

Q2

Comment participer aux plans d'action sur les territoires ?



© InTerLUD

Support de l'activité économique, la logistique urbaine est indispensable au bon fonctionnement et au dynamisme des villes, ce qui en fait un axe de politique publique à part entière. Certaines collectivités ont décidé d'investir le sujet par le biais de plans d'action co-construits avec les acteurs économiques. La collaboration est un facteur essentiel pour faire émerger des solutions efficaces et adaptées au contexte local. Voici quelques éclairages sur comment se construisent ces démarches, et par quels moyens les acteurs économiques peuvent s'y impliquer.

La logistique urbaine, un axe de politique nationale et locale

La logistique urbaine s'affiche comme un axe politique national en matière de transition écologique. La question du verdissement des flottes et de la transition environnementale est un véritable enjeu, qui se situe à la charnière d'un traitement national et territorialisé.

L'État fixe un cap ambitieux

La démarche **France Logistique 2025** (2015-2018), puis, dans la même lignée en 2021, **les travaux du Cilog** (comité interministériel de la logistique) fixent des recommandations pour favoriser une logistique urbaine plus durable. Il s'agit de rendre la logistique urbaine compatible avec les exigences environnementales des villes, et leurs objectifs en matière santé publique : amélioration de la qualité de l'air, partage des espaces publics, etc.

De son côté, **la loi Climat et Résilience**, qui concrétise 145 propositions de la convention citoyenne pour le climat, cible le transport routier de marchandises en général, à travers les articles suivants :

- Article 30 : suppression progressive, d'ici le 1^{er} janvier 2030, du remboursement partiel de la taxe de carburant (TICPE) pour le transport routier.
- Article 31 A et B : incitation à l'achat de véhicules à faibles émissions, via le prêt à taux zéro pour les poids lourds, et le sur-amortissement des poids lourds et véhicules utilitaires légers. L'objectif est la fin de la vente de véhicules utilisant majoritairement des énergies fossiles d'ici 2030.
- Article 33 : les donneurs d'ordre devront fixer des objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour le transport de leurs marchandises. Des formations écoconduite sont aussi prévues à la fois pour les chauffeurs routiers, mais aussi pour les fonctionnaires et salariés lorsque la flotte a plus de 100 véhicules.

Les collectivités mobilisées pour la mise en œuvre

Au-delà des décisions au niveau national, **certaines collectivités prennent la mesure des enjeux** à s'emparer de cette problématique, puisque c'est à leur niveau que la majorité des actions peuvent être menées. À titre d'exemple, si la loi Climat et Résilience impose la mise en place de ZFE-m (zones à faibles émissions mobilité) aux collectivités de plus de 150 000 habitants, leur mise en œuvre (fonctionnement, périmètres, règles de circulation) relèvera bien de l'autorité de la collectivité concernée.

Pour faciliter les échanges entre les collectivités et l'État dans le choix des pratiques publiques à instaurer dans les territoires, **le GART** (Groupement des autorités responsables de transport) a été missionné, fin 2021, pour **organiser la réflexion et fédérer les collectivités**. Une façon de structurer une méthode de travail, de systématiser des pratiques, et de partager des outils.




Pour **amener les acteurs publics locaux à investir ce sujet**, plusieurs dispositifs ont été déployés, dont le **label climat-air-énergie**, ou encore le programme **InTerLUD** (innovation territoriale logistique urbaine durable) financé par les certificats d'économie d'énergie. Début 2022, une quarantaine de collectivités étaient engagées dans la démarche InTerLUD, visant à élaborer des plans d'action concrets en lien avec les besoins d'un territoire urbain et en co-élaboration avec les acteurs économiques concernés.

D'autres programmes accompagnent spécifiquement les acteurs privés du transport de marchandises, à l'image du **programme EVE** (engagements volontaires pour l'environnement). Il réunit 3 démarches dont l'objectif commun est la réduction de l'impact énergétique du transport, via l'accompagnement des professionnels du secteur : transporteurs (Objectif CO₂), commissionnaires de transport (Evcom) et chargeurs (Fret21).

3 programmes complémentaires d'accompagnement

- Une démarche volontaire
- Un programme financé, mais un investissement en temps et des actions internes à mener
- Une démarche vertueuse



| | ↓ | ↓ | ↓ |
|---|---|--|--|
|  | Réduction de l'impact énergétique des transports | 50 plans d'action pour réduire les gaz à effet de serre dans la livraison | Renforcer un programme d'action : label climat, air, énergie |
|  | <ul style="list-style-type: none"> • Entreprises de transport • Commissionnaires • Chargeurs | <ul style="list-style-type: none"> • Collectivités (communauté d'agglomération, communauté urbaine et métropole) • Acteurs économiques | <ul style="list-style-type: none"> • Collectivités volontaires |
|  | <ul style="list-style-type: none"> • Accompagnement et engagement de l'entreprise | <ul style="list-style-type: none"> • Signature de plans d'action concertés | <ul style="list-style-type: none"> • Accompagnement et labellisation de la collectivité |

© InTerLUD

Les acteurs économiques au cœur de la concertation

Dans leur rapport pour le Cilog, les auteurs pointent la **dimension transversale de la logistique urbaine et la multiplicité de ses usages** : « L'objet logistique urbaine concerne un grand nombre de parties prenantes : chargeurs (représentant notamment la grande distribution, les petits commerces, les artisans, les e-commerçants, les chantiers), transporteurs, logisticiens, élus municipaux, départementaux, régionaux, administrés, etc. ». Dans ce contexte, difficile d'imaginer la mise en place de solutions décidées de manière unilatérale.

En effet, de plus en plus de **démarches collaboratives** sont instaurées par les collectivités, en voici quelques exemples :

- La Ville de Paris a élaboré une première charte en 2001. Sa mise en œuvre montre qu'il faut davantage d'engagement des parties pour aligner les pratiques des entreprises aux exigences.
- La métropole grenobloise a signé en 2015, avec une vingtaine de partenaires, un plan d'action en faveur d'une logistique urbaine durable sur son territoire.
- La région PACA a lancé, en 2018, ses ateliers régionaux de la logistique.
- Nantes Métropole s'est engagée en 2021 à élaborer un pacte de logistique urbaine et résiliente, en associant acteurs privés et publics à la démarche.
- Le Pacte métropolitain du Grand Paris a donné lieu à un premier bilan réalisé en 2021.

Les plans d'action prennent des formes différentes, et s'adaptent aux particularités locales. La co-construction de ces démarches permet aux collectivités **d'identifier des solutions qui prennent en compte les contraintes des acteurs** concernés par la logistique urbaine sur son territoire, et renforce l'adhésion aux décisions prises. De nombreuses thématiques sont retenues par les collectivités engagées sur le programme InTerLUD2022. Début 2022, les plus récurrentes sont les suivantes :

- transition vers des véhicules décarbonés,
- réglementation de l'accès au centre-ville,
- stationnement et aires de livraison,
- foncier logistique.

Une coopération bénéfique pour les acteurs impliqués

En tant qu'acteur du transport de marchandises en France, il sera bien difficile de ne pas être concerné par les mesures à la fois nationales et locales qui se multiplient sur le territoire français. L'idée sera donc de choisir d'être un acteur du changement plutôt que de le subir.

Participer pour informer les décideurs publics

La logistique de chaque secteur d'activité a ses propres enjeux et ses propres contraintes techniques. Afin d'avoir une vision exhaustive de l'ensemble des paramètres à prendre en compte dans son schéma de planification, l'acteur public a tout intérêt à dialoguer avec les acteurs économiques représentatifs des différents secteurs concernés.

S'exprimer sur les réalités de son métier et ses besoins participe à la qualité des politiques publiques qui seront mises en place, et à la prise en compte de ses contraintes dans les mesures établies. Cela peut même entrer dans le cadre d'une **négociation pour des aménagements spécifiques**.

Construire des solutions utiles pour le territoire

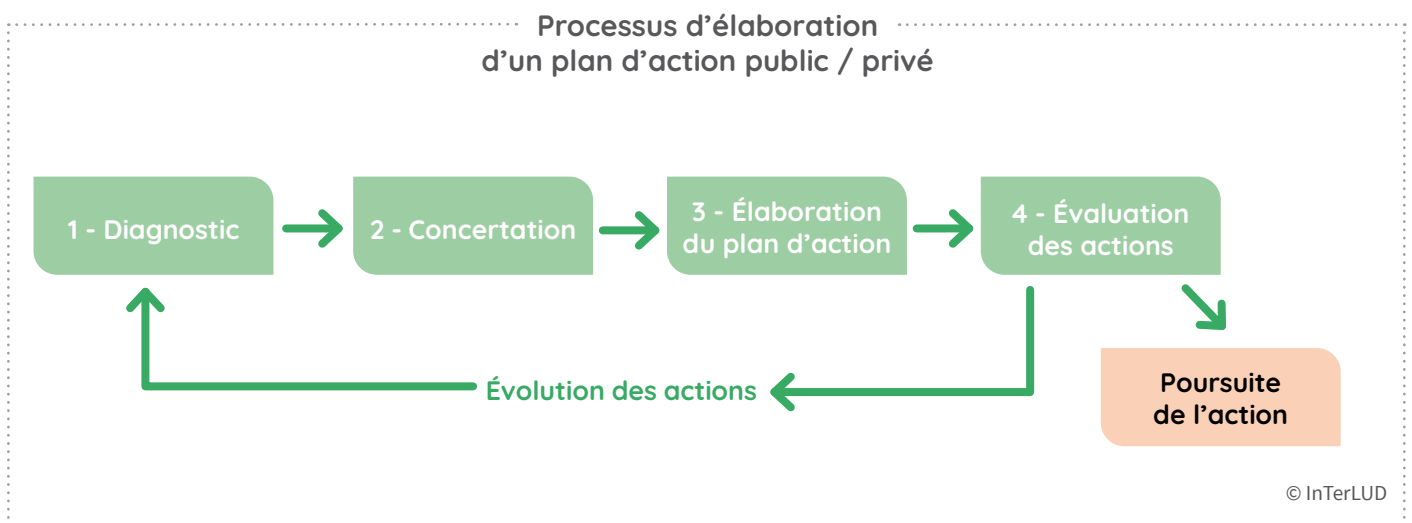
Dans la co-production comme dans la concertation, le dialogue entre une diversité d'acteurs permet de **dépasser les intérêts particuliers**, tout en les intégrant dans l'élaboration de solutions d'intérêt collectif, répondant de manière efficace et équilibrée aux besoins de chacun.

D'autres points de vue que ceux des professionnels (collectifs de riverains, associations environnementales, collectivités locales du territoire, etc.) sont aussi pris en compte dans le cadre de démarches participatives, pour assurer la robustesse du projet de planification, et sa capacité à satisfaire les besoins du plus grand nombre.

Les étapes clés d'un plan d'action co-construit

Aujourd'hui, l'intégration de la question du transport de marchandises dans les réglementations, comme dans la planification au niveau des collectivités, est très hétérogène, et dépend de l'intérêt de l'acteur public sur ce sujet. Cependant, la volonté d'avancer sur ces sujets se fait de plus en plus ressentir, et les expérimentations se multiplient face à la nécessité d'accélérer les évolutions pour atteindre les objectifs environnementaux (Heitz et Dablanc, 2019).

En raison de la multiplicité d'acteurs tant dans la sphère institutionnelle qu'économique, et de la superposition des compétences, la logistique urbaine est un sujet complexe à traiter. Le respect de certaines étapes permet d'appréhender collectivement les enjeux, et favorise la réussite des actions.



1 - Le diagnostic

Cette étape, indispensable à la mise en œuvre d'un plan d'action, permet de connaître l'organisation et les pratiques logistiques sur le territoire, à la fois du côté des collectivités et des professionnels. En amont ou en parallèle de la concertation, le diagnostic peut faire émerger des pistes d'actions, qui seront ensuite traitées de manière plus approfondie dans des ateliers spécifiques.

Ce diagnostic est mené le plus souvent par des bureaux d'études. Il peut prendre différentes formes, et s'appuie à la fois sur :

- Des études quantitatives en lien avec les données du territoire : inventaire des réglementations existantes, analyse des flux de marchandises, cartographie des aires de livraisons, des espaces logistiques, et des stations d'avitaillement pour les véhicules à faibles émissions.
- Des études qualitatives : réalisées à partir d'entretiens, d'enquêtes, de sondages, ou d'ateliers, elles ont pour but de faire émerger une réalité du quotidien. Les enseignements sont ensuite confrontés aux analyses émanant des études quantitatives.

Le partage des données, côté collectivités et côté entreprises, est un enjeu important. Il permet de fiabiliser la phase de diagnostic, et de disposer d'indicateurs plus réalistes pour le suivi des actions.

2 - La concertation

Son objectif est d'aboutir à l'engagement des acteurs, à la fois publics et privés, sur des actions définies collectivement. En se basant sur le diagnostic établi et en venant travailler et enrichir les pistes d'actions préalablement identifiées, la concertation permet de construire le contenu des mesures, formalisées ensuite dans le plan d'action.

Une attention particulière devra être portée à la **représentativité des acteurs** qui participent à ce processus. Les secteurs d'activité concernés par la logistique sont nombreux : transporteurs, grossistes, artisans, commerçants, acteurs de la grande distribution, entreprises du BTP, gestionnaires de déchets. Il est donc indispensable que les participants à la concertation puissent représenter ces secteurs, et non parler uniquement en leur nom. En plus de ces échanges, la concertation devra s'appuyer sur les réseaux locaux actifs : chambres consulaires, organisations professionnelles, associations, etc.

3 - L'élaboration et la mise en œuvre

Le plan d'action découle naturellement des travaux de la concertation, et du diagnostic. Il permet de mettre sur papier les mesures et les objectifs qui ont été identifiés dans les travaux collectifs.

Il peut prendre différentes formes : schéma directeur, charte, pacte, etc., mais il est dans tous les cas **incitatif et non réglementaire**. La signature d'un plan d'action fait donc état de la volonté d'agir de la part des acteurs engagés. Les mesures établies dans le document seront ensuite mises en œuvre par les acteurs concernés.

Pour répondre aux différents temps de la collectivité et au temps de rédaction du plan d'action, une année minimum est en général nécessaire entre le début de la démarche et la signature.

4 - Évaluation des actions

Pour s'assurer de l'efficacité des actions, évaluer leurs impacts est une étape importante. Pour chaque action, des données qualitatives ou quantitatives, appelées **indicateurs**, sont définies et mesurées dans des temps déterminés. Pour être cohérent, les valeurs des indicateurs sont comparées entre un temps 0, avant la mise en place de l'action, et un temps T cohérent (2 mois, 6 mois, 1 an après, etc.). Ces indicateurs seront choisis dans le cadre de la concertation, et adaptés à chaque action.

On peut distinguer des **indicateurs de réalisation** et des **indicateurs d'impacts**. Par exemple, dans le cadre d'une action sur l'amélioration de l'efficacité des aires de livraison : l'indicateur de réalisation sera le nombre d'aires de livraison aménagées sur un périmètre déterminé ; et l'indicateur d'impact pourra être le nombre de véhicules de livraison en double file relevés sur une heure de pointe.

L'évaluation pourra alors confirmer l'intérêt de telle ou telle action, qui sera alors poursuivie ; ou qui donnera lieu à une réflexion sur les évolutions à prévoir, voir à l'identification d'une solution alternative.

Différents dispositifs de participation

Heitz et Dablanc (2019) constatent que, dans le cadre des stratégies logistiques, « les villes et agglomérations françaises sont bien meilleures qu'il y a vingt ans, pour faire participer les professionnels à des instances de concertation ». Dans un projet de planification, l'acteur public utilise différents dispositifs de participation. Ces modalités d'association peuvent être utilisées de manière complémentaire à différents moments du processus de construction d'un projet. Pour les professionnels, connaître la typologie des dispositifs de participation aide à mieux se situer dans le projet, et à être force de proposition dans son déroulement.

La consultation

La collectivité recueille l'avis ou les propositions des professionnels sur un projet dont elle garde la maîtrise. La consultation peut se faire par le biais d'entretiens, ou via une plateforme numérique. L'acteur public prend alors une décision, en se basant sur l'ensemble des points de vue entendus.

La concertation

Elle implique davantage les professionnels : l'acteur public réunit un ensemble d'organisations pour négocier, amender ou encore adapter un projet, afin qu'il réponde au mieux à leurs besoins et attentes. Le dialogue établi permet de négocier un sujet ou une mesure en particulier. Les villes qui mettent en place des chartes de logistique urbaine durable intègrent souvent une part importante concertation.

La co-production

La collectivité implique dès le départ les professionnels pour construire avec eux le projet de planification logistique. Pour les professionnels, il s'agit donc de participer à un travail collectif, supposant un niveau d'implication plus élevé. La réussite d'un projet co-construit repose sur la capacité des acteurs à collaborer, en faisant appel à l'intelligence collective. L'acteur public peut, dans ce cadre, déléguer la préparation de certains sujets à des groupes de travail chargés d'élaborer des propositions.

À lire également

D'autres questions traitées pour compléter la réflexion

Question n°1 > Acteurs privés : comment s'inscrire dans les politiques publiques de logistique urbaine ?

Question n°3 > Transport de marchandises en ville : quels enjeux environnementaux ?

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



Dico

- **Ademe** : Agence pour la transition écologique. Cet établissement public est placé sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation. Ses missions (programmes de recherche et d'investissement, actions territoriales) sont fixées par le Code de l'environnement.
- **Chambres consulaires** : ces établissements publics d'État représentent les acteurs privés de différents secteurs économiques en agriculture (chambres de l'agriculture), artisanat (CMA : chambres de l'artisanat), commerce et industrie (CCI : chambres de commerce et d'industrie). Elles assurent des fonctions administratives et de conseil auprès des entreprises.
- **EVE** : engagements volontaires pour l'environnement. Ce programme est porté par l'Ademe et des organisations professionnelles. Il accompagne l'ensemble des acteurs du transport routier et de la chaîne logistique dans la réduction de l'impact énergétique et environnemental de leurs activités. **Objectif CO₂** concerne plus particulièrement les transporteurs et les grossistes qui souhaitent s'engager sur un plan d'action personnalisé.
- **GART** : Groupement des autorités responsables de transport. Forte d'une équipe d'élus et de permanents, cette association fédère les autorités organisatrices de mobilité des voyageurs. Fin 2021, elle a été missionnée pour étendre son champ d'intervention à la logistique urbaine.
- **InTerLUD** : innovation territoriale logistique urbaine durable. Ce programme CEE (certificats d'économies d'énergie) 2020-2022 vise à créer des espaces de concertation et de dialogue entre les acteurs publics et privés d'un même territoire, pour leur permettre d'élaborer ensemble des chartes de logistique urbaine durable.
- **Organisations professionnelles** : elles 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.
- **Programme CEE : certificats d'économies d'énergie**. Ce dispositif, mis en place dans le cadre de la loi relative à la Transition énergétique pour la croissance verte (2010), instaure une taxe qui permet de financer des programmes d'information, de formation et d'innovation, en faveur de la maîtrise énergétique.
- **Programme Territoire engagé transition écologique** : présenté en septembre 2021 par l'Ademe, ce programme regroupe le label climat-air-énergie (anciennement Cit'ergie) et le label économie circulaire. Ce programme vise à accompagner les collectivités, et à les encourager à une démarche de transition écologique de plus en plus globale.
- **ZFE-m** : zone à faibles émissions mobilité. Territoire sur lequel la circulation et le stationnement sont restreints à certains véhicules, en fonction de leur type (poids lourd, véhicule utilitaire léger, etc.) et de leurs émissions en polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}).



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](#)



Ressources clés

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

- Le **label climat-air-énergie** est destiné à soutenir l'engagement des collectivités sur des actions concrètes : il concerne notamment les **énergies renouvelables et de récupération** alternatives aux énergies fossiles ; **la mobilité durable**, intégrant en particulier des initiatives dans la livraison de marchandises.
- InTerLUD : **consulter la carte des collectivités engagées**.
- **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** (durée 4 min) et de **11 EPCI** (durée 6 min) sur leur implication dans des actions de logistique urbaine.

Bibliographie

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

- Bolzan J.-J., Idrac A.-M., Jean A.-M., 2021. Rapport de la mission LUD : Logistique Urbaine Durable, rapport pour le ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance et le ministère de la Transition écologique.
- Heitz A., Dablanc L., 2019. Mobilité des marchandises dans la ville durable : les nouveaux enjeux de l'action publique locale, étude CGI-Ifsttar.
- Ademe, 2018. Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine. Guide méthodologie en cours de réactualisation.

Crédits

- Illustration : Chloë Kast
- Conception graphique : Trait singulier
- Correction : Relire et Corriger

InTerLUD, programme porté par :

