

FICHE ACTION

- Présentation de la structure type -

STRUCTURE TYPE D'UNE FICHE ACTION

Afin de vous accompagner dans la sélection d'actions efficaces adaptées à votre territoire, des fiches actions ont été élaborées dans le guide méthodologique conçu par le ministère en charge des Transports, l'ADEME et le Cerema, en lien avec des représentants des professionnels. Elles déclinent la mise en œuvre des différents leviers dont vous disposez pour agir en faveur d'une logistique urbaine durable. Pour plus de clarté, chaque fiche action est structurée de la même façon.

OBJECTIFS ET CADRAGE DE L'ACTION

- 1 Un encart « En bref »** constituant une mise en perspective des raisons de l'action, en quelques lignes.
- 2 Un encart « Éléments de diagnostic incontournables »** identifiant les éléments de diagnostic opérationnels nécessaires à la mise en œuvre de l'action.
- 3 Un encart « Intérêts et objectifs »** permettant de lister en quelques puces les finalités de l'action.
- 4 Un tableau des impacts attendus** en termes environnementaux, économiques et sociaux.
- 5 Un tableau de suivi de l'action** selon 4 niveaux d'avancement systématiquement précisés pour chaque action : « Démarrage », « Consolidation », « Décollage » et « Exemplarité ».

Harmoniser les réglementations marchandises

Objectifs et cadrage de l'action

Les réglementations sur la circulation et le stationnement représentent à la fois un obstacle à l'efficacité de la logistique urbaine et un outil de performance du système de distribution. Elles doivent être définies en concertation avec toutes les parties concernées, être faciles à comprendre. Enfin toute réglementation doit être conçue pour être respectée. Ce contrôle garantit l'efficacité des mesures et assure les échanges économiques sur la capacité de la collectivité à faire appliquer par tous les règlements elle décide.

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC À METTRE EN PLACE

- État des lieux des réglementations en vigueur

INTÉRÊTS ET OBJECTIFS

- Éviter que les réglementations soient entachées d'illégalité
- Rendre faciles et cohérentes les réglementations pour en faciliter le respect
- Faciliter la concertation

IMPACTS ATTENDUS

Les impacts sont indirects : une réglementation harmonisée permettra aux autres actions d'agir sur chacun des leviers.

ENVIRONNEMENTAUX	ECONOMIQUES	SOCIAUX
<input type="checkbox"/> État de santé	<input type="checkbox"/> Coût d'usage (composés) de la voirie urbaine et temps perdus et par conséquent	<input type="checkbox"/> Conditions de travail
<input type="checkbox"/> Qualité de l'air	<input type="checkbox"/> Sécurité des personnes	<input type="checkbox"/> Santé
<input type="checkbox"/> Bruit	<input type="checkbox"/> Équité	<input type="checkbox"/> Autres
<input type="checkbox"/> Autres	<input type="checkbox"/> Fractions de la population (Acteurs économiques)	
	<input type="checkbox"/> Acteurs territoriaux	
	<input type="checkbox"/> Autres	

MÉTHODOLOGIE INDICATIVE

- 6 Une méthodologie pour la réalisation de l'action.** Cette méthodologie indicative sera à adapter au contexte local.

Méthodologie indicative

Préambule

Localement, les arrêtés municipaux encadrent la circulation et le stationnement des véhicules affectés aux transports de marchandises en ville.

Ces réglementations constituent parfois un empilement de règles incompréhensibles par les professionnels de transport : horaires incohérents avec l'ouverture des commerces, hétérogénéité des réglementations d'une commune à l'autre, voire à l'intérieur d'une même commune... et par conséquent difficilement applicables et contrôlables.

Les arrêtés sont légalement pris dans une optique de réduction des nuisances et d'amélioration de leur qualité. Cette multiplication peut amoindrir leur efficacité soit parce que la réglementation n'est pas respectée, soit parce qu'elle pénalise le travail des transporteurs et par conséquent l'approvisionnement des commerces et des particuliers.

Par ailleurs, peu de communes ont introduit un paramètre environnemental dans leur réglementation marchandise afin d'en faire un outil en faveur de leur politique de qualité de l'air. Or, les évolutions réglementaires récentes (loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 et loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe)) intègrent cette opportunité.

La mise en place d'une réglementation "marchandises" adaptée à la fois à son territoire, aux objectifs de réduction des impacts environnementaux et aux pratiques des professionnels constitue donc un élément indispensable. Elle doit ainsi se faire en concertation avec l'ensemble des acteurs du transport de marchandises : transporteurs, commerçants, artisans, collectivités, police municipale...

Auditer la réglementation marchandises en vigueur

COLLECTER LES ARRÊTÉS GÉNÉRAUX ET PARTICULIERS

La première étape consiste à collecter, généralement auprès des services Voirie des communes, l'ensemble des arrêtés en vigueur traitant de la circulation, du stationnement et de l'arrêt des véhicules utilitaires, sur le périmètre d'étude.

Un point sur la réglementation générale en matière de stationnement (véhicules particuliers et marchandises) doit être réalisé. En effet, la politique de stationnement des véhicules particuliers et marchandises interagissant. Par exemple, un quart d'heure gratuit* attribué aux automobilistes sur le stationnement payant leur permet de...

SUIVI ET ÉVALUATION DE L'ACTION

- 7 Des éléments de coûts** sur tout ou partie de la mise en œuvre de l'action. Ces éléments indicatifs ne sauraient remplacer une évaluation financière ex-ante de l'action.
- 8 Un rappel du tableau de suivi de l'action** selon les 4 niveaux d'avancement.
- 9 Un tableau d'indicateurs de résultats.** Ce tableau précisera la nature et les méthodes de calcul des indicateurs de résultats. Ces indicateurs sont fondamentaux pour l'évaluation de l'action.

Suivi et évaluation de l'action

COÛT ET FINANCIEMENT DE L'ACTION

Pour les documents de planification, les coûts correspondent leur élaboration, leur mise en œuvre, leur suivi, les coûts pour la collectivité sont variables. Les coûts opérationnels que la collectivité souhaite mettre en œuvre (aménagement, droit de préemption..., etc.).

Acteurs impliqués

- Différents services de la collectivité territoriale : planification urbaine, applications, construction, élus, législateurs, etc.
- Aménageurs.

INDICATEURS DE SUIVI GLOBAL

Les indicateurs de suivi global présentés ci-dessous permettent d'identifier la performance de l'action.

Voici le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

1 Démarrage	2 Consolidation	3 Décollage	4 Exemplarité
La logistique urbaine est abordée dans au moins un document de planification (ex : PDM)	Des objectifs opérationnels sont définis dans tous les documents de planification concernés.	Tous les documents de planification intègrent une approche exhaustive de la logistique urbaine et proposent des actions (avec un suivi)	Une stratégie logistique est mise en place à l'échelle de la collectivité et tous les documents de planification intègrent des objectifs/indicateurs de façon coordonnée.

INDICATEURS DE SUIVI

Les indicateurs de suivi présentés ci-dessous permettent d'évaluer dans le détail l'avancement opérationnel de l'action. Ils peuvent également avoir pour rôle de suivre son évolution entre les différentes étapes globales. La collectivité peut choisir également ses propres indicateurs qui pourrissent être adaptés à son cas particulier.

Voici le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs.

Taux de planification

Nombre de documents de planification abordant le TNU rapporté au nombre total de documents de planification concernés.

Autre indicateur

Au choix de la collectivité

InTerLUD, programme porté par :