

ÉLABOREZ VOTRE CHARTE

1 La charte partenariale

Préambule

Le [cadre national pour des chartes sur la logistique durable en ville](#) reconnaît la pertinence de conclure des chartes au niveau local et place cet outil au cœur de la coopération entre les acteurs publics et privés de la logistique urbaine.

En effet, l'élaboration et la signature d'une charte en faveur de la logistique urbaine durable sont un engagement fort de la part de tous les acteurs de la logistique urbaine (collectivités territoriales, transporteurs, chargeurs, grossistes, expéditeurs, destinataires, organisations professionnelles, chambres consulaires...). La charte concrétise la volonté de ses signataires à œuvrer en faveur d'une logistique durable en ville par la mise en place d'actions concrètes.

Le retour d'expérience de territoires ayant signé une charte en faveur de la logistique urbaine (Paris, Toulouse, Grenoble, Seine-Saint-Denis...) souligne que cet acte est :

- Fédérateur pour des acteurs susceptibles de rejoindre les signataires d'une charte,
- Évolutif avec des chartes qui peuvent être révisées,
- Communicant pour des territoires et des entreprises qui se démarquent en mettant en avant leurs engagements au sein de la charte.

Cette dernière intervient alors que la collectivité territoriale a d'ores et déjà réalisé en amont un travail de diagnostic, réuni les différents acteurs de la logistique urbaine et défini des grands principes de politique en matière de mobilité des marchandises.

De plus, la charte d'engagements volontaires du [Programme « EVE »](#) (qui concerne les chargeurs, commissionnaires et transporteurs), piloté par l'ADEME avec les organisations et associations professionnelles concernées (CGI, FNTR, FNTV, OTRE, TLF, AUTF), a également démontré la pertinence d'une telle démarche, sa reconnaissance officielle et l'engagement des différents partenaires.

2 Pourquoi élaborer une charte ?

L'objectif de la signature d'une charte est d'officialiser une relation partenariale entre acteurs des sphères privées et publiques de la logistique urbaine. La charte n'a pas de portée juridique : elle représente l'adhésion de ses signataires à une politique définie en concertation.

Elle ne s'oppose pas ou ne se substitue pas à la signature d'autres actes, typiquement des actes politiques au sein de la collectivité territoriale qui s'engage dans la démarche. Des collectivités ont ainsi pu signer des délibérations par leur pouvoir exécutif (voir les délibérations de la Métropole de Lyon ([délibération de la Métropole de Lyon](#)) ou de la Métropole de Montpellier par exemple).

La charte est un mode d'intervention complémentaire à l'action réglementaire, à laquelle elle ne s'oppose ni ne se substitue. Son objectif est de faire évoluer les pratiques afin de faire converger les objectifs de la politique publique et les réalités économiques des professionnels.

Une charte locale d'engagement en faveur de la logistique urbaine durable est un outil :

- Partenarial,
- Opérationnel,
- D'évaluation des politiques publiques,
- Valorisable.

Les acteurs publics ou privés peuvent tirer un intérêt mutuel à leur engagement dans la signature d'une charte partenariale :

- Un accès privilégié aux échanges bilatéraux lors de la mise en œuvre d'une politique en faveur de la logistique urbaine,
- Une meilleure anticipation par une connaissance très en amont des projets,
- Un accès à des données dans le cadre d'expérimentations, de tests de solutions...
- Une participation à des opérations pilotes qui peuvent résonner en matière de notoriété aux plans national et international.

3 Que contient la charte ?

La charte n'a pas de forme déterminée : il faut juste qu'elle soit rédigée, datée et signée. Les chartes existantes en faveur de la logistique urbaine sont récentes, d'un formalisme et d'un contenu diversifiés. L'approche proposée ci-après pourra être adaptée en tant que de besoin. Elle permet de structurer le contenu d'une charte locale en respectant les éléments définis dans le cadre national.

3.1 Un préambule

Le préambule permet la contextualisation de la charte, il inclut :

- Des éléments chiffrés relatifs à la logistique urbaine pris à la fois au niveau national (exemple : « *le transport de marchandises en ville représente en moyenne X % des véhicules en circulation dans la ville...* ») et local en mettant à profit des données issues du diagnostic mené précédemment (exemple : « *les plateformes permettant l'approvisionnement de notre collectivité territoriale sont localisées en moyenne à X km du cœur de notre territoire et occasionnent des trajets d'approche pénalisant sur le plan environnemental et économique* »),
- Un retour sur les travaux menés préalablement à la signature de la charte et notamment un rappel de son processus d'élaboration avec les partenaires, soit un bref historique des principaux jalons qui ont permis d'aboutir à ce document faisant consensus,
- Un rappel des démarches vertueuses ayant d'ores et déjà été engagées sur le territoire soit par la collectivité, soit par des partenaires publics, soit par des partenaires privés.

3.2 Des objectifs/principes directeurs

En premier lieu, ce chapitre rappelle le rôle fondateur de la charte localement. Il s'agit d'un enjeu chapeau le plus souvent libellé en une phrase et représentant le fondement de la signature du document.

Exemple : « *La charte instaure entre tous ses signataires une démarche d'amélioration continue des conditions de livraison et d'enlèvement de marchandises sur le territoire en favorisant le dynamisme économique de proximité et en maîtrisant les impacts environnementaux des chaînes logistiques.* »

Ensuite, ce chapitre détaille les grands principes ou objectifs directeurs de la charte. Il s'agit d'identifier les cibles à privilégier tout en restant assez généraliste pour ne pas empêcher d'autres actions. Autrement dit, il faut que ces principes puissent constituer le cadre au développement d'actions opérationnelles et un encouragement pour les acteurs à développer des projets.

Exemple :

- « *La charte vise l'amélioration des conditions de livraison sur espace public dans les centres-villes* »,
- « *La charte vise à la diversification et à la maîtrise des sources d'énergie au sein des chaînes de transport des marchandises* »,
- « *La charte vise à une meilleure intégration des besoins en matière de logistique dans les projets urbains* »,
- « *La charte vise à l'amélioration de la prise en compte de la logistique dans les documents de planification des politiques de déplacements et d'urbanisme* »,
- « *La charte vise à la réduction des émissions de polluants des véhicules utilitaires légers et poids lourds ainsi qu'à l'économie d'énergie* ».

Enfin, la déclinaison des actions doit permettre l'atteinte des grands objectifs fixés au sein de la charte. Inversement des projets d'actions ne rentrant pas dans le cadre de ces grands objectifs ne peuvent pas être développés sur le territoire.

3.3 Un périmètre d'application/champ d'intervention

Ce chapitre définit le périmètre d'application de la charte sur les plans :

- **Géographique.** Définition précise des limites géographiques au sein desquelles la charte s'applique. La charte peut concerner tout ou partie du territoire de la collectivité territoriale en fonction des enjeux et des ambitions en matière de grands objectifs,
- **Fonctionnel.** Identification précise des filières et/ou des activités concernées par la charte. Bien qu'elle traite de la logistique urbaine au sens large, la charte peut inclure ou non certaines typologies d'activités/filières (par exemple activités artisanales, agricoles ou encore filière du bâtiment, du traitement et collecte des déchets...).

3.4 Des engagements des signataires

À ce stade, il peut être fait le choix :

- Soit d'engager les signataires sur des orientations stratégiques déclinables par la suite en actions concrètes,
- Soit d'engager les signataires directement dans la mise en œuvre d'actions opérationnelles.

Dans les deux cas, orientations stratégiques ou actions opérationnelles doivent répondre aux objectifs/principes directeurs définis en amont.

Afin d'illustrer les deux choix possibles, quelques exemples sont proposés ci-dessous. Un tableau des avantages / inconvénients est par ailleurs proposé afin d'aider la collectivité et ses partenaires à choisir entre l'un et l'autre des choix possibles.

Exemples :

Orientations stratégiques	Actions opérationnelles
<p>Agir sur les structures et équipements de logistique urbaine</p>	<p>Créer des espaces urbains de distribution dans les parkings publics</p> <p>Inclure dans le PLU des normes en matière d'accueil des véhicules de marchandises sur emprise privée</p> <p>Préserver dans le PLU-H des sites logistiques ainsi que des surfaces pour des activités fortement génératrices de flux urbains de marchandises</p>
<p>Promouvoir les véhicules à faibles émissions</p>	<p>Développer un réseau de stations publiques d'approvisionnement en gaz naturel véhicule et/ou bornes de recharge électrique</p> <p>Mettre en œuvre une réglementation favorisant les véhicules à faibles émissions sur l'hypercentre et dans les aires piétonnes</p> <p>Créer une aide plafonnée et ciblée pour l'acquisition de véhicules à faibles émissions</p> <p>Insérer le critère d'adhésion au programme Objectif CO2 lors des achats publics de prestations de transport</p>
<p>Encourager les pratiques innovantes de logistique durable</p>	<p>Développer un service de livraisons mutualisées pour l'approvisionnement des aires piétonnes</p> <p>Mettre en œuvre un service déporté de gestion des stocks des commerçants du centre-ville</p> <p>Développer les livraisons en horaire décalé à destination des commerces indépendants</p>

	Avantages	Inconvénients
<p>Orientations stratégiques</p>	<p>Cohérence d'ensemble dans la déclinaison des actions opérationnelles (plusieurs actions au service d'une orientation et d'un projet de mobilité)</p> <p>Gestion plus souple de la charte : de nouvelles actions peuvent apparaître sans que la charte soit remise en cause (nouvelle modification et processus de signature)</p>	<p>Dilue dans le temps la mise en œuvre d'actions concrètes</p> <p>Moindre exigence sur l'obligation de moyens et/ou de résultats</p>
<p>Actions opérationnelles</p>	<p>Institue une véritable feuille de route avec des engagements de mise en œuvre concrets de la part des signataires</p> <p>Instaure une obligation de moyens et de résultats</p>	<p>Nécessite de revoir la charte périodiquement (nouvelles actions...)</p> <p>Focalise sur les actions en oubliant le projet global de mobilité des marchandises</p>

Il est envisageable d'annexer à une charte engageant les signataires sur des orientations stratégiques une liste d'actions prévisionnelles au moment de la signature de la charte. Cette annexe peut par la suite évoluer en retirant ou en ajoutant des actions. La collectivité devra rester vigilante afin que cette annexe ne vienne pas remettre en question la démarche partenariale de concertation menée au préalable. En effet, ces modifications ultérieures ne doivent pas pouvoir rendre caduques les raisons de l'engagement de certains acteurs.

Formellement, ce chapitre peut être rédigé :

- Soit en mettant en avant les orientations stratégiques / actions opérationnelles et en déclinant les engagements de chacun des signataires en rapport avec ces orientations / actions. Dans ce cas l'accent est mis sur le projet de logistique urbaine,
- Soit en mettant en avant les signataires et en déclinant leurs engagements répondant aux orientations stratégiques/actions. Dans ce cas l'accent est mis sur les signataires.

3.5 La gestion et l'animation de la charte

Ce chapitre précise les modalités de gouvernance et de mise en œuvre de la charte. Typiquement l'animation à la charge de la collectivité territoriale peut faire intervenir différentes instances de suivi et de validation tout au long de la vie de la charte :

- Comité de pilotage ou de validation pour valider le bilan de la charte, orienter vers d'autres actions. Il se réunit également périodiquement (au moins une fois par an) et peut inclure, en plus des signataires, d'autres structures. Il peut dans ce cas être organisé en différents « cercles » ou « collègues »,
- Comité technique ou comité de suivi se réunissant périodiquement (deux fois par an semble un minimum) pour s'assurer de la bonne mise en œuvre de la charte sur le territoire. Il regroupe l'ensemble des signataires,
- Groupes de travail sur des aspects techniques particuliers, réunissant les acteurs directement concernés (différents services techniques, entreprises et leurs représentants, éventuellement associations et habitants).

3.6 Communication, suivi et évaluation

Le cadre national précise quelques éléments qui nécessitent d'être traduits localement dans les chartes que signeront les collectivités territoriales et leurs partenaires :

- « Les chartes prévoient le dispositif de pilotage, un calendrier de mise en place des actions »,
- « Un bilan est dressé chaque année »,
- « Les chartes prévoient des phases d'évaluation »,
- « Les chartes peuvent prévoir des phases d'expérimentation ».

Un dispositif de suivi et évaluation doit donc être prévu au sein de la charte locale. Celui-ci est laissé à l'appréciation de la collectivité et de ses partenaires, toutefois il nécessite la mise en place par la collectivité :

- D'un calendrier de suivi des actions incluant une répartition de leur mise en œuvre entre les différents acteurs impliqués et un porteur de projet. Il est particulièrement intéressant d'identifier des porteurs de projet différents au sein des signataires pour créer une émulation. Cela nécessite que la collectivité, garante de la mise en œuvre de la charte, demande des états d'avancement réguliers aux porteurs de projet et alerte en cas de dépassement des délais,

- Un référentiel permettant l'évaluation périodique des actions ainsi que de la charte, notamment pour permettre le « bilan annuel » et les « phases d'évaluation ».

La communication est laissée à l'appréciation des territoires. La charte est potentiellement un acte à fort effet d'entraînement pour autant qu'une communication se fasse autour du dispositif. Des actions de communication informative et pédagogique peuvent être prévues à destination d'une large population au sein du territoire (organisations, associations, entreprises...), voire des territoires limitrophes (collectivités territoriales et acteurs économiques...).

Un dispositif de communication plus formel et systématique peut être envisagé à travers des kits de communication auprès des signataires ou de leurs adhérents, une identité visuelle propre à la charte et déclinable (sur des sites en ligne, des véhicules en circulation, des panneaux en ville...) permettant de fédérer les acteurs qui s'engagent.

3.7 Des annexes

La charte peut inclure des annexes. Quelques exemples sont présentés ci-dessous :

- Dans le cas de la signature d'une charte basée sur des orientations stratégiques, les annexes peuvent concerner une liste d'actions à mettre en œuvre. Cette annexe peut être modifiée périodiquement sur validation du comité de pilotage sans procéder à une réécriture et signature de la charte,
- Dans le cas de la signature d'une charte d'actions, les annexes peuvent inclure des fiches projets en rapport avec ces actions afin de préciser leur mise en œuvre (porteur de projet, coût, calendrier prévisionnel...),
- Dans le cas d'une méthode de gouvernance précise, les annexes peuvent concerner des règles de fonctionnement des instances, un règlement intérieur,
- Dans le cas d'une diffusion large, les annexes peuvent inclure un répertoire des bonnes pratiques, un guide méthodologique, un kit de communication.

4 Comment élaborer la charte ?

4.1 En amont de la charte

La charte intervient alors que la collectivité et ses partenaires ont d'ores et déjà pris des habitudes de travail en commun. En amont de la charte, la collectivité dispose d'un diagnostic marchandises à l'échelle de son territoire et d'une instance permettant de réunir les partenaires. Des travaux de préfiguration des objectifs et de mise en œuvre d'actions ont pu être menés.

Les premiers signataires potentiels de la charte sont donc à trouver au sein de l'instance de concertation qui s'est constituée. Voir sur ce point : « [Menez à bien votre concertation](#) ».

4.2 Réunir les acteurs pour construire le projet de charte

Les acteurs à réunir sont les futurs signataires de la charte, il peut ainsi s'agir de tout ou partie des participants à l'instance de concertation.

Les signataires potentiels sont en priorité à identifier au sein des partenaires publics de l'EPCI, des partenaires professionnels et des représentants des fonctions support (voir « [Menez à bien votre concertation](#) »). Il s'agit d'acteurs institutionnels ou de représentants du monde professionnel (secteurs d'activités en particulier). Ainsi jouent-ils le rôle de porte-paroles de leur organisation professionnelle et peuvent par conséquent signer la charte au nom de celle-ci et de ses adhérents, ce qui représente un poids fort. Cela permet également une approche fédératrice puisqu'au moment de la mise en œuvre des actions, des entreprises devront potentiellement y participer (notamment les actions « collaboratives »). Les représentants du monde professionnel signataires peuvent alors porter la charte auprès de leurs adhérents et identifier les entreprises impliquées.

Des sociétés peuvent également être signataires de la charte en leur nom, notamment si elles ne se réclament d'aucune organisation professionnelle.

4.3 Préciser les engagements des acteurs

Ce travail est piloté par la collectivité. L'objectif est de bâtir l'architecture de la future charte et de s'accorder sur son contenu et les engagements de chacun.

La collectivité doit à ce stade proposer un programme de travail pour l'élaboration de la charte et soumettre aux partenaires un premier projet de charte, à tout le moins son architecture.

En cohérence avec la partie 3.8 « Que contient la charte ? », différentes étapes doivent être menées :

- a) Rappel des principaux constats,
- b) Fixation du rôle fondateur de la charte,
- c) Identification des grands objectifs/principes de la charte,

À ce titre le cadre national précise que « *si la problématique de la qualité de l'air est la préoccupation originelle du dispositif, les chartes locales peuvent aborder le sujet de la logistique urbaine selon d'autres angles* ». Le système d'objectifs retenu par la collectivité et ses partenaires peut donc embrasser très largement le spectre de la logistique urbaine y compris sur des questions économiques ou sociales.

- d) Élaboration des orientations stratégiques et des premières actions qui en découlent.

Le cadre national précise que :

- « *les actions portent sur des sujets variés et sont cohérentes : circulation, stationnement, modalités de livraison, aménagement de l'espace, diverses incitations, véhicules propres peu émissifs, véhicules peu bruyants, points de charge, organisation, etc.* »,
- « *Les chartes considèrent les atouts du territoire et notamment l'existence d'infrastructures fluviales et ferroviaires lorsqu'elles existent* »,
- « *Les actions sont déterminées en tenant compte de leurs conséquences économiques afin de constituer un dispositif globalement gagnant-gagnant* ».

Par ailleurs, ce cadre national demande, dans son point II, que « *les chartes locales mettent en œuvre au moins l'une des mesures indiquées* ». Les mesures ont toutes été reprises dans la [démarche d'engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine](#) et traduites en fiches actions de sorte que la collectivité qui s'engage, quel que soit le nombre d'actions qu'elle choisit, respecte nécessairement les termes de l'engagement national.

Le fait que les chartes doivent considérer les atouts du territoire signifie que les actions mises en œuvre doivent s'appuyer sur ces atouts. En d'autres termes, si le territoire dispose d'équipements multimodaux ferroviaires ou fluviaux, ces atouts doivent trouver une traduction concrète dans la charte afin d'éviter que celle-ci soit monomodale. Il conviendra donc de se renseigner sur les expérimentations qui ont déjà eu lieu afin de bénéficier de retours d'expériences ([lien boîte à outil](#)).

Enfin, les orientations stratégiques et actions doivent être cohérentes avec l'engagement volontaire et sa partie consacrée aux « actions pour engager votre collectivité dans la démarche ». La collectivité et ses partenaires peuvent identifier d'autres actions : en faveur de l'emploi, de la formation, du transport pendulaire des salariés de la logistique...

e) Définition des règles et modalités de fonctionnement

La collectivité doit être garante du bon suivi de la charte et de l'animation du réseau des signataires. Elle peut trouver un appui auprès de certains d'entre eux, avec des accords de partenariat incluant l'affectation de ressources à cette tâche. Cela peut typiquement être le cas d'un accord entre la collectivité et un établissement public.

5 Comment faire vivre la charte ?

5.1 Signer la charte

La charte est un document négocié par les acteurs locaux qui s'engagent à mettre en œuvre les actions définies collégialement. La charte doit définir clairement les engagements des signataires. Il est particulièrement intéressant que les acteurs soient également pilotes d'une action afin de garantir leur implication.

L'élaboration de la charte traduit une dynamique partenariale qui peut être valorisée par l'organisation d'un événement symbolique : signature officielle et conférence de presse par exemple. Ce type d'événement officialise la prise de date et implique les élus locaux, les représentants du monde économique ainsi qu'éventuellement des responsables d'entreprises.



5.2 Faire vivre la charte sur le long terme

La charte vit grâce à sa structure de gouvernance et le suivi périodique qui en est fait ainsi que par les actions mises en œuvre et l'évolution du programme d'actions.

Au sein de la charte, une rédaction précise des chapitres « Gestion et animation » et « Suivi, évaluation et communication » est cruciale car elle dicte la manière dont la charte fonctionnera sur le long terme.

La collectivité est la garante du bon fonctionnement de la charte, c'est elle qui impulse le rythme et qui s'assure que les partenaires mettent tout en œuvre pour déployer les actions. Elle peut néanmoins s'appuyer sur des ressources :

- Elle peut trouver des ressources complémentaires au sein de ses partenaires : accords de partenariat avec des partenaires privilégiés du monde public,
- Elle peut faire appel à une prestation d'assistance à maîtrise d'ouvrage,

- Elle peut identifier des chefs de projet au sein des signataires qui devront piloter la mise en œuvre d'actions en particulier.

La collectivité trouvera intérêt à regarder ce qui se fait dans d'autres collectivités, par exemple en s'appuyant sur le réseau des référents marchandises co-piloté par le CNFPT et le Cerema, ou en organisant des visites dans d'autres territoires ou sur des sites d'expérimentations.

Le réseau technique des référents territoriaux marchandises au niveau national a été créé en juin 2012. Ce réseau a vocation à partager entre techniciens les expériences en matière de distribution urbaine et l'avancée des travaux sur les territoires. Pour rejoindre ce réseau, envoyez un mail : mobilite.InsetDK@cnfpt.fr.

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