

Résumé Fiche action planification : Intégrer la mobilité des marchandises dans le PDM

(Version août 2022)

InTerLUD, programme porté par :



A2

1

Le Plan de Mobilité (PDM) est le document de planification définissant **directement la politique locale de mobilité des marchandises** : c'est le levier d'actions à prioriser.

2

Éléments de diagnostic : le diagnostic du volet marchandises du PDM est similaire à celui de l'engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine.
+ le PDM peut contenir un schéma de desserte ferrée et fluviale dans une approche intermodale (code des transports, art. L1214-2-2).

3

Intérêt et objectifs :

- Faire reconnaître l'importance du transport de marchandises dans le fonctionnement de l'agglomération et encourager les bonnes pratiques de livraison ;

Transport de voyageur ↔ Transport de marchandises

- Traduire le rôle des AOM comme autorité organisant les transports de marchandises ;
- Lier la politique de marchandises aux autres politiques publiques (urbanisme, sécurité, environnement...) en interne à l'AOM et en externe en relation avec les partenaires.

4

Impacts attendus : indirects.

- 
- **Le PDM est opposable aux tiers et soumis à enquête publique et à l'évaluation environnementale ;**
 - **Il est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.**

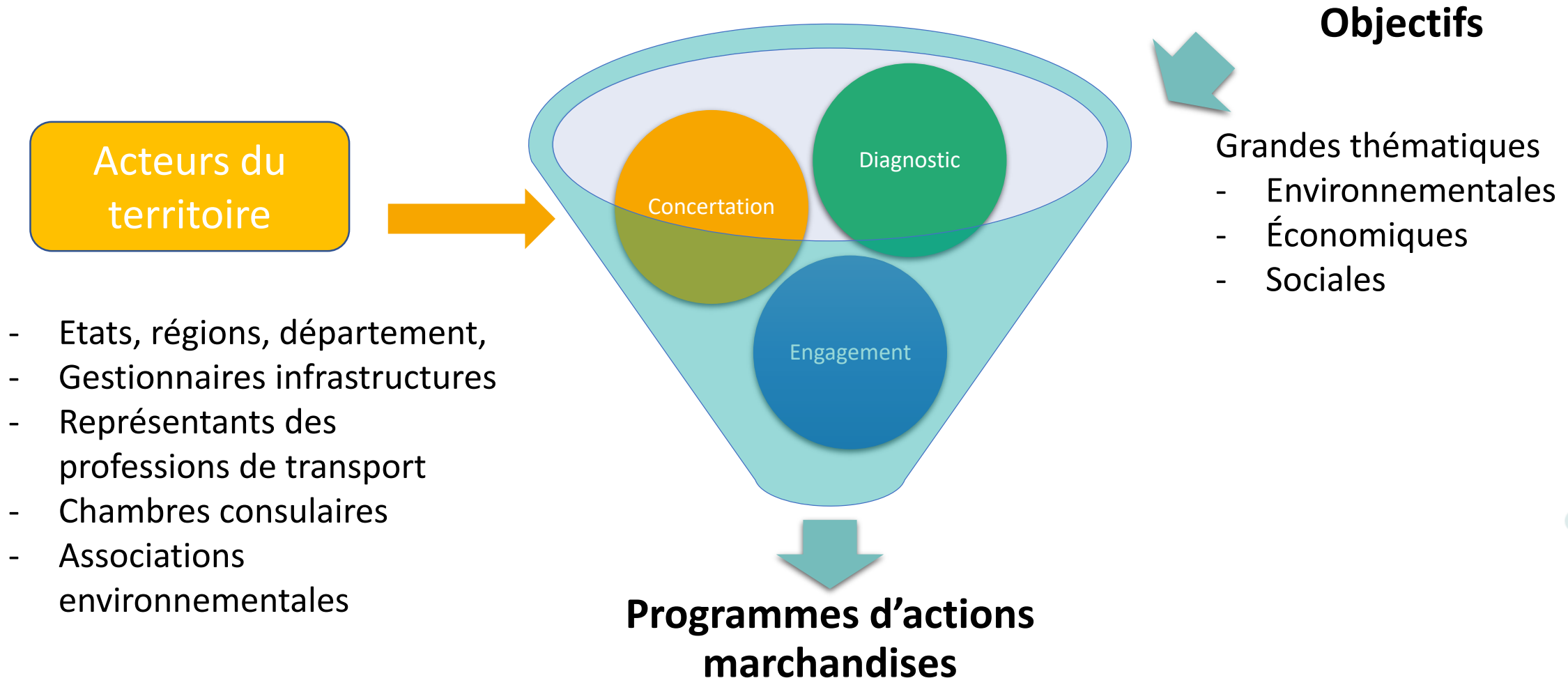
Code des transports, articles L.1214-1 et L1214-2 : circulation, stationnement, livraison, sécurité, partage de la voirie, plan de mobilité employeur.



Une vision stratégique avec deux niveaux de mise en œuvre

- **1^{er} niveau** d'engagement : malgré l'obligation légale d'intégrer le volet déplacement de marchandises dans le PDM, trop de PDM ne prennent pas suffisamment en compte la logistique urbaine ;
- **2^{ème} niveau** correspond à une réelle prise en compte globale du sujet avec des objectifs précis et un plan d'action détaillé.

Volet marchandises PDM équivalent à la démarche d'engagement en logistique urbaine



1 enquête nationale menée par le Cerema en 2019 sur la Logistique urbaine et planification des déplacements

➔ 6 actions LU sur 56 actions (en moyenne) par PDM toutes thématiques confondues

Analyse de 182 actions portant sur la LU regroupées en 6 catégories





Les catégories d'actions et les actions les plus fréquentes

Catégories	Exemples de mesures	Parts parmi les 182 actions recensées
Usage de la voirie	Jalonnement, plan de circulation, heures de livraison, réglementation, stationnement sur voirie	26 %
Urbanisme, aménagement, travaux	Travaux sur voirie, construction de zones de service et stationnement PL, réserve foncière, espace logistique urbain, prise en compte des marchandises dans les plans d'urbanisme	26 %
Concertation, partenariat	Animation avec les acteurs du secteur des marchandises, transporteurs, commerçants	19 %
Actions innovantes et expérimentation	Véhicules propres, espace logistique partagé, sas de livraison collectif, mutualisation des coûts des transporteurs	13 %
Cadre de vie, environnement	Réduction du trafic des PL dans les centralités, organisation des accès pour les marchandises en harmonie avec les TC et les modes actifs, protection de l'espace public	10 %
Mode alternatif	Modes ferré, fluvial, maritime, intermodalité	9 %

Rang	Actions les plus fréquentes
1	Création d'une instance de gouvernance ou d'un groupe de travail participatif
2	Mise en conformité et création d'aires de livraison
3	Création d'espaces logistiques urbains (ELU) ou de centre de distribution urbain (CDU)
4	Réglementation sur la circulation du transport de marchandises (critère environnemental, ouverture de couloir bus, ...)
5	Création d'un plan de circulation et mise en œuvre d'un jalonnement spécifique
6	Harmonisation de la réglementation
7	Élaboration d'une charte logistique
8	Développement de l'intermodalité ferrée, fluviale ou maritime
9	Prise en compte des marchandises dans les plans d'urbanisme
10	Réglementation sur le stationnement sur voirie (disque de livraison, mutualisation du stationnement, ...)



- 
- Le PDM : un outil reconnu par les collectivités comme stratégique pour la logistique urbaine
 - Elaborer une politique « marchandises » en interaction avec les autres thématiques (économiques et environnementales)
 - La capacité à réunir et associer les acteurs de la logistique urbaine : initier un GT marchandises

- Un besoin de portage politique ;
 - Une clarification du financement des actions ;
 - Un pilote, des échéances et un suivi ;
 - Oser expérimenter.
- 



La stratégie marchandises du PDM est un travail préalable à l'élaboration de chartes logistiques urbaines en intégrant un panel d'actions.

7

Coût et financement de l'action

Elaboration du volet marchandises du PDM (hors études spécifiques) : **entre 20 et 30 K€.**

8

Indicateur de suivi global

Démarrage	Consolidation	Décollage	Exemplarité
Prise en compte de la logistique urbaine dans un volet du PDM (obligation légale)			Intégration de la logistique urbaine dans la réflexion globale de la mobilité (marchandises + voyageurs) en lien avec les autres politiques publiques

9

Indicateurs de suivi

Taux de réalisation : pourcentage d'actions mises en œuvre

-> la qualité de l'action concernant les marchandises doit aussi être prise en compte