

Evaluation du programme InTerLUD



Lot 3 – Evaluation qualitative du programme InTerLUD : l'évaluation des dynamiques de territorialisation



Table des matières

1. Contexte de l'étude	3
2. Connaissance / approche de la LUD.....	6
3. Modalités d'engagement et d'accompagnement au travers d'InTerLUD.....	13
4. Retours sur le programme ITL.....	21
5. Synthèse.....	27

1. Contexte de l'étude

• Objectifs de l'enquête

Le questionnaire d'enquête constitue l'une des étapes de collecte d'informations nécessaires à l'évaluation du programme InTerLUD, et qui permet plus particulièrement de porter un regard plus concret sur le déploiement territorial de la démarche. L'objectif par ce biais est de pouvoir :

- identifier la perception et l'appropriation de la logistique urbaine durable (LUD) par les acteurs en lien avec le secteur de la logistique, l'évolution de leur maturité à ce sujet et leur niveau d'engagement ;
- apprécier les dynamiques observées du point de vue des répondants, collectivités comme acteurs économiques, et identifier des éléments d'influences ou facteurs explicatifs des évolutions constatées ;
- identifier les apports du programme notamment sur la gouvernance territoriale en matière de LUD, sur les articulations entre les différentes parties prenantes de l'écosystème

L'enquête vise ainsi à recueillir les perceptions des répondants sur l'ensemble de ces sujets, afin de pouvoir en tirer des enseignements liés aux effets de l'accompagnement des différentes structures, et de mettre en évidence d'éventuels axes d'amélioration.

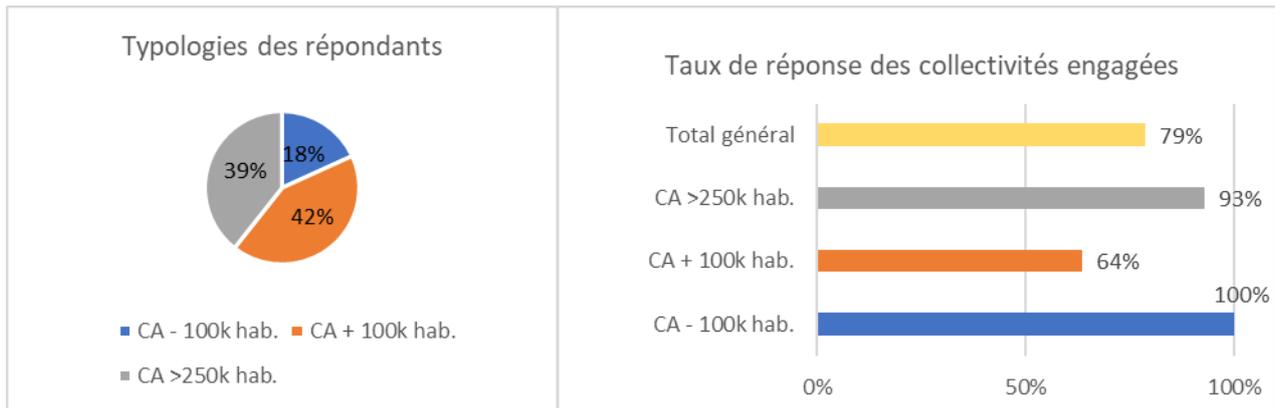
• Destinataires de l'enquête

Ce présent rapport reprend et analyse les réponses apportées à deux enquêtes en ligne différentes, à destination :

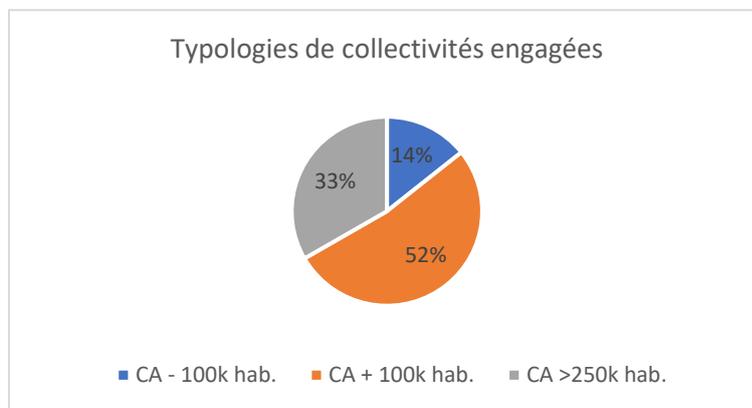
- des collectivités engagées dans l'élaboration d'une charte logistique et accompagnées dans le cadre du programme InTerLUD (sensibilisation, appui méthodologique, financement de la démarche, formation...);
- des acteurs économiques et de leurs représentants mobilisés durant la mise en œuvre du programme.

• Nombre et typologies de répondants

Un premier regard doit être porté sur les typologies des répondants de ces questionnaires, afin de pouvoir évaluer leur représentativité par rapport au panel des destinataires et cibles du programme, et identifier si d'éventuels biais peuvent exister (sur-représentation d'une catégorie par rapport à l'ensemble des parties accompagnées).

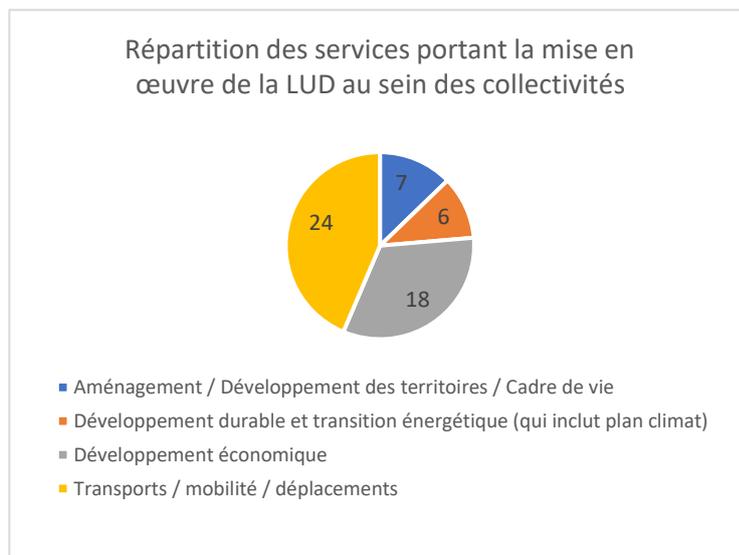


33 collectivités différentes ont participé à cette enquête, soit 80% des structures engagées à cette date (41).



Pour rappel :

Ces différentes informations introductives permettent de mettre en évidence une bonne représentativité des collectivités engagées, assurant la pertinence des réponses apportées : les proportions des collectivités répondantes sont globalement similaires et alors bien représentées.

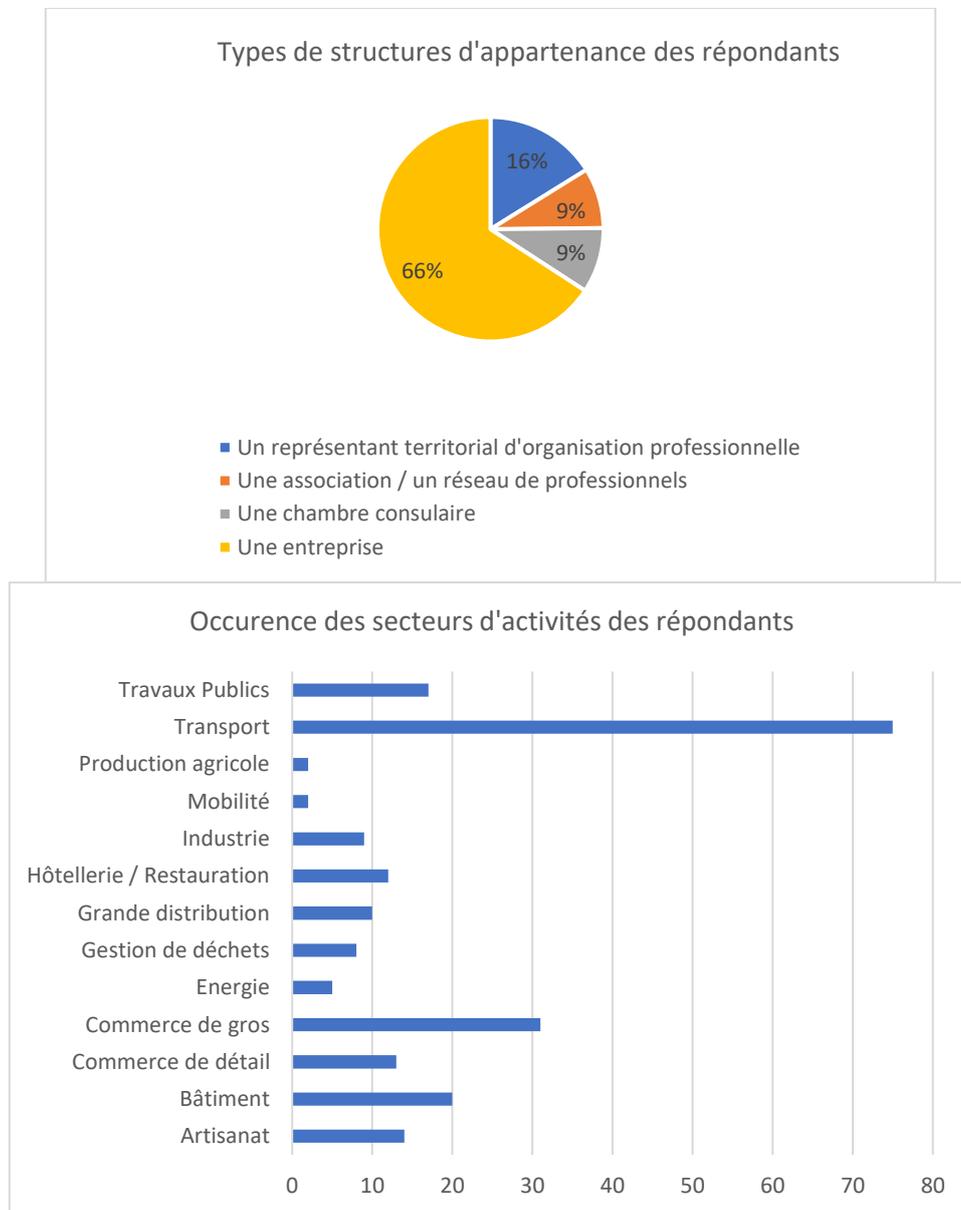


Au travers de la question portant sur la répartition des services en charge de la mise en œuvre de la LUD au sein des collectivités, des éléments d'informations complémentaires sont dans un premier temps apportés aux questionnaires transmis suite aux rendez-vous de sensibilisation (Lot 1).

Ceci permet de montrer des approches similaires de la LUD dans l'ensemble, soit par une entrée majoritairement par le volet « Transports ». Néanmoins, pour 15

EPCI, il n'existe pas de réel service pilote spécifique ou uniquement identifié, plusieurs sont associés dans la prise en compte et le traitement de la LUD au sein de l'EPCI. Ceci pourrait alors permettre l'intégration de différents axes inhérents à la LUD dans une approche transversale.

En ce qui concerne les acteurs économiques, parmi les 155 répondants, les deux tiers sont des entreprises (soit une proportion similaire aux typologies d'acteurs touchés par des rendez-vous de sensibilisation réalisés par LLC). Ici aussi, malgré une moindre proportion de répondants, les réponses apportées traduisent la réalité des acteurs mobilisés sans biais apparent.



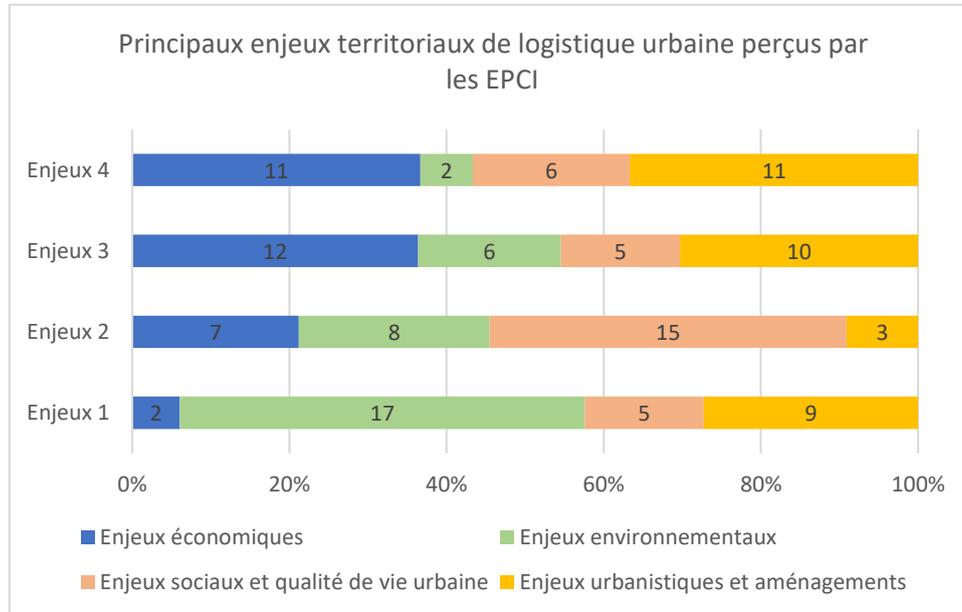
Le secteur d'activité lié au transport est ici le plus largement représenté et mobilisé (49%), loin devant le commerce de gros. Les aspects de livraison sous-tendent alors les enjeux portés par la suite.

Un aparté doit être fait sur un secteur qui regroupe plusieurs corps de métiers, ici distingués en différentes catégories. En effet, le cumul des acteurs ici identifiés comme étant du bâtiment, des travaux publics et artisans, relevant d'une même activité relativement transversale et portant des sujets et enjeux similaires, montre une bonne représentativité de ce secteur (33% des participants à l'enquête). Ce constat illustre l'implication de cette filière dans le programme, encore peu mobilisée dans les démarches de LUD. Celles-ci se sont dans un premier temps concentrées sur les questions de transports et livraisons, notamment plus portées dans la sphère publique.

2. Connaissance / approche de la LUD

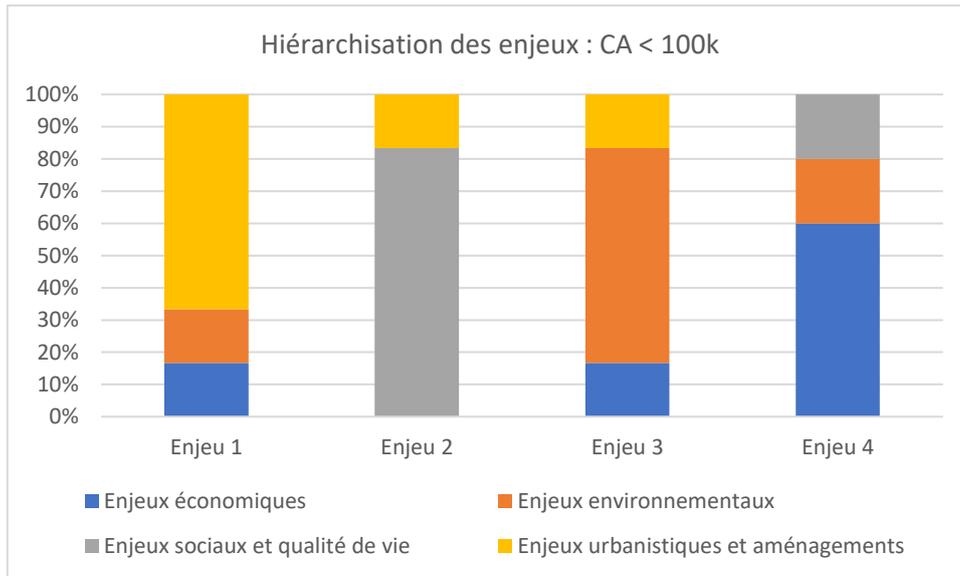
- **Perception des enjeux**

Dans un premier temps, une action d'identification et de priorisation des enjeux a été demandée à l'ensemble des répondants, acteurs économiques comme EPCI, avec analyse par la suite de la variabilité selon les tailles d'EPCI.



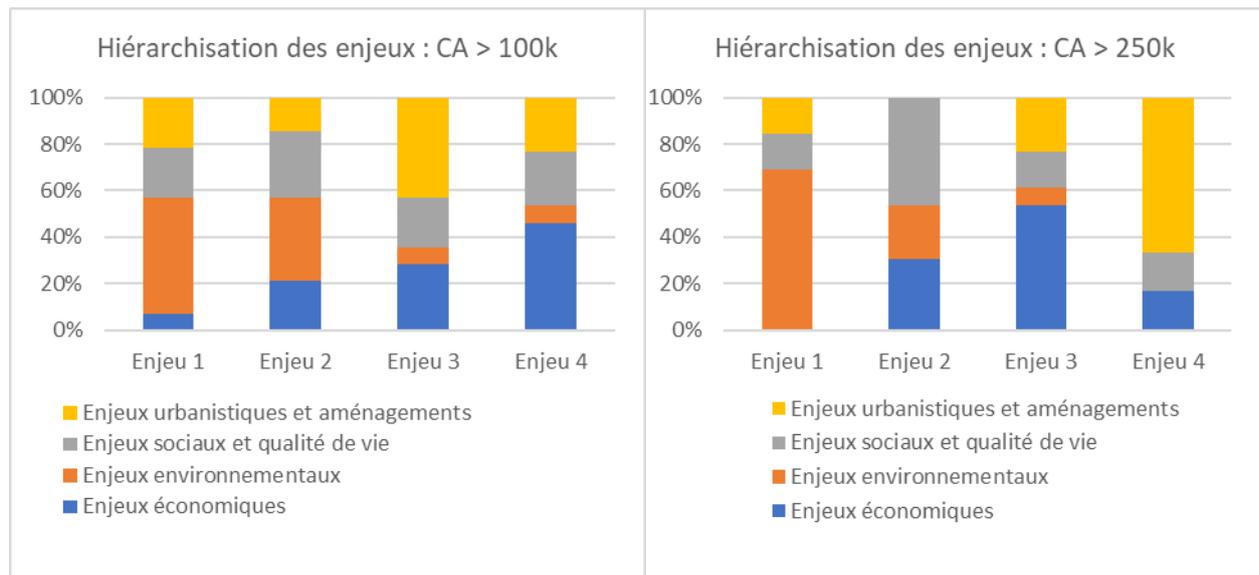
Si on analyse de manière générale les enjeux territoriaux en lien avec la LUD perçus, sans distinction en fonction de la taille des collectivités, de grandes tendances sont relevées : les enjeux environnementaux sont prépondérants (17 des 33 répondants les ont identifiés en priorité 1), et viennent ensuite les enjeux sociaux, puis économiques et urbanistiques. Ces deux derniers volets ont été fléchés en 3^e et 4^e positions selon des proportions similaires, ne permettant pas forcément de dégager de positionnement tranché.

Une certaine variation de l'importance accordée aux différents enjeux thématiques se distingue ensuite selon la taille des EPCI. En raison des caractéristiques propres aux différentes catégories d'aires et de densités urbaines, les angles d'approches de la logistique varient :



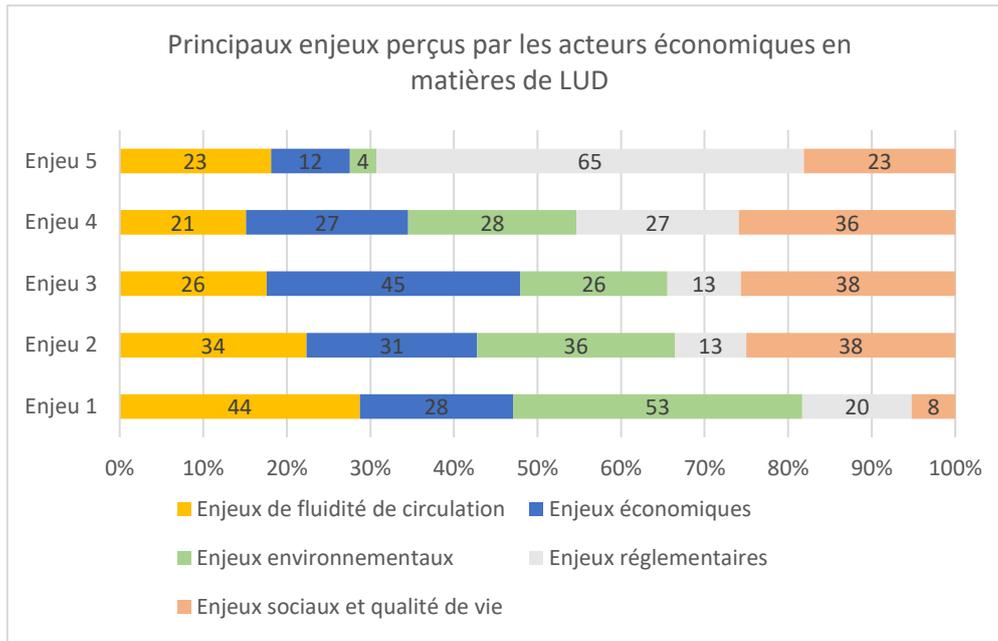
Les petites collectivités, d'une population inférieure à 100 000 habitants, semblent majoritairement faire face à des enjeux liés aux aspects urbanistiques et aménagements territoriaux (accessibilité du centre-ville, aires de stationnement...) puis ceux liés à la qualité de vie des résidents.

Les collectivités de taille plus importante semblent quant à elles plus sensibles aux enjeux



environnementaux (3^e place pour les plus petites).

Outre les différentes difficultés alors potentiellement rencontrées ayant pu influencer l'engagement des collectivités, ceci indique des besoins d'accompagnement spécifiques.



En ce qui concerne les acteurs économiques, une similitude est notée : les enjeux environnementaux sont prépondérants, puis ceux d'urbanismes.

	Importance accordée aux enjeux	
	EPCI	Acteurs économiques
Enjeux environnementaux	4,21	4,51
Enjeux urbanistiques et aménagements	3,3	4,26
Enjeux sociaux et qualité de vie	3,42	3,55
Enjeux économiques	2,91	3,97
Enjeux réglementaires	-	2,92

Comparaison de la pondération des enjeux faite par les EPCI et acteurs économiques

Les niveaux d'importance accordée à 3 sujets permettent de dégager des axes de travail commun. Le sujet économique néanmoins n'est que très peu repris par les EPCI, au contraire des acteurs économiques. Cet aspect de développement et pérennité économique des entreprises pourrait alors nécessiter une plus ample coordination entre ces différents acteurs, pour faciliter la bonne compréhension et prise en compte des attentes mutuelles.

- **Historicité de la prise en compte de ces enjeux**

Ces questionnaires ont mis en évidence des niveaux de maturité initiale différents selon les deux grandes catégories de destinataires :

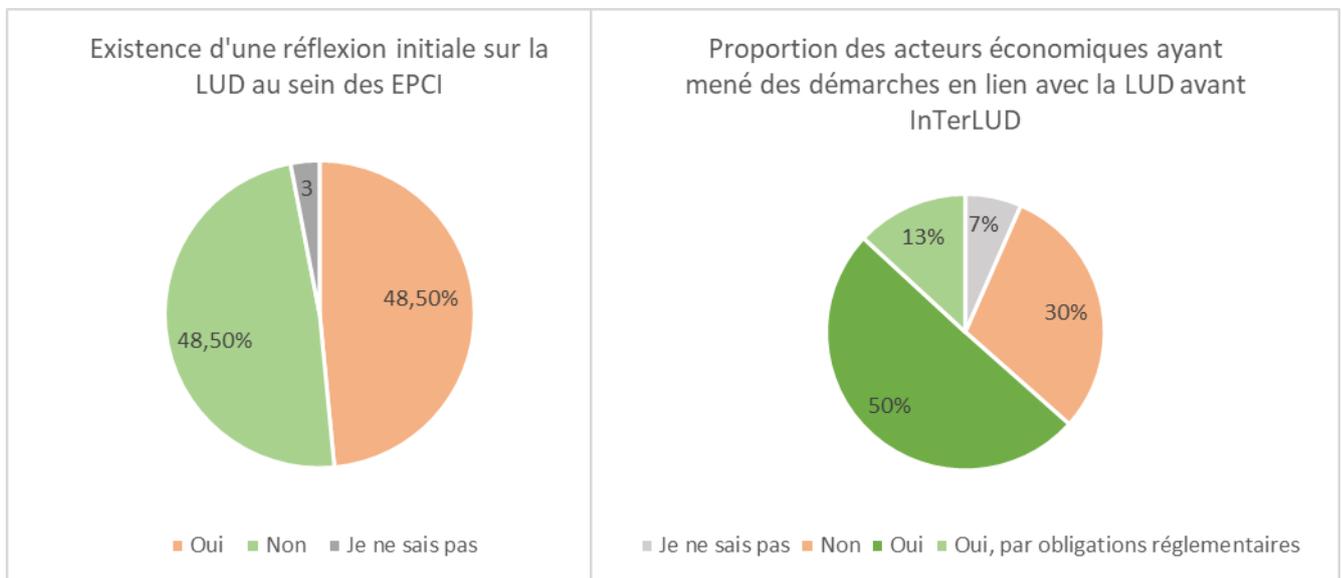
- 63% des acteurs économiques avaient déjà mené des démarches en lien avec la LUD, dont une minorité sous contraintes réglementaires ;
- les collectivités répondantes ne présentent pas d'écart fort en ce qui concerne leur niveau de maturité initiale, identifié sur la base d'actions éventuellement menées en amont de la démarche InTerLUD (même proportion constatée).

Les acteurs économiques sont ainsi plus « matures » sur le sujet, laissant entendre que ce sujet dans sa globalité serait plus prégnant chez ces derniers (ou source d'inquiétudes).

Néanmoins, il apparaît pertinent de mettre en comparaison ces derniers éléments avec ceux constatés lors de la phase de suivi-analyse du programme (Lot 1), basé sur l'ensemble des EPCI rencontrés lors de la phase de sensibilisation d'InTerLUD. Une large majorité des collectivités ayant fait l'objet de ces rendez-vous ne disposaient alors pas de réelles connaissances de la LUD, et n'avaient que peu d'expériences sur ce sujet. Ce constat se base sur :

- les réponses apportées au questionnaire transmis après les rendez-vous de sensibilisation, mettant en évidence que 69% des collectivités rencontrées étaient en niveau de maturité 0 ou 2 (sur la base de 112 réponses), soit 2 des niveaux les plus bas ;
- les EPCI avec ZFE représentaient 29% des rencontrés (150 EPCI rencontrés).

Ceci a alors mis en évidence une très forte proportion des collectivités « débutantes » initialement sensibilisées à la LUD et initiées à la démarche InTerLUD. De fait, l'équivalence constatée dans le précédent graphique indique un taux d'engagement plus important dans la démarche pour les collectivités déjà acculturées à ces enjeux (élément à relier par la suite aux besoins identifiés et

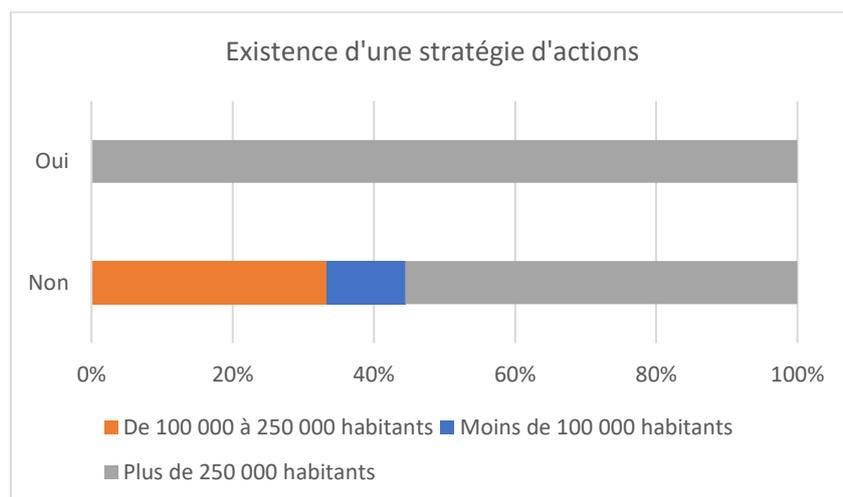
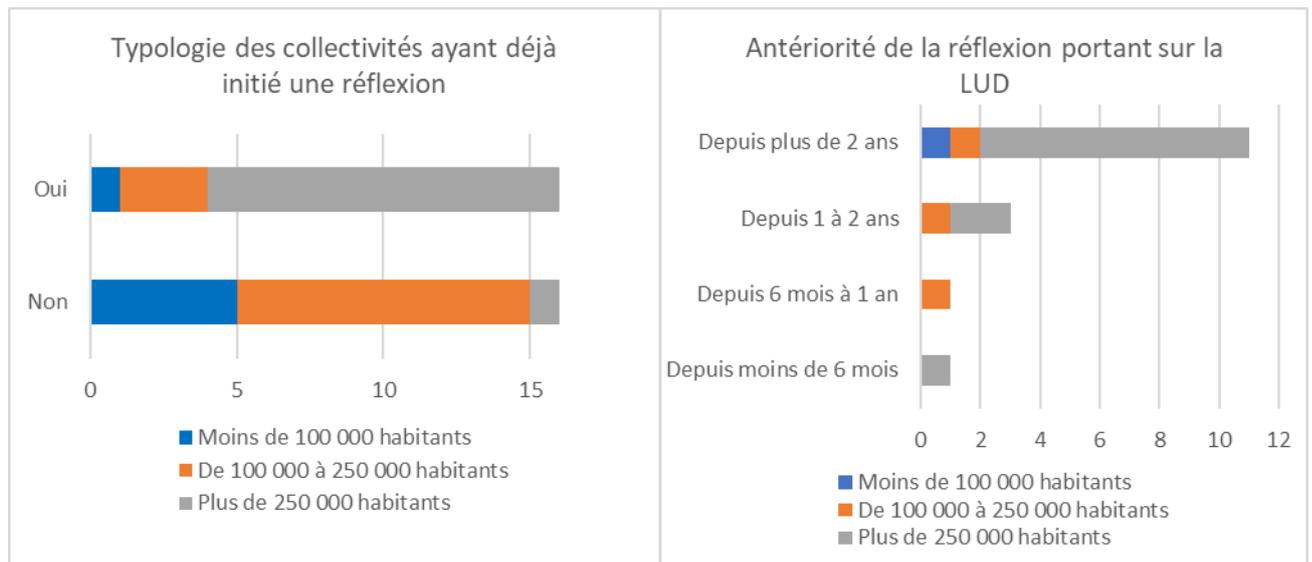


motivations à leur engagement).

Parmi les collectivités :

- une maturité plus importante de la part des métropoles (12 des 13 EPCI ayant répondu avaient initié des réflexions sur le sujet de la LUD) ;
- 11 des 16 EPCI ayant porté des démarches l'ont fait depuis plus de 2 ans en amont du programme ;

- pour autant, ces démarches n'ont permis d'aboutir concrètement en une stratégie d'actions que pour 7 EPCI (métropoles).



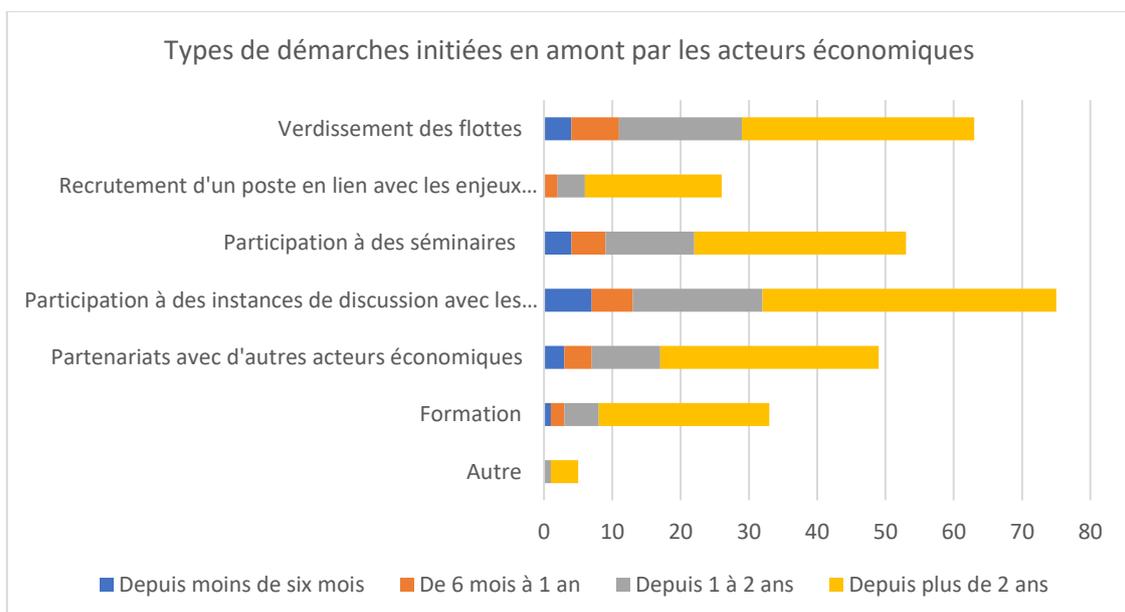
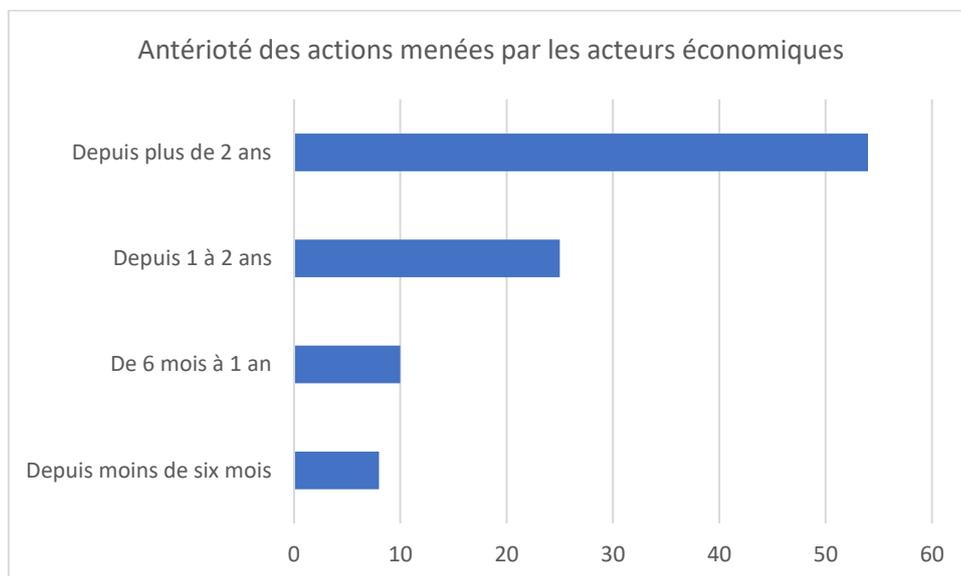
La réponse à la présence ou non d'une stratégie d'actions n'étant ensuite pas soumise à explication par les répondants, nous ne pouvons qu'émettre plusieurs hypothèses :

- une absence de recherche d'élaboration d'une stratégie d'actions en tant que finalité de ces réflexions ;
- des difficultés à structurer les réflexions pour aboutir concrètement à un programme d'actions, voire des objectifs à atteindre et modalités de mise en œuvre (manque de moyens humains, financiers, techniques...).

Parmi les acteurs économiques :

- tout comme pour les EPCI, les démarches effectuées sont en grande majorité initiées depuis plus de 2 ans ;

- la participation à des instances de discussion avec les collectivités représente l'action la plus couramment menée par l'ensemble des répondants, toutes durées d'antériorité confondues : il s'agit de la première étape de travail du sujet de la LUD ;
- par la suite, en lien avec l'enjeu du verdissement des flottes identifié comme le plus prégnant, on retrouve ici ce sujet majoritairement abordé par les acteurs économiques ayant déjà un historique d'actions ;
- par extrapolation, en réalisant un focus sur les acteurs économiques engagés depuis peu dans une démarche en lien avec la LUD, nous pouvons identifier les premières étapes de leur « recherche-action » :
 - participation à des instances de discussion avec les collectivités, ainsi que d'autres acteurs économiques ;
 - participation à des séminaires (facilitation de la compréhension de la LUD, des enjeux inhérents, des leviers d'actions...) ;
 - orientation vers un verdissement des flottes.

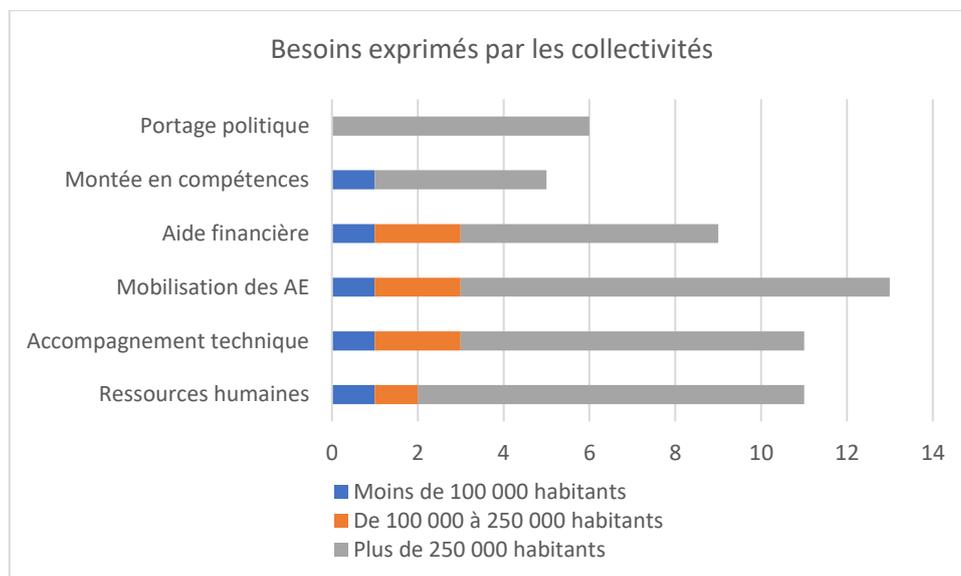


- **Besoins ayant été identifiés et freins rencontrés**

Les répondants ayant réalisé des actions en matière de logistique avant l'accompagnement par les équipes d'InTerLUD ont pu être confrontés à certaines difficultés.

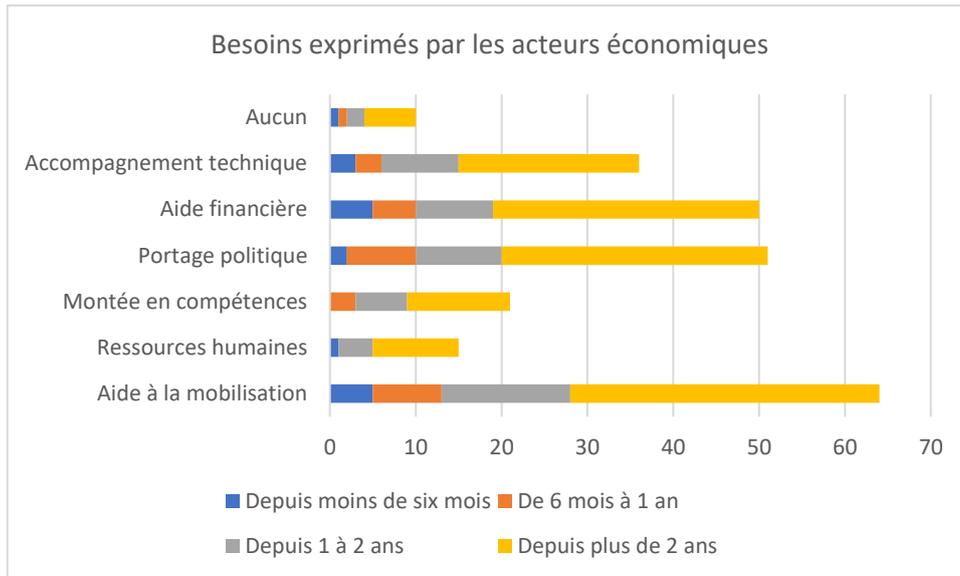
En ce qui concerne les EPCI :

- des besoins majoritaires d'aide à la mobilisation des acteurs économiques ont été identifiés. Un souhait d'accompagnement technique est également ressorti, ainsi que des difficultés de l'ordre d'une faiblesse en ressources humaines ;
- le besoin de portage politique est uniquement perçu par les métropoles (par la moitié d'entre elles) lors de ces réflexions initiales ;
- hormis ce point, il ne semble pas y avoir de disparité dans les difficultés rencontrées selon les tailles de collectivités.



En ce qui concerne les acteurs économiques :

- à l'image des EPCI, ils perçoivent un besoin fort d'une facilitation à la coordination entre acteurs (volet particulièrement traité par les équipes d'InTerLUD) ;
- seulement 10% des répondants ne ressentent pas de besoin d'accompagnement ;
- une aide financière et un renforcement du portage politique également fortement ressentis ;
- le besoin de montée en compétences semble progressif avec l'ancienneté du traitement de la LUD au sein de l'organisme. Ceci pourrait être lié à un besoin de plus de connaissances pour approfondir les sujets inhérents à la logistique, afin de dépasser la première phase exploratoire et opérer des modifications de pratiques adéquates. Cette évolution rejoint les difficultés rencontrées en termes de moyens humains disponibles.

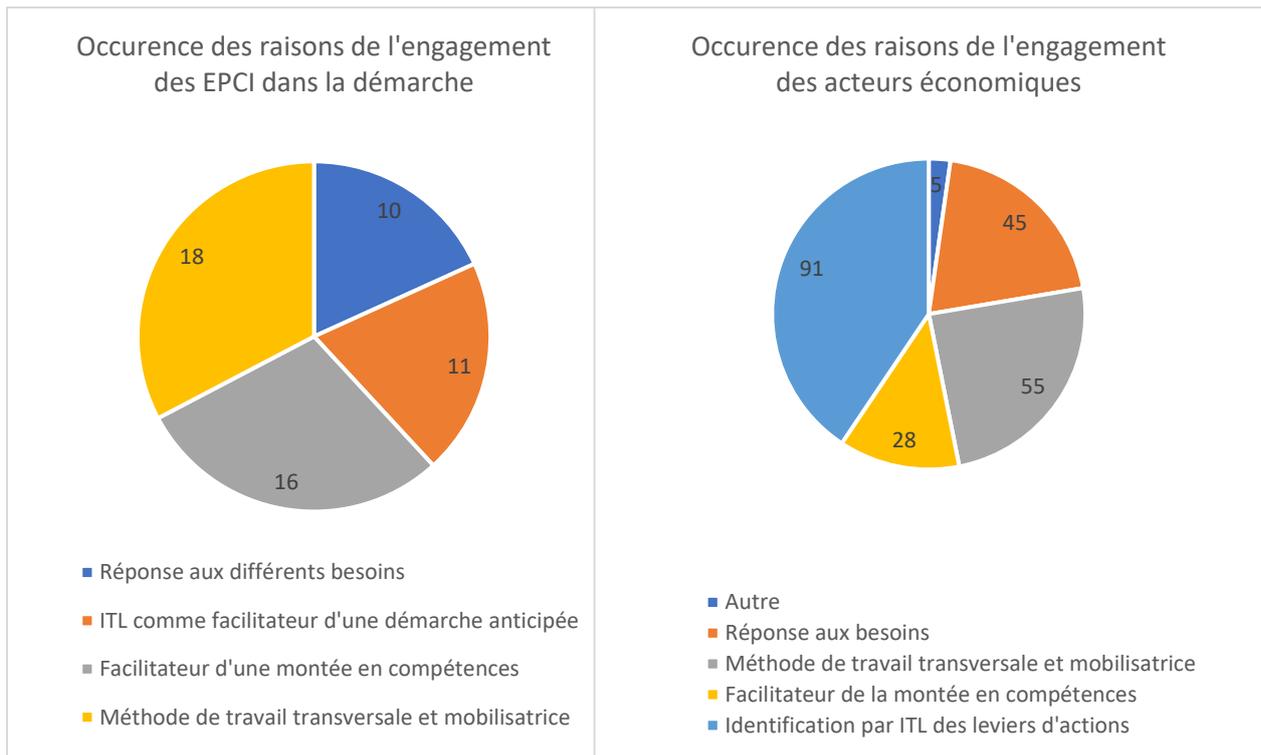


3. Modalités d'engagement et d'accompagnement au travers d'InTerLUD

- Raisons de l'engagement

Pour les acteurs économiques, les motivations d'implication dans la démarche viennent en particulier de son identification comme levier pour dépasser les premières étapes de travail déjà effectuées (discussions et verdissement des flottes par exemple). Face à leurs différentes problématiques, sans forcément d'identification de solutions adéquates, InTerLUD a été perçu comme facilitateur des transitions à effectuer.

Ensuite, et ce de manière générale, InTerLUD a été identifié comme un programme au travers duquel les attentes en termes de mobilisation susmentionnées pouvaient être palliées. Sujet encore relativement récent, la méthode de travail proposée a su convaincre les différentes cibles par son approche transversale et formatrice.

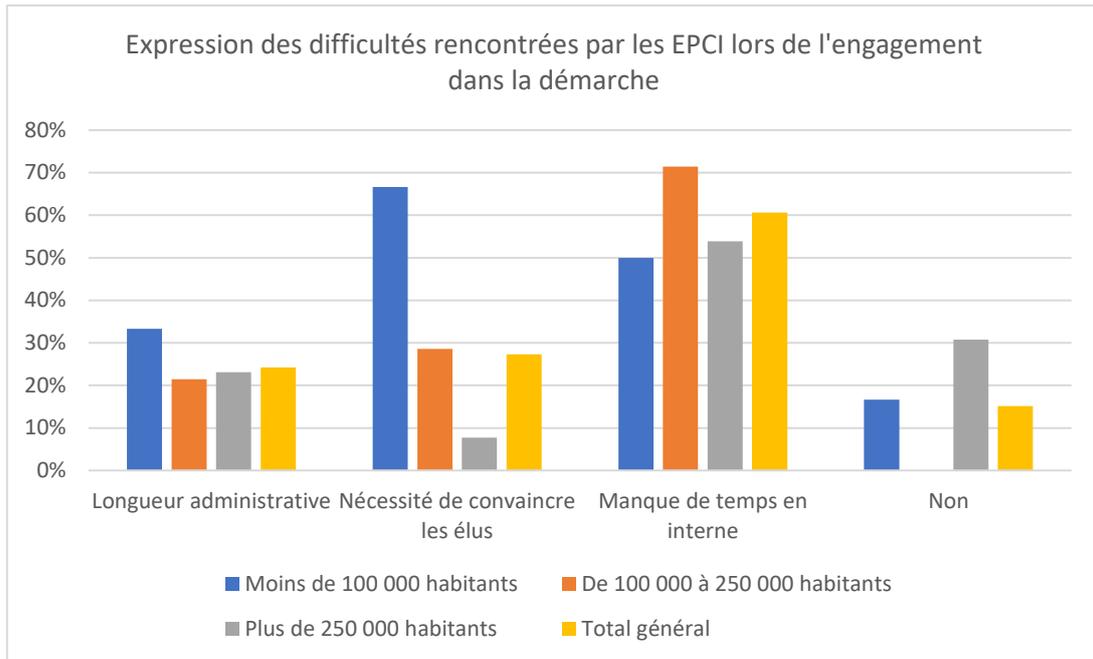


- Difficultés rencontrées

Hormis la nécessité de convaincre les élus d'adhérer à InTerLUD et à l'élaboration d'une charte, les difficultés rencontrées et leurs importances sont globalement similaires selon les tailles d'EPCI. Le manque de temps en interne, qui rejoint des limites constatées en termes de ressources humaines, est prépondérant. La longueur administrative, bien qu'effectivement citée, ne semble constituer qu'un très faible frein.

Pour les collectivités de moins de 100 000 habitants, le portage politique semble particulièrement complexe. Comme cela a pu être expliqué par la suite, cette échelle d'EPCI fait face dans ses réflexions à des élus ne priorisant pas toujours de sujet, car ne se sentant pas encore fortement concerné. Ce caractère transversal de la LUD n'est encore que faiblement approprié.

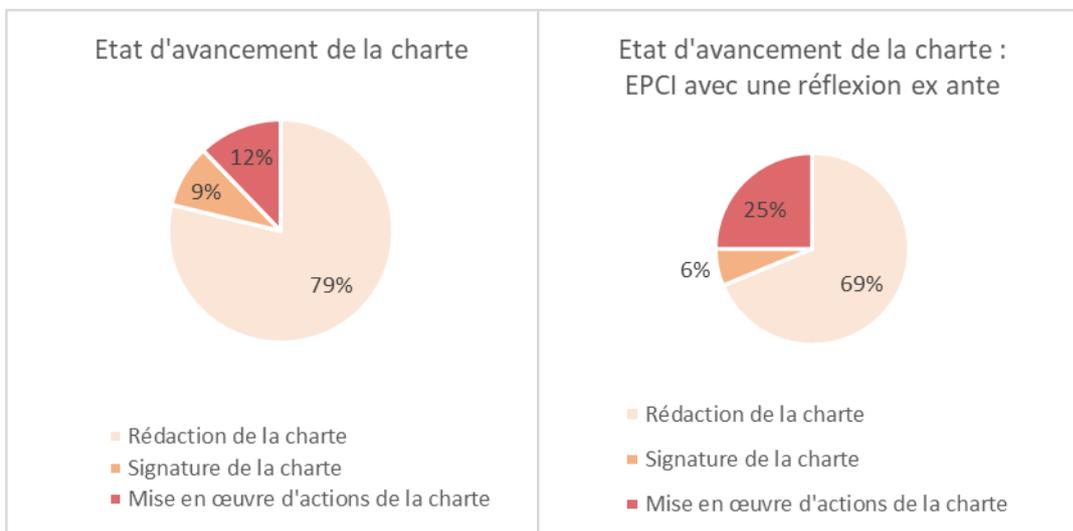
Enfin, malgré des difficultés liées antérieurement au portage politique, les métropoles ne semblent pas avoir été confrontées à des élus réfractaires, pouvant signifier d'une vision de leur part du programme comme pouvant apporter des éléments nouveaux pour alimenter les réflexions.

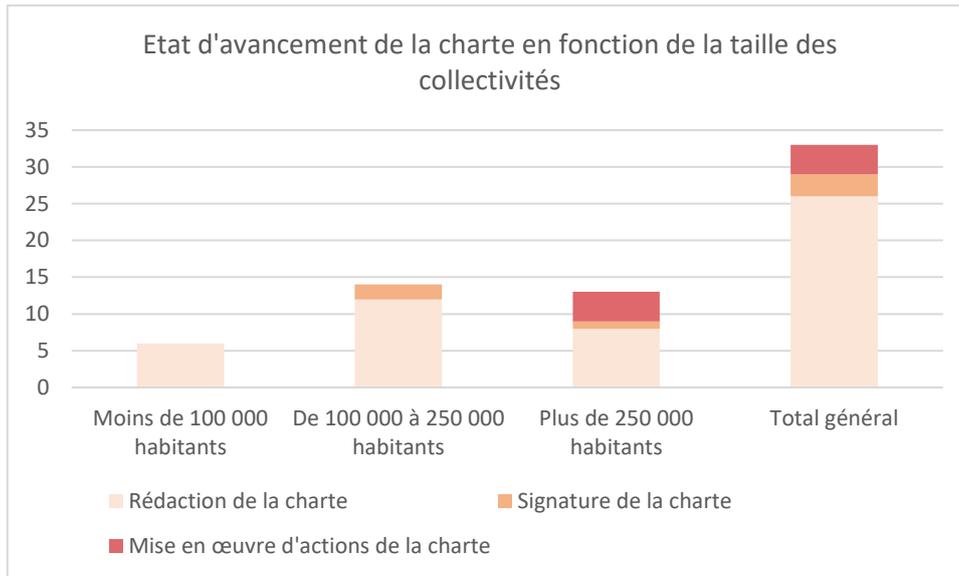


- Actions mises en place

En ce qui concerne les EPCI :

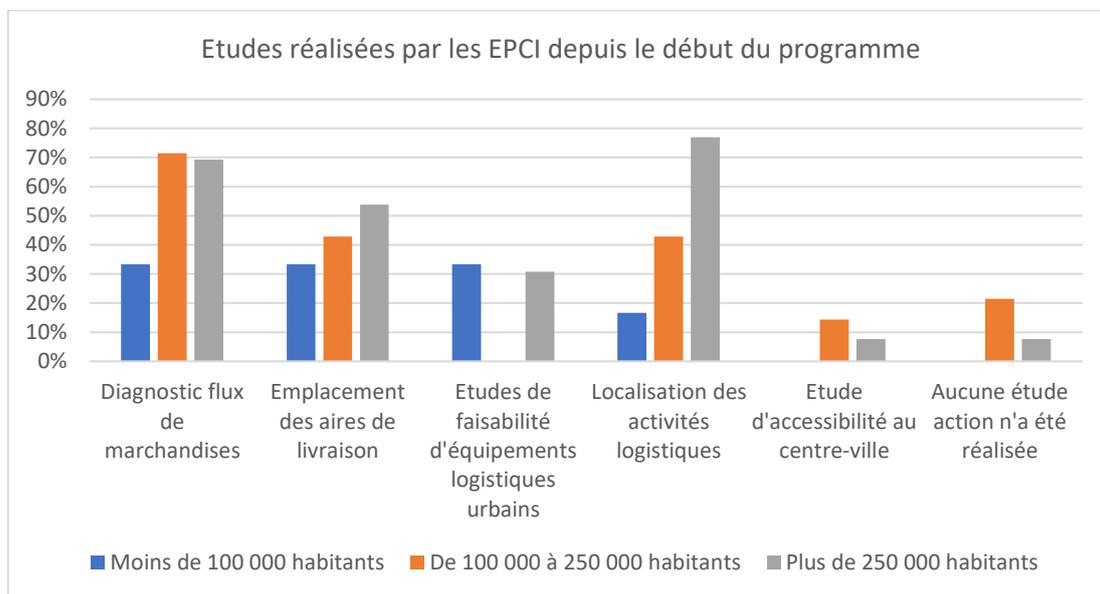
A la date de ce questionnaire, seulement 12% des collectivités ayant répondu étaient dans un contexte de mise en œuvre opérationnelle de la charte (uniquement des métropoles), la grande majorité étant toujours au stade de rédaction de la charte.





Néanmoins, même sans finalisation et signature de la charte au sein des EPCI, leur accompagnement par les équipes d'InTerLUD a permis l'avancement de la mise à l'agenda du sujet de la LUD.

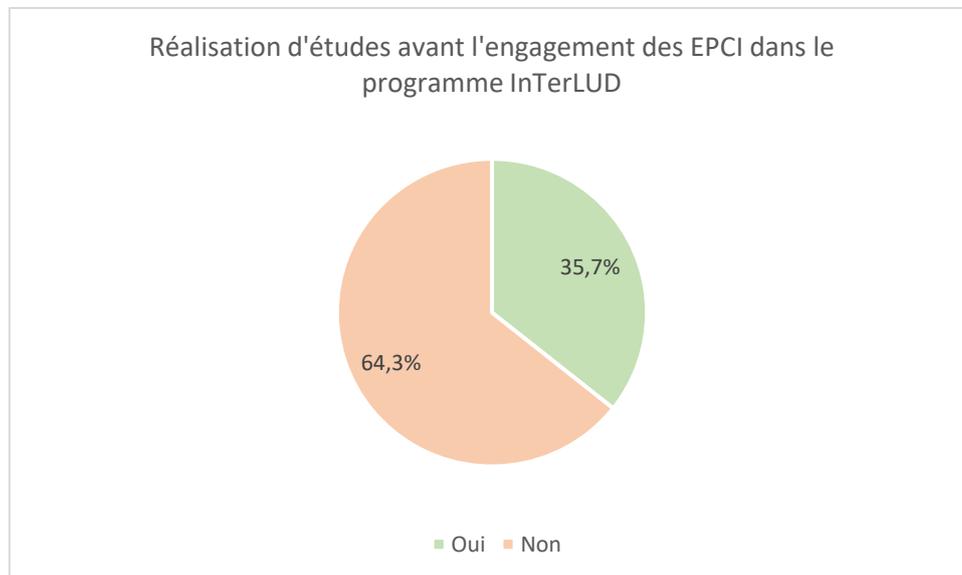
Ceci se traduit notamment par la réalisation d'études destinées à améliorer les connaissances logistiques des collectivités, socles ensuite des groupes de travail et de la rédaction d'un plan d'actions. C'est ainsi que 28 des 33 collectivités ont d'ores et déjà mené (ou commandité) ces études. Ceci a consisté dans un premier temps en la réalisation d'un diagnostic des flux de marchandises au sein de l'aire urbaine et une localisation des activités logistiques et aires de livraison, permettant de dresser un panorama et éclairer les agents et élus.



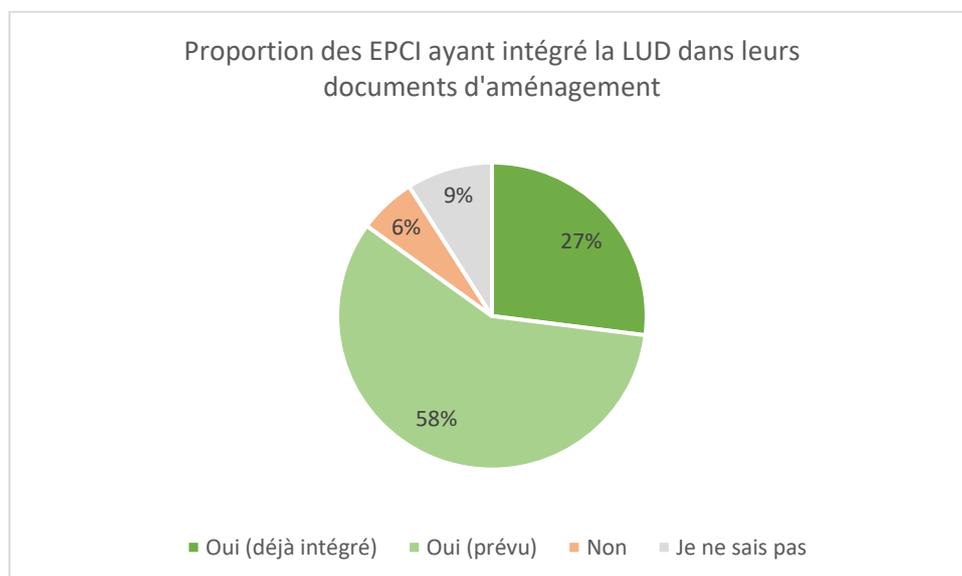
Il peut également être précisé que parmi ces 28 EPCI, 20 ont réalisé plusieurs études complémentaires :

- 8 EPCI n'ont réalisé qu'une étude ;
- 2 études : 7 EPCI ;
- 3 études : 10 EPCI ;
- 1 EPCI a réalisé 4 études depuis la mise en œuvre de l'accompagnement ;
- 2 en ont réalisé 5 (2 métropoles).

En outre, seulement 36% des collectivités ayant répondu avaient réalisé des études avant leur accompagnement au travers d'InTerLUD, tandis qu'à la date de l'enquête ce pourcentage se monte à 85. Ceci illustre bien un appui qui se traduit assez rapidement par la mise en place de différents types d'études.

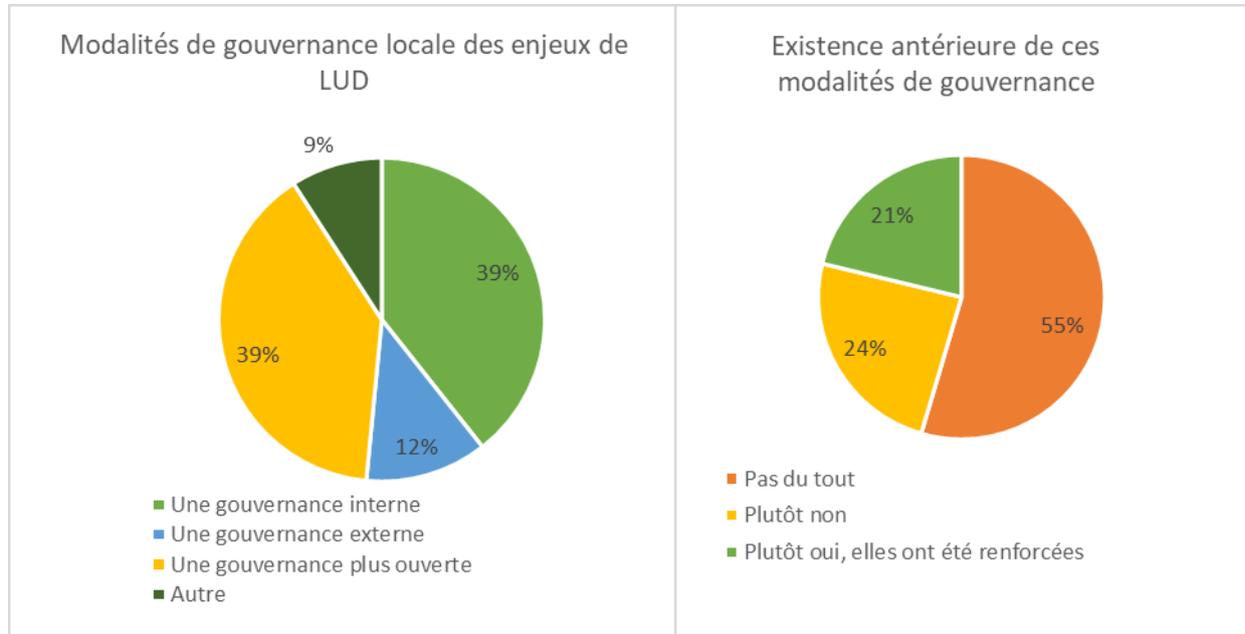


Autre modalité de prise en compte de la LUD et d'application, les documents d'aménagement (SCoT, SRADDET, PCAET, PLU) présentent également dans la majorité des cas une certaine intégration, et ce sans variabilité dans les réponses selon la taille des EPCI ou leur niveau de maturité initiale :

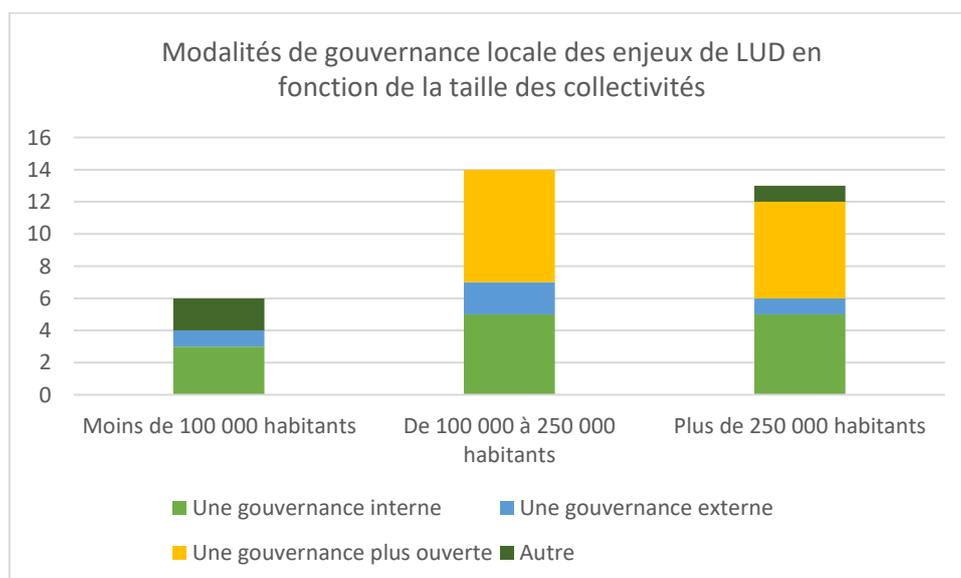


Au regard de la proportion majoritaire des collectivités toujours en cours d'élaboration de la charte, ces 58% de prévision d'intégration semblent cohérents avec ce niveau d'avancement, et illustrent une dynamique d'évolution positive : à termes, 85% de ces répondants présenteront des documents d'urbanisme plus en cohérence et intégrateurs ou nourris notamment des résultats des études.

En parallèle, 79% des collectivités ont fait évoluer leurs modalités de gouvernance locale des enjeux en matière de LUD en direction d'une plus grande concertation des différents acteurs. Les instances de réflexion/concertation étaient majoritairement non définies auparavant, avant l'accompagnement de la collectivité via le programme InTerLUD, soit un appui ayant permis un développement ou un renforcement du pilotage des réflexions autour de la LUD.



Le mode de gouvernance dit externe, à savoir partenarial avec les acteurs économiques, reste minoritaire. Seuls 4 des 33 répondants l'ont décrite, sans distinction selon la taille. L'évolution constatée s'est ainsi faite d'une réflexion interne au sein des services concernés de l'EPCI (cf. partie introductive), vers une ouverture à d'autres parties prenantes par la mise en place d'espaces de coordinations, tels que les groupes de travail organisés dans le cadre d'InTerLUD. Deuxième modalité la plus retrouvée, seules les collectivités de plus de 100 000 habitants l'ont mise en place.

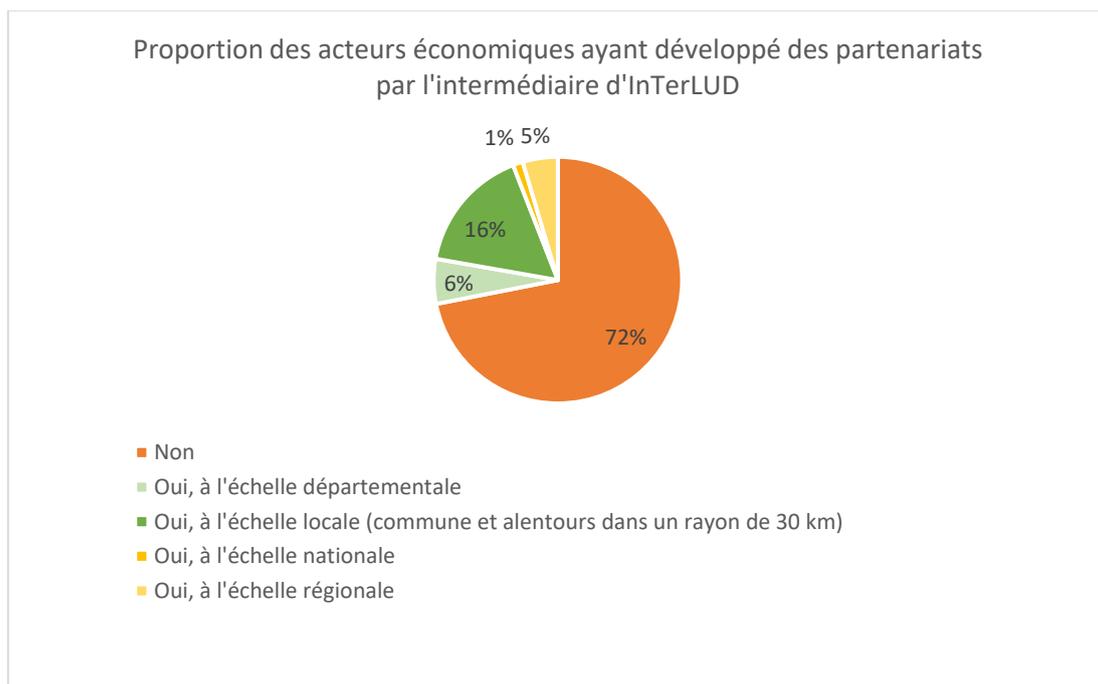


En ce qui concerne les acteurs économiques :

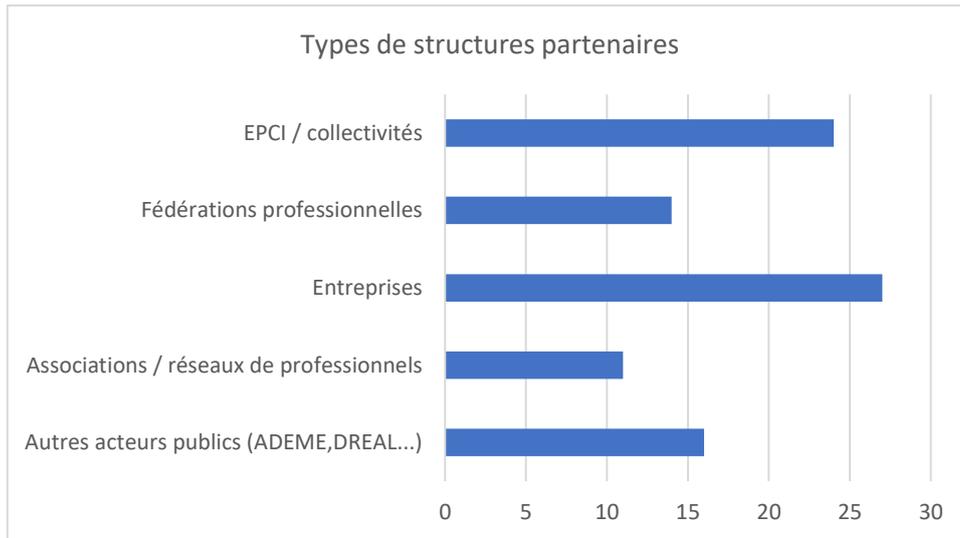
En lien avec le besoin d'aide à la mobilisation fortement perçu, InTerLUD intègre tout un volet d'actions de concertation/coordination, à destination des acteurs économiques mais également au travers de la facilitation à la mise en place d'instances d'échanges avec les collectivités. L'écosystème de la LUD étant relativement large, sectorisé (comme identifié lors de la phase descriptive des répondants), et à la concurrence forte, la coordination et mutualisation entre acteurs économiques ne font que peu partie des habitudes de travail. L'enjeu alors pour les équipes d'InTerLUD était d'encourager à la mise en synergie de ces différentes parties prenantes pour appuyer la structuration de ce secteur d'une part, et initier, conforter des liens entre tous, facilitateurs de la transition.

L'ouverture des modalités de gouvernance précédemment décrite est un premier élément de réussite, et la concrétisation de partenariats tend à renforcer la coopération multi-acteur. A la date de ce questionnaire, 28% des répondants en ont développé, en grande majorité à l'échelle locale/nationale. Il s'agit là de l'échelle alors priorisée durant ce programme, l'échelon national étant porté par les fédérations professionnelles.

Ainsi, au regard de la faible culture partenariale décrite, ce développement constitue une première base à valoriser.

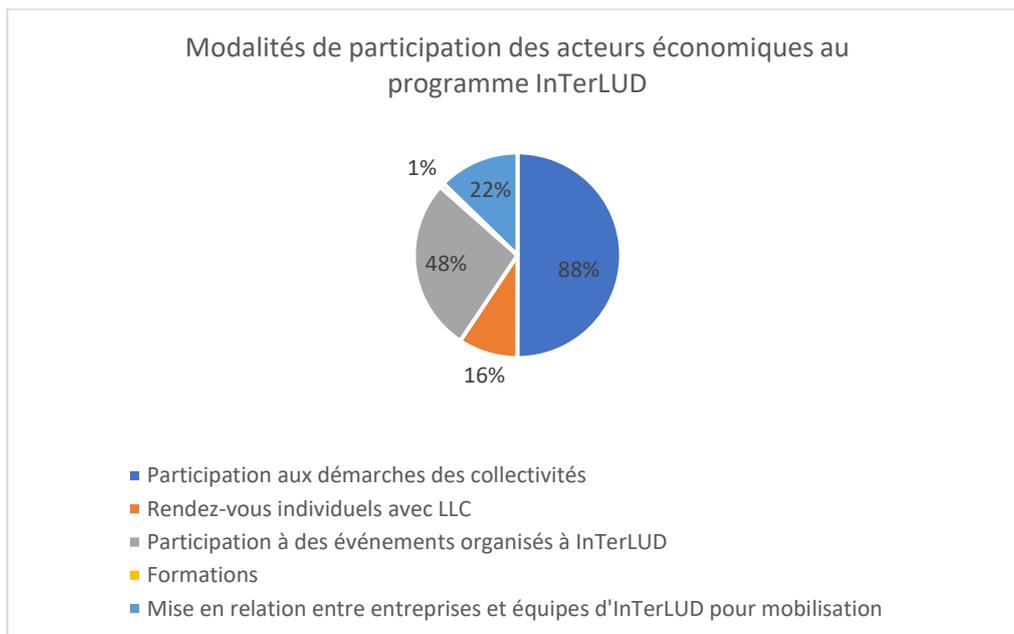


Parmi ceux-ci, les structures partenaires sont majoritairement des EPCI et entreprises, l'échelle locale étant la plus retrouvée.



Bien qu'existante, la structuration de l'écosystème semble encore balbutiante à ce stade, si on se base sur le simple constat de cette faible formalisation de partenariats.

Nous pouvons mettre en parallèle les modalités de participation des acteurs économiques au programme :



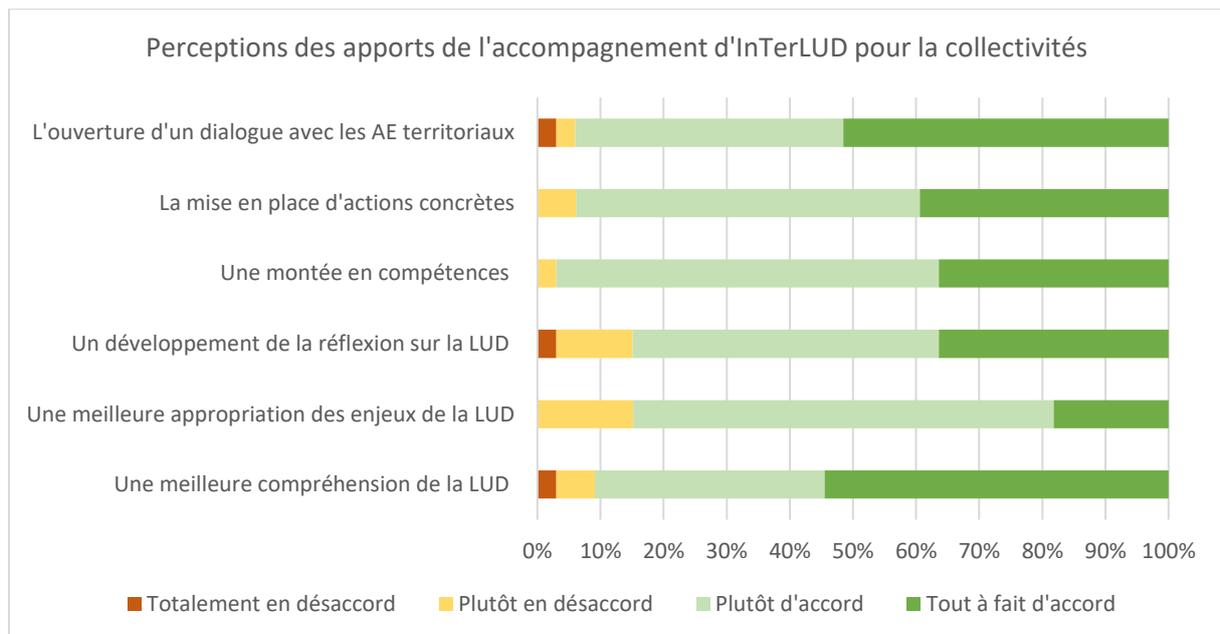
Il en ressort que 88% des répondants participent bien aux démarches menées par les collectivités, dans le cadre de l'élaboration de la charte notamment. Ceci conforte les modalités de gouvernance plus ouvertes décrites par les EPCI, rendant possible des échanges réciproques (remontée des besoins, implication dans les processus de construction de la charte...), ainsi qu'une certaine mise en réseau et développement des connaissances des acteurs locaux. De fait, même si des partenariats n'ont pas été réellement concrétisés durant la période de mise en œuvre d'InTerLUD, un renforcement des liens entre EPCI et acteurs économiques pour faciliter leur coordination est bien constaté

4. Retours sur le programme ITL

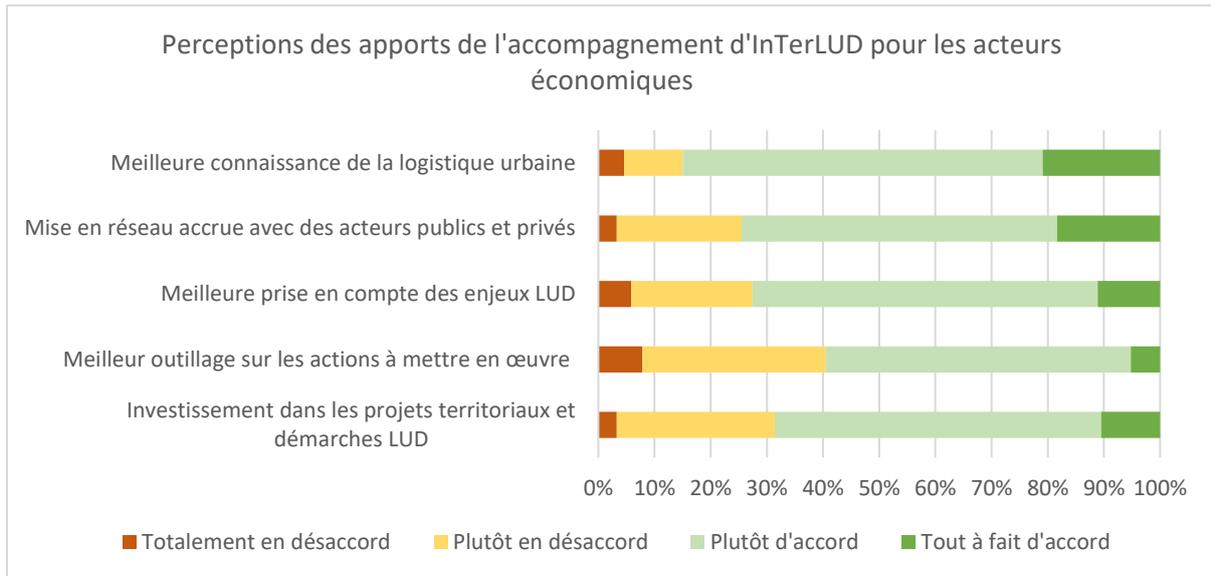
- Perception du programme et réponse aux besoins

De manière générale, EPCI comme acteurs économiques sont très satisfaits des apports de l'appui reçu au travers d'InTerLUD.

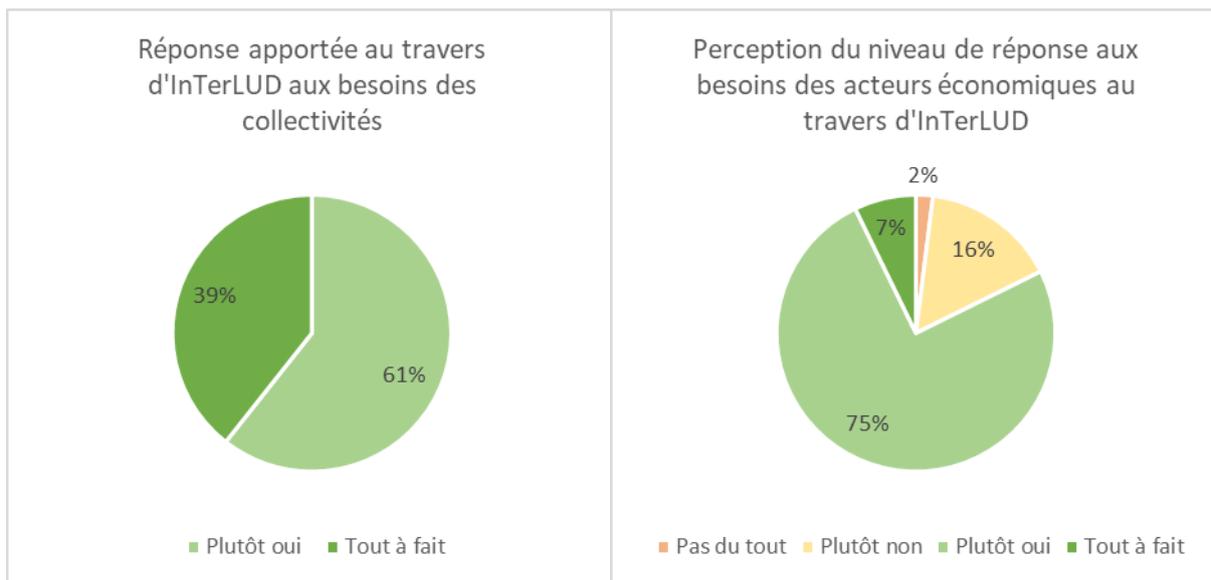
Les collectivités ont particulièrement perçu des effets portant sur leurs montées en compétences et l'aide à la mise en place d'actions concrètes (à l'image des études et groupes de travail).



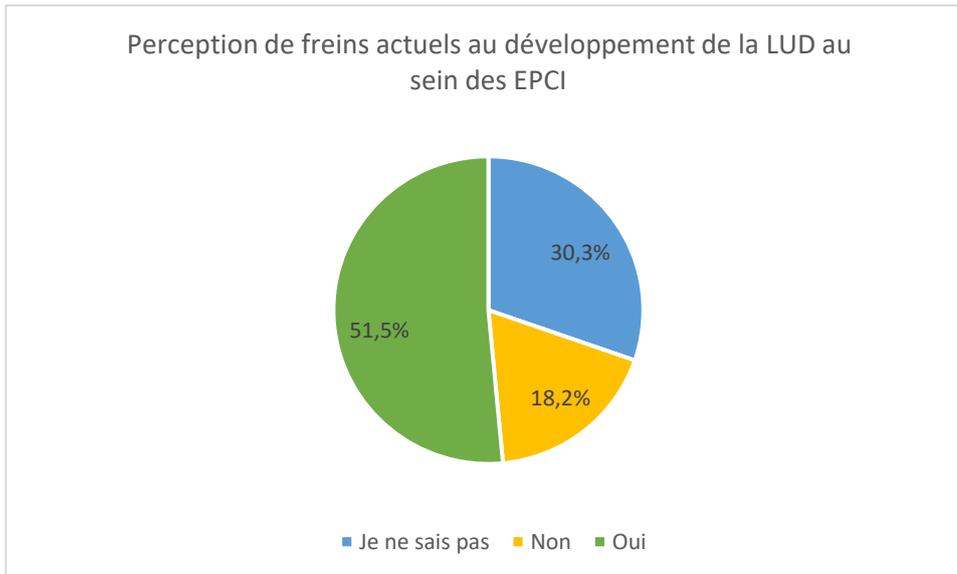
La variabilité est néanmoins plus importante au sein des acteurs économiques. Bien qu'à minima la moitié des répondants se déclarent comme percevant bien des améliorations sur l'ensemble des sujets ici investigués, leur outillage face aux actions à mettre en œuvre reste un levier à renforcer. L'investissement dans les projets territoriaux et démarches LUD, axe également un peu plus mitigé, reprend le manque de partenariats actuellement aboutis avec les collectivités, soit des synergies entre acteurs à développer et renforcer pour la suite.



Ceci est finalement mis en évidence par les perceptions positives quant à la réponse apportée à leurs besoins par le programme, acteurs économiques comme EPCI.



En revanche, il est apparu que la moitié des collectivités ressentent encore des freins limitant le développement territorial de la LUD

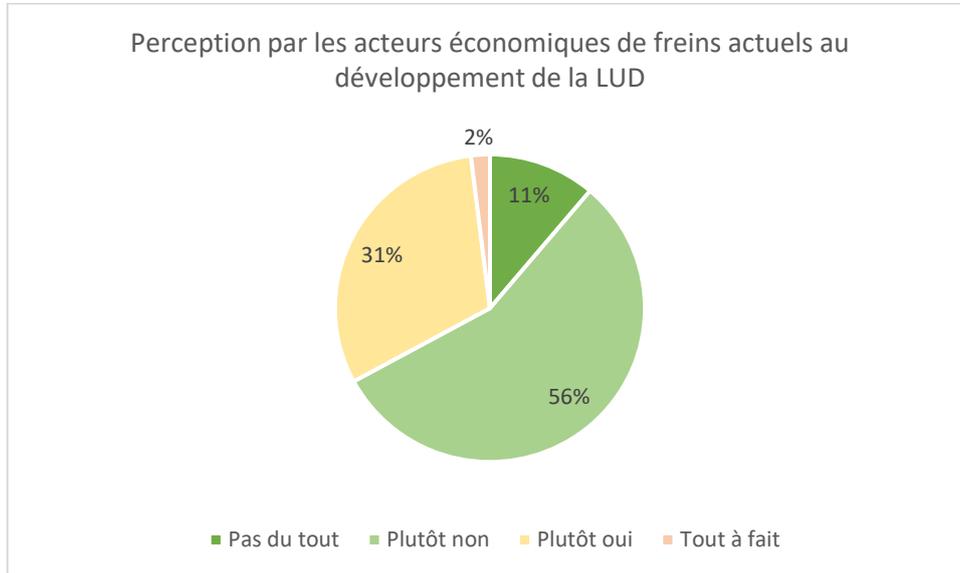


La description de ceux-ci reprend dans les grandes lignes certains besoins initialement relevés, à savoir :

- un frein politique à dépasser, un manque de portage par les élus et d'appropriation qui limitent ensuite une avancée concrète et plus rapide d'une stratégie d'actions. Dans le même sens, malgré les différentes études réalisées, la connaissance réelle des impacts de la LUD sur le territoire par les acteurs locaux a été décrite comme limitée (élus, entreprises, services), et sources de craintes ;
- un manque de moyens humains, de temps pour concrètement passer à l'actions, et l'absence de moyens d'ingénierie ;
- une mise en œuvre de la LUD dans sa transversalité qui repose notamment sur des domaines de compétences qui vont au-delà de celles de l'EPCI, leur répartition étant par ailleurs différentes selon la taille des communes ;
- leur périmètre impacte également une prise en compte homogène de la LUD : au sein d'un même EPCI, élus et communes peuvent ne pas être confrontés aux mêmes défis de logistique (caractère rural ou urbain, densité de population, d'activités économiques, et types d'acteurs...). Il est alors complexe de convaincre tout un chacun de la nécessité d'adhésion à la démarche, dans une approche transversale ;
- un foncier sous fortes contraintes en milieux urbains, voire péri-urbains, qui complexifient l'aménagement. Les questions énergétiques et de transitions ont également été citées comme particulièrement sensibles, pouvant être sources de tensions ;
- les acteurs économiques ont parfois été cités comme encore insuffisamment impliqués dans la démarche, notamment face aux craintes ressenties par les services et élus des EPCI (face à l'évolution des modes de consommation, des livraisons, à l'implantation de nouveaux espaces logistiques / ELU, en lien notamment avec le e-commerce et les darkstores...);
- face à ces difficultés, certains des répondants déplorent une réglementation nationale encore insuffisante, peu contraignante, en particulier sur le volet social de la livraison et

les enjeux environnementaux. En l'absence d'élus moteurs, les leviers d'actions à mobiliser leur semblent limités.

A l'inverse, les acteurs économiques perçoivent des difficultés plus limitées.



Néanmoins, les éléments suivants ont été cités, motivant des réponses plus mitigées :

- des démarches qui se traduisent par des réflexions concertées, et bien qu'appréciées, ils ne réussissent pas à les dépasser pour aboutir à des actions concrètes. Les effets tangibles sont encore faiblement ressentis ;
- un manque de portage politique territorial est également ressenti par les acteurs économiques, bloquant la priorisation de l'enjeu de la LUD face à d'autres sujets. La sensibilisation environnementale a par ailleurs été citée comme peu retrouvée au niveau des élus ;
- ce manque de portage est également perçu à un niveau supérieur, régional mais surtout national : un besoin d'une meilleure prise en compte et d'une représentation politique est ressentie, d'une représentation et d'une communication plus fortes ;
- le verdissement des flottes représente un fort enjeu, complexe au regard des investissements nécessaires. Malgré les fortes injonctions, le marché a été décrit comme pas encore suffisamment mature pour les catégories poids lourds voire super lourds, soit une absence de solutions techniques, de solutions de mobilité compatibles avec les différentes activités. Dans cet état de fait, les acteurs économiques ne sont pas en capacité de répondre aux contraintes imposées ;
- des liens avec les collectivités existant mais ne permettant pas d'aboutir à une bonne visibilité de leurs politiques d'aménagement (politique de stationnement, maillage du territoire en bornes électriques...) ou de réel accompagnement de leur part (dernier kilomètre en particulier, accessibilité au centre-ville). Des difficultés subsistent dans la mise en réseau et coordination entre acteurs.

- plus généralement, la coordination et les partenariats sont encore peu opérationnels, limitant la mutualisation des moyens, mais aussi pouvant impliquer des difficiles compréhensions des fonctionnements et attentes réciproques ;
- les acteurs économiques ont fait état d'une méconnaissance des prochaines échéances réglementaires et organisationnelles, fortement impactantes sur les activités économiques (en lien avec le manque d'articulation avec le niveau national) ;
- enfin, des freins dits « internes » ont été cités, à savoir un manque de moyens et de temps.

- Axes d'amélioration

Face à ces différents éléments, une prise de recul sur les constats fait ont permis d'identifier quelques pistes d'amélioration de l'appui pour chaque catégorie d'acteurs (EPCI et acteurs économiques) :

Propositions des EPCI

- **Renforcer l'implication, la mobilisation des élus dans la démarche** : par des séminaires dédiés, présentés par des élus qui portent la démarche, concevoir des supports de communication et sensibilisation destinés aux élus, mettre en lien les communes...
- **Renforcer l'implication, la mobilisation des acteurs économiques dans la démarche** (mention de LLC comme facilitateur) ;
- **Un accompagnement technique, méthodologique et financier encore plus présent** : plus de présence/d'accompagnement, plus de formations (notamment basique), financer des actions concrètes au-delà des études, telles que de l'expérimentation, aider à la recherche de financements (programmes européens, de l'ADEME etc) à la fois pour les acteurs publics et privés ;
- **Durée d'accompagnement plus longue, souple** (pour rappel, 79% des répondants au moment de l'enquête étaient en cours de rédaction de la charte, ce temps d'accompagnement trop faible décrit comme expliquant cet avancement) ;
- **Appuyer le développer de la LUD au niveau national, recherche de financements complémentaires.**

Proposition des acteurs économiques

- **Renforcer la concertation et les partenariats entre acteurs locaux – entreprises privées** (plus d'interconnaissance entre acteurs, de groupes de travail ou ateliers) ;
- **Être catalyseur et moteur dans le déploiement d'actions concrètes et dans la prise de décisions** (avoir un apport plus concret sur les conséquences directes pour les territoires)
- **Plus légitimer le « poids » d'InTerLUD et des équipes auprès des collectivités, pour assurer le suivi de leurs préconisations** (une faiblesse ici identifiée quant au manque de pouvoir décisionnel, ou a minima d'influence sur les orientations. Bien que non sous compétence des équipes, l'opérationnalisation d'actions se limite trop fortement aux volontés politiques, soit voir comment essayer de dépasser ce frein) ;

- **Être plus mobilisateur des représentants des régions ;**
- **Centraliser, capitaliser les besoins de tous, les propositions, les retours d'expériences** (plus de communication notamment, de contacts fréquents, une information plus régulière, rapprochée, de l'avancement du projet) ;
- **Accompagner financièrement les évolutions des acteurs économiques ;**
- **Accentuer les relations entre organisations professionnelles et InTerLUD ;**
- **Plus de proximité avec les différents acteurs** (bilans personnalisés, approches différentes selon les domaines d'activités, tailles d'entreprises...) ;
- **Accentuer les liens avec les autres démarches en matière de logistique urbaine** (exemple donné des ateliers régionaux de la logistique en PACA) ;
- **Pas de visibilité opérationnelle au-delà de la signature de la charte, proposer des solutions concrètes, des expérimentations ;**
- **Faciliter les synergies aux différentes échelles** (entre collectivités mais aussi régions) ;
- **Renforcer l'accompagnement** (perçu comme trop ponctuel, et pas suffisamment long) ;

5. Synthèse

Vaste sujet, la logistique urbaine durable présente de multiples enjeux relevant de composantes diverses mais complémentaires, et qui doit faire face à un manque de connaissances, notamment technique, et d'appropriation. A la croisée de plusieurs défis, au sein d'un large écosystème, la méthode d'approche semble complexe pour des acteurs peu initiés mais confrontés à ces enjeux forts.

La LUD revêt également une forte dimension politique, la logistique urbaine ayant des impacts sur le quotidien des habitants, le développement du territoire, tout en s'intégrant par ailleurs dans un contexte national et international contraignant et concurrentiel.

Bien qu'ayant été approchée avant le programme InTerLUD, peu de répondants s'étaient mis en ordre de marche par un plan d'actions cadré à déployer.

En couplant ce questionnaire au suivi de la mise en œuvre de la démarche, nous pouvons nous rendre compte de la multitude d'actions déployées en faveur d'une concertation et articulation entre les différents acteurs durant le programme. Les différents besoins alors identifiés impliquent une certaine adaptabilité de l'accompagnement à déployer, et une articulation et coopération EPCI – acteurs économiques indispensable à la réussite de la LUD.

Bien qu'à ce stade les chartes finalisées soient largement minoritaires, les répondants considèrent le programme comme une réelle réussite, et de fait sont en attente d'une continuité pour éviter la mise à mal du dynamisme installé.

Le questionnaire a ainsi permis de mettre en évidence qu'acteurs économiques comme EPCI percevaient les mêmes difficultés, et surtout étaient en attente des mêmes axes d'amélioration, notamment un renforcement des liens entre eux. La mise à l'agenda de la LUD au travers d'InTerLUD a été efficace et accompagnée, mais pour laquelle les parties prenantes font état d'une nécessaire poursuite de l'appui accordé pour assurer la continuité du dynamisme et la concrétisation des actions initiées.

L'axe majoritaire remonté est alors bien de continuer à renforcer la mise en réseau des acteurs de l'écosystème, et rassurer par des retours d'expériences et des liens ascendants-descendants.