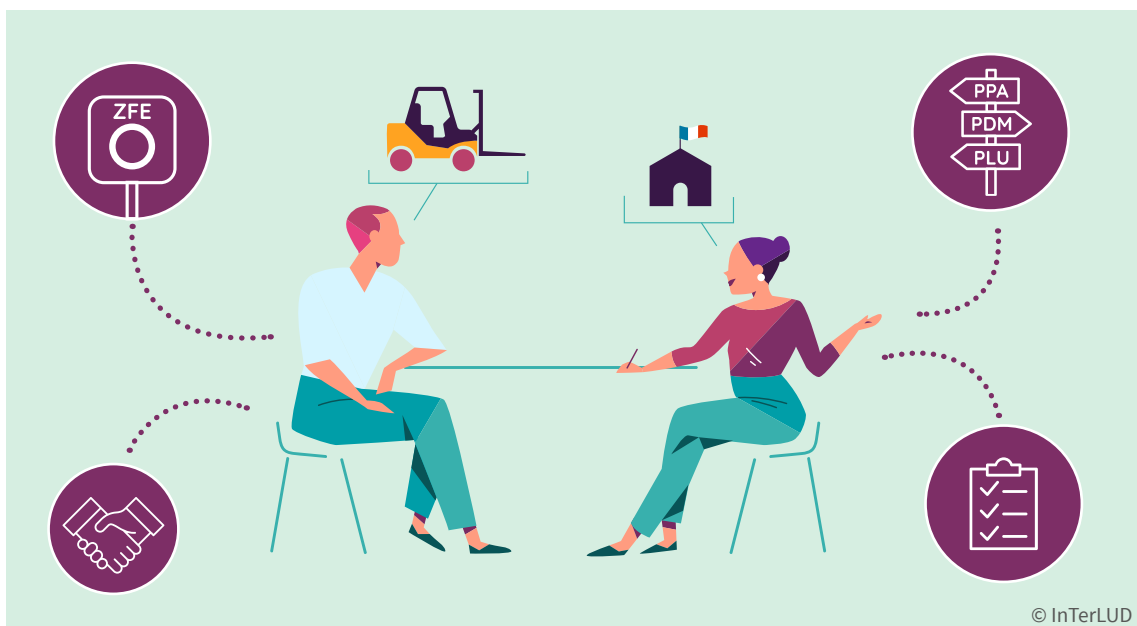


## .Q1

### Acteurs privés : comment s'inscrire dans les politiques publiques de la logistique urbaine ?



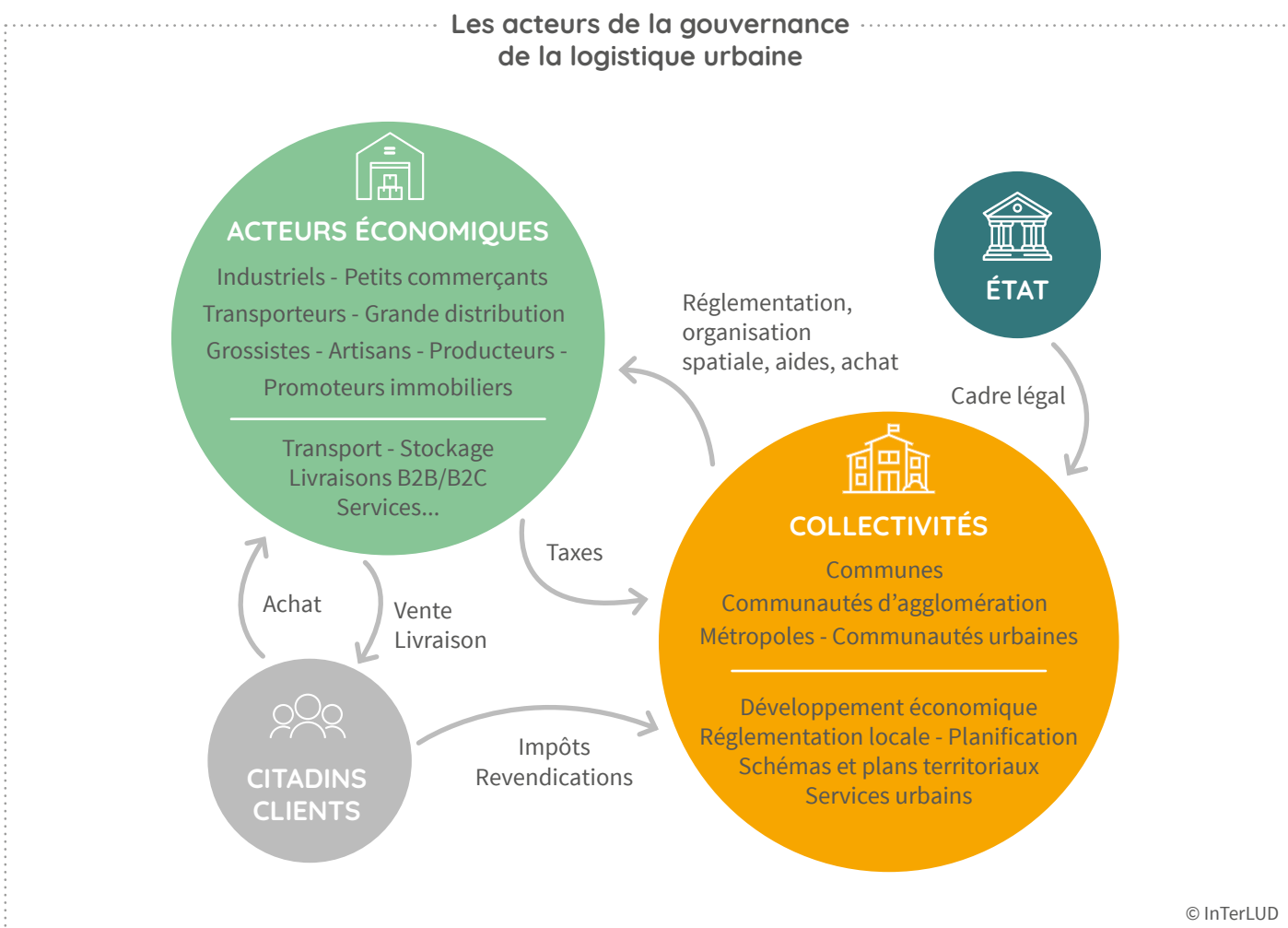
*La mise en œuvre d'une logistique urbaine durable repose à la fois sur l'action des politiques publiques et des entreprises du transport-logistique qui innovent afin d'optimiser les flux de marchandises en ville. Dans ce cadre, une gouvernance public-privé autour de la question des marchandises est une condition centrale pour concrétiser un projet de logistique urbaine. Cette première question apporte les repères pour comprendre qui sont les principaux acteurs mobilisés et les temps forts de ces concertations.*

## Décryptage : vers une démarche de concertation

**Les acteurs publics locaux ont commencé à expérimenter** des solutions en matière de logistique urbaine dès la fin des années 1990. Des communes en France comme La Rochelle ou Paris, et d'autres villes en Europe, comme Bristol, Monaco et Vicence ont par exemple développé des centres de distribution urbains sur leur territoire. Ces premières expérimentations ont rencontré un succès mitigé, souvent au regard de difficultés financières ou techniques.

**Une vingtaine d'années plus tard**, le contexte a changé, et est devenu plus favorable aux collaborations entre pouvoirs publics et opérateurs privés. L'e-commerce a explosé et l'accessibilité aux centres-villes diminue pour les véhicules de marchandises du fait des nouvelles mesures environnementales. Aujourd'hui, les intérêts des acteurs publics et des acteurs privés convergent : tous cherchent à améliorer la circulation des marchandises en ville, à optimiser et à réduire les flux. Les collectivités engagées sur ces thématiques réalisent qu'une action ne sera pertinente que si elle est co-construite avec des professionnels qui y adhèrent.

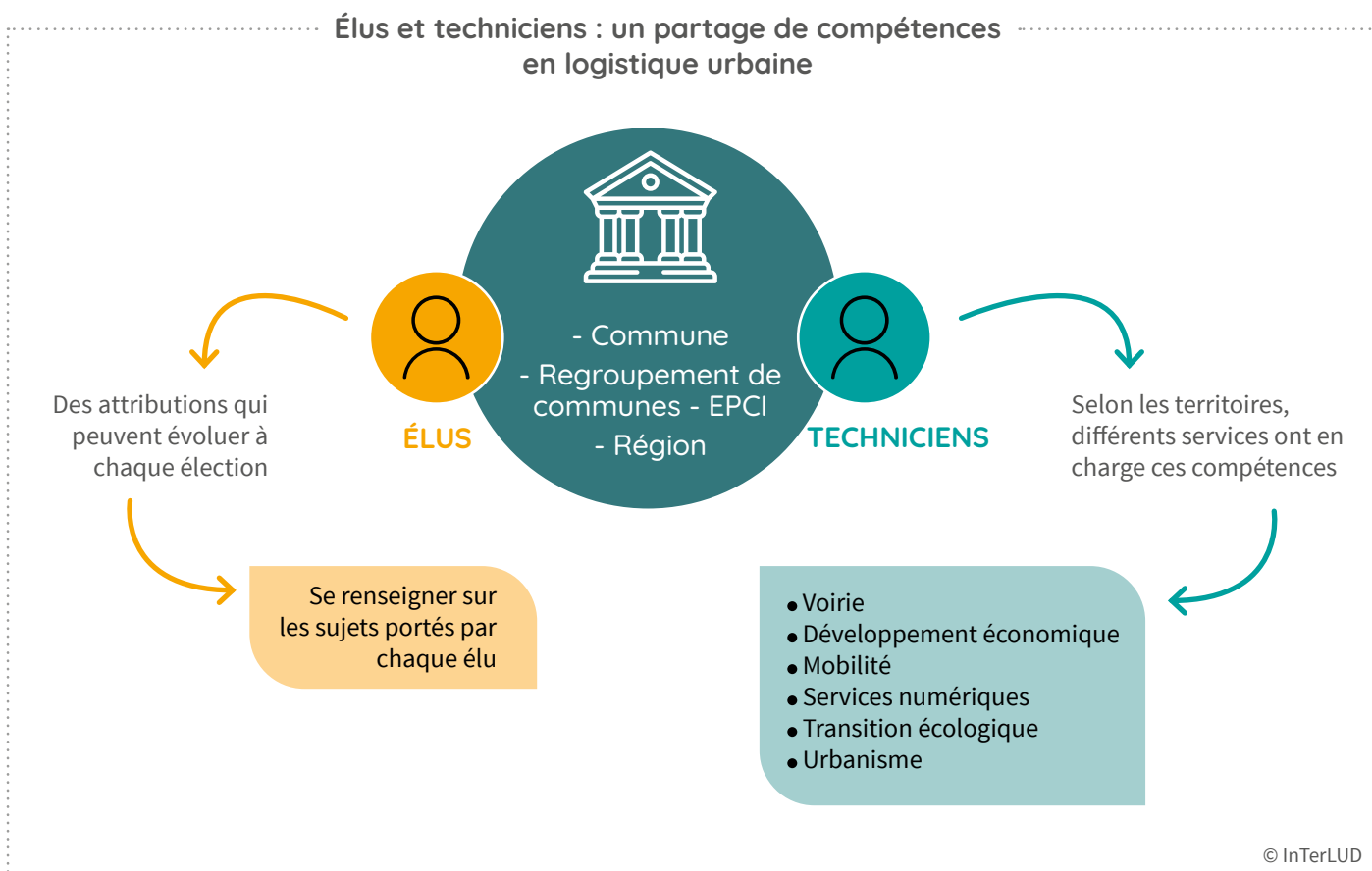
La gouvernance de la logistique urbaine durable offre un cadre proche du partenariat quand les conditions sont réunies, permettant le dialogue entre ces acteurs. Elle limite ainsi une prise de décision descendante qui ne tiendrait pas compte de la réalité du fonctionnement du transport de marchandises en ville. Cette gouvernance permet d'aboutir à une régulation du territoire en prenant davantage en compte l'ensemble des acteurs (collectivités, entreprises, habitants).



- Pour les acteurs économiques et leurs représentants, il est essentiel de bien prendre en considération les **évolutions réglementaires**, les **changements de politiques publiques**, afin d'anticiper et d'appréhender les restrictions d'accessibilité aux espaces urbains, notamment les plus denses.
- Pour les acteurs publics, il est essentiel d'intégrer dans la concertation les acteurs privés, afin de comprendre leur mode de fonctionnement, leurs contraintes spécifiques et leurs besoins, pour favoriser l'efficacité des actions entreprises.

## Les acteurs publics sur les territoires

Pour une entreprise, il n'est pas toujours évident de **bien identifier les interlocuteurs** parmi l'ensemble des acteurs publics. La difficulté vient notamment d'un partage de compétences et de décisions à des échelles administratives différentes selon les territoires. Il faut aussi comprendre que les collectivités n'ont qu'un **pouvoir limité (circulation, stationnement, aménagement urbain)**. Les effets réglementaires imposés aux acteurs économiques émanent pour l'essentiel de lois élaborées par l'État dans le cadre de sa planification environnementale.



Parmi les interlocuteurs des collectivités, il faut distinguer ceux qui relèvent du « politique », c'est-à-dire **les élus qui définissent les orientations** pour le territoire et prennent les décisions ; et ceux qui relèvent du « technique », c'est-à-dire l'ensemble des **services administratifs, techniques**, qui collectent les données, réalisent des études, organisent des concertations, et **préparent tous les éléments des dossiers** à partir desquels les politiques prennent les décisions. Les pouvoirs sont différents, mais il est intéressant pour les entreprises et leurs représentants d'interagir avec ces 2 corps.

## Les communes ou regroupements de communes, acteurs principaux de la logistique urbaine durable

Une autre difficulté vient de la variété des documents de planification, qui relèvent de différents échelons territoriaux, et intégreront de plus en plus les questions de logistique urbaine.

En matière de **réglementation de la circulation et du stationnement**, les communes (villes) sont compétentes par défaut. Ceci, à moins qu'elles n'aient spécifiquement transféré cette compétence aux EPCI (établissements publics de coopération intercommunale), c'est-à-dire à un ensemble de communes regroupées en communauté de communes, communauté d'agglomération, communauté urbaine ou métropole, en fonction de sa taille et de ses compétences.

### Les EPCI : établissements publics de coopération intercommunale



EPCI

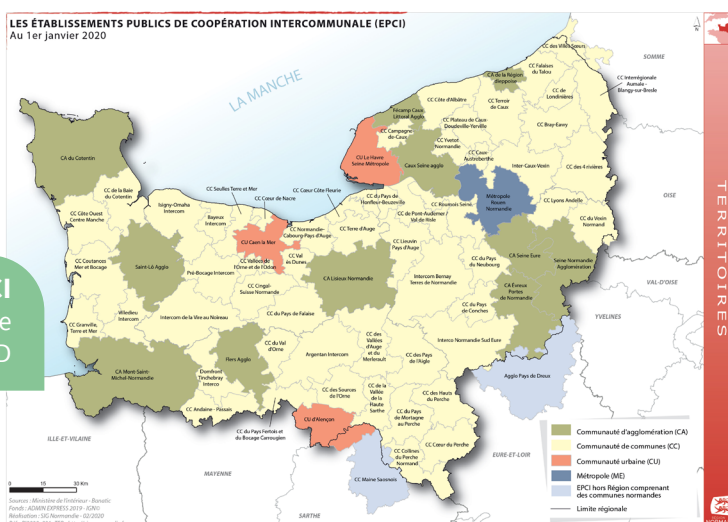
Différents regroupements sont possibles, notamment en fonction du nombre d'habitants. 3 catégories d'EPCI concernent le programme InTerLUD :

- Communauté d'agglomération (CA)
- Communauté urbaine (CU)
- Métropole

Administrés par le « Conseil communautaire » où siègent les élus locaux

Gérés par les techniciens et des chargés de mission rattachés à différents services

250 EPCI sont concernés par le programme InTerLUD



Exemple de la Normandie qui comptait 69 EPCI au 1<sup>er</sup> janvier 2020

© InTerLUD

Les **communes** ou les **établissements publics intercommunaux** ont également les compétences en matière de **permis de construire**, et déterminent les règles d'**usage du sol** dans le **PLU** (plan local d'urbanisme). Ils peuvent, à travers le zonage, dédier des espaces à des activités économiques spécifiques, comme la logistique. Le PLU est également un document d'urbanisme prospectif qui définit les objectifs en matière de développement économique et la politique de mobilité. Enfin, les EPCI peuvent organiser des concours pour des projets urbains qui intègrent de la logistique urbaine, comme les appels à projets Réinventer Paris ou Inventer le Grand Paris.

Lorsque les compétences ont été transférées aux EPCI, on parle de **PLUi** (plan local d'urbanisme intercommunal). La planification inter-communale passe également par des **SCoT** (schémas de cohérence territoriale) qui fixent les grands objectifs pour les territoires.

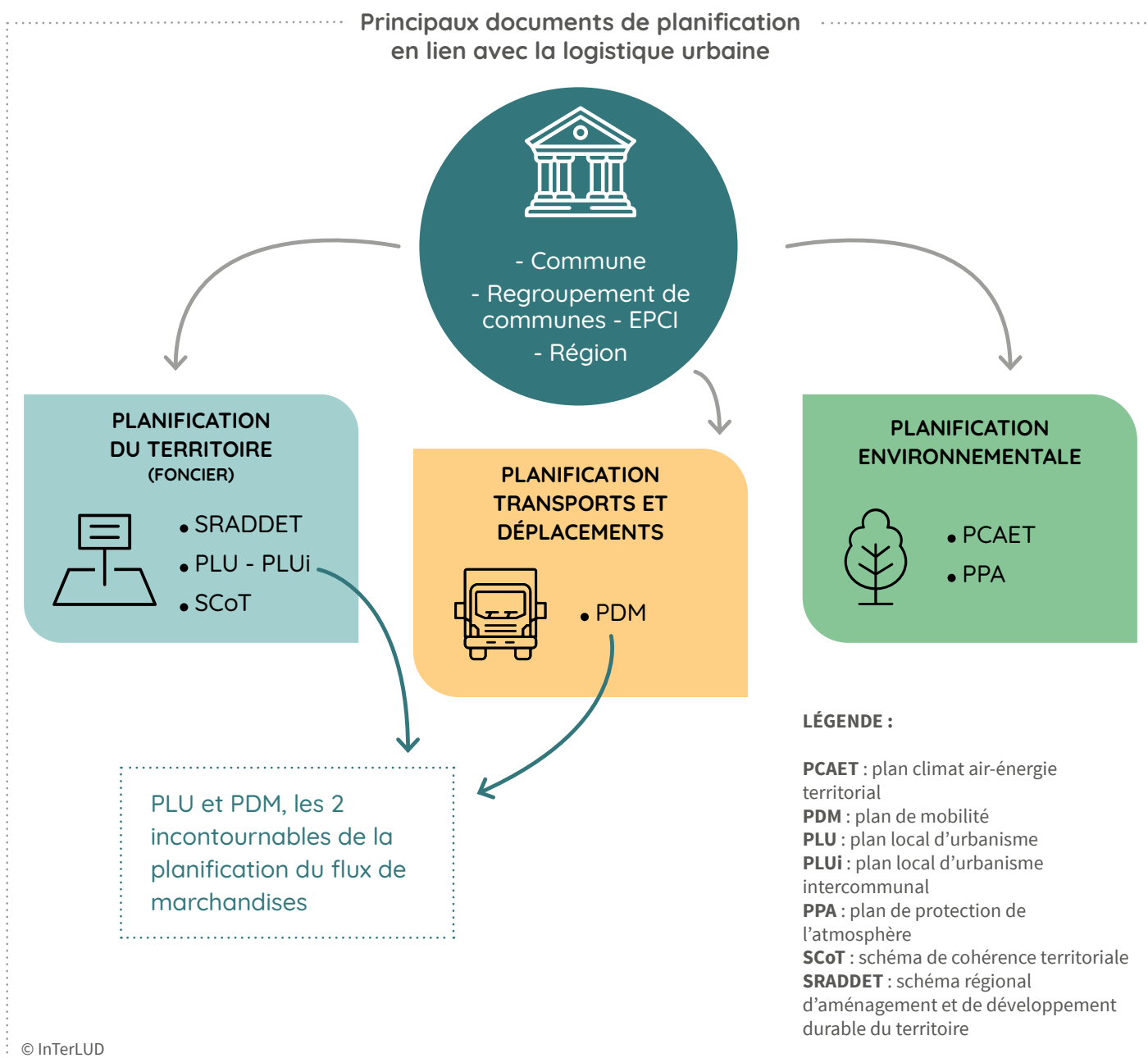
Les communes peuvent également être regroupées autour d'une **AOM** (autorité organisatrice des mobilités). Celle-ci dispose d'une compétence spécifique sur la logistique urbaine lui permettant de mettre en place, organiser et/ou financer des services de logistique urbaine. Elle peut donc directement intervenir sur l'organisation des flux de marchandises. Cette spécificité est en revanche conditionnée à une carence de l'initiative privée difficile à démontrer, raison pour laquelle les collectivités considèrent généralement que ce sujet est du ressort d'opérateurs privés, et que l'AOM doit rester particulièrement précautionneuse au risque d'atteinte à la concurrence.

L'AOM produit des **PDM** (plans de mobilité) qui viennent progressivement remplacer les PDU (plans de déplacements urbains). Lorsque les agglomérations ont plus de 100 000 habitants, ces PDM sont obligatoires. Ils comportent des dispositions relatives à la mobilité des personnes et des marchandises. Ces documents privilégient souvent le report modal du camion vers le fluvial, le ferré, ou le développement d'une logistique urbaine. Ce document doit être compatible avec le SCoT, et s'impose aux PLU.

Certaines collectivités disposent d'un « **référent logistique urbaine** », c'est souvent le cas des métropoles ou de grandes agglomérations. Il est généralement intégré dans le service de développement économique ou mobilité. Ce référent organise la concertation, et peut mettre en place des politiques publiques dédiées à la logistique urbaine. Même si un poste spécifique est prévu, il est forcément au sein d'un service avec ses propres priorités et capacités d'actions, qui n'englobe que très rarement le caractère transversal de la thématique.

## Des Régions également impliquées

Les Régions ont des compétences qui peuvent avoir un impact sur la logistique urbaine. Elles produisent un document de planification du territoire dans lequel les activités logistiques et la mobilité des marchandises sont de plus en plus prises en compte. Il s'agit du **SRADDET** (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires). En cohérence avec ces documents, les Régions **financent des projets de transport de marchandises ou de logistique** dans le cas d'appels à projets, tels que l'appel à manifestation d'intérêt fret et logistique de la Région Île-de-France en 2020.



## S'impliquer dans les actions de logistique urbaine durable

La gouvernance de la logistique urbaine durable se construit sur la durée. Les villes, communautés d'agglomération et métropoles s'intéressent de plus en plus à l'organisation des flux de marchandises en ville, et s'interrogent sur leurs moyens d'action. Plusieurs opportunités permettent aux acteurs privés de s'impliquer.



### ● Participer aux réunions publiques sur les nouveaux documents d'urbanisme et projets urbains

Les documents d'urbanisme (PLU, PLUi, PDM, SCoT, SRADDET) déterminent à la fois **la politique, les orientations à court et long terme** en matière de développement du territoire, mais aussi les **réglementations** qui fixent le droit du sol ou la répartition des activités sur le territoire.

C'est à la fois la feuille de route de la collectivité, **renouvelée en moyenne tous les 5 ans**, et une base réglementaire.

À chaque renouvellement de ces documents ou chaque projet urbain (ZAC, opération d'aménagement), les acteurs publics organisent des **concertations** de durée très variable ouvertes à tous. Prévues à l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, elles visent à associer le plus tôt possible les habitants, les associations locales, ainsi que les autres personnes concernées, à l'élaboration de certains projets d'aménagement et de construction et de documents d'urbanisme.

Les collectivités communiquent par le biais de **l'affichage public**, par voie de presse locale, parfois sur leur site internet ou les réseaux sociaux.

### ● Organiser/participer à des ateliers

Indépendamment des processus liés au renouvellement des documents d'urbanisme, des politiques publiques ou des projets urbains, les acteurs publics (collectivités), parapublics (chambres de commerce et d'industrie, chambres de métiers), mais aussi les acteurs économiques et leurs représentants au sein d'organisations professionnelles (par exemple la FNTR, l'Union TLF, l'OTRE), d'associations (par exemple le Club Déméter), de clusters d'activités (par exemple Pil'es Lyon) organisent des ateliers préalables à un projet ou à une politique publique. C'est l'occasion pour l'ensemble des acteurs de faire du réseau, et d'échanger sur les besoins et intérêts de chacun dans l'aménagement des espaces urbains. L'intégration dans un réseau professionnel facilite le dialogue avec les acteurs publics, pour initier des actions communes et avoir connaissance des initiatives en cours.

### ● Enquêter/produire des données

Ces mêmes acteurs contribuent à une meilleure connaissance des réalités urbaines quand ils produisent un diagnostic clair et précis de la logistique et du transport de marchandises dans leurs territoires. Par exemple :

- en mettant à disposition des données sur le trafic et les volumes de marchandises transportées,
- en recensant les activités logistiques liées au transport sur leur territoire,
- en enquêtant sur les pratiques de consommation des clients, des habitants, ou le fonctionnement des commerces.

Cette démarche crédibilise ensuite pour ces professionnels la participation et l'intervention de ces professionnels dans les groupes de travail.

### ● Expérimenter des solutions

Dans le cadre de living labs (laboratoires urbains), l'ensemble des acteurs peuvent expérimenter des solutions liées à la logistique urbaine (espaces de stockage, nouveaux modes de livraison, services). Cela est le cas du projet Decarbomile (2022-2024) de la Commission européenne, composé de 4 living lab, dont Nantes pour la France. Dans un esprit de coopération, un living lab regroupe des acteurs publics, privés, des entreprises, des associations, des laboratoires de recherche, des utilisateurs, dans l'objectif de tester « grandeur nature » des services, des outils ou des usages nouveaux. Il s'agit de favoriser l'innovation ouverte, de partager les réseaux, et d'impliquer les utilisateurs dès le début de la conception.

### ● S'impliquer dans un plan d'action marchandises

Pratique récente dans l'organisation des flux de marchandises en ville, l'élaboration de plans d'action est un des instruments de gouvernance qui réunit acteurs privés et publics autour d'actions définies collectivement. Entre 2019 et 2022, la mise en œuvre du programme InTerLUD (innovation territoriale logistique urbaine durable) a par exemple engagé 41 collectivités à travailler dans ce sens. Le programme LUD+ vise à engager 20 territoires supplémentaires entre 2023 et 2027.

#### À lire également

##### **D'autres questions traitées pour compléter la réflexion**

**Question n°2** > Comment se mettent en place les plans d'action sur les territoires ?

**Question n°7** > Fluvial et ferroviaire : quelles perspectives pour le transport de marchandises en ville ?

**Question n°8** > Espaces logistiques urbains : où stocker sa marchandise ?



**Dico et ressources**



## Dico

- **Document d'urbanisme** : la planification urbaine regroupe l'ensemble des documents d'urbanisme qui organisent les territoires. Ces documents traduisent un projet de territoire s'appuyant sur un diagnostic territorial, une évaluation environnementale, des études, des procédures juridiques et financières qui sont définies par des normes (lois et décrets) regroupées principalement dans le Code de l'urbanisme. Les documents d'urbanisme et d'aménagement permettent de traiter de logistique urbaine, et sont variés : PCAET, PLU, PDM, SRADDET, SCoT.
- **EPCI** : établissement public de coopération intercommunale. L'intercommunalité désigne une forme de coopération entre les communes, qui peuvent se regrouper sous des formes différentes (syndicats de communes, communautés de communes, communautés urbaines, communautés d'agglomération, métropoles). Le programme InTerLUD s'adresse uniquement aux communautés urbaines, communautés d'agglomération et métropoles.
- **FNTR** : fédération nationale des transports routiers
- **Organisations professionnelles** : représentent et défendent les intérêts des entreprises adhérentes d'un même secteur d'activité. Celles qui sont reconnues comme représentatives par la direction générale du Travail sont habilitées à négocier les accords collectifs.
- **OTRE** : Organisation des transporteurs routiers européens.
- **Réglementation** : ensemble des textes applicables à la logistique urbaine, comprenant par exemple les arrêtés locaux.
- **SCoT** : schéma de cohérence territoriale. Le SCoT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale. Depuis 2021, le document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCoT comprend obligatoirement un document d'aménagement artisanal commercial et logistique (DAACL). Celui-ci détermine les conditions d'implantations des équipements commerciaux et logistiques.
- **TLF** : Union des entreprises transport et logistique de France
- **ZAC** : zone d'aménagement concerté. Opération publique d'urbanisme et d'aménagement de terrains à bâtir en vue de les céder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés. Source : Cerema



## Fiches actions

Accompagnées dans le cadre du programme **CEE InTerLUD** (innovation territoriale logistique urbaine durable), les communes disposent d'un guide méthodologique réalisé par l'Ademe comprenant des conseils et des fiches actions pour les soutenir dans leur démarche. Des versions de synthèse sont accessibles. En lien avec la question traitée, elles permettent aux acteurs économiques de repérer les thématiques susceptibles d'être portées sur leur territoire :

- Conseil - [Pourquoi faut-il agir sur la logistique urbaine ?](#)
- Conseil - [Menez à bien votre concertation](#)
- Fiche A1 - [Articuler politiques de planification et opérationnelles](#)
- Fiche B1 - [Harmoniser les réglementations marchandises](#)







## Ressources clés

À consulter en ligne : des ressources pour mieux comprendre la question ou passer à l'action.

- InTerLUD, 2021. **C'est quoi la logistique urbaine ?** Une vidéo d'animation pour comprendre les grands enjeux. Durée : 2 min.
- **Projets des territoires** : une sélection sur le site InTerLUD des projets référencés sur le site France-mobilité
- **Solutions logistiques** : une sélection sur le site InTerLUD des solutions référencées sur le site France-mobilité
- Fret et logistique : appel à manifestation d'intérêt IdF 2020 : **voir l'appel à projet** et **voir les lauréats**.
- **Chaire Logistics City et Chaire Logistique urbaine** : pour retrouver des ressources sur les études en cours
- **InTerLUD** : pour accéder à la méthodologie créée à l'initiative de l'Ademe, du Cerema et du ministère de la Transition écologique sur l'engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine.
- InTerLUD, 2021 : **regards croisés de 10 organisations professionnelles** et de **11 EPCI** sur leur implication dans des actions de logistique urbaine. Durée : 4 min 21.
- InTerLUD, 2021. **Quelle collaboration public-privé ? L'exemple du transporteur SEV et de Montpellier Métropole**
- **Decarbomile** : projet européen Horizon Europe pour améliorer la logistique du dernier km.

## Bibliographie

Pour retrouver les références (ouvrages, études, articles) utilisées pour la rédaction de la question.

- Gatta V., Marcucci E., Le Pira M. (2017). Smart urban freight planning process: Integrating desk, living lab and modelling approaches in decision-making, European Transport Research Review, 9 (32).
- Gardrat M., Patier D., Routhier J-L (2020). Logistique urbaine : enjeux, pratiques et perspectives, Techniques de l'ingénieur Transport et logistique.
- Lindholm M., Browne M. (2013). Local authority cooperation with urban freight stakeholders: A Comparison of partnership approaches, European Journal of Transport and Infrastructure Research, 13 (2013), pp. 20-38.
- Macharis C., DeWitte A., Turcksin L. (2010). The Multi-Actor Multi-Criteria Analysis (MAMCA) application in the Flemish long-term decision making process on mobility and logistics, Transport Policy, 17 (2010), pp. 303-311.
- Ville S., Gonzalez-Feliu J., Dablanc L. (2013). The limits of public policy intervention in urban logistics: Lessons from Vicenza, European Planning Studies, 21 (10) (2013), pp. 1528-1541.
- Heitz A. (2015) Paris, Urban Laboratory for Urban Logistics, Project Number: 15-2.1c, Feasibility of Consolidated Freight Deliveries in Cities; and Alternatives for More Efficient Use of the Road and Parking Space in Cities.

## Crédits

- Question de synthèse réalisée en mars 2022. Première mise à jour : mars 2023
- Illustration : Chloë Kast
- Schémas : conception Logistic-Low-Carbon (Stéphanie Desmond), réalisation Trait singulier, janvier 2022 mise à jour : mars 2023
- Conception graphique : Trait singulier
- Correction : Relire et Corriger

InTerLUD, programme porté par :

