

Actionner le levier réglementaire	
Axe	Réglementaire
Enjeu(x)	Les enjeux sont territoriaux
Pourquoi ?	
Objectif(s)	<p>Le transport de marchandises en ville est principalement encadré par des arrêtés municipaux qui contraignent la circulation et le stationnement des véhicules affectés au TMV.</p> <p>Or, il est fréquent que ces textes constituent un véritable « casse-tête » pour les professionnels du transport : horaires incohérents avec l'ouverture des commerces, hétérogénéité des réglementations d'une commune à l'autre, voire, à l'intérieur d'une même commune...</p> <p>Il résulte de ce fait des pratiques peu vertueuses (stationnement gênant en double-file, transit en centre-ville, etc.) parfois difficiles à sanctionner.</p> <p>Il est donc question d'initier et d'accompagner la définition et la mise en œuvre d'une réglementation encadrant les pratiques de livraisons.</p>
Où ?	
Échelle spatiale	<p>L'action doit porter sur le niveau communal mais doit intégrer l'échelle du territoire ou plus modestement de l'agglomération.</p> <p>Il est important de ne pas se cantonner exclusivement aux découpages administratifs des intercommunalités car le transport de marchandises évolue dans sur un périmètre beaucoup plus large qui n'en tient pas compte.</p>
Quoi ?	
Présentation	<p>Nombre d'arrêtés sont légitimement pris dans une optique de protection des riverains, mais leur multiplication est souvent synonyme d'inefficacité (soit parce que la réglementation n'est pas respectée, soit parce qu'elle pénalise le travail des transporteurs et par conséquent l'approvisionnement des commerces et des particuliers, soit parce qu'elle est incohérente).</p> <p>Un diagnostic des réglementations « marchandises » conduisant à la définition d'arrêtés adaptés et cohérents constitue donc un élément indispensable.</p> <p>Par ailleurs, le contrôle de la réglementation permet de circuler dans de meilleures conditions tout en réduisant une partie des externalités négatives générées par les véhicules utilitaires (occupation de la voirie, accidentologie, etc.).</p> <p>Le contrôle de la bonne application de la réglementation est ainsi primordial.</p>
Qui ?	
Pilote(s)	La commune
Partenaire(s) et contributeur(s)	Les communes limitrophes, les EPCI, le département, les transporteurs, les artisans, etc.
Acteur(s) impacté(s)	Les transporteurs, les artisans, quelques commerçants (principalement les grossistes)
Comment ?	
Description	<p style="text-align: center;">Temps 1 : le diagnostic de la réglementation</p> <p>Étape 1</p> <p>Il s'agit tout d'abord de collecter l'ensemble des arrêtés traitant de la circulation, du stationnement et de l'arrêt des véhicules, en vigueur sur le périmètre d'étude.</p>

Étape 2

La seconde étape vise à analyser les arrêtés collectés.

Le premier contrôle à effectuer porte sur la composition des arrêtés. Pour être valables, ils doivent, *a minima*, comporter 3 parties :

- les motivations
- le dispositif
- une date, sceaux et signature du Maire et un numéro d'arrêté.

Les motivations sont ensuite évaluées notamment au regard de leurs justifications (sécurité, capacité de la voirie, etc.).

Vient ensuite l'analyse du dispositif (quelles sont les mesures prises ? Sur quel type de véhicule ? Pour quelle durée ?...) qui doit répondre aux motivations.

Étape 3

La troisième étape traite la cohérence de la réglementation sur l'ensemble du territoire.

Une projection de la réglementation sur une carte au moyen d'un Système d'Information Géographique (SIG) permet entre autres de matérialiser la continuité/discontinuité des itinéraires, mais aussi les réglementations en vigueur dans les différentes communes du périmètre.

Temps 2 : définir une réglementation adaptée

Étape 4

Fort des conclusions du temps 1, des réunions/ateliers sont organisés(es) avec les principaux acteurs concernés par la réglementation TMV (transporteurs professionnels, artisans, etc.) afin d'esquisser de nouvelles « normes » réglementaires communes et partagées.

Étape 5

Les paramètres (poids, gabarits, plages horaires, performances environnementales, etc.) sont validés.

Le nouveau périmètre d'application des arrêtés est également défini.

Étape 6

Les arrêtés sont rédigés.

N.B. : les PDU peuvent proposer aux communes d'une même agglomération une harmonisation de ces paramètres pour réglementer le transport de marchandises en ville. Un arrêté conjoint peut ainsi être pris.

Étape 7

Bien qu'optionnelle, la mise en place d'un système d'information commun (aux différents services d'une commune et/ou aux différentes communes d'une intercommunalité), permettant la gestion des arrêtés peut s'avérer particulièrement utile.

Temps 3 : faire appliquer la réglementation

Étape 8

La formation des agents de contrôle est un préalable pour faire appliquer la réglementation. Les thèmes suivants doivent être abordés :

- enjeux du contrôle
- rappels juridiques
- moyens à disposition
- évolutions réglementaires souhaitables
- mise en perspective de leurs missions

	<p>Étape 9 En parallèle, les acteurs du transport de marchandises en ville (transporteurs, commerçants, artisans, ...) doivent être informés des nouvelles règles, de leur date d'entrée en vigueur et de leur périmètre d'application. Les fédérations, syndicats professionnels, chambres consulaires peuvent être des relais efficaces. Il est pertinent d'envisager un plan de communication pour faciliter la diffusion et l'acceptabilité de la mesure.</p> <p>Étape 10 Exercer des contrôles réguliers, notamment sur les lieux précédemment identifiés comme problématiques.</p>
Ressource(s) existante(s)	<ul style="list-style-type: none"> • « Guide technique et juridique pour les livraisons en ville », GART, 2004 • « Livraisons en centre-ville ; les pratiques réglementaires de 50 villes passées au crible », CERTU, 2009 • « La logistique urbaine, connaître et agir », CEREMA, 2015
Estimations financières	<p>Le diagnostic et la définition de la réglementation sont des étapes relativement peu coûteuses et peuvent être intégrées au plan de charge des agents municipaux. Ces deux étapes peuvent être réalisées pour un budget inférieur à 10 000 euros.</p> <p>L'application de la réglementation et notamment sa surveillance est plus coûteuse et peut nécessiter le recrutement de personnel (exemple Agent de Surveillance de la Voie Publique).</p> <div style="text-align: center;">  <p>10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +</p> </div>
Quand ?	
Prérequis et programmation	Cette action est prioritaire et doit être réalisée en amont de toute autre action.
Indicateur(s) de suivi	
<p>Les indicateurs à suivre sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • nombre de paramètres et de seuils réglementaires en vigueur sur le territoire, • nombre d'infractions à la réglementation marchandises, • degré de « satisfaction » des professionnels du transport de marchandises. 	

Aménager des consignes automatiques	
Axe	Organisationnel
Enjeu(x)	Les enjeux sont économiques et environnementaux
Pourquoi ?	
Objectif(s)	Les nouvelles technologies permettent désormais le déploiement et l'exploitation de consignes automatiques. Ces équipements permettent une optimisation des livraisons. En effet, grâce à elles, le livreur et le destinataire (ou le remettant) n'ont plus obligatoirement à se rencontrer. Il en résulte un allègement des contraintes pour les transporteurs qui peuvent accéder aux centres villes à des horaires moins contraints (en dehors des heures de pointe) ce qui réduit la congestion. Il est donc question d'encourager le déploiement de ce type d'outils.
Où ?	
Échelle spatiale	L'échelle spatiale est très locale. Il s'agit généralement du bâtiment.
Quoi ?	
Présentation	<p>Les consignes automatiques sont des interfaces qui se substituent au destinataire (ou à l'expéditeur). Il est ainsi possible d'éviter les « derniers hectomètres » par un découplage spatial (transfert du point d'arrivée ou de départ de l'envoi) et temporel (apport ou récupération à une heure en accord avec les intérêts des deux parties).</p> <p>Ces outils sont généralement mis en œuvre par le secteur privé qui a développé ces dernières années plusieurs réseaux associant expéditeurs, transporteurs, commerçants (ces derniers faisant office de relais avec le client final).</p> <p>La collectivité peut toutefois décider de mettre son foncier à disposition (moyennant une rétribution) pour déployer ce type d'outils.</p>
Qui ?	
Pilote(s)	Commune
Partenaire(s) et contributeur(s)	Les chambres consulaires, les fédérations et syndicats des transporteurs, la SNCF, le SMT et l'exploitant en charge du réseau.
Acteur(s) impacté(s)	Sans objet
Comment ?	
Description	<p>Étape 1</p> <p>En premier lieu, une étude de faisabilité doit être réalisée. Elle doit comprendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la définition des surfaces et des localisations adaptées • l'identification des espaces fonciers nécessaires à l'installation des consignes automatiques. Il convient de privilégier les recherches sur les bâtiments publics, les surfaces commerciales vacantes, les parkings en ouvrage et les arrêts importants de transport en commun. <p>Étape 2</p> <p>En second lieu, il faut lancer un appel d'offres pour l'acquisition de consignes automatiques. Un cahier des charges doit être formalisé. Il doit préciser :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre et la localisation des espaces de consignes automatiques • les capacités / volumes des consignes en fonction de la taille des colis reçus • les aspects techniques nécessaires à l'exploitation des consignes par plusieurs prestataires de transport.

	<p>Cette étape s'achève par la sélection du fournisseur des consignes automatiques.</p> <p>Étape 3 Un second appel d'offres est ensuite lancé. Il vise à sélectionner l'exploitant du système de consignes. Là encore, un cahier des charges doit être rédigé. Il doit préciser les objectifs et les conditions d'exploitation, comme par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les conditions de respect des normes de sécurité (identification des personnes ou entreprises qui déposent et réceptionnent les colis dans les consignes, limite du temps de stockage, etc.) • les conditions d'exploitation (sûreté des biens et des personnes, multi-opérateurs et multi-usages, etc.). <p>L'élaboration des cahiers des charges pourra être réalisée en concertation avec les représentants des transporteurs et leurs adhérents afin de garantir l'acceptabilité et la faisabilité du système d'exploitation. Cette étape s'achève par la sélection d'un exploitant.</p> <p>Étape 4 La dernière étape correspond à la mise en exploitation du système (installation des consignes, communication auprès des usagers).</p>
Ressource(s) existante(s)	Sans objet
Estimations financières	<p>Le coût de cette action revient essentiellement à l'exploitant. L'acquisition d'une consigne de 15 coffres coûte environ 20 000 euros. L'installation de la consigne coûte approximativement 40 000 euros. Le coût de fonctionnement avoisine les 10 000 euros par mois (soit 120 000 euros par an).</p> <div style="text-align: center;">  <p>10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +</p> </div>
Quand ?	
Prérequis et programmation	Cette action doit intervenir une fois le levier réglementaire mobilisé.
Indicateur(s) de suivi	
<p>Plusieurs indicateurs doivent être suivis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de consignes automatiques mises en place, • Bilan de l'exploitation des consignes (volume de marchandises qui y transite), • Nombre de prestataires de transport qui adhèrent au système, • Nombre d'usagers qui réceptionnent / expédient leurs marchandises par le biais des consignes. 	

Créer des points d'accueil véhicules	
Axe	Organisationnel
Enjeu(x)	Les enjeux sont urbanistiques et fonctionnels
Pourquoi ?	
Objectif(s)	<p>La mise en place de points d'accueil des véhicules (PAV) a pour finalité de construire une nouvelle configuration fondée sur le bilan temps en partant du principe qu'il vaut mieux dans certaines zones s'arrêter :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soit pour transférer les marchandises vers des véhicules plus appropriés, • soit pour aller délivrer les colis à pieds. <p>Ce type d'aménagement répond par ailleurs parfaitement aux contraintes engendrées par les travaux de voirie (tels ceux du futur BHNS).</p>
Où ?	
Échelle spatiale	Les PAV s'envisagent à une échelle extrêmement locale. Il s'agit de l'échelle du quartier, voire même de la rue.
Quoi ?	
Présentation	Le point d'accueil véhicules est un espace logistique urbain. Il s'agit d'un site délimité physiquement dont l'usage peut être réservé à différentes catégories d'utilisateurs selon la période de la journée (pour les livraisons de marchandises le matin par exemple et le stationnement des véhicules particuliers le reste de la journée). Cet espace permet l'accueil simultané de 4 à 6 véhicules (selon leur surface) qui s'y arrêtent le temps que les chauffeurs effectuent leurs livraisons à pieds généralement.
Qui ?	
Pilote(s)	Commune
Partenaire(s) et contributeur(s)	Les chambres consulaires (CCI, CMA), les fédérations de transporteurs, voire les transporteurs directement
Acteur(s) impacté(s)	Les transporteurs et dans une moindre mesure les commerçants
Comment ?	
Description	<p>Étape 1 Il s'agit tout d'abord d'identifier un site pour ses qualités de positionnement barycentrique par rapport à une zone dense à desservir, la performance de son accessibilité routière (entrées/sorties, zone de manœuvres), la surface mise à disposition, la réversibilité du lieu sans besoin d'aménagements lourds, le niveau de sensibilité du voisinage (commerces, habitats).</p> <p>Étape 2 Ensuite, il est question d'informer les utilisateurs potentiels (transporteurs, commerçants) et les riverains de la mise en place de cet espace, des objectifs recherchés à travers cette action et de son mode de fonctionnement.</p> <p>Étape 3 Enfin, il convient de réaliser une opération test sur une période donnée (semaine, mois) afin de mesurer l'impact du dispositif (évaluation ex-ante).</p>
Ressource(s) existante(s)	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Les espaces logistiques urbains</i> », Daniel BOUDOUIN, La documentation française, 2006
Estimations financières	En fonction de la configuration de cet espace (et des choix techniques retenus), le coût peut varier sensiblement. Il faut ainsi compter entre 30 000 et 60 000 euros par an.

	 <p>10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +</p>
Quand ?	
Prérequis et programmation	Cetle action ne peut intervenir qu'après une reprise et une harmonisation de la réglementation.
Indicateur(s) de suivi	
<ul style="list-style-type: none"> • nombre d'arrêts de véhicules pour livraison ou enlèvement de marchandises • nombre de livraisons et d'enlèvements de marchandises réalisés auprès des établissements 	

Créer et animer une instance de concertation	
Axe	Gouvernance
Enjeu(x)	Les enjeux sont territoriaux
Pourquoi ?	
Objectif(s)	Par sa dimension et son hétérogénéité, le territoire d'étude est composé de plusieurs pôles aux logiques, fonctionnement et réflexions relativement diverses. Cette hétérogénéité n'est pas propice à l'efficacité du transport de marchandises. Il est donc important de faire émerger une réflexion partenariale permettant de sortir de la seule logique réglementaire et fonctionnelle en matière d'aménagement logistique urbain.
Où ?	
Échelle spatiale	Dans l'idéal, l'échelle retenue doit être celle du pôle métropolitain. Plus modestement, et pour initier la démarche, les échelles du territoire d'étude ou même celles des agglomérations peuvent être envisagées.
Quoi ?	
Présentation	<p>Le territoire d'étude est particulièrement concerné par la gestion des échanges de marchandises du fait de sa dimension et de l'existence de nombreux équipements de transport et d'articulation des flux. Le bon fonctionnement de cet ensemble met en jeu des aspects techniques (dimension fonctionnelle), urbanistiques (dimension spatiale), juridiques (dimension contractuelles), financiers (dimension économique) aujourd'hui éparpillés dans les services et dans les collectivités.</p> <p>Le caractère transversal de la logistique nécessite une prise en compte institutionnelle se traduisant par la création d'un service spécifique chargé de, ou du moins impliqué dans, tout ce qui relève des échanges de marchandises. La création d'une « mission spécifique » ou d'un groupe de référents au sein du territoire d'étude est donc importante.</p>
Qui ?	
Pilote(s)	SMT ou l'Agence d'urbanisme de l'Artois ou le Département
Partenaire(s) et contributeur(s)	La transversalité soulignée précédemment implique de nombreux partenariats : au sein du territoire d'étude, mais aussi avec les autres instances publiques (État, département, chambres consulaires, ...).
Acteur(s) impacté(s)	Sans objet
Comment ?	
Description	<p>Étape 1 La première étape consiste à identifier un acteur (une institution et au sein de cette dernière un référent) chargé de piloter la mission et à définir son mode de gouvernance.</p> <p>Étape 2 La seconde étape consiste à définir le rôle et les objectifs de la mission. Peuvent ainsi être proposés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le pilotage d'un programme d'actions au regard d'une stratégie globale • la facilitation de la concertation et la collaboration entre les acteurs du système (professionnels, collectivités, partenaires - CCIT, CMA, TLF, FNTR, etc.) en instaurant une volonté et un esprit de travail en bonne intelligence et en réelle synergie • le partage d'informations destinées à conforter les objectifs politiques fixés et les choix techniques envisagés en matière de mobilité des biens • l'aide au montage d'opérations « exemplaires » avec les acteurs économiques et les représentants des collectivités et des services

	<p>de l'État</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'anticipation et l'intégration des sujets de logistiques urbaines le plus en amont des projets d'aménagements et de mobilités durables. <p>Étape 3 La troisième étape consiste à créer l'instance de concertation. Cette dernière doit réunir les personnes en charge de la logistique urbaine au sein des différents services des communes et agglomérations du territoire. Elle doit aussi être ouverte aux chambres consulaires, fédérations et syndicats de transports, services déconcentrés de l'État, etc. Sa composition peut évoluer au gré du temps. De même, les acteurs peuvent être réunis en groupes de travail en fonction de la thématique abordée. Il est important que l'instance soit soutenue politiquement et réunisse lors de comités de pilotage, plus ou moins fréquents (a minima une fois par an) les élus du territoire.</p> <p>Étape 4 La dernière étape consiste à faire vivre la mission. Peut ainsi être envisagé(e) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des journées techniques, • des voyages d'études • des rencontres • des espaces/outils de partage d'informations • ...
Ressource(s) existante(s)	Sans objet
Estimations financières	<p>La mise en œuvre d'une instance de concertation « marchandises » s'accompagne d'un budget annuel d'environ 20 000 euros. Ce montant peut évoluer avec l'instance et ne tient compte que du fonctionnement de l'instance. Il faut en effet potentiellement prévoir un budget pour des prestations extérieures.</p>  <p>10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +</p>
Quand ?	
Prérequis et programmation	Cette action est primordiale et doit être envisagée très tôt. En effet, il s'agit d'une action sur la durée nécessitant une sensibilisation des acteurs du territoire.
Indicateur(s) de suivi	
<ul style="list-style-type: none"> • nombre de réunions de l'instance • évolution du nombre et de la nature des participants • nombre de groupes de travail • taux de réalisation des actions engagées 	

Développer une offre de stationnement pour le transport de marchandises	
Axe	Opérationnel
Enjeu(x)	Les enjeux sont fonctionnels
Pourquoi ?	
Objectif(s)	<p>La congestion résulte de l'occupation de la voirie par les véhicules en circulation mais aussi de leurs arrêts et stationnements. Les travaux du Laboratoire d'Économie des Transports ont montré que 25% de l'occupation de la voirie d'une agglomération était lié au transport des marchandises.</p> <p>Les arrêts gênants (en double-file notamment) expliquent et participent grandement à ce chiffre. Limiter l'occupation de la voirie par les véhicules du TMV à l'arrêt ou en stationnement est donc un levier important permettant de désengorger la voirie des centres villes.</p>
Où ?	
Échelle spatiale	Cette mesure s'applique essentiellement en centre-ville. Toutefois, les zones périphériques (zones d'activités, grandes surfaces commerciales, etc.) recevant beaucoup de livraisons ne doivent pas être exclues des réflexions.
Quoi ?	
Présentation	<p>L'offre de stationnement désigne les places permettant aux véhicules de transport de marchandises de s'arrêter pour livrer/enlever ou de stationner pour une durée plus ou moins longue.</p> <p>Entre 20% et 30% des arrêts pour livraisons se font dans des conditions gênantes pour le trafic. On comprend dès lors l'intérêt de prévoir des espaces adaptés à la réception des véhicules utilitaires pour limiter leur impact sur la congestion.</p> <p>De la même manière, le stationnement « sauvage » de certains véhicules en transit peut générer des nuisances (sécurité, salubrité, etc.) qu'une offre correctement positionnée peut limiter.</p>
Qui ?	
Pilote(s)	Communes et/ou Département
Partenaire(s) et contributeur(s)	Le Département qui gère les itinéraires poids lourds et les aménageurs de zones ou quelques acteurs privés, EPCI
Acteur(s) impacté(s)	Les transporteurs principalement
Comment ?	
Description	<p>Étape 1</p> <p>La première étape consiste à déterminer et localiser les « demandes » en distinguant le stationnement et l'arrêt.</p> <p>Étape 2</p> <p>La seconde étape vise donc à évaluer l'offre en se focalisant sur les espaces publics destinés à accueillir les véhicules du TMV : les aires de livraison, les places de stationnement « classiques », les places de marché, les parkings publics, etc.</p> <p>Au-delà d'un simple relevé quantitatif, certaines places de stationnement (les aires de livraison) doivent faire l'objet d'une description qualitative (longueur, largeur, caractéristiques de l'environnement) afin de juger de leur « exploitabilité ».</p> <p>Étape 3</p> <p>La troisième étape vise à confronter l'offre et la demande. Il résulte de cela une identification des lieux où une action est utile. Il peut s'agir des centres villes avec des besoins en arrêt important ou les périphéries avec cette fois des besoins de stationnement longue durée.</p> <p>NB : le déploiement de parking poids lourds où ces derniers peuvent stationner en sécurité la nuit permet d'inciter les chauffeurs à emprunter</p>

	<p>certains itinéraires plutôt que d'autres. Il peut donc en résulter une réduction du transit en centre-ville. Ces parkings doivent offrir des services aux chauffeurs (sanitaires, vidéo surveillance ou gardiennage, point de restauration, d'avitaillement, ...).</p> <p>Étape 4 La quatrième étape consiste à réaliser les aménagements nécessaires. Dans le cadre de la création ou de la reprise d'une aire de livraison, il est très important que les préconisations du guide du CERTU (cf. Ressources existantes) soient respectées.</p> <p>Étape 5 La mise en place d'un contrôle régulier par des agents qualifiés. Pour qu'une offre de stationnement soit efficace, il faut, au-delà de sa bonne localisation et de son bon dimensionnement, qu'elle soit libre. Par exemple, des contrôles doivent avoir lieu régulièrement afin de maximiser le taux de rotation des aires de livraison.</p> <p>Étape 6 Enfin, la diffusion d'un support cartographique (en ligne par exemple à travers la mise à disposition de données en « open data ») auprès des professionnels du transport (précisant les caractéristiques de l'offre de stationnement) peut s'avérer intéressante et faciliter/inciter l'usage des parkings et aires de livraison.</p>
Ressource(s) existante(s)	<ul style="list-style-type: none"> • « <i>Aménagement des aires de livraison - Guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement</i> », CERTU, 2009
Estimations financières	<p>Les coûts relatifs aux aménagements et travaux ne sont pas intégrés ici. Il s'agit uniquement du budget étude.</p> <div style="text-align: center;">  <p>10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +</p> </div>
Quand ?	
Prérequis et programmation	Un travail de reprise de la réglementation (cf. Actionner le levier réglementaire) est un prérequis.
Indicateur(s) de suivi	
<ul style="list-style-type: none"> • évolution du nombre de poids lourds stationnant « hors parking » • taux de rotation par aires de livraison • nombre d'arrêts de véhicules pour livraison ou enlèvement de marchandises en double-file 	

Favoriser l'acquisition et l'usage des véhicules « propres »	
Axe	Organisationnel
Enjeu(x)	Il s'agit d'enjeux fonctionnels dont les répercutions se traduisent sur le plan environnemental.
Pourquoi ?	
Objectif(s)	Au-delà de la congestion, les principales externalités négatives produites par les véhicules utilitaires sont les pollutions atmosphériques (globales ou locales) et sonores. Il convient de préparer « un terreau » favorable à des véhicules plus respectueux de l'environnement.
Où ?	
Échelle spatiale	L'action doit s'intégrer dans une dynamique large. Le pôle métropolitain voire la Région ou plus modestement l'agglomération peuvent ainsi être considérés.
Quoi ?	
Présentation	Les récentes avancées technologiques permettent la réduction d'une partie des externalités négatives dont sont responsables les véhicules utilitaires. En effet, de nouvelles motorisations voient le jour et sont moins polluantes (électrique, GNV, hybride...). Par ailleurs, des matériaux insonorisant viennent désormais équiper les véhicules. Ces véhicules performants sont toutefois plus coûteux à l'acquisition et parfois à l'usage. En conséquence, les professionnels hésitent à s'en équiper. D'autre part, la faible densité de points d'avitaillement (bornes de recharge électrique, stations Gaz, etc.) vient étayer ce constat. Il est donc important d'inciter à l'acquisition et à l'usage de ces véhicules.
Qui ?	
Pilote(s)	Commune et/ou EPCI
Partenaire(s) et contributeur(s)	ADEME, GRDF, Conseil Régional, CCIR
Acteur(s) impacté(s)	Les utilisateurs de véhicules utilitaires (légers ou poids lourds)
Comment ?	
Description	Étape 1 La première étape a pour objectif de définir une « approche incitative ». Ainsi, il est possible soit de pénaliser les véhicules les moins vertueux par rapport à la situation actuelle, soit au contraire, de donner un avantage aux véhicules les plus performants. À travers le levier réglementaire, il est envisageable de donner un accès constant aux centres villes aux véhicules « propres » (véhicules électriques, GNV, cargocycles, ...) et d'en autoriser l'accès aux véhicules les plus polluants uniquement à quelques heures de la journée. Il peut être fait de même avec les véhicules les plus bruyants (les véhicules silencieux pouvant pour leur part être autorisés à livrer, tôt le matin ou tard le soir, lorsque la circulation est fluide). Parallèlement à cela, il est très important que des actions soient menées pour développer les réseaux d'avitaillement. Des échanges avec les principaux fournisseurs d'énergie doivent avoir lieu afin de comprendre leurs besoins et logiques d'implantation. Des synergies doivent être trouvées entre implantation de ces points et les itinéraires et stationnement poids-lourds. Enfin, les collectivités désireuses de convertir leurs flottes de véhicules peuvent équiper leurs centres municipaux de borne d'avitaillement et les ouvrir (ou non) aux acteurs privés.

	<p>Étape 2 La deuxième étape vise à diffuser le plus largement possible le contenu de l'action, notamment auprès des transporteurs, fédérations de transporteurs, chargeurs, chambres consulaires, artisans, ... La rédaction d'une charte de bonnes pratiques peut fournir un cadre à l'action et engager les acteurs.</p> <p>Étape 3 Dans certains cas, des aides financières peuvent être accordées aux acteurs souhaitant s'équiper de véhicules « propres » par l'État et d'autres organismes. Elles sont soumises à conditions et prennent la forme de dotations ou de réductions fiscales. Il est donc utile de prendre connaissance de ces aides lorsqu'elles existent et des conditions d'éligibilité. La communication de ces informations auprès des acteurs du transport de marchandises en ville est un plus.</p>
Ressource(s) existante(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Normes Crit'Air • Normes Certibruit
Estimations financières	<p>Le coût de cette action est relativement peu élevé. Il s'agit cependant d'une action s'étalant dans la durée. Par ailleurs, il ne prend pas en compte le déploiement d'un réseau de points d'avitaillement (action relevant plutôt de la sphère privée bien que la collectivité puisse également être acteur) ni l'acquisition ou la subvention de véhicules « propres ».</p> <div style="text-align: center;">  <p>10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +</p> </div>
Quand ?	
Prérequis et programmation	<p>Il est conseillé que cette action « secondaire » soit mise en œuvre après un refonte réglementaire et si possible dans le cadre d'une instance de concertation. De même, préalablement au lancement de cette action, il est important qu'une « filière » d'avitaillement (électrique, gaz) existe localement afin d'inciter plus facilement les acteurs désireux « d'investir » dans de nouveaux véhicules.</p>
Indicateur(s) de suivi	
<ul style="list-style-type: none"> • nombre et types de véhicules mis en circulation • nombre de stations d'avitaillement • nombre d'entreprises sensibilisées • ratio véhicules « propres »/véhicules classiques 	

Favoriser le report modal	
Axe	Organisationnel
Enjeu(x)	Il s'agit d'enjeux fonctionnels dont les répercutions se traduisent économiquement et environnementalement.
Pourquoi ?	
Objectif(s)	<p>Le report modal consiste à transférer des marchandises du mode routier vers un autre mode (fluvial ou ferroviaire). Ce procédé est rendu possible grâce à une massification préalable des envois et permet généralement de réduire le nombre de véhicules utilitaires en circulation, tout du moins les kilomètres qu'ils parcourent.</p> <p>Par exemple, un train de 40 wagons ou un convoi fluvial de 3 000 tonnes permet d'éviter la circulation d'une centaine de camions (semi-remorques). Cela plaide en faveur du recours à des modes et réseaux de transports alternatifs au « tout camion ». Il convient donc d'encourager et de préparer ces pratiques.</p> <p>Ne perdons toutefois pas de vue que la quasi-totalité des parcours terminaux se feront par la route.</p>
Où ?	
Échelle spatiale	<p>L'échelle spatiale est ici très locale. Il est en effet question de la zone d'activité voire dans certains cas de l'établissement.</p> <p>Cependant, il est uniquement question de l'origine ou de la destination du maillon de transport. En effet, le report modal est généralement envisagé sur des distances très importantes (qui dépassent potentiellement les limites du territoire d'étude).</p>
Quoi ?	
Présentation	<p>Tout transfert modal occasionne des coûts liés aux ruptures de charges qui doivent être compensés par un gain en efficacité. Le transport par fer et par voie d'eau est d'autant plus rentable que la distance à parcourir est longue (la massification compensant le surcoût des ruptures de charge).</p> <p>Par ailleurs, des investissements importants sont souvent nécessaires (sur les lieux de chargement/déchargement des marchandises, raccordement au réseau viaire, aux conditions techniques de manutention, aux problèmes de sécurité, etc.) et la cohabitation avec les riverains (entreprises comme particuliers) est parfois complexe.</p> <p>Le report modal présente toutefois un potentiel important qu'il convient de prendre en compte dans les politiques d'aménagement.</p> <p>Il n'est pas question de mettre en place un service de report modal mais plutôt de favoriser son émergence.</p>
Qui ?	
Pilote(s)	Commune et/ou EPCI
Partenaire(s) et contributeur(s)	Les chargeurs et les transporteurs, VNF, SNCF, État, Conseil Régional et Conseil Départemental
Acteur(s) impacté(s)	Les transporteurs, les riverains (généralement des établissements économiques mais également dans quelques cas des particuliers).
Comment ?	
Description	<p>Étape 1</p> <p>La première étape consiste à réaliser un état des lieux des infrastructures permettant le report du mode routier vers un mode alternatif. Il est ici question de localiser ces infrastructures mais aussi d'en connaître :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les forces et les faiblesses • les caractéristiques techniques (ligne ferroviaire électrifiée, hauteur des quais fluviaux, etc.)

	<ul style="list-style-type: none"> • l'usage qui en est fait (actif ou non, saturé ou non, etc.) • le/les propriétaire(s) et gestionnaire(s) • les projets, etc. <p>Un recensement des opérateurs actifs ou intéressés est également à réaliser. Il s'agit en d'autres termes de connaître l'offre existante sur le territoire.</p> <p>Étape 2 Certes il n'est pas question de proposer un service de report modal. Pour autant, une connaissance de la demande est intéressante (notamment pour juger de la crédibilité de futures initiatives privées). Dès lors, la seconde étape relève de la prospective et vise à estimer la demande potentielle. Une analyse des origines/destinations des flux produits par les activités et/ou par les filières (voire les particuliers) est à réaliser. Des outils de modélisation (tel Freturb) peuvent être utilisés et des entretiens sont à conduire. Ce travail permettra d'esquisser le marché théoriquement adressable à un report modal et pourra également mettre en avant des sites à fort potentiel mais actuellement sans infrastructures de transfert modal.</p> <p>Étape 3 La troisième étape consiste à favoriser les initiatives privées de report modal. Plusieurs actions doivent être entreprises par la collectivité comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> • préserver les infrastructures actuelles, tout du moins les sites, à fort potentiel (classement en zone CINASPIC dans le PLU par exemple) • mettre en relation des acteurs (en utilisant les recensements de l'étape 1) intéressés • prendre en charge certains travaux (raccordement du site au réseau viaire par exemple)
Ressource(s) existante(s)	<ul style="list-style-type: none"> • Samada plateforme de Paris Bercy (route/fer) • Franprix entre en Seine Paris (route/fleuve) • Vert Chez Vous - Au fil de l'Eau Paris (route/fleuve)
Estimations financières	<p>Comme rappelé, cette action ne vise pas à aménager des sites de transfert modal mais à favoriser leur essort à travers une connaissance précise des forces et faiblesses du territoire.</p> <div style="text-align: center;">  <p>10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +</p> </div>
Quand ?	
Prérequis et programmation	<p>Bien que jugée d'importance « secondaire », cette action peut intervenir dans la continuité ou en parallèle à la mise en œuvre de la fiche « prendre en compte les marchandises dans les documents de planification ».</p>
Indicateur(s) de suivi	
<ul style="list-style-type: none"> • évolution des tonnes*kilomètres transportées • évolution des mouvements de marchandises 	

Prendre en compte les marchandises dans les documents de planification	
Axe	Réglementaire
Enjeu(x)	Les enjeux sont urbanistiques
Pourquoi ?	
Objectif(s)	<p>Les arrêtés municipaux encadrent en grande partie le transport de marchandises en ville. Cependant, d'autres documents viennent l'impacter comme notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le SRCAE • le SRADDET • le PRQA • le PPA • l'Agenda 21 • le SCoT • le PLU ou PLUi • le PDU • Le PCAET • le Schéma logistique • le Plan de circulation • ... <p>A l'instar des arrêtés, les recommandations de ces documents sont parfois contradictoires. Il est également courant qu'elles soient relativement floues. Tout cela ne favorise pas l'émergence d'une logistique urbaine efficiente.</p> <p>Or, il est fréquent que ces textes constituent un véritable « casse-tête » pour les professionnels du transport : horaires incohérents avec l'ouverture des commerces, hétérogénéité des réglementations d'une commune à l'autre, voire, à l'intérieur d'une même commune...</p> <p>Il résulte de ce fait des pratiques peu vertueuses (stationnement gênant en double-file, transit en centre-ville, etc.) parfois difficiles à sanctionner.</p> <p>Il est donc question d'assurer la mise en cohérence des documents de planification et d'urbanisme sur la question des livraisons urbaines.</p>
Où ?	
Échelle spatiale	L'échelle spatiale dépend du document considéré. Il est cependant important de considérer l'échelle la plus fine et la plus opérationnelle possible.
Quoi ?	
Présentation	La prise en compte de la logistique urbaine dans les travaux d'aménagement, de requalification ou plus généralement dans les opérations immobilières (que ce soit en phase de conception, de travaux, ou d'exploitation) est primordiale pour le développement durable des villes. Il convient donc d'intégrer dans les principaux documents de planification des normes, si ce n'est, des brides de réflexions sur la logistique urbaine.
Qui ?	
Pilote(s)	EPCI et/ou commune
Partenaire(s) et contributeur(s)	SMT
Acteur(s) impacté(s)	L'ensemble des acteurs de la logistique urbaine et les usagers de l'espace public.
Comment ?	
Description	<p>Étape 1</p> <p>La première action vise à déterminer les besoins des acteurs en termes de transport de marchandises en ville. Un diagnostic précis doit donc être réalisé afin de comprendre qui fait quoi, dans quelle proportion, comment,</p>

	<p>où et quand ?</p> <p>Étape 2 La seconde étape consiste à collecter les différents documents de planification existant.</p> <p>Étape 3 Vient après l'analyse, la synthèse et la comparaison des documents et de leur contenu relatifs à la logistique urbaine. L'objectif est de s'assurer de la cohérence des actions. Si tel n'est pas le cas, la révision de ces documents devra donner lieu à une mise à plat des recommandations.</p> <p>Étape 4 Ensuite, fort des conclusions de l'étape 1, il s'agit de confronter les recommandations des documents de planification avec les besoins estimés. Si les préconisations des documents ne sont pas quantifiées, il peut être intéressant de fixer des ratios (une analyse fine des besoins devra alors être réalisée et accompagner d'entretiens auprès des acteurs de la logistique urbaine).</p>
Ressource(s) existante(s)	Sans objet
Estimations financières	<p>Cette action est relativement peu coûteuse mais nécessite un travail sur la durée.</p> 
Quand ?	
Prérequis et programmation	Cette action est prioritaire et doit être mise en œuvre en parallèle à la création d'une instance de concertation.
Indicateur(s) de suivi	
<ul style="list-style-type: none"> taux de réalisation des objectifs inscrits dans les documents de planification 	

Réaliser un inventaire des zones d'activité	
Axe	Organisationnel
Enjeu(x)	Il s'agit d'enjeux fonctionnels dont les répercutions se traduisent économiquement et environnementalement.
Pourquoi ?	
Objectif(s)	<p>Bien que figurant dans différents documents de planification (SCOT, PDU, ...) la limitation de l'étalement urbain semble difficile sur le territoire d'étude.</p> <p>La prolifération des zones d'activité (zones industrielles, artisanales, commerciales, ...) est une traduction physique de ce constat.</p> <p>Certes, le modèle de la zone d'activité est vecteur de « dynamisme économique » pour autant, il est en partie responsable du marasme que connaît le petit commerce de centre-ville (fortement concurrencé). Il est aussi partiellement responsable d'une « désorganisation » globale des flux et notamment des flux de transit en zone urbaine.</p> <p>Par ailleurs, l'implantation « anarchique », tout du moins incontrôlée, de certaines activités génère également des nuisances locales (nuisances sonores, olfactives, pollutions atmosphériques locales, accidentologie, etc.) qu'un développement contrôlé et anticipé pourrait limiter.</p> <p>Aussi, dans ce contexte, il est logique de disposer d'une bonne connaissance de ces zones afin d'en optimiser l'exploitation et de rationaliser leur développement l'objectif étant, in fine, d'implanter la bonne activité au bon endroit.</p>
Où ?	
Échelle spatiale	Cette action doit être réalisée sur l'ensemble du territoire d'étude.
Quoi ?	
Présentation	La réalisation d'un inventaire des zones d'activité est donc une action très intéressante qui doit permettre de maîtriser le développement de ces espaces, d'optimiser l'usage des sols et de limiter les externalités négatives.
Qui ?	
Pilote(s)	Agence d'urbanisme et/ou département
Partenaire(s) et contributeur(s)	Communes, EPCI, chambres consulaires, gestionnaires de zone, Associations d'entreprises implantées sur les zones d'activité
Acteur(s) impacté(s)	Sans objet
Comment ?	
Description	<p>Étape 1</p> <p>La première étape consiste à localiser et délimiter l'ensemble des zones d'activité implantées sur le territoire. Une analyse spatiale (sous SIG) peut s'avérer particulièrement efficace. Un démarchage des communes et EPCI est également nécessaire.</p> <p>Étape 2</p> <p>La seconde étape vise à caractériser ces zones. L'identification d'un gestionnaire de zone est un préalable à ce travail (un rapprochement avec les communes ou EPCI peut faciliter son identification). Il sera notamment question de savoir quelle(s) type(s) d'activité(s) sont localisée(s) au sein des différentes zones, leurs coordonnées, le nombre d'emplois, le taux d'occupation de la zone (les réserves foncières, le taux de vacance des bâtiments) mais aussi les dynamiques en cours.</p> <p>Étape 3</p> <p>La troisième étape s'appuie sur les résultats des deux étapes précédentes et consiste à proposer une analyse des zones d'activités. Il s'agit notamment</p>

	<p>de créer une, voire des, typologie(s) de zones (zone dynamique/zone en récession, zone industrielle et logistique/zone commerciale et ou artisanale, ...) permettant d'en définir les forces et les faiblesses.</p> <p>Étape 4 Enfin, la quatrième étape a pour objectif de créer, diffuser et faire vivre la base de données produite.</p>
Ressource(s) existante(s)	Sans objet
Estimations financières	 <p>10 000 € 20 000 € 30 000 € 60 000 € 90 000 € et +</p>
Quand ?	
Prérequis et programmation	Il s'agit d'une action relativement « autonome ». En ce sens, elle peut intervenir à tout moment. Cependant, pour simplifier sa mise en œuvre, il peut être intéressant de la réaliser à la suite de la création d'une instance de concertation.
Indicateur(s) de suivi	
<ul style="list-style-type: none"> • nombre de zones recensées • évolution de la surface des zones • évolution du nombre d'emplois par zone 	