

Intégrer la mobilité des marchandises dans le PDM

Objectifs et cadrage de l'action

Parmi tous les schémas de planification, le plan de mobilité (PDM) est le document de planification définissant directement la politique locale de mobilité des marchandises. Pour les territoires disposant d'un PDM obligatoire ou volontaire, c'est le levier d'actions à prioriser.

Note : le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est devenu le PDM suite à la loi d'orientation des mobilités de 2019. Toutes les dispositions entrent en vigueur le 1er janvier 2021 (loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019).

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC A METTRE EN PLACE

- Le diagnostic du volet marchandises du PDM est similaire à celui de l'engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine
- Le PDM peut également contenir un schéma de desserte ferrée et fluviale qui identifie les infrastructures existantes, leurs destinations et leurs fonctionnalités actuelles et futures, notamment dans une approche intermodale (code des transports, L1214-2-2).

INTERETS ET OBJECTIFS

- Faire reconnaître l'importance du transport de marchandises dans le fonctionnement de l'agglomération et encourager les bonnes pratiques de livraison
- Articuler transport de voyageurs et transport de marchandises (approche globale, non segmentée, de la mobilité, celles des marchandises et des personnes étant en partie liées)
- Traduire le rôle des Autorités Organisatrices de la Mobilité (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

IMPACTS ATTENDUS

Les impacts environnementaux font l'objet d'une évaluation. D'autres impacts indirects sont attendus : notamment une meilleure prise en compte de la logistique urbaine.

ENVIRONNEMENTAUX	ECONOMIQUES	SOCIAUX
<input checked="" type="checkbox"/> Effet de serre	<input type="checkbox"/> Conflit d'usage (congestion) de la voirie valorisable en temps perdus (€ par mn...)	<input type="checkbox"/> Conditions de travail
<input checked="" type="checkbox"/> Qualité de l'air	<input type="checkbox"/> Emploi	<input type="checkbox"/> Sécurité des personnes
<input checked="" type="checkbox"/> Bruit	<input type="checkbox"/> Fiscalité / Recette	<input type="checkbox"/> Santé
<input checked="" type="checkbox"/> Autres	<input type="checkbox"/> Efficience livraisons / Activité économique	<input type="checkbox"/> Autres
	<input type="checkbox"/> Attractivité territoire	
	<input type="checkbox"/> Autres	

NIVEAU DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION

Seuls deux niveaux d'avancement sont prévus pour cette action : en effet, il y a une obligation légale d'intégrer le volet déplacement de marchandises dans le PDM. Malgré cette obligation déjà existante dans les PDU, trop de PDU ne prennent pas suffisamment en compte la logistique urbaine : le respect de cette obligation constitue donc déjà le 1er niveau d'engagement pour les PDM.

Le 2ème niveau correspond à une réelle prise en compte globale du sujet avec des objectifs précis et un plan d'action détaillé.

1. Démarrage

Prise en compte de la logistique urbaine dans un volet du PDM (obligation légale)

2. Exemplarité

Intégration de la logistique urbaine dans la réflexion globale de la mobilité (marchandises + voyageurs) en lien avec les autres politiques publiques

Méthodologie indicative

● Comprendre le PDM tel que défini par la loi

La prise de connaissance des textes de lois qui définissent le plan de mobilité (PDM) est un préalable à la mise en œuvre de l'action. 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 : Article L.1214-1

« Le plan de mobilité détermine les principes **régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises**, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. [...] »

Code des Transports : Article L1214-2

« Le plan de mobilité vise à assurer : » [...]

« 8° L'organisation des **conditions d'approvisionnement de l'agglomération** nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en **cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des**

véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les **besoins en surfaces nécessaires aux livraisons** pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, **en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes**, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la **localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale** ; »

En matière de stationnement, l'alinéa 7 prévoit « l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement » et « les modalités particulières de stationnement et d'arrêt [...] des véhicules de livraison de marchandises ».

L'alinéa 9° permet aux collectivités d'inciter les entreprises à élaborer un plan de mobilité. Ce plan de mobilité (défini par l'article 51 de la loi TECV du 17 août 2015) doit intégrer **une analyse des flux de marchandises de l'entreprise**.

L'alinéa 11 prévoit « la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques » dont le transport de marchandises est une des applications envisageables (rappelons que les deux tiers des mouvements de marchandises sont réalisés en véhicules utilitaires légers).

Enfin, il est important de rappeler que le PDM œuvre en faveur de :

- (Alinéa 1) « l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part » ;
- (Alinéa 3) « l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste » ;
- (Alinéa 5) « le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied ».

Compte tenu des champs couverts par le volet marchandises, le PDM constitue l'outil de planification de la mobilité des marchandises à l'échelle d'un territoire.

Code des Transports : Article L1214-2-2

« Le plan de mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs. »

L'élaboration d'un plan de mobilité est donc l'occasion d'un travail spécifique sur ces infrastructures qui pourra être intégré à d'autres niveaux, notamment par le plan local d'urbanisme (PLU). L'article L151-16 du Code de l'urbanisme indique en effet que le règlement du PLU « peut également délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif. »

Code des Transports : Article L1214-2 3-2 : la modification des dispositions du PDM en matière de circulation et de stationnement

« Lorsque l'autorité organisatrice envisage d'apporter aux dispositions du plan prévu à l'article L. 1214-1, d'une part, relatives au stationnement, à l'exception de celles relevant de l'article L. 1214-4 et de celles régissant le stationnement des résidents hors voirie, d'autre part, relatives à la circulation et à l'usage partagé de la voirie des

modifications qui ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan, en particulier au regard des objectifs énoncés aux 4° à 8° de l'article L. 1214-2, elle peut décider de mettre en œuvre, pour l'adoption de ces modifications, la procédure prévue au II du présent article. »

La loi d'orientation des mobilités de 2019 donne à l'AOM la possibilité de modifier le plan d'actions du PDM sans avoir à mettre à jour la totalité du plan. Cette modification est permise sur les dispositions relatives à la circulation, à l'usage partagé de la voirie et au stationnement. Elle doit rester dans le cadre stratégique global du plan et fait l'objet d'une procédure simplifiée de concertation et de participation du public. L'objectif est de permettre plus de souplesse et de réactivité du PDM sur la gestion de la circulation et du stationnement, dont ce qui concerne la logistique urbaine. L'AOM peut donc être plus dynamique et volontariste sur ces deux volets.

Zoom sur les Plans de Mobilité Employeur

La loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte du 17 août 2015 instaure, dans son article 51, les plans de mobilité à destination des entreprises. Ceux-ci sont ainsi définis dans l'article L1214-8-2 du Code des transports : « Le **plan de mobilité** prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise » [...] « Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, **à la logistique et aux livraisons de marchandises.** »

Pour certaines typologies d'établissements fortement générateurs de flux, **le plan de mobilité employeur devient un véritable levier d'accompagnement au changement de pratiques transport et logistique.** A fortiori si le PDM est interentreprises à l'échelle d'une zone d'activités fortement marquée par les flux de transport. Pour les entreprises situées sur un même site, un plan de mobilité employeur interentreprise est en effet envisageable avec des possibilités de mutualisation de solutions de logistique urbaine à la clef.

Les AOM ont un rôle de conseil en mobilité auprès des entreprises (article L1231-8 du Code des transports) et peuvent les inciter ou conseiller pour faire un plan de mobilité employeur.

Dans une perspective de diminution des émissions de GES et de polluants atmosphériques, et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transport, les plans de mobilité sont un outil efficace pour autant que la collectivité veille à l'intégration du volet marchandises dans l'analyse (géographie et intensité des flux de marchandises entrant/sortant, modes de transport, perspectives d'évolution des pratiques logistiques et transport internes...).

● **Connaître le territoire pour pouvoir agir**

La définition d'une politique de mobilité des marchandises et plus particulièrement l'élaboration du volet marchandises du PDM supposent de comprendre le territoire pour ensuite pouvoir agir. Il est donc essentiel de réaliser un diagnostic marchandises afin de connaître la situation initiale qui servira de référence lors d'une évaluation future.

Le socle d'engagement pour structurer la démarche au sein de la collectivité prévoit la réalisation d'un diagnostic (« [Cernez le fonctionnement, identifiez les axes de progrès](#) ») qui correspond parfaitement à celui devant être mené dans le cadre d'un volet marchandises d'un Plan de mobilité. Il est par conséquent conseillé de mener ce travail pour alimenter un PDM en cours de révision ou à venir.

● Réunir les parties prenantes afin de fixer les objectifs

Les objectifs auxquels le PDM doit répondre sont à bâtir en concertation avec les acteurs du territoire. A noter que cette démarche peut utilement s'appuyer sur une instance de concertation logistique urbaine, si celle-ci a été mise en œuvre sur le territoire, ou être l'occasion de la créer. A ce titre, le socle d'engagement de la démarche traite de la concertation auprès des acteurs. Le document [« Menez à bien votre concertation »](#) est un outil pouvant également servir à la concertation d'un volet marchandises d'un PDM.

■ LES ACTEURS A IMPLIQUER DANS LA DEMARCHE

Les acteurs à impliquer sont à minima les personnes associées à la préparation du PDM et les personnes consultées (voir ci-dessous).

D'autres acteurs pourront être impliqués en fonction des situations locales.

Art L 1214-14 du code des transports : « (...) Les **services de l'Etat**, les **régions**, les **départements**, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme sont associés à son élaboration.

Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les **chambres de commerce et d'industrie** et les **associations agréées de protection de l'environnement** mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet. »

Afin de favoriser la concertation, la collectivité à tout intérêt aller au-devant des représentants sans attendre leur sollicitation.

Le processus de concertation peut prendre des formes diverses et dédiées (atelier thématique, débats citoyens...) afin de permettre de pleinement traiter le volet marchandises.

Toutefois, il convient de veiller à ce que la thématique « marchandises » soit intégrée dans le projet d'ensemble de mobilité et entre en résonance avec les autres thématiques : transport collectif, modes actifs, stationnement, environnement... En d'autres termes, il faut intégrer la question marchandises dans la mobilité des personnes, notamment en lien avec les flux achats. Typiquement, le développement des parkings relais est aussi l'occasion de déployer des espaces logistiques urbains ou des systèmes de récupération des marchandises, la connexion des pôles commerciaux aux transports urbains peut intégrer des systèmes de livraison à domicile pour les usagers des transports en commun...). Il faut également intégrer les marchandises dans l'usage des transports urbains, non plus seulement de voyageurs mais également de fret.

■ LES OBJECTIFS DU PDM A DEFINIR COLLECTIVEMENT

Les objectifs du PDM à définir collectivement sont précisés dans le porter-à-connaissance de l'Etat auquel il convient de se référer pour définir les grandes thématiques qui importent au territoire :

- Environnementales : favoriser la réduction des GES, des polluants locaux, du bruit, favoriser le report modal ;
- Economiques : maintenir le dynamisme commercial, créer de l'emploi ;
- Sociales : améliorer la qualité de vie en ville.

● Structurer le programme d'actions marchandises

L'article R.1214-2 du code des transports dispose que le PDM comporte le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues. Réglementairement, le volet marchandises du PDM s'inscrit dans ce dispositif. (Voir schéma ci-après)

Pour chaque action, il convient de définir les moyens à mettre en œuvre, de désigner un porteur et de fixer un calendrier et des indicateurs d'évaluation.

Attention : l'articulation entre la thématique du transport de marchandises et de la logistique urbaine avec les autres thématiques des PDM (stationnement, voirie...) est essentielle.

Les catégories d'actions et les actions les plus fréquentes

Catégories	Exemples de mesures	Parts parmi les 182 actions recensées	Rang	Actions les plus fréquentes
Usage de la voirie	Jalonnement, plan de circulation, heures de livraison, réglementation, stationnement sur voirie	26 %	1	Création d'une instance de gouvernance ou d'un groupe de travail participatif
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 %	2	Mise en conformité et création d'aires de livraison
Concertation, partenariat	Animation avec les acteurs du secteur des marchandises, transporteurs, commerçants	19 %	3	Création d'espaces logistiques urbains (ELU) ou de centre de distribution urbain (CDU)
Actions innovantes et expérimentation	Véhicules propres, espace logistique partagé, sas de livraison collectif, mutualisation des coûts des transporteurs	13 %	4	Réglementation sur la circulation du transport de marchandises (critère environnemental, ouverture de couloir bus, ...)
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 %	5	Création d'un plan de circulation et mise en œuvre d'un jalonnement spécifique
Mode alternatif	Modes ferré, fluvial, maritime, intermodalité	9 %	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, ...)

Extrait de la fiche « **Logistique urbaine et planification des déplacements - Quel bilan après 20 ans d'intégration ? Comment concilier ambition stratégique et mise en œuvre opérationnelle ?** »

Cerema 2019.

■ LA RÉGLEMENTATION

Le volet marchandises du PDM offre l'opportunité, aux différentes communes, d'une refonte de la réglementation marchandises pour les centres-villes et d'une harmonisation réglementaire à l'échelle de l'agglomération.

Voir pour cela les actions de l'engagement volontaire :

- Harmonisez vos réglementations marchandises ;
- Établissez un plan de jalonnement marchandises.

Le caractère opposable du PDM envers les décisions des autorités compétences en matière de circulation et de stationnement (voir le zoom sur les arrêtés municipaux ci-après) vient conforter ce travail.

L'élaboration du PDM peut permettre aux collectivités de mener une réflexion sur l'introduction d'un paramètre environnemental dans leur réglementation. Voir pour cela les actions de l'engagement volontaire :

- Avantagez les véhicules à faibles émissions
- Réglementez la circulation en fonction du niveau de pollution des véhicules

La collectivité a la possibilité de réaffirmer la nécessité d'un renforcement du contrôle de ses réglementations. Typiquement un renforcement du contrôle des aires de livraison afin de garantir une meilleure disponibilité et rotation sur ces espaces dédiés aux livraisons et enlèvements de marchandises. Un contrôle plus efficace des véhicules de livraison en circulation est également possible, notamment pour vérifier la bonne application d'une réglementation environnementale ayant été instituée. Le contrôle peut passer par la création de brigades dédiées aux réglementations marchandises.

Zoom sur les arrêtés municipaux

L'article L.1241-6 du code des transports prévoit que les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le ressort de l'autorité organisatrice de la mobilité sont compatibles ou rendues compatibles avec le PDM.

La mise en cohérence des arrêtés municipaux avec les mesures formulées dans le PDM peut donc être obligatoire et conseillée plus généralement avec les projets de développement à long terme.

Les arrêtés municipaux peuvent :

- Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ; réserver cet accès à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;
- Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ;
- Réserver des emplacements pour faciliter l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises (article L.2213 du Code Général des Collectivités Territoriales) ;
- Remplacer les références au tonnage des véhicules par leur surface ou leur longueur ;
- Mettre en cohérence les arrêtés dans le cadre du SCoT (concertation avec les communes limitrophes) ;
- Introduire un DAAC (Document d'Aménagement Artisanal et Commercial) qui détermine les conditions d'implantation des équipements commerciaux (qui peuvent avoir un effet significatif sur l'aménagement du territoire et la génération de flux de marchandises).

ACCUEIL DES VEHICULES DE LIVRAISON ET ITINERAIRES

Le volet marchandises du PDM peut fixer les conditions d'accès à la ville et définir des itinéraires poids-lourds (article 51 de la loi TECV du 17 août 2015).

Ces itinéraires sont essentiels pour la desserte de l'agglomération, ils sont définis en lien avec de gros générateurs du territoire (entreprises fortement génératrices de flux de marchandises) ou des pôles générateurs tels que des centres-villes, des centres commerciaux...

La définition des itinéraires permet de s'assurer que les voiries sont adaptées à l'accueil des véhicules de marchandises.

Le PDM peut également définir les conditions d'aménagement des aires de livraison. Un plan aires de livraisons peut être élaboré à l'échelle de l'agglomération en pointant les secteurs à enjeu et en programmant l'offre en aires de livraison compte tenu de la demande.



FLOTTE DE VEHICULES

Le PDM permet d'apporter un soutien technique aux entreprises de transport pour les aider à faire évoluer leur parc. De plus, il peut marquer l'engagement de la commune de favoriser les véhicules peu émissifs.

Les articles L.224-7 et L.224-8 du code de l'environnement fixent certaines obligations concernant le renouvellement des flottes publiques, des loueurs automobiles ... avec des véhicules à faibles émissions. L'article L318-1 du code de la route permet à l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement, de faire bénéficier les véhicules à très faibles émissions de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.

Extrait article 37 : « Dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement, les véhicules à très faibles émissions, en référence à des critères déterminés par décret, peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées. »

Illustration : Tassin-la-Demi-Lune, stationnement gratuit pour les utilisateurs de véhicules à faibles émissions.



ESPACES LOGISTIQUES URBAINS

La mise en place d'Espaces Logistiques Urbains en milieu urbain dense constitue une piste d'optimisation importante dans la gestion de la distribution urbaine. Ils permettent en effet de réduire le nombre de kilomètres parcourus ainsi que le nombre de véhicules de distribution mobilisés sur un périmètre donné.

Comme pour la mobilité des personnes, les lieux de traitement des marchandises diffèrent en fonction de la maille territoriale et des besoins des acteurs économiques en espaces logistiques, par exemple :

- Centre de Distribution Urbain ;
- Point d'accueil de véhicules (aire de livraison, Espace Logistique de Proximité...);
- Consigne, sas, conciergerie...

Voir « Créez des espaces logistiques urbains » au sein de la démarche d'engagement volontaire.

REPORT MODAL

Dans l'objectif de reporter certains flux vers des modes alternatifs à la route, le lancement d'études par filière constitue une clé d'entrée pertinente pour réorganiser la chaîne logistique ; ce qui n'exclut pas la recherche de synergies entre plusieurs filières (réflexion sur la mutualisation par exemple). L'idée est ici de préserver l'espace foncier à proximité des embranchements ferroviaires existants et des équipements fluviaux pour l'implantation de zones d'activités. C'est également de penser le système de transport urbain pour les voyageurs mais également pour le fret.

Voir « Encouragez les opportunités multimodales » et « Développez les transports urbains de fret » au sein de la démarche d'engagement volontaire.

COMMUNICATION

Une concertation spécifique sur la thématique du transport de marchandise en ville peut être inscrite dans le PDM ou s'intégrer dans la communication générale sur le plan. Elle peut prévoir des rencontres entre les responsables des villes, des professionnels du transport de marchandises et des commerçants.

Suivi et évaluation de l'action

Cerema, Logistique urbaine et planification des déplacements - Quel bilan après 20 ans d'intégration ? Comment concilier ambition stratégique et mise en œuvre opérationnelle ?, 2019

Certu, Plans de déplacements urbains : Prise en compte des marchandises, 1998

Certu, Plans de Déplacements Urbains et Marchandises en ville : Réflexions à destination des élus, 2001

■ COUT ET FINANCEMENT DE L'ACTION

Elaboration du volet marchandises du PDM (hors études spécifiques) : entre 10 et 30 K€.

Acteurs impliqués (liste indicative) : personnes associées et personnes consultées dans le cadre de la procédure prévue par le code des transports pour les PDM. Par exemple :

- Acteurs institutionnels : collectivités locales, élus, services techniques, Police municipale, DREAL... ;
- Acteurs du secteur privé : gestionnaires de plates-formes logistiques et/ou zones d'activité, opérateurs de transport et leurs représentants, CCI, CMA, organisations professionnelles : transporteurs, grossistes, artisans, commerçants, grande distribution, BTP, gestionnaires de déchets, énergéticiens (infrastructures d'avitaillement).

D'autres acteurs peuvent être sollicités, selon les situations locales.

■ INDICATEURS DE SUIVI GLOBAL

Les indicateurs de suivi global présentés ci-dessous permettent d'identifier le passage de l'action à ses différents niveaux d'avancement.

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

1 Démarrage

Prise en compte de la logistique urbaine dans un volet du PDM (obligation légale)

2 Exemplarité

Intégration de la logistique urbaine dans la réflexion globale de la mobilité (marchandises + voyageurs) en lien avec les autres politiques publiques

■ 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 pourraient se révéler plus adaptés à son cas particulier.

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

Taux de planification : dans le cadre de l'évaluation du PDM, pourcentage d'actions mises en œuvre.

Autre indicateur : au choix de la collectivité.

ACTIONS LIEES

Cette fiche action est liée aux fiches suivantes :

Cerner le fonctionnement, identifiez les axes de progrès

Mener à bien la concertation

Harmoniser les réglementations marchandises

Etablir un plan de jalonnement marchandises

Avantager les véhicules à faibles émissions

Réglementer la circulation en fonction du niveau de pollution des véhicules

Créer des espaces logistiques urbains

Encourager les opportunités multimodales

Développer les transports urbains de fret

Cette fiche a été élaborée 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 »
Fiche révisée en mai 2021 par les partenaires d'InTerLUD.