# Cadre national
# pour des chartes sur la logistique durable en ville

Considérant que le cadre national visant à diminuer l'impact environnemental des livraisons constitue l'une des mesures identifiées par la table ronde « Transport et mobilité durables » de la conférence environnementale 2014,

Considérant que les collectivités et les entreprises de logistique, de transport de marchandises et de livraison en ville, ont un intérêt à promouvoir, chacun dans son domaine respectif de responsabilité, des solutions vertueuses afin d'améliorer le cadre de vie des habitants, de diminuer les nuisances environnementales, notamment la pollution de l'air, le bruit et la congestion, de gagner du temps, d'améliorer la circulation et le stationnement des livreurs ainsi que d'optimiser les tournées,

Reconnaissant la pertinence de conclure des chartes au niveau local pour s'adapter aux spécificités géographiques, environnementales et aux nécessités du développement économique des territoires concernés,

Précisant que les agglomérations déjà dotées d'une charte sur la logistique urbaine conservent toute capacité à la faire évoluer en tant que de besoin,

**Les signataires du présent Cadre national mobilisent les acteurs locaux pour favoriser la signature de chartes locales pour une logistique durable en ville, sur la base du volontariat, mettant en oeuvre les objectifs présentés ci-après.**

## I. Les grands principes

- **La concertation**

Avant toute mise en place d'une charte locale, il est recommandé d'engager une concertation de tous les acteurs impliqués afin de mettre en harmonie les volontés des collectivités et les réalités économiques des partenaires.

- **Le périmètre**

La charte locale porte sur un périmètre adapté aux problématiques de logistique urbaine : ville ou agglomération, département dans certains cas particuliers.

- **Les signataires**

Les signataires de la charte locale s'engagent sur des actions à mener et, dans la mesure du possible, sur des objectifs de résultat.

Les collectivités territoriales et les entreprises locales du secteur sont au cœur du dispositif. Les entreprises mettant en œuvre des services de logistique urbaine propre sont directement concernées. Peuvent aussi être impliqués, selon le cas, les chargeurs, les livreurs, les commerçants, les gestionnaires de voirie, les associations de protection de l'environnement, les associations de consommateurs, les bailleurs sociaux, les syndicats de travailleurs du secteur etc.

Les services locaux de l'Etat, l'ADEME et les CCI peuvent être associés à la préparation et la mise en œuvre des chartes. Les services techniques des collectivités locales sont invités à participer à l'action.

- **Le contenu**

Si la problématique de la qualité de l'air est la préoccupation originelle du dispositif, les chartes locales peuvent aborder le sujet de la logistique urbaine selon d'autres angles complémentaires quand cela paraît utile : optimisation globale et efficacité de la logistique, bruit, chantiers, lien éventuel avec le transport de voyageurs, compte propre, formation etc.

Les actions portent sur des sujets variés et sont cohérentes : circulation, stationnement, modalités de livraison, aménagement de l'espace, diverses incitations, véhicules propres peu émissifs, véhicules peu bruyants, points de charge, organisation etc.

Les chartes considèrent les atouts du territoire et notamment l'existence d'infrastructure fluviales et ferroviaires lorsqu'elles existent.

Les actions sont déterminées en tenant compte de leurs conséquences économiques afin de constituer un dispositif globalement gagnant-gagnant. Elles ne doivent pas créer d'exclusion abusive.

Quand cela se justifie, il est important de proposer des solutions différenciées et ciblées sur les filières pour lesquelles elles sont adaptées et d'éviter les mesures trop générales qui omettraient de préciser un champ d'application efficace.

Les chartes prennent en considération les préoccupations des résidents.

Les chartes prévoient le dispositif de pilotage, un calendrier de mise en place des actions permettant à chacun des partenaires de pouvoir s'organiser afin d'être en conformité avec les décisions. Un bilan est dressé chaque année.

Les chartes prévoient des phases d'évaluation.

Les chartes peuvent prévoir des phases d'expérimentation.

Afin de mettre en place une stratégie logistique, les chartes locales portent sur la mise en œuvre d'actions concernant les collectivités, les transporteurs, livreurs et logisticiens.

## II. <u>Les chartes locales mettent en œuvre au moins l'une des mesures indiquées ci-après.</u>

- **Pour les collectivités**

  - Elargir les plages horaires de livraison pour les véhicules propres ;
  - Elargir les plages horaires de livraison pour les acteurs qui s'engagent dans une démarche de « livraison silencieuse » ;
  - Définir une réglementation locale en matière d'aire de livraison après avoir précisé les modalités de contrôle afférentes ;
  - Mener une étude sur la localisation des emplacements des aires de livraison ;
  - Mettre en cohérence les réglementations en matière de gabarit, horaires, stationnement, aires de livraisons... des collectivités d'une même aire de pertinence ;
  - Pour les collectivités qui sont autorités organisatrices de transport urbain et les futures autorités organisatrices de la mobilité (AOM), améliorer la prise en compte de la livraison des marchandises en ville dans le plan de déplacements urbains ou le plan global de déplacements ou élaborer un document de planification *ad hoc ;*
  - Au sein de la collectivité, nommer un interlocuteur unique et formé aux questions de logistique urbaine ;
  - Promouvoir les démarches d'engagement volontaire telle que la « *Charte CO2 les transporteurs s'engagent* » de l'ADEME ;
  - Intégrer dans les appels d'offres de concession de parking la possibilité d'y développer la logistique ;
  - Intégrer le « dernier kilomètre » dans les opérations locales d'aménagement et d'urbanisme, en lien avec les gestionnaires de voirie.

- **Pour les transporteurs (compte propre inclus), livreurs, logisticiens**

  - Utiliser des véhicules électriques ;
  - Utiliser des véhicules à gaz (GNV, GNC, etc.) ;
  - Utiliser des camions hybrides ;
  - Utiliser des camions Euro5 ou EEV puis Euro 6 à partir de septembre 2014 ;
  - Pour les groupes frigorifiques, utiliser des technologies silencieuses ($CO_2$, azote, etc.) ;
  - Mettre en œuvre des livraisons de marchandises silencieuses (de nuit ou en horaires décalés) ;
  - Développer le recours aux vélos-cargos ou aux triporteurs (avec ou sans assistance électrique).

## III. <u>Les chartes locales peuvent aussi prévoir des mesures complémentaires.</u>

par exemple :

- **Pour les collectivités**

  - Soutenir la création d'espaces logistiques urbains (CMU, hôtels logistiques...) ;
  - Expérimenter la réservation d'aires de livraison privatives et/ou les stewards urbains ;
  - etc.

- **Pour les transporteurs (compte propre inclus), livreurs, logisticiens**

  - Utiliser les dispositifs de rétrofit pour rendre moins polluants les camions construits selon des normes Euros plus anciennes ;
  - Utiliser, quand cela est possible, des modes alternatifs à la route en zone urbaine (fleuve, rail) ;
  - etc.

## IV. Les chartes locales font l'objet d'une valorisation au niveau national

L'Etat mettra en place un dispositif d'échanges et de suivi des chartes locales afin de permettre l'échange et la valorisation des bonnes pratiques.

Le suivi s'intéressera également aux impacts des évolutions logistiques urbaines sur les conditions de travail des salariés.