



SCHÉMA DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES



Valence Romans
DÉPLACEMENTS

AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

www.valenceromansdeplacements.fr



SOMMAIRE



1/ INTRODUCTION	
1.1 La démarche engagée par Valence-Romans Déplacements	5
1.2 La feuille de route du Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises	7
2/ LA LOGISTIQUE URBAINE SUR LE TERRITOIRE DE VALENCE-ROMANS DÉPLACEMENTS	8
2.1 Qu'est-ce que la logistique urbaine ?	9
2.2 Le schéma de principe des types d'équipements logistiques	11
2.2.1 Les besoins sur le territoire	12
2.2.2 Quelles réponses en termes d'équipements logistiques ?	14
2.3 Les enseignements du diagnostic sur le territoire de Valence-Romans Déplacements	16
2.3.1 La mobilité des marchandises sur le territoire essentiellement par la route	16
2.3.2 Une fonction indispensable au dynamisme économique des territoires	19
2.3.3 Une hétérogénéité des réglementations marchandises sur le territoire	21
2.3.4 Quel bilan ?	23
3/ ENJEUX ET OBJECTIFS	24
4/ SCHÉMA DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES	26
4.1 Partager une feuille de route commune	27
4.2 Intégrer l'activité logistique dans le fonctionnement de la ville	29
4.3 Définir une réglementation favorisant l'innovation	39
4.4 Promouvoir l'intermodalité en s'appuyant sur les réseaux et les infrastructures	43
4.5 Synthèse des actions	44
5/ CONCLUSION	46
GLOSSAIRE	47
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS	49



INTRODUCTION

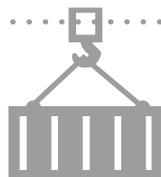
Alors que le transport de personnes est une compétence des collectivités largement structurée depuis plusieurs décennies, la logistique urbaine a longtemps été ignorée dans les politiques publiques. Elle est le maillon indispensable au développement de la ville mais reste méconnue, voire négligée.

À l'heure où Valence-Romans Déplacements affiche une politique de mobilité durable volontariste, la question des marchandises doit se traduire par un axe politique fort.

En effet, cette thématique :

- constitue l'un des enjeux forts des politiques de mobilité de demain,
- représente un critère de performance des villes,
- offre un terrain d'expérimentation et de différenciation politique dont peu de villes se sont emparées.





1.1 LA DÉMARCHE ENGAGÉE PAR VALENCE-ROMANS DÉPLACEMENTS

Valence-Romans Déplacements a entrepris en 2012 de réviser son Plan de Déplacements Urbains (PDU). Ce PDU a donné lieu à un volet spécifique marchandises pour lequel un diagnostic des pratiques de livraison sur le territoire a été réalisé. A l'issue de ce travail, des fiches action ont été rédigées pour répondre aux problématiques du territoire.

En 2014, le périmètre de Valence-Romans Déplacements a été étendu, passant de 39 à 64 communes. Une carence de dialogue sur la thématique marchandises et la nécessité de renforcer le volet marchandises de Valence-Romans Déplacements est alors apparu. Afin de dépasser la simple concertation, ou, dit autrement, de la

rendre concrète, Valence-Romans Déplacements a souhaité rédiger un document cadre : le Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises.

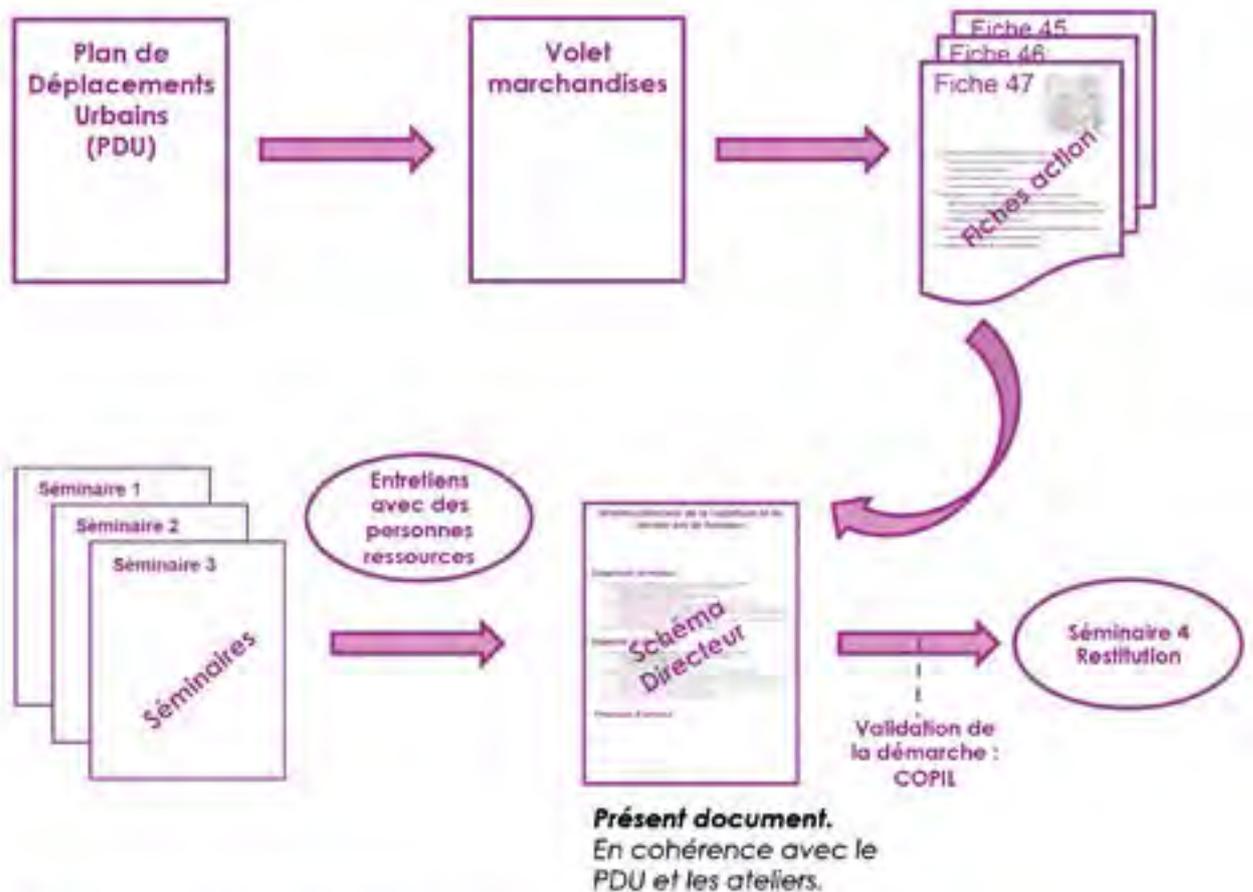
Des séminaires ont ainsi été organisés sous forme d'ateliers de travail. Ils ont permis, à la fois de réunir les acteurs privés et publics concernés par les activités logistiques qui n'ont actuellement pas de lieu de dialogue, et de les faire échanger sur une feuille de route partagée.

À l'issue de ce travail de concertation, le Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises (SDMM) a été produit, premier jalon d'une politique des mobilités de marchandises.





ARTICULATION ENTRE LE PDU, LES ATELIERS DE CONCERTATION ET LE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES



Message du Schéma Directeur

La collectivité (les élus, les techniciens) s'occupent de la qualité de vie des habitants en s'intéressant à la logistique.

Ce schéma rappelle les articulations entre :

- le PDU et son volet marchandises, qui ont abouti à la rédaction de fiches action sur le transport de marchandises et la logistique urbaine.
- Et le Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises, qui est le résultat d'un besoin de concertation et d'une volonté d'aller plus loin sur les fiches action. Les séminaires réunissant les acteurs privés et publics concernés par les activités logistiques ont permis l'élaboration partenariale de ce Schéma Directeur, en cohérence avec le PDU.



1.2 LA FEUILLE DE ROUTE DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA MOBILITE DES MARCHANDISES

Le SDMM constitue une contribution de référence permettant d'amorcer le travail de l'instance de concertation. Il est :

- Directement alimenté par les travaux des acteurs économiques et institutionnels dans le cadre des séminaires de concertation,
- Conforté par des entretiens conduits auprès de personnes ressources (entreprises, élus, techniciens à différentes échelles territoriales),
- Rendu opérationnel par un travail mené parallèlement avec les services du développement économique, en particulier pour identifier les fonciers disponibles susceptibles d'être affectés à des actions logistiques.

A ce titre, le SDMM comporte :

- Le rappel des éléments de diagnostic sur le territoire de Valence-Romans Déplacements,
- Un schéma de principe des types d'équipements logistiques à développer sur le territoire,

- Le dimensionnement des espaces logistiques nécessaires au développement économique et à la desserte urbaine,
- Une cartographie des sites envisageables pour implanter ces sites,
- Le repérage des infrastructures sur lesquelles le transport de marchandises s'appuiera pour accéder aux pôles générateurs de flux,
- Une feuille de route reflétant l'ambition de la collectivité et de ses partenaires. Cette feuille de route sera présentée, complétée et validée dans le cadre de l'instance de concertation marchandises. Elle constituera le fil rouge de la politique de mobilité marchandises de la collectivité.

Le SDMM fournit aux services de l'agglomération un outil d'aide à la décision, opérationnel et spatialisé, permettant d'alimenter les démarches et projets en cours et à venir.

Document de cadrage, il est rédigé en cohérence avec les fiches-actions du PDU qu'il reprend et enrichit. Cette feuille de route évolutive va permettre à Valence-Romans Déplacements de formaliser et d'établir les bases d'une instance de concertation. Ainsi, le SDMM n'est pas un aboutissement mais la première pierre de la future instance de concertation. Il convient de faire de ce lieu de dialogue le creuset d'un véritable programme de travail pour la politique marchandises et des actions associées.

2/

LA LOGISTIQUE URBAINE SUR LE TERRITOIRE DE VALENCE-ROMANS DÉPLACEMENTS

La logistique urbaine concerne toutes les marchandises qui entrent, sortent ou circulent dans l'agglomération : livraisons des commerces, achats des ménages, collecte des ordures ménagères, chantiers, courriers, déménagements, portage à domicile de plateaux-repas aux personnes âgées, services de santé, livraisons à domicile...





2.1 QU'EST-CE QUE LA LOGISTIQUE URBAINE

L'illustration ci-dessous montre la répartition des principales composantes de la logistique urbaine en France.

Transport de Marchandises en Ville Part en véhicules-km équivalents véhicules particuliers		
Distribution et enlèvement inter-établissements	40 %	
Transport de marchandises lors des achats motorisés des particuliers	50 %	
Les autres flux Chantiers de BTP Déchets Services postaux Déménagements Livraisons à domicile Hôpitaux	10	

Source : Enquête ménage, LET.
Réalisation : Interface Transport

**EN QUELQUES CHIFFRES,
LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE REPRÉSENTE :**



9 à 15 %

des déplacements
de véhicules

En milieu urbain

plus de la moitié des livraisons et
enlèvement de marchandises sont réalisées
avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes.

10 à 15 %

en véhicules*km équivalents
véhicule particulier (EVP), avec
un impact environnemental important
en termes d'émission de gaz à effet
de serre et de particules fines.

**1/4 du temps
d'occupation
de la voirie**

en agglomération, 2/3 en hyper centre.

**Les heures
de pointe**

des livraisons et des enlèvements
de marchandises sont entre
10 et 11h et 16 et 17h.

**Les deux tiers
des livraisons**

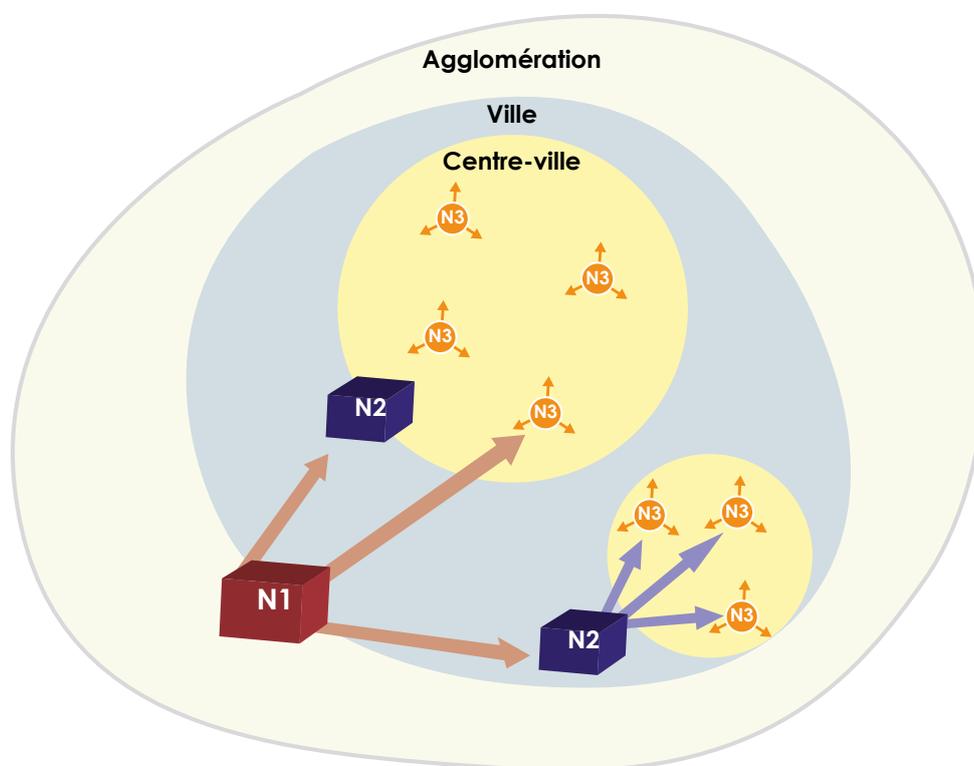
et enlèvements de marchandises sont réalisés
par le commerce et le secteur tertiaire.

*Source : Diagnostic du transport de marchandises
Moyennes nationales en agglomération.
Programme National Marchandises en Ville.*

2.2 LE SCHÉMA DE PRINCIPE DES TYPES D'ÉQUIPEMENTS LOGISTIQUES

La mobilité des personnes se conçoit comme une chaîne de déplacements et les collectivités locales élaborent leur politique de mobilité de manière systémique, en lien avec l'urbanisme et l'emploi notamment.

Il en va de même pour les marchandises. De l'expéditeur au destinataire final, elles sont traitées dans des équipements logistiques successifs ; constituant une chaîne qui s'affranchit largement des frontières administratives.



ORGANISATION DES INTERFACES LOGISTIQUES



Niveau 1 : Porte d'entrée de la ville
Echelon : la ville



Niveau 2 : Logistique de distribution
Echelon : le centre-ville



Niveau 3 : Outils logistiques des zones denses
Echelon : le quartier/l'immeuble

Réalisation : Interface Transport, 2014

Pour être cohérente et pertinente, la politique de mobilité des marchandises doit donc anticiper et inscrire les équipements logistiques nécessaires aux besoins de l'économie des pôles urbains dans les différentes échelles territoriales.

2.2.1 LES BESOINS SUR LE TERRITOIRE

• AU NIVEAU DE L'AGGLOMÉRATION

Le territoire de Valence-Romans Déplacements est confronté à des enjeux réels :

• Offrir des conditions d'accueil satisfaisantes aux entreprises déjà implantées ou désireuses de s'implanter dans l'agglomération.

Les entreprises se concentrent de plus en plus sur leur métier de base et externalisent leur logistique. Pour être performante, cette dernière doit être située à proximité des entreprises, des donneurs d'ordres. A noter que cette externalisation se traduit par un enrichissement des prestations logistiques. A l'entrepôt ou à la préparation de commandes, les logisticiens ajoutent aujourd'hui des prestations de SAV, de contrôle qualité, de montage final... Les emplois offerts se diversifient concomitamment. L'évolution des relations entre donneurs d'ordres et prestataires logistiques suppose d'offrir à ces derniers des disponibilités foncières à proximité immédiate des zones d'activités ou industrielles.

• Eviter le mitage logistique.

Certaines implantations logistiques ont pu voir le jour « au milieu des champs », engendrant un sentiment de rejet de nombreux élus. Si de telles implantations présentent des atouts pour la commune d'accueil et diluent les flux routiers, elles interdisent le recours à des modes massifiés alternatifs à la route, inscrivent des flux routiers sur des voiries pas toujours adaptées et mitent le territoire.

• Préserver les territoires sensibles de la pression logistique.

Favoriser le développement économique et l'accueil des activités de soutien doit s'accompagner d'une analyse fine des territoires afin de protéger des implantations et/ou des flux certains d'entre eux : terres agricoles, espaces naturels, zones d'habitat...

• Améliorer la prise en compte du développement durable.

La filière logistique est largement engagée dans une démarche d'amélioration continue en faveur de l'environnement : moindres consommations énergétiques des bâtiments, voire, production d'énergie solaire, récupération des eaux de pluie, tri et valorisation des déchets... Les démarches individuelles des entreprises peuvent, et doivent être, encouragées et accompagnées par les collectivités afin de mieux faire accepter une fonction indispensable à l'économie du territoire. La prise en compte de l'esthétique, le traitement paysager des sites logistiques, leur mise en conformité lorsque nécessaire sont des voies de progrès.

La réponse à ces enjeux passe nécessairement par :

- la mise à disposition et la réservation de foncier pour les activités logistiques,
- la préservation des sites logistiques existants,
- l'accompagnement de leur évolution (obsolescence des entrepôts, agrandissement...),
- l'anticipation des besoins en foncier logistique,
- le renforcement des relations entre les entreprises et les collectivités afin de mieux identifier leurs besoins et leurs contraintes respectifs.



• AU NIVEAU DES ZONES URBAINES DENSES

Valence-Romans Déplacements souhaite orienter son schéma directeur vers la «logistique urbaine», c'est-à-dire la problématique de l'acheminement des marchandises en milieu urbain, et plus particulièrement de leur distribution en zone urbaine dense, à laquelle on se réfère parfois sous le terme de «logistique du dernier kilomètre».

Dès lors, les enjeux auxquels l'agglomération doit répondre s'articulent autour de 3 axes :

→ Offrir des lieux d'arrêt aux véhicules de livraison : aires de livraison, espaces logistiques de proximité... Parce qu'elle porte des enjeux forts en termes de dynamique commerciale des centres-villes, de services aux particuliers (livraisons et portage à domicile), la gestion de l'espace public devrait faire l'objet d'un traitement attentif de la part des collectivités.

→ Accompagner l'évolution des flottes de véhicules de livraison : gabarit, motorisation... en ne focalisant pas uniquement sur le véhicule électrique et en gardant à l'esprit que pour que l'entreprise investisse dans un type de véhicules, il faut lui offrir un horizon réglementaire stable.

→ Offrir des services innovants aux particuliers (consignes, points relais...) notamment en réponse à leurs nouvelles pratiques d'achat et en particulier à la croissance très forte du e-commerce. L'urbanisme devra intégrer demain, entre le local poubelles et le garage à vélos, un espace dédié au e-commerce.



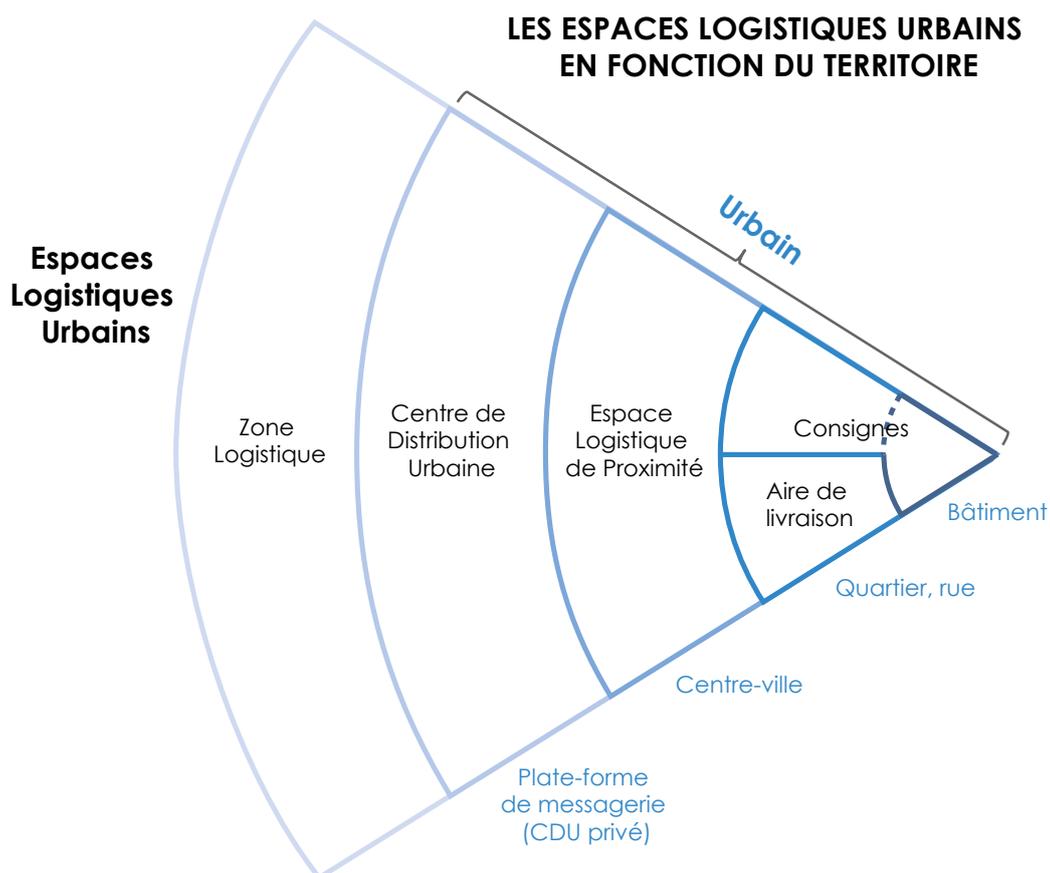
2.2.2 QUELLES RÉPONSES EN TERMES D'ÉQUIPEMENTS LOGISTIQUES ?

Les équipements logistiques sont avant tout des points de rupture de charges assurant l'interface entre deux échelles territoriales (entre les zones denses et les zones diffuses), entre la production et la consommation (changement de conditionnement par exemple) ou encore entre le domaine public et le domaine privé.

Les équipements à préconiser dépendent d'une multitude de facteurs : type de produit livré, morphologie de la ville, type de véhicule utilisé, horaire de livraison, fréquence de livraison, réglementation en place...

Il est donc bien évident qu'une analyse fine de chaque territoire est nécessaire avant d'arrêter un choix quant à l'équipement à mettre en place.

Pour autant, on peut distinguer 5 niveaux hiérarchiques :



D'après le schéma du CRET LOG sur les ELU

• AU NIVEAU DE L'AGGLOMÉRATION

- La zone logistique

Idéalement située en-dehors de la zone dense, elle vise à accueillir les activités logistiques dont la fonction n'est pas de desservir un centre urbain dense. Ces zones logistiques peuvent accueillir également des logistiques spécialisées (chimie, BTP...) qui peuvent ou non concerner l'urbain dense. La partie concernant la ville doit trouver un site d'accueil aux portes de la ville pour faciliter l'approvisionnement de cette dernière. C'est le cas pour la filière BTP qui participe au métabolisme permanent de la ville.

Les collectivités doivent veiller à préserver

des surfaces dédiées à la logistique et à l'industrie, de préférence dans des zones embranchées au réseau ferroviaire. Pour rappel, il est estimé pour 100 000 habitants une surface de 4 hectares, répartis à égalité entre les activités de messagerie et de traitement logistique, principalement des dépôts¹.

L'enjeu de préserver des espaces dédiés est d'autant plus important que si de tels espaces ne sont pas disponibles, les entreprises iront s'implanter sur d'autres secteurs. Il importe également que ces zones soient accessibles et à distance de l'habitat.

¹ Source : Guide méthodologique Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, PREDIT.

• AU NIVEAU DES ZONES URBAINES DENSES

- Le Centre de Distribution Urbaine (CDU)

Pour répondre à la problématique liée à l'implantation des transporteurs et à la desserte des centres-villes denses, le CDU est particulièrement adapté.

Plate-forme de massification des marchandises à destination du centre urbain, pour les flux du «dernier kilomètre», cet équipement est adapté à la livraison des commerces de centre-ville. Sa rentabilité dépendant de la volumétrie des flux qu'il traite. Il est d'idéalement localisé entre les transporteurs et la zone à desservir.

- L'Espace Logistique de Proximité (ELP) ou l'aire de livraison

Un Espace Logistique de Proximité est un ensemble de places de stationnement sur espace public ou privé, réservées et sécurisées qui sont mises à disposition des transporteurs pour sécuriser leur activité et limiter le nombre d'arrêts. Une localisation optimale par rapport aux commerces à desservir permettra aux chauffeurs-livreurs de livrer plusieurs commerces au départ d'un même arrêt plutôt que de s'arrêter au droit de chaque commerce.

Une aire de livraison, bien localisée, bien dimensionnée et contrôlée, s'insère dans l'organisation spatiale de la voirie et se diffuse à une échelle beaucoup plus fine que n'importe quel autre outil logistique. Cet outil doit être réfléchi non seulement en présence de rues commerçantes, mais également dans les zones d'habitat pour répondre aux flux croissants des livraisons à domicile.

Ces 2 outils, l'ELP et l'aire de livraison, se retrouvent dans des lieux à forte densité commerciale qui se situent le plus souvent dans les centres-villes.

Les ELP et les aires de livraison concernent les lieux d'arrêt des véhicules de livraison, c'est la forme qui change. Le choix entre l'un de ces outils est fonction de la densité commerciale, de la gêne pour l'accès aux commerces et pour les autres usagers, de la présence de TCSP, du maillage viaire (centre ancien, difficile d'accès), de l'emprise disponible sur la voirie et dans le cadre d'un projet, l'outil peut répondre à un besoin ponctuel comme ce fut le cas avec les ELP à Bordeaux lors de la mise en place du tramway.

- La consigne

A la différence des précédents équipements, la consigne est organisée, moins à destination du véhicule de livraison, qu'au destinataire. Qu'il s'agisse de consigne, de point relais ou de tout autre système, cet équipement traduit un service : mettre à disposition du destinataire un colis en dehors de sa présence. Adapté aux livraisons aux particuliers, cet équipement peut être implanté partout sur le territoire. Il trouvera en particulier sa pertinence dans les lieux de passage (centres commerciaux, gares, stations de tramway...).

Les centres commerciaux sont également adaptés pour accueillir des consignes. Leur fréquentation est favorable à cet outil qui peut permettre aux clients du e-commerce, de plus en plus nombreux, de réceptionner leurs colis en allant par exemple faire leurs achats.

Le SDMM, en se basant sur les caractéristiques du territoire (partie suivante), va, à l'aide des fiches actions, apporter des précisions sur les espaces logistiques que le territoire de Valence-Romans Déplacements pourrait accueillir.

2.3 LES ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC SUR LE TERRITOIRE DE VALENCE-ROMANS DÉPLACEMENTS

Le territoire de Valence-Romans Déplacements a fait l'objet d'un diagnostic sur la logistique urbaine et le transport de marchandises dans le cadre du PDU en 2012 puis en 2014. Le SDMM s'appuie sur ce diagnostic qui pose les bases de la démarche.

2.3.1 LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES SUR LE TERRITOIRE ESSENTIELLEMENT PAR LA ROUTE

95% des flux à l'échelle de la Drôme passent par la route. Le transport fluvial et ferroviaire reste marginal. Toutefois, un équipement multimodal est présent sur le territoire : la plate-forme logistique de Portes-lès-Valence, avec un accès au Rhône via le port, à l'autoroute A7 et une connexion directe avec la ligne ferroviaire Paris-Marseille.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN QUELQUES CHIFFRES :

**27 millions
de tonnes**

de marchandises ont été transportées sur le territoire de la Drôme en 2009

**plus
de 95%**

de ces flux étant effectués par la route

**soit 11%
des tonnages**

transportés par la région Rhône-Alpes

**20 000
établissements**

qui génèrent près de 16 000 mouvements marchandises par jour.

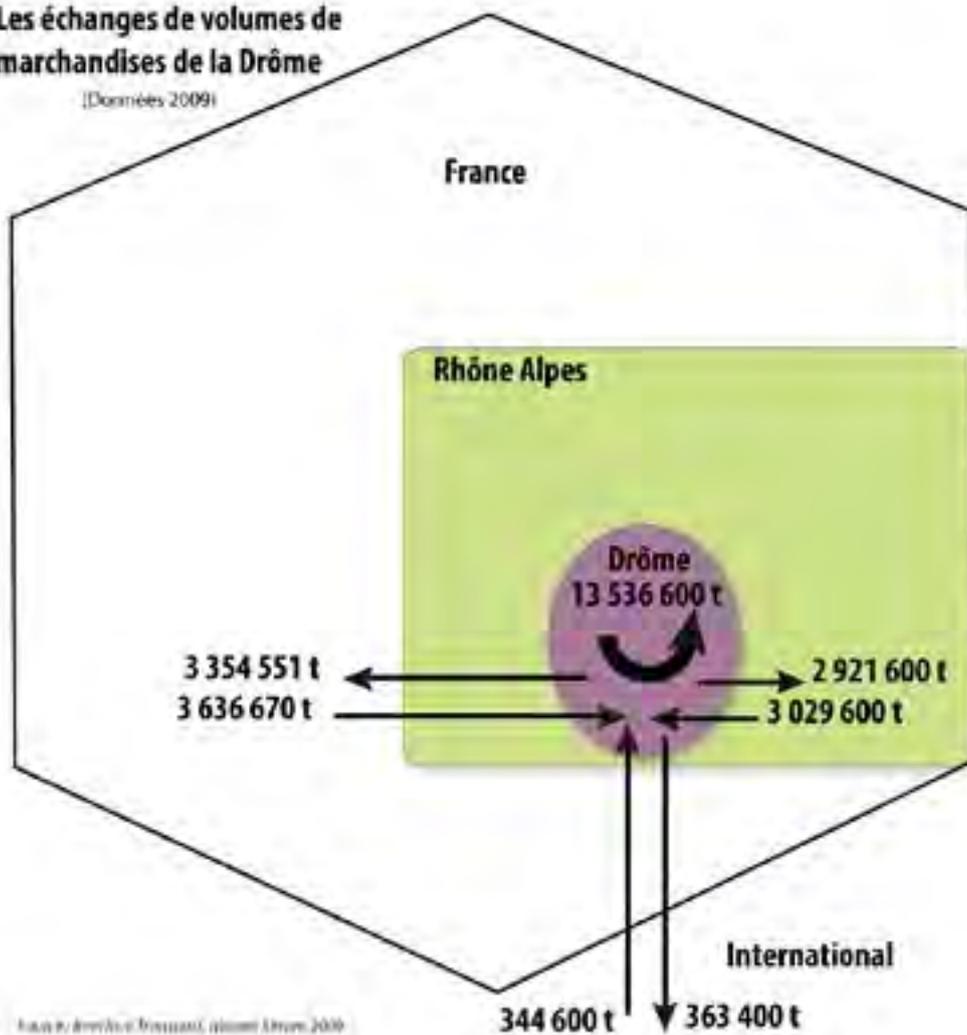
En ce qui concerne le fleuve et le ferroviaire :

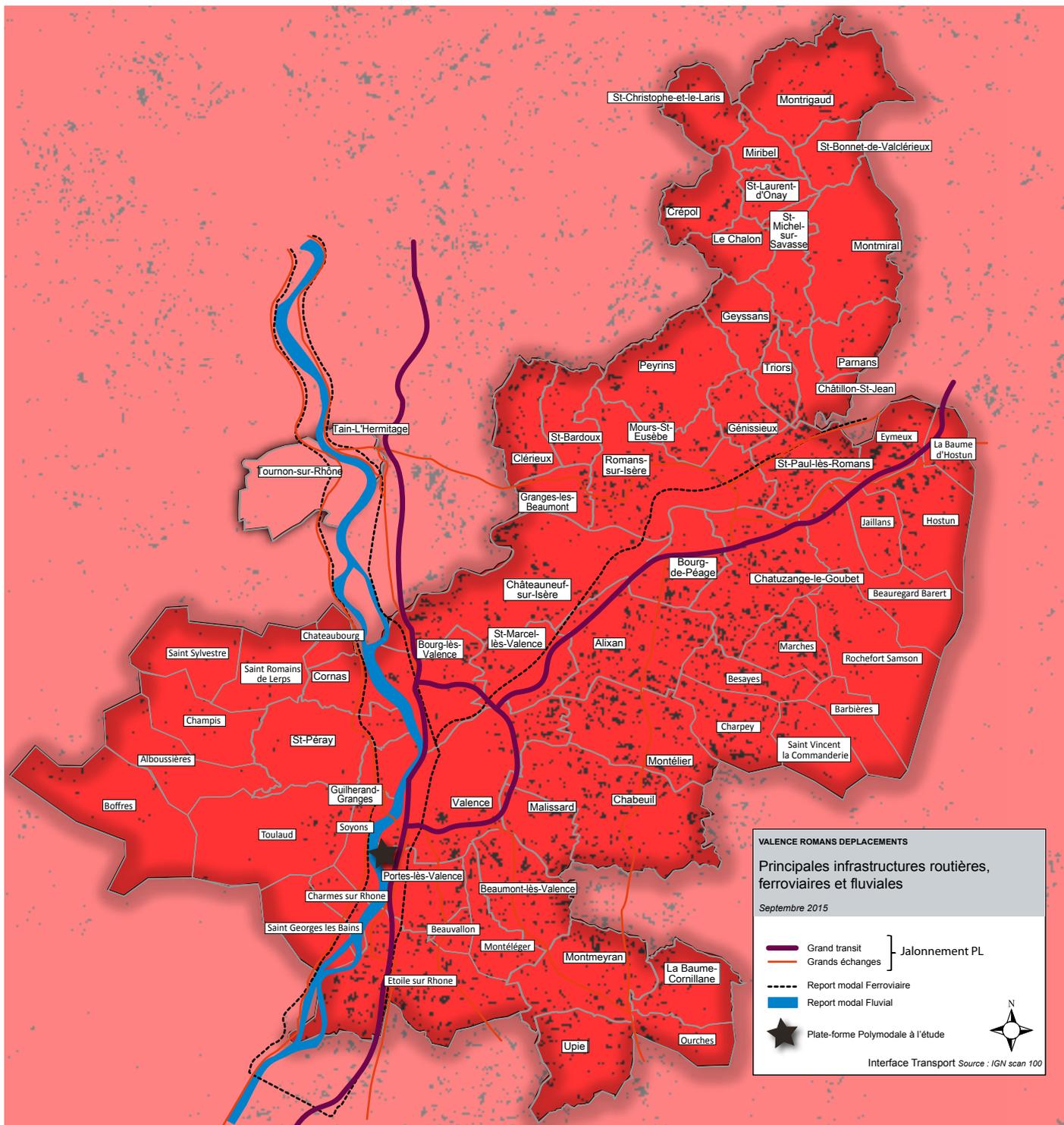
- Au niveau du port de Portes les Valences : 142 000 tonnes par le fleuve et 26 000 tonnes par le fer en 2011,
- Le fret ferroviaire est majoritairement du transit Nord-Sud au niveau de Valence.



Les échanges de volumes de marchandises de la Drôme

(Données 2009)



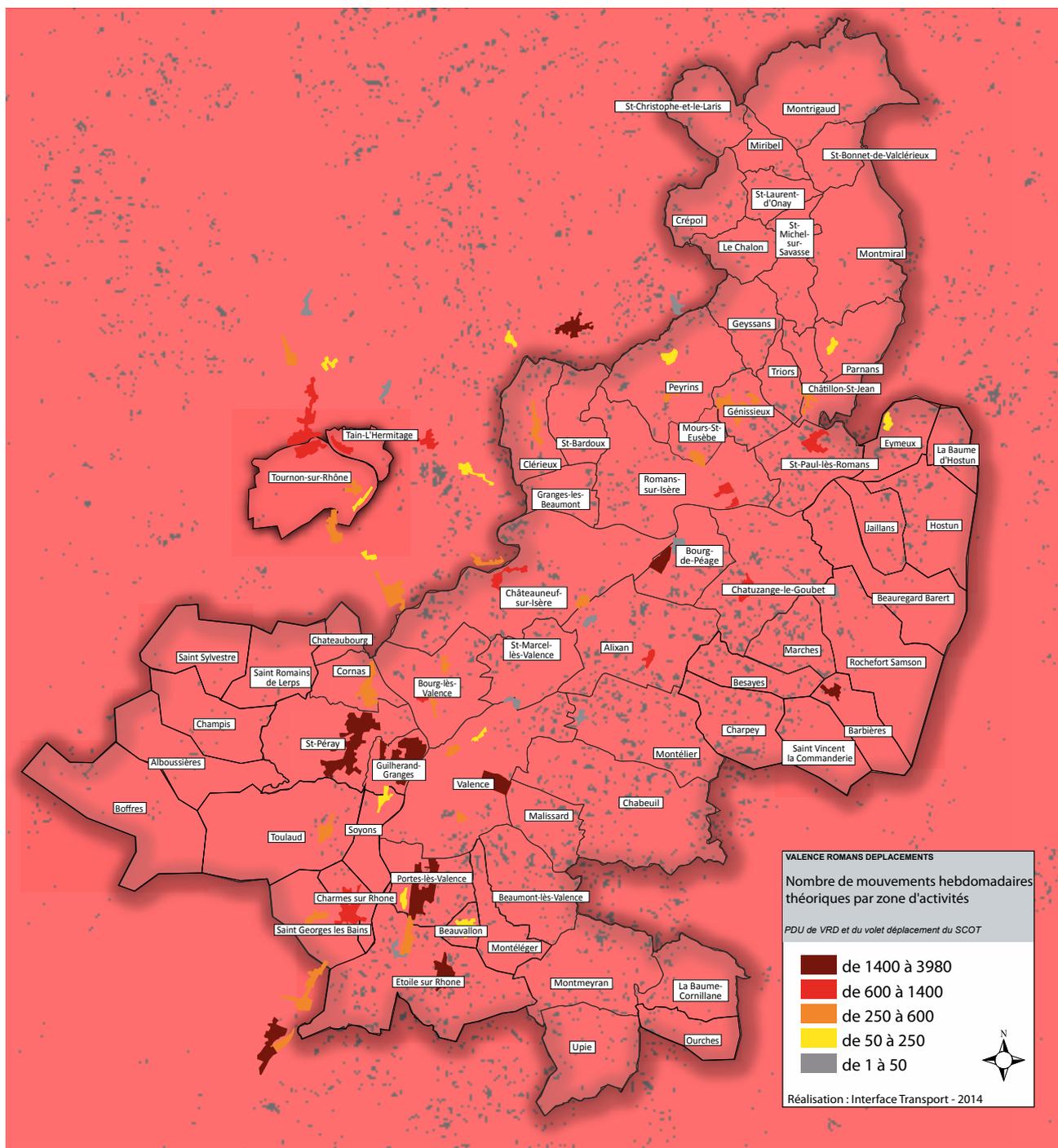


Principales infrastructures routières, ferroviaires et fluviales

L'armature économique du territoire est diversifiée et implantée en périphérie des villes le long des principales infrastructures structurantes.

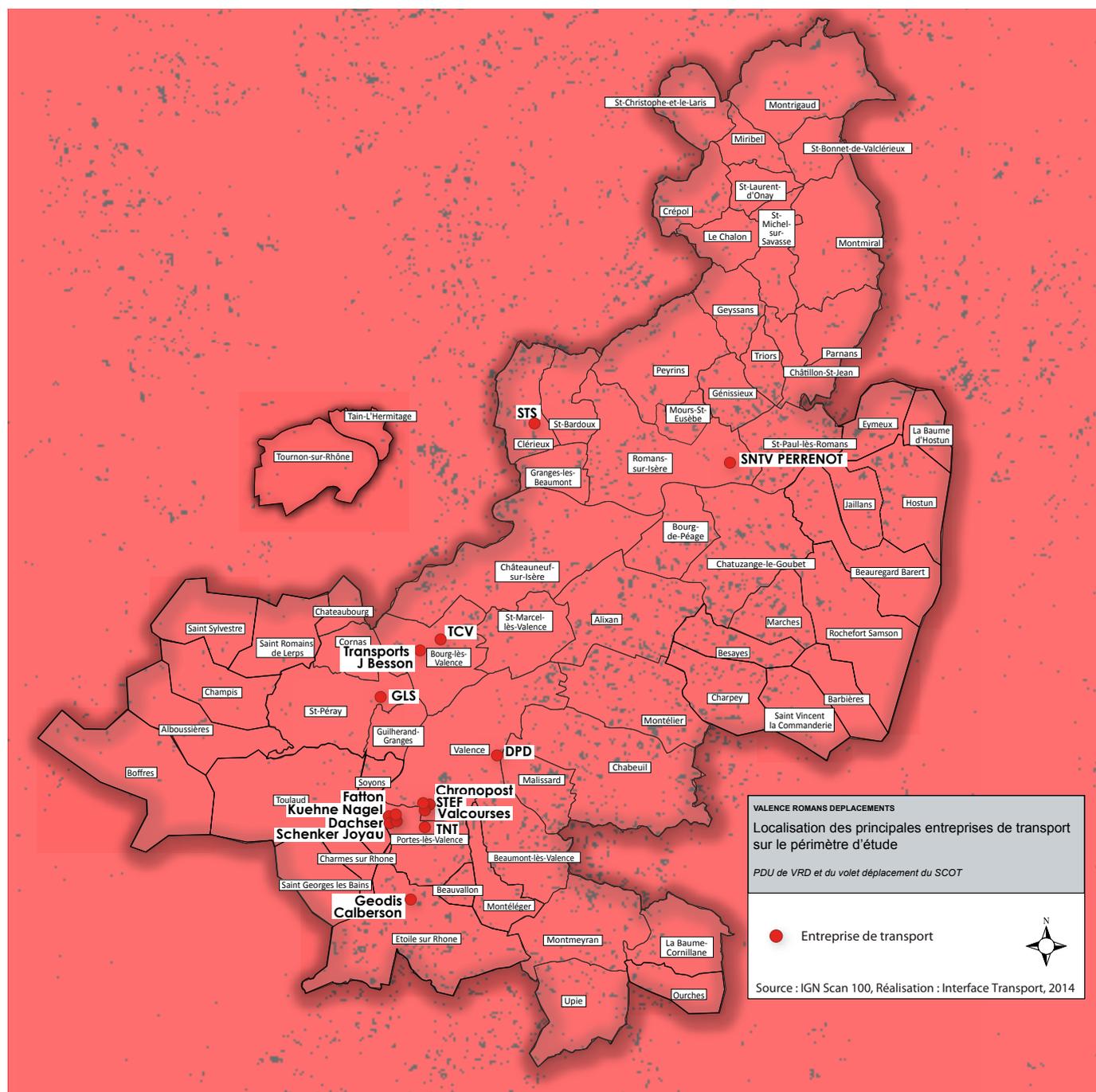
2.3.2 UNE FONCTION INDISPENSABLE AU DYNAMISME ÉCONOMIQUE DES TERRITOIRES

La logistique urbaine est une fonction support nécessaire à la vie urbaine et au dynamisme économique et démographique des territoires, que ce soit par l’approvisionnement des habitants et des activités ou par le fait qu’elle soit créatrice d’emplois.



Localisation des zones d’activité et des mouvements générés

Les transporteurs sont très majoritairement situés au Sud de Valence, regroupés sur la commune de Portes-lès-Valence, qui abrite la plus importante zone industrielle du périmètre.

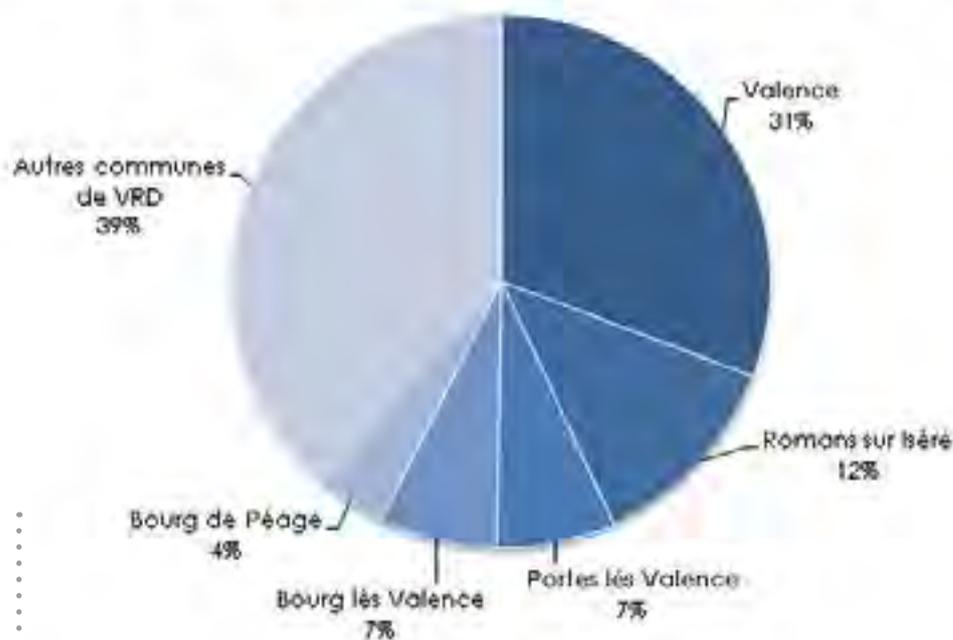


Localisation des principales entreprises de transport

2.3.3 UNE HÉTÉROGÉNÉITÉ DES RÉGLEMENTATIONS MARCHANDISES SUR LE TERRITOIRE

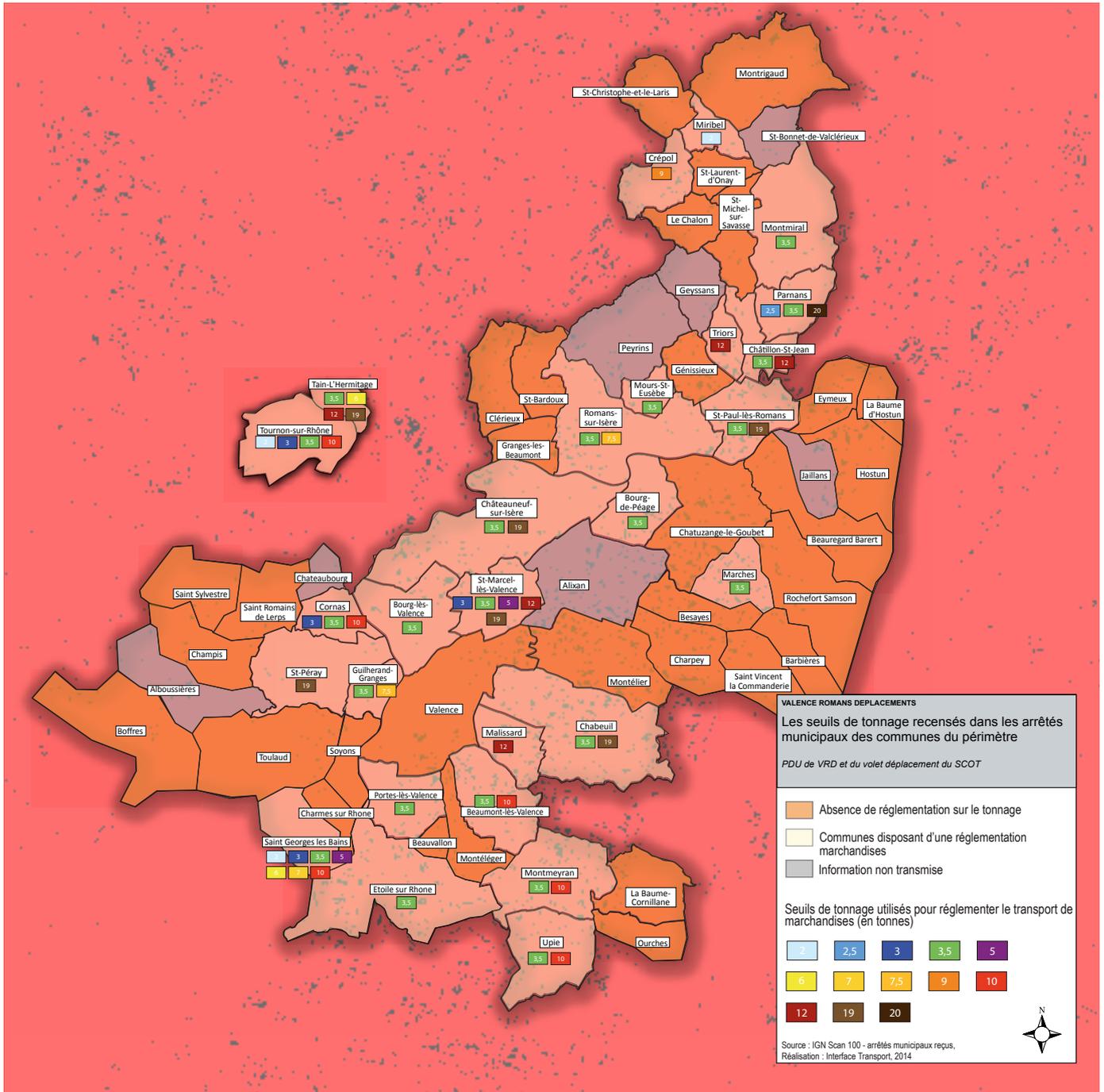
Si la réglementation relative à la mobilité des marchandises aujourd'hui en vigueur présente une multitude d'arrêtés qui nuisent à sa lisibilité, il n'y a que peu de contraintes lourdes en termes de circulation et d'accès aux pôles urbains, centres-villes et dans les zones d'activités. Environ un tiers des mouvements des marchandises sur le territoire de Valence-Romans Déplacements ont lieu sur la commune de Valence.

Répartition des mouvements de marchandises sur le territoire de VRD - les 5 communes les plus génératrices



Source : Interface Transport, Insee, 2015

Cependant, la réglementation spécifique de la commune n'est, pour le moment, pas adaptée aux pratiques de livraisons actuelles : stationnements illicites de voitures privées, aires de livraisons peu efficaces et peu nombreuses.



Réglementations du transport de marchandises en vigueur sur le territoire de Valence-Romans Déplacements et les différents seuils de tonnage

2.3.4 QUEL BILAN ?

Du diagnostic sur la logistique urbaine sont ressortis des points forts et des points faibles suivants :

DE PREMIERS ÉLÉMENTS ENCOURAGEANTS

REPORT MODAL

- Des équipements multimodaux existants
- Des espaces fonciers disponibles

PÔLES GÉNÉRATEURS

- Des zones d'activités aménagées le long des principales infrastructures du territoire

PÔLES GÉNÉRATEURS

- Peu de contraintes en termes de circulation et d'accès aux pôles générateurs

RÉFLEXION SUR UN NOUVEAU SYSTÈME RÉGLEMENTAIRE

DES FREINS À TRAVAILLER

REPORT MODAL

- Peu d'entreprises embranchées, et concerne davantage les flux de longue distance

PÔLES GÉNÉRATEURS

- Densité moyenne en hyper-centre de Valence et faible dans les autres centres-villes
- Localisation diffuse des zones d'activités

PÔLES GÉNÉRATEURS

- Stationnement illicite sur aires de livraison
- Plages horaires de livraison trop restreintes
- Manque d'aires de livraison

RÉGLEMENTATION HÉTÉROGÈNE À L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE

PEU DE CONCERTATION ENTRE SPHÈRE PRIVÉE ET SPHÈRE PUBLIQUE

Ce bilan du diagnostic pose les bases du SDMM qui s'efforcera de réduire les verrous et encourager les atouts du territoire. Bien qu'il n'y ait pas, à l'heure actuelle, de points noirs dans le système transport et logistique du territoire de Valence-Romans Déplacements, la collectivité a, avec le SDMM, l'opportunité de prévenir leur apparition.

3/

ENJEUX ET OBJECTIFS

Les deux premiers séminaires de concertation ont permis de définir les enjeux et objectifs pour une logistique urbaine durable dans un espace partagé. Les enjeux liés au dynamisme économique et à l'optimisation organisationnelle sont apparus comme prioritaires.



• Soutenir le développement économique sur le territoire de Valence-Romans Déplacements

Afin de garantir le développement économique et la compétitivité des entreprises, il convient de :

- Préserver du foncier pour les activités économiques et logistiques

De façon à augmenter l'attractivité du territoire tout en y maintenant le potentiel logistique et industriel, la question de la location de foncier logistique devra être intégrée dans les projets de construction. Les infrastructures existantes (bâtiments parkings) serviront de point d'appui pour faire de la logistique.

- Fiabiliser les temps de déplacements

Bien que moins importante que dans d'autres agglomérations françaises, la congestion est ressentie sur Valence-Romans Déplacements comme une gêne. La congestion sur les infrastructures d'accès à l'agglomération et sur les points de concentration du trafic devra être limitée afin de réduire les temps de livraison et d'arriver à de meilleure performance pour les transporteurs. En agissant sur ce point, le travail des chauffeurs livreurs en sera facilité.

- Harmoniser la réglementation de circulation des véhicules

Le diagnostic a montré l'hétérogénéité des réglementations sur Valence-Romans Déplacements. Pour faciliter l'accès aux commerces, tout en prenant en compte les fréquences et les horaires de livraison, la réglementation devra être revue et harmonisée.

• Mieux intégrer l'activité logistique dans le fonctionnement de la ville

Mettre en place une logistique urbaine durable passe par une meilleure organisation de cette dernière. L'atteinte de cet objectif suppose de :

- Mettre en réseau et hiérarchiser des espaces logistiques en fonction du type de marchandises

Des espaces de logistiques urbains pourront être mis en place aux différentes échelles du territoire pour livrer les marchandises en ville. Ces espaces seront de préférence localisés au niveau de zones concentrant du trafic : en centres-villes, dans les zones commerciales ou encore dans des secteurs concentrant des emplois. Ils répondront à la fois aux besoins des commerces et activités mais également aux besoins des habitants de plus en plus nombreux à avoir recours au e-commerce.

- Prendre en compte la logistique dans les projets urbains et les besoins locaux à l'échelle de Valence-Romans Dé-

placements

La logistique sera désormais prise en compte dans les projets d'urbanisme afin d'anticiper les besoins : aires de livraison, espaces logistiques sur emprise privée, ...

- Mutualiser les infrastructures

Le transport multimodal sera mis en avant par la promotion de la plate-forme polymodale de Valence-Romans Sud Rhône Alpes, la route n'est pas le seul moyen de transport.

• Favoriser l'innovation environnementale et sociale, et améliorer la qualité de l'air

L'enjeu social a été largement abordé au cours des séminaires de concertation que ce soit du point de vue de la qualité de vie ou des bienfaits pour l'environnement. Il conviendra de :

- Mettre en œuvre une réglementation incitative pour l'usage des véhicules propres, en concertation avec les professionnels concernés

Cette réglementation pourra favoriser l'accès des véhicules propres et silencieux aux zones denses par une réglementation horaire spécifique. L'usage des véhicules plus propres et moins polluants devra être encouragé par la réglementation ou des actions en faveur du renouvellement du parc, tout en garantissant la productivité des entreprises.

- Encourager la formation des chauffeurs-livreurs

Les formations à l'éco-conduite pourront aider à la réduction des nuisances sonores et des émissions polluantes. Le travail des chauffeurs devra être valorisé par la profession.

• Pérenniser la démarche de concertation engagée

Cette démarche devra aboutir à la création et pérennisation d'une instance de concertation :

- Créer une instance de concertation officielle

Basée sur un système d'engagement volontaire de tous les acteurs, l'instance engagera une réflexion globale avec la communauté d'acteurs permettant de doter les élus et les décideurs de connaissances et d'outils d'aide à la décision. L'instance sera le point de rencontre des sphères publiques et privées facilitant les innovations et restaurant de nouveaux rapports entre les acteurs.

Les fiches actions qui composent le SDMM répondent aux enjeux et aux objectifs définis lors des deux premiers séminaires de concertation par les acteurs de la logistique urbaine sur le territoire de Valence-Romans Déplacements.

4/

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES

Le travail réalisé lors des séminaires de concertation a abouti à la rédaction de **15 actions**. Ces dernières visent à répondre aux enjeux et objectifs cités précédemment. Les actions reposent sur les principes suivants :

- 4.1 Partager une feuille de route commune
- 4.2 Intégrer l'activité logistique dans le fonctionnement de la ville
- 4.3 Définir une réglementation favorable aux innovations
- 4.4 Promouvoir l'intermodalité en s'appuyant sur les réseaux et les infrastructures

Le **SCHÉMA DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES**, co-construit par toutes les parties prenantes concernées par les activités logistiques, est le support des réflexions à mener par la future instance de concertation. Bien que document de cadrage, ce document doit permettre à Valence-Romans Déplacements de formaliser et d'établir les bases d'une instance de concertation.



ACTION 1

CRÉER UNE INSTANCE DE COORDINATION, SENSIBILISER ET CONCERTER

OBJECTIFS

L'instance va intégrer pleinement la mobilité des marchandises dans la politique globale des déplacements afin de :

- favoriser le report modal,
- faire évoluer la réglementation pour la rendre plus lisible et plus efficace,
- améliorer l'accueil des véhicules de livraison,
- mutualiser les flux à destination des centres-villes.

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

Le principal objectif de cette mesure est de créer une structure permanente d'échanges et de consultation appelée à se réunir 2 à 3 fois par an, en fonction de l'actualité « marchandises » et de l'avancée des actions marchandises. Elle doit, sous la présidence d'un élu :

- Réunir l'ensemble des acteurs de la logistique et en particulier de la logistique urbaine,
- Suivre et évaluer la mise en œuvre des fiches-actions marchandises du PDU et du SDMM,
- Identifier des pistes d'actions complémentaires,
- Assurer la montée en compétences des acteurs à travers des portés à connaissance, l'organisation de visites techniques...

FREINS ÉVENTUELS

Absence de portage politique

PILOTE

Valence-Romans Déplacements

PARTENAIRES

- EPCI
- Communes et en particulier Ville de Valence (gestionnaires de voirie et police municipale),
- Chambre de Commerce et d'Industrie et Chambre de Métiers et de l'Artisanat,
- Organisations professionnelles du transport de marchandises et de la logistique,
- Associations de commerçants,
- ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie),
- Opérateur gestionnaire du stationnement à Valence,
- Services de l'Etat.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

A terme, 0,5 équivalent temps plein à Valence-Romans Déplacements.

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

L'instance de concertation constitue l'une des fiches-action du PDU. Elle sera l'une des premières actions réalisées.

Elle sera effective début 2016. Cette action se poursuivra dans les années à venir.

Deux ans est le délai moyen constaté dans d'autres villes pour parvenir à une charte des livraisons.

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité forte

ACTION 2**AMÉLIORER
LA FORMATION
DES CHAUFFEURS-LIVREURS****OBJECTIFS**

Cette action va permettre de :

- Diminuer l'accidentologie
- Améliorer la sécurité

**NATURE
ET CONTENU
DE L'ACTION**

Le secteur transport-logistique constitue un tremplin pour l'emploi et la réinsertion. Aussi afin de pallier le manque de connaissance et de reconnaissance de la filière logistique, les actions suivantes sont à engager :

- Informer les prescripteurs (mission locale, pôle emploi, écoles...) des caractéristiques et spécificités des métiers du secteur du transport et de la logistique ;
- Améliorer les formations en développant des modules spécifiques à la logistique urbaine en lien avec les programmes des organismes de formation et les entreprises ;
- Améliorer les conditions d'accueil en entreprises (stages notamment).

FREINS ÉVENTUELS

Les freins sont l'ancienneté et les habitudes de travail des chauffeurs-livreurs.

PILOTE

CCI, AFT-IFTIM, Promotrans

PARTENAIRES

- Les transporteurs (chauffeurs)
- Les organisations professionnelles
- les organismes de formation du transport et de la logistique

**IMPLICATIONS
FINANCIÈRES**

/

**CALENDRIER
DE MISE EN ŒUVRE**

Court terme, à prolonger dans la durée

**INDICATEUR DE PRIORITÉ
DE L'ACTION**

Recommandation des séminaires



Priorité faible

4.2 INTÉGRER L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE DANS LE FONCTIONNEMENT DE LA VILLE

ACTION 3 INTRODUIRE DANS LES PLU DES RATIOS LOGISTIQUES

OBJECTIFS

La prise en compte de la mobilité des marchandises est souvent absente des réflexions et des études portant sur :

- la redynamisation d'un centre-ville historique,
- le développement d'un programme d'urbanisme,
- l'implantation d'une ou plusieurs enseignes commerciales.

Cet oubli de la problématique en phase de projet a de nombreuses conséquences sur l'organisation ultérieure des flux de marchandises : dégradation des conditions de livraison, une surconsommation d'espace public, un accroissement de la congestion et une augmentation des conflits d'usage... Quelques principes d'action peuvent être adoptés, en amont des projets d'urbanisme, permettant d'intégrer la mobilité des marchandises dans les programmations. À titre d'exemple, certaines villes en Europe, comme Nice, Paris ou encore Barcelone, ont inclus dans leurs règlements portant sur l'urbanisme, des obligations réglementaires fixant des ratios logistiques dans les projets d'aménagement urbains.

- Ainsi pour Barcelone, une zone de livraison de 25 m² minimum doit être construite pour tous les établissements industriels et commerciaux de plus de 500 m² de SHON.
- À Nice, une zone de livraison est obligatoire pour les commerces à partir d'une surface de vente minimale de 300 m².

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation
des séminaires



Priorité faible

Le PLU est un outil prescriptif permettant d'inciter à la prise en compte de la mobilité des marchandises dans les projets d'aménagement. Il peut contenir différentes indications relatives à la mobilité des marchandises. Comme le PLU réglemente l'occupation des sols et le stationnement, les espaces logistiques peuvent y être inscrits en tant que constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CI-NASPIC) et, définir des règles particulières.

Ils peuvent définir des obligations en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les livraisons pour la construction de locaux d'activités. L'article L123-1-5 du Code de l'Urbanisme précise que le PLU peut « identifier et délimiter les quartiers, îlots et voies dans lesquels doit être préservée ou développée la diversité commerciale, notamment à travers les commerces de détail et de proximité ».

Il est recommandé d'adopter dans le règlement d'urbanisme (article 12 des PLU) un « ratio logistique », calculé en fonction de la Surface Hors Œuvre Nette (SHON) des projets commerciaux s'implantant dans des zones fortement urbanisées. Ainsi, toute activité commerciale ou de services implantée dans l'urbanisme générant de la logistique devra à terme intégrer un espace d'accueil sur emprise privée et démontrer dans sa demande de permis de construire qu'elle ne produira pas de gêne sur la voirie publique et sur l'environnement.

Prévoir des emprises privées pour accueillir les véhicules de transport de marchandises et effectuer les opérations de chargement-déchargement-manutention permet d'éviter que ce soit la voirie publique qui supporte ces opérations.

FREINS ÉVENTUELS

Les réserves foncières et la proximité des axes de circulation apparaissent comme des freins.

PILOTES

Valence-Romans Déplacements, les communes

PARTENAIRES

Les chambres consulaires (CCI et CMA)

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

Liées au coût de l'élaboration d'un PLU ou d'un schéma de secteur

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Au fur et à mesure des calendriers d'élaboration ou de révision des documents d'urbanisme et de planification.

ACTION 4

IDENTIFIER LE FONCIER À RÉSERVER AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES TERRITORIALES

OBJECTIFS

L'existence dans les centralités des villes d'une densité commerciale forte plaide pour la réservation d'un ou plusieurs espaces privatifs (suivant la taille de la ville et la densité commerciale) dédiés à la logistique urbaine.

En fonction de l'échelle du territoire, il s'agit de :

- locaux adaptés à la logistique, de quelques centaines de m², et implantés en des lieux stratégiques et accessibles (gares, parc-relai,...),
- de surfaces plus importantes à quelques kilomètres du centre-ville.

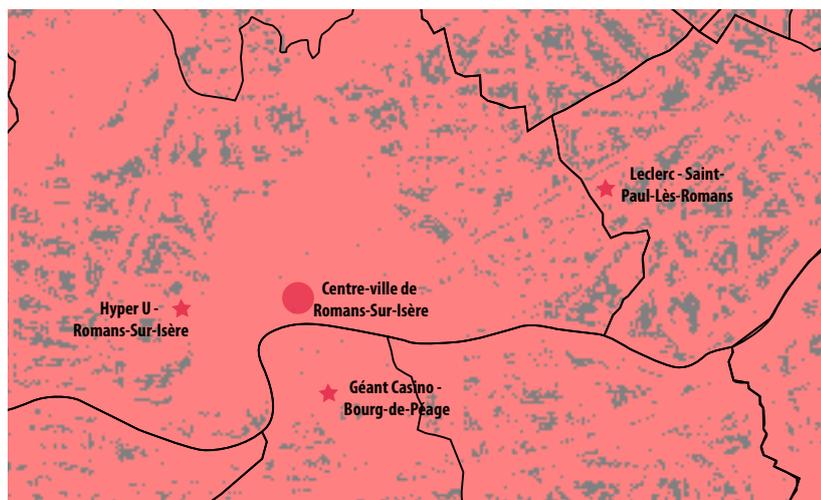
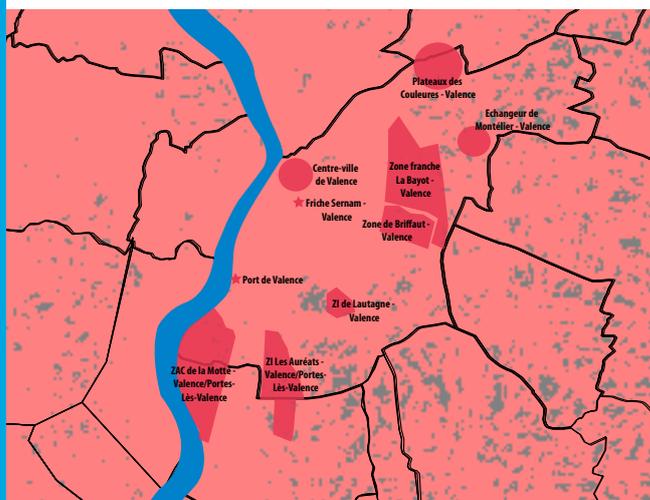
Cf. 2.2 Le schéma de principe des types d'équipements logistiques

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

Cette action nécessite :

- Le recensement de l'existant : à construire ou déjà bâti
- Le recensement des besoins immobiliers en lien avec les opérateurs
- Le positionnement du ou des lieux pour des espaces logistiques.

Les cartes ci-dessous présentent les centres-villes, zones industrielles et commerciales sur Valence et sur Romans-sur-Isère et alentours et sur lequel il pourrait être pertinent de localiser des services de logistique urbaine.



L'identification de ces espaces reste à préciser et affiner avec les partenaires du territoire.

FREINS ÉVENTUELS

Le manque d'espaces disponibles.

PILOTE

Valence-Romans Déplacements et les communes (services développement économique).

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Travail en continu par les services concernés

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité moyenne

ACTION 5

DÉFINIR UN SCHEMA HIÉRARCHISÉ D'ÉQUIPEMENTS LOGISTIQUES POUR L'AGGLOMÉRATION

OBJECTIFS

La logistique urbaine nécessite des lieux de traitement des marchandises et d'accueil des véhicules (ELU²) : zones logistiques d'agglomération, espaces logistiques urbains, aires de livraison...

Cf. 2.2.2 Quelles réponses en termes d'équipements logistiques ?

Ces équipements sont de nature à faciliter le travail des chauffeurs-livriers, à améliorer la performance des entreprises de livraison, à pallier les difficultés d'accès à la ville, à réduire le stationnement en double-file des véhicules de livraison et ainsi les nuisances induites (bruit, pollutions). Les solutions en matière d'organisation logistique doivent répondre à un système d'objectifs et s'inscrire dans une échelle territoriale pertinente. C'est au sein de l'instance de concertation que les acteurs orienteront les solutions les plus adéquates pour chaque territoire. Sans augurer du travail de l'instance, les solutions présentées dans cette fiche constituent une réponse possible.

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

Le territoire de Valence-Romans Déplacements se prête bien à certains ELU adaptés aux différentes échelles du territoire :

- Les aires de livraison (AL) ou Espace Logistique de Proximité (ELP) dans les centres-villes denses : Valences, Romans et Bourg de Péage
 - Dans le cas du centre-ville de Valence, l'outil qui apparaît comme le plus adapté est un ELP (pour les zones avec une densité suffisante et un point spécifique à traiter³) auquel il faut ajouter des aires de livraison dans les rues commerçantes.
 - En ce qui concerne les centres-villes de Romans et Bourg de Péage, l'outil le plus adapté serait l'aire de livraison. Plus souple et moins consommatrice d'espace, l'aire de livraison serait suffisante pour ces zones.
 - L'aire de livraison est l'outil le plus adapté pour les centres-villes des communes de l'agglomération. Chaque commune qui souhaite organiser les livraisons peut se doter d'aires de livraison.
- Les consignes sont particulièrement adaptées à des zones à haute densité et peuvent être localisées dans les nœuds de déplacements voyageurs : gares, stations de bus, parkings, zones industrielles, centres commerciaux...

Par ailleurs des conciergeries d'entreprise peuvent être développées sur les zones d'activités et ainsi compléter le réseau d'ELU. Elles proposent un ensemble de prestations de service du quotidien mis à disposition des salariés d'une entreprise sur leur lieu même de travail : pressing, repassage ou retouche de vêtements, cordonnerie, réception de colis personnels, vente de timbres, de presse ou de pain, livraisons de fleurs, commande de billets de train ou d'avion, etc.

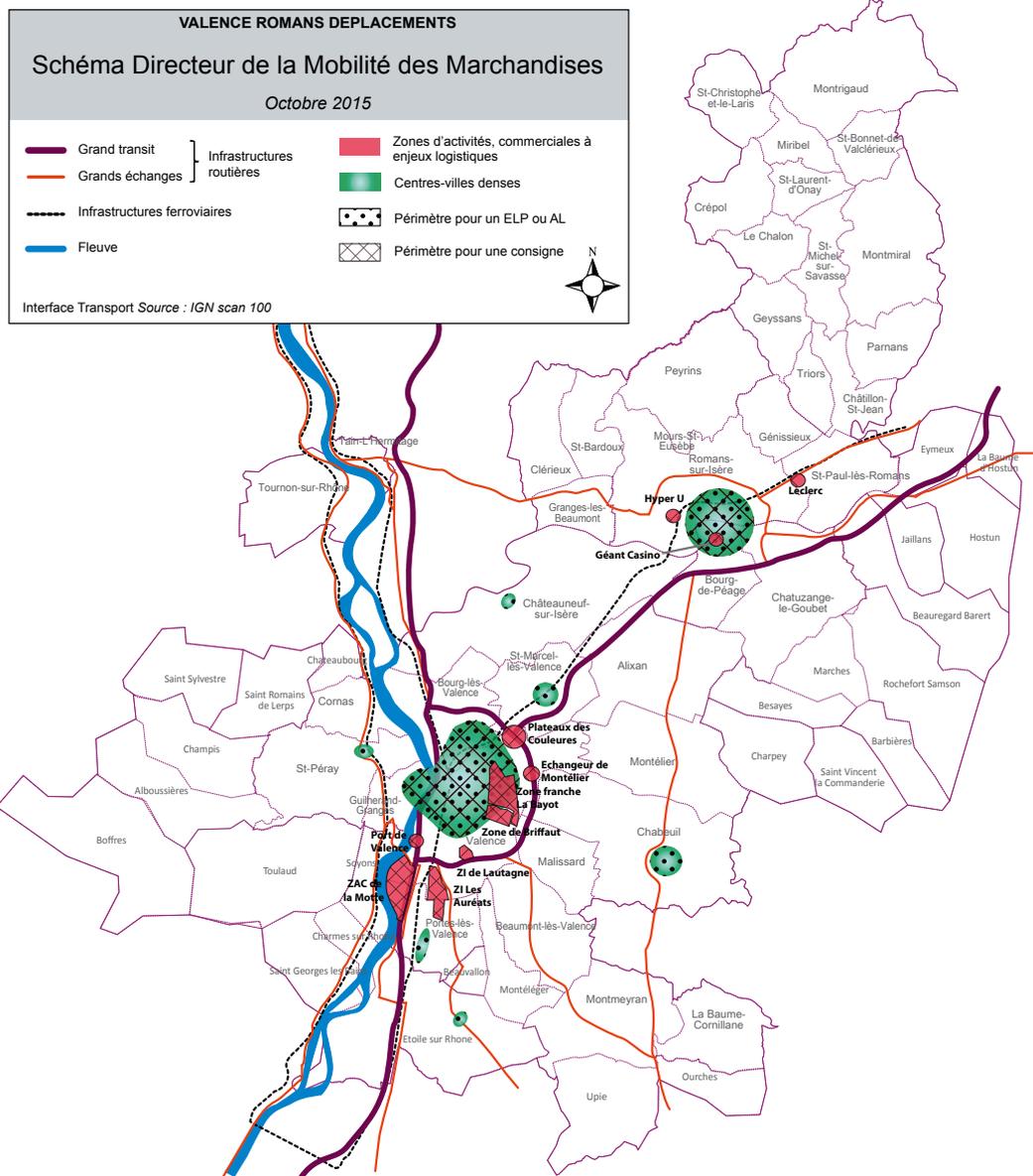
² Un espace logistique urbain (ELU) est un espace logistique permettant de décomposer la chaîne de transport de certaines marchandises en 2 temps :

• L'entrée et la sortie des marchandises dans la zone dense urbaine se fait de manière massifiée, en privilégiant le fer et le fleuve à la route. Les marchandises sont alors acheminées puis stockées temporairement dans les ELU.

• La distribution de proximité dans les quartiers s'organise en tournées de véhicules propres et urbains depuis ces ELU et jusqu'au destinataire final.

³ Une analyse fine est nécessaire pour localiser un ELP.

ACTION 5



INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité faible

FREINS ÉVENTUELS

Les freins sont la disponibilité du foncier et sa localisation.

PILOTE

Valence-Romans Déplacements

PARTENAIRES

- EPCI
- Communes et en particulier Ville de Valence (service déplacements et police municipale),
- Chambre de Commerce et d'Industrie et Chambre de Métiers et de l'Artisanat,
- Organisations professionnelles du transport de marchandises et de la logistique,
- Porteurs de projet (commerçants, transporteurs, logisticiens),
- Associations de commerçants,
- Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME),
- Opérateur gestionnaire du stationnement à Valence,
- Services de l'Etat.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

Coût de réalisation de l'étude : environ 30 000 euros (hors mise en œuvre des études)

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Moyen à long terme

ACTION 6

EXAMINER L'OPPORTUNITÉ ET LA FAISABILITÉ D'UN CDU⁴

OBJECTIFS

Cette action vise à décider du lancement ou non d'un CDU sur Valence-Romans Déplacements. Ce dernier pourra, si son intérêt est justifié, figuré dans le réseau des ELU (cf. Fiche 5).

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

Afin de décider de l'opportunité et de la faisabilité d'un CDU sur le territoire de Valence-Romans Déplacements, il est nécessaire de :

- Organiser une concertation par cibles professionnelles (informer, connaître les potentiels, susciter intérêt)
- Evaluer les activités potentielles d'un CDU par typologie d'acteurs : quels volumes ? quelles organisations ?
- Décider de l'intérêt d'un tel outil

Cet équipement est adapté à la livraison des commerces de centre-ville. Sa rentabilité dépendant de la volumétrie des flux qu'il traite. Il est a priori à réserver au centre-ville de Valence. Idéalement localisé entre les transporteurs et la zone à desservir, il serait de préférence localisé dans la partie sud de l'agglomération vers Portes-Lès-Valence. Ce secteur concentre un nombre important de transporteurs et se situe en porte d'entrée des marchandises dans l'agglomération.

FREINS ÉVENTUELS

Les freins sont le manque de volume pour un CDU sur le territoire et l'absence d'implication des acteurs de la chaîne.

PILOTE

Valence-Romans Déplacements

PARTENAIRES

- EPCI
- Les Chambres Consulaires (CCI et CMA),
- les professionnels du transport : chargeurs, compte d'autrui et compte propre
- Cluster logistique Rhône-Alpes

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

Partenariat public/privé (ou associatif)
Par exemple : aide publique avec la mise à disposition de bâtiments, aide pour les études

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Une étude d'opportunité et de faisabilité pourra être lancée en 2016

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité forte

⁴ Le Centre de Distribution Urbaine vise à décongestionner les zones urbaines denses en y optimisant les transports de marchandises. C'est un équipement logistique public ou privé destiné à organiser la circulation des marchandises par la mise en œuvre de points de « rupture de charges ». Ces points permettent de réceptionner, de trier et de réexpédier les marchandises à destination ou en provenance de la ville.

ACTION 7

ELABORER UN SCHÉMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON

OBJECTIFS

L'aire de livraison constitue le premier niveau d'espace logistique urbain en s'insérant dans l'organisation spatiale de la voirie, à une échelle très fine. Les objectifs du schéma des aires de livraison sont :

- d'adapter l'offre à la demande logistique,
- d'identifier les éventuels nouveaux besoins et leur localisation,
- de définir les principes des aires de livraison : aménagement conforme aux normes et répondant aux besoins des livreurs.

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

Valence-Romans Déplacements, en concertation avec les communes, va édicter des principes directeurs du schéma directeur. Le travail de reprise des aires de livraison ou de création (qui suppose la prise d'un arrêté municipal) relève des communes et sera de leur ressort.

Un travail de diagnostic doit être mené sur les zones les plus sensibles en termes de congestion et/ou de conflits d'usages (stationnement voiture particulière / livraisons / circulation) afin d'identifier les besoins avec les professionnels du transport. Ce travail permettra de recenser : les aires existantes à préserver, les aires existantes à supprimer, les aires à créer.

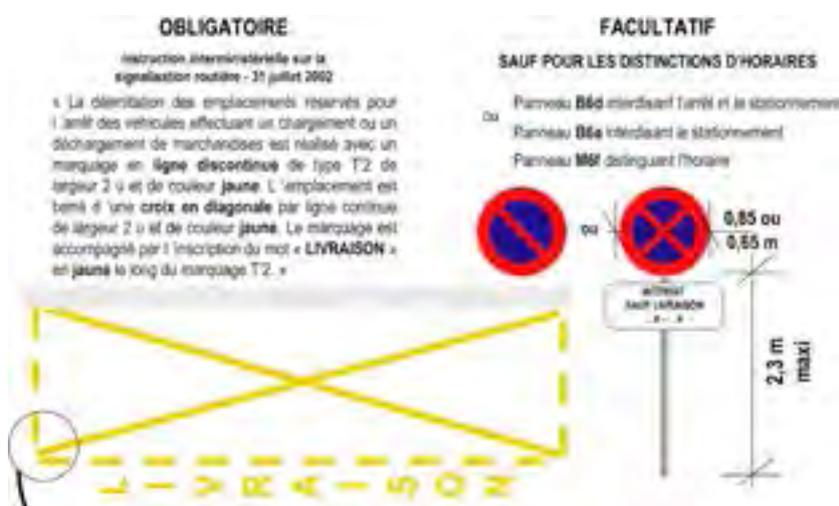
→ Ce travail ne pourra se faire sans implication des services techniques des villes et des transporteurs.

Les aires de livraison doivent respecter plusieurs principes :

- être situées en début de linéaire de stationnement (soit après une intersection, soit après une rupture dans ce linéaire)
- à proximité d'un abaissement de trottoir,
- sans mobilier gênant à proximité.

Il faut veiller à ce que l'aménagement facilite autant que possible l'insertion du véhicule dans l'aire et les conditions de manutention par le chauffeur-livreur.

La mise en conformité des aires de livraisons avec l'instruction interministérielle du 31/07/2002 doit être assurée pour un meilleur usage et un contrôle facilité.



Ce schéma des aires de livraison assurera une cohérence sur le territoire de Valence-Romans Déplacements.

FREINS ÉVENTUELS

Cette action pourrait rencontrer des difficultés concernant le fait d'assurer une réglementation unique sur le territoire. Les enjeux financiers seraient également à prendre en compte.

PILOTE

Valence-Romans Déplacements

PARTENAIRES

- EPCI
- Les services techniques des communes
- La Police municipale
- Les professionnels du transport concernés
- Les commerçants

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

- Mise en conformité d'une aire de livraison (marquage au sol uniquement) : 3 000 €
- Formation des agents (séance d'une demi-journée de formation de 12 agents) : 900 €
- Dispositif de contrôle automatique pour une aire de livraison : 30 000 €

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

A court terme :

- Dimensionnement de l'offre
- Schéma directeur des aires de livraison
- Mise aux normes des aires existantes
- Formation des agents en charge du contrôle des aires de livraison

A moyen terme :

- Concertation avec les transporteurs et commerçants pour la mise en place d'aires de livraison « intelligentes » : réservables, contrôlées automatiquement...

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité moyenne

ACTION 8 ELABORER UN SCHÉMA DIRECTEUR DES POINTS RELAIS

OBJECTIFS

L'explosion du e-commerce ces dernières années s'est accompagnée par la création de points-relais : des commerces qui réceptionnent des colis qui seront ensuite récupérés par leur destinataire ou les ré-expédient.

L'élaboration d'un schéma directeur des points relais va faciliter l'accès aux usagers aux points-relais en termes de temps et de localisation mais également de réduire les déplacements.

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

Dans un premier temps les points relais existants vont être recensés ainsi que les sites potentiels. Un plan va être ensuite proposé aux collectivités en s'appuyant sur des structures existantes (parking, consignes et tous les commerces).

FREINS ÉVENTUELS

La qualité des accès : difficultés de stationnement et d'accès aux personnes handicapées).

PILOTE

Valence-Romans Déplacements

PARTENAIRES

- Les communes,
- Les commerçants,
- Les professionnels du transport concernés.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

Etude : recensement de l'existant et élaboration du schéma directeur des points-relais.

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Court-moyen terme

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité forte

ACTION 9

DÉVELOPPER LES CONSIGNES EN PARTICULIER DANS LES PARKINGS

OBJECTIFS

A l'heure où le consommateur commande de plus en plus sur Internet. Il s'agit de trouver des solutions pour qu'il puisse réceptionner, récupérer son colis en dehors de ses horaires de travail.

Les points relais sont une solution qui existe depuis quelques années mais d'autres services restent à développer tel que les consignes automatisées. Elles présentent l'avantage de fonctionner sans présence humaine et, quand elles sont installées dans des parkings, d'être sur le chemin travail-domicile des particuliers. Ces consignes doivent :

- Mettre les colis à disposition 24h/24 et 7j/7 aux particuliers,
- Limiter les points de dépôt.

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

Dans un premier temps, les espaces susceptibles d'accueillir des consignes doivent être recensés.

Un gestionnaire de consignes pourra être nommé une fois l'opportunité auprès des acteurs logisticiens validée.

FREINS ÉVENTUELS

Le coût et le choix d'implantation des consignes.

PILOTE

Valence-Romans Déplacements

PARTENAIRES

- Les professionnels du transport,
- Les délégataires de service public (QARK),
- Les communes

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

Etude d'opportunité

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Court à moyen terme

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité faible

ACTION 10

PROPOSER DES SERVICES DE STOCKS DÉPORTÉS AUX COMMERÇANTS

OBJECTIFS

Les commerces installés en centre-ville dense ont des difficultés à avoir un stock qui n'empiète pas sur leur surface de vente. Cette action cherche à leur proposer des services de stocks déportés, permettant aux commerçants de libérer de la surface de vente sur leur commerce.

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

Une étude de faisabilité, d'opportunité doit montrer l'intérêt pour les commerçants de stocker leurs marchandises sur un site déporté.

FREINS ÉVENTUELS

La difficulté à trouver un local et le gestionnaire des stocks déportés.

PILOTE

Associations commerçants et la Chambre de Commerce et d'Industrie

PARTENAIRES

- Valence-Romans Déplacements
- Les communes

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

Etude de faisabilité, d'opportunité

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Moyen terme

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité faible

4.3 DÉFINIR UNE RÉGLEMENTATION FAVORISANT L'INNOVATION

ACTION 11 HARMONISER LA RÉGLEMENTATION

OBJECTIFS

Rendre cohérente et pertinente les réglementations prises par les différentes communes, c'est faire en sorte qu'elles soient plus lisibles et compréhensibles et donc mieux respectées par les professionnels. Il en résulte une meilleure sécurité pour l'ensemble des usagers de la voirie. Il est nécessaire de définir des principes réglementaires communs pour l'accessibilité des centres-villes tout en respectant les limites de capacité de voirie. L'harmonisation des réglementations existantes ne peut qu'être profitable à la collectivité.

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

Il faut dans un premier temps réaliser un diagnostic de la réglementation existante sur le territoire de Valence-Romans Déplacements :

- collecter l'ensemble des arrêtés traitant de la circulation, du stationnement et de l'arrêt des véhicules, en vigueur sur le périmètre d'étude.
- analyser chacun des arrêtés collectés.

Dans un second temps, une réglementation marchandises adaptée est déterminée par :

- le paramètre adapté qui va réglementer le Transport de Marchandises en Ville (TMV) est défini : le gabarit, le poids, les plages horaires ou le paramètre environnemental ;
- un arrêté marchandises unique est rédigé à l'échelle du territoire. Une charte d'engagement sera signée par l'ensemble des partenaires afin de valider la nouvelle réglementation marchandises et d'en accepter les principes. La densité urbaine des centres de Valence et de Romans-sur-Isère justifie une réflexion visant à introduire le paramètre environnemental dans la réglementation marchandises. Une telle réflexion n'est pas interdite aux autres territoires et aux autres types de trafics.

FREINS ÉVENTUELS

L'absence de volonté politique est le principal frein à cette action.

PILOTE

Valence-Romans Déplacements

PARTENAIRES

- Les EPCI
- Les communes,
- Les organisations professionnelles du transport et de la logistique,
- La DREAL
- Police Municipale
- Le gestionnaire de voirie

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

Mise en place de panneaux de signalisation (à titre indicatif, 200 € à 400 € par panneau)

Etude d'audit et de refonte de la réglementation : environ 15 000 €

Actions de communication (sensibilisation des usagers) : de 5 000 à 10 000 € en fonction des actions retenues

Formation de la Police Municipale et des Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP) : environ 3 000 € / an

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

A court terme :

Organiser un groupe de travail spécifique « réglementation » avec les partenaires du transport de marchandises et les communes de l'agglomération au sein de l'instance de concertation marchandises.

S'appuyer sur l'instance de concertation marchandises pour conseiller les communes souhaitant réglementer le transport de marchandises. Cette instance offrira des outils de mise en œuvre de la réglementation tant sur le plan de la rédaction des arrêtés (vocabulaire commun) que dans leur transcription sur le terrain (panneaux à privilégier).

A moyen terme :

Refonte de la réglementation : création de la future réglementation en identifiant les paramètres et seuils de restriction.

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité forte

ACTION 12 IDENTIFIER LES ITINÉRAIRES D'ACCÈS AU CENTRE-VILLE ET METTRE EN PLACE LE JALONNEMENT ADÉQUAT

OBJECTIFS

La circulation des marchandises dans les agglomérations, voire dans les cœurs de ville, est indispensable au bon déroulement des activités économiques urbaines. Pour autant, les véhicules de marchandises peuvent constituer une gêne importante dès lors qu'ils empruntent des voiries inadaptées.

Travailler sur les itinéraires permet de maîtriser ces flux en les affectant aux horaires ou aux voiries susceptibles de mieux les supporter.

Cette action vise à identifier des itinéraires d'accès pour les poids lourds à destination des pôles générateurs

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

La mise en place d'un jalonnement poids lourds à l'échelle intercommunale consiste à :

- dresser un état des lieux sur les origines et les destinations des flux de poids lourds dans l'agglomération (repérer les pôles générateurs de trafics),
- sélectionner les voiries pouvant supporter ces flux (définir les voiries porteuses et définir les itinéraires),
→ Cf. 2.3.1 La mobilité des marchandises sur le territoire essentiellement par la route : cartes des principales infrastructures routières, ferroviaires et fluviales
- traduire les itinéraires par des jalonnements (panneaux de signalisation).

Une fois les itinéraires définis, il reste à prendre les arrêtés réglementant la circulation sur les axes concernés et à ériger sur le terrain les panneaux guidant les poids lourds.

FREINS ÉVENTUELS

Lisibilité de la signalisation.

PILOTE

Valence-Romans Déplacements

PARTENAIRES

- Gestionnaires de réseaux routiers (Conseil général, Etat, communes, communauté de communes)
- Communes et en particulier Villes de Valence et de Romans-sur-Isère (service déplacements)
- Police Municipale

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

Etude : 30 000 euros
Panneaux de jalonnement

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Court terme : réalisation de l'étude de plan de jalonnement
Moyen terme : pose des panneaux de jalonnement

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité moyenne

ACTION 13 FAVORISER L'ACCÈS DU CENTRE-VILLE AUX VÉHICULES PROPRES

OBJECTIFS

Dans un contexte où les enjeux liés à la qualité de l'air et la qualité de vie sont de plus en plus mis en avant, il est nécessaire de promouvoir l'utilisation de véhicules moins polluants pour le transport de marchandises.

Il appartient aux collectivités de mettre en place des mesures incitatives. La réglementation de la circulation et la régulation du stationnement semblent être des outils efficaces pour diminuer l'usage des véhicules les plus polluants.

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

Dans un premier temps, une réglementation, donnant un avantage aux véhicules les plus performants et vertueux, sera prise.

Un accès constant aux centres-villes, ou sur un créneau horaire plus important, sera donné aux véhicules «propres» (véhicules électriques, GNV, cargocycles, ...). Les véhicules les plus polluants auront accès aux centres-villes uniquement à quelques heures de la journée. Il peut en être de même pour les véhicules les plus bruyants (autorisation de livrer tôt le matin ou tard le soir aux véhicules silencieux).

FREINS ÉVENTUELS

Le coût des véhicules qui est encore prohibitif et l'insuffisance du parc.

PILOTE

Valence-Romans Déplacements

PARTENAIRES

- Les communes,
- ADEME,
- Les organisations professionnelles du transport et de la logistique,
- Les chambres consulaires,
- Les associations de commerçants

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

- Incitations financières / Ademe
- Etude de faisabilité
- Coût de la mise en place d'une réglementation et des dispositifs de contrôle

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Moyen – long termes

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité moyenne

ACTION 14

SOUTENIR DES EXPÉRIMENTATIONS DE LIVRAISON PAR MODES DOUX

OBJECTIFS

Depuis quelques années, des expérimentations de livraison de petits colis, de courses en hyper-centre, ont vu le jour sur le territoire français. Ce type de service permet des livraisons propres et innovantes.

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

La collectivité peut soutenir des expérimentations de livraison par modes doux en mettant à disposition des espaces, du foncier en centre-ville. Cette action nécessitera la récupération des colis dans un commerce, dans un point de dépôt avant d'être livré aux destinataires.

FREINS ÉVENTUELS

Ces expériences pourraient rentrer en concurrence avec des services existants (la Poste...).

PILOTE

Associations de consommateurs/habitants

PARTENAIRES

- Valence-Romans Déplacements
- Les communes
- Les commerçants

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

/

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Moyen – long termes

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité moyenne

4.4 PROMOUVOIR L'INTERMODALITÉ EN S'APPUYANT SUR LES RÉSEAUX ET LES INFRASTRUCTURES

ACTION 15 PROMOUVOIR ET DÉVELOPPER LA PLATE-FORME POLYMODALE DE VALENCE-ROMANS SUD RHÔNE ALPES

OBJECTIFS

La plate-forme polymodale de Valence-Romans Sud Rhône Alpes est l'outil idéal pour favoriser le report modal pour les transports de longue distance. Le report modal doit être encouragé et l'utilisation de la multimodalité renforcée.

NATURE ET CONTENU DE L'ACTION

L'objectif de la plate-forme est de tripler les trafics fluviaux conteneurisés transitant sur le Rhône via le port de Portes-lès-Valence, d'attirer des opérateurs ferroviaires et de fixer durablement les chargeurs avec une offre foncière de 240 hectares pour des activités de logistique et de distribution non loin des quais.

Pour ce faire, il convient de développer les équipements nécessaires à l'intermodalité sur le site du port et l'ensemble du secteur et d'inciter les grandes entreprises de production et logistiques à l'utilisation du fluvial et du ferroviaire.

Le port de Portes-lès-Valence est un site potentiel important, voire stratégique pour le développement d'activités logistiques et au-delà de l'ensemble du territoire. En effet, le site jouit d'une réserve foncière de plus de 70 hectares attenante mobilisable dans ce but.

Ce projet est une opportunité pour développer notamment les synergies entre le fleuve et le fer, inexistantes aujourd'hui, et augmenter le trafic de conteneurs.

Aujourd'hui, la zone industrialo-portuaire (ZIP) a réalisé les investissements nécessaires à sa performance. Le rôle de la CCI et de ses partenaires est désormais d'en assurer la réussite commerciale.

INDICATEUR DE PRIORITÉ DE L'ACTION

Recommandation des séminaires



Priorité moyenne

FREINS ÉVENTUELS

- L'articulation entre les modes
- Les coûts superposés

PILOTE

CCI et la Communauté d'Agglomération Valence Romans Sud Rhône Alpes

PARTENAIRES

- Armateurs fluviaux
- Chargeurs
- Région
- Europe

IMPLICATIONS FINANCIÈRES

Le projet global, d'un coût de 14 millions d'euros, est cofinancé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Drôme, Valence Agglo Sud Rhône Alpes, la CNR (Compagnie Nationale du Rhône), la Région Rhône-Alpes, le CPER (Contrat de Projet État-Région) et le Plan Rhône.

La réhabilitation des voies ferrées représente 980 000 € portés à 50 % par la Chambre de Commerce et d'Industrie et 50 % par la Région et l'Europe. Communication et promotion de la plate-forme

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Court terme :
réhabilitation des voies ferrées et accueil de nouvelles entreprises

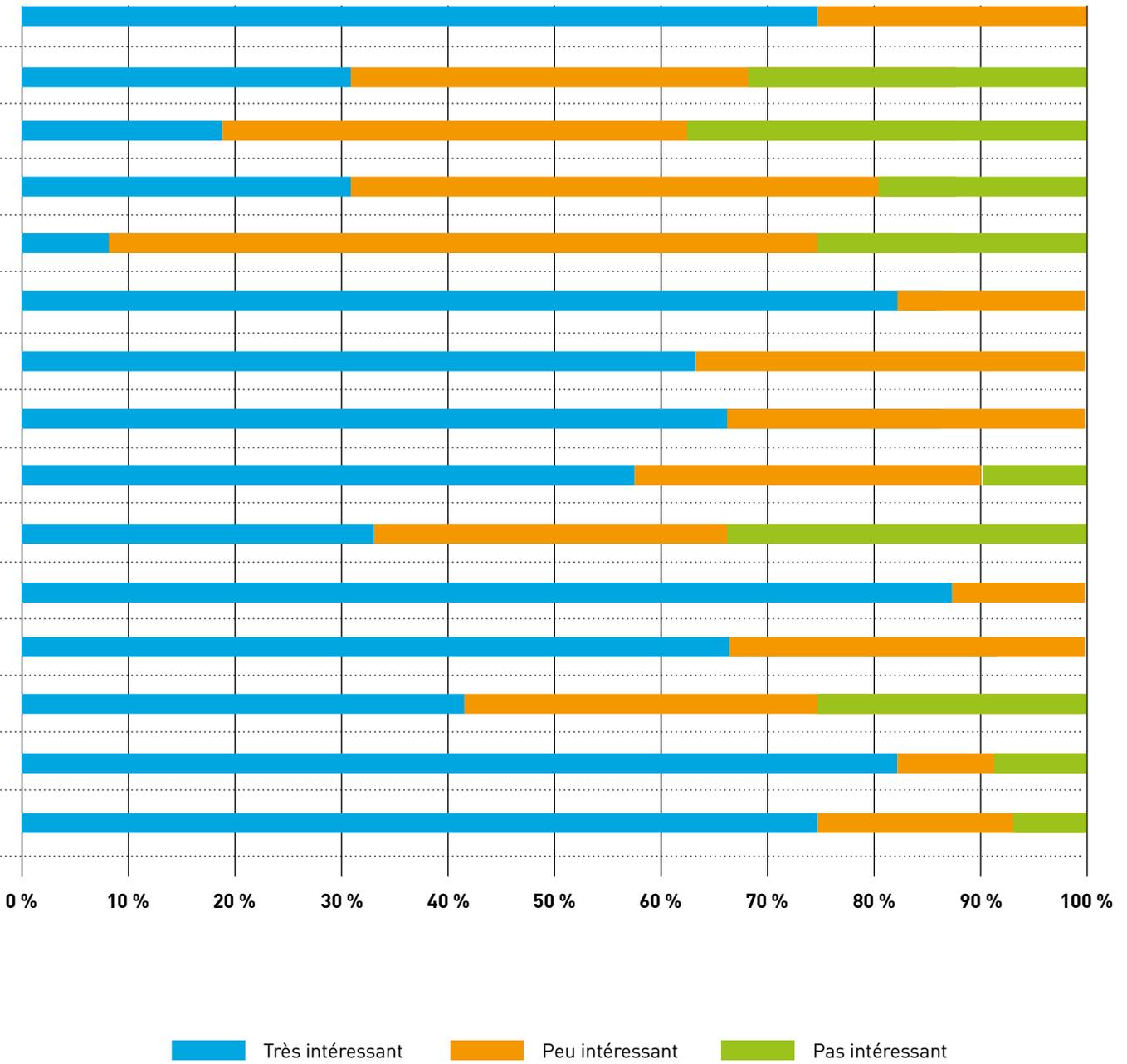
Moyen à long terme :
agrandissement du port au Nord

A très long terme (au-delà de 10 ans) :
création d'une autoroute ferroviaire

4.5 SYNTHÈSE DES ACTIONS

- ACTION 1** Créer une instance de coordination, sensibilisation et concertation
- ACTION 2** Améliorer la formation des chauffeurs-livreurs
- ACTION 3** Introduire dans les PLU des ratios logistiques
- ACTION 4** Identifier le foncier à réserver aux différentes échelles territoriales
- ACTION 5** Définir un schéma hiérarchisé d'équipements logistiques pour l'agglomération
- ACTION 6** Examiner l'opportunité et la faisabilité d'un CDU
- ACTION 7** Elaborer un schéma directeur des aires de livraison
- ACTION 8** Elaborer un schéma directeur des points relais
- ACTION 9** Développer les consignes en particulier dans les parkings
- ACTION 10** Proposer des services de stocks déportés aux commerçants
- ACTION 11** Harmoniser la réglementation
- ACTION 12** Identifier les itinéraires d'accès au centre-ville et mettre en place le jalonnement adéquat
- ACTION 13** Favoriser l'accès du centre-ville aux véhicules propres
- ACTION 14** Soutenir des expérimentations de livraison par modes doux
- ACTION 15** Promouvoir et développer la plate-forme polymodale de Valence-Romans Sud Rhône Alpes





5/

CONCLUSION

Le présent schéma directeur marque une étape importante dans la démarche partenariale engagée par Valence-Romans Déplacements en vue d'une logistique du dernier kilomètre durable.

En réunissant les contributions de l'ensemble des acteurs, tant économiques qu'institutionnels, il constitue un document de référence.

Pour autant, et paradoxalement, cette fondation n'est qu'un point de départ. Il n'est pas question d'élaborer une politique de mobilité des marchandises à côté de celle des voyageurs. Ce document a donc vocation à être un document martyr dont les acteurs doivent s'emparer, qu'ils doivent s'approprier pour définir une politique de mobilité globale et durable.



GLOSSAIRE

AIRE DE LIVRAISON (AL) : Premier niveau d'espace de logistique urbaine, s'insère dans l'organisation spatiale de la voirie et se diffuse à une échelle beaucoup plus fine que n'importe quel autre outil logistique.

CENTRE DE DISTRIBUTION URBAINE (CDU) : Plateforme de massification des marchandises à destination du centre-ville ou, dit autrement, de mutualisation des flux du «dernier kilomètre».

CHARGEUR : Entreprise ou personne qui confie l'acheminement de marchandises dont il est détenteur, à un transporteur professionnel.

CONSIGNES : Outils de services logistiques flexibles, du type sas, qui permettent de déposer les marchandises dans un casier sécurisé ne nécessitant pas la présence du destinataire.

DÉGROUPEMENT : Dispersion des colis en provenance d'un même chargeur, en direction de plusieurs points de livraison.

DERNIER KILOMÈTRE : En allant de l'amont vers l'aval dans la chaîne logistique, c'est la liaison entre la dernière plate-forme ou le dernier entrepôt et le destinataire final de la marchandise.

ESPACE LOGISTIQUE DE PROXIMITÉ (ELP) : Places de stationnement sur espace public ou privé, réservées et sécurisées qui sont mises à disposition des transporteurs.

ESPACE LOGISTIQUE URBAIN (ELU) : Un ELU est l'introduction d'un maillon supplémentaire dans des chaînes logistiques, créant une rupture de charge qui permet d'adapter le transport des marchandises au contexte urbain.

ENLÈVEMENT : Opération inverse de la livraison, correspondant au ramassage des marchandises chez le producteur ou l'expéditeur pour en effectuer le transport.

INTERMODALITÉ : Combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

LIVRAISON : Au sens commercial, il a été donné une définition juridique de la «livraison» dans le contrat type applicable aux transports publics de marchandises, pour

lesquels il n'existe pas de contrat spécifique (décret du 6 avril 1999). D'après ce texte, «par livraison, on entend la remise physique de la marchandises au destinataire ou à son représentant qui l'accepte». Au sens du droit public et des règles qui légifèrent l'utilisation de l'espace public, la livraison correspond à un «arrêt» d'un véhicule pour chargement ou déchargement. L'article R.110-1 du Code de la Route établit en effet une distinction entre un arrêt et un stationnement : «le terme «arrêt» désigne l'immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer».

LOGISTIQUE RETOUR : Egalement appelée reverse logistic, distribution inversée ou encore logistique à rebours. Processus qui a pour objet d'assurer les retours de marchandises, qu'il soient demandés par les consommateurs pur cause d'erreurs ou de problèmes techniques impliquant réparation, ou qu'ils soient mis en place par l'entreprise pour assurer le recyclage, l'élimination ou la valorisation des produits en fin de vie.

MASSIFICATION : Rassemblement de flux provenant d'expéditeurs différents ou adressés à des destinataires différents, pour composer un seul lot.

MESSAGERIE : Le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) a défini en 2007 la messagerie comme correspondant à « tous les transports de marchandises qui nécessitent au moins un arrêt sur une plate-forme pour une opération de tri, de groupage ou de dégroupage. La messagerie s'appuie sur un réseau qui assure le ramassage et la distribution ». La messagerie concerne le transport public de plusieurs chargeurs vers plusieurs destinataires et qui consiste en des opérations d'enlèvement, de groupage-dégroupage et de distribution de colis dont le poids est inférieur à 3 tonnes. On distingue la messagerie traditionnelle qui propose un délai de 24 à 48h et des envois d'un poids moyen de 80/90 kg en national, et la messagerie express avec un délai de J+1 avant 12h et un poids moyen de 25/30 kg.

MOUVEMENT : Réception, expédition, ou opération conjointe (réception et expédition) effectuée à l'aide d'un véhicule motorisé.

MULTIMODALITÉ : Acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transport différents ou plus. Elle se distingue de la notion d'intermodalité, qui implique que cet acheminement se fasse dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage.

NORMES EURO : Les normes Euro sont des normes européennes fixant les émissions maximales de certains gaz polluants (monoxyde de carbone CO, oxydes d'azote NO, etc.) à respecter par les nouveaux véhicules vendus dans l'Union européenne. Les émissions de gaz carbonique CO2 ne sont pas prises en compte car ce n'est pas un polluant direct (en respirer n'est pas toxique pour l'homme). La norme Euro 5 correspond aux véhicules mis sur le marché à partir du 01/10/2009.

POIDS LOURD : Il s'agit des véhicules destinés au transport de marchandises dont le PTAC dépasse 3,5 tonnes.

PTAC (POIDS TOTAL AUTORISÉ EN CHARGE) : Poids limite indiqué lors de l'immatriculation, que peut atteindre un véhicule ou une remorque avec son chargement. Ce poids figure sur la carte grise et sur la plaque du constructeur.

RUPTURE DE CHARGE : Au cours d'un trajet, déchargement ou transbordement de marchandise pour placer celle-ci sur un autre véhicule (d'un même mode de transport ou non).

SOUS-TRAITANCE : Il y a sous-traitance lorsque le transporteur routier, ayant conclu un contrat de transport, n'exécute pas lui-même, mais en confie tout ou partie de l'exécution à une entreprise de transport public. La sous-traitance peut se faire par un contrat de commission avec un commissionnaire de transport ou par un contrat de location de véhicules avec chauffeur.

TOURNÉE DE LIVRAISONS : Parcours d'un véhicule, composé de plus d'un point de livraison ou de plus d'un point d'enlèvement de marchandise.

TRACE DIRECTE : Parcours d'un véhicule, composé d'un seul point de livraison ou d'un seul point d'enlèvement de la marchandise.

TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE : Transport, par voie ferroviaire sur la plus grande partie de leur parcours total, de semi-remorques, caisses mobiles ou conteneurs, et dont les parcours initiaux et / ou terminaux, effectués par route, sont les plus courts possibles.

TRANSPORT DE LOTS : Un lot est le transport de colis dont le poids excède 3 tonnes. Un lot est dit complet quand il y a chargement sur un véhicule d'un seul envoi ; ce terme s'oppose souvent à la messagerie.

TRANSPORT EN COMPTE PROPRE : Transport effectué par l'entreprise à qui appartient la marchandise. Ce peut être du transport en compte propre expéditeur si le chargeur expédie la marchandise lui-même avec ses moyens propres, ou du transport en compte propre destinataire si le destinataire va chercher lui-même la marchandise.

TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI : Transport de marchandises effectué par un prestataire de transport pour le compte de l'entreprise à qui appartient la marchandise.

VÉHICULE PROPRE : Malgré l'absence de définition communément admise, on peut désigner par ces termes les véhicules utilitaires qui sont : électriques, hybrides, alimentés au gaz naturel ou répondant à une norme environnementale européenne récente (Euro 3 pour la Ville de Paris).

VÉHICULE UTILITAIRE LÉGER : Il s'agit des véhicules destinés au transport de marchandises dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes.

ZONE LOGISTIQUE : Zone où sont localisés et regroupés les acteurs de la logistique urbaine. Située à proximité de leurs clients afin de limiter les mouvements de véhicules.

LISTE DE SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFT-IFTIM : Association pour le développement de la Formation professionnelle dans le Transport - Institut de Formation aux Techniques d'Implantation et de Manutention

ASVP : Agents de Surveillance de la Voie Publique

CDU : Centre de Distribution Urbaine

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques

DAC : Document d'Aménagement Commercial

GPS : Global Positioning System

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDMM : Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises

TMD : Transport de Matières Dangereuses

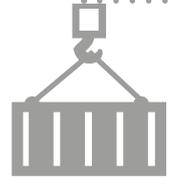
TMV : Transport de Marchandises en Ville

VRD : Valence-Romans Déplacements

VRSRA : Communauté d'Agglomération Valence Romans Sud Rhône Alpes

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

NOTES



A series of horizontal dotted lines providing a space for writing notes.





Handwriting practice area consisting of 18 horizontal dotted lines.



SCHÉMA DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES



Valence Romans
DÉPLACEMENTS

AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

www.valenceromansdeplacements.fr