InTerLUD

Agir pour une logistique urbaine durable

Résumé Fiche action collectivité :

Améliorer l’efficacité des aires de livraison

InTerLUD, programme porté par :

B2

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

cgi CONFÉDÉRATION COMMERCE DE GROS ET INTERNATIONAL

LOGISTIC LOW-CARBON

ROZO

CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

Objectifs et cadrage de l'action

1

L'Aire de livraison (AL) est l'outil de logistique urbaine par excellence : répandue, s'insère parfaitement sur l'espace public, totalement maîtrisée par la collectivité.
Sauf pour les AL qui sont sous-dimensionnées, mal positionnées ou peu contrôlées.
Le contrôle est difficile car les AL peuvent être utilisées par des particuliers.

2

Eléments de diagnostic :

- Diagnostic de l'offre : dimensionnement, positionnement par rapport à la demande, usage
- Connaître la situation des AL : étude du taux de rotation sur les aires d'un périmètre donné ou par un comptage des véhicules de livraison présents en double-file pendant un horaire d'affluence.

3

Intérêt et objectifs :

- Reconnaître le transport de marchandises comme une fonction support de l'activité économique;
- Rationnaliser la gestion de l'espace public;
- Prendre en compte les besoins en matière d'accueil des véhicules de marchandises sur la voirie publique.

4

Impacts attendus :

- L'amélioration de l'utilisation **des aires de livraison** permet de réduire les congestions en ville et leurs impacts sur les émissions de polluants atmosphériques

6

Définition :

Aire de livraison = un emplacement réservé à « **l'arrêt** des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises »
Les aires de livraison peuvent donc être utilisées par des particuliers ou des professionnels pour effectuer un chargement ou un déchargement d'une durée indéfinie.
On comprend donc la difficulté du contrôle, celui-ci ne pouvant s'appuyer que sur le fait que le conducteur doit être à proximité du véhicule.

La réglementation des AL :

Deux choix pour les collectivités

- Implanter des aires de livraison réservées 24h/24 aux opérations de chargement et déchargement de marchandises : faciliter le contrôle et/ou encourager les livraisons nocturnes silencieuses ;
- Réservation aux livraisons à certaines heures uniquement et pour le stationnement à d'autres heures (stationnement résidentiel): pour des raisons d'optimisation de l'espace public et de réponse adaptée aux besoins.

Méthodologie indicative

6

Diagnostic :

Recensement pour préserver, réaménager et supprimer (prioriser sur des zones à congestion /conflits)	**-> Cartographie des aires de livraison** **Outils :** - Enquêtes spécifiques - Modélisation Freturb identifie les zones à forts besoins en aires de livraison
Détermination de l'offre nécessaire	**Nombre théorique d'aires de livraisons à implanter à ajuster en fonction des conditions locales** **Outil :** Méthode Cerema permettant le dimensionnement de l'offre en AL à partir d'un relevé des établissements sur un périmètre donné auxquels sont affectés des ratios moyens de génération de mouvements

Optimiser l'implantation des AL

Guide Cerema

Méthodologie indicative

Normalisation / aménagement

- Dimensionnement ;
- Longueur * largeur de l'aire : **12 à 15** m * **2,2 à 2,5** m;
- Mise en cohérence de la signalisation;
- Horaires autorisés;
- Environnement de l'aire (mobilier urbain, abaissement de trottoir) : faciliter le travail des livreurs;
- Mise en conformité des AL existantes.

Source : Certu, 2008

Source : Certu, 2013

Améliorer l'accessibilité à l'aire et les conditions de travail du livreur

Méthodologie indicative

Le contrôle de l'utilisation des AL est primordial :

- Le contrôle des aires de livraison permet de limiter la présence des véhicules stationnés illicitement sur les aires et améliore le taux de rotation et l'efficacité de ces emplacements;
- Il permet un report partiel des véhicules illicites sur le stationnement payant et accroit les recettes de la collectivité;
- Le contrôle peut également être renforcé par des dispositifs technologiques (potelets lumineux, capteurs de présence…).

Exemple ville de Cannes : mise en place de capteurs sur les aires de livraison du centre ville, afin de mieux renforcer le contrôle pour favoriser la rotation et baisser le nombre de véhicules de livraison en infraction. Constat après installation : **50 % de véhicules stationnés plus de 30 minutes (13 % plus d'une heure).**

Le contrôle sera assuré par la police municipale et les agents de surveillance de la voie publique (ASVP). Des séances de **formation** pourront être organisées afin de sensibiliser les agents au contrôle spécifique des aires de livraison : enjeux du contrôle, rappels juridiques, moyens à disposition, mise en perspective de leurs missions…

Pour aller plus loin

Le disque de livraison en renfort du contrôle : une amélioration notable et contrôle simplifié

- Obligatoire pour utiliser les aires de livraison;
- Recommandation : **30 minutes.** 90 % des opérations de livraison durent moins de 30 minutes ;
- L'usage des disques de livraison se fait en parallèle de la mise en œuvre de réglementations marchandises ;
- Distribution aux professionnels sur justificatif (Kbis par ex).

Résultats à Lyon:

- Amélioration de l'accessibilité des aires de livraison ;
- Temps de stationnement des voitures sur les AL **divisé par 2 ;**
- **Moins de 25 %** du nombre d'arrêts des véhicules de livraison en double file.

7 Coût et financement de l'action

- **Coût du diagnostic des aires de livraison** : fonction du nombre d'aires diagnostiquées : **< 5 000 €**

- **Coût de la création ou de la mise en conformité d'une AL** :

Création	1 000 € HT
Suppression	300 € HT
Déplacement	1 000 € HT
Conformité	600 € HT

- **Coût de capteurs équivalent 3 véhicules particuliers** : **1000 € HT** (soit 3 capteurs)

➡ Intégrer les recettes qui découleront à la fois des contraventions et les recettes issues du stationnement payant (s'il y a partage des usages sur les aires)

Suivi et évaluation de l'action

InterLUD

8 Indicateur de suivi global

1 Démarrage	2 Consolidation	3 Décollage	4 Exemplarité
Focalisation sur quelques secteurs du territoire comme problématique	Ajustement de l'offre sur les secteurs logistiques contraints + stratégie de contrôle	Echelle de tout le territoire Etat des lieux complets des aires avec programme de mise au norme, Information, sensibilisation	Mise en œuvre d'un dispositif permettant l'amélioration du fonctionnement des aires (disque 30'), contrôle accru + inscriptions dans les documents d'urbanisme

8 Indicateurs de suivi

- **Taux de rotation horaire** : Rapport entre le nombre de véhicules relevés en stationnement licite sur aires de livraison et le nombre d'aires de livraison, rapporté sur une heure.
- **Taux d'infraction :**
  - Nombre d'infractions signalées rapporté au nombre d'AL : données polices municipales ;
  - Taux de stationnement illicite : nombre de stationnements illicites rapporté au nombre d'aires.

Indicateurs environnementaux : l'évaluation consiste à partir du nombre de véhicules de livraison en double-file, à calculer les émissions de GES associées et leur réduction lorsque les aires de livraison sont optimisées, avec :

- **Double-file :** Nombre de véhicules de livraison en double-file relevé sur une heure de pointe ;
- **Nombre HP/jour :** moment de la journée (en heures) où l'activité de livraison est la plus dense ;
- **Circulation (tous véhicules) en heure de pointe :** Moyenne sur les voiries équipées d'aires de livraison (véh/h).