

DÉPARTEMENT DE L'OISE

Au vu du contexte exposé dans le cadre de la charte, le Département, à l'initiative de cette démarche ambitieuse, entend prendre ses responsabilités en portant ses propres engagements, en tant que personne publique associée (PPA) en matière d'urbanisme, ou partenaire privilégié de l'Etat et des collectivités locales par son accompagnement technique et/ou financier, mais aussi au titre de ses compétences propres de gestionnaire routier du réseau départemental, notamment, ou en donnant l'exemple en terme de commande publique.



Ces engagements départementaux s'inscrivent également dans l'esprit du Plan Oxygène 60, puisque les bénéfices attendus de l'application concrète de cette charte auront un impact favorable sur la préservation de l'environnement.

■ Agir sur la planification du développement et de l'aménagement du territoire

Engagements : Face aux défis posés par le transport routier de marchandises, le Département de l'Oise est engagé ou entend s'engager à :

Maîtriser ou réduire les conséquences négatives des créations ou évolutions des zones d'activités sur le réseau routier :

En tant que personne publique associée (PPA), sur les documents d'urbanisme que sont le SRADDET, les SCoT(s), PLUi(s) et PLU(s), à l'occasion de leur élaboration ou actualisation (modification ou révision) notamment dans le cadre de la mise en œuvre du ZAN, en adoptant les principes suivants :

➤ Renforcer le diagnostic territorial sur les thématiques suivantes :

1. capacité des réseaux routiers existants
2. nuisances avérées et risques potentiels dans les agglomérations traversées
3. potentialité de report fluvial et ferroviaire



➤ Anticiper les effets cumulés des différentes zones d'activités (ZA) et parcelles/lots d'implantation

➤ Adopter ou renforcer des prescriptions spécifiques aux zones et parcelles/lots, en matière de :

1. localisations et natures d'activités adaptées aux infrastructures existantes ou adossées à la construction d'une nouvelle infrastructure de desserte, multimodale autant que possible
2. aménagements adaptés (entrée/ sortie du site, contrôle d'accès, stationnement, desserte interne, itinéraires d'approche)
3. préservation de la voie publique de la fonction induite de desserte interne des ZA



Favoriser un équipement rationnel et équilibré du territoire en promouvant des outils de planification complémentaires spécifiques :

➤ élaborer un schéma directeur départemental de l'offre de stationnement et de l'offre de services pour les poids-lourds et les chauffeurs :

- diagnostic de l'existant et des disponibilités foncières déjà artificialisées le long des itinéraires structurants et/ ou à proximité ou à l'intérieur des zones d'activités
- évaluation par territoire du besoin de stationnement et du bouquet de services requis (éclairage, surveillance, restauration, sanitaires, distribution d'énergie - notamment verte...)
- détermination pour chaque aire du montage approprié (foncier, gouvernance, financement), des partenaires et de leurs engagements respectifs

➤ participer à l'élaboration d'un schéma départemental de cohérence de l'aménagement logistique piloté par l'Etat

■ Et agir sur les autorisations au titre des codes de l'urbanisme et de l'environnement

Exiger une vraie évaluation des impacts du trafic PL, en demandant aux services instructeurs du Département de :

- Solliciter systématiquement une évaluation suffisamment approfondie des impacts PL au regard des usages annoncés : trafics attendus - itinéraires empruntés - entrée/ sortie du site - besoins de stationnement
- Promouvoir et veiller à ce que le projet du pétitionnaire propose les solutions suffisamment approfondies pour le cas échéant :
 - préserver la voie publique de la fonction de desserte interne
 - maintenir la fluidité du réseau structurant en évitant la multiplicité des accès
 - assurer des conditions de sécurité routière optimales en sécurisant les entrées/ sortie du site et adaptant les itinéraires d'approche
 - dimensionner suffisamment les parkings de stationnement PL avant et après le contrôle d'accès pour éviter les débordements sur la voirie publique
 - préserver l'état de service des chaussées des voies publiques et la signalisation
 - aménager si besoin les voiries publiques
 - intégrer dans le dossier de demande d'autorisation les dispositifs de financement mobilisables à cette fin
 - dans le cas particulier d'une ZAC ou d'un permis d'aménager d'une ZA, produire un règlement (règles de droit public d'urbanisme) et/ou un cahier des charges (règles de droit privé) opposables aux porteurs de projets de chacune des parcelles

■ Agir sur les flux (itinéraires, stationnement, volume...)

Améliorer le guidage routier des poids-lourds (PL) sur le réseau routier départemental :

- Améliorer la signalisation routière permanente :
 - Assurer la pertinence et la cohérence de la signalisation permanente réglementaire et directionnelle relative aux mesures de restriction et aux itinéraires conseillés,

veiller au bon entretien et à la bonne visibilité de cette signalisation permanente

- Améliorer la signalisation routière temporaire mise en place en cas d'événements perturbants :
 - Participer à la révision ou l'élaboration des itinéraires de déviation PL lors de coupure des axes autoroutiers, nationaux ou départementaux très structurants avec identification des itinéraires de report à interdire temporairement aux PL par le déploiement des FSI
 - Préparer la mise en œuvre de ces itinéraires de déviation PL par la production anticipée et le stockage des panneaux directionnels dédiés
- Favoriser l'usage des services de navigation dédiés aux PL :
 - Mettre à disposition de tous les opérateurs GPS des données actualisées et fiables sur les mesures de restriction temporaires ou permanentes via un open data national (ex : initiative du projet Dialog) des plans de circulation locaux (itinéraires conseillés), des itinéraires déconseillés et de l'offre de stationnement



Réglementer les itinéraires routiers d'une manière cohérente et concertée :

- Réguler les itinéraires de fuite (évitement du péage) ou de shunt (au plus court) :
 - Participer au recensement de ces itinéraires pour les qualifier au regard des capacités des infrastructures et des trafics PL supportés
 - Dans les territoires où sont révélés des itinéraires de fuite ou de shunt, contribuer à la concertation pour déterminer les leviers de réduction des nuisances générées par le transport routier de marchandises au travers, d'une part, des polices de circulation et, d'autre part, de l'adaptation territoriale des pratiques logistiques
 - Promouvoir la proposition d'évolution législative portée par le rapport sénatorial visant la mise en œuvre de « zones de réduction des nuisances liées au transport routier de marchandises » (ZRN), sur le modèle des ZFE-m, dans les territoires où les itinéraires de fuite ou de shunt n'ont pas trouvé de solution satisfaisante

► Accompagner et contrôler la mise en place de mesures de restrictions décidées par les autorités de police locales :

- Accompagner l'institution des déviations catégorielles des poids-lourds :
- analyser au préalable les impacts sur les territoires concernés de chaque projet de mesure de restriction de la circulation ou du stationnement
- engager avec les autres territoires concernés une concertation
- Contester les mesures prises contraires à la réglementation

- Subventionner les études préalables, la fourniture et la pose de la signalisation directionnelle et de police correspondante

► Intégrer au règlement départemental de la voirie routière des dispositions particulières :

- stationnement des engins engagés dans l'enlèvement des silos de betteraves
- circulation des 48 t liée au transport de betteraves

► Contribuer à obtenir l'égalité de charge utile pour le rail-route en soutenant la mise en œuvre, avant généralisation éventuelle, d'une expérimentation relevant à 46 tonnes le poids total roulant autorisé des véhicules réalisant la part routière d'opérations de transport combiné

► S'opposer à la directive européenne généralisant l'autorisation de circulation des camions de plus de 44 t et jusqu'à 60 t, dits méga trucks :

- prendre position dans le débat public (motion, débat, entretien avec la presse)



Contrôler et sanctionner :

► Participer à l'organisation des contrôles opérés par les forces de sécurité intérieure (FSI) :

- dans la définition d'un plan d'actions coordonnées et conjointes de contrôles routiers intégrant les infractions affectant la vie locale (irrespect des restrictions de circulation visant la conservation des voiries et ouvrages et/ou la sécurité routière, dégradation du mobilier urbain et/ou du bâti, stationnement sauvage, dépôt de déchets)

Réguler les convois exceptionnels :

- Porter l'intérêt d'un plan national pour équilibrer la répartition du flux, eu égard à la hausse constante du trafic
- Prôner une autorité de régulation nationale pour « sanctuariser » les itinéraires de convois exceptionnels, les réguler et gérer leur répartition et leur utilisation dans un souci d'équilibre

■ Agir sur les donneurs d'ordre

Se doter en qualité de donneurs d'ordre d'une stratégie de réduction du recours au transport routier et de son impact :

► responsables (SPASER - critères d'attribution de contrats) adopté en décembre 2023 par le Conseil départemental :

🌱 • Déployer une politique volontariste pour renforcer l'alimentation durable en restauration scolaire, par exemples, en rapprochant l'offre de produits locaux de ses besoins propres pour les cuisines des collèges

- Privilégier autant que possible les filières d'approvisionnements et de distribution de proximité ou les plus géographiquement proches, à l'instar de la démarche déjà engagée dans l'offre de restauration scolaire (collèges)

🌱 • Réinterroger les processus de fabrication ou les méthodologies de travaux dans un objectif d'économie circulaire :

- augmenter le taux d'incorporation des matériaux recyclables collectés localement
- réutiliser localement les débris excédentaires des projets d'infrastructures

• Favoriser le recours des prestataires à une chaîne logistique plus vertueuse favorisant les modes alternatifs à la route et notamment le transport combiné « rail-route » ou « fleuve-route »

• Equiper les flottes en régie ou exiger des prestataires de transport l'utilisation d'un outil de géolocalisation pour monitorer les flux routiers d'approvisionnements et d'expéditions

• Recourir à des nouveaux labels offrant plus de transparence sur l'origine ou l'impact environnemental/transport des produits :

• ex de label innovant Eco score pour les produits alimentaires

► Favoriser la transparence et le dialogue avec les communes significativement affectées par les activités ou les chantiers :

- rencontres régulières avec les élus et, le cas échéant, les collectifs de riverains
- signature de conventions de bonnes pratiques autant que de besoin
- organisation de portes ouvertes de sites et de visites de chantiers pour ces interlocuteurs

► Après sa signature en 2022, poursuivre la mise en œuvre du pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité (protocole de l'institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité - IDRRIM) qui s'attache à travers son engagement n°2 « Préserver les ressources non renouvelables » à réduire les transports liés à l'approvisionnement de matériaux et à l'évacuation des déchets de chantier, prévoir à la faveur d'une prochaine révision d'y intégrer des exigences de report modal et enfin promouvoir la déclinaison plus fine de ce pacte auprès des autres acteurs publics locaux concernés.

Aider les consommateurs à devenir des « consom'acteurs » :



► Favoriser l'achat de productions alimentaires, agricoles et artisanales locales :

- Organiser des campagnes de sensibilisation sur le territoire à l'instar de « J'Aime l'Oise ! »
- Poursuivre l'organisation des marchés locaux des produits du terroir comme les grands marchés de l'Oise que sont les Marché fermier et Marché artisanal accueillis chaque année dans le parc de l'Hôtel-du-Département et également installés sur la plateforme digitale du Département de l'Oise
- Contribuer à l'essor de www.approlocal.fr, outil de commandes en ligne pour promouvoir les circuits-courts et de proximité en restauration hors domicile
- Participer au développement d'une signalisation d'information locale destinée à indiquer la proximité des producteurs et artisans locaux, harmonisée par l'adoption d'une charte départementale dédiée ; puis accompagner techniquement et financièrement son déploiement et sa généralisation sur les territoires par les communes ou les EPCI

■ Agir sur les infrastructures de transport

Favoriser - en conformité avec le Schéma directeur départemental approuvé, ou à défaut, en cohérence avec le besoin - la mise en œuvre d'offres privées et publiques de stationnement et de services pour les poids-lourds et les chauffeurs sur le réseau routier :

- Susciter et accompagner l'émergence des initiatives privées dans le développement d'aires de stationnement et de services par :
 - la rencontre et la mobilisation des acteurs économiques
 - le sourcing auprès des porteurs de projets
- Adapter l'offre d'aires de stationnement public et les entretenir

Favoriser la circulation PL sur les itinéraires conseillés :

- Limiter les contraintes techniques et administratives
- Corriger et adapter la route (géométrie, structure, signalisation) au trafic PL
- Recourir à l'outil de l'Association Syndicale Autorisée (ASA) pour certains transports agricoles ou sylvicoles

Contribuer collectivement au financement de la modernisation du réseau routier :

- Systématiser la participation des porteurs privés et publics à la création ou l'adaptation d'infrastructures routières existantes :
 - pour sécuriser et fluidifier l'accès aux sites
 - le cas échéant, pour modifier les dimensions et la structure de tous les carrefours et/ou voiries significativement impactées
 - si besoin, pour créer de nouvelles voies ou barreaux d'accès aux ZA ou aux sites
 - en mobilisant les outils juridiques existants (ZAC, PEPE, PUP, offres de concours...)
 - en définissant la maîtrise d'ouvrage la plus adaptée (Département, EPCI, commune, syndicat, privé) au regard de l'usage (public, mixte, privé) des équipements à créer ou à adapter
 - en définissant le périmètre (coûts de création ou surcoûts d'adaptation) et la clé de répartition (%public, %privé) du partenariat financier

- Appliquer l'article L 131-8 du code de la voirie routière relatif aux détériorations anormales et dégradations de la route
- Saisir le législateur du remplacement de la taxe à l'essieu pénalisant les entreprises françaises par une fiscalité réallouée au financement de la route, applicable à l'ensemble des transporteurs PL et sur l'ensemble du réseau routier (ex : « écocontribution » kilométrique)

Préserver et amplifier la diversification modale du transport de marchandises :

- Participer au développement du réseau d'infrastructures ferroviaires en cohérence avec la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire adoptée en 2021 :
 - fédérer un bloc Oise rassemblant les partenaires aussi bien publics que privés
- Participer au développement du réseau d'infrastructures fluviales du bassin fluvial des Hauts de France par le co-financement du projet CSNE pour 108 M€ et le soutien technique à l'opération de Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO)

- Soutenir la sauvegarde, la régénération ou la création des infrastructures bord à voie d'eau (quais et ports intérieurs) :

- concourir au développement de la trimodalité du port de LONGUEIL-SAINT-MARIE (aire de retournement fluviale, raccordement ferroviaire)
- participer à l'élaboration d'un Schéma stratégique du fret fluvial dans les vallées de l'Oise et de l'Aisne (CSNE, rivières Oise et Aisne, canal latéral à l'Oise) et des Schémas locaux de développement portuaire

- Anticiper les effets des flux routiers locaux induits par cette diversification modale (derniers kilomètres)



Nadège LEFEBVRE
Présidente du Conseil départemental de l'Oise

Le Conseil départemental de l'Oise a approuvé la Charte pour la circulation et le stationnement des poids-lourds dans l'Oise et les engagements du Département souscrits ci-dessus par sa Présidente à l'occasion de la réunion de sa commission permanente du lundi 16 décembre 2024.

Cette décision est annexée au présent document.



ENGAGEMENTS PRIS PAR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES THELLOISE



■ Agir sur la planification du développement et de l'aménagement du territoire

Maîtriser ou réduire les conséquences négatives sur le réseau des créations ou évolutions des zones d'activités :

- Dans le cadre du SCoT mais également dans la stratégie de développement du territoire communautaire

- Renforcer le diagnostic territorial sur les thématiques suivantes :

1. capacité des réseaux routiers
2. sensibilité des agglomérations traversées
3. potentialité de report fluvial et ferroviaire

- Anticiper les effets cumulés des différentes zones et parcelles/lots d'implantation

- Adopter ou renforcer des prescriptions spécifiques aux zones et parcelles/lots, en matière de :

1. localisations et natures d'activités adaptées aux infrastructures existantes ou adossées à la construction d'une nouvelle infrastructure de desserte multimodale autant que possible
2. aménagements adaptés (entrée/sortie du site, contrôle d'accès, stationnement, desserte interne, itinéraires d'approche)
3. préservation de la voie publique de la fonction induite de desserte interne des ZA

➤ Plan de mobilité :

- A l'occasion de leur actualisation ou de leur élaboration, y inscrire et développer le sujet du transport de marchandises afin qu'y soient déclinés les principes énoncés ci-dessus pour les SCoT

Favoriser un équipement rationnel et équilibré du territoire en promouvant des outils de planification complémentaires spécifiques :

➤ Participer à l'élaboration d'un schéma départemental de cohérence de l'aménagement logistique piloté par l'Etat

➤ Contribuer à l'élaboration du schéma directeur départemental de l'offre de stationnement et de l'offre de services pour les poids-lourds et les chauffeurs, piloté par le Conseil départemental :

- diagnostic de l'existant et des disponibilités foncières déjà artificialisées le long des itinéraires structurants et/ou à proximité ou à l'intérieur des zones d'activités

- évaluation par territoire du besoin de stationnement et du bouquet de services requis (éclairage, surveillance, restauration, sanitaires, distribution d'énergie notamment verte ...)

- Détermination pour chaque aire du montage approprié, des partenaires et de leurs engagements respectifs



Veiller à la cohérence entre documents de planification (SCoT, PLUi) à leurs confins territoriaux dans la localisation et la vocation des pôles générateurs de flux routiers PL :

➤ Systématiser la demande et la prise en compte d'une note d'enjeux pour les SCoT et les PLUi

➤ Recommander l'examen des documents d'urbanisme de même strate existants à leurs frontières, transmis par l'Etat à l'occasion du porter à connaissance, ou à défaut recherchés

ENGAGEMENTS PRIS PAR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES THELLOISE



■ et agir sur les autorisations au titre du code de l'urbanisme

Promouvoir à ce que le dossier du pétitionnaire propose les solutions suffisamment approfondies pour, le cas échéant :

- préserver la voie publique de la fonction de desserte interne
- maintenir la fluidité du réseau structurant en évitant la multiplicité des accès
- assurer des conditions de sécurité routière optimales en sécurisant les entrées/sorties du site et adaptant les itinéraires d'approche
- dimensionner suffisamment les parkings de stationnement PL avant et après le contrôle d'accès pour éviter les débordements sur la voirie publique
- préserver l'état de service des chaussées des voies publiques et la signalisation
- aménager si besoin les voiries publiques
- intégrer dans le dossier de demande d'autorisation les dispositifs de financement mobilisables à cette fin
- dans le cas particulier d'une ZAC ou d'un permis d'aménager d'une ZA, produire un règlement (règles de droit public d'urbanisme) et/ou un cahier des charges (règles de droit privé), opposables aux porteurs de projets de chacune des parcelles

■ réfléchir sur les flux (itinéraires, stationnement, volume ...)

Améliorer le guidage routier des poids-lourds (PL) :

- Améliorer la signalisation routière permanente :
 - Définir les itinéraires à privilégier et assurer la mise en œuvre de la signalisation directionnelle permanente des zones d'activités depuis les axes de transit
 - Sensibiliser les communes sur l'intérêt de faire remonter les signalisations routières aux opérateurs de guidage GPS

■ Agir sur les donneurs

d'ordre, les consommateurs et les acteurs de la chaîne logistique

Se doter en qualité de donneurs d'ordre publics d'une stratégie de réduction du recours au transport routier et de son impact :

- Introduire l'impact routier comme critère d'attribution de marchés publics

Aider les consommateurs à devenir des consom'acteurs :

- Favoriser l'achat de productions alimentaires, agricoles et artisanales locales :
 - Organiser des campagnes récurrentes de sensibilisation sur leurs territoires
 - Organiser ou à défaut promouvoir des marchés locaux des produits du terroir
 - Soutenir ou à défaut mettre en place des plateformes de promotion et/ou de vente en ligne référençant les produits du territoire ainsi qu'éventuellement un lieu de retrait commun
 - Soutenir la signalisation d'information locale portée par le Conseil Départemental de l'Oise



ENGAGEMENTS PRIS PAR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES THELLOISE



■ Agir sur les infrastructures de transport

Favoriser la mise en œuvre d'une offre de stationnement et d'une offre de services spécifiques pour les poids-lourds (PL) et les chauffeurs :

➤ Susciter et accompagner l'émergence de l'initiative privée dans le développement d'aires de stationnement et de services par :

- la rencontre et la mobilisation des acteurs économiques
- le sourcing auprès des porteurs de projets

en conformité avec le schéma directeur départemental approuvé, ou à défaut en cohérence avec le besoin

Contribuer collectivement au financement de la modernisation du réseau routier :

➤ Encourager la participation des porteurs privés et publics à la création ou l'adaptation des infrastructures routières existantes :

- pour sécuriser et fluidifier l'accès au site
- le cas échéant, pour modifier les dimensions

et la structure de tous les carrefours et/ou voiries significativement impactées

- si besoin, pour créer de nouvelles voies ou barreau d'accès à la ZA ou au site
- en mobilisant les outils juridiques existants (ZAC, PEPE, PUP, offres de concours...)
- en définissant la maîtrise d'ouvrage la plus adaptée (Département, EPCI, commune, syndicat, privé) au regard de l'usage (public, mixte, privatif) des équipements à créer ou à adapter
- en définissant le périmètre (coûts de création ou surcoûts d'adaptation) et la clé de répartition (%public, %privé) du partenariat financier

Le 10 décembre 2025

Président de la Communauté de communes Thelloise


Pierre DESLIENS



ENGAGEMENTS PRIS PAR LA SOCIÉTÉ ALSEI



■ Agir sur la précision des demandes d'autorisations présentées au titre des codes de l'urbanisme et de l'environnement

➤ Déterminer finement les impacts du trafic PL dans le dossier de demande, en :

- les évaluant de façon approfondie au regard des usages projetés (trafics attendus - itinéraires envisagés - entrée/sortie du site - besoins de stationnement), et, s'agissant des « bâtiments blancs » ou des projets évolutifs, en prenant en considération les flux dans leur potentiel maximal
- consultant au cours des études les gestionnaires routiers concernés par les itinéraires envisagés (et pas seulement par les entrée/sortie du site)

➤ Proposer dans le dossier de demande les solutions suffisamment approfondies pour, le cas échéant :

- maintenir la fluidité de la voie publique en évitant la multiplicité des accès
- assurer des conditions de sécurité routière optimales en sécurisant les entrée/sortie du site et adaptant les itinéraires d'approche
- dimensionner suffisamment les parkings de stationnement PL avant et après le contrôle d'accès pour éviter les débordements sur la voirie publique
- contribuer si besoin à l'adaptation des voiries publiques

➤ Définir les conditions d'un suivi régulier des engagements qui ressortent du dossier présenté et relatifs :

- au fonctionnement de l'activité, au volume et à la nature du trafic PL et aux origines/ destinations et itinéraires empruntés

■ Agir sur les flux (Itinéraires, stationnement, volume ...)

Enjeux : faire évoluer les usages inadaptés aux caractéristiques des routes pour améliorer la pratique des conducteurs et la vie des riverains

➤ Améliorer le guidage routier des poids-lourds :

- Faire usage des services de navigation dédiés aux PL :
 - équiper les flottes en régie ou

exiger des prestataires de transport l'utilisation d'outils de navigation adaptés et bannir l'usage de GPS grand public

➤ S'inscrire dans une concertation locale des itinéraires routiers :

- Réfléchir aux côtés des acteurs publics aux leviers d'adaptation des flux aux infrastructures et aux territoires traversés
- Favoriser la transparence et le dialogue avec les communes significativement affectées par les activités
 - rencontres régulières avec les élus et, le cas échéant, les collectifs de riverains
 - signature de conventions de bonnes pratiques autant que de besoin
 - organisation de portes ouvertes de sites pour ces interlocuteurs



ENGAGEMENTS PRIS PAR LA SOCIÉTÉ ALSEI



► Contrôler les flux :

- Favoriser la maîtrise des itinéraires réellement empruntés, par l'utilisation d'outils de géolocalisation :
 - en la déployant sur ses propres véhicules
 - en la prescrivant dans les contrats passés avec les prestataires de transport

■ Agir en tant qu'acteurs économiques

Enjeux : mobiliser les acteurs à l'origine des flux de marchandises pour réduire l'impact de leur transport

► Se doter d'une stratégie de réduction du recours au transport routier et de diminution de son impact :

- Privilégier autant que possible les filières d'approvisionnements et de distribution de proximité ou les plus géographiquement proches
- Réinterroger les processus métiers dans un objectif de rationalisation des flux :
 - rapprocher les sites de stockage des sites de production
- Privilégier le réseau autoroutier en bénéficiant :
 - du développement de nouveaux services (ex : bornes de recharge PL multi-énergies et rapide) et de l'augmentation du nombre de places de stationnement PL sur les aires
 - des aménagements tarifaires existants pour les PL
- Développer une chaîne logistique plus vertueuse favorisant :
 - les modes alternatifs à la route et notamment le transport combiné « rail-route » ou « fleuve-route » en conteneur, caisse mobile, semi-remorque
 - une gestion mutualisée des approvisionnements et des expéditions de plusieurs donneurs d'ordre (pooling)
 - l'utilisation de véhicules aux motorisations alternatives moins bruyantes (biogaz, électrique, hydrogène)
 - l'adaptation de la taille des véhicules à l'environnement urbain

- Introduire l'impact routier dans les indicateurs RSE

- Expérimenter les outils et indicateurs innovants de comparaison de l'impact des différents modes de transport, y compris le transbordement et l'entreposage :

- ex de logiciel EcoTransit
- ex de label innovant Eco score pour les produits alimentaires

- Participer à la coordination des acteurs au travers des syndicats et associations professionnelles

■ Agir sur les infrastructures de transport

Enjeux : moderniser le réseau routier adapté au transport de marchandises et développer les infrastructures alternatives

► Participer à la mise en œuvre d'une offre privée de stationnement et de services pour les poids-lourds et les chauffeurs :

- Equiper et valoriser sur le foncier privé les places de parking PL vacantes et accessibles sur réservation

Le 10 décembre 2025

Présidente directrice générale de la société ALSEI

Julié DE ROUJOUX



ENGAGEMENTS PRIS PAR LES SOCIÉTÉS CERCLE VERT & PREVOTE



■ Agir sur les flux (Itinéraires, stationnement, volume ...)

Enjeux : faire évoluer les usages inadaptés aux caractéristiques des routes pour améliorer la pratique des conducteurs et la vie des riverains

- Améliorer le guidage routier des poids-lourds :
 - Faire usage des services de navigation dédiés aux PL :
 - équiper les flottes en régie ou exiger des prestataires de transport l'utilisation d'outils de navigation adaptés et bannir l'usage de GPS grand public
- S'inscrire dans une concertation locale des itinéraires routiers :
 - Réfléchir aux côtés des acteurs publics aux leviers d'adaptation des flux aux infrastructures et aux territoires traversés
 - Favoriser la transparence et le dialogue avec les communes significativement affectées par les activités
 - rencontres régulières avec les élus et, le cas échéant, les collectifs de riverains
 - signature de conventions de bonnes pratiques autant que de besoin
 - organisation de portes ouvertes de sites pour ces interlocuteurs
- Contrôler les flux :
 - Favoriser la maîtrise des itinéraires réellement empruntés, par l'utilisation d'outils de géolocalisation :
 - en la prescrivant dans les contrats passés avec les prestataires de transport
 - utilisation du geofencing sur des itinéraires / accès interdits PL avec alerte en temps réel auprès des exploitations pour action immédiate vers le/les conducteurs

■ Agir en tant qu'acteurs économiques

Enjeux : mobiliser les acteurs à l'origine des flux de marchandises pour réduire l'impact de leur transport

- Se doter d'une stratégie de réduction du recours au transport routier et de diminution de son impact :
 - Faire appel à des pratiques plus vertueuses favorisant :
 - l'utilisation de véhicules aux motorisations alternatives moins polluantes et moins bruyantes (biogaz, électrique, biocarburant, hydrogène)
 - l'adaptation de la taille et de l'équipement des véhicules et des pratiques de livraison à l'environnement urbain
 - Introduire l'impact routier dans les indicateurs RSE
 - Engagement de formation des chauffeurs au respect de la réglementation et à l'éco conduite
 - Participer à la coordination des acteurs au travers des syndicats et associations professionnelles

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
060-200067973-20260310-100326DC46BIS-DE
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 17/03/2026

Le 10 décembre 2025

Directeur des opérations de la société
CERCLE VERT

Christophe EVREUX

Directeur de la société PREVOTE LOCATION

Mathieu THIENPONT