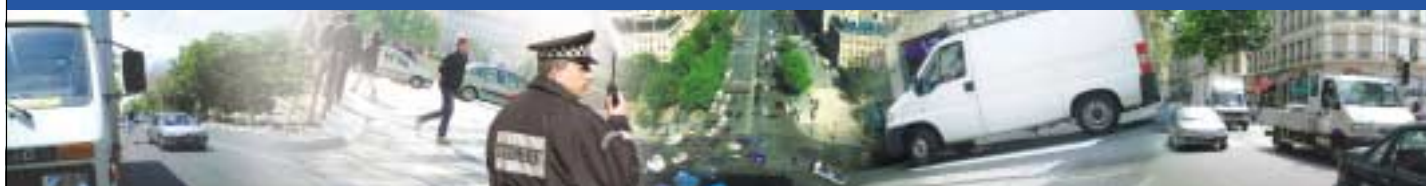




ÎLE-DE-FRANCE

Livraisons de marchandises en milieu urbain

# Et si on harmonisait nos réglementations ?



## Glossaire

### Aire de livraison :

Zone de voirie matérialisée au sol, dévolue aux opérations de chargement / déchargement.

### Chargeur :

Expéditeur.

### Charge Utile :

Poids maximum autorisé du chargement d'un camion.

### Compte d'autrui :

Transport de marchandises contre rémunération pour le compte d'un tiers.

### Compte propre :

Transport de ses propres marchandises à l'aide de véhicules en propriété ou pris en location.

### Coursier :

Employé chargé de porter des petits colis revêtant un caractère d'urgence à un établissement.

### Distribution :

Également appelée livraison.

### Enlèvement :

Également appelé ramasse.

### LAURE :

Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (1996).

### Lincoln / demi-lincoln :

Aire de livraison sur trottoir ou à cheval sur le trottoir et la voirie mise en place à Paris dans les couloirs de bus protégés de 4,5 m de large.

### Lotier :

Transporteur de lots (envoi dont le poids excède 3 tonnes).

### Mouvement :

Opération de livraison ou d'enlèvement.

### PDUIF :

Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (2000).

### PL :

Poids lourd, véhicule industriel de plus de 3,5 t.

### Plan de transport :

Préparation et gestion des tournées.

### PTAC :

Poids total autorisé en charge : poids maximum du total (véhicule + chargement) que les véhicules ne doivent pas dépasser.

### PV de courtoisie :

PV avertissant de l'illégalité du stationnement sans verbalisation.

### SRU :

Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains (2000).

### Taux de respect :

Nombre de véhicules effectuant des livraisons et des ramasses en respectant la réglementation / nombre total de véhicules effectuant des livraisons et des ramasses.

### Taux de verbalisation :

Nombre de véhicules à l'arrêt verbalisés sur voirie / nombre total de véhicules en arrêt illicite.

### Tournée :

Parcours d'un véhicule, composée de plus d'un point de livraison / enlèvement.

### Trace directe :

Parcours composé d'un seul point de livraison / enlèvement.

### VUL :

Véhicule utilitaire léger de moins de 3,5 t.

# Harmoniser pour simplifier Le transport de marchandises en ville

## 3

### Editorial

## 4

### Le transport de marchandises en ville

- C'est quoi ? Qui est concerné ?
- Des véhicules adaptés à des activités spécifiques
- Différentes silhouettes de véhicules
- Des pratiques de livraison souvent illicites

## 6

### L'Île-de-France : une mosaïque de situations

- Réglementations municipales en matière de stationnement des poids lourds
- Repérer les dysfonctionnements pour mieux les régler

## 9

### L'harmonisation : un levier d'action efficace

## 10

### La démarche parisienne

- Une démarche fondée sur la concertation
- Les caractéristiques
- Un processus en devenir

## 12

### Comment harmoniser en Île-de-France ?

- Partager un vocabulaire commun
- Quels critères et quels seuils ?
- Quel niveau d'ambition ?

## 14

### Des suggestions pour l'action : de la concertation au suivi des mesures

- La concertation
- La mise en œuvre
- L'application
- Le suivi



# fier chandises en ville...

*Le transport de marchandises met en relation, le plus souvent, un expéditeur, un transporteur et un destinataire. D'où la conviction longtemps répandue qu'il s'agissait là d'une activité qui ne concernait pas, a priori, la Collectivité.*



*Cette représentation simplifiée d'une réalité complexe a considérablement évolué avec l'apport de connaissance engendré par le programme national "Marchandises en Ville", l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains et la montée constante des conflits d'usage d'un espace urbain toujours plus rare.*

*Les enjeux de la distribution urbaine sont dès lors apparus nombreux : améliorer le cadre de vie des citoyens, mieux intégrer les préoccupations de développement durable dans les stratégies des acteurs locaux, publics et privés, et mieux organiser le déplacement des marchandises. Ils sont relayés par un cadre réglementaire nouveau, reconnaissant pleinement cette problématique.*

*L'harmonisation des réglementations communales relatives à la circulation et au stationnement des véhicules de livraison constitue un de ces enjeux forts et un objectif spécifique de la loi SRU et du PDUIF.*

*La présente plaquette a pour objectif de fournir aux élus locaux comme aux techniciens et autres acteurs concernés, des éléments de connaissance et des outils susceptibles de les aider dans une réflexion nécessitant des arbitrages nombreux et délicats. Elle ne constitue ni un mode d'emploi, ni une prescription, mais une invitation à engager ensemble une démarche concertée.*

## Éditorial

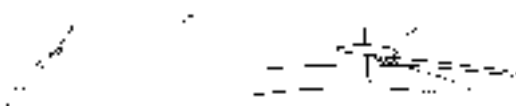
Le contrat de plan entre l'Etat et la Région Île-de-France ainsi que le Plan de Déplacements Urbains (PDUIF) ont concrètement pris en compte les marchandises, pour la première fois dans une politique publique de déplacements urbains en Île-de-France. Le PDUIF a ainsi pour objectif d'optimiser la logistique urbaine et d'en diminuer les impacts négatifs grâce à différentes mesures : favoriser le report modal et le transit du fret en itinéraires de contournement, maîtriser la localisation des activités et équipements générateurs de trafic notamment routier, maintenir et moderniser les plates-formes logistiques en zone dense, assurer l'organisation et la gestion coordonnées de la distribution urbaine...

Le PDUIF a créé l'Instance de Concertation sur les Marchandises, associant l'Etat et le Conseil Régional. Celle-ci a pour mission de produire des données, études et réflexions sur les marchandises en Île-de-France.

Ainsi, en 2001, l'Instance a-t-elle décidé de mettre en œuvre la recommandation du PDUIF d'harmoniser les réglementations municipales en banlieue parisienne sur les livraisons : horaires, gabarits, règles afférentes à la circulation des véhicules...

Cette plaquette est la concrétisation de ce travail. Elle est destinée aux collectivités locales et acteurs du transport de marchandises en ville.

Il s'agit de faire prendre conscience des enjeux tant économiques qu'urbanistiques et environnementaux, et d'inciter à la coordination des politiques municipales dans le but de permettre une meilleure desserte de notre agglomération pour les marchandises. C'est ensemble que nous trouverons le chemin.

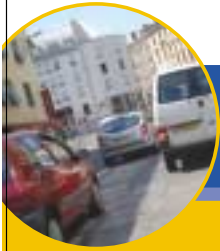


### B. Méary

PREFET,  
DIRECTEUR REGIONAL  
DE L'EQUIPEMENT  
D'ÎLE-DE-FRANCE.

### S. Méry

VICE-PRESIDENT DE LA  
REGION ÎLE-DE-FRANCE,  
CHARGE DES TRANSPORTS  
ET DE LA CIRCULATION.



# Le transport de marchandises en ville

## Chiffres clefs

- La distribution et les enlèvements des établissements représentent **39%** du transport de marchandises en ville et sont pour moitié effectués en compte propre.
- Nous sommes tous des transporteurs ! Les flux d'achats des particuliers représentent **50%** du trafic de marchandises.
- **55 kg** de marchandises déplacés pour chaque francilien par jour, soit l'équivalent de **219 millions** de tonnes de marchandises par an.
- **700 000** mouvements par jour sont effectués en Ile-de-France, dont **300 000** dans Paris intra-muros.
- Les livraisons et enlèvements ont généralement lieu aux heures de pointe de trafic, respectivement de **8h30 à 10h00** et de **16h30 à 18h30**.
- Le transport de marchandises en milieu urbain représente **15%** des déplacements de véhicules et **25%** de l'occupation de la voirie.
- Les véhicules utilitaires dédiés au transport de marchandises sont à l'origine de **70%** des particules, **35%** des NO<sub>x</sub> et plus du quart des émissions de gaz à effet de serre.
- La valeur moyenne du nombre de livraisons et d'enlèvements générés par personne employée et par semaine est de **1,1**. Ce chiffre varie de 0,2 à 10 selon l'activité de l'établissement.

Alain, *messenger*.

// N'oublions pas que 90% du transport de marchandises en ville s'effectuent avec des véhicules dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 7,5 t. //

TEMOIGNAGE

## Le transport de marchandises en ville : c'est quoi ?

L'image immédiate est celle du transporteur livrant un colis ou une palette à un commerçant de centre-ville. Mais, le transport de marchandises en ville concerne aussi les achats réalisés par les particuliers, le ramassage des déchets

et ordures ménagères, l'approvisionnement des chantiers en matériaux de construction, les services postaux, les déménagements, les transports de fonds, les livraisons à domicile, les flux hospitaliers, la récupération des emballages vides...

## Le transport de marchandises en ville : qui est concerné ?

- L'Etat par ses ministères et services décentralisés établit les lois et orientations, et régleme l'accès et l'exercice de la profession,
- les collectivités disposent du pouvoir de police et de réglementation en accord avec le code général des collectivités territoriales et le code de la route et établissent les PDU et plans d'urbanisme,
- les transporteurs, qu'ils soient lotiers ou coursiers, sont soumis aux contraintes urbaines,
- les chargeurs expédient par leurs propres moyens ou externalisent le transport,

- les commerçants et artisans ont besoin d'être approvisionnés, voire de livrer. Leurs horaires d'ouverture sont une contrainte pour les livreurs,
- les chauffeurs-livreurs sont soumis à des règles précises et doivent posséder non seulement une qualification, mais aussi un indiscutable savoir-faire.

**Ce sont donc bien tous les usagers de la ville qui sont concernés.**

**La multiplicité des acteurs renvoie ainsi à des sphères distinctes qu'il convient de faire dialoguer.**








## Des véhicules adaptés à des activités spécifiques

Les plus gros véhicules entrent rarement dans les centres-villes ou le font très tôt. Un travail de concertation avec les établissements destinataires, les gestionnaires de réseaux urbains et les forces de police en réduit la gêne potentielle. Les véhicules utilitaires légers, utilisés par les artisans, les coursiers, les commerçants, circulent toute la journée dans la ville et sont difficiles à cerner.





## Différentes silhouettes de véhicules

	Part des livraisons urbaines	Surface au sol	
 fourgonnette	33%	12m <sup>2</sup>	
 camionnette	33%	16m <sup>2</sup>	
 porteur	33%	< 24 m <sup>2</sup>	A la frontière entre les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, se trouve le porteur.
 poids lourd	< 1%	> 24m <sup>2</sup>	Les véhicules articulés ne représentent qu'une part infime du transport en milieu urbain.
	< 1%	> 24m <sup>2</sup>	

Source : DIT - INTERFACE TRANSPORT

Ce tableau montre clairement que les petits véhicules sont les plus nombreux en ville. Or, les usagers de la ville incriminent souvent les plus gros véhicules. Cette perception décalée de la réalité peut conduire à des prises de décisions réglementaires contre-productives.

## Des pratiques d'arrêt et de stationnement pour la livraison souvent illicites

Sur voirie, plus de 80% des arrêts pour livraison s'effectuent de manière illicite.

Les raisons de ce constat sont nombreuses :

- absence ou inadéquation des aires de livraison,
- occupation abusive des aires de livraison par les automobilistes,
- mauvaises habitudes des livreurs,
- poids et conditionnement des colis...

Il faut ajouter que les besoins de stationnement des différents acteurs sont hétérogènes :

- arrêts nombreux et rapides pour les messagers,
- stationnement long et nécessitant une grande proximité pour la messagerie lourde,
- stationnement longue durée pour les artisans,
- arrêts ponctuels pour les particuliers...

La réglementation actuelle est peu à même d'appréhender l'hétérogénéité de ces besoins. Les outils susceptibles de répondre à des besoins variables dans le temps et dans l'espace restent donc encore très largement à inventer.



### Rappel

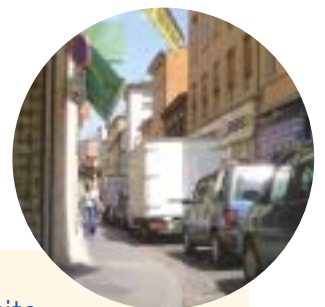
Il faut 8 véhicules de petit gabarit pour transporter le chargement d'un seul poids lourd. L'impact en termes de kilomètres parcourus est donc fort.

**LOTI (1982) :**  
Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs

**LAURE (1996) :**  
Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie

**SRU (2000) :**  
Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains

Une reconnaissance officielle des transports de marchandises en milieu urbain



### Réglementation : une reconnaissance récente mais explicite

Le transport et la distribution des marchandises sont traités de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. **La réglementation actuelle prévoit :**

- la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains,
- la prise en compte des besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement.





# Île-de-France : une mosaïque de si

La multitude des réglementations montre que la situation en Île-de-France est hétérogène.

Panneaux de signalisation différents à l'entrée de deux rues parallèles d'une même commune de la Petite Couronne ouest.



Force est de constater, à la lecture de l'étude sur la logistique du fret en Île-de-France, menée par l'IAURIF en 1997, que la réglementation lorsqu'elle existe n'est pas homogène entre les communes de l'Île-de-France. Cette fragmentation des réglementations entre les communes oblige les chauffeurs routiers à arbitrer entre un allongement de leurs parcours et le non respect des arrêtés

municipaux ; la seconde option étant la plus souvent retenue. Une enquête menée en 2003 auprès de 26 communes de la Première Couronne parisienne, avec le soutien de l'Association des Maires d'Île-de-France montre que seules 30 % de ces communes disposent d'une réglementation locale spécifique au transport de marchandises en ville, qu'il s'agisse de stationnement, de circulation, ou de livraison.

## Réglementations municipales en matière de stationnement des poids Lourds

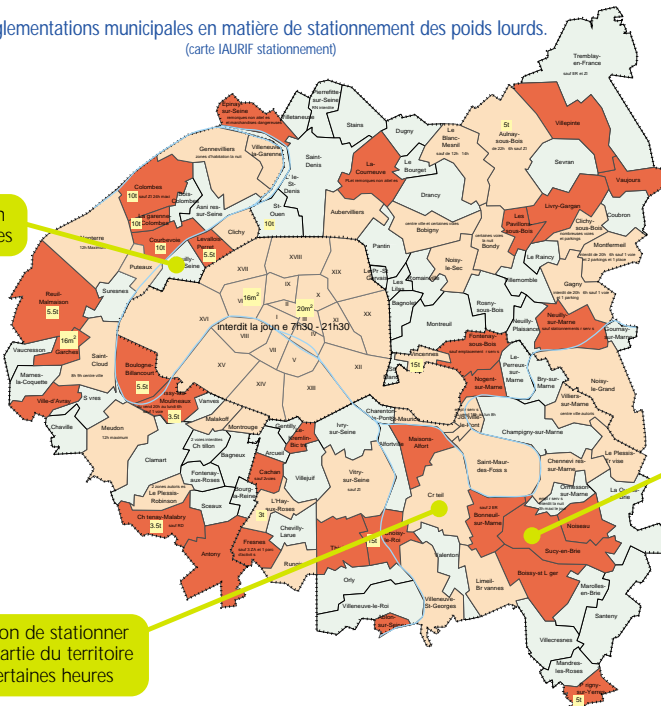
La carte ci-dessous, datant de 1997 et qui n'incorpore pas les dernières modifications réglementaires montre l'hétérogénéité des réglementations entre les différentes communes de la Première Couronne. Cette hétérogénéité dans le système réglementaire francilien, comme celui

d'autres grandes agglomérations, reflète un déficit de prise en compte de la thématique "marchandises en ville". Les arrêtés municipaux se superposent souvent les uns aux autres, finissant par constituer une nébuleuse sans cohérence dans laquelle les acteurs économiques ont du mal à s'orienter.

Toutefois, au niveau de chaque commune, chaque arrêté peut être justifié par des spécificités locales et la disparité des réglementations est aussi le reflet de systèmes urbains variés.

**On perçoit ici toute la complexité d'une démarche d'harmonisation qui consistera à simplifier tout en tenant compte des spécificités locales.**

Réglementations municipales en matière de stationnement des poids lourds. (carte IAURIF stationnement)





## Repérer Les dysfonctionnements pour mieux Les régler

Les points de friction suivants ont été repérés à travers une enquête embarquée et l'étude menée auprès de communes de la Première Couronne.

### ■ La ville : un espace contraint à partager

La voirie est le résultat d'une histoire, de choix urbanistiques, d'une priorité long-temps donnée à la mobilité des personnes, et à la circulation automobile...

Elle s'impose comme une contrainte physique aux opérateurs de transport qui doivent adapter le gabarit de leurs véhicules à celui des rues. Or, la performance du véhicule est quant à elle liée à son gabarit, la charge utile augmentant plus que proportionnellement avec la taille du véhicule. L'encombrement de la voirie généré par les livraisons, qui sont pourtant nécessaires au fonctionnement de la ville n'en demeure pas moins l'une des nuisances majeures identifiées par les communes.

Les différents usagers de la ville ont tous des légitimités, des logiques, des besoins différents. Mais, ils se retrouvent tous sur les mêmes réseaux supports, et souvent aux mêmes heures. Les conflits d'usage, pourtant signe de la vitalité et de la mixité fonctionnelle de nos villes, sont donc inévitables.

Si ces rivalités sont difficiles à hiérarchiser, certaines doivent particulièrement attirer l'attention : conflits d'usage avec les catégories les plus fragiles (piétons, 2 roues) pour des raisons évidentes de sécurité ; cohabitation avec les transports collectifs, dont le bon fonctionnement est une priorité affichée du PDUIF.



Il serait donc nécessaire de mieux organiser le fonctionnement partagé de la voirie. De plus, il n'existe, dans la plupart des communes de la Petite Couronne, pas d'itinéraires poids lourds (> 7,5t en charge). Le jalonnement n'est, le plus souvent, ni explicite, ni adapté au transport de marchandises en ville.

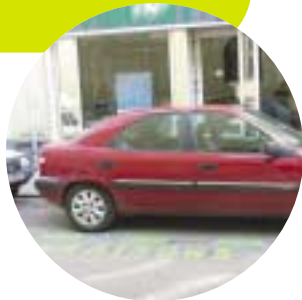
**Les dysfonctionnements que nous venons de lister ne constituent en rien une spécificité francilienne. L'agglomération lyonnaise, par exemple, compte 55 communes et 54 types d'outils réglementaires.**

Arnaud, *livreur.*

TESTIMONIAIRES

Je fais 8 livraisons par heure avant 6h du matin ; 6 livraisons par heure entre 6h et 8h ; et après 8 heures, au mieux, entre 2 et 4 livraisons par heure.





**Victor**, chauffeur livreur d'une société de transport

// Je suis souvent obligé de choisir entre la satisfaction du client que je livre à l'heure et le respect du stationnement. Il m'arrive donc d'utiliser les couloirs de bus, même si je n'en ai pas le droit. //

TÉMOIGNAGE

### ■ Un conflit d'usage : les aires de livraison

La question des aires de livraison doit prendre en compte plusieurs paramètres :

- l'offre en nombre d'aires disponibles, que l'on peut par exemple évaluer en termes d'aires de livraison/nombre d'habitants :
  - Levallois Perret : 1 aire pour 121 hab.,
  - Paris (ville) : 1 aire pour 200 hab.
- les caractéristiques de l'offre : localisation des aires, dimensionnement, accessibilité...
- la disponibilité de l'offre : ces aires subissent une utilisation abusive de la part des autres usagers de la voirie, en particulier sur les plages horaires réservées aux opérations de chargement/déchargement.

Inversement, il peut arriver que certains chauffeurs-livreurs effectuent leurs livraisons en pleine voie ou en double file, sur les couloirs de bus y compris hors horaires autorisés ou sur le trottoir, même lorsqu'une aire de desserte est disponible à proximité.

### ■ La délicate question des horaires

Les quelques constats suivants montrent toute la complexité de cette question :

- au sein d'une même commune, la réglementation des horaires de livraison n'est pas homogène ce qui n'en favorise pas le respect,
- les limitations horaires ne sont pas en cohérence avec les heures d'ouverture des commerces,
- les horaires sont sensés limiter la congestion en évitant la superposition de flux différents aux heures de pointe,
- les horaires sont mal connus des livreurs.

### Les problématiques de la circulation et du stationnement en ville impliquent donc un arbitrage entre :

- le renforcement de l'attractivité du centre-ville en améliorant son accessibilité et les possibilités de stationnement,
- la gestion des livraisons et la facilitation des conditions de travail des livreurs,
- le bien-être des riverains et autres utilisateurs de la ville.

La voirie est un espace rare et convoité que les Plans de Déplacements Urbains tentent d'organiser pour permettre les fonctions vitales de la ville, et notamment son approvisionnement.

Les villes doivent donc définir précisément les objectifs de leur politique de gestion de la circulation et du stationnement en s'appuyant sur des outils classiques ou en s'inspirant des expériences en cours.

Ce type de panneau illustre bien les problèmes de compréhension qui peuvent surgir dès que la signalisation devient peu lisible.

**LIVRAISONS AUTORISÉES**

 < 10m<sup>2</sup>  
DE 6h00 à 12h00 ET DE 14h00 à 16h00

10m<sup>2</sup> ≤  < 20m<sup>2</sup>  
DE 6h00 à 12h00 ET DE 20h00 à 22h00

20m<sup>2</sup> ≤  < 25m<sup>2</sup>  
DE 9h00 à 12h00 ET DE 20h00 à 22h00

25m<sup>2</sup> < 

**INTERDIT SAUF DÉROGATIONS**

 < 10m<sup>2</sup>  
SUR AIRES DE LIVRAISON DE 6h00 à 20h00





# L'harmonisation : un levier d'action efficace



8/9

Et si on harmonisait nos réglementations ?

L'harmonisation est un levier d'action potentiellement efficace qui relève du pouvoir des collectivités.

L'harmonisation réglementaire "inquiète". Tout d'abord, parce que sa signification n'est pas très claire. Ensuite parce que les communes ont parfois peur de voir se diluer leur compétence de police. Enfin, parce qu'il s'agit d'une démarche nouvelle, pour laquelle les modes opératoires restent à inventer. Les élus, s'ils manifestent clairement

leur volonté de participer activement à l'harmonisation du territoire francilien, souhaitent voir respecter les spécificités de leur commune.

**L'harmonisation consiste à assurer la cohérence d'un ensemble sans exiger que les éléments qui le constituent deviennent identiques.**

Alain R., élu de la Petite Couronne

“ L'harmonisation n'est pas une uniformisation mais un moyen pour nous, collectivités, de mieux collaborer. ”

HARMONISATION

## ■ Les enjeux de l'harmonisation réglementaire sont mal connus et doivent être précisés

- **Enjeu pour les communes** : c'est l'occasion de réfléchir à leurs objectifs en matière de stationnement et de circulation en ce qui concerne le transport de marchandises mais aussi le trafic automobile, et de se conformer à la SRU.
- **Enjeu en termes d'efficacité de contrôle** : une réglementation plus cohérente et plus explicite a davantage de chance d'être respectée.
- **Enjeu pour les acteurs économiques** : lisibilité de la réglementation, stabilité de l'horizon réglementaire (amortissement des matériels), performance (optimisation des plans de transport).

Toute politique d'harmonisation présente des contraintes, mais permet cependant :

- un développement économique harmonieux,
- l'amélioration de la qualité de vie,
- la pérennité d'un marché francilien unifié et global de la zone Paris et Première Couronne.



L'harmonisation réglementaire a également pour objectif l'atteinte d'un équilibre stable et durable entre l'économique et l'environnement. Elle peut favoriser tout à la fois le dynamisme de l'ensemble du territoire et de chaque commune.



# La démarche parisienne



Le système réglementaire de la Ville de Paris est le résultat de plusieurs années de réflexion et de concertation, marquées par des essais, et des adaptations. Il est d'ailleurs nécessaire que des bilans et des améliorations continuent d'être apportés pour mieux prendre en compte l'évolution urbaine, les objectifs politiques, les exigences économiques...



## Une démarche fondée sur la concertation

La réglementation parisienne s'est construite sur la base d'une démarche participative entre la Préfecture de Police, la Ville de Paris, la RATP, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, les professionnels du transport routier de marchandises.

### Rappel

Le PDUIF indique clairement la nécessité d'harmoniser et les communes concernées pourraient trouver intérêt à s'inspirer de l'expérience parisienne pour définir plus rapidement un système plus efficace.

## Les caractéristiques

**Le régime des livraisons de marchandises a été modifié en 1999 dans l'objectif de :**

- sanctuariser les couloirs de bus et les axes rouges aux heures de pointe du matin et du soir,
- simplifier la réglementation.

**La nouvelle réglementation prend en compte :**

- la zone d'application : réseau viaire, axes rouges et couloirs de bus,
- la surface au sol occupée par les véhicules de livraison,
- les plages horaires.

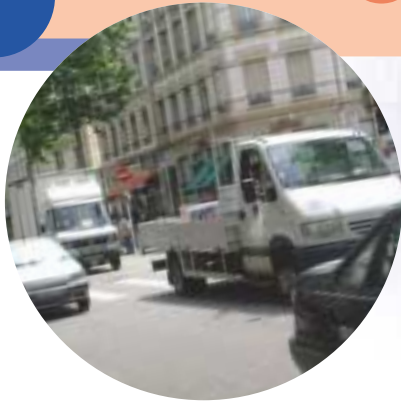
L'utilisation de la surface au sol comme critère discriminant repose sur l'idée de diminuer le nombre de rotations des véhicules en favorisant l'emploi de véhicules d'une capacité mieux adaptée. Les horaires retenus se fondent sur le principe de l'éviction des opérations de livraisons/ramasses aux heures de pointe du transport de personnes. Entre 7h30 et 9h30 ainsi qu'entre 16h30 et 19h30, l'arrêt et le stationnement des véhicules affectés au transport de marchandises, quelle que soit leur surface au sol, sont strictement interdits sur les axes rouges et les couloirs de bus.

### Situation hors dérogation

S : surface au sol

- Autorisés toutes voies
- Interdits couloirs bus et axes rouges
- Interdits toutes voies

	0h-7h30	7h30-9h30	9h30-16h30	16h30-19h30	19h30-0h
S < 16m <sup>2</sup>					
16m <sup>2</sup> < S < 24m <sup>2</sup>					
S > 24m <sup>2</sup>					



## Un processus en devenir

Depuis sa mise en place, la réglementation parisienne n'a pas évolué dans les textes, mais dans son application.

A titre d'exemple, afin de juguler les contraintes engendrées par la mise en site propre de certains couloirs de bus, des aménagements, appelés lincoln et demi-lincoln, ont été effectués afin de faciliter et sécuriser les livraisons.

Le choix de ces aménagements, leur acceptabilité et leur bon fonctionnement n'ont été et ne sont possibles que grâce à une démarche de concertation itérative entre les différents acteurs.

**La réglementation parisienne spécifique à cette ville, n'est pas une fin en soi, mais bien un outil de concertation en devenir. De par les jeux d'acteurs, le processus participatif et le consensus établi qui la sous-tendent, elle doit être considérée comme un exemple réussi de politique d'amélioration des pratiques de transport de marchandises en ville.**

*Hélène S., élue d'une commune de l'Est parisien*

“ La mise en place d'une démarche d'harmonisation entre notre commune et ses deux voisines est impérative. Dans la mesure où la réglementation parisienne ou, tout au moins son mode opératoire se révèle efficace, nous devons impérativement travailler avec Paris et voir dans quelle mesure nous pouvons harmoniser à quatre, plutôt qu'à trois. ”

témoignage



Demi-lincoln



Aire de livraison classique

Dans le cadre de sa politique de transport de marchandises en ville et de protection de l'environnement, la Mairie de Paris étudie, en partenariat avec les acteurs économiques, la possibilité de mettre en place des interdictions de circulation applicables aux véhicules ne respectant pas les normes environnementales ; le(s) seuil(s)/critère(s) restant à déterminer.

## Le système parisien présente 6 atouts majeurs :

- il existe et ce depuis 1999, en ayant progressivement enregistré une adhésion croissante,
- il a fait l'objet d'une campagne de diffusion grâce à l'édition d'une brochure d'information,
- il est global puisqu'il s'applique aux 20 arrondissements de Paris,
- il est cohérent, puisque ses différents éléments forment un tout logique,
- il est pertinent, c'est-à-dire qu'il correspond à la réalité des pratiques des acteurs du transport,
- il est évolutif et non figé ; ce qui offre aux communes franciliennes l'opportunité de s'en inspirer pour l'adapter à leurs propres spécificités.



# Comment harmoniser en Île-de-France

L'enjeu de l'harmonisation est de chercher à rendre compatibles des systèmes réglementaires dont l'hétérogénéité nuit à la dynamique d'ensemble de ce vaste territoire qu'est l'Île-de-France. Il s'agit en fait de se donner des règles minimales pour encadrer l'activité du transport de marchandises en milieu urbain.

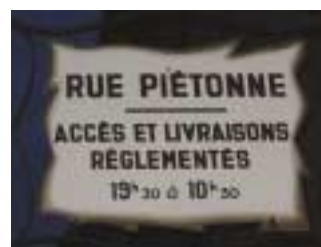


## 1. Partager un vocabulaire commun

Un premier niveau d'ambition est de rendre plus lisibles les réglementations communales en partageant un vocabulaire commun et donc en simplifiant la rédaction des arrêtés et la signalétique. Les constats faits sur l'Île-de-France montrent que de nombreuses expressions sont utilisées pour chercher à désigner un même objet. Ainsi, les termes camion, véhicule de livraison, véhicule utilitaire, poids lourd... sont-ils employés, de même que les termes aire de livraison, zone de livraison, aire de déchargement, zone de desserte...

L'utilisation par les communes franciliennes d'un glossaire commun, voire d'une signalétique uniforme ne peut que constituer une amélioration par rapport à la situation actuelle, que ce soit pour elles-mêmes, pour les conducteurs routiers ou pour les forces de l'ordre.

**Mais il serait dommage, pour des communes franciliennes qui cherchent à accroître les synergies de leur territoire, d'en rester à ce premier niveau.**





## 2. Quels critères ?

Le transport de marchandises en ville est fonction de 5 variables :

- les horaires,
- le véhicule,
- le lieu de livraison,
- le client,
- le conditionnement des marchandises.

Seuls les horaires, le véhicule et le contrôle d'accès au lieu de livraison sont des variables de contrôle permettant à la collectivité de réguler le système urbain.

Les autres critères (client et conditionnement) dépendent de la sphère économique et dépassent le cadre de l'harmonisation réglementaire mais doivent cependant être pris en compte dans la problématique du transport de marchandises en milieu urbain.

- **Le décideur peut agir sur les heures autorisées** pour les livraisons donc limiter les conflits d'usage de la voirie en interdisant les livraisons aux heures de pointe du matin et/ou du soir :
  - c'est le choix de Paris où les livraisons sont autorisées de 9h30 à 16h30 (et de nuit),
  - c'est le niveau d'action, le plus adaptable et le plus aisé à faire respecter grâce à la mobilisation des forces de police,

- **le décideur peut agir sur le gabarit des véhicules.** Dans leur ensemble, les arrêtés municipaux réglementant la circulation et le stationnement des poids lourds cherchent à protéger la ville. Mais cette attitude défensive, pleinement légitime, peut conduire à des mesures contre-productives basées sur l'interdiction des véhicules de gros gabarit entraînant alors la multiplication des petits véhicules,

*A Paris, l'utilisation du critère de "surface au sol" combinant longueur et largeur permet de bien sérier les types de véhicules que la ville souhaite autoriser/interdire. En l'occurrence, l'accès au véhicule d'une surface au sol supérieure à 24m<sup>2</sup> est interdit (sauf la nuit).*

*Il s'agit de diminuer le nombre de rotations des véhicules en favorisant l'emploi de véhicules d'une capacité mieux adaptée tout en prenant en compte les dimensions de la voirie.*

- **le décideur peut agir sur le contrôle d'accès** en jumelant les deux actions précédentes, mais aussi en définissant des itinéraires PL, en proposant des aires de livraison adéquates en termes de taille, de nombre et de localisation, ou en agissant sur le plan de jalonnement pour rendre lisibles la réglementation, le stationnement et les plans de circulation.

Jean, directeur d'une entreprise de transport

// Nous avons augmenté la hauteur de nos camions pour pouvoir continuer à livrer sur Paris dans les mêmes volumes, sans être contraints par la surface au sol. //

hàrmonisat

## 3. Quels seuils ?

Le troisième niveau d'ambition pour l'harmonisation est la fixation de seuils pour les critères retenus. Ces seuils sont choisis sur la base de la concertation et de la prise en compte des contraintes inhérentes à chacune des sphères urbaines : économie, environnement, société, urbanisme.

La pertinence du choix des critères et des seuils doit s'apprécier par rapport aux objectifs de la collectivité et par rapport aux contraintes d'exploitation des opérateurs du transport et de la logistique.

## Quel niveau d'ambition ?

4 niveaux d'ambition politique pour aborder l'harmonisation de la réglementation

Simplifier la rédaction des arrêtés

1

Harmoniser les critères réglementaires

2

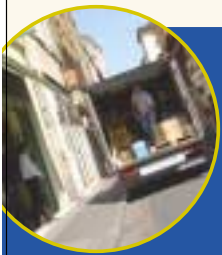
Harmoniser les seuils

3

Rechercher un modèle fonctionnel

4





# Des suggestions pour l'action : de la concertation au suivi des mesures



La sensibilisation des différents acteurs à leur rôle respectif est préalable à la concertation.

## La concertation

La démarche de concertation permet de :

→ disposer d'un diagnostic fiable et partagé.

*Pour apporter des réponses adaptées aux questions du transport de marchandises en ville, encore faut-il établir un vrai constat de la situation et des dysfonctionnements. Un diagnostic portant sur le stationnement en général et l'usage des zones de desserte en particulier doit être mené.*

- définir des objectifs,
- mettre en cohérence les actions.

### Démarche commune pour Ivry et Vitry

Les communes de Vitry et d'Ivry ont décidé de mettre en œuvre une démarche commune en 2003 pour mener une étude sur le fonctionnement de leur système de livraison.

Mr Fontaine,  
élu francilien.

Notre commune a mené pendant 2 ans une action de concertation avec les communes voisines dans un objectif d'harmonisation en vue de la mise en œuvre d'une communauté urbaine.

TÉMOIGNAGE

#### USAGERS

Qualité de vie et réponses adaptées à leurs besoins de mobilité et d'accès

#### INSTITUTIONNELS

Service dynamisant l'économie sans apporter de dysfonctionnements au réseau viaire

#### PRESTATAIRES

Conditions d'exercice de leur profession satisfaisantes

#### CONSENSUS URBAIN

#### CHARGEURS

Performance analysée en termes de temps, fiabilité et coûts

(Source : Programme National Marchandises en Ville)



## La mise en œuvre

### Comment ?

- **Communication** : agir en faveur d'un meilleur respect des règles et des aires de livraison par une signalétique adaptée ; mettre en place des campagnes de sensibilisation et de communication, comme il en existe déjà pour le transport de personnes ; envoyer des messages forts tels que les P.V. de courtoisie.
- **Information** : informer sur le fonctionnement, les lieux d'information, les sources d'information, les outils nécessaires et/ou disponibles, les formations à envisager pour les différents acteurs.
- **Application** : elle passe par un contrôle accru qui doit être vu comme un outil positif, permettant :
  - de faciliter le travail des forces de l'ordre,
  - d'atteindre les objectifs de régulation de la ville.

**Là où un contrôle est réel et effectif, les outils techniques classiques se révèlent efficaces.**

### Qui ?

- Décideurs politiques, techniciens de ville, forces de police,
- acteurs économiques, exploitants de transport en commun,
- professionnels du transport (y compris représentants, associations),
- Chambres de Commerce et d'Industrie, Chambres des métiers,
- grand public, associations d'usagers, associations de riverains.

## L'application

### Barcelone



Dans un quartier central de Barcelone, les carrefours sont de forme hexagonale. Deux côtés de ces carrefours sont réservés aux livraisons (30 minutes). Le chauffeur appose ce disque sur son pare-brise. Ce système simple permet un meilleur contrôle du stationnement et de l'usage des aires de livraison. Il peut être couplé à une télé-surveillance des aires de livraison.

## Le suivi

- Prise en compte des retours d'opinion des différents acteurs pour faire évoluer les réglementations,
- mise en place d'indicateurs de suivi simples par les différents acteurs suite aux diagnostics préalablement effectués,
- prévoir des mesures d'efficacité du système.



### L'Unité de Contrôle du Stationnement de Lyon

Lyon, Avril 2003 : création de l'Unité de Contrôle du Stationnement, mise en place à titre expérimental pour une durée de 2 ans (2003 - 2005).

Ils sont reconnaissables aux parements à damier de leur uniforme (de couleur noire) et à la mention "stationnement" qui y est apposée.

L'expérimentation va se concentrer de 2003 à 2005 dans les secteurs du centre-ville les plus "rotatifs" : Terreaux, Bellecour, plateau de la Croix-Rousse, tandis que les policiers municipaux jusqu'alors affectés au centre-ville vont, parmi leurs missions, renforcer la surveillance du stationnement dans les quartiers non couverts par l'expérience. La mission des agents de l'UCS consiste à assurer la surveillance du paiement et des stationnements interdits ou gênants.

Les premiers résultats sont extrêmement positifs : ce qui devrait conduire à une extension du système.



### Exemples d'indicateurs

- Durée des tournées – transporteurs.
- Taux de verbalisation – police.
- Ponctualité des livraisons – commerçants.
- Enquête de satisfaction – collectivité locale.
- Taux de respect.

## A l'heure de l'intercommunalité des moyens...

... il pourrait être envisagé selon des évolutions législatives à venir que ce soit les autorités d'agglomération (communautés urbaines ou communautés d'agglomération) qui prennent les arrêtés, ce qui permettrait de simplifier et d'harmoniser les règles pour les transporteurs. Mais sans attendre la mise en place de telles structures, chaque commune se doit d'agir en provoquant des rencontres, des discussions avec les collectivités limitrophes.

## POUR EN SAVOIR PLUS



### Ouvrages :

#### La réglementation et les aménagements de voirie pour les livraisons

Guide méthodologique pour les collectivités  
GART/édition CELSE - à paraître

#### Mieux gérer les marchandises en ville

Guide d'action  
GART/FNTR/AUFT/ACFCI - 2002

#### Réflexions à destination des élus

Plans de Déplacements Urbains  
et Marchandises en Ville  
ADEME/CERTU - 2001

#### L'expérience d'une grande métropole

La logistique du Fret en Île-de-France  
IAURIF - 1997

#### Prise en compte des marchandises

Plans de Déplacements Urbains  
ADEME/CERTU - 1998

### Sites internet :

[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

[www.certu.fr](http://www.certu.fr)

[www.gart.org](http://www.gart.org)

[www.iaurif.org](http://www.iaurif.org)

[www.iledefrance.fr](http://www.iledefrance.fr)

[www.pduif.org](http://www.pduif.org)

[www.transports-marchandises-en-ville.org](http://www.transports-marchandises-en-ville.org)

### Contacts :

Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)  
27 rue Louis Vicat 75015 Paris

Centre d'Etudes sur les Réseaux,  
les Transports l'Urbanisme  
et les Constructions publiques (CERTU)  
9 rue Juliette Récamier 69006 Lyon

Chambre de Commerce  
et d'Industrie de Paris (CCIP)  
27 avenue de Friedland 75008 Paris

Conseil Régional d'Île-de-France (CRIF)  
33 Barbet de Jouy 75007 Paris

Direction Régionale de l'Équipement  
d'Île-de-France (DREIF)  
21 rue Miollis 75732 Paris Cedex 15

Groupement des Activités de Transport  
et de Manutention de la Région  
d'Île-de-France (GATMARIF)  
46 avenue de Villiers 75847 Paris Cedex 15

Groupement des Autorités  
Responsables des Transports (GART)  
22 rue de Palestro 75002 Paris

Institut d'Aménagement  
et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAURIF)  
15 rue Falguière 75750 Paris cedex 15

Ville de Paris  
Direction de la Voirie et des Déplacements  
Agence de la Mobilité  
40 rue du Louvre 75001 Paris



Et si on harmonisait nos réglementations ?