

PROPOSITION D'UNE GRILLE D'ÉVALUATION POUR MESURER LA MATURITÉ DES POLITIQUES PUBLIQUES LOCALES DU FRET URBAIN EN FRANCE

RAPHAËLLE DUCRET
COLIS PRIVÉ

DIANA DIZIAIN
MÉTROPOLE DE LYON

THOMAS PLANTIER
CEREMA

INTRODUCTION

Après avoir longtemps été ignorée des politiques publiques, la logistique urbaine prend une place de plus en plus importante dans les programmes et les actions politiques depuis le début des années 2000 (STATHOPOULOS et al., 2012 ; CHERRETT et al., 2012 ; LINDHOLM, 2013). Les grandes agglomérations sont dorénavant conscientes de l'importance de la gestion de cette activité pour garantir leur attractivité, leur durabilité et leur compétitivité économique (MACHARIS, MELO, 2011 ; DABLANC, 2011 ; ANDERSON et al., 2005).

Comme dans de nombreuses villes européennes, cette tendance peut être observée en France. Depuis les années 1990, recherches et études dans le cadre du Programme National Marchandises en Ville ont permis d'améliorer la connaissance du fret urbain (BOUDOUIN, MOREL, 2002 ; PATIER et al., 2000). Dans le même temps, à l'échelle nationale, les bases d'une politique locale du fret urbain ont été posées. Les outils de planification et les leviers réglementaires doivent dorénavant prendre en compte l'activité de transport

de marchandises en ville (PATIER-MARQUE, 2002 ; DIZIAIN et al., 2013 ; DIZIAIN, 2013). Le début des années 2000 a également été riche de différentes expérimentations et pilotes en logistique urbaine, à la fois publics et privés (GÉRARDIN, 2007). Des collectivités territoriales pionnières ont émergé comme La Rochelle, Lyon ou Paris (GÉRARDIN, 2007). Le phénomène s'accélère depuis cinq ans, suivi par les plus grandes villes et métropoles françaises, selon des modèles différents et plus ou moins matures et performants (DIZIAIN et al., 2013 ; DUCRET, 2014).

Quel est le bilan de ces années « bénies » ? Même si des études ont été conduites ponctuellement sur certaines villes depuis les années 1990 (GÉRARDIN, 2007), qu'un état de l'art des réglementations locales a été mené par l'État (CERTU, 2009) et que des recommandations ont été publiées (CEREMA, 2014 ; ADEME, FNE, 2010 ; AFLOG, 2012), il n'existe pas de bilan global et récent de l'action locale et des politiques publiques locales du fret urbain dans les villes françaises. L'absence d'une méthode simple et applicable à des villes différentes explique en partie cette lacune.

L'objectif principal de ce travail est de proposer une grille de lecture pour analyser les politiques publiques locales en matière de transport de marchandises dans les villes françaises. L'objet étudié dans cet article est l'action publique des collectivités locales françaises vis-à-vis du transport de marchandises en ville. Plus précisément, par action publique nous entendons les mesures mises en œuvre, les pratiques et l'engagement de la collectivité. Nous allons analyser les atouts, les faiblesses et les perspectives de l'action politique locale en matière de transport de marchandises en ville, de manière à fournir aux collectivités territoriales principalement, mais aux opérateurs de fret également, des indicateurs et des lignes directrices pour améliorer le traitement du fret urbain.

L'analyse est menée à deux échelles. Dans un premier temps, nous proposons une analyse générale du contexte français en soulignant ses atouts, faiblesses et opportunités. Dans un second temps, nous réalisons une analyse comparée de trois villes (Lyon, Angers et Toulouse) qui présentent des niveaux contrastés d'action publique en matière de transport de marchandises ainsi que des contextes urbains différents. Le travail s'appuie en partie sur les résultats d'entretiens avec des acteurs de dix-neuf villes françaises et des professionnels du transport. Il repose également sur une revue de littérature de documents institutionnels et académiques. A partir de ce travail d'analyse à double niveau, nous proposons une grille d'évaluation et une première liste d'indicateurs permettant de mesurer la maturité de l'action publique en matière de fret en ville. Cette grille est ensuite utilisée pour compléter l'analyse des trois villes d'étude.

L'article sera structuré comme suit. Dans un premier moment, nous dressons un état de l'art de la manière dont l'analyse des politiques publiques

marchandises et leur évaluation ont été menées en France et en Europe (1). Puis nous décrivons en détail la méthode d'entretien utilisée pour dresser un bilan des politiques locales françaises en matière de transport de marchandises et pour élaborer les trois études de cas. Cette partie décrit également la méthode utilisée pour définir un premier panel d'indicateurs d'évaluation des politiques publiques (2). Dans un troisième temps, nous proposons quelques éléments pour comprendre la complexification de la mise en œuvre de la politique publique locale de logistique urbaine, notamment en lien avec la situation institutionnelle française (3). Dans un quatrième temps, nous développons un bilan global des politiques locales marchandises en ville puis plus précisément les cas de trois villes contrastées pour mettre en évidence l'existence de plusieurs politiques marchandises (4). Finalement, nous proposons une grille d'évaluation de la maturité des politiques publiques et une première liste d'indicateurs que nous appliquons à nos études de cas (5). La conclusion vient discuter ces outils et proposer des perspectives de recherche à ce premier travail.

1. ANALYSE ET ÉVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES LOCALES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE : RARETÉ DES TRAVAUX SCIENTIFIQUES ET DES OUTILS D'ÉVALUATION DE LA PERFORMANCE

Des chercheurs ont montré que les collectivités locales s'intéressent de plus en plus au fret (STATHOPOULOS et al., 2012 ; CHERRETT et al., 2012 ; LINDHOLM, 2013). Quelques bilans européens ont été réalisés mais ils sont rares (LINDHOLM, 2013). Ils concluent à un niveau d'intérêt et de conscience du fret urbain relativement bas, à une gouvernance qui reste à améliorer, à la faible utilisation des outils techniques et juridiques à disposition et, enfin, à une insuffisante concertation entre les parties-prenantes (LINDHOLM, 2010 ; STATHOPOULOS et al., 2012 ; LINDHOLM, 2013).

Si empiriquement nous pouvons avancer que la prise en charge du transport de marchandises par les édiles locaux et leurs équipes techniques s'accroît en France, il n'existe pas de bilan global et récent de l'action locale et des politiques publiques locales dans les villes. Nous avons recensé des études de cas sur des villes spécifiques, notamment les pionnières, depuis les années 2000 (CREISMÉAS, FICHTNER, 2006 ; RIPERT, BROWNE, 2009 ; DIZAIN et al., 2012 ; DIZAIN et al., 2013). Elles proposent une description ponctuelle du contexte politique et des actions mises en œuvre. D'autres recherches proposent une comparaison entre villes (BROWNE et al., 2007 ; BRACCHI, DURAND, 2014). Enfin, certains travaux entendent prendre de la hauteur en décrivant plus globalement le contexte réglementaire et les outils et proposer des exemples (DIZAIN et al., 2013 ; DUCRET, 2014). Un travail du CERTU a plus particulièrement insisté sur l'analyse des réglementations employées par les villes pour gérer le fret urbain (CERTU, 2009). Le sujet, pourtant essentiel, de la concertation est très peu abordé par ces études. Elles n'évaluent finalement

qu'une faible partie de l'action publique. Notons également l'existence de rapports présentant des bilans d'expérimentations françaises depuis les années 1990 (GÉRARDIN, 2007). Chacun d'entre eux propose des outils d'évaluation différents et peu harmonisés qui ne permettent pas de comparaisons entre les villes. BROWNE et PATIER (2010) proposent des grilles d'évaluation de projets de logistique urbaine de natures différentes. Enfin, des guides sont produits par l'échelon national de manière, tout d'abord, à sensibiliser les villes à la thématique du transport de marchandises en ville et, dans un second temps, à les aider à utiliser correctement les outils proposés, qu'ils soient réglementaires ou de planification (CERTU, ADEME, 2001 ; CEREMA, 2014). Toutefois, ces guides ne proposent pas d'outils permettant d'évaluer et d'améliorer l'action publique en matière de transport de marchandises en ville, alors que des outils existent depuis plusieurs années pour le transport de personnes (par exemple ADVANCE ou BYPAD). Les travaux proposant des outils pour que la collectivité puisse évaluer sa position et ainsi progresser vers une meilleure prise en charge du fret urbain sont rares.

Pourtant, de nombreux chercheurs et les collectivités elles-mêmes réclament des outils d'évaluation simples des expérimentations et des politiques (STATHOPOULOS et al., 2012 ; DIZIAIN et al., 2013 ; MACHARIS et al., 2013). LINDHOLM (2013) propose un modèle pour intégrer le fret urbain dans la planification des transports et choisir les solutions les plus pertinentes. Une thèse récente propose une grille d'évaluation des politiques du fret urbain en fonction de huit critères (intégration du TMV dans les documents d'urbanisme, mise en œuvre d'expérimentations, identification de compétences vis-à-vis du TMV, de connaissance et de ressources, nature de la concertation, type de réglementations et enfin degré d'harmonisation de celles-ci) mais ne poursuit pas la réflexion jusqu'à mettre cet outil à disposition des collectivités (DUCRET, 2015). Le présent article propose une première approche de grille et d'indicateurs permettant d'évaluer l'action locale vis-à-vis du TMV à l'intention des techniciens locaux, y compris les spécialistes de la logistique urbaine, et des personnes en charge d'audits de politiques publiques voire des opérateurs de fret.

2. MÉTHODE

La méthode choisie repose sur deux grandes étapes : dans un premier temps une analyse de la situation française et des études de cas en vue d'identifier des critères pour définir les politiques locales du TMV ; puis l'établissement d'une liste d'indicateurs à partir de cette première analyse.

UN BILAN GLOBAL ET DES ÉTUDES DE CAS ISSUS D'ENTRETIENS, D'ENQUÊTES ET D'UNE REVUE DE LITTÉRATURE

L'analyse de la situation des villes françaises et les études de cas reposent sur la mobilisation de la base de données empirique et qualitative constituée à partir d'une large enquête auprès de villes françaises conduite entre 2012 et 2013 dans le cadre de la thèse de DUCRET (2015). Dix-neuf villes françaises de tailles différentes et présentant des contextes géographiques, fonctionnels, politiques et économiques différenciés ont été enquêtées (Tableau 1).

*Tableau 1 : Liste des dix-neuf villes enquêtées
(par ordre de taille communale)*

1. Marseille	8. Aix-en-Provence	14. Calais
2. Lyon	9. Limoges	15. Bayonne
3. Toulouse	10. Tours	16. Douai
4. Strasbourg	11. Besançon	17. Mâcon
5. Montpellier	12. Orléans	18. Lens
6. Toulon	13. Avignon	19. Montbéliard
7. Angers		

Au total, quatre-vingt-treize interviews semi-directifs ont été réalisées en deux étapes (Tableau 2). Les principaux entretiens, qui forment le socle de cette étude, ont été réalisés dans toutes les villes d'étude durant l'année 2013. Des agents des collectivités territoriales, des autorités organisatrices de la mobilité, des agences d'urbanisme ou encore des professionnels de la distribution du dernier kilomètre en constituent le panel. Ces entretiens ont été complétés par des informations recueillies durant l'année 2012 auprès d'associations et fédérations nationales de transporteurs, d'experts en logistique et logistique urbaine et de professionnels de la distribution urbaine de colis. Le panel final est constitué principalement d'agents des collectivités territoriales et de professionnels du transport urbain. Il traduit un positionnement de recherche qui entend favoriser une analyse opérationnelle, d'un point de vue politique comme logistique, de manière à offrir des conclusions pertinentes à la fois à un décideur politique ou un gestionnaire urbain et à un professionnel du transport. Peu impliqués dans les concertations sur la logistique urbaine dans les villes françaises au moment de ce travail de thèse, les chargeurs (e-commerçants, grossistes, grande distribution, etc.) n'ont pas été inclus dans ce panel.

Les entretiens ont également été complétés d'une revue de littérature à la fois académique et institutionnelle pour compléter les informations recueillies sur le terrain.

Les thématiques abordées durant les entretiens ont permis de traiter l'ensemble de l'action publique en matière de transport de marchandises en ville. Les moteurs d'une politique marchandises, les ressources mobilisées (moyens humains et financiers), l'existence d'un portage politique et le

niveau de connaissance ont été abordés. Nous avons cherché à évaluer si les enjeux du transport de marchandises en ville, des filières et des organisations logistiques sont connus et quels outils sont mobilisés pour accéder à la donnée. Des questions ciblent spécifiquement les mesures, les réglementations et les actions opérationnelles engagées ainsi que la manière dont le transport de marchandises en ville est intégré dans les documents de planification ou les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement. Enfin, le niveau et la structure de la concertation entre les parties-prenantes du système urbain de fret ont été interrogés. Les professionnels du transport ont été pour leur part sollicités plus précisément sur la concertation, la réglementation et la prise en compte des enjeux urbanistiques et fonciers dans l'action publique locale vis-à-vis du TMV.

Tableau 2 : Panel des acteurs rencontrés

ENTRETIENS PRINCIPAUX			ENTRETIENS ADDITIONNELS			TOTAL DES ENTRETIENS
Prestataires de la distribution	Représentants de collectivités territoriales, autorités organisatrices de transport	Agence d'urbanisme	Acteurs de la distribution de colis	Associations et fédérations de professionnels du transport	Experts de la logistique urbaine ou du fret	
24	31	9	19	5	5	93
26 %	33 %	10 %	21 %	5 %	5 %	100 %

LA DÉFINITION D'UNE GRILLE D'ÉVALUATION UTILISABLE PAR LES COLLECTIVITÉS POUR ÉVALUER ET AMÉLIORER LEUR POLITIQUE PUBLIQUE

Une première liste de critères permettant d'évaluer le degré de maturité des politiques de logistique urbaine dans les villes françaises est proposée dans cet article. La définition des critères s'appuie sur une revue de littérature, les résultats des entretiens dans les dix-neuf villes et l'analyse en deux temps réalisée dans l'article ainsi que sur les critères d'évaluation des politiques publiques du fret urbain proposés par DUCRET (2015). Ces critères ont pour objectif de permettre à une collectivité de mesurer la maturité de sa démarche marchandises. Ils ont donc une visée opérationnelle. Ainsi, ils ont été construits de manière à être compréhensibles, partagés par tous et aisément mesurables et à permettre un suivi sur le long terme. La liste proposée est issue d'un processus itératif. Une première liste élargie a été arrêtée à partir des thèmes considérés comme essentiels pour construire une politique du fret urbain globale et efficiente. Puis, huit critères essentiels ont été choisis afin de permettre aux collectivités disposant de temps et de moyens restreints de se les approprier. Ces critères sont particulièrement adaptés au cas français, leur transposition à l'étranger mérite donc une réflexion préalable. Cette liste restreinte est utilisable par les collectivités afin d'auto-évaluer leurs actions et, le cas échéant, de connaître les thèmes sur lesquels un approfondissement est possible.

3. LA SITUATION FRANÇAISE, UN BILAN GLOBAL

QUELQUES ÉLÉMENTS EXPLICATIFS DE LA SITUATION INSTITUTIONNELLE FRANÇAISE

En France, il existe trois échelons territoriaux qui disposent de compétences sur le transport de marchandises en ville : la commune, l'autorité organisatrice de la mobilité et l'établissement public de coopération intercommunale.

La commune exerce les missions de police de la circulation et du stationnement. À ce titre, le maire est en mesure de :

- prendre des arrêtés permettant d'interdire l'accès de certaines voies de l'agglomération à certaines heures ou de réserver cet accès à diverses catégories d'usagers ou de véhicules,
- de réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules,
- de réserver des emplacements pour faciliter l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises¹.

La commune est généralement en charge de l'élaboration du plan local d'urbanisme. Cet outil de planification régit l'usage du sol. Il est compatible avec les documents de planification plus généraux et/ou élaborés à l'échelle des bassins de vie. Il permet, en matière de transports de marchandises, de concevoir la ville de façon à y intégrer la logistique urbaine et à faciliter la livraison des marchandises en ville tout en minimisant ses impacts négatifs sur la circulation ou l'environnement, mais aussi de prévoir des emplacements de livraison dans l'espace privé.

L'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) est un regroupement de communes ayant choisi de développer plusieurs compétences en commun. Par exemple, les métropoles, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération, les communautés de communes sont des EPCI.

Cette structure intercommunale n'a pas nécessairement pour seule mission l'organisation des transports urbains mais assume souvent d'autres compétences (politique de la ville, développement économique, assainissement, aménagement de l'espace, etc.). La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014 prévoit le transfert automatique des missions de police de la circulation à l'EPCI à fiscalité propre compétent en matière de voirie. Cependant, les maires des communes membres peuvent refuser ce transfert. Cette remontée du pouvoir de police et du stationnement peut faciliter la mise en cohérence des réglementations relatives au transport de marchandises en ville. L'EPCI peut également être en charge de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal.

¹ Article L.2213 du Code général des collectivités.

L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM)² est en charge de l'élaboration et du pilotage du plan de déplacements urbains (PDU). Cet outil de planification est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il permet de programmer les actions en matière de mobilité urbaine. Le PDU s'intéresse à tous les modes de transport. Il est appliqué à la mobilité des personnes comme au transport de marchandises et est en lien avec les autres politiques publiques interagissant avec les transports (développement urbain, environnement, santé...). Il permet ainsi de concevoir, de façon articulée et hiérarchisée, les mesures portant sur le transport de marchandises en villes (réglementation, infrastructures de transports et de logistique...). En outre, l'AOM est l'autorité compétente pour organiser les services réguliers de transports publics urbains de personnes et les services de transport à la demande dans les limites du périmètre de transports urbains. Enfin, depuis 2014, l'AOM peut, en cas d'inadaptation de l'offre privée, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine³. Si cette disposition existe dans la loi, elle n'a pour l'instant pas fait l'objet d'expérimentation, les collectivités ne se sentant pas en capacité d'agir sur le secteur, très concurrentiel, du transport de marchandises.

L'existence de ces trois échelons territoriaux complexifie la prise en compte de la logistique urbaine sur le territoire. En effet, aucun d'entre eux n'est clairement désigné comme chef de file du sujet. Selon les agglomérations, le sujet sera donc porté soit par la commune, soit par l'EPCI, soit par l'AOM.

De plus, étant donné qu'une agglomération regroupe plusieurs communes, son territoire peut se retrouver constellé de réglementations disparates prises au cas par cas par les communes afin de répondre à des besoins ponctuels. Si cette réglementation est généralement cohérente au niveau communal, ce n'est que rarement le cas à un niveau supra-communal. Une même agglomération peut donc avoir plusieurs dizaines de normes réglementaires sur les poids ou les dimensions des camions (DABLANC, 1998). Les livreurs se retrouvent alors confrontés à des diversités de réglementations, ce qui nuit à leur lisibilité et leur respect.

4. COMPARAISON DE TROIS VILLES FRANÇAISES : LYON, TOULOUSE ET ANGERS. DES POLITIQUES MARCHANDISES EN VILLE

CONTEXTE GLOBAL : UNE AMÉLIORATION D'ENSEMBLE DE LA PRISE EN CHARGE DU FRET URBAIN MAIS DES PROGRÈS ENCORE À FOURNIR

Les 93 entretiens sur les politiques publiques du TMV menés dans les diffé-

² L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) remplace l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) depuis la promulgation, le 27 janvier 2014, de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

³ Article L.1231-1 du Code des transports.

rentes villes font ressortir des points positifs : une connaissance et une prise de conscience accrues des enjeux de la logistique urbaine, des outils de planification et de réglementation existants et efficaces, des moyens humains en augmentation (DUCRET, 2014). Cependant, d'importants freins subsistent qui empêchent les villes françaises d'investir dans une politique locale du fret urbain cohérente. Citons par exemple l'insuffisante compréhension du système logistique et de ses spécificités urbaines et la difficulté à interfacer la logistique urbaine avec la mobilité des personnes. Le faible et incomplet dialogue entre les parties-prenantes du système du fret urbain ainsi que le manque de ressources (humaines et financières) et de volonté politique sont des freins importants. Un autre point négatif identifié réside dans la faible compréhension des modèles économiques des professionnels du fret qui entrave la création de solutions efficaces et partagées. Enfin, du point de vue des politiques publiques, à l'échelle nationale l'outillage réglementaire ignore encore trop les enjeux et problématiques du fret urbain. A l'échelle locale, les collectivités regrettent le manque d'outil concret pour intégrer le fret urbain aux enjeux d'aménagement et d'urbanisme. Pourtant ce constat est discutable car ces outils existent bel et bien comme le font remarquer de nombreux experts du contexte français (DUCRET, 2015 ; DABLANC, 2012). Citons par exemple l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales qui précise que le Maire peut interdire l'accès de voies ou de secteurs aux véhicules dont la circulation est de nature à compromettre « *soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques* ». Cet article permet donc de mettre en place des restrictions d'accès pour des motivations relativement larges. En outre, depuis l'adoption, en 2015, de la loi sur la transition énergétique pour une croissance verte, l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales rend possible de mettre en place des zones à circulation restreinte, équivalent français des « *low emission zones* ». Enfin, les collectivités soulignent que lorsque des actions ont été mises en place, elles ne sont pas ou très faiblement évaluées, faute de méthodes disponibles.

D'importantes disparités existent entre les villes françaises, selon leur taille, leur histoire politique, leurs ressources, leur organisation spatiale et, enfin, l'utilisation du sol et la répartition des activités. Ces éléments influencent leur engagement vis-à-vis du fret urbain. Dès lors, différentes politiques locales et attitudes peuvent être identifiées, que nous allons tenter de décrire par trois études de cas.

POINTS SAILLANTS DE LA POLITIQUE DE LOGISTIQUE URBAINE DANS LES VILLES DE LYON, TOULOUSE ET ANGERS

Les trois villes choisies pour ces études de cas présentent des tailles et des

profils différents, des niveaux de contraintes en logistique urbaine contrastés et des niveaux de maturité de leur politique marchandises différenciés. Cette diversité permet de tester la capacité de la grille d'évaluation à appréhender une pluralité de situations.

Anciennement établissement public de coopération intercommunale (communauté urbaine) et désormais Métropole à partir du 1er janvier 2015, Lyon est le territoire étudié le plus important en taille : 59 communes, 1 320 000 habitants, 531 km². C'est la deuxième agglomération française. Elle s'inscrit dans une aire urbaine de 2 214 000 habitants. La réflexion sur la logistique urbaine a commencé en 2002 à l'occasion de l'élaboration du PDU. L'instance de concertation transport de marchandises en ville, aujourd'hui pérenne, trouve son noyau initial dans l'atelier « marchandises » du PDU (Transport et logistique de France, Ville de Lyon, Grand Lyon, chambre de commerce et d'industrie).

L'activité du Grand Lyon et de l'instance transport de marchandises en ville s'est au début centrée sur l'amélioration des conditions de livraison en zone dense, notamment dans les centres-villes de Lyon et de Villeurbanne. Elle s'est ensuite élargie à la fois du point de vue spatial et thématique. Ont été progressivement intégrées d'autres communes du Grand Lyon ayant des problématiques de livraisons de centre-ville, d'itinéraires poids lourds, de réglementations, d'implantations logistiques ou de localisation d'activités fortement génératrices de flux. Très orientée voirie et déplacements, la politique a évolué vers le développement économique, la relation avec les entreprises et la prise en compte des marchandises dans les aménagements. Le premier livrable du travail de l'instance a porté sur les aires de livraisons : rédaction d'un guide, diagnostic et réaménagement d'aires, réglementation des aires de la Presqu'île. L'attention était initialement focalisée sur les aires de livraisons et la limitation d'accès (réglementation 29 m², norme EURO selon un calendrier progressif). La deuxième vague de sujets (2005-2011) a porté sur les espaces logistiques urbains⁴ et la sensibilisation des services du Grand Lyon.

Un nouveau pas a été franchi en 2012-2014 avec une attention croissante au passage en phase opérationnelle (expérimentation de livraisons nocturnes, projet de voirie à temps partagé), la consolidation des données (utilisation de Freturb⁵ en interne, enquête pratiques de livraisons Presqu'île), un travail fin sur l'intégration dans le plan local d'urbanisme et d'habitat (préservation de

⁴ Un espace logistique urbain est un « équipement destiné à optimiser la livraison des marchandises en ville, sur les plans fonctionnel et environnemental, par la mise en œuvre de points de rupture de charge » selon la définition de BOUDOUIN (2006).

⁵ Freturb est un outil de modélisation des flux de marchandises dans une agglomération, conçu et développé par le Laboratoire Aménagement Économie Transports. Il a été utilisé dans plus d'une cinquantaine d'agglomérations françaises et européennes.

sites, y compris routiers et définition d'un ratio livraisons à inscrire à l'article 12 du règlement).

Dans un contexte d'aggravation de la qualité de l'air⁶, les années 2015 et 2016 devraient être une période de renforcement de l'opérationnel et de retour vers la problématique de la réglementation d'accès, exercice politique à haut risque. La réglementation des livraisons sur la Presqu'île a été innovante dans son principe mais inefficace dans son application, en l'absence de dispositif de contrôle. Or, toute politique de logistique urbaine, aussi ambitieuse soit-elle, est inopérante en l'absence d'une limitation d'accès des véhicules les plus polluants.

Le portage politique a évolué dans le temps au gré des sensibilités des élus successifs en charge de cette thématique à la Ville de Lyon et au Grand Lyon. L'instance de concertation, à laquelle participent un nombre croissant de personnes, institutions et entreprises, en séances plénières comme dans les groupes de travail, devra à très court terme évoluer vers une dynamique plus architecturée et plus opérationnelle, au risque de devenir un lieu d'échange d'informations sans portée opérationnelle. En effet, nombre de participants assistent de manière passive sans contribuer à l'effort collectif. Le renforcement des partenariats avec les acteurs privés (TLF, FNTR, LUTB, AFILOG et Club Demeter) devrait faire contrepoids à cette tendance et permettre de monter davantage d'expérimentations.

Concernant la prise en compte des marchandises dans les opérations d'aménagement, le Grand Lyon est doté d'une doctrine quasi finalisée. La mise en œuvre en revanche est très difficile et rencontre de nombreuses résistances devant l'état de la contrainte foncière qui se resserre. Ainsi, de grandes opérations immobilières des secteurs de projets (Part-Dieu, Confluence, Gerland) prennent assez peu en compte les livraisons. C'est le cas par exemple d'une opération-phare comme la Tour Oxygène (29 000 m² de bureaux et 11 000 m² de commerces) dont les rayons de giration ne permettent pas l'accès de la totalité des poids lourds. Les opérations d'aménagement prévues dans les années à venir (Cours Lafayette, diagonale Moncey) doivent encore faire la preuve de l'intégration des marchandises.

Des projets sont pour le moment suspendus pour des raisons soit financières (centre logistique dans le centre d'échanges de Perrache), soit de gouvernance (centre de consolidation pour les matériaux de construction).

La situation de Lyon aujourd'hui est contrastée entre une base théorique et méthodologique d'excellente facture et une mise en œuvre en demi-teinte (résistances, frilosité des élus, non-priorisation de la logistique urbaine dans l'agenda politique et technique, moyens limités, diffusion encore faible de la

⁶ 83 journées d'activation du dispositif préfectoral de gestion des épisodes de pollution en 2013, 31 jours en 2014.

compétence et préoccupation pour les marchandises dans les différents services). Les expérimentations préfigurent l'avènement d'une opérationnalité plus forte de l'action publique. Elles permettent d'obtenir des validations pour des modes opératoires nouveaux qui, s'ils font leurs preuves, sont susceptibles de pérennisation.

La communauté urbaine de Toulouse métropole regroupe 37 communes, 725 000 habitants sur un territoire de 466 km², situé au sein d'une large aire urbaine de 1 270 000 habitants. La ville de Toulouse concentre 447 000 habitants soit plus du tiers de la population de la communauté urbaine. Métropole dynamique, Toulouse a connu une croissance de son tissu économique au cours des dernières années. Plus de 67 000 établissements sont présents dans la communauté urbaine dont environ deux tiers dans la ville de Toulouse. Cela engendre des déplacements de marchandises nombreux et fréquents : plus de 66 000 livraisons et enlèvements dans la communauté urbaine par jours (45 000 dans la ville de Toulouse) (Source : Toulouse Métropole, issu d'une modélisation via le logiciel Freturb en 2011).

Le transport de marchandises est traité depuis plus d'une dizaine d'années dans le territoire toulousain. Le PDU approuvé en 2001 établissait déjà un premier diagnostic du transport de marchandises en ville et définissait des actions à mettre en œuvre. Cependant, la mise en œuvre de ces actions n'a pas pu se faire rapidement en raison de difficultés institutionnelles (« *aucune collectivité territoriale et aucun organisme consulaire ne disposent de compétences pour organiser cette activité*⁷ ») et du temps pour mettre en place une gouvernance incluant les acteurs économiques.

La signature d'une première charte en 2007 a permis d'engager l'ensemble des parties prenantes sur un certain nombre d'engagements communs et de donner ainsi une réelle impulsion à une politique de logistique urbaine. Ainsi la collectivité s'est engagée à :

- mettre en œuvre la nouvelle réglementation issue de la concertation,
- maintenir, améliorer, développer et contrôler les aires de livraisons et espaces logistiques,
- établir une stratégie de contrôle/sanction par l'organisation de tournées de surveillance,
- mettre en place un disque européen de livraisons.

Une deuxième charte actualisée, et plus opérationnelle, a été signée en septembre 2012. Elle a permis de confirmer les engagements déjà pris et de les traduire en actions concrètes. Parmi ces actions, la ville de Toulouse a mis en place une réglementation volontaire visant à améliorer l'organisation des livraisons et enlèvements dans le centre-ville. Fruit d'une concertation avec les professionnels, cette réglementation est basée sur le principe de

⁷ Extrait du PDU de Toulouse de 2001.

l'accréditation des professionnels selon le type de véhicules et le type d'activité. Seules les livraisons en véhicules non thermiques sont autorisées l'après-midi (les livraisons en véhicules thermiques sont limitées aux véhicules de moins de 9 m de long sur les créneaux 9h30-11h30 et 20h00-6h00). Cette réglementation est accompagnée d'une subvention à l'achat d'un véhicule utilitaire électrique de 3 000 euros maximum par la ville de Toulouse.

De plus, afin d'améliorer le contrôle des aires de livraison, la ville de Toulouse a mis en place, depuis le 1er novembre 2012, un disque livraison qui limite le temps d'arrêt sur les aires à 20 minutes. En effet, une gestion rigoureuse accompagnée d'un système de contrôle et de sanction adéquat contribue à améliorer le taux de rotation des aires et permet de corriger les mauvaises habitudes des particuliers et des professionnels. Afin de sensibiliser les agents de contrôle à ce nouveau dispositif, des formations spécifiques ont été mises en place par la ville de Toulouse.

En outre, pour améliorer les livraisons et enlèvements de marchandises en centre-ville, le Grand Toulouse a choisi de mettre en place trois espaces logistiques contrôlés. Le principe est de réserver une portion de la voirie aux livraisons en contrôlant l'accès par des bornes escamotables. Les points d'accès sont répartis aux extrémités et en section courante. Ces bornes sont abaissées le matin de 5 h 30 à 11 h 30 pour permettre les livraisons, le reste du temps l'espace est rendu aux piétons. La police municipale en assure le bon fonctionnement.

Enfin, la communauté urbaine de Toulouse participe au déploiement d'espaces logistiques urbains sur le territoire en aidant les implantations d'acteurs privés. Elle cherche également à promouvoir l'utilisation des modes non routiers pour acheminer le fret dans la ville avec des projets en cours sur la gare de Toulouse Matabiau.

Ces actions, assez récentes, ont fait de Toulouse une collectivité active et innovante en matière de logistique urbaine. La pérennisation des instances de concertation entre acteurs publics et privés et un portage politique efficace seront des conditions nécessaires pour assurer le maintien de la dynamique initiée.

La communauté d'agglomération d'Angers (Angers Loire métropole) est la collectivité la plus petite de notre panel d'étude. L'agglomération regroupe 33 communes, 283 000 habitants sur 540 km², centre d'une aire urbaine de 404 000 habitants. Le pôle d'Angers, au cœur de l'agglomération, est une grande ville de 148 803 habitants (2011). Le profil de l'agglomération est moins urbain que ceux de Toulouse et Lyon. D'un point de vue fonctionnel et économique, l'agglomération d'Angers regroupe moins d'entreprises et son profil est moins multifonctionnel.

Contrairement aux deux autres villes étudiées, Angers n'en est qu'aux débuts

de ses réflexions en matière de TMV. En 2005, la réalisation du volet marchandises du PDU n'avait pas fait augmenter significativement la connaissance du TMV, ni fait émerger d'intérêt politique vis-à-vis du fret urbain. Le volet marchandises est resté faible.

La première réelle prise en compte de l'activité de fret urbain date de 2007. Les travaux de construction du tramway ont donné lieu à un diagnostic TMV et au premier recueil de données, maintenant devenues obsolètes. En 2011, après la mise en service du tramway, un travail de redéfinition des aires de livraison en hyper-centre a eu lieu. La ville a également mis un ELP (espace logistique de proximité⁸) à disposition des livreurs du centre-ville durant les travaux pour faciliter la distribution. Si celui-ci a connu un grand succès, il n'a pas été pérennisé au-delà de la période des travaux car les acteurs ne se sont pas saisis du projet. Parallèlement, une nouvelle réglementation du plateau piétonnier et de l'hyper-centre a été adoptée qui réglemente plus strictement les heures de livraison et leur durée en fonction de la taille et de la motorisation du véhicule, avec des exceptions pour les véhicules électriques. Les travaux du tramway ont également été à l'origine d'une phase embryonnaire de concertation avec les acteurs du système du fret urbain. Mais celle-ci n'a pas débouché sur une structure pérenne et organisée et peu de parties-prenantes avaient été sollicitées (commerçants majoritairement et quelques transporteurs). Cependant ces actions, ponctuelles et ne faisant pas partie d'une vision globale et structurée, ne peuvent pas être considérées comme une politique du fret urbain.

La révision actuelle du PDU, la réalisation d'une seconde ligne de tramway, des enjeux économiques locaux ainsi que plusieurs projets d'aménagements urbains de grande envergure dans le pôle angevin ont conduit tout récemment la collectivité à s'intéresser plus précisément au transport de marchandises en ville. Une étude sur les mouvements de marchandises et le fonctionnement des livraisons est actuellement en cours et un diagnostic commerçant a été réalisé en 2014. La ville d'Angers et son hyper-centre concentrent ces réflexions. En outre, en 2013, une concertation avec les chargeurs et donneurs d'ordre a été lancée. Elle aborde notamment les enjeux de déplacement du marché d'intérêt national préalablement implanté au cœur de la ville. Par ailleurs, une réflexion interne est menée par les différents services de l'agglomération pour décider de la stratégie du territoire en matière de logistique urbaine et les objectifs ciblés. Deux entités se sont saisies des questions de transport de marchandises en ville dans la communauté d'agglomération : le pôle de déplacement de l'agglomération et Angers Loire Développement qui détient la compétence économique de l'agglomération

⁸ Un espace logistique de proximité, parfois appelé centre de micro-consolidation, est un espace logistique de petite taille généralement implanté dans un bâtiment existant ou un parking. Les flux qui transitent par cet espace sont majoritairement de taille restreinte : courriers, colis, fournitures, ordures ménagères...

angevine. Pour l'heure, la collaboration entre ces deux entités semble faire encore défaut. Le portage politique est en outre relativement faible pour l'instant.

La situation d'Angers en matière de fret urbain est donc à un stade intermédiaire. Ses ambitions en matière de transport de marchandises en ville sont plus nettement affichées et l'avenir dira si la collectivité a su s'organiser pour recueillir des données, concerter les acteurs du territoire et proposer des actions concrètes et partagées.

COMPARAISONS ET ÉLÉMENTS D'EXPLICATION

A Angers, le faible intérêt pour les questions de logistique urbaine s'explique d'abord par un niveau de contraintes moins élevé. La ville et sa périphérie sont peu en proie à la congestion et les livraisons s'effectuent sans heurts apparents. En outre, la ville mène une politique volontariste vis-à-vis du transport de voyageurs qui vise à rattraper son retard. Dans ce contexte, les enjeux du TMV passent au second plan. Les éléments contextuels ayant conduit à une prise en charge naissante du TMV traduisent des enjeux de partage de l'espace public. Ainsi, lors de la période de travaux du tramway et de l'extension de la piétonisation du centre-ville, le TMV est apparu comme une externalité négative qu'il fallait gérer. Sa place dans l'agenda politique a dès lors changé. La deuxième ligne de tramway, de grands projets d'aménagements urbains, des enjeux de redynamisation du centre-ville en font une question plus essentielle depuis deux ans. Toutefois la volonté politique, les ressources et la répartition des compétences freinent encore sa prise en charge.

A Lyon, la politique marchandises est une nécessité du fait de la congestion, de la pression foncière et immobilière ainsi que, plus récemment, de l'enjeu qualité de l'air et santé. Cette politique engagée depuis plus de dix ans cherche aujourd'hui un nouveau souffle. La motivation du politique à imposer des contraintes réglementaires déterminera l'efficacité de la politique, sur des sujets comme la réglementation d'accès, la préservation de sites logistiques dans le Plan Local d'Urbanisme, la réservation dans les opérations immobilières de m² logistiques. Contrairement à une ville moins contrainte comme Angers, la prise en compte de la logistique ne pourra pas se faire uniquement au gré de projets ponctuels, mais devra s'appuyer sur un fil conducteur et une boîte à outils bien identifiée.

Toulouse a su bénéficier des retours d'expérience de villes françaises pionnières comme Paris et Lyon et a ainsi pu transposer les actions les plus efficaces. Les contraintes liées à la congestion et aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux sont particulièrement prégnantes à Toulouse et en particulier dans le centre-ville en grande partie contraint par son héritage historique. Conscient de ces enjeux, le portage politique,

constant et volontariste, associé à des services techniques efficaces ont permis de mettre en place une politique marchandises ambitieuse et cohérente. Ville qui n'hésite pas à expérimenter et innover, Toulouse doit maintenant réussir à convaincre les acteurs économiques en améliorant le dialogue et en pérennisant les actions mises en œuvre.

L'étude des 3 villes montre que trois points sont particulièrement importants pour mettre en place une politique marchandises. Tout d'abord, avoir un niveau de contrainte sur le territoire suffisamment important : le transport de marchandises s'organise très bien lorsqu'il n'y a pas de problèmes urbains spécifiques et ne nécessite pas une attention accrue de la part des pouvoirs publics. Ensuite, il est indispensable qu'une volonté politique soit clairement affichée. Cette dernière répond généralement à des enjeux territoriaux en lien avec les contraintes ou les objectifs de développement du territoire. Enfin, il est nécessaire que la fonction logistique urbaine soit clairement identifiée dans les services techniques. La présence d'un référent technique permet aux acteurs économiques d'avoir un interlocuteur dédié et conscient de leurs besoins.

Notons enfin que pour l'ensemble des territoires étudiés, le ralentissement économique que connaît la France depuis 2009 a impacté fortement les entreprises de transport et érodé leur capacité à innover et à investir. Dans un contexte de reprise économique s'accompagnant de flux de marchandises en croissance et de marges de manœuvre plus importantes à la fois pour les collectivités et pour les entreprises, la politique publique marchandises pourrait prendre un nouvel essor.

5. PROPOSITION D'UNE GRILLE D'ÉVALUATION POUR AMÉLIORER LES POLITIQUES PUBLIQUES LOCALES DU FRET URBAIN

Liste des critères et définition de leurs différents niveaux de performance

A l'issue de ces études de cas, une liste d'une vingtaine de critères a été établie. Cependant, afin d'avoir une grille facilement utilisable par les collectivités, il est apparu nécessaire de restreindre cette liste à une dizaine de critères. Après réflexion, les critères qui nous ont paru essentiels pour qualifier une politique locale du fret urbain, pouvoir l'évaluer et envisager d'en améliorer la performance sont au nombre de huit (Tableau 3). Une utilisation itérative de cette grille permettra de déterminer la pertinence des critères choisis et, si nécessaire, d'en ajouter en s'assurant que la grille ne dépasse jamais dix critères.

Le niveau de performance de chacun de ces critères est ensuite évalué selon une échelle allant du niveau 0 au niveau 4. Le niveau 4 indique le niveau le plus élevé de performance ou de mise en œuvre et le niveau 0 le plus bas.

La performance d'une politique est, le plus souvent, à mettre au regard du niveau de contrainte du territoire considéré. Si les contraintes sont peu importantes (Angers par exemple), une politique peu volontariste pourra être suffisante dans un premier temps.

Tableau 3- Grille d'évaluation et liste d'indicateurs

Intitulé du critère	Description
1. Formalisation de la politique marchandises	<p>Niveau 0 : il n'existe pas de politiques marchandises.</p> <p>Niveau 1 : il y a des réflexions sur la mise en place d'une politique marchandise mais elle n'est pas formalisée dans un document.</p> <p>Niveau 2 : la politique marchandises existe et est discutée en interne. Elle ne fait pas l'objet de documents formalisés mais des éléments de travail existent.</p> <p>Niveau 3 : la politique marchandises est explicitée dans un ou plusieurs documents mais ceux-ci n'ont pas été explicitement validés politiquement.</p> <p>Niveau 4 : il existe un document délibéré présentant la politique marchandises qui est déclinée en objectifs (délibération, charte...).</p>
2. Diagnostic quantitatif	<p>Niveau 0 : pas de diagnostic réalisé.</p> <p>Niveau 1 : des premières analyses sur le transport de marchandises ont été effectuées, par exemple sur le poids du TMV dans la circulation urbaine.</p> <p>Niveau 2 : Un diagnostic spécifique sur le transport de marchandises en ville a été réalisé sur la base des données disponibles (circulation, qualité de l'air, emplois) et avec l'aide d'outils de modélisation utilisés ponctuellement (Freturb).</p> <p>Niveau 3 : Le diagnostic est approfondi avec des enquêtes locales spécifiques (enquêtes auprès des commerçants, enquêtes e-commerce...) et les outils de modélisation (Freturb) sont intégrés quotidiennement aux études et à la gestion des projets.</p> <p>Niveau 4 : Le diagnostic est basé sur une enquête nationale marchandises en ville et complété par des enquêtes spécifiques sur certains thèmes ou pour certains quartiers de ville présentant des contraintes. L'ensemble des données récoltées est utilisé par la collectivité et les principaux résultats sont mis à disposition des autres acteurs économiques.</p>
3. Concertation	<p>Niveau 0 : pas de dialogue avec les acteurs du transport de marchandises.</p> <p>Niveau 1 : il existe des échanges ponctuels avec les acteurs du transport de marchandises de premier niveau (les représentants de transporteurs, les chambres consulaires (CCI et CMA), gestionnaires d'infrastructure, autorité en charge de la réglementation) principalement sur des problèmes et des cas conflictuels.</p> <p>Niveau 2 : des concertations ponctuelles ont été organisées avec l'ensemble des acteurs que ce soit lors de l'élaboration de documents de planification ou des instances ad hoc.</p> <p>Niveau 3 : une instance de concertation permanente sur la logistique urbaine existe. Des réunions sont fréquemment organisées (plusieurs fois par an).</p> <p>Niveau 4 : une instance de concertation existe et regroupe l'ensemble</p>

	des différents acteurs économiques de la logistique urbaine. Cette instance est également déclinée en sous-groupe de travail sur des sujets spécifiques (réglementation, espaces logistiques urbains, aires de livraison, innovation...). Il existe un plan d'actions partagé avec des porteurs de projets identifiés, des budgets et un calendrier.
--	--

4. Portage politique	<p>Niveau 0 : la thématique n'est pas identifiée dans les arrêtés de délégation, aucun élu ne porte le sujet.</p> <p>Niveau 1 : la thématique logistique urbaine est identifiée dans les arrêtés de délégation et lettres de mandat.</p> <p>Niveau 2 : participation effective de l'élu référent aux réunions et discussions sur le TMV.</p> <p>Niveau 3 : l'élu référent ne porte pas seul la thématique, d'autres élus ayant des compétences à l'interface de la logistique urbaine (aménagement, transport en commun, voirie, développement économique...) participent également activement aux réunions.</p> <p>Niveau 4 : Le sujet est porté politiquement au plus haut niveau. La logistique urbaine fait partie des priorités du mandat.</p>
-----------------------------	--

5. Réglementations de circulation, stationnement et efficacité du contrôle	<p>Niveau 0 : il n'existe pas de réglementation marchandises sur le territoire.</p> <p>Niveau 1 : il existe une réglementation de la circulation et du stationnement gérée au cas par cas (pas ou peu de cohérence) principalement à vocation défensive (interdiction de transit, de circuler des poids lourds...).</p> <p>Niveau 2 : la réglementation existante a fait l'objet d'un diagnostic. Des dysfonctionnements ont été relevés et sont en cours de résolution. Il existe des itinéraires poids lourds.</p> <p>Niveau 3 : la réglementation circulation et stationnement est cohérente et harmonisée sur le territoire. Une réglementation spécifique a été mise en place sur le centre-ville et les quartiers contraints.</p> <p>Niveau 4 : il existe une réglementation circulation cohérente sur tout le territoire. Des itinéraires poids lourds sont clairement affichés et connus des transporteurs. Une réglementation stationnement spécifique au transport de marchandises a été mise en place. Une réglementation spécifique a été mise en place sur le centre-ville et les quartiers contraints. Les forces de police ont été formées au contrôle.</p>
---	---

6. Réglementation de l'urbanisme	<p>Niveau 0 : le transport de marchandises n'est pas traité dans les règlements d'urbanisme.</p> <p>Niveau 1 : les documents d'urbanisme abordent succinctement la question du transport de marchandises mais sans déclinaison opérationnelle.</p> <p>Niveau 2 : le transport de marchandises est traité dans les orientations stratégiques des documents d'urbanisme. Le foncier logistique urbain existant est identifié et préservé.</p> <p>Niveau 3 : la logistique urbaine fait l'objet d'un zonage spécifique dans le plan local d'urbanisme. Le foncier logistique existant en ville est identifié et préservé.</p> <p>Niveau 4 : la logistique urbaine fait l'objet d'un zonage spécifique dans le plan local d'urbanisme. Le foncier logistique existant en ville est préservé. Le plan local d'urbanisme prévoit un ratio logistique dans son article 12 (obligation d'aire d'accueil des véhicules sur emprise privée et/ou obligation de surface de stockage). Le TMV est pris en compte</p>
---	---

dans les permis de construire et dans les grands projets d'aménagements.

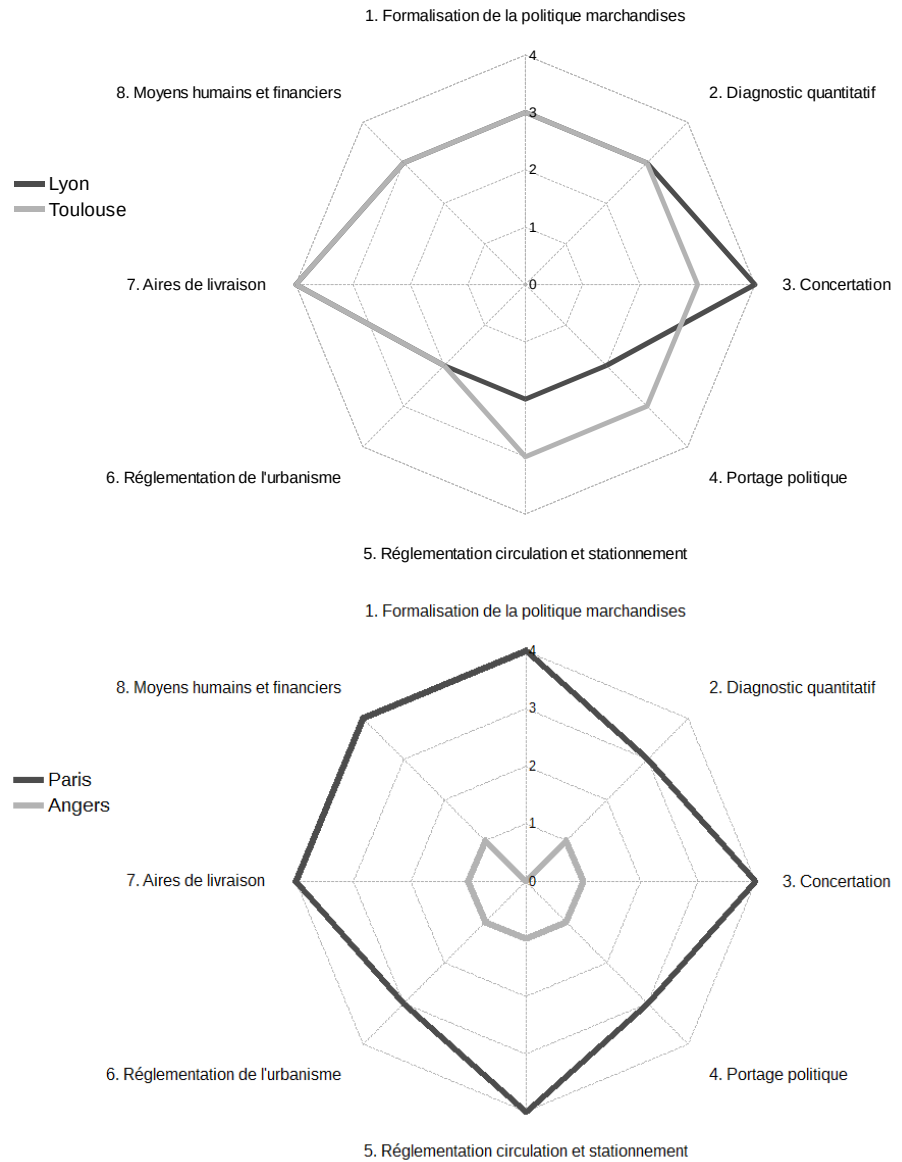
-
- 7. Aires de livraison** **Niveau 0** : Il n'y a pas d'aires de livraisons sur le territoire.
Niveau 1 : Il existe des aires de livraison sur le territoire mais ces dernières ne font pas l'objet d'un recensement précisant leur nombre, leur localisation et leurs dimensions.
Niveau 2 : Le nombre, la localisation et les dimensions des aires de livraison sont connus. Cependant, le nombre d'aires est insuffisant, leur positionnement a été choisi au cas par cas et leurs dimensions sont parfois trop réduites (longueur inférieure à 7 m). Les aires sont peu utilisées par les transporteurs soit car elles ne sont pas adaptées soit parce que des véhicules particuliers sont en stationnement longue durée dessus.
Niveau 3 : Les aires de livraisons sont en nombre suffisant, localisées à proximité des zones génératrices de flux et leurs dimensions permettent l'arrêt facile des camions et la manutention (longueur entre 12 et 15 m).
Niveau 4 : en plus du niveau précédent, des dispositifs de contrôle spécifiques ont été mis en place pour s'assurer de l'utilisation des aires de livraison à des fins de transport de marchandises (disques livraisons, capteurs dans la chaussée...).
-
- 8. Moyens humains et financiers affectés à la politique** **Niveau 0** : Pas de moyens humains et financiers dédiés.
Niveau 1 : Le sujet est traité en interne mais ne fait pas l'objet d'un poste spécifique.
Niveau 2 : Présence d'un référent logistique urbaine mais pas de ligne budgétaire spécifique pour réaliser des études ou des expérimentations.
Niveau 3 : Présence d'un référent logistique urbaine et d'une ligne budgétaire dédiée.
Niveau 4 : Présence d'une équipe en charge de s'occuper de logistique urbaine qui travaille en interaction avec les autres services internes. Ligne budgétaire dédiée permettant de réaliser des études, expérimentations et opérations innovantes.
-

*MOBILISATION DES INDICATEURS POUR LES ÉTUDES DE CAS D'ANGERS, TOULOUSE ET LYON :
 UN OUTIL D'AMÉLIORATION CONTINUE*

La grille de lecture peut permettre un suivi individuel, des comparaisons entre différentes villes et également des analyses temporelles pour déterminer les progrès réalisés. La Figure 1 présente les résultats d'une analyse comparative pour les trois villes étudiées dans cet article ainsi que Paris. La Figure 2 propose une analyse diachronique de la situation lyonnaise.

Cette représentation graphique permet à un technicien de collectivité ou à un auditeur de mettre en perspective l'action d'une collectivité vis-à-vis d'autres et de pointer les volets à renforcer. Elle permet aussi de sortir des analyses exclusivement littéraires et qualitatives pour introduire du quantitatif dans les évaluations.

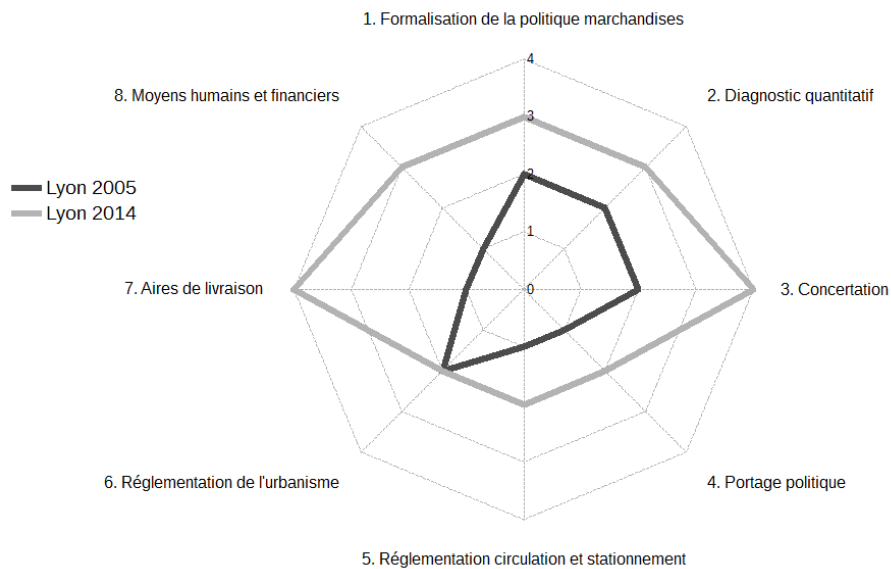
Figure 1 : Graphiques de la maturité et performance des politiques marchandises de Paris, Lyon, Toulouse et Angers



6. CONCLUSION ET PERSPECTIVES

D'un point de vue académique, cet article participe à combler en partie les lacunes de la recherche quant à sa connaissance de la situation française locale vis-à-vis du TMV. De plus, les faiblesses identifiées, notamment vis-à-vis des politiques d'évaluation et de la connaissance des modèles logistiques, peuvent être autant de nouvelles pistes de recherche.

Figure 2 : Graphique présentant l'évolution du niveau de performance de la politique lyonnaise entre 2005 et 2014



Sur la base de 93 entretiens et de l'analyse approfondie de trois villes aux profils contrastés, nous avons proposé en conclusion de ce travail un algorithme d'analyse des politiques publiques basé sur huit indicateurs. Ces indicateurs permettent d'approcher l'ensemble des déterminants de la politique publique marchandises sous tous ses aspects. Cette méthode permet une comparaison entre territoires, de même que l'appréhension de la progression de la politique locale dans le temps.

Au-delà du résultat de la notation, ce travail a la vertu de permettre au technicien de rassembler un corpus de données utiles dans son travail quotidien. Il peut être une approche pertinente lors d'une prise de poste, aussi bien que lors d'un point d'étape. La réflexion peut également être utile aux professionnels de la distribution pour comprendre et anticiper les mouvements des collectivités territoriales et adapter leur activité dans les centres urbains. Finalement, ce travail participe d'un rapprochement des acteurs du système urbain, professionnels de la distribution et acteurs politiques locaux, en améliorant leur connaissance réciproque.

Ce travail mériterait d'être testé sur un panel plus large de villes, afin d'ajuster la méthodologie. Une prochaine étape de ce travail consistera à proposer, à compter de 2016, aux membres du réseau des référents territoriaux marchandises français de tester l'outil, sur la base d'une fiche synthétisant l'article. Ensuite, un test sur quelques villes européennes via le réseau Polis serait pertinent afin de tester la transférabilité de l'outil. La grille d'évaluation proposée dans ce travail a servi de base au test de maturité proposé

dans le cadre national pour des chartes sur la logistique durable en ville. Ce cadre national, porté par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, vise à favoriser les échanges et la mutualisation de bonnes pratiques en matière de logistique urbaine au niveau local, via la signature de chartes d'engagement multi-partenariales.

REMERCIEMENTS

Ce travail s'appuie sur une partie des résultats d'une thèse CIFRE conduite à l'École des Mines de Paris et financée par La Poste française, réalisée par Raphaëlle DUCRET entre 2011 et 2014.

RÉFÉRENCES

ADEME, FNE (2010) **Logistique urbaine : agir ensemble**. 106 p.

AFILOG (2012) **Le livre blanc de la logistique urbaine**. 25 p.

ANDERSON S., ALLEN J., BROWNE M. (2005) Urban logistics-how can it meet policy makers' sustainability objectives? **Journal of Transport Geography**, Vol. 13, n° 1, pp. 71-81.

BROWNE M., ALLEN J., ATTLASSY M. (2007) Comparing freight transport strategies and measures in London and Paris. **International Journal of Logistics Research and Applications**, Vol. 10, pp. 205-219.

BOUDOUIN D. (2006) **Les espaces logistiques urbains. Guide méthodologique**. Paris, La Documentation française, 112 p.

BOUDOUIN D., MOREL C. (2002) **Logistique urbaine ; l'optimisation de la circulation des biens et services en ville**. Paris, la Documentation Française, 134 p.

BRACCHI E., DURAND B. (2014) Dans le domaine de la logistique urbaine, la réussite des CDU et ELP ne tiendrait-elle pas à des facteurs culturels ? Retour d'expériences menées en France et en Italie. **RIRL 2014, The 10th International Conference on Logistics and SCM Research**, 20-21 mai, Marseille.

BROWNE M., PATIER D. (2010) A Methodology for the evaluation of urban logistics innovations. **Procedia-Social and Behavioral Sciences**, pp. 6229-6241.

CEREMA (2014) **La logistique urbaine : connaître et agir**. Lyon, CEREMA, 204 p. (coll. Références).

CERTU (2009) **Livraisons en centre-ville. Les pratiques réglementaires de 50 villes passées au crible**. Lyon, Éditions du Certu, 27 p.

CERTU, ADEME (2001) **Plans de déplacements urbains et marchandises en ville : réflexions à destination des élus**. Lyon, Éditions du Certu, 32 p.

CHERRETT T., ALLEN J., MCLEOD F., MAYNARD S., HICKFORD A., BROWNE M. (2012) Understanding urban freight activity-key issues for freight planning. **Journal of Transport Geography**, Vol. 24, pp. 22-32.

CREISMÉAS J., FICHTNER B. (2006) **Transports de marchandises en ville : le cas de la ville de Langres : une politique innovante pour une petite ville**. <http://www.certu-catalogue.fr/transports-de-marchandises-en-ville-le-cas-de-la-ville-de-langres.html>

DABLANC L. (1998) Le transport des marchandises en ville : entre police et service. **Flux**, n° 34, pp. 44-53.

DABLANC L. (2011) City distribution, a key element of the urban economy: guidelines for practitioners. In C. MACHARIS., S. MELO (éd.) **City distribution and urban freight transport: multiples perspectives**. Northampton, Edward Elgar Publishing, pp. 13-36.

DABLANC L. (2012) **La livraison des marchandises en ville, enjeux d'action locale**. Le Moniteur, 26 p.

DIZIAN D. (2013) Adressing the urban freight issue in France. **Urban Freight for Livable cities**, Göteborg, The Volvo Research and Educational Foundations, pp. 80-88.

DIZIAN D., GARDRAT M., ROUTHIER J.-L. (2013) Far from the Capitals: what are the relevant city logistics public policies? **13th World Conference on Transport Research**.

DIZIAN D., RIPERT C., DABLANC L. (2012) How can we bring logistics back into cities? The case of Paris metropolitan area. In E. TANIGUCHI, R. THOMSON (Ed.) **Seventh International Conference on City Logistics, Procedia-Social and Behavioral Sciences**, Vol. 39, pp. 267-281.

DUCRET R. (2014) État des lieux de la gouvernance et des politiques locales en matière de logistique urbaine dans les villes françaises. **Logistique et Management**, Vol. 22, n° 3, pp. 39-50.

DUCRET R. (2015) **Nouvelles organisations de la distribution des colis en ville : innover par une approche spatiale**. Thèse de doctorat, Mines Paris-Tech, 462 p.

GÉRARDIN B. (2007) **Dix ans d'expérimentations en matière de livraisons en ville. Premier bilan critique**. CERTU, 78 p.

LINDHOLM M. (2013) Enabling sustainable development of urban freight from local authority perspective. **13th World Conference on Transport Research**.

- LINDHOLM M. (2010) A sustainable perspective on urban freight transport: factors affecting local authorities in the planning procedures. **Procedia-Social and Behavioral Sciences**, Vol. 2, n° 3, pp. 6205-6216.
- MACHARIS C., MILAN L., VERLINDE S. (2013) A stakeholder based evaluation framework for city distribution. **Selected Proceedings of the 13th WCTR**, 15-18 Juillet, Rio de Janeiro.
- MACHARIS C., MELO S. (2011) Introduction-City distribution: challenges for cities and researchers. In C. MACHARIS., S. MELO (éd.) **City distribution and urban freight transport: multiples perspectives**. Northampton, Edward Elgar Publishing, pp. 1-9.
- MELO S., COSTA A. (2011) Definition of a set of indicators to evaluate the performance of urban goods distribution initiatives. In C. MACHARIS, S. MELO (éd.) **City distribution and urban freight transport: multiples perspectives**. Northampton, Edward Elgar Publishing, pp. 120-147.
- PATIER-MARQUE D. (2002) **La logistique dans la ville**. Paris, CELSE.
- PATIER D., ROUTHIER J.-L., SEGALOU E. (2000) **Diagnostic du transport de marchandises dans une agglomération**. DRAST, 80 p.
- RIPERT C., BROWNE M. (2009) La démarche exemplaire de Paris pour le transport de marchandises en ville. **Les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 55, pp. 39-62.
- STATHOPOULOS A., VALERI E., MARCUCCI E. (2012) Stakeholder reactions to urban freight policy innovation. **Journal of Transport Geography**, Vol. 22, pp. 34-45.