace public	19
5.2	Axe 2 – Transition énergétique	23
5.3	Axe 3 – Mobilités et besoins de stationnement des artisans	28
6	Suivi, évaluation et mise en œuvre de la charte	32
6.1	Calendrier des actions prioritaires	33
6.2	Gouvernance et suivi de la mise en œuvre des actions	34
6.3	Contribution des acteurs économiques du territoire à la Charte intercommunale	36
7	Annexes	38





1 Édito

Toute agglomération française, quelle que soit sa taille, est confrontée à la question du transport de marchandises en ville, a minima sur deux aspects cruciaux de ses compétences : **la mobilité (et son corollaire l'environnement) et l'urbanisme (et son corollaire le développement économique)**. Longtemps reléguée au second plan des politiques locales de déplacement, la mobilité des marchandises devient un sujet de premier ordre pour les collectivités, au même titre que la mobilité des personnes.

De fait, **le développement accéléré des flux logistiques**, en lien avec l'éloignement des fonctions logistiques des villes mais aussi à l'essor du e-commerce et, plus généralement, **aux nouvelles pratiques de consommation** ont poussé GrandAngoulême à intégrer cette dimension dans sa politique de mobilité. Jusqu'à présent relativement épargnée par l'intensification des flux logistiques (et notamment des véhicules utilitaires légers en lien avec le e-commerce), la collectivité a néanmoins souhaité se saisir du sujet en amont afin de garantir un **confort d'exercice à l'ensemble des professionnels** intervenant sur le territoire.

En formalisant une charte d'actions à l'échelle de son territoire, GrandAngoulême se donne les moyens de remplir son rôle **de prospective territoriale, de soutien du développement économique du territoire** mais aussi de garantir d'un territoire apaisé, respirable, contemporain. En identifiant et en co-construisant avec ses partenaires institutionnels et privés des actions concrètes et performantes, GrandAngoulême se donne les moyens de répondre à ces enjeux structurants pour la performance future de son territoire.

Mentionnée dans le Projet d'Agglomération 2030 et le Schéma des Mobilités, notamment sur des sujets d'accompagnement à la vitalité des commerces, de décarbonation des mobilités ou encore de réhabilitation des friches, la logistique urbaine n'avait pour autant jusqu'alors pas été appréhendée finement sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

C'est ainsi que GrandAngoulême a souhaité s'inscrire dans la démarche nationale **InTerLUD** initiée par le Cerema et Logistic Low Carbon. Le

programme InTerLUD vise à élaborer des chartes de logistique urbaine durable s'appuyant sur une méthode de concertation et de co-construction avec les acteurs publics, privés et les organisations représentatives de ces derniers. De fait, la logistique urbaine représente un **défi pour la société, dont la prise en charge doit largement dépasser les seuls professionnels du transport** : c'est un sujet collectif qui requiert un travail avec les parties prenantes (communes, commerçants, consommateurs, riverains...) pour **aboutir à des solutions pragmatiques et pérennes, au service d'une plus grande efficacité et d'un impact maîtrisé sur l'environnement**.

La démarche collaborative de GrandAngoulême a ainsi permis de réunir l'écosystème de la mobilité des biens depuis octobre 2021 au cours d'ateliers de sensibilisation et de réflexion puis au cours de 3 ateliers de concertation entre Avril et Septembre 2022, réunissant près de 60 partenaires issus du secteur privé et public et aboutissant à la formalisation de **17 actions au service d'une logistique performante d'un point de vue économique, serviciel et environnemental**.

Ces actions s'inscrivent toutes dans le cadre des orientations stratégiques fixées par la collectivité en amont de la démarche, à savoir :

- PRÉSERVER ET ENCOURAGER le **dynamisme commercial** des différentes centralités du territoire en anticipant et organisant au mieux les besoins logistiques associés ;
- DISPOSER des **outils pour bien dimensionner l'accueil** des véhicules de livraison ;
- DÉFINIR une ligne politique claire en matière de **transition énergétique** pour la mobilité des biens.

Avec Philippe Vergnaud, conseiller délégué au commerce et à l'artisanat et nos partenaires signataires de la charte, nous vous invitons à découvrir cet outil, premier document sur la logistique urbaine du territoire.

Bonne lecture !



Xavier BONNEFONT
Président de GrandAngoulême



2 La mobilité des marchandises sur le territoire de GrandAngoulême

2.1 Éléments de contexte

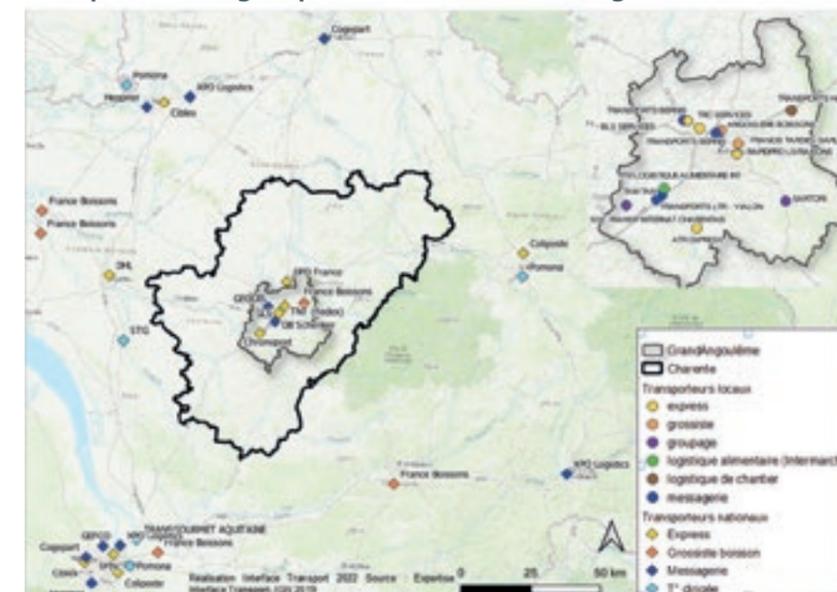
La mobilité des marchandises renvoie aux besoins d'approvisionnement des acteurs économiques et des habitants, générateurs de flux, sur un territoire. Elle renvoie aux fonctions d'approvisionnement (mais également d'enlèvement) des particuliers, commerces, bureaux, industries, mais aussi à l'artisanat et au service, à l'administration ou encore à l'approvisionnement des chantiers. Elle implique de recourir à du transport (caractérisé par des flux, des modes de gestion et d'organisation, des modes de transport, de motorisations...) et des espaces logistiques (entrepôts, plateformes multimodales, aires de livraisons...).

Agglomération de taille moyenne (141 776 habitants en 2021), le territoire de GrandAngoulême est marqué par une **polarisation forte de l'activité logistique** et de son corollaire, le foncier dédié à l'activité logistique. Les agglomérations de Bordeaux, Niort et la Rochelle irriguent abondamment le territoire angoumois avec des opérateurs de transport nationaux opérant depuis leurs plates-formes implantées sur ces territoires voisins.

GrandAngoulême accueille néanmoins des **opérateurs de transport nationaux** sur son territoire ainsi que des **acteurs locaux bien structurés** et disposant de flottes de véhicules conséquentes et qui, pour certains d'entre eux, agissent en qualité de sous-traitants des grands donneurs d'ordre nationaux.

17 400 livraisons (ou expéditions) **à destination des établissements économiques et des particuliers** irriguent aujourd'hui de ma-

Les opérateurs logistiques desservant GrandAngoulême



nière quotidienne le territoire. Cette volumétrie de flux situe GrandAngoulême dans une intensité logistique moyenne au niveau national mais le territoire se distingue en revanche par une **polarisation extrêmement forte de l'activité logistique** au niveau de la ville-centre et, plus encore, du **centre-ville d'Angoulême**. De fait, la ville-centre représente **3% de la superficie du territoire mais plus de 30% des flux de marchandises** (BtoB et BtoC) de l'agglomération, donnant ici à voir une **intensité logistique remarquable sur une portion limitée du territoire**.

Il est important de rappeler que ces opérations de livraisons ne constituent pas l'unique source de flux liés à la mobilité des biens. **La mobilité des biens concerne également celle des artisans, du BTP, de la collecte des déchets...** C'est pourquoi, la présente charte intègre également ces filières d'activité dans

son approche à travers notamment la formalisation d'actions destinées à accompagner la mobilité des artisans sur un territoire, à certains égards, extrêmement contraint en termes d'accessibilité.

De fait, les centralités de GrandAngoulême présentent des **caractéristiques urbaines assez marquées** nécessitant d'être prises en compte dans la réflexion. Ainsi, si un certain nombre de communes (Ruelle-sur-Touvre, Gond-Pontouvre...) présentent des formes d'urbanisme dites « de rue », la ville-centre se démarque quant à elle par un centre historique extrêmement contraint avec de très nombreuses rues pavées étroites et une zone piétonne importante. Dernier point, une **topographie particulière** concerne certaines centralités et notamment la ville-centre avec un **dénivelé important** pour accéder au centre-ville.



2.2 Les enjeux logistiques du territoire

C'est ainsi que trois enjeux structurants ont été formalisés avec l'ensemble de l'écosystème marchandises du territoire comme ligne directrice de la présente Charte intercommunale de logistique urbaine durable :



● L'ACCUEIL DES VÉHICULES SUR ESPACE PUBLIC

Comment organiser au mieux celui-ci pour permettre la bonne réalisation des opérations d'approvisionnement/d'enlèvement sur le territoire ?

Le travail de diagnostic réalisé sur les aires de livraison sur les différentes centralités du territoire a soulevé un enjeu de définition plus fine d'un maillage des aires de livraison sur certaines d'entre elles, mais aussi de disponibilité des aires de livraison pour les professionnels.



● LA NÉCESSAIRE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DE L'ÉCOSYSTÈME MARCHANDISES

Les professionnels sont soucieux d'accompagner la démarche de transition écologique du territoire mais ont néanmoins besoin d'une vision claire sur les étapes à venir et le contenu réglementaire de celles-ci.

Le travail de diagnostic réalisé a permis d'identifier un besoin de stations d'avitaillement multi-énergies afin de permettre aux professionnels de s'équiper de nouvelles motorisations.



● LA MOBILITÉ ET LES BESOINS DE STATIONNEMENT DES ARTISANS

Comment organiser l'accueil des artisans pour leurs chantiers dans un contexte urbain très contraint ?

Le travail de diagnostic a permis de lier l'existence d'un dispositif en la matière sur la ville d'Angoulême avec les besoins existants sur d'autres communes du territoire.

3 La démarche concertée par GrandAngoulême

3.1. Méthode & Planning

GrandAngoulême a souhaité adhérer au programme CEE InTerLUD (interlud.green) afin de bénéficier d'une méthodologie et d'un cadre de réflexion robustes et utilisés sur d'autres territoires.

Un premier temps de travail a été dédié à la mobilisation des représentants des secteurs d'activité et à la réalisation d'un

diagnostic exhaustif sur l'ensemble du territoire permettant d'objectiver et de comprendre les modalités d'organisation de la logistique et des acteurs qui la composent. Cette phase de diagnostic a permis d'identifier et de formaliser les **trois enjeux structurants** qui constitueront le socle de réflexion tout au long de la démarche :



Ce travail a permis de rassembler l'ensemble de l'écosystème logistique du territoire angoumois autour de données objectives, préalable indispensable à la mise en œuvre d'une **concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire.**

C'est ainsi qu'entre **Avril et Septembre 2022 se sont tenus 3 ateliers de concertation** rassemblant l'ensemble des acteurs intervenant autour de la mobilité des biens sur le territoire.

Par l'intermédiaire de leurs organisations représentatives, les acteurs du territoire ont ainsi pu partager leurs attentes et propositions d'actions pour rendre la logistique plus durable et performante sur le territoire.

Ce travail collaboratif a permis d'identifier **in fine 17 actions**, plébiscitées par les participants aux groupes de travail et validées à plusieurs reprises par les élus de GrandAngoulême.

3.2 Un projet collectif et concerté

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

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



3.3 Acteurs associés

Près de 70 acteurs, parmi lesquels transporteurs, grossistes, artisans, leurs représentants, mais également des structures publiques, ont été conviés à participer à chaque groupe de travail.

Ce panel d'acteurs publics et privés a été établi de manière à ce que chaque thématique du transport de marchandises soit représentée lors des sessions de travail collectives.



4 Engagement des signataires

4.1 Principes partagés

Les signataires de la charte pilotée par GrandAngoulême s'engagent dans une démarche visant à coordonner leurs actions et travailler dans le sens d'un intérêt commun pour l'organisation logistique durable du territoire. Cette charte renforce les liens entre les acteurs en contribuant à l'élaboration d'actions permettant une logistique plus performante et intégrant les enjeux environnementaux qui en découlent.

Les signataires de la charte, y compris GrandAngoulême et ses communes, s'engagent à **contribuer activement au développement d'une logistique urbaine durable** s'inscrivant dans le cadre

des objectifs précédemment définis. Ils privilégieront des actions concrètes, mesurables et s'inscrivant dans la durée. De manière générale, **les membres signataires s'engagent à :**

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



1 Respecter la charte établie

2 Mettre en œuvre des actions d'amélioration continue des chaînes d'approvisionnement

3 Prendre des engagements environnementaux pour tendre vers une logistique moins émettrice de gaz à effet de serre et de polluants locaux

4 Respecter un planning de mise en œuvre défini conjointement et identifier des porteurs qui pourront piloter dans le temps les actions

5 Contribuer à la méthode d'évaluation des actions engagées et partager les données permettant la conduite de ces évaluations

6 Assurer un suivi et une animation du déroulement de la charte en participant aux instances et groupes projets qui seront définis

4.2 Engagements réciproques



En tant que coordinateur de la charte et de sa mise en œuvre concrète sur le territoire, GrandAngoulême et les communes s'engagent à **intégrer les besoins en matière de logistique urbaine dans les différentes politiques publiques** qu'elles mènent.

GrandAngoulême s'engage à animer la charte par le biais de 3 instances de pilotage complémentaires qui permettront d'associer l'ensemble des parties prenantes à la mise en œuvre et au suivi des actions sur le territoire (cf page 34).

GrandAngoulême s'engage à présenter annuellement un **état d'avancement** de la mise en œuvre de la charte ainsi qu'un **bilan des actions entreprises**.

Les membres signataires s'engagent à **accompagner GrandAngoulême**, dans la mesure de leurs moyens, dans la mise en œuvre des actions de la présente charte. Ils s'engagent notamment à respecter et utiliser les aménagements qui pourront être créés mais aussi à **se positionner comme pilotes** des démarches initiées par GrandAngoulême sur certaines zones du territoire.

Les signataires s'engagent également à contribuer activement aux **échanges réguliers entre GrandAngoulême et ses partenaires publics et privés** pour partager l'avancement des travaux.

Enfin, les signataires s'engagent à se coordonner pour **informer et sensibiliser l'ensemble de l'écosystème logistique** sur les enjeux de la transition énergétique et les possibilités de recourir à des véhicules faiblement émissifs ou à de nouvelles pratiques vertueuses de déplacements professionnels.



5 La charte intercommunale de Logistique Urbaine Durable

5.1 AXE 1 Accueil des véhicules sur espace public



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

C'est dans cette optique que 9 actions ont été formalisées par les participants à la concertation et entérinées par GrandAngoulême et les communes. Ces actions visent à améliorer les conditions d'arrêt et de déchargement des marchandises sur l'espace public mais également à accompagner les nouvelles pratiques de livraison en lien avec le e-commerce notamment. Il s'agit des actions suivantes pour lesquelles un déroulé détaillé de chacune d'entre elles est proposé en annexe au présent document.

1

Aménager les aires de livraison

Les membres signataires s'engagent à travailler conjointement à la **définition et à la mise en œuvre d'un maillage d'aires de livraison sur les différentes centralités du territoire**. Ce travail doit permettre de garantir non seulement une offre adaptée à la demande du territoire, mais également des conditions de fonctionnement cohérentes avec les pratiques de la livraison urbaine et un contrôle facilité pour les agents concernés.

Il s'agit ici de définir finement les **besoins en matière d'espace d'accueil des livraisons sur l'espace public** en les localisant (création, suppression, relocalisation d'aires de livraison) mais également à dresser finement les enjeux liés au positionnement des aires dans les linéaires de stationnement et aux aménagements nécessaires à mener sur la voirie (abaissement de trottoir, absence de mobilier urbain gênant...).

2

Mettre en place un dispositif de contrôle des aires de livraison

La présente action est indissociable de l'action susmentionnée dans la mesure où une aire de livraison fonctionnelle est une aire de livraison disponible et donc soumise à un dispositif de contrôle efficace et régulier. De fait, la présente action vise à favoriser le respect de la réglementation marchandises et à

garantir la disponibilité des aires de livraison en améliorant le taux de rotation des véhicules utilisateurs. Le renforcement du contrôle permettra de réduire le stationnement des véhicules de livraison en double-file mais aussi d'éviter le stationnement abusif des véhicules particuliers sur les aires de livraison.

3

Mettre en place des solutions de voirie partagée

Les membres signataires s'engagent à lancer une réflexion sur les possibilités de mettre en œuvre un **partage dans le temps de la voirie** en ciblant des axes sur lesquels il est possible de réserver une voie de circulation

ou un linéaire de stationnement à certaines heures pour les livraisons. Cette action pourra être déployée sur toutes les centralités du territoire qui voient un intérêt, pour ce type de partage dans le temps, de la voirie.

4

Encourager les livraisons en horaire décalé

La présence d'une zone piétonne structurante, sur la Ville d'Angoulême notamment, a poussé les participants aux ateliers à initier une réflexion autour de livraisons en horaire décalé pour certains commerces particulièrement générateurs afin de libérer le plus tôt possible

l'espace public au profit des riverains et chalands. C'est ainsi que les signataires de la charte s'engagent à initier une réflexion autour de l'opportunité de mise en place de livraisons en horaire décalé sur des périmètres jugés stratégiques.

5

Lancer un pilote pour les livraisons en horaire décalé

Il s'agit d'une déclinaison de l'action présentée ci-dessus et d'une mise en œuvre « test » de livraisons en horaire décalé. L'enjeu dans le déploiement de cette action réside dans la démonstration positive de la possibilité de faire évoluer les pratiques de livraison de certains commerces sans que la relation commerciale ni le transfert de responsabilités en la matière n'en soient affectés.

Les signataires de la charte s'engagent ainsi à travailler de concert afin de co-construire avec l'ensemble des parties prenantes (et notamment commerçants et opérateurs de transport) un pilote de livraisons en horaire décalé.

6

Accompagner les communes de GrandAngoulême à la mise en place de points-relais

La présente action vise à répondre au constat établi durant le diagnostic selon lequel le sud de l'Agglomération était pauvrement doté en points-relais comparativement au reste du territoire. Les

signataires de la charte s'engagent ainsi à travailler conjointement avec les communes désireuses de s'engager dans un projet d'installation de point-relais (en température dirigée ou non) sur leur territoire.

7

Intégrer la prise en compte des besoins logistiques dans les documents de planification

Cette action vise à préparer le futur et à accompagner au mieux les différentes communes du territoire dans l'anticipation des besoins logistiques liés à de nouveaux projets d'aménagement. Les livraisons liées à l'approvisionnement de ces projets doivent être anticipées et organisées afin de ne pas devenir un élément perturbateur (autrement dit une externalité négative) à terme.

Les signataires de la charte s'engagent ainsi à intégrer des éléments propres à la mobilité des marchandises au sein du PLUi et du PDM, lors de la prochaine révision de ceux-ci.

8

Mettre en place un Marché d'Intérêt Local

GrandAngoulême est engagé dans un Projet Agricole et Alimentaire Territorial intercommunal visant à favoriser la résilience alimentaire du territoire. Parmi les objectifs identifiés dans le cadre du PAT, on peut notamment citer un enjeu de visibilité des producteurs locaux auprès des restaurateurs, traiteurs ou encore épiceries du territoire.

La présente action vise donc à centraliser dans un même lieu et à travers une seule solution l'offre de produits locaux, en proposant une solution logistique optimisée pour l'approvisionnement et les livraisons aux destinataires. Il s'agit aussi d'inclure dans la réflexion la question de la logistique inversée, notamment la récupération et la valorisation des biodéchets émanant des métiers de bouche.

9

Mettre en place un dispositif logistique spécifique pour les périodes de festival

Il s'agit de réfléchir aux mesures réglementaires prises à la faveur des différents festivals ayant lieu sur le territoire angoumois, de sorte qu'elles n'entravent pas les activités de livraison qui doivent continuer de se faire sur

ces périodes. Un arrêté type sera travaillé de manière concertée avec les principales parties prenantes et sera mobilisé à chaque événement d'envergure sur le territoire.



5.2 AXE 2 Transition énergétique

GrandAngoulême et les communes, le monde professionnel et l'ensemble des partenaires de la charte prennent acte de **l'importance des enjeux de développement durable** en lien avec la logistique urbaine. Les opérations de transport comme de logistique contribuent en effet à diverses formes de pollutions (émissions de GES, de polluants, nuisances sonores) et le transport de marchandises est pour certaines d'entre elles un contributeur important : il est donc fondamental d'engager des actions en la matière.

Les engagements pris à travers la présente charte doivent s'appréhender dans un **contexte déjà riche sur les sujets de transition avec un monde professionnel particulièrement attentif aux sujets environnementaux**. Ce dernier souhaite s'investir auprès de GrandAngoulême pour réussir collectivement la transition énergétique de la logistique urbaine. Il s'agit des actions suivantes :

10

Formaliser une stratégie partenariale de décarbonation des mobilités liées à la logistique urbaine

Il est indispensable que tous les partenaires de la charte s'accordent sur ce que doit être la mobilité vertueuse, afin de définir la trajectoire qui permette de l'atteindre.

Cette réflexion doit aller au-delà de la définition d'une classification de motorisations ou de sources énergétiques en catégories plus ou moins vertueuses (l'objet des vignettes Crit'Air). Les signataires accentuent la nécessité de définir un **futur souhaitable des mobilités**, qui englobe aussi bien le transport des marchandises que celui des voyageurs ou les activités artisanales et les services, le gabarit et la typologie des véhicules en circulation dans la ville, les motorisations bien sûr, ou encore les questions relatives à l'occupation de l'espace public.

Afin que l'ensemble des acteurs concernés puissent s'engager, le travail devra prendre la forme d'un **horizon parfaitement défini**, qui sera ensuite décliné en **trajectoire de transition du territoire** pour l'atteindre. En travaillant sur une temporalité suffisamment longue, mais en se donnant aussi

suffisamment de garanties sur l'inaliénabilité des règles fixées, l'ensemble des acteurs seront en mesure de transposer à leur échelle les principes ainsi définis, en changeant leurs véhicules, mais aussi en réorganisant leurs activités et leur façon d'envisager la mobilité.

Les incertitudes actuelles sur les questions énergétiques (émergence ou disparition de filières, coût des solutions, disponibilité et délais de livraison) font que GrandAngoulême et ses partenaires n'ont pas aujourd'hui la maturité suffisante pour définir ce futur souhaitable. Aussi, la présente charte acte-t-elle le principe d'un travail à poursuivre sur ces sujets, à travers deux chantiers au moins : la structuration d'une **veille précise sur l'évolution des différentes filières énergétiques** (marché du véhicule, coût des énergies, performance des matériels) et la **prolongation du travail de concertation** engagé entre la collectivité et le monde professionnel, afin d'écrire collectivement la trajectoire de transition du territoire.



Midipile Mobility :
solution de mobilité bas carbone pour logistique urbaine

11

Favoriser par la réglementation les motorisations les plus vertueuses

Afin de dessiner une trajectoire de transition énergétique qui soit à la fois réaliste et ambitieuse, il convient avant tout de définir dans le paysage les différentes énergies de la mobilité, celles qui sont jugées souhaitables sur le territoire de GrandAngoulême. Ce travail est un chantier à poursuivre à travers des échanges entre les partenaires de la charte.

A court terme, à partir du moment où la loi offre, à l'échelle nationale, un **cadre pour l'action publique** en termes de transport sur les niveaux de pollution (la classification des Certificats Qualité de l'Air dits « vignettes Crit'Air »), les signataires s'accordent à considérer que **ce cadre fait autorité** pour engager les premières actions de transition sur le territoire.

Dans ce contexte, les signataires proposent que le concept de motorisations « vertueuses » renvoie aux **véhicules porteurs de certificats « vert » et « 1 »**. Sont ainsi concernés les véhicules électriques et hydrogène, hybrides rechargeables, GNV et BioGNV, B100 exclusifs Euro VI (en poids lourds), essence Euro 5 et 6 (en véhicules légers). Sur le territoire de GrandAngoulême,

l'opportunité d'intégrer à cette réflexion d'autres bio diesel de manière transitoire pourra être évaluée.

Sur cette base, le principe général retenu dans les actions de la charte est d'accorder aux véhicules vertueux des **avantages réglementaires** par rapport aux règles en vigueur. Par opposition à un principe de restriction et d'interdiction, la logique retenue est d'amener les opérateurs à s'engager à travers des leviers incitatifs.

Sont ainsi intégrées au plan d'actions les propositions suivantes :

- **ÉTENDRE LES HORAIRES D'ACCÈS** à la zone piétonne pour les véhicules vertueux, à travers la création d'un créneau autorisé aux livraisons en fin de journée
- **AGIR SUR LA TARIFICATION DU STATIONNEMENT** en créant un tarif « vert »
- **OFFRIR UNE DÉROGATION POUR LES VÉHICULES VERTUEUX** aux réglementations sur les gabarits de véhicules actuelles ou à venir

12

Convertir les flottes des collectivités

A l'image des entreprises, les collectivités sont engagées dans des stratégies de renouvellement régulier de leurs flottes de véhicules. A travers cette mesure, il s'agit donc de se tourner pour ces renouvellements vers des solutions alternatives aux énergies issues du pétrole. L'action ici envisagée

engage ainsi les collectivités dans la gestion de leurs budgets d'investissement et d'exploitation de flottes.

Les signataires de la charte s'engagent, avec cette action, à poursuivre ou initier une réflexion en la matière pour les flottes de leur territoire.

13

Intégrer des critères de jugement des offres « logistique urbaine durable » dans les appels d'offres

GrandAngoulême, mais également les communes et de manière plus générale l'ensemble des acteurs de la sphère publique, engendrent la circulation de nombreux véhicules (de transport de marchandises ou non) à travers les **marchés** qu'ils passent avec des prestataires privés. Or, le Code des Marchés Publics prévoit que les collectivités et services de l'État intègrent des critères de jugement des offres qu'ils reçoivent lorsqu'ils passent des marchés pour des fournitures de services ou de biens (cf Article R2152-7 du CMP).

Certains de ces critères sont incontournables (prix, qualité, délais), mais les acheteurs publics ont une relative liberté de définition de ces critères, dans la limite des principes constitutionnels, dont la non discrimination et la libre circulation des personnes. Dans le respect de ces principes, une collectivité peut donc envisager d'encourager la transition énergétique, soit direc-

tement **en imposant des énergies sur la mobilité** (ou en interdisant le Diesel), soit par l'usage de **critères environnementaux** avec de fortes pondérations pour le jugement des offres. Cette orientation peut par ailleurs être déclinée de diverses manières : la transition énergétique peut ainsi faire l'objet d'une ou plusieurs variantes, ou ne porter que sur une partie de la mobilité impliquée par le marché.

Une telle mesure cible des entreprises qui répondent à des marchés publics, par exemple des entreprises de travaux publics ou des entreprises de propreté et de collecte des ordures (OM, collecte sélective). Néanmoins, pour que la mesure soit pertinente (et pour éviter le risque de marchés infructueux), il convient d'étudier avec soin au préalable la faisabilité de la transition ainsi demandée aux opérateurs (existence des matériels roulants, solutions d'avitaillement) et d'anticiper les répercussions

éventuelles que ceux-ci intégreront à leurs propositions tarifaires.

Pour donner plus de portée à une telle orientation, GrandAngoulême peut travailler avec les collectivités, services de l'État et les syndicats, sociétés et établissements publics afin de les amener

à décliner le même type de clauses dans leurs propres marchés : dans le secteur des travaux publics en particulier, les maîtrises d'ouvrage sur de très grands chantiers ne relèvent pas nécessairement de GrandAngoulême.

14

Sensibiliser aux répercussions environnementales de la logistique

L'activité et les organisations mises en place par les professionnels du transport et de la logistique sont avant tout des **réponses à des commandes et besoins de leurs donneurs d'ordre** (les chargeurs), qui ajustent eux-mêmes leurs offres commerciales en fonction des attentes réelles ou supposées des consommateurs. A ce titre, le raccourcissement spectaculaire des délais de livraison à la commande est à la fois une preuve de la **réactivité et de l'agilité** des acteurs du transport et une tendance lourde aux **conséquences environnementales fortes**. En effet, le respect de délais très serrés de livraison passe bien souvent par la multiplication des tournées de distribution et entraîne l'**impossibilité pour les opérateurs d'optimiser leurs flux** (en regroupant sur une seule tournée hebdomadaire les différentes livraisons d'un destinataire par exemple). Les pratiques largement répandues d'achat en ligne, tant par les particuliers que par les entreprises, contribuent largement à ces tendances.

Or, ces enjeux sont **peu perceptibles par le grand public**, qui d'une part est peu sensibilisé aux

questions d'organisations logistiques et à leurs impacts et d'autre part a été maintenu dans une forme d'illusion d'une livraison invisible et donc indolore, à partir du moment où elle lui est offerte.

Les signataires de la charte considèrent qu'il y a un **double intérêt** à communiquer et sensibiliser sur les impacts environnementaux de la logistique de l'immédiateté : à travers des **changements de comportement**, cela peut réduire la tension sur les chaînes logistiques et réintroduire des leviers d'optimisation, mais c'est aussi une opportunité de promouvoir des formes de **consommation plus responsables**, à commencer par le recours au commerce local.

Si GrandAngoulême et ses partenaires locaux peuvent engager un certain nombre d'actions de communication, il est évident que cette thématique sur la consommation responsable renvoie à des enjeux qui **dépassent largement le seul contexte local**. Pour impulser de telles dynamiques de manière significative, il semble indispensable que la thématique soit portée au niveau de l'Etat, sinon de l'Europe.



5.3 AXE 3 Mobilités et besoins de stationnement des artisans

Ni vraiment considérée comme de la mobilité des personnes, ni vraiment comme de la mobilité des marchandises, la mobilité des artisans est généralement la grande oubliée des politiques de mobilité publiques. Mais, la concertation réalisée par GrandAngoulême dans le cadre de la démarche InTerLUD a permis d'identifier **des axes de travail à inscrire dans la présente charte**. Les 3 actions de cet axe ont pour vocation **d'accompagner les artisans**, en concertation avec leurs différentes instances professionnelles (Chambre des métiers, CAPEB et FFB), dans leurs **changements de pratiques de mobilité**.

15

Edition d'un guide de bonnes pratiques et ateliers de sensibilisation

Les débats lors des ateliers de concertation ont permis de rappeler qu'un **changement de mobilité dépend avant tout d'un changement d'organisation**. Le changement d'organisation dans les pratiques des artisans est capital pour permettre de réfléchir à de nouvelles formes de mobilité ; la plupart des exemples inspirants en la matière le démontrent. En effet, le véhicule de l'artisan, multi-tâches permettant de réaliser l'ensemble des déplacements : approvisionnement chez les grossistes, rendez-vous commerciaux, intervention de maintenance, réalisation de chantiers sur plus longues périodes, déplacement domicile-travail, voire lieu de coupure diurne, doit laisser place à une organisation renouvelée dans le cadre d'une mobilité visant à utiliser le bon moyen de déplacement au bon moment.

Le guide de bonnes pratiques aura vocation à devenir une **base de discussion ou de réflexion sur les nouvelles pratiques de mobilité**. Il prendra en compte pour ce faire :

- LA FORCE DE L'EXEMPLE en montrant des cas pratiques de réorganisation d'entreprises artisanales ayant conduit à se déplacer moins ou à se déplacer autrement ;
- LE POIDS QUE REPRÉSENTE LA MOBILITÉ dans les déplacements des artisans, soit les impacts économiques directs de cette mobilité mais également le poids masqué qu'elle peut représenter par exemple en lien avec les temps passés dans la circulation ;
- UNE ANALYSE PAR TYPOLOGIE DE MÉTIERS ou par typologie de marchés auxquels répondent les artisans pour tenir compte du rôle actuel que joue le véhicule utilitaire dans leurs déplacements quotidiens ;
- LE RÔLE QUE LE VÉHICULE PEUT JOUER dans les entreprises et les résistances au changement qu'il peut induire (en tant qu'avantage en nature par exemple).

16

Aides aux artisans dans le cadre d'un changement de pratique

Les changements de pratiques se heurtent bien souvent à une résistance qui peut être liée aux modes d'organisation de l'entreprise, aux habitudes ancrées ou à la méconnaissance des solutions alternatives envisageables moyennant certaines adaptations. L'agglomération de GrandAngoulême propose dans le cadre de la charte de réfléchir à des **dispositifs d'accompagnement permettant un changement de pratiques de mobilité des artisans**. Parmi les dispositifs envisagés et sans augurer d'autres formes de dispositifs qui pourraient s'avérer pertinents à l'avenir, **sont actuellement identifiés :**

- **LE PRINCIPE DE LABELLISATION**
L'encouragement peut passer par la reconnaissance de l'effort consenti pour changer ses pratiques de mobilité. Ainsi, la création d'un « label » autour d'une mobilité artisanale vertueuse à l'échelle de l'agglomération pourrait permettre de récompenser les artisans qui témoignent, selon une grille de critères préétablie, d'efforts pour réduire l'impact négatif de leur mobilité. La question de pouvoir leur octroyer un niveau d'accès spécifique pourra être étudiée dans ce cadre ; par exemple un accès privilégié à l'aire piétonne de la ville d'Angoulême.
- **LE MAILLAGE EN PLACES DE STATIONNEMENT.**
Le changement de pratiques passe aussi par la possibilité de pouvoir stationner de manière convenable son véhicule.

L'identification de places de stationnement dédiées à l'artisanat et judicieusement localisées pour desservir le plateau permettrait de limiter les nuisances dues au stationnement longue durée.

- **LE CONSEIL EN MOBILITÉ**
Le conseil en mobilité est un outil au service d'une évolution des pratiques par une analyse fine des pratiques actuelles de l'entreprise et des caractéristiques de ses déplacements (selon leurs motifs, les distances parcourues...). Au-delà de la réalisation d'un diagnostic de mobilité (pouvant permettre d'évaluer l'impact économique et environnemental de la mobilité), il permet d'échanger avec l'entreprise sur le champ des possibles qui s'offre à elle pour réduire ses déplacements ou se déplacer autrement. GrandAngoulême étudiera la manière dont ce conseil en mobilité peut se mettre en place en tenant compte des partenaires et de leurs missions actuelles (CMA, CAPEB, FFB).
- **LES AIDES ET SOURCES DE FINANCEMENT DISPONIBLES**
L'identification des sources de financement disponibles, des règles permettant d'y avoir accès ainsi que des démarches à entreprendre constitueraient une aide intéressante pour des artisans qui n'ont pas le temps de se pencher sur ces sujets. GrandAngoulême pourra également identifier les marges de manœuvre pour faire évoluer certaines règles dans un objectif d'atteindre une mobilité plus vertueuse.

17

Harmonisation des principes d'occupation de l'espace public pour travaux

Toute occupation privative du domaine public est assujettie au paiement d'une redevance. En effet une mise à disposition du domaine public à titre gratuit ou pour une redevance jugée trop faible va à l'encontre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (art. L2125-1 du CG3P) et est passible d'une sanction administrative voire pénale. Les seules exceptions au paiement de cette redevance portent sur des activités à but non lucratif et démontrant un intérêt public.

Les artisans dans le cadre des chantiers qu'ils réalisent nécessitant une occupation temporaire et privative du domaine public doivent par conséquent s'acquitter d'une redevance dont le montant est néanmoins laissé à l'appréciation des communes en fonction de différents critères. En règle générale, l'occupation temporaire du domaine public prend la forme d'un permis de stationnement qui

autorise à occuper le domaine public sans faire de travaux touchant le sous-sol : pose d'une benne à gravats, d'échafaudage ou de palissage sur le trottoir, dépôt de matériaux nécessaires à un chantier (tas de sable par exemple), stationnement provisoire d'engin, de camionnette, de baraque de chantier...

Plus que l'harmonisation des montants qui peuvent être variables en fonction de la pression que subit l'espace public, **l'action vise ici une harmonisation des principes de traitement et d'octroi de ces autorisations.** Cette harmonisation s'appuiera sur un état des lieux au sein des communes de l'agglomération, des process et tarifications et d'un groupe de travail œuvrant à cette harmonisation. Les représentants des professionnels concernés, notamment CMA, CAPEB et FFB, seront associés à ce travail.



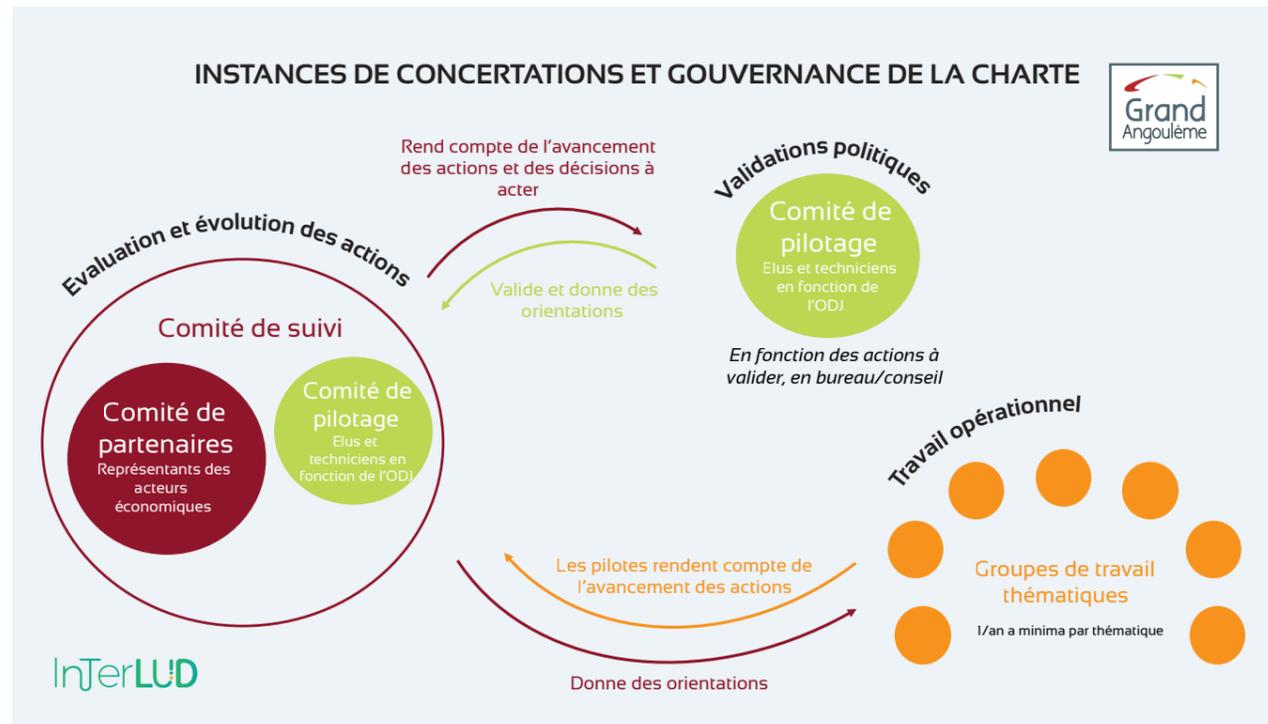
6 Suivi, évaluation et mise en œuvre de la charte

6.1 Calendrier des actions prioritaires

	2023		2024		2025		>2026	
	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
Aménager les aires de livraison ★		■	■	■				
Mettre en place un dispositif de contrôle des aires de livraison			■	■	■	■		
Mettre en place des solutions de voirie partagée ★			■	■	■	■		
Encourager les livraisons en horaire décalé ★		■	■					
Lancer un pilote pour les livraisons en horaire décalé ★			■	■	■			
Accompagner les communes de GA à la mise en place de points-relais/consignes ★			■	■	■	■		
Intégrer la prise en compte des besoins logistiques dans les documents de planification			■	■	■	■	■	
Mettre en place un Marché d'Intérêt Local			■	■	■	■		
Mettre en place un dispositif logistique spécifique pour les périodes de festival			■	■	■	■	■	■
Formaliser une stratégie des mobilités décarbonées ★			■	■	■	■	■	■
Favoriser par la réglementation les motorisations les plus vertueuses ★		■	■	■				
Convertir les flottes des collectivités ★		■	■	■	■	■	■	■
Intégrer des critères de jugement des offres « logistique urbaine durable » dans les appels d'offres			■	■	■	■		
Sensibiliser aux répercussions environnementales de la logistique ★			■	■	■	■	■	■
Edition d'un guide de bonnes pratiques et ateliers de sensibilisation		■	■	■	■	■		
Aides aux artisans dans le cadre d'un changement de pratique ★			■	■	■	■	■	■
Harmonisation des principes d'occupation de l'espace public pour travaux		■	■	■	■	■	■	

6.2 Gouvernance et suivi de la mise en œuvre des actions

GrandAngoulême s'engage à s'assurer de la **mise en œuvre de la présente charte**. Elle sera la coordonnatrice des différents acteurs et actions de la charte. En outre, GrandAngoulême créera une **structure de gouvernance** pour décider de la mise en place des différentes instances de suivi et validation de la charte qui s'organisera comme présenté ci-dessous :



- **UN COMITÉ DE PILOTAGE** associant notamment des élus de GrandAngoulême, les élus communaux de l'ORT-ACV et leurs services pour valider annuellement le bilan de la charte et ajuster les objectifs / actions à mener. Ce Comité de pilotage se réunira **au moins une fois par an** mais pourra être mobilisé autant que de besoin en fonction de l'actualité de la charte.

- **UN COMITÉ DES PARTENAIRES** associant GrandAngoulême et les représentants des acteurs économiques et les organisations patronales pour s'assurer de l'avancement des actions et de la bonne mise en œuvre de la

charte sur le territoire. Les représentants du monde économique veilleront à **partager de manière régulière** à leurs adhérents et / ou autres entreprises du secteur les éléments relatifs à l'**avancement de la mise en œuvre** de la charte. Ce Comité des partenaires aura vocation à se rencontrer **a minima 2 fois par an**.

- **DES GROUPES PROJETS THÉMATIQUES** dédiés à chaque action associant les différentes parties prenantes et identifiant des chefs de file par action. Ces groupes de travail se réuniront au moins **une fois par an** pour travailler sur les sujets les concernant.

- **UNE INSTANCE PLÉNIÈRE** de suivi (Comité de suivi) de la charte associant toutes les parties prenantes et permettant de partager collectivement l'état d'avancement des différentes actions engagées sur le territoire.



Un processus d'évaluation sera mis en place en interne pour s'assurer de l'avancement des différentes actions et partager ce bilan à l'ensemble des parties prenantes. L'évaluation des actions sera réalisée sur la base d'indicateurs définis au préalable, notamment en lien avec les gains environnementaux obtenus (polluants atmosphériques, GES...). Les partenaires de la démarche seront d'ailleurs sollicités pour **partager certaines de leurs données** d'exploitation qui pourront contribuer à alimenter le processus d'évaluation des actions mises en œuvre sur le territoire.

Un tableau de suivi des actions rendant lisible des informations telles que la progression, la criticité éventuelle, les principaux jalons... sera mis en place. Il recensera, pour chaque action les acteurs impliqués, le ou les porteurs, le calendrier de l'action.

Afin de mener à bien l'ensemble des actions contenues dans la présente charte dans le calendrier prévu, la mobilisation d'un agent dédié au

sujet de la mobilité des biens sur le territoire du GrandAngoulême serait appropriée.

Enfin, GrandAngoulême s'engage à assurer **la communication autour des projets portés par la charte** pour créer à l'échelle du territoire un effet d'entraînement et l'adhésion du plus grand nombre de parties prenantes. Une communication ciblée auprès de l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur de la logistique des derniers kilomètres (commune, logisticien, destinataire...) sera entreprise ainsi qu'une communication grand public pour sensibiliser sur les impacts logistiques des choix de consommation. Les signataires s'engagent à alimenter en données ou retours d'expérience cette communication.

De nouveaux signataires pourront intégrer la démarche pendant la période de déploiement de la charte et contribueront à sa mise en œuvre.

6.3 Contribution des acteurs économiques du territoire à la Charte intercommunale

GrandAngoulême souhaite remercier l'ensemble des participants à la concertation pour leur implication, leur apport d'expérience et leur contribution à l'élaboration d'un programme d'actions en faveur d'une logistique urbaine durable.

- | | | |
|--------------------------------------|--|--|
| ● ADEME | ● DREAL | ● Logistic Low Carbon |
| ● AFTRAL | ● Dynartio | ● Matériaux Gautier |
| ● Angoulême Boissons | ● Effia | ● Medef16 |
| ● Auchan | ● Enedis | ● Messagerie Cogepres |
| ● ATIS | ● Entreprise Beneto | ● Messagerie Express Royannaise |
| ● Aunis Messagerie | ● Fédération des Associations de Commerçants d'Angoulême | ● Midipile Mobility |
| ● Calitom | ● Fédération des Buralistes de la Charente | ● Of Course |
| ● CAPEB16 | ● FFB Charente | ● OTRE |
| ● Carrefour | ● FNTP | ● ORT Nouvelle-Aquitaine |
| ● Cerema | ● FNTR Poitou Charentes | ● Région Nouvelle-Aquitaine |
| ● CERP Bretagne | ● Fornel | ● Relais d'Or |
| ● Chambre d'agriculture | ● France Boissons | ● SIRF DS Restauration |
| ● Chambre de Commerce et d'Industrie | ● Futur Alliance | ● TamTam Transport |
| ● Chambre des Métiers | ● Géodis | ● T2M |
| ● Chronospost | ● Glass Gravure | ● TLF |
| ● CNATP | ● GNI16 | ● Transgourmet |
| ● Charente Informatique Diffusion | ● GrandAngoulême | ● Transports Baudouin |
| ● Commune de Gond-Pontouvre | ● GRDF | ● Transports Corbiat |
| ● Commune de La Couronne | ● ID4car | ● Transports Internationaux Charentais |
| ● Commune de Ruelle-sur-Touvre | ● Intermarché | ● Transports Tardieu |
| ● Commune de Soyaux | ● La Poste | ● UP |
| ● CPME16 | ● Le Bihan TEG | ● VIF Croix-Rouge |
| ● DB Schenker | ● Leroy Somer | ● Ville d'Angoulême |
| ● DDT16 | ● Levasseur Transport Service | ● Vinci Construction |

La démarche de la Charte intercommunale de Logistique Urbaine Durable du GrandAngoulême s'inscrit dans le cadre du programme national InTerLUD.

InTerLUD

InTerLUD, programme porté par :



Les membres du comité des partenaires signataires de la charte dans sa première version

- | | |
|--|---|
| ● GRANDANGOULÊME | ● PRODUCTEURS :
Chambre d'Agriculture |
| ● GROSSISTES
(alimentaires et boissons) : UNCGFL,
Distri-Boissons, FNB | ● CONSTRUCTION
ET BTPW :
FFB, CAPEB, FNTP
et la CMA, CNATP |
| ● TRANSPORTEURS /
LOGISTICIENS :
FNTR, OTRE, TLF
et SNTL | ● GRANDE
DISTRIBUTION :
FCD |
| ● COMMERÇANTS :
CMA, CCI et FACA | ● GESTIONNAIRES
DE DÉCHETS :
Calitom |
| ● HÔTELLERIE /
RESTAURATION :
GNI16, CCI et CMA | ● ORGANISATIONS
PATRONALES :
MEDEF, CPME, U2P |

7 Annexes

Fiches actions

AXE 1 – Accueil des véhicules sur l’espace public.....	40
1 - Aménager les aires de livraison	40
2 - Mettre en place un dispositif de contrôle des aires de livraison	42
3 - Mettre en place des solutions de voirie partagée.....	44
4 - Encourager les livraisons en horaire décalé.....	46
5 - Lancer un pilote pour les livraisons en horaire décalé	48
6 - Accompagner les communes de GrandAngoulême à la mise en place de points-relais	50
7 - Intégrer la prise en compte des besoins logistiques dans les documents de planification	52
8 – Mettre en place un Marché d’Intérêt Local.....	54
9 – Mettre en place un dispositif logistique spécifique pour les périodes de festival.....	56
AXE 2 – Transition énergétique.....	58
10 - Formaliser une stratégie partenariale de décarbonation des mobilités liées à la logistique urbaine.....	58
11 - Favoriser par la réglementation les motorisations les plus vertueuses.....	60
12 - Convertir les flottes des collectivités.....	62
13 - Intégrer des critères de jugement des offres « logistique urbaine durable » dans les appels d’offres	64
14 - Sensibiliser aux répercussions environnementales de la logistique	66
AXE 3 – Mobilité et besoins de stationnement des artisans et commerçants	68
15 - Edition d’un guide de bonnes pratiques et ateliers de sensibilisation	68
16 - Aides aux artisans dans le cadre d’un changement de pratique.....	70
17 - Harmonisation des principes d’occupation de l’espace public pour travaux.....	72

ACTION 1

Aménager les aires de livraison

OBJECTIF DE L'ACTION

Le diagnostic a mis en lumière des enjeux d'harmonisation et de création de logique d'implantation des aires de livraison à l'échelle de GrandAngoulême pour apaiser certains secteurs, faciliter et sécuriser le travail des livreurs.

Ainsi, l'action vise à aboutir à un maillage des espaces d'accueil des livraisons cohérent, lisible et conforme à la réglementation.

La présente action doit permettre :

- D'adapter l'offre en aires de livraison aux besoins d'approvisionnement des commerces, des bureaux et des ménages ;
- De faire une mise à jour de la localisation des besoins en aires de livraison, en créant de nouvelles aires et/ou en supprimant le cas échéant ;
- De définir les principes d'aménagement des futures aires de livraison conformes aux normes et répondant aux besoins des livreurs ;
- De rationaliser l'occupation de la voirie : partage entre les différents usagers, dans le temps et dans l'espace (réglementation relative à l'usage des aires de livraison).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit de localiser l'offre en aires de livraison afin qu'elle réponde aux besoins identifiés sur le territoire en proposant des actions de création, de suppression ou de relocalisation d'aires sur certains tronçons de voirie particulièrement générateurs de mouvements de marchandises, tout en veillant à prendre en compte les besoins en stationnement des véhicules légers.

L'action devra aussi dresser finement les enjeux liés au positionnement des aires dans les linéaires de stationnement et aux aménagements nécessaires à mener sur la voirie (abaissement de trottoir, absence de mobilier urbain gênant...). A ce titre, le guide technique publié par le Cerema qui propose des principes d'aménagement des aires de livraison pourra être exploité : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagement-aires-livraison>



ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ETAPE 1

Quantifier et localiser le besoin en aires de livraison (schéma directeur des aires)

● ETAPE 2

Programme d'aménagement des aires (aires à maintenir, aires à créer, aires à supprimer...)

● ETAPE 3

Aménagement effectif des aires selon le programme élaboré (inscription dans le temps en fonction du budget mobilisable)

● ETAPE 4

Formalisation de la réglementation entourant l'usage des aires de livraison

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Délais importants de mise en œuvre des travaux à réaliser sur voirie
- Manque d'emprises foncières disponibles pour déployer le programme
- Difficulté d'accord de plusieurs communes sur un paramètre réglementaire commun

● SUCCÈS

- Adoption de règles communes et lisibles pour les aires de livraison des différentes communes (durée, horaires, ...)
- Sensibilisation et information autour du nouveau dispositif réglementaire, le cas échéant
- Evaluation et actualisation des aménagements réalisés



PARTIES PRENANTES

● PORTEURS DE L'ACTION

Communes : Service voirie, Police Municipale

GrandAngoulême : rôle de coordination avec les communes

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

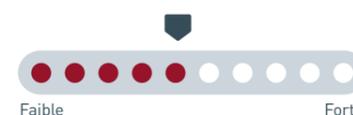
Communes (déploiement), fédérations de commerçants, responsables des entreprises de transport et leurs chauffeurs-livreurs, commerces de gros, acteurs de la grande distribution



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Définition du maillage des aires (étude technique < 40k€ HT)
- Travaux d'aménagement / réaménagement / signalétique des aires de livraison
- Evaluation du dispositif (enquêtes périodiques d'utilisation des aires)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Taux de rotation sur les aires de livraison
- Taux d'occupation des aires de livraison
- Profil d'occupation des aires de livraison
- Nombre d'aires aménagées
- Nombre de véhicules de livraison en double-file relevés sur heure de pointe d'utilisation (échantillon représentatif)
- Nombre d'heures de pointe par jour en moyenne sur les aires de livraison (échantillon représentatif)
- Circulation (tous véhicules) en heure de pointe



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Investissement pluriannuel selon priorisation des secteurs d'intervention



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

Angoulême en priorité, autres communes volontaires



SOURCES INSPIRANTES

Schéma Directeur des Aires de Livraison de Valence Romans Déplacement

ACTION 2

Mettre en place un dispositif de contrôle des aires de livraison

OBJECTIF DE L'ACTION

Le diagnostic a montré que sur certains secteurs très contraints, tels que les Halles ou le Cinéma, les aires de livraison sont largement occupées par des véhicules particuliers empêchant l'accès aux professionnels pour leurs opérations de livraison et d'enlèvement.

Une fois les aires de livraison retravaillées (action n°1), la présente action vise à favoriser le respect de la réglementation marchandises et à garantir la disponibilité des aires de livraison en améliorant le taux de rotation des véhicules utilisateurs.

Ceci engendrera des impacts significatifs pour les conditions de livraison en ville tels qu'une amélioration des performances de livraison, une diminution de la congestion par la limitation du stationnement double-file et une amélioration de l'impact environnemental global du transport de marchandises.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le renforcement du contrôle œuvre en faveur de l'amélioration du fonctionnement de la ville, en permettant de :

- réduire le stationnement des véhicules de livraison en double-file
- éviter le stationnement abusif des véhicules particuliers sur les aires de livraison

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ETAPE 1 : CHOIX DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE

Différents dispositifs de contrôle existent et dépendent essentiellement des moyens affectés par la collectivité à ce poste de coût. Concernant les aires de livraison, il est possible de mettre en place :

- **Le disque de livraison** : il indique l'heure d'arrivée du véhicule et limite sa durée de stationnement. A priori, 30 minutes permettent dans la majorité des cas aux transporteurs, artisans et particuliers de réaliser leurs opérations de chargement/déchargement dans de bonnes conditions.
- **La mise en place de capteurs sur la voirie** permet d'obtenir des informations sur la disponibilité des aires de livraison (ou places de stationnement) en temps réel. Plusieurs sociétés proposent aujourd'hui ce système, mais leur coût reste encore dissuasif pour certaines collectivités.
- **Les bornes de stationnement** sont équipées d'un moyen de détection magnétique avec un capteur au sol. Elles sont parfois installées pour le contrôle des

« arrêts minute ». La borne détecte le véhicule et un compte à rebours est alors déclenché. Lorsque le délai est dépassé, un voyant rouge s'allume et un signal est envoyé à la police municipale.

- La mise en place de solutions type **ParkUnload** permettant aux conducteurs de s'identifier dans une **application** réservée à l'utilisation des aires de livraison.
 - **Le contrôle par caméras** est envisageable mais peu employé pour le moment par les collectivités.
- #### ● ETAPE 2 : MISE EN PLACE DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE ET COMMUNICATION
- Quel que soit le dispositif de contrôle retenu, un dimensionnement de l'outil de contrôle sera réalisé : dimensionnement du nombre de disques de livraison à produire et distribuer, du nombre de caméras, de capteurs ou de bornes de stationnement à installer.
 - Ensuite, il est important de mettre en place une campagne d'information lors du lancement du dispositif. Il peut par exemple s'agir d'une plaquette d'information, intégrée au site web de la collectivité et des partenaires.



● ETAPE 3 : FORMATION DES AGENTS EN CHARGE DU CONTRÔLE

- Le contrôle est assuré par la Police Municipale et les ASVP. Une action de formation auprès du personnel en charge du contrôle afin de leur expliquer la nouvelle réglementation et de les sensibiliser au contrôle spécifique des aires de livraison : enjeux, rappels juridiques, moyens à disposition...

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Moyens humains insuffisants lors de la mise en place du dispositif.
- Réglementation sur les aires de livraison trop complexe

● SUCCÈS

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



PARTIES PRENANTES

● PORTEURS DE L'ACTION

Communes impliquées

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

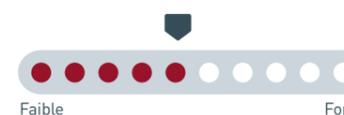
Transporteurs, organisations professionnelles, grossistes, association de commerçants, GNI



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Ressources internes GrandAngoulême pour la coordination et communes participantes
- Coûts de mise à disposition du matériel de contrôle
- Coût de formation du personnel en charge du contrôle
- Coûts liés à l'évaluation du dispositif

Niveau d'engagement



INDICATEURS DE SUIVI

- Evolution du nombre de procès verbaux pour stationnement illicite sur une aire de livraison
- Evolution du taux d'infractions signalées sur les aires de livraison
- Taux de rotation sur les aires de livraison
- Taux d'occupation des aires de livraison
- Profil d'occupation des aires de livraison



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Dès 2023



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

Communes du GrandAngoulême souhaitant s'impliquer



SOURCES INSPIRANTES

- Expérimentation ParkUnload à Argenteuil et Paris
- Disques de livraison (Nantes, Lyon..)
- Test de capteurs sur aires de livraison, Ville de Cannes

ACTION 3

Mettre en place des solutions de voirie partagée

OBJECTIF DE L'ACTION

Compte tenu des contraintes territoriales, de la cohabitation des usages complexes et du peu d'aires de livraison relevées lors du diagnostic, la mise en place de pratiques de partage de la voirie a été identifiée comme une piste à explorer de manière approfondie. L'action consiste à optimiser l'utilisation de l'espace public par un meilleur partage de celui-ci dans le temps en rendant possible les livraisons à certaines heures de la journée et en les interdisant à d'autres heures. Ce partage permet d'appréhender plus finement les besoins des différents usagers de la voirie au cours de la journée : stationnement résidentiel, stationnement des pendulaires, circulation, livraisons... Elle vise plus particulièrement un partage des voies où la circulation et/ou le stationnement est autorisé et qui desservent des linéaires commerciaux denses (de type rez-de-chaussée commercial continu ou regroupé). Ainsi, les livraisons peuvent être concentrées sur un créneau pendant lequel une grande quantité d'espace public est disponible.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le partage dans le temps de la voirie peut porter sur différents types de voies de circulation ou de stationnement. Le principe consiste en la réservation d'une voie pour les livraisons sur un créneau horaire établi.

A titre d'exemple il est possible d'assurer ce principe de partage dans le temps sur :

- Un axe de circulation à sens unique disposant de deux voies de circulation et sans linéaire de stationnement. L'une de ces deux voies peut être réservée à l'arrêt des véhicules pour livrer ou enlever une quantité de marchandises aux heures creuses, lorsqu'une seule voie de circulation est suffisante pour écouler le trafic automobile.
- Un site propre bus au sein duquel les livraisons pourraient être autorisées aux heures creuses, lorsque le bus peut emprunter la voie de circulation générale sans être gêné par la congestion.
- Un linéaire de stationnement le long d'une voie de circulation qui peut être réservé aux livraisons à certaines heures, par exemple le matin, lorsque la demande des riverains ou des pendulaires est plus faible.

La mise en œuvre d'une telle action sur des secteurs jugés pertinents nécessite une modification de la réglementation sur la circulation et le stationnement, quelques aménagements de voirie

éventuels et la mise en place d'une nouvelle signalisation verticale et d'un marquage au sol approprié.

Ce type d'action se met généralement en œuvre sur des linéaires où :

- Il est difficile ou impossible d'implanter des aires de livraison ;
- La quantité de livraison est trop importante du fait de la présence de nombreux commerces.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ETAPE 1

Concertation avec les communes autour du dispositif pour identifier au sein des communes des axes pertinents pour le déploiement de ce type de solution

● ETAPE 2

Sur les axes jugés pertinents, études techniques pour le déploiement de la solution

● ETAPE 3

Enquête d'observation des pratiques à T0 (avant déploiement de la solution) – Evaluation ex ante

● ETAPE 4

Prises des arrêtés réglementaires et travaux de signalisation verticale et horizontale

● ETAPE 5

Déploiement en phase de test et communication auprès des parties prenantes

● ETAPE 6

Evaluation du dispositif (T+1) et suites à donner

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Des *a priori* négatifs sur la solution par manque de connaissance de retours d'expérience positifs
- Réseaux de voirie inadaptés

● SUCCÈS

- Preuve de concept positive sur un secteur en particulier
- Avis favorable des livreurs et des commerçants



PARTIES PRENANTES

● PORTEURS DE L'ACTION

Communes : Service voirie, Police Municipale

GrandAngoulême : rôle de coordination avec les communes

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

Communes, fédérations de transporteurs, entreprises de transport et leurs chauffeurs livreurs, fédérations de grossistes, associations de commerçants, GNI



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Etude préalable pour l'identification des secteurs concernés
- Travaux de signalétique
- Moyens humains pour le contrôle

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Enquêtes de satisfaction livreurs et commerçants
- Nombre de livraisons effectuées dans les horaires autorisés



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- 2023 : concertation sur le dispositif auprès des communes et services de voirie
- 2023/2024 : identification de secteurs jugés pertinents
- 2024/2025 : déploiement sur un secteur (pilote envisagé : secteur des Halles à Angoulême)



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

Commune d'Angoulême, autres communes volontaires



SOURCES INSPIRANTES

- Paris : partage des couloirs de bus pour les livraisons
- Lyon centre : partage d'une voie de circulation pour les livraisons de 9h30 à 16h30 du lundi au vendredi
- Lyon centre : partage d'un linéaire de stationnement réservé aux livraisons le matin (stationnement interdit sur ce créneau)

ACTION 4

Encourager les livraisons en horaire décalé

OBJECTIF DE L'ACTION

Sur certaines centralités les plus denses, la cohabitation des usages sur l'espace public mène régulièrement à des situations de conflit d'usage. Aussi, une action portant sur la réalisation de certaines livraisons en horaire décalé a été portée lors des ateliers de concertation.

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

A ce titre sont encouragées des livraisons dites en « horaire décalé », soit particulièrement tôt le matin ou tard le soir, de manière à réduire le nombre de véhicules de livraison en centre-ville pendant les heures de pointe.

Ce faisant, la collectivité vise une réduction de la congestion et des émissions de polluants. Pour se plier aux contraintes des livraisons en horaire décalé les opérateurs sont également incités à utiliser des véhicules employant des technologies innovantes (groupe frigorifique silencieux pour le transport sous température dirigée par exemple).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Aux heures de pointe, où la congestion est la plus forte, le conflit d'usage entre les déplacements « voyageurs » et « marchandises » sont les plus sensibles. Livrer en horaire décalé, tôt le matin ou tard le soir, constitue un levier d'optimisation simple et pertinent.

Il s'agit donc ici, en premier lieu, d'évaluer l'opportunité de mettre en place des livraisons nocturnes sur des périmètres jugés stratégiques.

Si certaines activités peuvent s'accommoder de livraisons en horaire décalé (lié à la présence de personnel sur place, à la possibilité de réceptionner les marchandises dans un sas, ...) d'autres seront difficilement compatibles avec un tel fonctionnement. Il faut donc identifier les activités cibles. Les premiers retours d'expérience en la matière montrent que les établissements recevant des quantités importantes de marchandises (1 fois par jour) constituent des cibles privilégiées.

La réglementation doit ensuite évoluer pour permettre la réalisation de livraisons nocturnes, pour les véhicules qui ne nuisent pas à la qualité de vie des riverains. Des aménagements de voirie et d'espaces publics sont également à prévoir à ce titre.

Un travail de conduite du changement peut être également nécessaire pour accompagner les établissements qui verront l'organisation de la réception de leurs marchandises évoluer.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ÉTAPE 1

Réaliser un diagnostic fonctionnel des commerces volontaires / à même de recevoir des livraisons en horaire décalé.

- Déterminer l'opportunité de mettre en place des livraisons nocturnes
- Déterminer les périmètres cibles
- Identifier les activités cibles

● ÉTAPE 2

Adapter la réglementation dans le cadre de l'expérimentation pour autoriser les livraisons en horaire décalé.

● ÉTAPE 3

Aménager la voirie et les espaces publics pour faciliter les livraisons en horaire décalé et limiter le bruit

- Abaisser les trottoirs à l'aplomb de lieux de chargements ou déchargements proches des aires de livraison
- Prévoir un revêtement de sol silencieux devant les établissements pouvant être livrés de nuit (certification Piek)
- Aménager des espaces d'accueil des marchandises dans les bâtiments publics
- Prévoir des conciergeries accessibles la nuit dans les bâtiments qui accueillent un nombre important de salariés ou de visiteurs...

● ÉTAPE 4

Accompagner les commerces et les entreprises de transport dans la définition d'un cahier des charges qui devra être respecté par les opérateurs de transport tant sur le matériel de conduite et de manutention que sur le personnel en charge des livraisons.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Mécontentement des riverains au démarrage

● SUCCÈS

- Véhicules de livraison labellisés Certibruit
- Présence de gros générateurs de flux en centre-ville
- Enseigne(s) pratiquant ou ayant déjà expérimenté des livraisons en horaire décalé sur le(s) périmètre(s) cible(s)



PARTIES PRENANTES

● PORTEURS DE L'ACTION

GrandAngoulême, Communes, associations de commerçants, commerçants et restaurateurs volontaires, GNI16

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

Communes, transporteurs, grossistes, associations de commerçants, commerçants (notamment alimentaires), chambres consulaires, fédérations de professionnels des transports, industriels, logisticiens, associations type Certibruit, Demeter, associations de riverains



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Etude d'identification des secteurs et activités cibles
- Concertation avec les riverains
- Travaux d'aménagement / réaménagement de la voirie / espace public

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de commerces volontaires
- Nombre d'aménagements de voirie réalisés
- Nombre d'opérateurs de transport équipés en véhicules « silencieux »
- Nombre de livraisons réalisées en horaire décalé par jour



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- 2023/2024 : adaptation de la réglementation
- 2024/2025 : aménagement de la voirie et des espaces publics



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

Commune d'Angoulême et autres communes volontaires



SOURCES INSPIRANTES

- 67 sites labellisés Certibruit dans 22 villes en France
- Expérimentation à Paris 13^e en 2022
- Pérennisation de l'expérimentation menée à Bordeaux depuis 2016

ACTION 5

Lancer un pilote pour les livraisons en horaire décalé

OBJECTIF DE L'ACTION

Il s'agit d'une déclinaison de l'action « Encourager les livraisons en horaire décalé » et d'une mise en œuvre « test » de livraisons en horaire décalé.

L'enjeu dans le déploiement de cette action réside dans la démonstration positive de la possibilité de faire évoluer les pratiques de livraison de certains commerces sans que la relation commerciale ni le transfert de responsabilités en la matière en soient affectés.

Il s'agira d'identifier des commerçants volontaires pour participer à l'expérimentation et de travailler en collaboration avec les opérateurs de transport qui les livrent afin de déployer une expérimentation de livraisons en horaire décalé en conditions réelles et d'une durée suffisante. Il pourra notamment s'agir de commerces dont la localisation est contraignante en matière d'accès et / ou de commerces recevant des volumétries importantes de fret afin de maximiser la massification des livraisons.

L'un des objectifs poursuivis réside aussi dans l'identification de facteurs clés de succès, les écueils à éviter, la modification de certains process liés à l'acte de livraison ...

Pour les points de vente, les bénéfices attendus sont :

- **Optimisation des livraisons :** baisse de la congestion, diminution des émissions de polluants, fiabilité des horaires de livraison, meilleure rotation des véhicules de livraison...
- **Optimisation de la mise en rayons :** marchandises mises en rayon avant l'arrivée des premiers clients
- **Rayons remplis dès l'ouverture :** équipes magasins peuvent consacrer leur journée à la vente de leurs produits et non à la mise en place des produits

DESCRIPTION DE L'ACTION

Sur une période de plusieurs semaines (la durée devra être déterminée en collaboration avec les différentes parties prenantes), la présente action visera à livrer les commerces partenaires sur des horaires décalés (a priori tôt le matin) et à déposer le fret dans un espace / contenant sécurisé et prévu à cet effet.

Une solution consistant à transformer un RDC commercial en espace de consignes à destination des commerçants pourrait également être envisagé dans le cadre de cette action.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● PRÉALABLEMENT À LA MISE EN ŒUVRE DU TEST

Les principales étapes de mise en œuvre d'une telle expérimentation sont listées ci-dessous :

- Identification d'un panel de points de vente volontaires et réalisation d'un diagnostic de leurs approvisionnements
- Mise en place d'une campagne de mesure du bruit
- Formations spécifiques pour les conducteurs

- Installation de zones de réception sécurisées à l'intérieur de l'espace de vente

A noter : pendant la durée de l'expérimentation, il est également possible de positionner un réceptif au sein des points de vente pour assurer une réception physique des livraisons. Il peut s'agir d'un préalable à la mise en place de contenants sécurisés.

- Réalisation d'outils de communication et de sensibilisation à destination des commerçants, des élus, des riverains et autres acteurs économiques, institutionnels et collectivités territoriales susceptibles de s'engager sur cette voie

● DURANT LE TEST

- Réalisation de mesures acoustiques afin d'identifier la provenance éventuelle de sources de bruit
- Analyse fine du déroulé des opérations de livraison

● APRÈS LE TEST

- Analyse des leviers d'amélioration / perfectibilité du dispositif
- Réalisation d'un document de communication portant sur les résultats de l'expérimentation à destination de l'ensemble des parties prenantes
- Eventuellement initier un processus de labellisation des points de vente souhaitant s'engager dans la démarche

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- **Acceptabilité urbaine locale :** besoin de communication auprès des riverains
- **Présence humaine sur place** pour assurer les réceptions. Un accompagnement financier pour la mise en œuvre de dispositifs innovants (type Kwinkwink) devra être envisagé.
- **Equipements spécifiques :** la mise en place de contenants sécurisés, chambres froides, véhicules adaptés à la livraison silencieuse devra être intégrée dans l'expérimentation à moyen terme

● SUCCÈS

- Engagement des points de vente partenaires
- Soutien opérationnel (voire financier) de la collectivité pour pérenniser le dispositif
- **Recommandation :** démarrer avec une présence humaine pour alléger le dispositif dans un 1^{er} temps.



PARTIES PRENANTES

● **PORTEURS DE L'ACTION**
GrandAngoulême, Communes, associations de commerçants, commerçants et restaurateurs volontaires, GNI16

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

Communes, transporteurs, grossistes, associations de commerçants, commerçants (notamment alimentaires), chambres consulaires, fédérations de professionnels des transports, industriels, logisticiens, associations type Certibruit, Demeter, associations de riverains



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Budget de mise en place de l'expérimentation (diagnostic des pratiques, mesure du bruit...)
- Budget pour l'évaluation de l'expérimentation
- Eventuellement mise à disposition de moyens humains

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de commerces participants
- Nombre de livraisons réalisées en horaire décalé par jour
- Temps et vitesse de réalisation d'une livraison à iso-condition
- Nombre de commerces labellisés « livraisons silencieuses »
- Evolution du gabarit des véhicules venant approvisionner les commerces en horaire décalé



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

À partir de 2023



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

Commerces de centre-ville



SOURCES INSPIRANTES

- Site internet Certibruit
- Expérimentation Paris 13^e

ACTION 6

Accompagner les communes de GrandAngoulême à la mise en place de points-relais

OBJECTIF DE L'ACTION

La présente action vise à répondre au constat établi durant le diagnostic selon lequel le sud de l'Agglomération était pauvrement doté en points-relais comparativement au reste du territoire.

Il s'agit ici d'améliorer le maillage en points-relais du sud de l'Agglomération, y compris en points-relais à température dirigée dans la perspective de déploiement d'un Marché d'Intérêt Local (MIL) sur le territoire de GrandAngoulême.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le service commerce de GrandAngoulême va accompagner les communes et les commerces souhaitant travailler sur le sujet à la mise en place de points relais au sein de leurs centralités.

Il s'agira à la fois de travailler à l'analyse des besoins des habitants des communes mais aussi d'identifier le type de points-relais pertinents à cet égard.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ANALYSE DE LA DEMANDE

Il s'agira ici de caractériser la demande associée aux points-relais et consignes sur le(s) territoire(s) concerné(s).

Pour ce faire, il sera utile de quantifier les volumes potentiellement concernés et de les qualifier plus finement au travers d'entretiens avec les commerces qui y sont implantés.

● ETAPE 2 : ANALYSE DE L'OFFRE EXISTANTE

A partir du travail déjà réalisé dans le diagnostic pour GrandAngoulême, une cartographie propre à chaque commune sera réalisée pour localiser l'intégralité des équipements existants en matière de relais-colis, consignes (sec ou température dirigée).

● ETAPE 3 : SCÉNARIO D'IMPLANTATION

A partir de ces éléments et en concertation avec l'ensemble

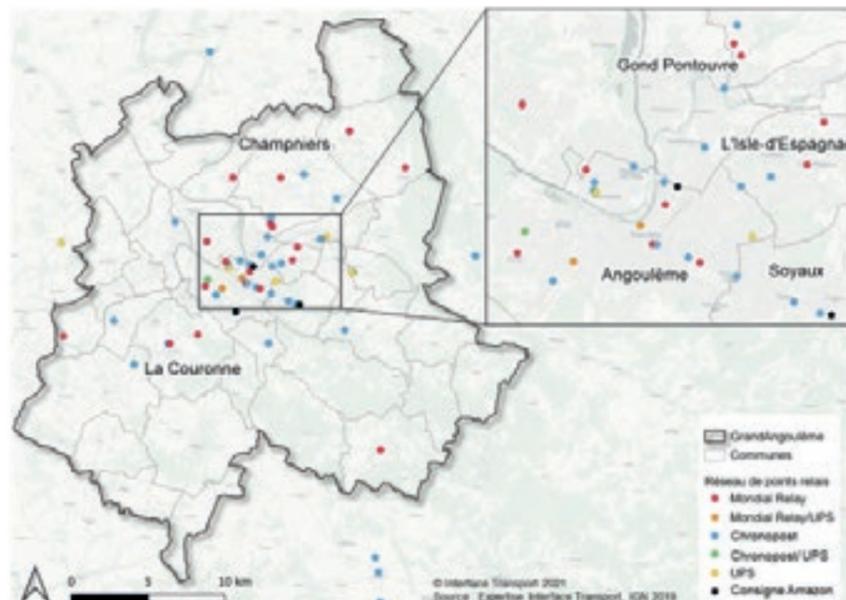
des parties prenantes, GrandAngoulême définira en concertation avec le territoire impliqué un scénario d'implantation d'un ou plusieurs points de retrait e-commerce.

Il s'agira notamment d'identifier les fonciers disponibles et/ou les commerces volontaires pour intégrer le dispositif mais également de travailler en collaboration avec les opérateurs de points-relais susceptibles d'intervenir sur le territoire.

En fonction des territoires, un modèle de type conciergerie / relais de campagne pourrait être imaginé, proposant des services complémentaires au seul sujet e-commerce.

● ETAPE 4 : MISE EN ŒUVRE D'UN POINT RELAIS

Un travail de mise en œuvre et de communication autour de l'implantation de ces points de retrait e-commerce devra être réalisé auprès des utilisateurs potentiels.



Points relais de GrandAngoulême

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Réticence des opérateurs point-relais à se positionner dans des territoires ruraux
- Absence d'intérêt de la part des commerçants locaux

● SUCCÈS

- Intégrer la dimension point-relais au sein d'un projet de territoire visant à apporter des services divers et complémentaires en milieu rural
- Travailler en lien direct avec les opérateurs de point-relais pour s'assurer de la pertinence de la démarche



PARTIES PRENANTES

● PORTEURS DE L'ACTION

Communes

GrandAngoulême : rôle de coordination avec les communes

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- Chambres consulaires
- Communes du territoire
- Commerces partenaires
- Opérateurs de points relais
- La Plate-Forme16
- VIF Croix-Rouge



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Ressources internes GrandAngoulême ou BE pour prestation d'AMO
- Communication / signalétique

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Maillage du territoire en points-relais et consignes
- Nombre de points-relais et consignes sur le territoire de GrandAngoulême
- Données de fréquentation des points relais installés



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Dès 2023



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

Communes de GrandAngoulême



SOURCES INSPIRANTES

- Comptoirs de campagne
- Démarche de maillage en points-relais du territoire lancée par Valence Romans Déplacement en 2023

ACTION 7

Intégrer la prise en compte des besoins logistiques dans les documents de planification

OBJECTIF DE L'ACTION

Dans un contexte de développement des flux logistiques et d'essor du e-commerce, les enjeux d'accessibilité et de partage de la voirie déjà présents sur le territoire doivent pousser GrandAngoulême à organiser les flux logistiques aux moyens d'outils réglementaires.

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

A travers cet outil de planification réglementaire, il s'agit de ne plus faire reposer sur le seul espace public les besoins liés à l'approvisionnement des établissements économiques mais aussi des immeubles résidentiels.

Ces derniers devront internaliser sur emprise privée les besoins logistiques permettant leur bon fonctionnement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

GrandAngoulême dispose de plusieurs documents constituant des leviers d'actions pour mettre en œuvre une politique marchandises intégrée : le Projet d'Agglomération 2030, le Schéma des Mobilités 2030 mais aussi la démarche Cartéclima! avec la révision du Schéma de Cohérence Territoriale en 2024 et du PLUi en 2026.

A l'échelle du territoire de la communauté d'agglomération, il s'agira d'intégrer des éléments propres à la mobilité des marchandises au sein du PLUi et du PDM, lors de la prochaine révision de ceux-ci (horizon 2026). Il s'agit de prendre en compte ici la densité commerciale mais aussi la destination économique du bâti : EHPAD, hôtel, supérette... en cohérence avec les articles R.151-27 à R.151-29 du Code de l'Urbanisme.

- En s'inspirant des démarches initiées par des villes telles que Nice, Bruxelles ou encore Paris, proposer l'introduction de ratios logistiques spécifiques pour certaines destinations

économiques et les intégrer dans les documents de planification stratégique.

- Intégrer des préconisations dans les orientations d'aménagement et de programmation des zones comportant une problématique particulière en matière de logistique sur un secteur de projet.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ETAPE 1

Permettre la prise en main du sujet par un interlocuteur référent au sein du GrandAngoulême.

● ETAPE 2

Réaliser un benchmark sur des collectivités ayant initié une telle démarche.

● ETAPE 3

- Elaborer des outils réglementaires pour le territoire
- Identifier des secteurs cibles
- Validation des ratios identifiés
- Intégration dans les documents de planification



FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- **Temporalité des démarches** : le calendrier est opportun pour GrandAngoulême

● SUCCÈS

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



PARTIES PRENANTES

- PORTEUR DE L'ACTION GrandAngoulême
- ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE
 - Communes
 - Aménageurs
 - DREAL
 - AFILLOG
 - Promoteurs
 - Comité des partenaires



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

Temps humain GrandAngoulême (ou prestataire)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

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



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- 2023 : initialisation de l'action notamment sur la réalisation du benchmark et la formulation de propositions d'outils réglementaires de type ratios logistiques
- 2024 & suivantes : intégration au sein de la démarche Cartéclima!



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

GrandAngoulême



SOURCES INSPIRANTES

- PLU de Paris avec la notion de CINASPIC
- PLU de Nice, Bruxelles

ACTION 8

Mettre en place un Marché d'Intérêt Local

OBJECTIF DE L'ACTION

Dans le cadre du Projet Agricole et Alimentaire Territorial intercommunal de GrandAngoulême ayant pour objectif de favoriser la résilience alimentaire du territoire, l'action ambitionne un lieu et une offre de services devant permettre aux métiers de bouche du territoire d'acheter de manière facilitée des produits alimentaires locaux.

La présente action doit permettre :

- De rendre visible les producteurs et produits locaux auprès des restaurateurs, traiteurs, épicerie... du territoire
- De centraliser dans un même lieu et à travers une seule solution l'offre de produits locaux
- De proposer une solution logistique optimisée pour l'approvisionnement du lieu, puis pour la redistribution auprès des métiers de bouche (système de commande, de paiement et de livraison)
- D'inclure dans la réflexion la question de la logistique inversée, notamment la récupération et la valorisation des biodéchets émanant des métiers de bouche

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit de proposer dans un lieu centralisé une offre de services permettant aux métiers de bouche de s'approvisionner facilement en produits locaux. L'étude préalable doit permettre de définir finement les besoins des métiers de bouche et de conclure à la pertinence d'un marché physique ou d'orienter vers une solution de type logistique.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ETAPE 1

Evaluer le besoin par une étude d'opportunité : état des lieux du territoire, recensement des initiatives et acteurs existants, évaluation du besoin et de l'intérêt de la démarche auprès des fournisseurs et des acheteurs potentiels du Marché d'Intérêt Local



● ETAPE 2

Définir une offre de services adaptée au contexte territorial et faisant le lien avec les initiatives existantes

● ETAPE 3

Mettre en place la solution, en intégrant les acteurs de la logistique à la démarche

● ETAPE 4

Tester l'offre de services à travers un lieu temporaire si besoin et une solution logistique à adapter, auprès d'un échantillon d'acheteurs convaincus, qui pourront se faire ambassadeurs de la démarche auprès de leurs collègues (autres restaurateurs...)

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Longueur de la mise en place liée aux nombreux acteurs impliqués
- Difficulté d'accord des partenaires et acteurs territoriaux pour aller vers un projet commun
- Nécessité de trouver un modèle économique équilibré

● SUCCÈS

- Intégrer une dimension partenariale forte avec les grossistes et les acteurs locaux dans la démarche
- Mise en valeur des produits locaux et saisonniers par les restaurateurs et développement du lien avec les producteurs du territoire
- Effet levier sur la production, incitation à la diversification, à la structuration des filières locales, voire aux installations
- Développement de l'autonomie alimentaire du territoire
- Offre logistique optimisée et rationalisée



PARTIES PRENANTES

● PORTEUR DE L'ACTION

GrandAngoulême : Projet Agricole et Alimentaire Territorial

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

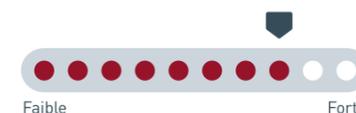
Chambre d'agriculture, Chambre des métiers et d'artisanat, Chambre de commerce et d'industrie, associations compétentes (GNI16, GAB...), entreprises d'insertion, département, région, autres EPCI, acteurs du PAAT



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Définition du projet (étude d'opportunité 20 à 30 K€ TTC)
- Selon projet :
 - location de locaux
 - acquisition d'un site et travaux d'aménagement / réaménagement
- Evaluation du dispositif

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Volumes et types de produits commercialisés
- Nombre et types d'acheteurs, régularité des achats
- Nombre de producteurs approvisionnant le MIL
- Nombre et types de circuits de livraison mis en place, avec évaluation de l'impact sur les émissions de GES



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Moyen terme



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

Départemental, avec lieu central sur l'agglomération de GrandAngoulême



SOURCES INSPIRANTES

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

ACTION 9

Mettre en place un dispositif logistique spécifique pour les périodes de festival

OBJECTIF DE L'ACTION

Angoulême accueille chaque année plusieurs événements d'envergure qui participent à la renommée du territoire : festival international de la bande dessinée, festival du film francophone, circuit international des remparts...

Pour gérer l'organisation de ces manifestations et la sur-fréquentation du territoire qu'elles engendrent, la collectivité est amenée à prendre un certain nombre de mesures et notamment à réglementer temporairement la circulation et le stationnement. L'organisation de la ville sur les périodes de festivals peut alors perturber les activités de livraison sur certains périmètres.

Il y a donc un enjeu à mener une réflexion globale sur la gestion du domaine public lors de ces événements et à y associer les professionnels du transport et de la logistique pour bien intégrer les besoins et contraintes relatifs aux opérations de livraison sur les secteurs concernés.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit de réfléchir aux mesures réglementaires prises à la faveur des différents festivals ayant lieu sur le territoire angoumois, de sorte qu'elles n'entravent pas les activités de livraison qui doivent continuer de se faire sur ces périodes.

L'action doit permettre de dresser le bilan des mesures prises à ce jour lors des périodes de festivals, d'évaluer leur impact sur les activités de livraison, d'identifier des points de blocage le cas échéant et d'apporter des réponses aux difficultés identifiées par l'élaboration d'une nouvelle organisation. Celle-ci devra être lisible pour les acteurs de la distribution urbaine et, pour ce faire, être aisément reproductible d'une année sur l'autre.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ETAPE 1

Faire un bilan de l'existant : analyser les arrêtés pris par la collectivité dernièrement pour les besoins des festivals, en identifiant les motivations des arrêtés, les périmètres d'application, les champs réglementés (circulation, arrêt, stationnement, itinéraire...).

● ETAPE 2

Identifier les potentiels points durs liés à la mise en place des restrictions temporaires pour les activités de distribution de marchandises, en concertation avec les acteurs du transport.

● ETAPE 3

Imaginer une organisation qui puisse être reconduite d'une année sur l'autre lors des périodes de festivals, qui permette à la fois leur bon déroulement et le maintien des livraisons de marchandises sur les périmètres réglementés.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Incompatibilité des activités de livraison avec la fréquentation de certaines zones lors des périodes de festivals
- Revendications des acteurs du transport dépassant le cadre des livraisons en période de festivals

● SUCCÈS

- Co-construction du dispositif avec les commerçants et les acteurs de la livraison sur le territoire
- Capacité des chargeurs, transporteurs et destinataires à adapter leur organisation pour répondre à des contraintes sur des périodes de temps assez condensées



PARTIES PRENANTES

● **PORTEURS DE L'ACTION**
Ville d'Angoulême : Service voirie, Police Municipale et Service Culture

● **ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE**

GrandAngoulême, associations de commerçants, fédérations de transporteurs, grossistes, commerçants...



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Travail d'analyse des arrêtés
- Concertation avec les professionnels du transport
- Communication autour de la nouvelle réglementation

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Stabilité dans le temps des arrêtés pris pour les besoins des festivals
- Incidents de livraison enregistrés sur les périmètres concernés (livraison impossible, accrochages, ...)



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Court terme



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

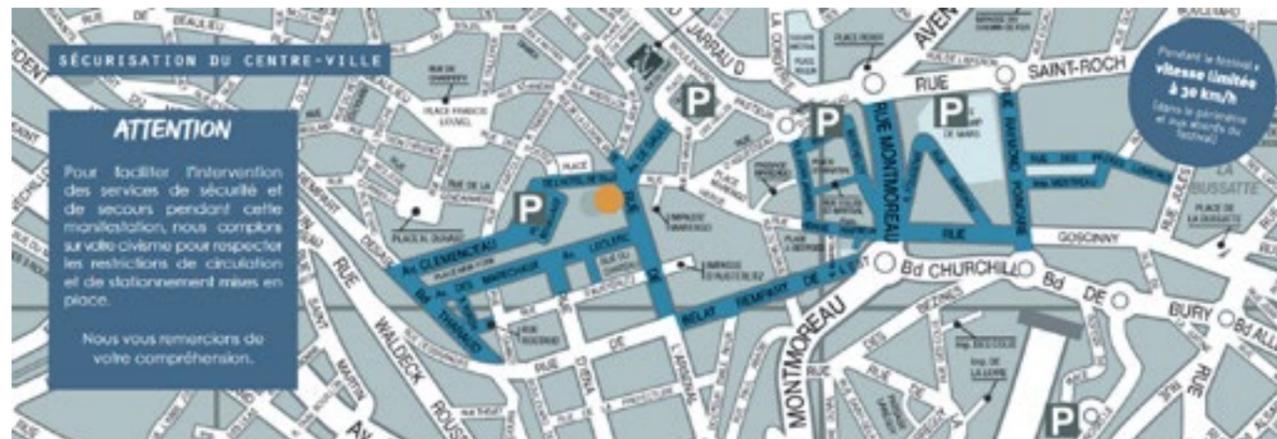
Ville d'Angoulême



SOURCES INSPIRANTES

Non Applicable

Rues interdites à la circulation pour les besoins du festival international de la BD (édition 2023)



ACTION 10**Formaliser une stratégie partenariale de décarbonation des mobilités liées à la logistique urbaine****OBJECTIF DE L'ACTION**

Les ateliers de concertation ont permis de mettre en lumière la volonté des professionnels de s'engager dans la décarbonation de leurs activités tout en soulignant leur besoin de visibilité sur la politique de GrandAngoulême en la matière.

Au-delà des mesures de court terme qui s'appuient sur la classification des vignettes Crit'Air, les acteurs du territoire doivent ainsi travailler collectivement à définir ce qu'ils considèrent comme des mobilités vertueuses pour la logistique urbaine. Il s'agit derrière cette action de structurer une politique de territoire et de traduire cette politique par des choix engageants sur la promotion d'une ou plusieurs énergies au détriment d'autres filières (financements, développement de stations, achat de matériels...).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le contexte actuel des énergies est entouré d'incertitudes. Les entreprises comme les collectivités ont besoin de visibilité et d'une forme de sécurité pour pouvoir mettre en place une politique de renouvellements, car ceux-ci

s'avèrent engageants, ne serait-ce que sur le plan financier.

La collectivité ne pourra pas sécuriser le sujet énergétique dans son ensemble, faute d'avoir la maîtrise de l'ensemble de l'éco-système énergétique (comme l'a illustré l'évolution récente des cours de l'énergie liée au contexte géopolitique international). Elle peut toutefois travailler avec ses partenaires sur des objectifs en lien avec le sujet énergétique (décarbonation, réduction de la pollution locale) et l'identification d'énergies vertueuses en lien avec ces objectifs dans le cadre de son PCAET. Une fois cette carte d'identité énergétique fixée et partagée par tous, la collectivité sera appelée à prendre des engagements de moyen terme sur le maintien des filières en question dans le périmètre des énergies « vertueuses ». Cela permettra aux entreprises d'investir en confiance dans les matériels et infrastructures correspondantes. Il conviendra aussi de se mettre d'accord sur les temporalités d'ajustement de ce paysage énergétique. L'évolution des connaissances et des marchés peut conduire les partenaires à reconsidérer le périmètre des mobilités souhaitées. Mais, la transcription dans la stratégie du territoire devra se faire dans un calendrier qui respecte les contraintes des opérateurs déjà engagés.

Notons enfin que la stratégie des mobilités décarbonées devra dépasser le seul cadre des filières énergétiques jugées vertueuses ou non, pour aussi poser une réflexion sur la manière de se déplacer, sur les gabarits des véhicules de transport, sur les distances de la mobilité et les modifications des organisations associées (en ap-

plication du schéma des mobilités de GrandAngoulême et des fiches actions 11 et 12 de cette charte).

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE**● ETAPE 1**

Travailler entre collectivités et monde professionnel à la définition des objectifs qui sous-tendent le concept de mobilités « souhaitées », en particulier pour la logistique urbaine. Ceux-ci peuvent être environnementaux ou dépasser ce cadre.

● ETAPE 2

Identifier les contraintes et enjeux à venir pour tous les acteurs du territoire : évolution des motorisations (stratégies constructeurs), des potentiels de développement des carburations alternatives, des besoins en avitaillement (carburant et zones). Objectif d'engagement des acteurs, tout en limitant les risques de devenir obsolète si l'on maintient certaines filières dépassées.

● ETAPE 3

Définir et mettre en œuvre des actions de support sur les filières retenues (déploiement de stations, soutien à des opérateurs, lancement d'appels à projet, montage d'unités de production énergétique...).

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS**● RISQUES**

- GrandAngoulême puisse considérer localement qu'une énergie est vertueuse et en promouvoir l'usage si ce n'est pas le cas au national, en d'autres termes, il est préférable que la stratégie des mobilités souhaitées soit proche de la dynamique nationale
- Il n'est pas possible de sécuriser complètement l'évolution des filières énergétiques, étant entendu que celle-ci dépend de multiples facteurs qui dépassent largement GrandAngoulême (stratégies des industriels, de l'Etat, contexte géopolitique...)

● SUCCÈS

- Forte attente du monde professionnel, qui souhaite partager un cadre pour l'engagement dans la transition énergétique
- Il y a un effet d'opportunité à trouver en associant au paysage des filières vertueuses des boucles de production locales, qui permettent de sécuriser l'approvisionnement et cours de l'énergie, pour le bénéfice de tous les acteurs localement

LIEN AVEC LES POLITIQUES PUBLIQUES

- Déclinaison du projet de territoire GA vers 2030
- Compléter le schéma des mobilités
- Déclinaison du plan d'actions du schéma directeur des ZAE
- Plan biennaux de réduction des polluants atmosphériques dans les PCAET à intégrer

**PARTIES PRENANTES****● PORTEURS DE L'ACTION**

GrandAngoulême – service mobilités et service transition écologique

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- GrandAngoulême
- Professionnels et représentants des secteurs : transport, commerce de gros, grande distribution, bâtiment, travaux publics, industriels, collecte et traitement des déchets, producteurs
- Energéticiens

**RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES**

- Poursuite du travail de concertation entre les acteurs
- AMO technique
- Identification d'un porteur de la démarche en interne GrandAngoulême

Niveau d'engagement (ressources et moyens)**INDICATEURS DE SUIVI**

- Formalisation (sous la forme d'un document écrit par exemple) de ce que GrandAngoulême et ses partenaires considèrent comme mobilités vertueuses
- Définition de « règles » sur l'évolution de ce document (fréquence d'actualisation, contraintes de calendrier à respecter...)

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

- Première version d'une stratégie en 2024, dans le cadre du PCAET
- Actualisations régulières par la suite

**PÉRIMÈTRE DE L'ACTION**

- GrandAngoulême
- Partenaires : CMA 16 / CCI 16 / Lycée Jean-Albert Grégoire

**SOURCES INSPIRANTES**

Documents nationaux (Politique Pluriannuelle de l'Energie, Stratégie Nationale Bas Carbone)

ACTION 11

Favoriser par la réglementation les motorisations les plus vertueuses

OBJECTIF DE L'ACTION

Le diagnostic a montré que les opérateurs de transport sont favorables et/ou ont déjà initié des changements de pratiques en faveur de motorisations moins émissives de polluants.

Il s'agit ainsi à travers cette action de placer la transition énergétique du monde professionnel (transporteurs mais pas uniquement, toutes les entreprises utilisatrices de véhicules utilitaires et poids lourds sont concernées) comme un avantage et l'opportunité de créer de la valeur pour les entreprises, plutôt que comme une contrainte ou de la coercition.

Le principe retenu est donc de partir du jeu existant de réglementations et de ne pas chercher à le remettre en cause ou à en réduire le champ d'application, mais d'imaginer des pistes axées sur le volontariat et permettant d'ouvrir des possibilités additionnelles qui ne seraient ouvertes qu'aux véhicules les plus vertueux ou aux entreprises impliquées dans des chartes d'engagement volontaires du type programme EVE.

Cette « discrimination positive » agira alors comme une incitation pour les utilisateurs, qui verront leur intérêt à opérer leur transition, sans toutefois pénaliser ceux qui n'en auront pas la possibilité.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les leviers d'actions réglementaires des collectivités ouvrent plusieurs possibilités d'actions, aussi bien sur les conditions de circulation et de stationnement, que sur la manière de discriminer les motorisations vertueuses dans ces domaines.

Sur ce dernier sujet et dans un contexte d'incertitudes sur le paysage énergétique, une option de court terme consiste à s'appuyer sur la classification existante aujourd'hui de vignettes Crit'Air, qui hiérarchise les véhicules suivant leur niveau de pollution. Elle ne dispensera pas par la suite GrandAngoulême, les Villes et leurs partenaires professionnels de réfléchir collectivement à ce qui doit définir une motorisation vertueuse.

En retenant par exemple les vignettes verte et CQA1, il est possible d'imaginer :

- Une dérogation aux limites de circulation établies sur le critère du PTAC : les véhicules lourds auraient le droit de circuler s'ils peuvent justifier qu'ils ne polluent pas ou peu
- Une grille tarifaire plus avantageuse en stationnement, offrant un retour financier indirect aux entreprises ayant investi (avec un intérêt pour les artisans par exemple)
- Une fenêtre horaire élargie ou un créneau additionnel, pour l'accès à la zone piétonne d'Angoulême

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ÉTAPE 1

Echanges entre GrandAngoulême et les communes pour déterminer lesquelles souhaitent mettre en œuvre une ou plusieurs règles de ce type

● ÉTAPE 2

Réunions de travail pour déterminer quelles règles peuvent être mises en œuvre et quelles communes souhaitent s'impliquer

● ÉTAPE 3

Priorisation des modalités possibles d'action, afin d'identifier un format pouvant être mis en œuvre à court terme

● ÉTAPE 4

Formalisation d'engagements de certains opérateurs à déployer des moyens vertueux pour profiter des avantages ainsi mis en œuvre et donner du sens à ceux-ci

● ÉTAPE 5

Rédaction puis signature des arrêtés, pose de la signalisation pour entrée en vigueur effective

● ÉTAPE 6

Contrôle des premières mesures et poursuite du dispositif

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- La collectivité n'est pas maître de la définition du dispositif des vignettes Crit'Air et est potentiellement tributaire des décisions de l'Etat en la matière (dans le cas de modification du classement par exemple)
- Nécessité que collectivités et professionnels progressent en même temps pour que l'action prenne son sens : la collectivité en s'engageant dans la procédure de mise en place des réglementations, les opérateurs en s'engageant financièrement dans la mise en place de moyens vertueux

● SUCCÈS

- Volonté des transporteurs de s'inscrire dans des démarches vertueuses et de valoriser leur action



SOURCES INSPIRANTES

- Politique de tarification du stationnement de la Ville de Lyon (tarif « vert »)
- Réglementation d'accès au centre-ville de Montpellier (secteur piétonnier « Ecusson »), ouvert aux véhicules électriques
- Tarifications de certaines infrastructures selon des critères environnementaux (droit d'accès au MIN de Montpellier réduit pour les entreprises ayant signé la Charte CO2 de l'ADEME, tunnels routiers du Fréjus et du Mont Blanc interdits aux poids lourds Euro IV et inférieurs et plus coûteux pour les Euro V que pour les Euro VI)



PARTIES PRENANTES

● PORTEURS DE L'ACTION

Communes de GrandAngoulême

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- GrandAngoulême
- Professionnels et représentants des secteurs : transport, commerce de gros, grande distribution, bâtiment, travaux publics, industriels, collecte et traitement des déchets, producteurs



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Travail de concertation entre collectivités territoriales et professionnels pour créer les contenus réglementaires
- Mobilisation de moyens dans les Villes (prise des arrêtés, pose des panneaux, contrôle)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de communes ayant intégré une réglementation discriminante sur la base des vignettes Crit'Air
- Répartition du parc de véhicules de transport de marchandises selon la norme Euro ou la classification Crit'Air



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- 2023 : échanges entre collectivités territoriales et professionnels sur la définition des règles
- 2024 et suivants : premiers arrêtés, contrôle, extension du dispositif



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

Toutes les communes du GrandAngoulême

ACTION 12

Convertir les flottes des collectivités

OBJECTIF DE L'ACTION

En renouvelant leurs véhicules par des solutions vertueuses ou à moindre impact environnemental, les collectivités agissent à deux niveaux :

- Elles contribuent à l'effet global souhaité de réduction des consommations et de la pollution (locale ou globale).
- Elles donnent l'exemple et mettent en avant l'effort partagé avec le monde professionnel de verdissement des pratiques et des véhicules.

La mesure poursuit également un objectif purement réglementaire : les collectivités sont dans l'obligation (récemment réaffirmée et renforcée par la loi Climat et Résilience) de recourir à des véhicules « faibles émissions » lors de leurs renouvellements de flottes (à minima 20% de véhicules faiblement émissifs pour les flottes de > de 20 véhicules)

DESCRIPTION DE L'ACTION

A l'image des entreprises, les collectivités sont engagées dans des stratégies de renouvellement régulier de leurs flottes de véhicules. A travers cette mesure, il s'agit donc de se tourner pour ces renouvellements vers des solutions alternatives aux énergies issues du pétrole.

L'action ici envisagée n'engage pas que les collectivités dans la gestion de leurs budgets d'investissement et d'exploitation de

flottes. Elle doit être assortie d'un travail de communication auprès des entreprises partenaires de la Charte InTerLUD pour faire connaître les engagements des différentes communes et le fait qu'elles contribuent à la création d'une logistique urbaine durable.

Certaines flottes de véhicules appelleront une attention particulière :

- Les flottes d'utilitaires, utilisés notamment pour des chantiers de travaux publics
- les bus, qui appartiennent à la collectivité, mais dont la gestion est isolée des véhicules de service
- les véhicules de collecte des ordures ménagères, qui sont des contributeurs importants aux émissions de polluants et de GES et pour lesquels plusieurs solutions énergétiques pertinentes peuvent être explorées

Par ailleurs, les collectivités pourront, au-delà du seul remplacement des véhicules, réfléchir à orienter leurs agents vers des mobilités non motorisées (marche, vélo) ou des véhicules partagés, dans le cadre de leur plan de mobilité.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ETAPE 1

Réaliser commune par commune un état des lieux des flottes, de leurs âges et de leurs usages

● ETAPE 2

Statuer sur les opportunités de renouvellement en termes de filières énergétiques (électrique, biogaz, H2)

● ETAPE 3

Définir et inscrire dans le temps une stratégie de renouvellement pour les véhicules en adaptant les ateliers et en formant les agents aux nouvelles carburations

● ETAPE 4

Accompagner la stratégie de renouvellement par l'identification des moyens de recharge et de ravitaillement selon les énergies retenues, y compris en mutualisant entre collectivités si pertinent, dans le cadre du SDIRVE du SDEG 16

● ETAPE 5

Vote des budgets et mise en œuvre des achats

● ETAPE 6

Déploiement des infrastructures de recharge pour accompagner la mise en service des nouveaux véhicules, en ouvrant le plus possible l'accès de ces infrastructures aux entreprises afin de les inciter également à s'engager dans la transition énergétique

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Une décision trop tardive de conversion du parc risque de priver GrandAngoulême de tout financement public, si l'investissement intervient lorsqu'il sera interdit d'acquérir autre chose
- Prix des solutions alternatives aux énergies issues du pétrole et incidence sur la durée d'amortissement

● SUCCÈS

- Action potentiellement très visible et valorisante pour la collectivité
- Contribue à rajeunir le parc et à offrir aux agents et usagers un outil de travail plus performant

LIEN AVEC LES POLITIQUES PUBLIQUES

- PCAET GrandAngoulême 2024-2030
- Plan de transition GrandAngoulême 2023-2026 pour la flotte de GrandAngoulême



SOURCES INSPIRANTES

- Politiques de renouvellement engagées par les collectivités soumises à ZFE avec horizon de sortie du Diesel (Paris, Strasbourg, Grenoble, Lyon)
- Retours d'expérience de réseaux de bus avec énergies alternatives (y compris Limoges en trolley par exemple)
- Retours d'expérience de régies de collecte ou de prestataires sur l'usage du GNV, de l'électricité ou du B100 (Dijon...)



PARTIES PRENANTES

● **PORTEURS DE L'ACTION**
GrandAngoulême – Direction des déchets ménagers, Direction de la voirie et des espaces publics, Direction de la construction et du patrimoine, service mobilité

● **ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE**

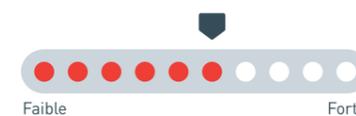
Communes



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Budgets d'investissement sur le renouvellement des parcs (plusieurs M€ au cumul des CT impliquées)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de véhicules faibles émissions achetés chaque année pour l'ensemble des collectivités de GrandAngoulême
- Pourcentage des flottes publiques converties en faiblement émissif
- Investissement cumulé dans l'achat de véhicules faibles émissions



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Action permanente, à faire débuter idéalement dès 2023 si les budgets votés en 2022 sur les achats de véhicules leur permettent



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

GrandAngoulême

ACTION 13

Intégrer des critères de jugement des offres « logistique urbaine durable » dans les appels d'offres

OBJECTIF DE L'ACTION

Les marchés publics sont un levier de la puissance publique pour pousser et financer la transition énergétique, mais en laissant aux prestataires privés la charge de la mettre en œuvre d'un point de vue pratique et organisationnel.

Il s'agit dans une logique comparable à l'action de discrimination réglementaire positive de donner un avantage dans l'attribution de marchés aux entreprises qui s'engagent dans la transition énergétique, dans le cadre du SPASER.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le cœur de l'action consiste à juger les offres dans certains marchés sous l'angle de la transition énergétique, pour introduire une incitation à s'engager dans cette transition. La démarche existe déjà dans de nombreuses collectivités, mais peut se décliner en pratique sur une échelle assez large en termes d'ambition, allant de la notation d'un critère politique RSE avec une pondération faible, à l'inscription explicite dans le marché de demandes sur des motorisations ou des énergies.

Dans les faits, GrandAngoulême et les collectivités auront à travailler sur l'équilibre à mettre en place entre 3 enjeux :

- Risque technique de non réponse aux marchés si les exigences sont jugées impossibles à satisfaire par les entreprises
- Répercussions sur les coûts des prestations par les opérateurs, surtout s'ils se placent dans une logique de sécurisation de leurs investissements en surévaluant leurs coûts
- Impact environnemental attendu sur la prestation

Dans le cas de la logistique urbaine, l'action cible tout ce qui dans un marché a trait à la mobilité, mais d'autres éléments peuvent être intégrés. En pratique, les demandes pourront porter sur :

- Le recours à une énergie (éventuellement à choisir entre plusieurs)
- L'impact environnemental des prestations, à travers la mise en œuvre de solutions techniques ou organisationnelles vertueuses

Formellement parlant, les propositions pourront être inscrites dans les marchés de manière ferme, introduites sous forme de variante (obligatoire ou non) ou encore laissées à l'appréciation des candidats mais sanctionnées par un ou plusieurs critères de jugement.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ETAPE 1

Travailler entre collectivités sur les marchés à venir potentiellement éligibles à l'introduction de demandes sur les questions énergétiques et environnementales.

● ETAPE 2

Calibrer, marché par marché, les éléments qui peuvent être inscrits dans les dossiers de consultation, en appréciant ce qui est techniquement réalisable (existence des solutions techniques, des infrastructures d'approvisionnement) et ce qui est économiquement acceptable en termes de surcoût potentiel. Ce travail sera à mener en consultant les représentants des secteurs d'activité concernés.

● ETAPE 3

Passation des marchés.

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Risque de marché infructueux si les exigences environnementales ou énergétiques sont trop fortes, mais a contrario risque de mesure inefficace si la transition opérée n'est pas significative

● SUCCÈS

- Selon les cas, les entreprises locales pourront valoriser leur proximité pour mettre en œuvre plus facilement (ou à coût maîtrisé) les solutions de transition
- Levier d'action très classique des collectivités et les nombreux marchés qu'elles passent permettent de multiplier les cas d'usage d'application (y compris sur de la fourniture de services par exemple)



PARTIES PRENANTES

● PORTEUR DE L'ACTION

GrandAngoulême – Direction de la Commande Publique

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- GrandAngoulême
- Communes
- Fédérations professionnelles du transport, du bâtiment et des travaux publics, grossistes alimentaires pour la restauration collective



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Poursuite du travail de concertation entre les acteurs

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre / part des marchés passés par le GrandAngoulême et les communes intégrant une dimension développement durable
- Si estimable : part des mobilités basculées en énergies alternatives suite à des marchés



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Premiers marchés concernés courant 2024



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

GrandAngoulême et ses communes



SOURCES INSPIRANTES

- Appels d'offres passés en collecte des déchets ou en transport urbain par différentes collectivités (en Île-de-France ou en Auvergne-Rhône-Alpes par exemple)
- Action inscrite dans la stratégie logistique urbaine durable de Grenoble Alpes Métropole



ACTION 14

Sensibiliser aux répercussions environnementales de la logistique

OBJECTIF DE L'ACTION

Lors des ateliers de concertation, de nombreux professionnels ont souligné l'importance de travailler sur la demande dans une perspective de diminution ou de modification structurelle de celle-ci (notamment sur les sujets de délai de livraison et de « gratuité » de celle-ci).

A travers cette action, il s'agit de diminuer les impacts environnementaux du transport à travers le levier de la demande transport : en agissant sur la manière de consommer et d'acheter, mais aussi sur le volume des échanges commerciaux, on agit *in fine* sur les flux de transport.

Cette réduction des impacts environnementaux peut également s'accompagner d'effets induits positifs sur l'activité économique locale : une partie des sujets traités relèvent de la consommation en ligne au détriment de commerces locaux ou de la création d'emplois non délocalisables.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Étant donné que les enjeux d'une telle action sont susceptibles de dépasser largement le territoire du GrandAngoulême, il semble pertinent de se rapprocher de l'Etat, à travers le réseau InTerLUD, pour déterminer si le sujet est susceptible d'être porté au national par exemple (étant entendu que les thématiques soulevées trouvent une pertinence sur d'autres territoires que GrandAngoulême).

Les thématiques à cibler dans la communication seront les impacts :

- d'une livraison dans un délai très resserré
- d'une livraison d'un produit en grand import
- d'une livraison à domicile

Selon les modalités de communication retenues, il sera possible d'être plus ou moins précis dans les messages passés, mais plusieurs angles peuvent être imaginés :

- Chiffrage des km induits par les comportements d'achat
- Chiffrage du CO2 induit par ces comportements
- Description des véhicules (rouliers, maritimes, aériens) de la logistique des livraisons et de leurs impacts respectifs

- Comparaison entre plusieurs modèles d'achat pour mettre en évidence l'incidence d'un comportement donné (livraison en 1h versus livraison sous 3 jours versus achat en commerce de proximité par exemple)
- Approche sur la complexité des chaînes logistiques mises en œuvre pour assurer les dessertes

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ETAPE 1

Echanges entre GrandAngoulême et l'Etat, via le réseau InTerLUD, sur leurs stratégies de communication respectives, identification d'un budget existant dans lequel inscrire une telle campagne

● ETAPE 2

Décision sur l'identité du porteur de l'action

● ETAPE 3

Définition des modalités de communication

● ETAPE 4

Proposition de travail avec les professionnels pour élaborer les contenus (chiffrages, illustrations, exemples)

● ETAPE 5

Création des supports et diffusion



Atelier de concertation mené dans le cadre de la présente charte

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Sujet logistique compliqué à appréhender et peu familier du grand public. Or, c'est bien en comprenant les mécaniques à l'œuvre que l'on prend la mesure des problématiques qu'induisent des comportements vécus comme anodins par les consommateurs

● SUCCÈS

- Grand public de plus en plus réceptif aux problématiques environnementales et semble mature sur le sujet consommation (témoin le succès « en demi-teinte » du black Friday 2022)
- Intérêt et support des acteurs locaux pour la démarche
- Cohérence avec le PCAET en cours



PARTIES PRENANTES

● PORTEUR DE L'ACTION

GrandAngoulême

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

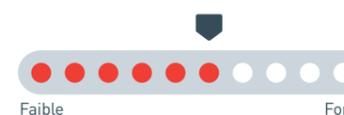
- Communes
- Etat
- Acteurs économiques locaux en tant que relais



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Campagne de communication
- Concertation, réunions publiques, facilitation

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

Nature et durée des campagnes de communication engagées



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- 2023 : échanges sur l'échelle d'application et sur la nature de la campagne
- 2024 : diffusion



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

GrandAngoulême voire au-delà



SOURCES INSPIRANTES

- Campagnes actuelles au niveau de l'Etat sur la sobriété énergétique
- Action « consomm'acteur » contenue dans le Pacte pour une logistique urbaine durable de la Métropole du Grand Paris

ACTION 15

Edition d'un guide de bonnes pratiques et ateliers de sensibilisation

OBJECTIF DE L'ACTION

Lors du diagnostic, de nombreux acteurs ont évoqué les difficultés d'accès et de stationnement au centre-ville dans le cadre de petits chantiers ou d'interventions ponctuelles.

Le changement d'organisation dans les pratiques des artisans est capital pour permettre de réfléchir à de nouvelles formes de mobilité ; la plupart des exemples inspirants en la matière le démontrent. En effet le véhicule de l'artisan, multi-tâches permettant de réaliser l'ensemble des déplacements : approvisionnement chez les grossistes, rendez-vous commerciaux, intervention de maintenance, réalisation de chantiers de plus longues périodes, déplacement domicile-travail, voire lieu de coupure diurne, doit laisser place à une organisation renouvelée dans le cadre d'une mobilité visant à utiliser le bon moyen de déplacement au bon moment.

Par le biais d'un guide assorti d'ateliers de sensibilisation, l'action a pour objectif de sensibiliser les artisans aux possibilités qui s'offrent à eux en matière de transition écologique à travers des pratiques de mobilité plus vertueuses.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste en l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques de mobilité artisanale. Il sera notamment utilisé en appui de séances de sensibilisation des artisans.

Le guide de bonnes pratiques aura vocation à devenir une base de discussion ou de réflexion sur les nouvelles pratiques de mobilité. Il prendra en compte pour ce faire :

- La force de l'exemple en montrant des cas pratiques de réorganisation d'entreprises artisanales ayant conduit à se déplacer moins ou à se déplacer autrement ;
- Le poids que représente la mobilité dans les déplacements des artisans, soit les impacts économiques directs de cette mobilité mais également le poids masqué qu'elle peut représenter par exemple en lien avec les temps passés dans la circulation ;
- Une analyse par typologie de métiers ou typologie de marchés auxquels répondent les artisans pour tenir compte du rôle actuel que joue le véhicule utilitaire dans leurs déplacements quotidiens ;
- Le rôle que le véhicule peut jouer dans les entreprises et les résistances au changement qu'il peut induire (en tant qu'avantage en nature par exemple).

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ETAPE 1

Sollicitation des différentes parties prenantes afin de constituer un groupe projet d'élaboration du guide

● ETAPE 2

Séances de travail pour établir les objectifs du guide, le plan détaillé de celui-ci

● ETAPE 3

Elaboration des contenus et collecte des informations et témoignages nécessaires

● ETAPE 4

Maquettage et diffusion

● ETAPE 5

Elaboration d'un contenu pour les séances de sensibilisation donnant lieu à diffusion du guide

● ETAPE 6

Lancement des séances de sensibilisation



Enquête CMA 2017
Regard sur la mobilité
des artisans du Rhône

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Peu d'enjeux sur la mobilité de la part des artisans (coût jugé faible de la mobilité n'engendrant pas un besoin de changement de pratiques)
- Prégnance d'autres problématiques : difficultés d'approvisionnement, coûts des matières premières...

● SUCCÈS

- Forte implication des représentants des artisans
- Dynamique de sensibilisation adossée à un fort relais de communication (par exemple communication dans le cadre des démarches d'autorisation d'occupation du domaine public)



PARTIES PRENANTES

● PORTEUR DE L'ACTION

GrandAngoulême

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- Chambre des Métiers et de l'Artisanat
- Capeb
- FFB



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

- Pour l'élaboration du guide : 15k€ - 25k€
- Equipe de sensibilisation (a minima 2 pers. 1 Angoulême / 1 CMA)

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de guides diffusés / téléchargés (comptabilisation des téléchargements)
- Nombre de réunions de sensibilisation réalisées / nb de participants
- Nombre d'entreprises de l'artisanat ayant adopté de nouvelles pratiques de mobilité sur le territoire d'Angoulême



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- 2023 : Groupe projet pour l'élaboration du guide. Elaboration des contenus et recueil des bons exemples (benchmark)
- 2024 et suivants : Sensibilisations



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

GrandAngoulême



SOURCES INSPIRANTES

- CMA Auvergne Rhône-Alpes [Etude sur la mobilité des entreprises artisanales du bâtiment](#)
- CMA du Rhône [Enquête mobilité dans l'artisanat](#)

ACTION 16

Aides aux artisans dans le cadre d'un changement de pratique

OBJECTIF DE L'ACTION

L'action consiste en la mise en œuvre de dispositifs d'accompagnement permettant d'encourager le changement de pratiques de mobilité des artisans, en s'inscrivant, là où cela est possible, dans le principe d'écoconditionnalité mis en place par l'Etat.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action vise à étudier différentes modalités d'aides proposées aux artisans dans le cadre de leur changement de pratiques de mobilité ou pour les encourager à changer de pratique.

L'intérêt de la création de ces dispositifs sera évalué selon leur capacité d'entraînement de la filière artisanale mais également en fonction de leur coût direct ou indirect pour la collectivité et des modalités de leur mise en œuvre. Les dispositifs pourront être de différentes natures comme par exemple :

- **Le principe de labélisation.** L'encouragement peut passer par la reconnaissance de l'effort consenti pour changer ses pratiques de mobilité. Ainsi la création d'un « label » autour d'une mobilité artisanale vertueuse à l'échelle de l'agglomération pourrait permettre de récompenser les artisans qui témoignent, selon une grille de critères préétablie, d'efforts pour réduire l'impact négatif de leur mobilité. La question de pouvoir leur octroyer un niveau d'accès spécifique pourra être étudiée dans ce cadre ; par exemple un accès privilégié à l'aire piétonne de la ville d'Angoulême.
- **Le maillage en places de stationnement.** Le changement de pratiques passe aussi par la possibilité de pouvoir stationner de manière convenable son véhicule. L'identification de places de stationnement dédiées à l'artisanat et judicieusement localisées pour desservir le plateau permettrait de limiter les nuisances dues au stationnement longue durée.
- **Le conseil en mobilité.** Le conseil en mobilité est un outil au service d'une évolution des pratiques par une analyse fine des pratiques actuelles de l'entreprise et des caractéristiques de ses déplacements (selon leurs motifs, les distances parcourues...).

Au-delà de la réalisation d'un diagnostic de mobilité (pouvant permettre d'évaluer l'impact économique et environnemental de la mobilité), il permet d'échanger avec l'entreprise sur le champ des possibles qui s'offre à elle pour réduire ses déplacements ou se déplacer autrement. GrandAngoulême étudiera la manière dont ce conseil en mobilité peut se mettre en place en tenant compte des partenaires et de leurs missions actuelles (CMA, CAPEB, FFB).

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

- **ETAPE 1**
Constitution d'un groupe projet pour l'étude de faisabilité des différentes mesures d'accompagnement envisagées (aspects techniques, financiers et juridiques à évaluer)
- **ETAPE 2**
Elaboration d'une feuille de route des mesures d'accompagnement et de leur déploiement
- **ETAPE 3**
Test d'une mesure sur un périmètre : centre-ville d'Angoulême par exemple
- **ETAPE 4**
Evaluation et ajustements éventuels
- **ETAPE 5**
Déploiement d'autres mesures



FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

- **RISQUES**
 - Faible effet d'entraînement des mesures compte tenu des pratiques actuelles
 - Points de blocage juridico-financier ne permettant pas la mise en œuvre de mesures concrètes
- **SUCCÈS**
 - Accueil favorable par les organisations professionnelles qui se font le relais des mesures
 - Artisans précurseurs ayant changé de pratiques de mobilité



PARTIES PRENANTES

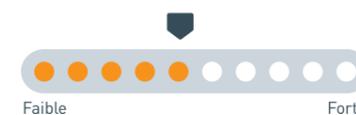
- **PORTEUR DE L'ACTION**
GrandAngoulême
- **ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE**
 - Communes
 - Chambre des Métiers et de l'Artisanat
 - Organisations



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

Variable selon les dispositifs d'accompagnement retenus.

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs en vigueur
- Nombre d'artisans ayant changé de pratiques
- Part des flottes de véhicules en motorisation alternative (GNV, électrique, hybride)



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- 2023 : étude des dispositifs envisageables
- 2024 : déploiement « test » d'un dispositif auprès des artisans



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

- 1^{er} temps : test des dispositifs sur le centre-ville d'Angoulême. Voir ensuite l'intérêt d'un élargissement.



SOURCES INSPIRANTES

- Territoires ZFE-m : aides au renouvellement de la flotte (non spécifique aux artisans)
- Conseils en mobilité : CMA du Rhône 1 poste de conseil en mobilité co-financé par la Métropole de Lyon (idem à Grenoble)

ACTION 17

Harmonisation des principes d'occupation de l'espace public pour travaux

OBJECTIF DE L'ACTION

L'action a pour objectif d'améliorer le processus de demande d'autorisation d'occupation du domaine public à l'échelle de Grand-Angoulême. Ce sujet déjà largement travaillé à l'échelle d'Angoulême, peut avoir vocation à être traité de manière transversale avec d'autres communes.

Elle permettra ainsi une meilleure communication entre les entreprises et la collectivité ainsi qu'une plus grande réactivité dans le cadre de l'enregistrement et du traitement de ces demandes en lien avec l'harmonisation des principes de redevances d'occupation de l'espace public pour travaux.

L'ensemble des communes impliquées dans le dispositif pratiqueront ainsi les mêmes démarches et/ou le même niveau de redevance facilitant ainsi l'accès des artisans à ces services en les rendant plus lisibles notamment.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action débutera par un état des lieux des processus existants au sein des communes partenaires du projet.

L'identification précise des différentes étapes nécessaires à l'octroi d'une autorisation temporaire d'occuper le domaine public ainsi que des tarifications pratiquées permettra de proposer une nouvelle procédure harmonisée.

Un travail de co-construction et de concertation entre les différentes communes impliquées sera nécessaire pour parvenir à des niveaux de redevance unifiés.

Les communes qui le souhaitent pourront par la suite tester et déployer ce processus sur leur territoire.



ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

● ETAPE 1

Etat des lieux des processus existants dans chacune des communes

● ETAPE 2

Synthèse des principaux enseignements et proposition d'un processus harmonisé

● ETAPE 3

Groupe de travail pour la validation du processus retenu, identification des moyens et ressources nécessaires pour sa mise en œuvre

● ETAPE 4

Déploiement et communication dans les communes partenaires

● ETAPE 5

1^{re} évaluation du processus et ajustement éventuels

FACTEURS DE RISQUES ET DE SUCCÈS

● RISQUES

- Communes attachées à leur pratique et ne souhaitant pas en changer
- Manque de moyens au sein des communes pour changer de pratiques
- Démarche déjà largement engagée sur la Ville d'Angoulême

● SUCCÈS

- Forte adhésion des principales communes de l'agglomération
- Demande forte de la profession d'aller vers une harmonisation



PARTIES PRENANTES

● PORTEURS DE L'ACTION

GrandAngoulême et les Communes (dont Ville d'Angoulême)

● ACTEURS IMPLIQUÉS DANS SA MISE EN ŒUVRE

- Communes (Angoulême, Ruelle-sur-Touvre, Soyaux notamment)
- CAPEB
- FFB
- CMA



RESSOURCES ET MOYENS NÉCESSAIRES

Ressources internes pour mener l'état des lieux des pratiques

Niveau d'engagement (ressources et moyens)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de communes adhérentes au processus harmonisé
- Evaluation du processus auprès des utilisateurs de celui-ci



HORIZON DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

- 2023 : état des lieux des processus mis en œuvre dans les différentes communes partenaires. Groupe de travail pour l'élaboration d'un nouveau processus.



PÉRIMÈTRE DE L'ACTION

GrandAngoulême : communes intéressées pour participer à la démarche



SOURCES INSPIRANTES

- Pas d'exemple identifié sur d'autres territoires

ÉDITEUR

GrandAngoulême

ÉTUDE LOGISTIQUE URBAINE

Interface Transport

GRAPHISME

Citec Ingénieurs Conseils

PHOTOS

Service communication de GrandAngoulême

Ville d'Angoulême

Interface Transport

MAI 2023





GrandAngoulême

25, bd Besson Bey
16023 ANGOULEME Cedex
05 45 38 60 60
contact@grandangouleme.fr

