

Intégrer la mobilité des marchandises dans le PDM

Objectifs et cadrage de l'action

Parmi tous les documents de planification, le plan de mobilité (PDM) définit directement la politique locale de « mobilité » des marchandises. Pour les territoires qui vont élaborer un PDM obligatoire ou volontaire, ou qui en disposent déjà, c'est le levier d'actions à privilégier.

Note : le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est devenu le PDM suite à la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 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 sera élaboré à l'aide des éléments méthodologiques relatifs au diagnostic de la démarche d'engagement volontaire en faveur d'une logistique urbaine durable (diagnostic transport de marchandises en ville)
- Le PDM peut également contenir un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire qui implique un diagnostic des infrastructures existantes (quais, zones et équipements d'accès au réseau ferré), leurs destinations et leurs fonctionnalités actuelles et futures, ainsi que leur articulation avec les équipements logistiques existants et futurs (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
- Affirmer le rôle des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) comme autorité définissant la politique de transport 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, en particulier les acteurs économiques du territoire.
- 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)

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 dans les politiques publiques.

ENVIRONNEMENTAUX	ECONOMIQUES	SOCIAUX
☒ Effet de serre ☒ Qualité de l'air ☒ Bruit ☒ Autres	☒ Conflit d'usage (congestion) de la voirie valorisable en temps perdus (€ par mn...) ☒ Emploi ☐ Fiscalité / Recette ☒ Efficience livraisons / Activité économique ☒ Attractivité territoire ☐ Autres	☒ Conditions de travail ☐ Sécurité des personnes ☒ Santé ☐ 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, soumis à évaluation environnementale, à étude d'impact et à enquête publique. Il est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. En dessous de ce seuil, toute AOM peut élaborer un PDM (volontaire) ou un plan de mobilité simplifié (PDMS).

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 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. Pour les territoires non dotés d'un PDM obligatoire ou volontaire, le Plan de mobilité simplifié (PDMS) peut également jouer ce rôle.

Zoom sur le Plan de mobilité simplifié (PDMS) – Code des Transports : Article L1214-36-1

Le PDMS est défini dans l'article L1214-36-1 du Code des transports.

Le PDMS est conçu comme un outil simple et agile (PDM simplifié) pour les territoires moins denses tels que les villes moyennes ou les territoires ruraux (le plan de mobilité rural est abrogé au profit du PDMS). Il permet une grande adaptabilité aux enjeux du territoire.

Il n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou schémas et ne dispose d'aucun caractère opposable.

Il n'est pas obligatoire d'aborder tous les objectifs du PDM, d'élaborer une évaluation environnementale ni d'organiser une enquête publique. Le cadre du PDM reste toutefois une référence utile pour inspirer les démarches simplifiées.

Bien que juridiquement indépendant, le PDMS peut constituer le volet mobilité des politiques locales.

Contrairement au plan de mobilité rural, le PDMS comprend la mobilité des marchandises.

Comparativement aux grandes agglomérations, les villes moyennes et les territoires ruraux font aussi face à des enjeux de mobilité de marchandises. Ces enjeux sont souvent moins prégnants mais sont bien réels. Pour ces collectivités le PDMS est un levier d'actions en faveur d'une logistique (urbaine) plus durable.

Code des Transports : Article L1231-1-1

L'AOM peut également « organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement ».

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. » Voir également la fiche action « A1 - Articuler politiques de planification et opérationnelles ».

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, l'usage partagé de la voirie et le stationnement, dont ce qui concerne la logistique urbaine. L'AOM peut donc être plus dynamique et volontariste sur ces trois 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 de transport et de logistique. A fortiori si ce plan de mobilité employeur revêt une dimension 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 interentreprises 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 les 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 PDM sont un outil efficace pour autant que la collectivité adopte une politique volontariste en traitant le sujet du transport des marchandises en ville et de la logistique urbaine à la hauteur de leurs enjeux.

● 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 partagé afin de connaître la situation initiale qui servira de base pour élaborer une stratégie et un programme d'actions, et 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 diagnostic¹ qui correspond parfaitement à celui devant être mené dans le cadre d'un volet marchandises d'un PDM. Il est par conséquent conseillé de mener ce travail pour alimenter un PDM en cours de révision ou à venir, ou un PDMS le cas échéant.

● 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. Cette démarche peut utilement s'appuyer sur une instance de concertation de logistique urbaine, si celle-ci a été mise en œuvre sur le territoire, ou être l'occasion de la créer. À ce titre, le socle d'engagement de la démarche traite de la concertation auprès des acteurs. Le document [« Menez à bien votre concertation »](#)² est un outil pouvant également servir à la concertation d'un volet marchandises d'un PDM.

■ LES ACTEURS À IMPLIQUER DANS LA DÉMARCHE

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

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 a tout intérêt à impliquer les acteurs concernés, en les invitant à participer au pilotage de la démarche, à la conduite des études ou à la concertation élargie sans attendre leur sollicitation.

¹ <https://www.interlud.green/3-jinitie-une-demarche-dengagement-volontaire-1>

² <https://www.interlud.green/storage/BWZRINlzbFB8xBGiVz4b.pdf>

Le processus de concertation peut prendre des formes diverses et dédiées (séminaires, ateliers thématiques, groupes de travail, débats citoyens, enquêtes à distance ou en présentiel, ...) 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... Ceci implique d'intégrer la question des marchandises dans les thématiques traitées pour 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, etc. Il faut également intégrer les marchandises dans l'usage des transports urbains, non plus seulement de voyageurs mais également de fret. Pour aller plus loin, voir la fiche action « C6 - Développer les transports urbains de fret ».

■ LES OBJECTIFS DU PDM À DÉFINIR COLLECTIVEMENT

Préalablement à l'élaboration PDM, les objectifs peuvent être abordés dans le porter-à-connaissance de l'État, dans le cadre des grandes thématiques qui importent au territoire :

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

Les objectifs du PDM seront ensuite fixés par l'AOM, après les avoir définis collectivement, en concertation avec les acteurs du territoire.

● 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, dans le cadre de la stratégie d'ensemble du PDM.

(Voir schéma ci-après)

Pour chaque action, il convient de définir les moyens à mettre en œuvre, son coût, 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.

Selon une enquête publiée en 2019, les catégories d'actions et les actions les plus fréquentes rencontrées dans les PDU (qui ne s'appelaient pas encore PDM) :



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 et EPCI, 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 :

- Fiche action « B1 - Harmoniser les réglementations marchandises » ;
- Fiche action « B2 - Améliorer l'efficacité de vos aires de livraison » ;
- Fiche action « B5 - Établir un plan de jalonnement marchandises ».

Le caractère opposable du PDM envers les décisions des autorités compétentes 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 :

- Fiche Action « C1 - Avantager les véhicules à faibles émissions » ;

- Fiche Action « B3 – Mettre en œuvre une Zone à Faibles Émissions mobilité ».

Le respect de la réglementation par les acteurs de la logistique urbaine passe par un renforcement des contrôles par la police municipale. Il peut ainsi être lancé des missions spécifiques sur le contrôle des réglementations liées au transport de marchandises en ville : contrôle des aires de livraison afin de garantir une meilleure disponibilité et rotation sur ces espaces dédiés aux livraisons et enlèvements de marchandises ; contrôle plus efficace des véhicules de livraison en circulation, notamment pour vérifier la bonne application d'une réglementation environnementale ayant été instituée.

La collectivité peut également organiser des formations spécifiques à cette réglementation pour ses agents.

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).

Zoom sur les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)

La Loi Climat et résilience du 22 août 2021 (Loi n° 2021-1104 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets) précise notamment que l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants devront mettre en place une zone à faibles émissions (ZFE-m) au plus tard le 31 décembre 2024.

L'accès à ces zones est déterminé par les certificats qualité de l'air dits vignettes « Crit'Air » (dispositif instauré dans le cadre de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015). Il s'agit de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans une zone qui couvre la majeure partie de la population de l'agglomération (soit plus de 50 % de la population). Cette mesure environnementale a pour objectif de réduire les émissions de polluants pour améliorer la qualité de l'air et la santé publique. Agir sur la circulation automobile (a fortiori des véhicules utilitaires légers et des poids lourds) est un fort levier pour réduire les émissions d'oxydes d'azote et de particules en accélérant le renouvellement du parc de véhicules roulants.

Progressivement et selon un calendrier à définir et sur lequel il est fortement recommandé de communiquer et de donner de la visibilité, la circulation des véhicules polluants sera restreinte.

Dans les 10 métropoles qui enregistrent des dépassements réguliers des valeurs limites de qualité de l'air, des interdictions de circulation seront instaurées dès 2023.

Une étude réglementaire est obligatoire pour justifier l'arrêté qui sera pris pour appliquer la ZFE-m (périmètre et interdiction de circulation des véhicules les plus polluants).

Un schéma directeur des infrastructures de recharge des véhicules électriques doit être élaboré.

L'élaboration d'un PDM et la mise en œuvre d'une ZFE-m sont souvent réalisés dans une temporalité différente, la ZFE-m étant une des actions du PDM. Il est important d'assurer la cohérence et le dialogue entre les deux démarches.

La fiche action « B3 – Mettre en œuvre une Zone à Faibles Émissions mobilité » apporte plus de détail sur ce sujet.

■ ACCUEIL DES VÉHICULES DE LIVRAISON ET ITINÉRAIRES

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 les entreprises fortement génératrices de flux de marchandises sur le territoire ainsi que les pôles générateurs tels que les centres-villes, les 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.

Pour plus d'information, voir les fiches action « B2 - Améliorer l'efficacité de vos aires de livraison » et « B5 - Établir un plan de jalonnement marchandises ».



■ FLOTTE DE VÉHICULES

Le PDM permet d'apporter un soutien technique aux entreprises de transport pour les aider à faire évoluer leur parc, notamment dans le cadre d'un Plan de mobilité employeur. De plus, il peut marquer l'engagement de la commune et de l'EPCI 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.



En cas de mise en place d'une ZFE-m, un schéma directeur des infrastructures de recharge des véhicules électriques doit être élaboré.

Pour plus de détails, voir les fiches actions « C1 - Avantager les véhicules à faibles émissions » et « B3 – Mettre en œuvre une Zone à Faibles Émissions mobilité ».

■ 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 la fiche action « C3 - 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 les fiches actions « C2 - Encourager les opportunités multimodales » et « C6 - Développer les transports urbains de fret » au sein de la démarche d'engagement volontaire.

■ COHERENCE DES POLITIQUES ET DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

La logistique urbaine nécessite une approche transversale et doit être prise en compte dans les documents de planification des collectivités, tels que le SCOT, le PLU(i) afin de mettre en œuvre des actions cohérentes. Exemples d'actions : réserver du foncier pour un ELU, prévoir la mixité des usages de bâtiments ou de la voirie, etc.

Des mesures d'incitation ou de soutien à l'innovation peuvent également être développées.

Voir la fiche action « A1 - Articuler politiques de planification et opérationnelles ».

■ COMMUNICATION

Une concertation spécifique sur la thématique du transport de marchandises 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

COÛT ET FINANCEMENT DE L'ACTION

Élaboration du volet marchandises du PDM (hors études spécifiques) : de l'ordre de 20 à 30 k€ HT.

Acteurs impliqués (liste non exhaustive) : 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 réalisation : dans le cadre de l'évaluation du PDM, pourcentage d'actions mises en œuvre.

Autre indicateur : au choix de la collectivité.

ACTIONS LIÉES

Cette fiche action est liée aux fiches suivantes :

A1 - Articuler politiques de planification et opérationnelles

B1 - Harmoniser les réglementations marchandises

B2 - Améliorer l'efficacité de vos aires de livraison

B3 – Mettre en œuvre une Zone à Faibles Émissions mobilité

B5 - Établir un plan de jalonnement marchandises

C1 - Avantager les véhicules à faibles émissions

C2 - Encourager les opportunités multimodales

C3 - Créer des espaces logistiques urbains

C6 - 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 puis en juin 2022 par les partenaires d'InTerLUD.