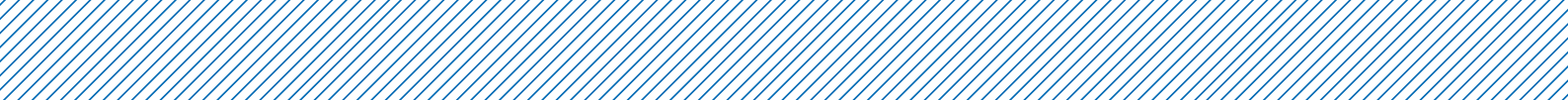


# CHARTRE DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE 2024





*Étude réalisée avec le soutien du programme InTerLUD (désormais LUD+).  
Programme porté par le Cerema, Logistic Low Carbon (LLC) et ROZO.  
Partenaires du programme : l'Ademe et CGF.*

# SOMMAIRE

1 • PRÉAMBULE .....	4
2 • PÉRIMÈTRE D'APPLICATION DE LA CHARTE .....	5
2.1. LA LOGISTIQUE URBAINE.....	5
2.2. CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE.....	6
3 • DIAGNOSTIC: UNE DESSERTE MARCHANDISES PEU CONTRAINTE .....	8
4 • FONCTIONNEMENT DE LA CHARTE .....	9
4.1. UNE DÉMARCHE PARTENARIALE .....	9
4.2. ENGAGEMENTS DES SIGNATAIRES .....	9
4.3. PRÉSENTATION DU PLAN D'ACTIONS COCONSTRUIT .....	10
5 • MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE .....	13
5.1. CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE.....	13
5.2. PILOTAGE ET INSTANCES DE SUIVI.....	13
5.3. ÉVALUATION .....	13
6 • ACTEURS SIGNATAIRES DE LA CHARTE.....	14
7 • CONTRIBUTEURS À L'ÉLABORATION DE LA CHARTE .....	15
ANNEXES .....	16
ANNEXE I • DIAGNOSTIC DÉTAILLÉ .....	17
ANNEXE II • FICHES ACTIONS .....	53

# 1 • PRÉAMBULE

Souvent analysée comme une source de nuisances pour l'environnement urbain, la fonction logistique est pourtant stratégique et en réalité indispensable pour la vitalité économique du territoire et la satisfaction des besoins de ses habitants. Pourvoyeurs d'emplois non délocalisables, les acteurs logistiques sont également les garants de la distribution des biens nécessaires à la vie quotidienne comme des marchandises intégrées aux processus de production des entreprises. Ces mêmes acteurs permettent dans le même temps de connecter le tissu productif local au reste du monde en assurant les flux sortants d'expédition.

Toutefois, les acteurs logistiques sont plus que jamais confrontés à des défis majeurs inhérents à l'exercice de leur activité. Parmi eux, la crise de l'emploi dans le secteur freine le développement des solutions portées par les opérateurs, alors même que la demande de prestations augmente et se diversifie à la faveur notamment de la croissance du commerce en ligne. De surcroît, la prégnance des enjeux environnementaux oblige la filière à adapter ses pratiques usuelles pour tendre vers la sobriété foncière et énergétique et la réduction des émissions de polluants et gaz à effets de serre.

Limoges Métropole a formalisé dans son Plan de déplacements urbains (PDU), à travers l'action 8, ainsi que dans son Projet de territoire, dans son action 31, son souhait de définir et mettre en œuvre une véritable stratégie en matière de logistique urbaine.

La présente Charte concrétise cette ambition, elle est le résultat d'un important travail partenarial avec les acteurs économiques du territoire et son objectif est d'œuvrer collectivement au déploiement d'une logistique urbaine plus durable sur le territoire de Limoges Métropole, par la mise en œuvre d'actions concrètes.

Dès 2021, la Communauté urbaine s'est engagée dans le programme national InTerLUD, porté notamment par le Cerema et Logistic Low Carbon. Cette démarche a permis à Limoges Métropole de traduire en actes sa volonté d'accompagner le développement d'une logistique urbaine durable sur son territoire, aux côtés des acteurs du secteur, des communes et des partenaires institutionnels. La présente Charte est ainsi la concrétisation des travaux de diagnostic et de coconstruction qui se sont déroulés en 2022 et 2023, donnant naissance à un plan d'actions à mettre en œuvre dans les prochaines années.

**PHASE 1:**  
DIAGNOSTIC  
DE LA SITUATION  
LOGISTIQUE URBAINE  
ET BENCHMARKING

**PHASE 2:**  
DÉFINITION  
DE LA STRATÉGIE  
ET DU PLAN  
D'ACTIONS

**PHASE 3:**  
FORMALISATION  
DES FICHES  
ACTIONS

**PHASE 4:**  
RÉDACTION  
DE LA CHARTE

# 2 • PÉRIMÈTRE D'APPLICATION DE LA CHARTE

## 2.1. La logistique urbaine

La logistique peut être définie selon les termes de l'Association française de la *supply chain* et de la logistique (ASLOG) comme « *l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité* ». Selon cette acception, la logistique comprendrait ainsi une diversité d'opérations telles que le stockage, la préparation de commandes, la facturation, le conditionnement, mais également de flux de transport liés à l'expédition et à la distribution de marchandises.

Toutefois, une grande partie de ces opérations et de ces flux permettant la desserte de l'agglomération limougeaude se déroulent finalement en dehors de son territoire. Limoges Métropole est ainsi dépendante de bases logistiques parfois éloignées de plusieurs dizaines voire centaines de kilomètres, comme l'illustre la cartographie ci-après, qui localise les plates-formes depuis lesquelles quelques opérateurs majeurs desservent le territoire. Si une partie d'entre eux interviennent depuis les deux grandes polarités logistiques que sont Limoges nord et Limoges sud, d'autres arrivent de destinations plus lointaines, comme Angoulême ou Clermont-Ferrand, voire au-delà.

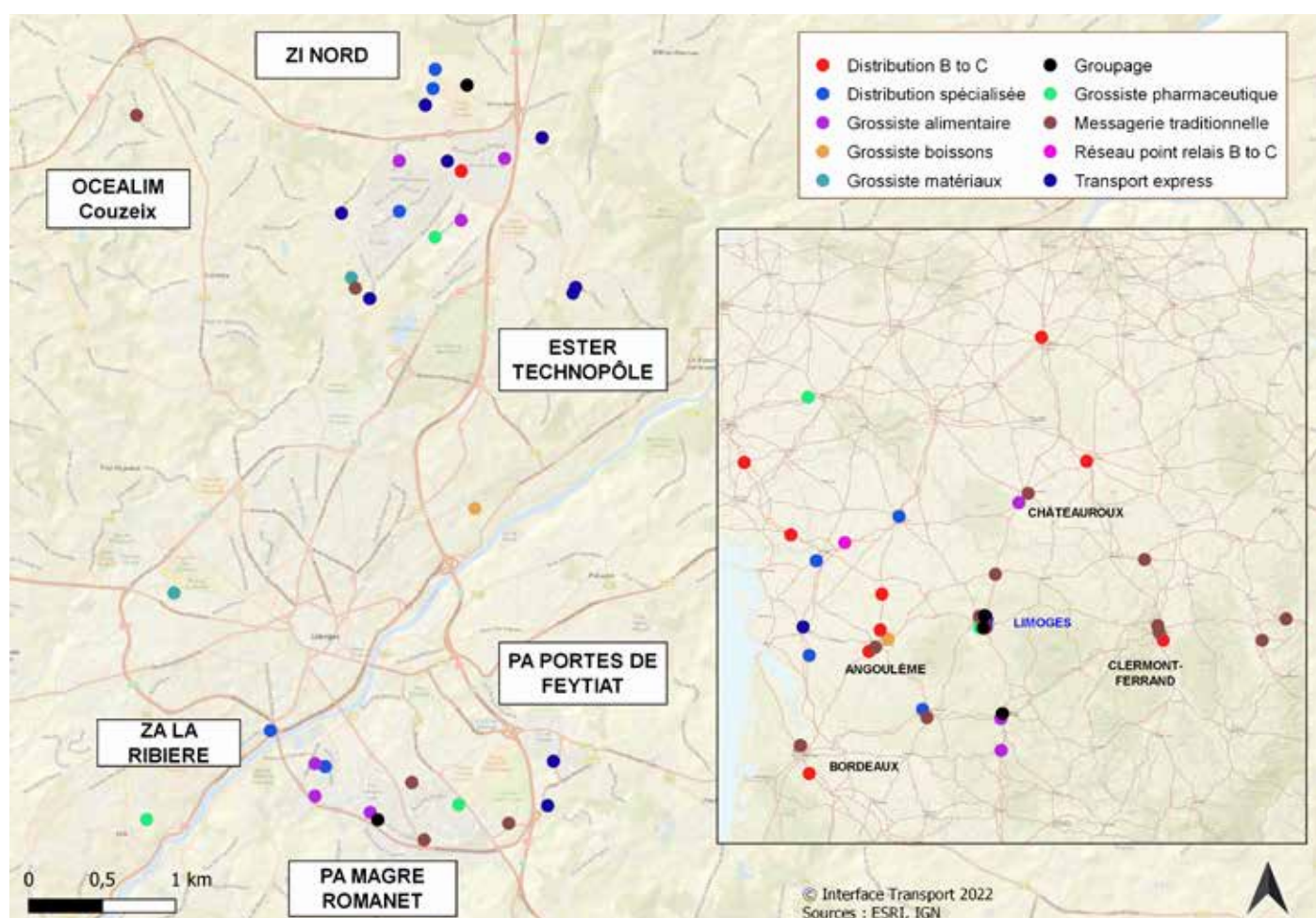


Figure 1: Localisation des plates-formes depuis lesquelles quelques opérateurs majeurs dans la logistique urbaine organisent la desserte des communes de Limoges Métropole – Interface Transport 2022

De ce fait, utiliser la notion de « logistique urbaine » revient à resserrer la focale sur les opérations et flux les plus tangibles pour les usagers du territoire, les maillons les plus impactants de la chaîne logistique pour la vie quotidienne et le fonctionnement de la ville. Ainsi, cette notion est assimilable à celle de « logistique du premier et du dernier kilomètre », en lien direct avec les principaux bassins de production et de consommation à l'instar de l'agglomération limougeaude. La Charte de logistique urbaine durable dont se dote Limoges Métropole est ainsi circonscrite aux flux de distribution et d'expédition vers et depuis les agents économiques du territoire, aux opérations de préparations de tournées et de *cross-docking*<sup>1</sup> à proximité directe du centre de l'agglomération. Pour autant, les travaux menés lors du diagnostic ont notamment mis en évidence que ces flux s'inscrivent dans des organisations et une géographie qui dépassent parfois les limites de Limoges Métropole : ce point est parfaitement intégré, et le contenu de la Charte, comme la définition de ses actions, en tiennent pleinement compte.

Par extension, la démarche d'élaboration de la Charte a également pris en compte les activités de gestion urbaine que sont par exemple la collecte des déchets, les chantiers et les interventions techniques artisanales. En effet, ces activités revêtent une forte dimension de transport de marchandises et partagent des enjeux avec les activités de desserte du premier et du dernier kilomètre. Un questionnaire à destination des artisans a été administré en amont du diagnostic pour recueillir leurs problématiques du quotidien. Néanmoins, cette Charte reflète la tonalité des retours enregistrés au cours de la totalité du processus d'élaboration. C'est pourquoi les fonctions urbaines précitées ne figurent pas directement au sein du plan d'action, en dépit des enjeux existants en la matière.

## 2.2. Caractéristiques du territoire

Portée par Limoges Métropole, la Charte de logistique urbaine durable entend répondre à des enjeux territorialisés, à l'échelle des 20 communes qui composent l'EPCI.

La commune de Limoges, ville-centre de l'agglomération, représente près de deux tiers de la population de ce territoire. Par conséquent, les enjeux et actions identifiés à la faveur de cette Charte sont

particulièrement centrés sur celle-ci, en tant que principal bassin de consommation et pôle d'intensité logistique. Les acteurs consultés lors du diagnostic préalable et au cours de la concertation ont par ailleurs souligné la grande hétérogénéité entre Limoges et les autres communes du territoire en matière de difficultés de desserte. Si le centre-ville limougeaud présente en particulier des éléments limitants (zones piétonnes, contraintes structurelles à la circulation des véhicules lourds, densité, mélanges de flux...), les autres communes connaissent moins de contraintes aux yeux des professionnels du transport, dont plusieurs représentants sur Limoges Métropole ont été interrogés dans le cadre du diagnostic (réglementations plus permissives, moins de conflits d'usages sur l'espace public, densité moindre de destinataires...).

La carte ci-après est issue d'une modélisation réalisée dans le cadre du diagnostic qui illustre l'intensité des activités logistiques sur le territoire. Celle-ci met en évidence le poids de la ville-centre, mais également l'existence d'opérations de logistique sur quasiment tout le territoire.

Une attention particulière a par ailleurs été accordée aux zones d'activités de l'agglomération, qui constituent des polarités d'implantation privilégiées pour les acteurs du secteur. Les principales zones telles que la Zone industrielle nord à Limoges, le Parc d'activités Limoges sud, la zone commerciale des quatre vents à Boisseuil et au Vigen ou Océalim à Couzeix font donc partie intégrante du prisme d'observation en tant que génératrices de flux et porteuses d'une offre d'accueil immobilière.

En dépit de l'importance de ces polarités pour la desserte du territoire, la dépendance de l'agglomération à d'autres polarités logistiques a été mise en évidence lors de l'état des lieux. Par conséquent, et au regard de la dimension systémique de la logistique, cette Charte tient compte de la prégnance des flux depuis et vers « le reste du monde » comme une composante fondamentale de la desserte de Limoges Métropole. Les problématiques d'acteurs non implantés sur le territoire sont donc partie intégrante de la réflexion d'ensemble.

<sup>1</sup> Opération consistant à s'appuyer sur une plate-forme logistique pour faire passer les marchandises d'un véhicule à un autre, sans qu'elles y soient stockées.

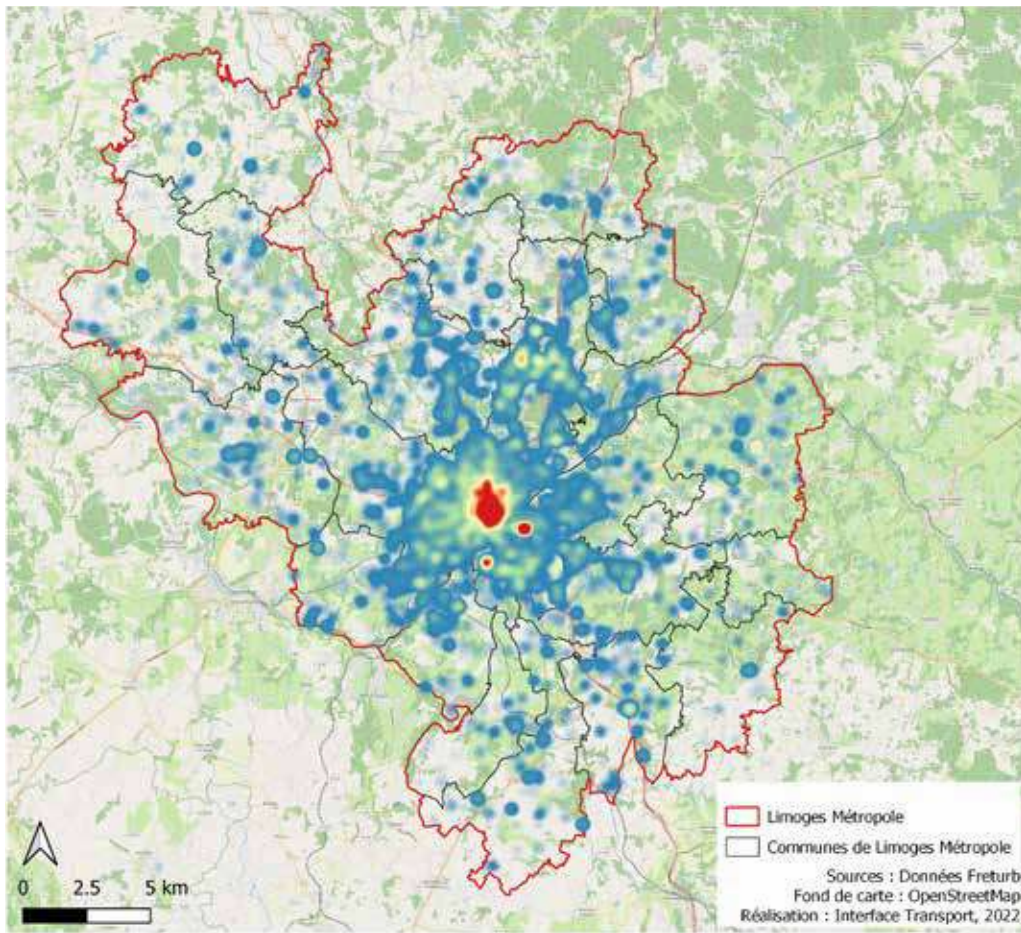


Figure 2: Distribution géographique des opérations de livraison et enlèvement de marchandises sur Limoges Métropole – Interface Transport 2022

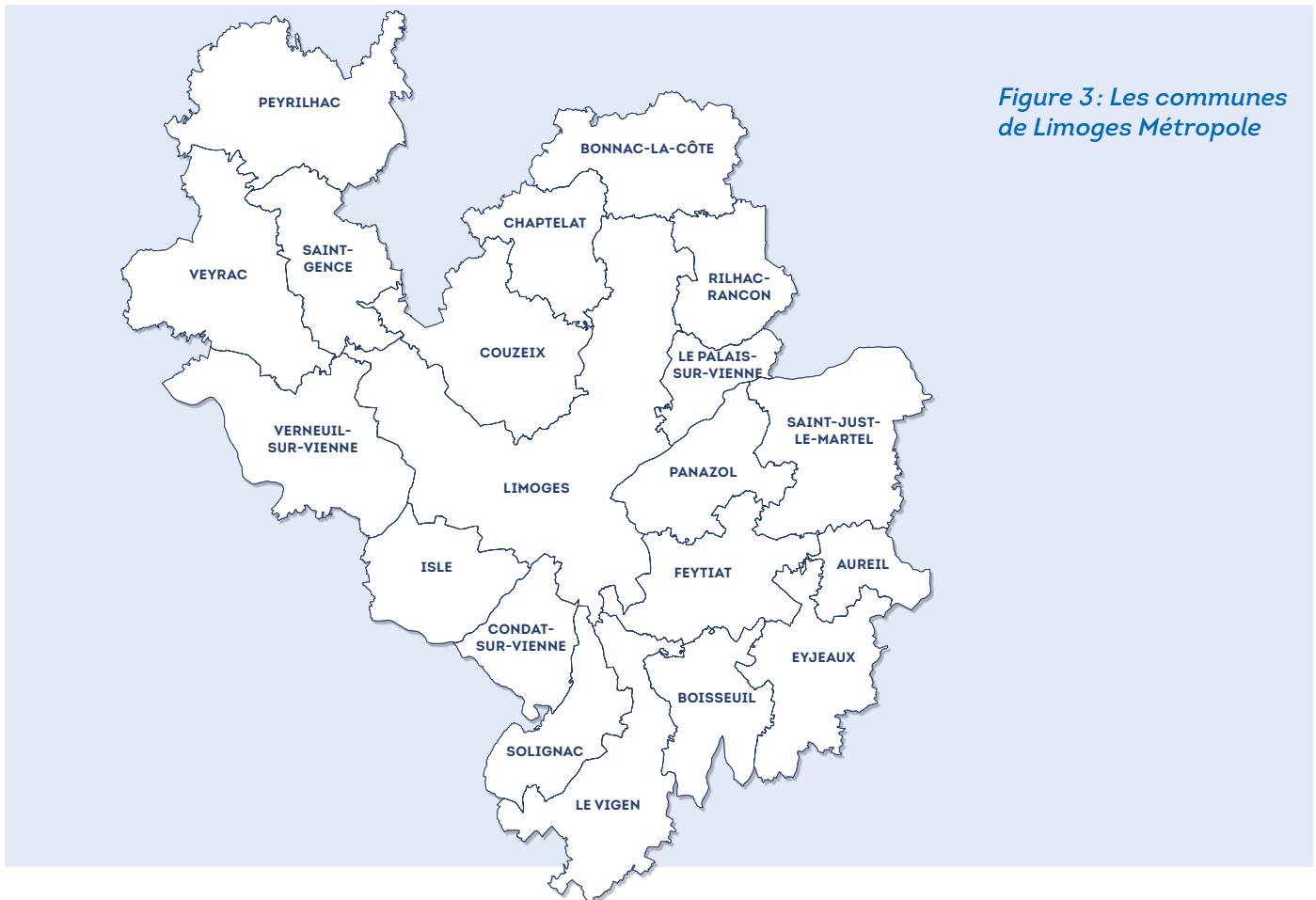


Figure 3: Les communes de Limoges Métropole

# 3 • DIAGNOSTIC : UNE DESSERTE MARCHANDISES PEU CONTRAINTE

Des éléments plus complets de diagnostic sont détaillés en annexe.



La ZI Nord accueille notamment les grandes implantations  
Le PA Limoges Sud accueille en particulier les agences locales pour la desserte de proximité

Réseau viaire dégradé et accessibilité dépendante de la circulation sur l'A20

Zones d'activités saturées mais disponibilités foncières en cœur de ville pour de la desserte de proximité

Desserte du territoire facile dans l'ensemble

Inadaptation de certaines aires de livraison  
à Limoges

Illisibilité des réglementations dans le  
centre-ville de Limoges

Nombreux opérateurs provenant d'autres  
agglomérations (Angoulême, Clermont...)



\* livraisons ou enlèvements de marchandises  
\*\* à destination des établissements économiques  
\*\*\* à destination des particuliers



Enjeu de transition énergétique du parc en circulation, notamment pour les PL

Fortes marges d'amélioration pour le maillage de stations GNV et de points de charge

Potential de développement de la cyclo-logistique pour le centre-ville de Limoges



# 4 • FONCTIONNEMENT DE LA CHARTE

## 4.1. Une démarche partenariale

L'élaboration de cette Charte de logistique urbaine durable a largement reposé sur un travail partenarial impliquant Limoges Métropole et un écosystème d'acteurs privés et institutionnels du territoire. Cette coconstruction, fruit d'une volonté mutuelle de la collectivité et des professionnels faisant valoir leur expérience et leur vision, est également l'un des éléments cardinaux du programme national InterLUD.

En amont du diagnostic réalisé par Interface Transport, Logistic Low Carbon et Limoges Métropole ont interrogé au travers de questionnaires les commerçants, les artisans et les parcs d'activités sur leurs pratiques de livraisons (horaires, types de véhicules, difficultés de stationnement, le type de marchandises, la durée de la livraison...). Plus de 1000 questionnaires ont été envoyés via la CCI (Chambre de commerce et d'industrie). 83 entités ont répondu. Il en est ressorti les enjeux suivants.

### ARTISANS :

- **Stationnement** : système de réservation plutôt satisfaisant, avec un enjeu de réactivité/flexibilité pas toujours adapté.
- **Verdissement des flottes** : réelle difficulté à envisager l'acquisition d'un véhicule propre en raison du coût, du manque d'offres et de moyens d'avitaillement.
- **Déchets** : le maillage des déchèteries semble trop faible pour certains professionnels, ce qui peut engendrer des trajets longs et non optimisés.

### COMMERÇANTS :

- **Stationnement des livreurs** : manque d'aires de livraisons.
- **Gestion des déchets** : nécessité d'adapter les fréquences de ramassage ou les moyens mis à disposition pour les professionnels.
- **Verdissement des flottes** : difficulté pour les professionnels de se projeter dans l'achat d'un véhicule propre.

### PARCS D'ACTIVITÉS

- **Stationnement des livreurs** : manque d'aires de livraisons en centre-ville et de stationnement dans les parcs d'activités.
- **Verdissement des flottes** : volonté des acteurs d'acquérir un véhicule propre mais freinée par le manque de stations, d'offre de véhicules et le coût.
- **Vétusté** du centre routier de la ZI nord.

Une restitution a été effectuée fin mars 2022. Au-delà des témoignages délivrés lors de la phase de diagnostic, la contribution des partenaires de Limoges Métropole s'est matérialisée par la tenue de quatre ateliers de coconstruction :

- **Le 24 novembre 2022**, pour la présentation du diagnostic et l'identification des enjeux à traiter dans le plan d'actions de la Charte.
- **Le 16 janvier 2023**, pour la présentation d'initiatives inspirantes et l'identification de premières pistes d'action à explorer.
- **Le 27 février 2023**, pour la priorisation des 12 pistes d'action et leur approfondissement.
- **Le 10 octobre 2023**, pour définir les modalités d'implication de chaque partenaire dans la mise en œuvre du plan d'actions (pilotage, participation aux instances de suivi, contribution dans les projets mis en œuvre, temporalité...).

De nouveaux signataires pourront en outre intégrer la démarche pendant la période de mise en œuvre des actions, soit après la date de signature officielle de la présente Charte. Ils s'engageront à adapter la Charte, contribueront à sa mise en œuvre et proposeront de nouvelles pistes d'actions aux instances de gouvernance.

## 4.2. Engagements des signataires

La mise en œuvre de cette Charte, en faveur tant des professionnels intervenant sur le territoire que de ses habitants, requiert nécessairement l'implication sur le long terme de cet écosystème partenarial. C'est pourquoi les signataires, au premier rang desquels Limoges Métropole, s'engagent à respecter un certain nombre de principes essentiels à la réussite de la démarche.

Tout d'abord, les signataires de la Charte s'engagent par leurs actions et leurs décisions à être en phase avec la philosophie générale de la politique publique de logistique urbaine proposée par Limoges Métropole. Cette philosophie est notamment incarnée au travers de l'action 31 du Projet de territoire et par les objectifs définis au sein de l'action 8 du PDU de 2019 :

- **Développer** la connaissance du système logistique de l'agglomération.
- **Mettre en cohérence** la réglementation en hypercentre de Limoges et créer les infrastructures permettant leur respect.
- **Prioriser** le recours aux véhicules propres pour la livraison en centre-ville de Limoges.
- **Proposer** des services de retraits de petits colis dans les principaux pôles d'échanges.

Les signataires de la Charte pilotée par Limoges Métropole s'engagent particulièrement 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 concrètes, mesurables et permanentes, visant une logistique plus performante et intégrant les enjeux environnementaux qui en découlent.

De manière générale, les membres signataires s'engagent à :

- **Respecter** la Charte établie.
- **S'impliquer** activement et coopérer avec d'autres acteurs publics et privés pour faciliter l'aboutissement des actions contenues dans la Charte. Du respect de ce principe dépend l'opérationnalité de la Charte et la production d'effets pour la logistique sur le territoire.
- **Assurer** un suivi et une animation du déroulement de la Charte en participant à l'Instance des partenaires de la logistique urbaine durable qui sera chargée de suivre la mise en œuvre et aux groupes projets qui seront définis en lien avec les différentes actions.
- **Respecter** dans la mesure du possible le planning de mise en œuvre des actions conjointement défini. Cet engagement consiste notamment en la désignation de référents pertinents pour le suivi de cette démarche.
- **Contribuer** à l'évaluation des actions engagées, notamment via la mise à disposition de données d'exploitations utiles.
- **Tendre** en parallèle à la réduction de l'impact environnemental lié à leur activité (consommation foncière, émission de gaz à effet de serre, émission de polluants atmosphériques...).

## 4.3. Présentation du plan d'actions coconstruit

Le plan d'actions associé à cette Charte de logistique urbaine durable comprend 9 actions à mettre en œuvre pour répondre aux enjeux identifiés sur le terrain et avec l'écosystème local au cours de la phase de diagnostic. Si l'ensemble du document est en cohérence avec les principes affichés dans le PDU de 2019 et le Projet de territoire de 2021, certaines actions en sont même directement issues. En tant que document structurant pour la politique de logistique urbaine de l'agglomération, ce plan d'actions doit également s'articuler avec d'autres ambitions sectorielles portées par Limoges Métropole, notamment en termes d'urbanisme, de mobilités (en lien avec l'arrivée future du BHNS par exemple) ou encore de transition énergétique avec l'arrivée prochaine d'une station hydrogène ouverte au public.

Les 9 actions détaillées ci-dessous sont organisées au sein de 3 axes thématiques. Elles sont détaillées en annexe dans des fiches actions complètes, précisant notamment les modalités de mise en œuvre.

### AXE 1 : RÉGLEMENTATION ET AIRES DE LIVRAISON

Les quatre actions constituant cet axe thématique ont pour objectif de faciliter le travail des professionnels de la livraison, tout en réduisant les externalités négatives que peuvent aujourd'hui engendrer des opérations de livraison désorganisées sur l'espace public.

#### **ACTION 1 : REPENSER LES ESPACES DE LIVRAISON : EMBLEMES, DIMENSIONS, AMÉNAGEMENTS, CONTRÔLE**

Les aires de livraison constituent un outil à disposition des professionnels desservant les établissements économiques et de plus en plus les particuliers, au sein du tissu urbain de l'agglomération et dans le centre de Limoges. En raison de l'inadaptation du maillage aux contraintes et besoins des livreurs, et de l'indisponibilité chronique des emplacements, les aires de livraison sont dans les faits peu utilisées par les professionnels (20 % des arrêts des véhicules de transport de marchandises observés sur le terrain), engendrant des arrêts désorganisés de véhicules sur l'espace public. Cette action s'appuie sur l'analyse critique du maillage d'aires de livraison existant réalisé dans le cadre du diagnostic et vise à définir un référentiel d'aménagement et de fonctionnement de ces emplacements en vue d'une remise à plat sur le terrain.

**ACTION 2 :  
ASSOCIER TRANSPORTEURS ET COMMERÇANTS POUR  
METTRE EN ŒUVRE DE NOUVELLES MODALITÉS DE  
LIVRAISON**

Les commerces physiques sont une composante incontournable du dynamisme économique du territoire. Leurs modalités d'approvisionnement sont donc un enjeu essentiel qui touche à leur viabilité. Pourtant, les commerçants sont parfois peu concernés par les conditions dans lesquelles s'effectuent ces approvisionnements et de leur impact pour le fonctionnement interne des opérateurs logistiques et pour l'environnement urbain. Forte du constat que l'interconnaissance entre commerçants et logisticiens ou fournisseurs est peu développée, cette action entend créer une arène de dialogue et imaginer des modalités d'approvisionnement innovantes à expérimenter, pour le bénéfice de tous.

**ACTION 3 :  
REFONDRE LA RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE SUR  
L'ACCÈS ET LE STATIONNEMENT DES VÉHICULES  
DE LIVRAISON**

Le recensement partiel des réglementations communales portant sur les conditions de desserte du territoire montre un émiettement de ces normes, nuisible à leur bonne compréhension et à leur application par les acteurs visés. Ainsi, sont attendus une mise en cohérence du corpus réglementaire des différentes communes de l'agglomération (dans le respect des spécificités de chacune), des arbitrages en vue d'une mise à jour de certaines règles parfois non pertinentes et une communication envers et au sein des entreprises desservant le territoire par rapport aux règles applicables.

**ACTION 4 :  
COMMUNIQUER ET SENSIBILISER LES RIVERAINS  
SUR LES PRATIQUES DE LIVRAISON**

Le commerce en ligne a drastiquement élevé le nombre de livraisons, notamment de colis, destinées aux particuliers. Or, ce canal de distribution induit de fortes répercussions au sein des chaînes logistiques et notamment pour la réalisation du dernier kilomètre. La diversification des modalités de livraison et l'augmentation de la demande de transport dues aux flux à destination des particuliers affectent la rationalité économique et le bilan environnemental des tournées. Alors que les consommateurs n'ont généralement pas conscience de l'organisation logistique et des coûts de tous ordres induits par les livraisons liées à leurs achats, une campagne de communication à leur endroit est imaginée, avec la perspective de favoriser, par le levier de la demande, les organisations transport vertueuses.

**AXE 2 : DÉVELOPPEMENT D'UN  
ÉCOSYSTÈME LOGISTIQUE VERTUEUX**

Les deux actions au sein de cet axe thématique promeuvent une évolution vers des pratiques logistiques favorables à la préservation de l'environnement et du cadre de vie des habitants de Limoges Métropole.

**ACTION 5 :  
DÉTERMINER LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT  
DES ÉNERGIES ALTERNATIVES SUR LE TERRITOIRE EN  
MOBILISANT LES ACTEURS DE LA LOGISTIQUE URBAINE  
DANS UNE DYNAMIQUE COLLECTIVE**

Cette action est intrinsèquement liée à l'impératif de faire émerger une dynamique de transition énergétique au sein du secteur du transport, aujourd'hui fortement dépendant des énergies fossiles. Cette nécessité émane des objectifs nationaux et locaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques auxquels l'ensemble de l'écosystème est astreint. Les échanges menés dans le cadre de l'élaboration de la Charte ont montré une forte interdépendance entre de multiples acteurs. Aussi, un travail de mobilisation de cet écosystème devra être mené pour réfléchir collectivement à des solutions concrètes pour accompagner la décarbonation des flottes professionnelles.

**ACTION 6 :  
DÉVELOPPER LES LIVRAISONS EN HORAIRES DÉCALÉS  
RESPECTANT LES CRITÈRES DE LA CERTIFICATION PIEK**

Les professionnels du transport sont soumis à un éventail de contraintes qui les oblige à assurer un nombre croissant de livraisons dans une fenêtre horaire de plus en plus restreinte. Or, la livraison nocturne est une piste permettant à la fois de s'affranchir d'une partie de ces contraintes (liées à la circulation des autres usagers notamment), tout en étendant la plage horaire de livraison. Cette solution amène toutefois d'autres types de difficultés, à commencer par le respect de la tranquillité des riverains. C'est pourquoi cette action propose d'explorer la possibilité de livrer certains commerces la nuit, en recourant à des matériels et des organisations silencieuses garantis par la norme Piek.

### **AXE 3 : FONCIER ET OUTILS AU SERVICE D'ORGANISATIONS ALTERNATIVES DE LOGISTIQUE URBAINE**

En lien avec les axes thématiques 1 et 2, le développement de solutions innovantes au service d'une logistique urbaine plus vertueuse doit s'appuyer sur la mobilisation d'équipements, notamment en cœur d'agglomération, pour rendre possible le développement de solutions innovantes de logistique qui ne peuvent pas s'imaginer en l'état actuel des choses.

#### **ACTION 7 : DÉVELOPPER LE FONCIER LOGISTIQUE POUR FAVORISER LES LIVRAISONS DU DERNIER KILOMÈTRE PLUS VERTUEUSES (CYCLO-LOGISTIQUE OU AUTRE)**

Le centre-ville de Limoges, doté d'un certain nombre de contraintes, est une zone à fort potentiel pour l'utilisation de modes de livraison légers, actifs ou encore décarbonés, pour certaines filières de produits. Cette pratique, en rupture avec le modèle traditionnel de desserte par véhicules thermiques, nécessite le retour de surfaces logistiques à proximité directe des secteurs desservis pour effectuer le transbordement et les départs de tournées. Cette action vise donc à identifier des opportunités foncières dans cette optique afin de produire un effet levier propice à l'avènement d'un service.

#### **ACTION 8 : DÉVELOPPER DES SERVICES DE RETRAIT DE PETITS COLIS DANS LES PRINCIPAUX PÔLES D'ÉCHANGES ET COMMERCES**

En lien avec la multiplication des livraisons envers les particuliers, cette action tend à promouvoir le retrait des colis hors domicile pour rationaliser les flux aujourd'hui éclatés par la prédominance du retrait à domicile. Une consolidation du maillage des points de retrait hors domicile pourra être orientée par la collectivité Limoges Métropole vers des points stratégiques en matière de déplacements quotidiens des habitants, soit notamment les pôles d'échanges multimodaux, en collaboration avec les opérateurs de cette filière.

#### **ACTION 9 : CRÉER UN OU PLUSIEURS ESPACES LOGISTIQUES DE PROXIMITÉ (ELP) PENDANT LES TRAVAUX DU BHNS**

La création d'un réseau de Bus à haut niveau de service (BHNS) desservant les principales polarités de Limoges Métropole est un projet structurant pour l'agglomération. Les travaux induits par l'aménagement de ce réseau risquent toutefois d'avoir des impacts, temporaires mais sensibles, pour la logistique du dernier kilomètre, avec des conditions de desserte modifiées. Afin d'anticiper cette perturbation des conditions de livraisons, la mise en place d'un service de facilitation de ces opérations logistiques, au service des opérateurs et des destinataires, pourra voir le jour sur les secteurs affectés.

# 5 • MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE

## 5.1. Calendrier de mise en œuvre

Le plan d'actions intégré dans cette Charte de logistique urbaine durable est porteur de changements concrets. Sa mise en application devra s'effectuer dans les 10 années suivant la date de signature de la Charte, soit jusqu'en 2033.

Le calendrier de mise en œuvre détaillé pour chaque action porte un caractère prévisionnel : il est susceptible d'être modifié en raison de l'incompatibilité éventuelle avec la mise en œuvre d'une action liée, du fait des impératifs inhérents aux échéances politiques, ou encore du fait de facteurs exogènes liés à des grands projets de la collectivité (ex : BHNS).

Le maintien d'une cohérence globale dans le processus de concrétisation de la démarche est néanmoins garanti par les composantes pérennes du pilotage et du suivi de la Charte.

## 5.2. Pilotage et instances de suivi

Plusieurs instances concourent au bon déroulement de la mise en œuvre de la Charte dans le temps.

En premier lieu, à l'échelle de certaines actions, des groupes de travail partenariaux devront être réunis, comme prévu au sein des étapes de réalisation inscrites dans les fiches actions. Ces groupes de travail ad hoc seront composés des acteurs pertinents et volontaires, et ne seront pas nécessairement pilotés par Limoges Métropole. En effet, certaines actions sont porteuses d'une logique de prise d'initiative par l'écosystème local de la logistique, dans l'esprit même du programme InTerLUD. La fréquence et les modalités de réunion, ainsi que l'objet de ces groupes de travail à l'échelle des actions seront précisés le moment venu aux partenaires volontaires.

En parallèle, l'ensemble des signataires de la Charte seront réunis à intervalles réguliers de 12 mois au sein d'une instance de suivi plénière appelée Instance des partenaires de la logistique urbaine durable. Cette instance permettra à Limoges Métropole et aux partenaires impliqués dans la réalisation des différentes actions de la Charte, de rendre compte

de l'avancée de leurs travaux. Elle permettra également à l'ensemble de l'écosystème local de partager des informations et des retours d'expérience afin de renforcer la connaissance mutuelle entre acteurs et favoriser le développement de synergies sur le long terme.

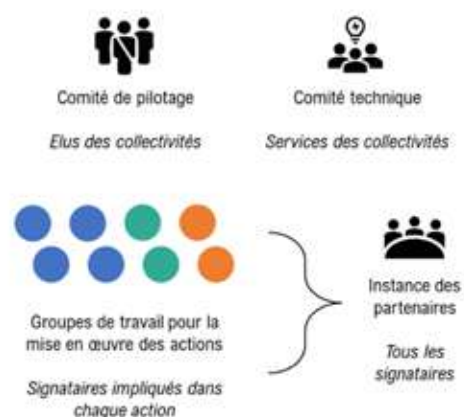
Enfin, le Comité de pilotage (COPIL) déjà constitué de plusieurs élus des collectivités partenaires tout au long de l'élaboration de la Charte perdurera, afin d'assurer un suivi politique et de procéder à des arbitrages le cas échéant.

## 5.3. Évaluation

Limoges Métropole est le premier responsable du suivi de la Charte. Un processus d'évaluation sera mis en place en interne pour s'assurer de l'avancement des différentes actions et partager ce bilan de manière périodique à l'ensemble des parties prenantes, au sein de l'Instance des partenaires.

L'évaluation des effets produits par la mise en place des actions (ex : transition des motorisations, utilisation des aires de livraison, extension du parc d'entrepôts...) sera réalisée sur la base des indicateurs identifiés au sein des fiches actions.

Un Comité technique réunissant les services des collectivités pourra être réuni en tant que de besoin, pour traiter les éventuels points techniques et juridiques qui seraient soulevés par l'application et l'évolution de la présente Charte, en lien notamment avec d'autres politiques sectorielles.



# 6 • ACTEURS SIGNATAIRES DE LA CHARTE

Établissement / société	Secteur d'activité
AFTRAL / Région Nouvelle-Aquitaine / GRDF	Secteur public / Autre
APAN Océalim	Association de regroupement d'entreprises
EDF	Énergéticien
FDTP 87	Fédération
GEODIS Transports Bernis	Transporteur
Groupe Garandea	Autre
La Poste	Transporteur
Limoges Métropole	Établissement public de coopération intercommunale
OTRE	Fédération
Picoty SAS	Énergéticien
Picoty SAS / SOMELAC	Énergéticien
Relais d'Or (Pomona)	Grossiste
SAS Mespoulet Distribution	Grossiste
TLF Sud-Ouest	Fédération
UMIH 87-23	Fédération
UNICEM NA	Fédération
Ville de Couzeix	Collectivité territoriale
Ville de Feytiat	Collectivité territoriale
Ville de Limoges	Collectivité territoriale

Liste au 20 mars 2024.

# 7 • CONTRIBUTEURS À L'ÉLABORATION DE LA CHARTE

Limoges Métropole remercie les partenaires économiques et les acteurs publics ayant participé à la coconstruction de ce plan d'actions, via leurs apports pour l'état des lieux préalable et leur implication constante au sein des ateliers de concertation.

AFTRAL • LIMOUSIN LOCTRANS • APA NORD • MACIEJOWSKI SERVICES •  
CAPEB HAUTE-VIENNE • MESPOULET • CMA HAUTE-VIENNE • MONOPRIX •  
CMA NOUVELLE-AQUITAINE • MTA • CPME 87 • OTRE LIMOUSIN • ÉCO CO<sub>2</sub> •  
PICOTY • EDF • PIGNON SUR RUE • ESTIVIN • RELAIS D'OR LOIRE AQUITAINE  
• FNTR LIMOUSIN • SOMELAC • FRAISSEIX DÉMÉNAGEMENTS • STEF • FTP  
• SYSTÈME U • FRTP • TLF SUD-OUEST • GEODIS • TRANSPORTS BRICHE  
• GÉRONTOPOLE NOUVELLE-AQUITAINE • U2P HAUTE-VIENNE • GRDF •  
UMIH 87 • GROUPE GARANDEAU • VILLE DE FEYTIAT • GUILMOT-GAUDAIS •  
VILLE DE LIMOGES • LAFARGE • VILLE DE BOISSEUIL • LA POSTE • VILLE DE  
COUZEIX • LES PORTES DE FEYTIAT • VILLE DU VIGEN

Limoges Métropole remercie également les partenaires pour leur accompagnement tout au long du processus d'élaboration de cette Charte, à savoir Logistic Low Carbon, le Cerema et le bureau d'études Interface Transport.



LIMOGES MÉTROPOLE  
MOBILITÉS

19 rue Bernard Palissy - CS 10 001  
87 031 LIMOGES CEDEX 1  
05 55 45 79 00

[limoges-metropole.fr](http://limoges-metropole.fr)



InTerLUD+, programme porté par



LOGISTIC  
LOW-CARBON



En partenariat avec



Et financé par

