

PDU et Logistique

Quelle prise en compte de la logistique dans les PDU ?

COTITA : Leviers et innovations d'une logistique durable

Pierre Vacher

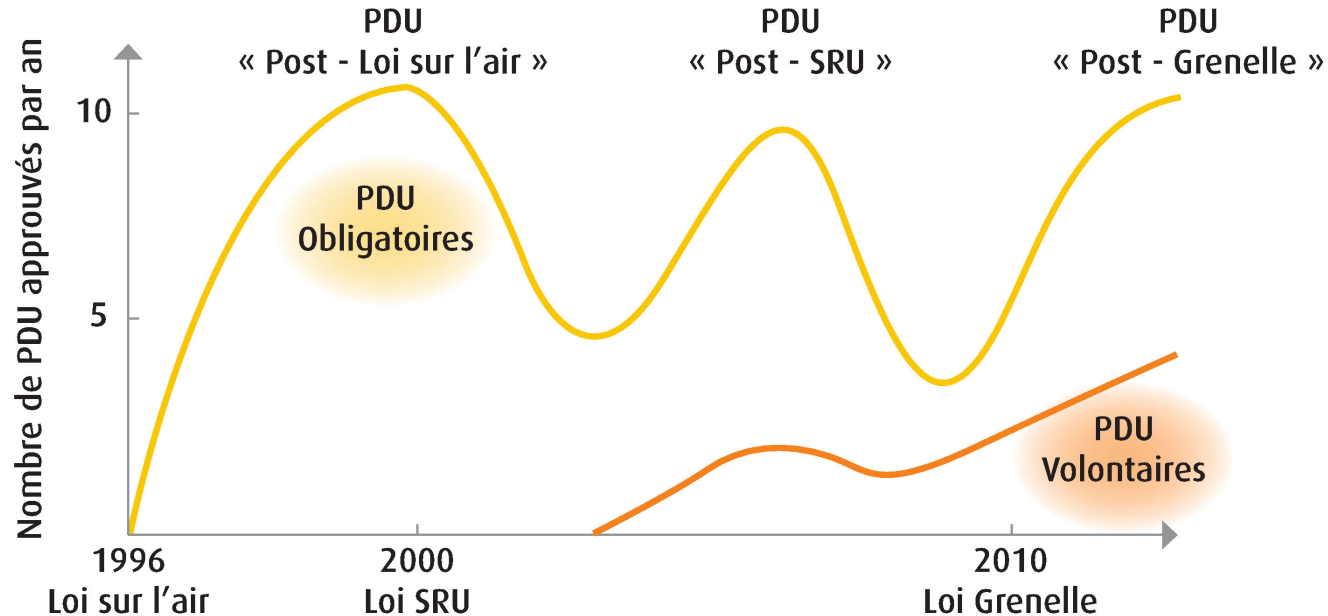
Un peu d'histoire...

- **1982** : Loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) : **création des PDU**
Le PDU vise une « utilisation plus rationnelle de la voiture » et encourage le report modal... → Rien n'est dit dans la loi sur la gestion du Transport de marchandises !
- **1996** : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure) : **intégration du volet « marchandises »** dans le PDU
*Les orientations portent sur [...] « 5° Le transport et la livraison des marchandises de façon à **réduire les impacts sur la circulation et l'environnement** »*
- **2000** : loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) : **renforcement du volet « marchandises » du PDU**, incite les collectivités à gérer et réguler les conditions d'approvisionnement
Création des ScoT, prise en compte des flux amont et aval dans les décisions d'urbanisme commercial, mise en cohérence des horaires de livraison, prise en compte des besoins en aires de livraison, réflexion sur les infrastructures logistiques dans une perspective multimodale...
- **2010** : Lois Grenelles : objectif de 20 % de réduction des GES dans le domaine des transports, compatibilité des différents documents de planification...

Un peu d'histoire...

- **2014:** Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles : **création des AOM**

Offre un outil de mise en œuvre du volet marchandises des PDU avec la possibilité d'organiser des services publics de TM en cas d'inadaptation de l'offre privé



La prise en compte des enjeux « marchandises » dans les PDU

- Le transport de marchandises en ville : un objectif « historique »...
 - Qui a fait l'objet d'attentions fortes et continues entre les années 90 et 2000 :

PNMV, « Plans de déplacements urbains PDU - Prise en compte des marchandises, CERTU, ADEME, 1998 », « Plans de déplacements urbains et Marchandises en ville – Réflexions à destination des élus, Certu, 2001 »...

- ... Qui peine à se concrétiser !

- « *Analyse des actions mises en œuvre dans les PDU pour l'amélioration des TMV, Cete de Lyon, Certu, 2009* » : un premier état de l'art de la prise en compte de l'objectif marchandises dans les PDU

Saint-Nazaire, Pau, Pompey-Nancy, Toulon, Sophia-Antipolis, Chambéry, Lens, Angers

- *Panorama sur les PDU, GART, 2009*
- *Retours des acteurs lors des concertations nationales (CNL 2015, Assises de la mobilité...)*

La prise en compte des enjeux « marchandises » dans les PDU

- « Sur les 8 PDU concernés, seulement 4 définissent les maîtrises d'ouvrage ainsi que les partenaires concernés dans le plan d'actions. » (Cete, Certu 2009)
- « Certains PDU n'abordent pas le sujet... » (GART 2009)
- « **48% des AOTU pensent manquer de compétences pour être efficaces dans ce domaine** »
- « **47% déclarent avoir rencontré des difficultés sur le volet marchandises.** » (GART 2009)
- « Pourtant, plus de 50% des AOTU enquêtées sont d'avis qu'il faut traiter le TMV pour faire diminuer le trafic automobile dans leur agglomérations. » (GART 2009)

Le questionnement

- La situation de la fin des années 2000 est-elle toujours la même?
- Quelle place pour les enjeux TMV et Logistique Urbaine dans les nouvelles générations de PDU? Les enjeux sont-ils mieux traités/présents?
- Les actions ont-elle été mises en œuvre? Pourquoi?
- Quels sont les bilans et suivis des actions du volet marchandises en ville?
- Quelles actions dans les nouvelles générations de PDU?

II – L'organisation de l'étude

Une analyse qui repose sur deux axes

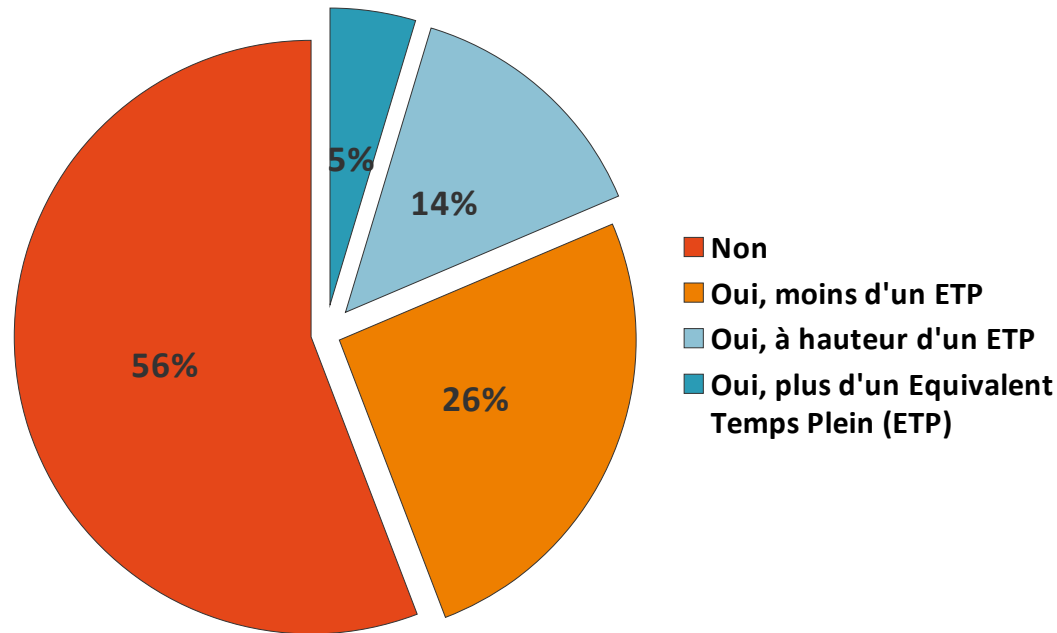
- Une analyse qualitative de 10 PDU (approuvés ou arrêtés) de 2nd génération (au moins)
 - Angers, Brest, Caen, Dijon, Lens-Béthune, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier et Rouen
 - Sur l'élaboration du volet marchandises (moyens, démarches d'association, intégration réglementaire, bilan du précédent PDU)
 - Sur le contenu du volet marchandises (données, diagnostics et enjeux, objectifs)
 - Présentation détaillée des actions (liens avec les objectifs du PDU, coût et financement, responsable de l'action, partenaires associés, échéances, suivi et évaluation, mesure « historique »...)
- Une enquête auprès des chargés de projets « planification » et des référents LU

III – Premiers résultats de l'enquête

Quelques éléments méthodologiques

- Enquête en ligne à destination des chargés de projets PDU ou Logistique
 - Début le 5 mars 2018 jusqu'au 20 avril
 - 140 personnes identifiées → 43 retours exploitables dont 34 complets
 - 35 Plans de mobilité avec un volet « marchandises » (30 PDU dont 24 de 2nd génération)
- Qui sont les participants ?
 - 90 % travaillent au sein d'une AOM (dont 16 % syndicats mixtes)
 - Principalement des communautés d'agglomération et des métropoles
 - **60 % chargés projets Transport/mobilité/PDU**
 - **30 % direction/responsables de service**
 - **10 % référents « marchandises »**

Existe-t-il un poste dédié à la logistique urbaine au sein de votre organisme ?

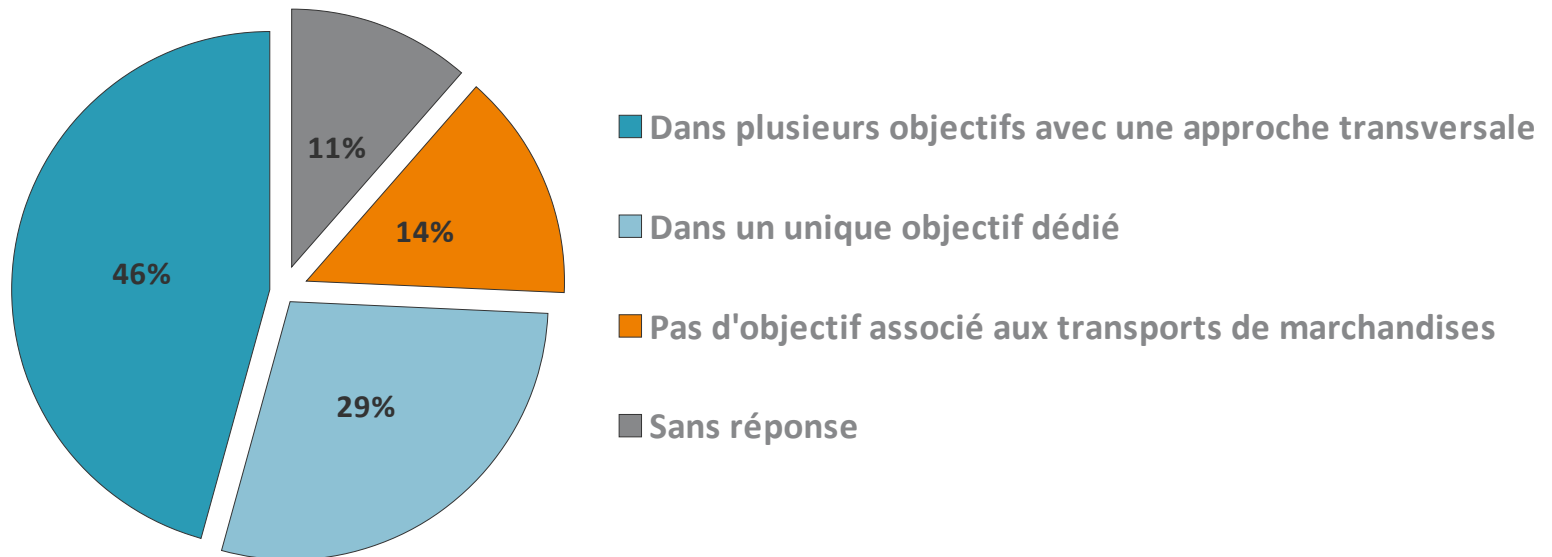


Moins de 20 % des collectivités sondées déclarent **avoir au moins** un «Madame/Monsieur Marchandises » au sein de son organisme.

Le plan et son volet « marchandises »

- Sur les diagnostics des plans, 90 % des collectivités déclarent qu'une partie **TMV est présente**
- Sur le volet « marchandises » : **77 % des collectivités sondées ont sollicité l'appui d'un BE** sur au moins une des trois phases suivantes : Diagnostic, Définition des objectifs et Plans d'actions... *dont 37 % pour les trois...*

Comment les enjeux liés aux TMV sont-ils intégrés aux objectifs du plan ?

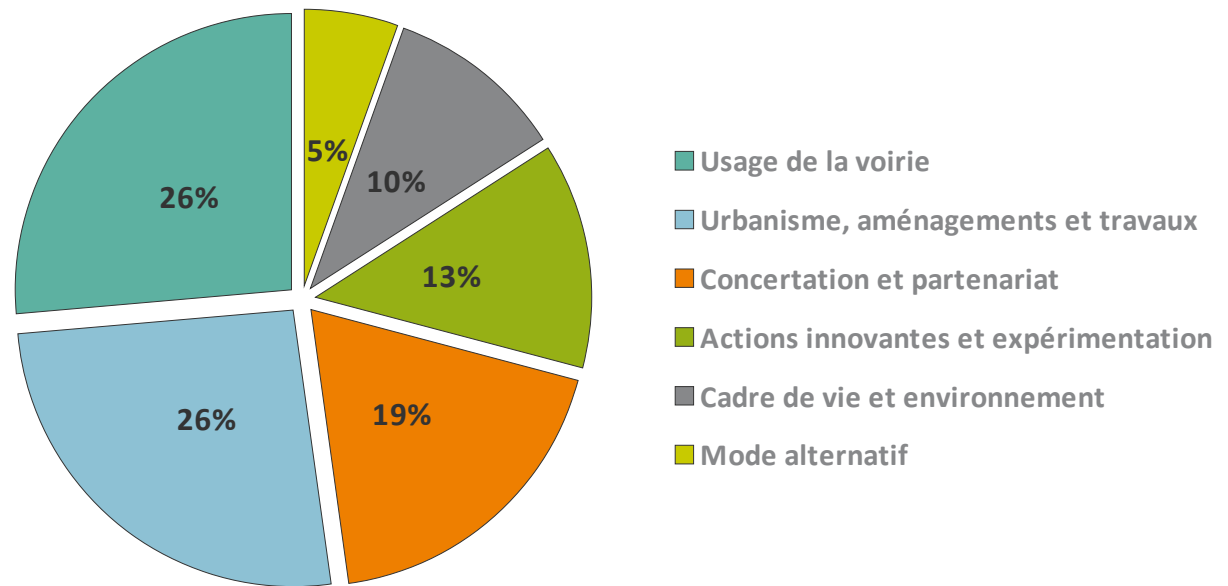


Les actions du volet « marchandises »

- Certaines collectivités déclarent n'avoir aucune action en lien avec le TMV ou la logistique urbaine...
- Pour information : en moyenne, sur les plans étudiés : environ 6 actions « marchandises » par plan (sur une moyenne de 56 actions par plan).

Quelles sont les actions prévues dans les plans en cours ?

182 actions recensées dans les **6 catégories** proposées

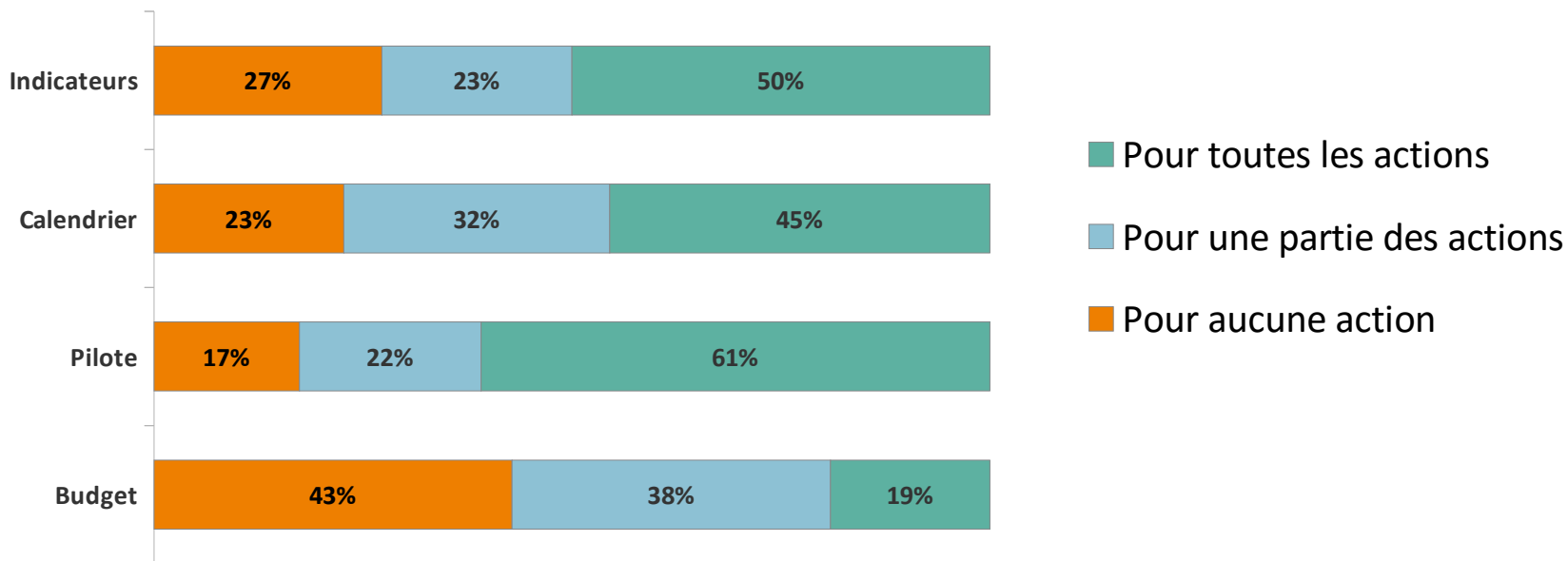


Les actions les plus citées dans les plans :

1. Création d'une instance de gouvernance ou d'un groupe de travail participatif
2. Mise en conformité et création d'aires de livraison
3. Création d'espaces logistiques urbains (ELU, CDU...)
4. Réglementation sur la circulation du transport de marchandises (critère environnemental, ouverture de couloir bus, ...)
5. Création d'un plan de circulation et mise en œuvre d'un jalonnement spécifique
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, ...)

Le programme d'actions

- Sur les 24 plans de 2nd génération, 9 comportent des actions reprises dans le précédent plan :
 - « Harmonisation de la réglementation »
 - « Instance de concertation » / « Charte de livraisons »
 - « Toutes ou presque »
- Le programme d'actions du plan détaille ...

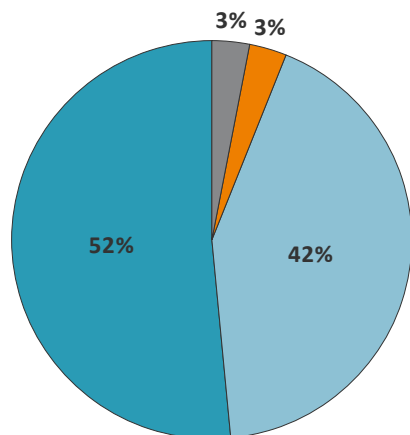


Bilan de la planification

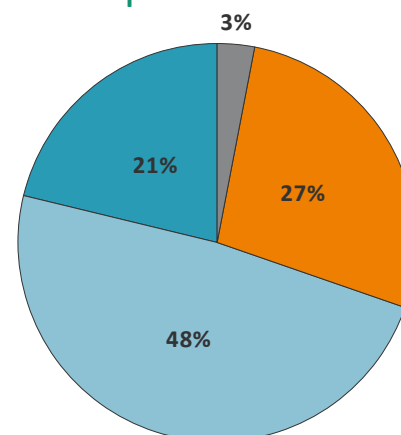
- Sur les 24 plans de 2nd génération : 13 collectivités jugent que le traitement des marchandises en ville a été amélioré

Quelle est pour vous la pertinence du volet marchandises dans les plans de déplacements?

Pour définir une stratégie globale



Pour mettre en œuvre un programme d'action opérationnel



- Très pertinent
- Pertinent
- Peu pertinent
- Sans réponse

Bilan de la planification

Les trois points forts :

- L'élaboration d'une politique « marchandises en ville » en interaction avec les autres thématiques : diagnostic partagé, identification d'enjeux et objectifs transversaux
- La visibilité donnée à la thématique
- La capacité à réunir et associer les partenaires

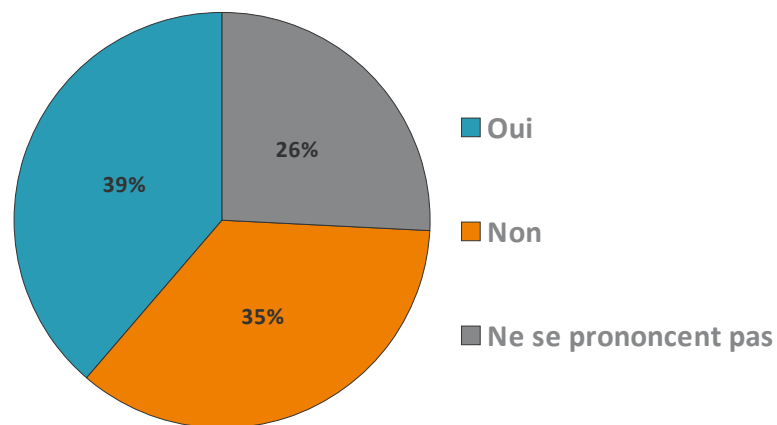
Les trois points faibles:

- La difficulté du portage politique de la thématique dans un document essentiellement orienté sur la mobilité des personnes
- La multiplicité des acteurs qui rend difficile leur mobilisation
- La fragmentation des compétences juridiques et réglementaires entre les collectivités du territoire

Bilan de la planification

Pensez-vous que votre organisme dispose des compétences et leviers nécessaires pour agir efficacement dans ce domaine?

- Pour les 31 représentants des AOM interrogés
- Quel acteur institutionnel le plus pertinent pour mettre en œuvre une politique de marchandises en ville?
 1. AOM
 2. Maire



Les documents les plus adaptés pour répondre aux enjeux de logistique urbaine selon les sondés :

- Parmi les 7 réponses proposées, trois se détachent : **le PDU, la charte Logistique et le PLU**
- Viennent ensuite la planification régionale/ScoT puis les PCAET et PPA

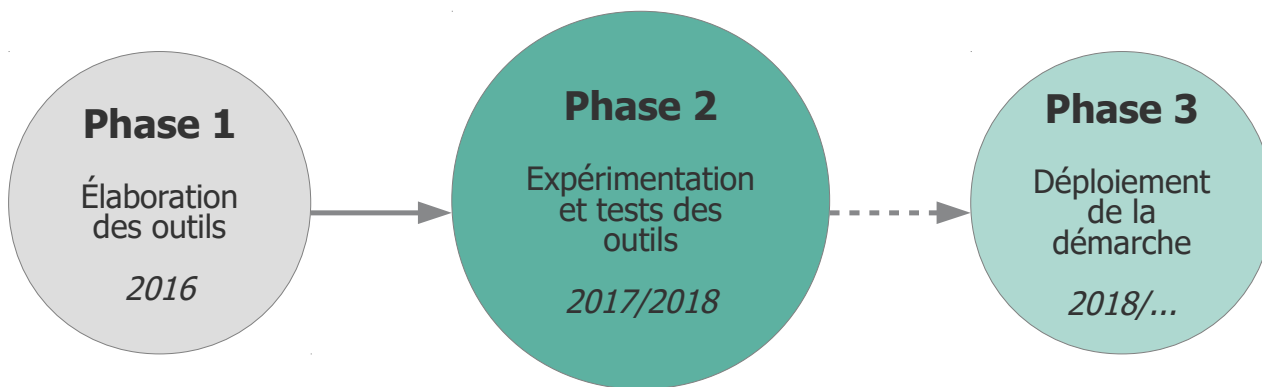
Bilan de la planification

- Les actions en lien avec la logistique urbaine sont souvent menées à travers d'autres approches que la démarche PDU (délibérations cadres, chartes logistiques, schéma directeur, AMI...)
- Zoom sur la démarche portée par la DGITM et l'ADEME





Chartes de Logistique Urbaine Durable

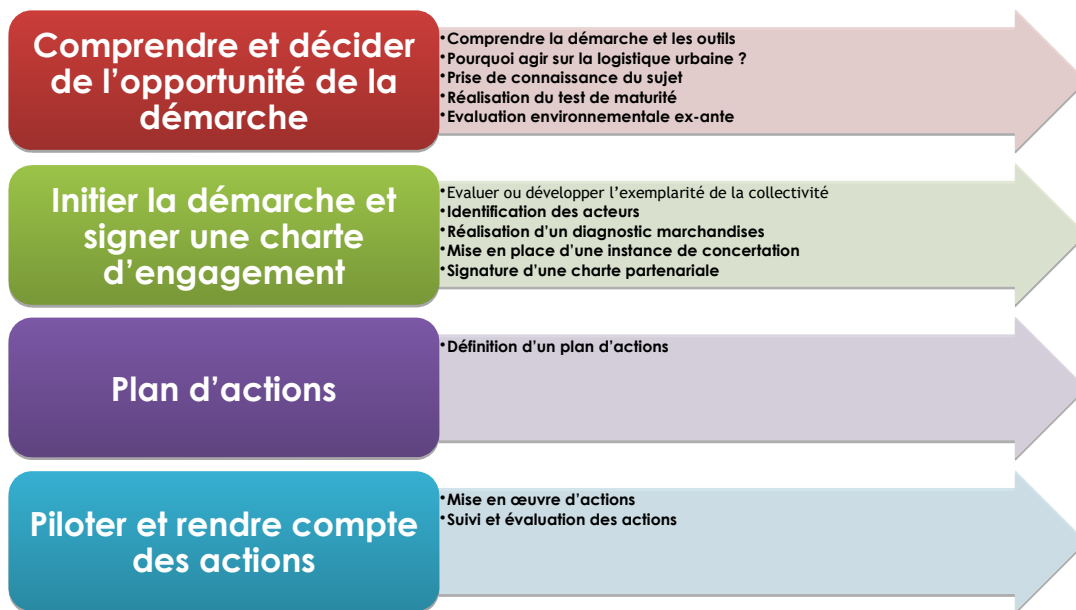


- En 2016 : Un premier travail a structuré la démarche et les outils méthodologiques ont été élaborés : guide, test de maturité, 19 fiches actions...
- Sur 2017/2018 : mise à l'épreuve pour faire évoluer la démarche et la rendre pleinement opérationnelle
Villes de Dieppe et Cannes, la CA Pays de Grasse, Montpellier Méditerranée Métropole et la Métropole Européenne de Lille
- Fin 2018 : déploiement de la démarche



Chartes de Logistique Urbaine Durable

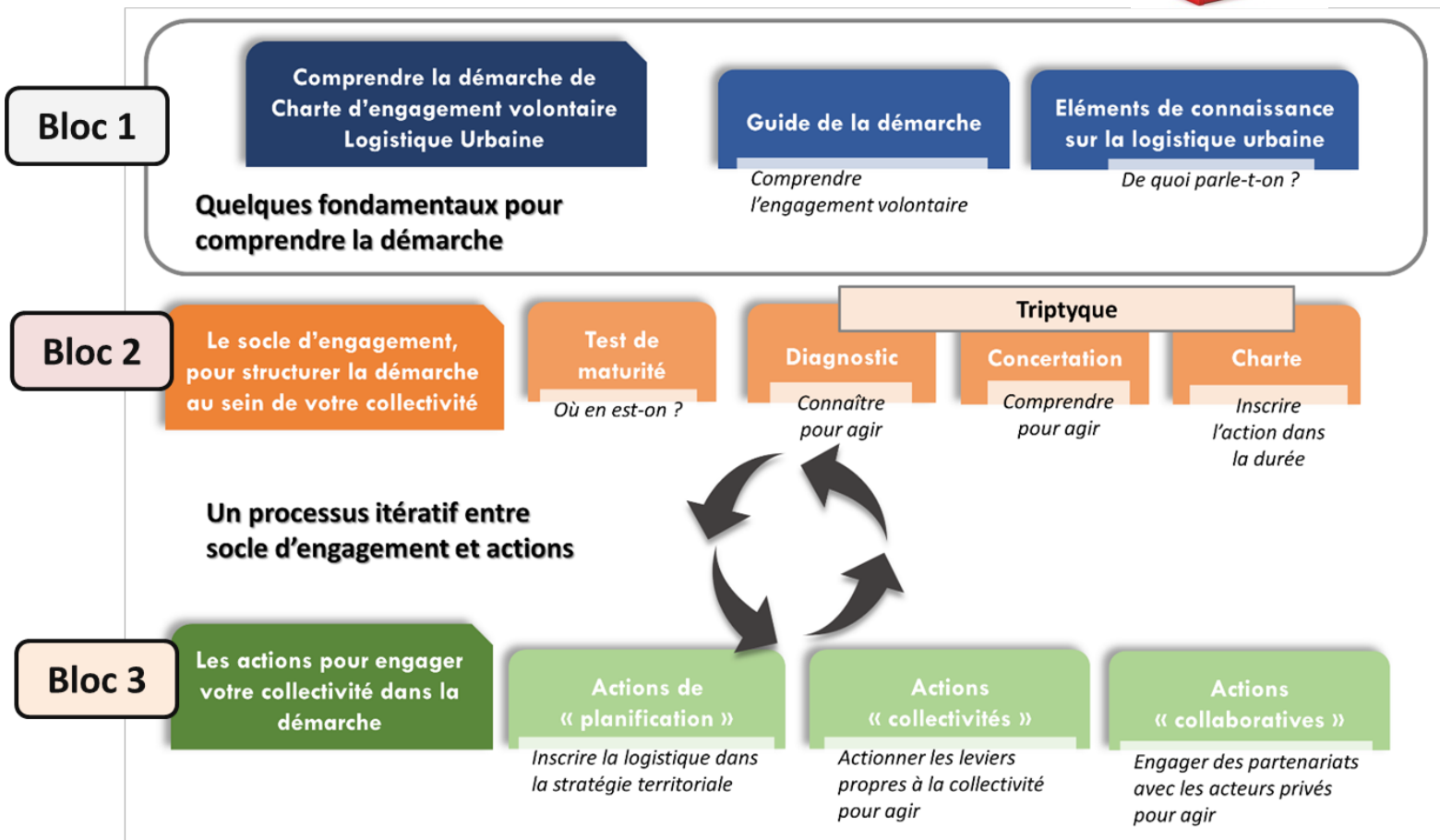
- **Objectif** : accompagner les démarches locales volontaires partenariales en logistique urbaine
 - Sensibilisation des collectivités locales à la thématique « logistique urbaine »
 - Appui pour encourager les collectivités à initier des démarches
- **La démarche en 4 étapes**





Chartes de Logistique Urbaine Durable

La Boite à outil de la démarche





Chartes de Logistique Urbaine Durable

Détails des Fiches actions



Les actions « planification »

- ➔ Articulez vos politiques LU au sein de vos documents de planification
- ➔ Intégrez la mobilité des marchandises dans votre PDU
- ➔ Réservez le foncier pour la logistique

Les actions « collectivités »

- ➔ Harmonisez vos réglementations marchandises
- ➔ Améliorez l'efficacité de vos aires de livraison
- ➔ Réglementez la circulation en fonction du niveau de pollution des véhicules
- ➔ Améliorez la logistique de vos chantiers et la desserte temporaire des commerces environnants
- ➔ Etablissez un plan de jalonnement marchandises

Les actions « collaboratives »

- ➔ Avantagez les véhicules à faibles émissions
- ➔ Encouragez les opportunités multimodales
- ➔ Créez des espaces logistiques urbains
- ➔ Encouragez les livraisons silencieuses en horaire décalé
- ➔ Développez l'usage mixte de la voirie publique
- ➔ Développez les transports urbains de fret
- ➔ Pensez la logistique d'un projet urbain immobilier

Merci!

Pierre Vacher

Chargé de projets transport des biens et mobilité pour achats
Direction Technique Territoires et ville

Tél : 04 72 74 59 48 - Mél : pierre.vacher@cerema.fr