

EXEMPLARITE EN MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : LES COLLECTIVITES AUSSI !



EXPERTISES

Pratiques, retours d'expérience et
recommandations

SYNTHESE

Juin 2025

REMERCIEMENTS

Interface Transport remercie les membres du Comité de pilotage de l'étude pour leurs contributions :

Camille BERNY-TARENTE (ADEME)

Gérald LALEVEE (ADEME)

Maxime LOYANT (ADEME)

Chantal DERKENNE (ADEME)

Hélène DE SOLERE (CEREMA)

Antoine ROBICHET (DGITM)

Gaétan PIEGAY (Les Boîtes à Vélo France)

CITATION DE CE RAPPORT

GAILLARD Leïla, THEBAUD Jean-Baptiste, MUNIER-JOLAIN Martin, PIAU Florence, Interface Transport, ADEME. 2025. Synthèse. Exemplarité en matière de transport de marchandises : les collectivités aussi ! Pratiques, retours d'expérience et recommandations. 18 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé

BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 2024MA000027

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : Interface Transports

Coordination technique - ADEME : Marie POUPONNEAU et Camille BERNY-TARENTE

Direction Villes et Territoires Durables /Service Transports et Mobilité

Résumé

Les collectivités locales disposent de compétences administratives spécifiques en fonction de leur statut et des transferts dont elles ont bénéficié dans une logique de subsidiarité. Cinquante-deux sous-compétences parmi dix-huit compétences ont été identifiées dans les domaines d'intervention des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) comme pouvant générer des flux de marchandises : enseignement, enfance et jeunesse, déchets, action culturelle, ...

La commande publique est indispensable aux acteurs publics locaux pour assurer leur fonctionnement interne et pour mener à bien leurs compétences comme le montre une analyse des données des achats publics de 2023 pour 15 EPCI (soit 2 247 marchés) et 15 communes (soit 4 639 marchés) de régions et tailles différentes :

- 70 % de ces marchés sont des sources de flux de transport de marchandises (fournitures, prestations de service hors prestations intellectuelles, travaux...).

- Certaines sous-compétences générant du transport de marchandises connaissent de plus fortes occurrences que d'autres : manifestations culturelles, travaux de rénovation, travaux d'entretien d'établissements scolaires, d'espaces verts, de voiries ou d'équipements sportifs, collecte des déchets.

- La logistique liée au fonctionnement interne des collectivités ressort comme le principal poste générateur de flux de marchandises au prisme des montants cumulés d'achats publics (31 à 52%). Cela peut être notamment le cas d'achats de petit matériel ou fournitures nécessaires au bon fonctionnement des activités, mais aussi de dépenses plus importantes, par exemple des travaux réalisés sur le patrimoine immobilier.

Même si la commande publique est une ressource des collectivités pour le transport de marchandises, elle ne constitue pas la seule manière de gérer ces flux (fonctionnement interne et exercice de leurs compétences). En effet, les collectivités réalisent également du transport de marchandises et de bien via leurs propres moyens grâce à leur parc de véhicules. Il est en revanche difficile de connaître la répartition des flux entre ces deux pratiques.

Dix-huit fiches actions ont été rédigées afin que les communes et les EPCI identifient les leviers d'action directs et indirects dont ils bénéficient pour recourir à des flux de transport de marchandises ou de biens permettant de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, mais également les nuisances sonores ou encore de congestion routière. L'exemplarité des collectivités en matière de transport de marchandises peut porter sur :

- les besoins liés au fonctionnement des collectivités
- des pratiques transversales ie applicables à la fois pour l'exercice de compétences et pour subvenir aux besoins de fonctionnement interne (notamment liées aux moyens de transport)
- la compétence de collecte de déchets (exercée en propre ou via un prestataire)
- la compétence enseignement
- l'aménagement et l'espace public (entretien des espaces verts et approvisionnement en matériaux des chantiers publics).

Cette étude met en évidence que la réduction des impacts environnementaux négatifs liés au transport de marchandises nécessaire au fonctionnement des communes et des EPCI ou pour l'exercice de leurs compétences passe par l'implication de différents services de ces collectivités (commande publique, communication, gestion et entretien du parc de véhicules, déchets, ...) mais également par un accompagnement aux changements de pratiques.

Abstract

Local authorities have specific administrative powers based on their status and the transfers they have received in a subsidiarity-based approach. Fifty-two sub-powers out of eighteen powers have been identified in the areas of intervention of municipalities and public inter-municipal cooperation establishments (EPCI) as being capable of generating flows of goods: education, children and youth, waste, cultural activities, etc.

Public procurement is essential for local public actors to ensure their internal operations and to carry out their responsibilities, as shown by an analysis of 2023 public procurement data for 15 EPCI (i.e., 2 247 contracts) and 15 municipalities (i.e., 4 639 contracts) of different regions and sizes:

- 70% of these contracts are sources of goods transport flows (supplies, services excluding intellectual services, works, etc.). –

Certain sub-skills generating freight transport are more frequent than others: cultural events, renovation work, maintenance work on schools, green spaces, roads, or sports facilities, and waste collection.

- Logistics related to the internal operations of local authorities emerges as the main source of freight flows, based on the cumulative amounts of public procurement (31 to 52%). This can be the case, in particular, for purchases of small equipment or supplies necessary for the smooth running of activities, but also for larger expenditures, such as work carried out on real estate assets.

Although public procurement is a resource for local authorities for the transport of goods, it is not the only way to manage these flows (internal operations and the exercise of their powers). Indeed, local authorities also transport goods and merchandise using their own resources thanks to their fleet of vehicles. However, it is difficult to determine the distribution of flows between these two practices.

Eighteen action sheets have been developed so that municipalities and EPCIs can identify the direct and indirect levers for action available to them to use freight or goods transport flows that reduce air pollutant and greenhouse gas emissions, as well as noise pollution and traffic congestion. These best practices concern:

- needs related to the functioning of local authorities
- cross-functional practices, i.e., applicable both to the exercise of responsibilities and to meet internal operational needs (particularly related to transportation)
- waste collection responsibilities (exercised in-house or through a service provider)
- education responsibilities
- development and public space (maintenance of green spaces and supply of materials to public worksites).

This study highlights that reducing the negative environmental impacts associated with the transportation of goods required for the operation of municipalities and EPCIs or for the exercise of their responsibilities requires the involvement of various departments within these local authorities (public procurement, communications, vehicle fleet management and maintenance, waste, etc.) as well as support for changes in practices.

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| 1. Contexte de l'étude | 6 |
| 2. Les marchés publics : un levier fondamental à actionner | 7 |
| 2.1. Analyse d'achats publics | 7 |
| 2.2. Effets d'entraînement | 8 |
| 3. Un panel d'actions inspirantes..... | 9 |
| 3.1. Méthodologie de sélection des actions | 9 |
| 3.2. Les exemples identifiés | 10 |
| 4. S'appuyer sur des bonnes pratiques inspirantes..... | 12 |
| 4.1. Construction des fiches de bonnes pratiques..... | 12 |
| 4.2. Exemples d'actions de quelques collectivités | 12 |
| 5. Conclusions | 15 |
| Sigles et acronymes | 16 |

1. Contexte de l'étude

A l'instar des autres types d'établissements économiques, les autorités publiques locales sont dépendantes de la fonction logistique pour mener à bien leurs missions. En effet, le transport régulier ou occasionnel de biens et/ou de marchandises répond aux besoins des administrations pour l'exercice de leurs compétences et leur fonctionnement propre.

Les flux directement ou indirectement engendrés par l'activité de ces institutions représentent certes un pan parmi d'autres du transport de marchandises sur un territoire donné. Ils sont néanmoins des objets à étudier finement et spécifiquement au regard du potentiel qu'ils représentent en termes de réduction de la demande et d'optimisation des conditions de réalisation du transport, mais aussi du rôle exemplaire endossé par leurs instigateurs.

En effet, le transport de marchandises est notamment identifié comme l'un des principaux postes d'amélioration en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). La circulation des Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et des Poids Lourds (PL) représentait à elle seule plus de 40 % des émissions de GES du transport en France en 2020¹. Le transport en général est par ailleurs un poste pour lequel les émissions de GES tendent à augmenter à la faveur d'une croissance de la demande, à rebours de la tendance pour les autres postes (industrie, bâtiments...). Les transports sont aussi une source majeure d'émission de polluants atmosphériques, dont la concentration dans l'air, notamment dans les principales zones urbaines, fait peser un risque fort sur la santé des populations. Dans son avis d'experts sur la transition de la logistique², l'ADEME estime que la logistique représente 16 % des émissions de GES³ en 2022 et 4 % du flux d'artificialisation des sols en moyenne sur la période 2010-2019.

L'ADEME est par conséquent pleinement mobilisée pour impulser la transition du secteur du transport et parvenir à l'atteinte des objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone⁴. Ce sont 5 leviers principaux⁵ qui sont identifiés en ce qui concerne le transport, et qui s'appliquent au transport de marchandises engendré par les acteurs publics locaux :

- la réduction de la demande ;
- le report modal ;
- l'amélioration du taux de remplissage ;
- l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules en circulation ;
- la réduction de l'intensité carbone des énergies.

Les exemples d'actions recensés au sein de cette étude sont ainsi rattachés à cette typologie de leviers⁶. Cette publication entend mettre en évidence ces leviers à travers la présentation d'un panel d'initiatives mises en œuvre par les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) permettant d'optimiser les flux de marchandises dont ils ont la gestion ou la responsabilité. Conçue comme une ressource à disposition des services techniques et élus, elle vise à favoriser la diffusion et la duplication des bonnes pratiques en identifiant les étapes de mise en œuvre, de l'idéation à l'évaluation en passant par la commande publique.

¹ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat-2023/11-emissions-de-ges-des-transport>

² Avril 2025 ; cf. <https://bibliothèque.ademe.fr/societe-et-politiques-publiques/8126-avis-d-expert-sur-la-transition-de-la-logistique.html>

³ Cette estimation inclut le transport de marchandises et le déplacement des consommateurs pour achat en phase d'usage, le stockage et les emballages.

⁴ Les objectifs de la SNBC en matière de transport sont la réduction de 28 % des émissions de GES en 2030 par rapport à 2015, et la neutralité carbone à horizon 2050

⁵ <https://www.carbone4.com/analyse-mobilite-sobriete-aurelien-bigot>

⁶ La plupart des retours d'expérience recensés via cette étude se concentrent sur la composante « transport de marchandises » de la logistique d'où la focalisation sur cette typologie de leviers. Les autres composantes de la logistique pourraient être explorées dans de futurs travaux.

2. Les marchés publics : un levier fondamental à actionner

A travers différents entretiens avec des collectivités et la recherche bibliographique effectuée, il est apparu que la commande publique constituait un fort levier d'innovation dans les pratiques, amenant l'ensemble des partenaires et prestataires des acteurs publics locaux à repenser leurs organisations, et ainsi contribuait à une forme d'exemplarité de la puissance publique.

2.1. Analyse d'achats publics

Une analyse des données des achats publics de 2023 pour 15 EPCI (soit 2 247 marchés) et 15 communes (soit 4 639 marchés) de régions et tailles différentes a permis de rendre compte de la variété des activités de ces institutions, et ainsi d'illustrer le fait que l'ensemble des services de ces administrations sont concernés par les enjeux de transport de marchandises. En effet, les marchés de fournitures et de travaux sont par définition amenés à engendrer des flux de biens à un moment ou un autre de l'exécution de la prestation. De même, de nombreux marchés de services peuvent également inclure des flux de biens. Par exemple, les opérations de maintenance sur des bâtiments communaux par des prestataires induisent le déplacement de matériel sur site pour réaliser les interventions. L'ensemble de ces marchés peuvent tout autant concerner des besoins liés au fonctionnement interne de l'institution (ex : achat de bornes électriques pour les véhicules de la flotte interne) que des besoins liés aux compétences exercées (ex : achats de livres pour une médiathèque).

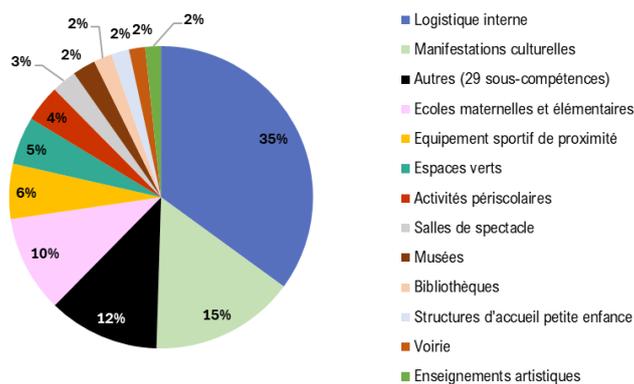
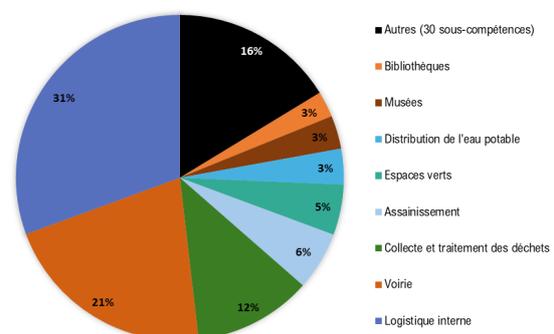


Figure 1 : Répartition des marchés des communes analysés donnant lieu à du transport de marchandises par sous-compétence

Figure 2 : Répartition des marchés des EPCI analysés donnant lieu à du transport de marchandises par sous-compétence



L'étude des données essentielles de la commande publique de 15 EPCI et 15 communes de tailles et de secteurs géographiques différents, moyennant des limites méthodologiques (voir rapport complet), permet de jauger ce potentiel. Sur les plus de 6 000 marchés analysés, plus de 70% étaient susceptibles (au regard de la prestation concernée) d'engendrer du transport de marchandises. Cette propension à engendrer du transport a été attribuée en fonction de la mobilisation ou non de biens matériels, à la discrétion de l'équipe ayant effectué le traitement sur la base des intitulés des marchés.

La dimension matérielle des prestations de fourniture et de travaux a très majoritairement conduit à leur attribuer la vocation à produire des flux de marchandises. La proportion est néanmoins beaucoup plus faible parmi les prestations de services : de nombreux marchés de ce type correspondent à des prestations intellectuelles qui n'engendrent pas de transport de matériel et de livraisons.

Pour les EPCI, comme pour les communes, une grande diversité de compétences, et donc de services techniques impliqués dans le processus de rédaction des clauses des marchés, sont représentés parmi les prestations donnant lieu à du transport de marchandises. L'autre enseignement commun pour ces deux types d'acteurs publics locaux concerne la prédominance des marchés liés à la logistique interne des administrations. Les besoins de fonctionnement sont dans les deux cas assez nettement le premier poste en nombre de marchés représentés.

2.2. Effets d'entraînement

Comme pour d'autres enjeux, la commande publique est un levier intéressant pour enclencher un effet d'entraînement pour une réduction globale des effets environnementaux du transport de marchandises. Les communes et EPCI ont en effet une prise directe sur l'organisation des flux et les pratiques logistiques des opérateurs, alors même qu'ils ont peu d'autres moyens pour influencer sur le marché du transport de marchandises.

Certains acteurs publics locaux utilisent particulièrement la commande publique comme un outil stratégique pour le développement économique du territoire et la poursuite de politiques publiques en matière sociale et environnementale. Cette conception stratégique des achats est symbolisée par la publication de Schémas de Promotion des Achats Socialement et Ecologiquement Responsables (SPASER). Les SPASER, obligatoires pour les communes et EPCI dont le montant annuel d'achats excède 50 millions d'euros HT, sont prévus par le Code de la Commande Publique pour contribuer à « *la réduction des émissions de GES, de la consommation d'eau, d'énergie et de matériaux* ». Cet objectif de sobriété des ressources est tout à fait en ligne avec l'optimisation, voire la rationalisation, des kilomètres parcourus et de la consommation d'énergie liée au transport de biens. Cependant, les objectifs liés au transport de marchandises au sein des SPASER sont souvent d'ordre général et ne comportent pas d'indicateurs chiffrés ou de teneur prescriptive. A défaut, la plupart des SPASER proposent essentiellement de prêter attention aux motorisations des véhicules utilisés par les prestataires de services ou les fournisseurs dans une logique d'exemplarité en matière de transition des flottes. De plus, la majorité des communes par exemple n'ont pas le volume d'achats justifiant de prévoir une stratégie *ad hoc* en la matière.

Pour traduire concrètement le potentiel que représente la commande publique pour optimiser le transport de marchandises du point de vue des effets environnementaux, l'étude propose un panel d'actions inspirantes qui ont été mises en place par des acteurs publics locaux en France. Certaines de ces bonnes pratiques échappent également au seul registre des achats publics et peuvent concerner des refontes de processus internes qui questionnent le besoin en transport de marchandises.

Même si la commande publique est une ressource des collectivités pour le transport de marchandises, elle ne constitue pas la seule manière de gérer ces flux (fonctionnement interne et exercice de leurs compétences). En effet, les collectivités réalisent également du transport de marchandises et de bien via leurs propres moyens grâce à leur parc de véhicules (il est en revanche difficile de connaître la répartition des flux entre ces deux pratiques) comme le démontre certaines actions du panel d'actions inspirantes (cf. suite du document).

3. Un panel d'actions inspirantes

3.1. Méthodologie de sélection des actions

Les recherches documentaires, réponses au questionnaire et échanges avec les techniciens des communes et des EPCI ont contribué à la constitution d'un important panel de retours concernant des actions de diverses natures, portées, niveaux de maturité et d'effets attendus sur le plan environnemental. En lien avec le comité de pilotage de l'étude, une sélection a ensuite été opérée pour retenir les bonnes pratiques à mettre en exergue dans les fiches actions.



3.2. Les exemples identifiés

Ce sont finalement dix-huit bonnes pratiques qui ont été retenues et qui sont proposées au sein de ce rapport (voir tableau ci-dessous). Elles ont été pensées afin d'éclairer les EPCI et communes sur les leviers actionnés par leurs homologues afin de neutraliser autant que faire se peut les impacts négatifs pour l'environnement du transport de marchandises engendré. Pour faciliter la lecture par les services concernés et le référencement, les dix-huit bonnes pratiques ont été classées selon qu'elles s'appliquent à une compétence en particulier (collecte des déchets, enseignement, aménagement et espace public), au fonctionnement interne de l'institution ou qu'elles sont transversales. Les actions transversales sont des bonnes pratiques à la fois pertinentes dans l'exercice de compétences et à la fois dans l'organisation interne de l'institution. En l'occurrence, il s'agit notamment d'actions liées aux moyens utilisés pour le transport de marchandises.

| Champ d'application | Service(s) porteur(s) | Type d'acteur concerné | Intitulé de l'action |
|---------------------|---|------------------------|---|
| Logistique interne | Service(s) ressources (commande publique, finances, RH, communication...) | EPCI/Communes | OPTIMISER L'ORGANISATION LOGISTIQUE DES APPROVISIONNEMENTS EN FOURNITURES DES SERVICES <i>Mutualiser les commandes entre services et/ou collectivités</i> <i>Centraliser et piloter les commandes de fournitures et matériels</i> <i>Déployer un service de livraisons interne</i> <i>Centraliser les livraisons en mairie avec mutualisation des déplacements pour la réception</i> |
| Logistique interne | Service(s) ressources (commande publique, finances, communication...) | EPCI/Communes | METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE D'ACHATS RESPONSABLES EN MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES, EN LIEN AVEC LES ORIENTATIONS DU SPASER <i>Sensibiliser le service achats sur l'impact des pratiques d'achat</i> <i>Utiliser les ressources existantes</i> <i>Intégrer un critère de jugement des offres « livraisons propres » pour les marchés de fourniture</i> |
| Logistique interne | Ensemble des services | EPCI/Communes | PILOTER LE PATRIMOINE MOBILIER ET IMMOBILIER POUR OPTIMISER LES FREQUENCES D'INTERVENTION |
| Déchets | Service gestion / collecte des déchets | EPCI | INTEGRER LA DECARBONATION COMME EXIGENCE DANS LES MARCHES DE COLLECTE |
| Déchets | Service gestion / collecte des déchets | EPCI | RATIONALISER LA COLLECTE DES DECHETS <i>Basculer vers un mode de collecte en point d'apport volontaire</i> <i>Mettre en place des composteurs de quartier</i> |
| Déchets | Service gestion / collecte des déchets | EPCI | OPTIMISER LES CIRCUITS DE COLLECTE DES DECHETS |
| Déchets | Service gestion / collecte des déchets | EPCI | EVACUER LES DECHETS PAR RAIL |
| Déchets | Service gestion / collecte des déchets | EPCI | DEPLOYER DES DECHETERIES MOBILES |
| Déchets | Services gestion / collecte des déchets et communication | EPCI | SENSIBILISER LES PARTICULIERS <i>Sensibiliser le grand public à la réduction des déchets</i> <i>Sensibiliser le grand public à l'utilisation d'emballages alimentaires réutilisables</i> |
| Enseignement | Services enfance et jeunesse et/ou enseignement | Communes | CENTRALISER LES OPERATIONS DE BLANCHISSERIE DES ECOLES |
| Enseignement | Service en charge de la restauration scolaire | Communes | PROMOUVOIR DES ORGANISATIONS LOGISTIQUES OPTIMISEES AU SERVICE DE L'APPROVISIONNEMENT DE LA RESTAURATION SCOLAIRE EN PRODUITS LOCAUX |

| | | | |
|------------------------------|---|---------------|--|
| Aménagement et espace public | Service Espaces verts | Communes | GERER DE MANIERE RAISONNEE LES ESPACES VERTS |
| Aménagement et espace public | Service gestionnaire de la voirie | EPCI | APPROVISIONNER EN MATERIAUX LES CHANTIERS DE VOIRIE VIA DES MODES ALTERNATIFS A LA ROUTE |
| Actions transversales | Services gestionnaires du parc (achat, patrimoine, garage...), des ressources humaines, tous services volontaires | EPCI/Communes | DEVELOPPER LES DEPLACEMENTS DES AGENTS TECHNIQUES A VELO DANS LE CADRE DE LEURS MISSIONS <i>Etudier le potentiel du développement de la cyclologistique</i> <i>Doter les agents techniques de vélos cargos à la place des VUL</i> |
| Actions transversales | Services gestionnaires du parc (achat, patrimoine, garage...), tous services volontaires | EPCI/Communes | OPERER LA TRANSITION DES MOTORISATIONS POUR REDUIRE L'IMPACT DES DEPLACEMENTS |
| Actions transversales | Direction générale des services, services techniques | EPCI/Communes | RATIONALISER LES DEPLACEMENTS DES AGENTS DES SERVICES TECHNIQUES |
| Actions transversales | Service ressources humaines (formation) | EPCI/Communes | FORMER LES AGENTS A L'ECO-CONDUITE |
| Actions transversales | Services techniques et achats | EPCI/Communes | DEPLOYER DU MATERIEL DANS DES SITES RELAIS |

Nota Bene :

Le processus de sélection n'a pas pu être guidé par des critères quantitatifs et donc purement objectifs car les bonnes pratiques identifiées ne sont pas toujours incluses dans des politiques affirmées par l'institution, et ne font donc pas l'objet d'un suivi ou d'une évaluation particulière en matière de coût de déploiement et d'effets produits, notamment d'un point de vue environnemental. La sélection des actions s'est basée sur une analyse matricielle comportant plusieurs critères d'analyse dont les effets environnementaux potentiels et les conditions de mises en œuvre pour l'autorité publique porteuse (moyens à mobiliser, tant d'un point de vue humain que financier, et complexité générale du processus de mise en œuvre).

4.S'appuyer sur des bonnes pratiques inspirantes

4.1. Construction des fiches de bonnes pratiques

Les fiches de « bonnes pratiques », issues du travail mené, ont été pensées comme des outils pouvant servir de point de départ à la mise en œuvre d'actions au sein des collectivités. Conçue comme une ressource à disposition des services techniques et élus, elle vise à favoriser la diffusion et la duplication des bonnes pratiques en identifiant les étapes de mise en œuvre, de l'idéation à l'évaluation en passant par la commande publique.

Bien que certaines des bonnes pratiques explicitées dans le rapport aient été déployées en l'espèce dans le cadre d'une compétence spécifique, elles peuvent parfois être transposables à d'autres champs d'action des acteurs publics locaux et peuvent donc être utilisables par tout ou partie des services. De plus, elles peuvent être mises en œuvre pas à pas pour permettre d'assurer l'adhésion des services, la pérennité de l'action et sa réussite. En outre, communiquer sur les actions mises en place et mettre en valeur les effets positifs induits peut faciliter leur déploiement, dans un second temps, au sein de toute la collectivité en les rendant visibles.

Les indicateurs de suivi tels que présentés au sein des fiches bonnes pratiques qui sont regroupées dans le rapport complet sont pensés pour permettre à la collectivité qui s'engage de mesurer des informations tangibles qui rendent compte (indirectement) du progrès en termes de bénéfices environnementaux – ce qui reste la finalité première des actions proposées. Les cinq leviers d'amélioration principaux⁷ qui concernent le transport, et qui s'appliquent au transport de marchandises engendré par les acteurs publics locaux, au prisme desquels les actions ont été analysées sont :

- la réduction de la demande ;
- le report modal ;
- l'amélioration du taux de remplissage ;
- l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules en circulation ;
- la réduction de l'intensité carbone des énergies.

Dans certains cas, les fiches actions mentionnent également des indicateurs sur le coût de la mise en œuvre. Ces propositions d'indicateurs à suivre constituent un idéal à atteindre dans une démarche de monitoring précis des effets du transport de marchandises engendré par les achats, le fonctionnement ou l'exercice des compétences des acteurs publics locaux. Leur potentiel évaluatif suppose qu'un état des lieux ait été fait avant la mise en place de l'action en question (t0) pour disposer d'un référentiel de départ sur lequel baser la mesure des effets induits par les actions.

Enfin, les notions de dépenses liées aux actions sont très diverses, elles peuvent être liées à des coûts financiers (investissement et ou fonctionnement) mais aussi à l'implication de temps humains. Il apparaît à ce stade difficile de chiffrer précisément les actions toutefois, plusieurs sites ont été identifiés et peuvent servir d'outils de références pour mesurer l'impact financier de certaines actions. Par exemple, le site Rouler o Vert⁸ permet d'avoir une estimation du coût de certains véhicules par énergie ainsi que Verdir ma flotte qui permet de comparer le TCO et les émissions polluantes selon le type d'énergie⁹.

4.2. Exemples d'actions de quelques collectivités

L'ensemble des 18 fiches de bonnes pratiques sont disponibles dans le rapport complet. Ces fiches se concluent par des exemples de collectivités ayant déjà réalisé des actions. Ci-après sont présentés quelques exemples intégrant un indicateur, pour la bonne pratique dans sa globalité, un indicateur du niveau d'engagement de la collectivité nécessaire pour le déploiement de l'action et la réussite de sa mise en œuvre¹⁰.

Indicateur de niveau d'engagement de la collectivité :

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

⁷ <https://www.carbone4.com/analyse-mobilite-sobriete-aurelien-bigo>

⁸ <https://rouler-o-vert.green/>

⁹ <https://verdirmaflotte.fr/>

¹⁰ Le curseur varie d'un niveau d'engagement faible si aucune case n'est colorée à fort si toutes les cases sont colorées.



OPTIMISER L'ORGANISATION LOGISTIQUE DES APPROVISIONNEMENTS EN FOURNITURE DES SERVICES

Dijon Métropole (région Bourgogne Franche Comté)

Depuis 2019, la collectivité a mis en place un magasin central. Ce magasin permet de mutualiser entre différents services en interne certains achats (fournitures, matériel de nettoyage et d'entretien, matériel technique, outillage...) et leurs stocks. La distribution est faite par quatre véhicules utilitaires légers conduits par des agents de la collectivité qui font au maximum deux tournées par jour. Le magasin a connu une montée en puissance progressive tant par rapport à la part des services qui se sont appropriés ce mode de fonctionnement, qu'au regard de la diversité des produits qui y transitent : dans un premier temps, seuls les services techniques étaient concernés avant que le magasin devienne peu à peu le fournisseur de l'ensemble des services de Dijon Métropole à la suite de demandes de mutualisation sur des produits spécifiques (mobilier, produits d'entretien...). En 2022, la collectivité a fait appel à un bureau d'études pour déterminer des axes d'améliorations pour optimiser le fonctionnement du magasin : réorganisation spatiale du magasin dans ses zones de stockage et de préparation de commande, opportunité d'un second magasin sur une autre localisation, analyse des achats des services pour déterminer des flux pertinents supplémentaires à capter, rationalisation du transport (diminution du nombre de jours de livraison, remplacement de certains véhicules utilitaires légers par des véhicules électriques ou vélo cargo).



METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE D'ACHATS RESPONSABLES EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES, EN LIEN AVEC LE SPASER

Grenoble Alpes Métropole (région Auvergne Rhône-Alpes)

Grenoble Alpes Métropole est porteuse d'un SPASER sur la période 2021-2026 et devance l'obligation légale en formulant systématiquement des clauses environnementales dans les marchés. La Direction de la commande publique coordonne la mise en œuvre de cette politique d'achats responsables, tandis que les services techniques des différentes directions opérationnelles sont responsables de la passation des marchés qui les concernent. Un cycle de formation interne a été lancé en 2024 pour sensibiliser aux enjeux environnementaux des marchés publics : ces formations permettent notamment d'insister sur la nécessité d'insérer des critères très précis et mesurables. Pour faciliter la prise en compte dans les marchés des enjeux de transport de marchandises, un clausier spécifique aux modalités de livraison est en cours de préparation et sera mobilisable pour tous les agents de l'EPCI amenés à rédiger des consultations. De plus, en lien avec le déploiement de la Zone à Faibles Emissions mobilités, la collectivité propose aux titulaires de marchés de longue durée induisant de nombreux flux de transport de marchandises un accompagnement à la transition des flottes de véhicules utilisées. C'est en effet ce point précis de la motorisation des véhicules utilisés qui fait généralement l'objet des clauses liées aux livraisons. Enfin, un AMI a été ouvert pour recenser des transporteurs locaux vertueux auxquels les soumissionnaires des marchés de fournitures peuvent s'associer pour se conformer aux clauses énoncées (par exemple, le recours à des centres de distribution urbaine pour le dernier kilomètre comme préconisé dans le SPASER).



INTEGRER LA DECARBONATION COMME EXIGENCE DANS LES MARCHÉS DE COLLECTE DES DÉCHETS

Rennes Métropole (Région Bretagne)

Depuis 2017, la collecte des encombrants s'effectue pour partie en vélo-cargo (50% des volumes collectés) suite à une offre spontanée du prestataire de service. Le recours au vélo cargo électrique pour la collecte des encombrants a eu pour principaux effets : une meilleure flexibilité de la collecte, en particulier dans des zones complexes pour les véhicules de collecte classique (impasse, quartier historique) et un décongestionnement du trafic sur le centre-ville. Dans le cadre de son renouvellement des marchés de collecte des encombrants, la collectivité a inclus un critère de performance environnemental.

10% de la note porte sur les critères suivants : verdissement du parc, performances environnementales des véhicules provisoires et définitifs affectés à la collecte (types de véhicules, niveau sonore, carburant utilisé, consommation de chaque véhicule, émissions gazeuses), démarche environnementale dans le cadre de l'exploitation de son centre d'exploitation avec la gestion des effluents (eaux de lavage, déchets dangereux et non dangereux) et la gestion administrative, suivi d'indicateurs environnementaux liés aux équipements.



RATIONALISER LA COLLECTE DES DECHETS PAR LA MISE EN PLACE DE POINTS D'APPORT COLLECTIFS

Communauté de communes des Monts du Lyonnais (région Auvergne Rhône-Alpes)

Depuis avril 2024 et jusqu'en 2025, en remplacement de la collecte en porte à porte, des points d'apport volontaire pour les ordures ménagères se déploient sur tout le territoire. La collectivité a mis en place ce dispositif pour maîtriser le coût de la redevance des ordures ménagères. Cela a permis ainsi à la collectivité de stabiliser ses coûts pour l'année 2024.



EVACUER LES DECHETS PAR RAIL

Rennes métropole (région Bretagne)

Un flux hebdomadaire de transport par rail de déchets de papiers (5 875 tonnes) part du centre de tri des collectes sélectives de Rennes (PAPREC à Le Rheu – 35) pour aller à la papeterie à Golbey (88). C'est un dispositif éprouvé mis en place depuis 2011. Le marché prévoit qu'à minima 85% des tonnages de déchets papiers sont transportés par rail. Depuis janvier 2024, un transport par rail du plastique est en phase test grâce à l'ouverture d'une nouvelle ligne vers le Nord-Pas-de-Calais.



CENTRALISER LES OPERATIONS DE BLANCHISSERIE DES SECTEURS DE L'ENFANCE (ECOLES, STRUCTURES D'ACCUEIL PETITE ENFANCE)

Nantes Métropole (région Pays de la Loire)

La collectivité lance un marché expérimental pour la centralisation du nettoyage des lavettes des écoles. Les lavettes sont collectées en vélo cargo dans les différents établissements pour être centralisées dans un point de collecte unique. Depuis ce point, un enlèvement massifié est effectué par le prestataire de nettoyage. Une étude de marché sur la capacité des cyclologistes à réaliser la prestation et une étude juridique concernant les marchés publics ont été réalisées au préalable.



GERER DE MANIERE RAISONNEE LES ESPACES VERTS

Ville de Grenoble (Région Auvergne Rhône-Alpes)

Il a été décidé de réduire la fréquence de tonte sur certains espaces et donc in fine le nombre de déplacements, afin de développer des espaces verts plus respectueux de l'environnement et pérennes. Les démarches suivantes sont mises en place pour permettre un entretien raisonné des espaces verts sur certaines zones :

- Utiliser des plantes vivaces plutôt qu'annuelles dans les massifs fleuris.
- Faucher en laissant plusieurs centimètres de végétation, plutôt que de tondre à ras.
- Faire pâturer des brebis plutôt que de tondre pour préserver l'équilibre naturel de certains espaces.
- Des zones refuges pour la faune et la flore spontanée.



APPROVISIONNER EN MATERIAUX LES CHANTIERS DE VOIRIE VIA DES MODES ALTERNATIFS A LA ROUTE

Ville de Plaisir (région Ile-de-France)

La ville a mis en place une gestion raisonnée des espaces pour favoriser la biodiversité. Cette gestion raisonnée passe également par une réduction des surfaces tondues régulièrement et donc du nombre d'interventions.



DEVELOPPER LES DEPLACEMENTS DES AGENTS TECHNIQUES A VELO DANS LE CADRE DE LEURS MISSIONS

Grenoble Alpes Métropole (région Auvergne Rhône-Alpes)

La Métropole a d'ores-et-déjà mis en place la collecte des archives des différents sites métropolitains par des agents à vélos-cargos, et réfléchit à un usage plus important de ces moyens. En particulier, une réflexion est en cours sur la mise en place d'un mini-magasin de fournitures de bureau au siège social de la Métropole, depuis lequel des agents de la Métropole assureraient des livraisons à vélo vers les différents sites des collectivités appartenant à son groupement d'achat.

5. Conclusions

Cette étude est circonscrite au transport de marchandises lié aux activités des communes et des EPCI. Ces échelons territoriaux sont les principaux protagonistes de l'action de terrain au sens où ces collectivités locales exercent un large panel de compétences à l'échelle locale. Leur action se concrétise donc physiquement et nécessite la mobilisation de ressources matérielles qui font l'objet de transport pour leur acheminement sur le territoire ou leur utilisation.

Le transport de marchandises « lié aux activités des communes et EPCI » recouvre une grande diversité de flux que l'on peut qualifier :

- En fonction de leur objet :
 - Certains flux sont réalisés dans le cadre de l'exercice de compétences dévolues aux communes et aux EPCI. Les plus emblématiques peuvent être le transport des déchets ménagers dans le cadre de la politique de collecte ou encore le transport de matériaux pour les chantiers d'aménagement de l'espace public.
 - D'autres flux ne peuvent en revanche pas être rattachés à une des potentielles compétences des acteurs publics locaux. Il s'agit des flux liés au fonctionnement même de l'administration, liés à plusieurs services ou directions. Cela peut être notamment le cas d'achats de petit matériel ou fournitures nécessaires au bon fonctionnement des activités, mais aussi de dépenses plus importantes, par exemple des travaux réalisés sur du patrimoine immobilier. Ces flux font également partie du périmètre analysé dans la présente étude.
- En fonction de leur mode de réalisation :
 - En propre, c'est-à-dire via des agents de l'institution et des moyens matériels qu'elle détient (véhicules, engins...)
 - Via un prestataire : un opérateur réalise le flux de transport pour le compte de l'acteur public local, ou dans le cadre de l'exercice d'une compétence pour lequel il s'est vu octroyer un marché ou une délégation de service public

Ainsi, le spectre peut être large et le sujet abordé de différentes manières par les acteurs publics :

- Par l'entrée **compétence mobilité**. Ici, les techniciens de la direction transport/mobilité se saisissent du sujet du transport de marchandises, à la faveur par exemple de la politique de logistique urbaine durable. Les services afférents deviennent donc ambassadeur de l'exemplarité et portent des actions destinées à infuser au sein de l'institution.
- Par des **entrées typées « fonctions supports »**. Par exemple, les services dédiés à la gestion de la flotte de véhicules utilitaires sont les premiers concernés par des plans de renouvellement des véhicules qui constituent un levier direct pour réduire les effets du transport de marchandises réalisé en interne.
- Enfin, **l'entrée la plus générale** et donc potentiellement la plus efficace pour toucher l'ensemble des services, reste certainement **celle des marchés publics**. En effet, la plupart des agents sont susceptibles d'avoir des besoins en matériel et beaucoup d'entre eux peuvent être impliqués dans le processus de commande publique.

Les leviers d'action des collectivités pour réduire les impacts environnementaux négatifs liés au transport de marchandises généré par l'exercice de leurs compétences ou pour leur fonctionnement interne sont variés, avec la commande publique comme un des points clés. Si ces leviers, souvent techniques, ne peuvent généralement pas être dissociés d'un accompagnement aux changements de pratiques afin de limiter le risque de manque d'adhésion (notamment dès lors qu'il s'agit de modifier des façons de faire inscrites depuis longtemps dans les processus), l'engagement de la collectivité et donc celui des élus est le principal facteur de réussite de l'action depuis la prise de décision jusqu'à la mise en œuvre (qui peut être progressive) et le suivi d'impacts (le manque de données d'évaluation des gains en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de polluants de l'air révèle que les bonnes pratiques ne sont que trop rarement évaluées).

Grâce aux actions exemplaires mises en œuvre, la collectivité peut être à l'origine de l'émergence d'offres locales qui n'existaient pas avant ou étaient peu développées, et donc permettre ensuite une appropriation par les acteurs privés (cas notamment de la cyclologistique où le fait de remporter un marché public peut permettre à une entreprise de s'ancrer territorialement et d'élargir son offre au privé). L'exemplarité permet également à la collectivité de faire la démonstration de transports durables, voire d'une logistique durable, pour favoriser des coopérations territoriales permettant de réduire les impacts environnementaux négatifs.

Sigles et acronymes

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

AMI : Appel à manifestation d'intérêt

AOM : Autorités Organisatrices de la Mobilité

CEE : Certificat d'Economies d'Energie

CO₂ : Dioxyde de carbone

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

GES : Gaz à Effet de Serre

HT : Hors Taxe

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

PL : Poids Lourds

SPASER : Schéma de Promotion des Achats Publics Socialement et Écologiquement Responsables

TCO : Total Cost of Ownership

VUL : Véhicules Utilitaires Légers

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique - , nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, du ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche).

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.

EXEMPLARITE EN MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : LES COLLECTIVITÉS AUSSI !

Les collectivités locales disposent de compétences administratives spécifiques en fonction de leur statut et des transferts dont elles ont bénéficié dans une logique de subsidiarité. Dix-huit compétences des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ont été identifiées comme générant des flux de marchandises ou de bien à transporter, soit cinquante-deux sous-compétences.

L'analyse de plus de 6 000 marchés publics passés en 2023 par 15 EPCI et 15 communes montre que 70% d'entre eux sont sources de flux de transport de marchandises et que certaines sous-compétences connaissent de plus fortes occurrences que d'autres : manifestations culturelles, travaux de rénovation, travaux d'entretien d'établissements scolaires, d'espaces verts, de voiries ou d'équipements sportifs, collecte des déchets.

Dix-huit fiches actions ont été rédigées afin que les communes et les EPCI identifient les leviers d'action directs et indirects dont ils bénéficient pour recourir à des flux de transport de marchandises ou de biens permettant de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, mais également les nuisances sonores ou encore de congestion routière.

L'exemplarité des collectivités en matière de transport de marchandises peut porter sur les besoins de transport liés au fonctionnement des collectivités, sur des pratiques transversales ie applicables à la fois pour l'exercice de compétences et pour subvenir aux besoins de fonctionnement interne (notamment liées aux moyens de transport), sur la compétence de collecte de déchets (exercée en propre ou via un prestataire), sur la compétence enseignement et sur l'aménagement et l'espace public (entretien des espaces verts et approvisionnement en matériaux des chantiers publics).