

OBJECTIFS ET ELEMENTS INCONTOURNABLES DU DIAGNOSTIC

1 Le diagnostic marchandises

1.1 Préambule

La logistique urbaine est un levier d'action pour toutes les collectivités qui constatent des flux de marchandises entrant et sortant de leur territoire. L'organisation de ces flux conditionne bien sûr la circulation en ville, mais également l'activité commerciale, l'attractivité touristique et plus généralement le cadre de vie des citoyens.

Il est primordial que ce sujet soit traité par la collectivité, en concertation avec les autres acteurs, et ne soit pas laissé uniquement à la seule appréciation des acteurs privés. D'autant plus que pour exercer leur activité dans de bonnes conditions ils ont besoin que la collectivité s'empare de la question et tienne compte de la mobilité des marchandises dans ses politiques publiques.

Un diagnostic marchandises, même succinct apporte une vision globale de l'organisation des acteurs, des flux et des politiques de transport de marchandises en ville, mais peut aussi révéler les failles existantes et la nécessité de se pencher sur le sujet.

Qu'elles le fassent en régie ou avec l'appui d'un prestataire, les moyens dont disposent les collectivités pour réaliser leur diagnostic sont variables. Il est préconisé de mener le diagnostic en tentant de répondre à chacun des thèmes évoqués ci-après (voir 25.1 Les incontournables d'un diagnostic) sans forcément prétendre à un niveau de précision maximal pour chacun d'entre eux. **En d'autres termes, pour une collectivité démarrant totalement sa réflexion et limitée en moyens, un premier diagnostic (pré-diagnostic), même succinct, peut permettre d'engager la démarche, quitte à préciser par la suite certains points en fonction de la stratégie et des actions identifiées.**

Sans augurer de sa forme et de son contenu qui reste à l'appréciation des collectivités, le « pré-diagnostic » peut être mené sur la base d'entretiens bilatéraux auprès de quelques acteurs du territoire. A titre d'exemple :

- Sur la question des documents de planification : services en charge de ces documents au sein des collectivités territoriales (commune, EPCI, Région, Etat...),
- Sur la question des réglementations en vigueur : il s'agit du pouvoir de police des Maires, il faut donc se rapprocher des communes,
- Sur la question des acteurs de la logistique urbaine intervenant sur le territoire : les services de développement économique (communes, EPCI), la Chambre de Commerce et d'Industrie, éventuellement les structures associatives (type « cluster ») fédérant les acteurs économiques, la DREAL si elle a mené par le passé des études en la matière,
- Sur la question du fonctionnement de la logistique urbaine à l'échelle du territoire : les organisations professionnelles du transport qui disposent d'une bonne connaissance des pratiques de leurs adhérents.

2 Objectifs du diagnostic marchandises

Le diagnostic est une étape clef de la démarche d'engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine. Selon les territoires, son élaboration sera plus ou moins complexe en fonction des connaissances déjà acquises. Dans tous les cas il devra répondre à quelques objectifs principaux parmi lesquels :

- Une estimation quantitative des flux de marchandises,
- La compréhension des pratiques de collecte et de livraison et les organisations logistiques du territoire,
- Le partage d'une même perception du territoire afin de faciliter la détermination d'actions partenariales.

3 Comment mener à bien son diagnostic marchandises ?

3.1 Les incontournables d'un diagnostic

Quelle que soit la taille de la collectivité souhaitant s'engager dans la démarche volontaire, un diagnostic logistique urbaine comprend quelques éléments incontournables qui seront par la suite nécessaires d'une part à la concertation et d'autre part à la mise en œuvre des actions :

- Une analyse de l'ensemble des **documents de planification en vigueur ou en cours d'élaboration/révision** pouvant intégrer des objectifs en matière de logistique urbaine. Il s'agit notamment de regarder le contenu des SRADDET, PPA, des PCAET, SCOT, PLU et PDM en vigueur sur le transport de marchandises, la cohérence des objectifs au sein de chaque schéma et entre les schémas. La concomitance éventuelle entre la réalisation d'un diagnostic logistique urbaine et la révision d'un document de planification est possible et devra, autant que faire se peut, être traitée de concert (pour éviter qu'un document approuvé ne contienne pas ou peu d'objectifs marchandises),
- Une expertise des **réglementations en vigueur**. Il s'agit de l'ensemble des réglementations sur la circulation, le stationnement ou l'arrêt des véhicules affectés au transport de marchandises. Même si l'engagement volontaire porte sur une commune du territoire (typiquement la ville-centre) il est pertinent de réaliser cette expertise à l'échelle plus large de l'aire urbaine. Plus particulièrement il s'agit d'identifier les réglementations d'accès à certains périmètres (les centralités commerçantes, les réglementations d'itinéraires PL, les aires de stationnement dédiées aux poids lourds, la localisation des aires de livraison),
- Une identification des **acteurs de la logistique urbaine intervenant sur le territoire**. Il s'agit dans un premier temps de les regrouper par typologies d'acteurs (transporteurs de marchandises, commerce de gros, chargeurs fortement générateurs de flux de marchandises...), de les positionner sur une cartographie du territoire et d'identifier leur éventuelle représentation institutionnelle locale (fédérations ayant une antenne localement). Par la suite, ces acteurs pourront être rencontrés dans le cadre d'entretiens bilatéraux. Il est particulièrement important de ne pas se contenter de lister les acteurs du transport de marchandises pour compte d'autrui (messagers, expressistes par exemple) et de recenser plus largement tous les acteurs qui réalisent du transport de marchandises dans la ville,
- Une analyse du **fonctionnement de la logistique urbaine à l'échelle du territoire**. Il s'agit d'identifier les moyens mis en œuvre pour la desserte en marchandises du territoire, humains (typologie des emplois directs et indirects) et matériels (typologie des véhicules et des équipements fonciers), les spécificités par filière d'approvisionnement, les contraintes inhérentes à la typologie du fret et les exigences des destinataires. Des travaux spécifiques peuvent être conduits à ce stade : enquête d'observations en continu sur des secteurs du territoire, modélisation des flux de marchandises... Par ailleurs l'expertise de la logistique inhérente aux besoins de la collectivité pourra faire l'objet d'une analyse spécifique (en effet la collectivité ainsi que tous ses satellites constituent un fort générateur de fret dont l'évolution des pratiques peut amorcer des changements sur le territoire).

Le chapitre suivant précise comment chaque thème du diagnostic vient alimenter les actions futures.

3.2 A quoi le diagnostic sert-il ?

Le diagnostic est une démarche de prise de connaissance mais dont les aboutissants sont également opérationnels. Il sert à :

- Identifier les actions les plus pertinentes à mettre en œuvre sur le territoire,
- Elaborer le point de référence avant la mise en œuvre des actions,
- Alimenter le déploiement des actions (dimensionnement, localisation...).

Éléments de diagnostic incontournables	Principales tâches à conduire	Pour alimenter quelles actions ?
Analyse des documents de planification	<ul style="list-style-type: none"> • Recueil des documents • Pointage des objectifs • Vérification de la cohérence 	<ul style="list-style-type: none"> • Toutes les actions de « planification » • Encourager les opportunités multimodales • Créer des espaces logistiques urbains
Réglementations en vigueur	<ul style="list-style-type: none"> • Recueil et analyse des arrêtés • Cartographie des réglementations • Evaluation de leur cohérence 	<ul style="list-style-type: none"> • Harmoniser les réglementations marchandises • Améliorer l'efficacité des aires de livraison • Etablir un plan de jalonnement marchandises • Avantager les véhicules à faibles émissions
Acteurs de la logistique urbaine desservant le territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Identification des entreprises desservant le territoire, typologie • Cartographie des acteurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Mener à bien la concertation • Elaborer la Charte • Toutes les actions collaboratives
Fonctionnement de la logistique urbaine à l'échelle du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Analyses des filières (moyens mis en œuvre) • Entretiens bilatéraux • Travaux spécifiques (enquêtes et modélisation) 	<ul style="list-style-type: none"> • Toutes les actions

Ce document a été élaboré à partir des résultats d'une étude financée par l'ADEME dont les références sont « Jonction et Garrutik. 2018. Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine. ADEME. 215 pages » mis à jour en mai 2021 par les partenaires du Programme InTerLUD