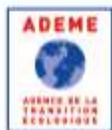


Résumé Fiche action collectivité :

Améliorer l'efficacité des aires de livraison

(Version octobre 2022)

InTerLUD, programme porté par :



B2

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

Éléments 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**, et facilite les **conditions de travail** des conducteurs

5

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.

Diagnostic :

Recensement

pour préserver, réaménager et supprimer
(prioriser sur des zones à congestion /conflits)

→ Cartographie des aires de livraison

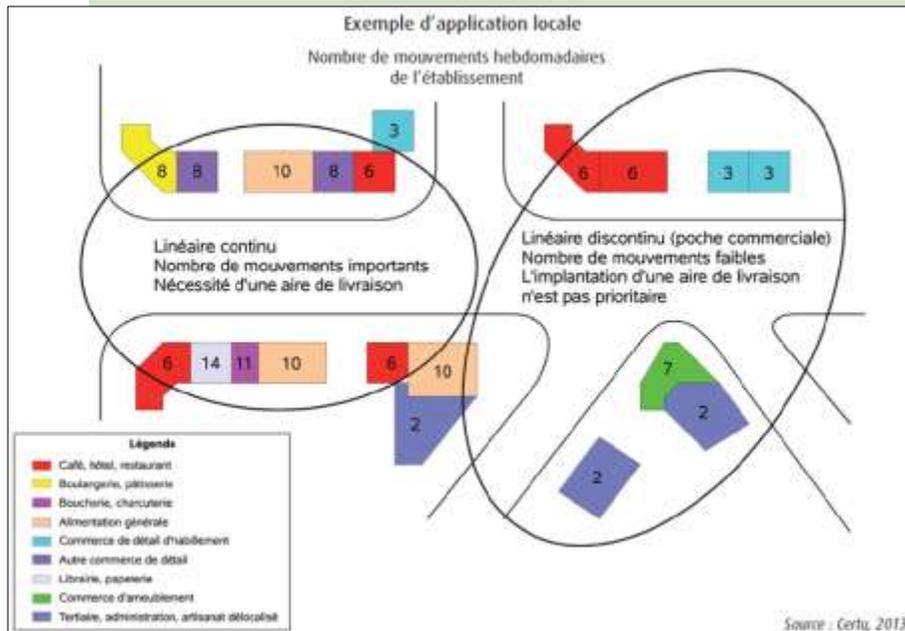
Outils :

- 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

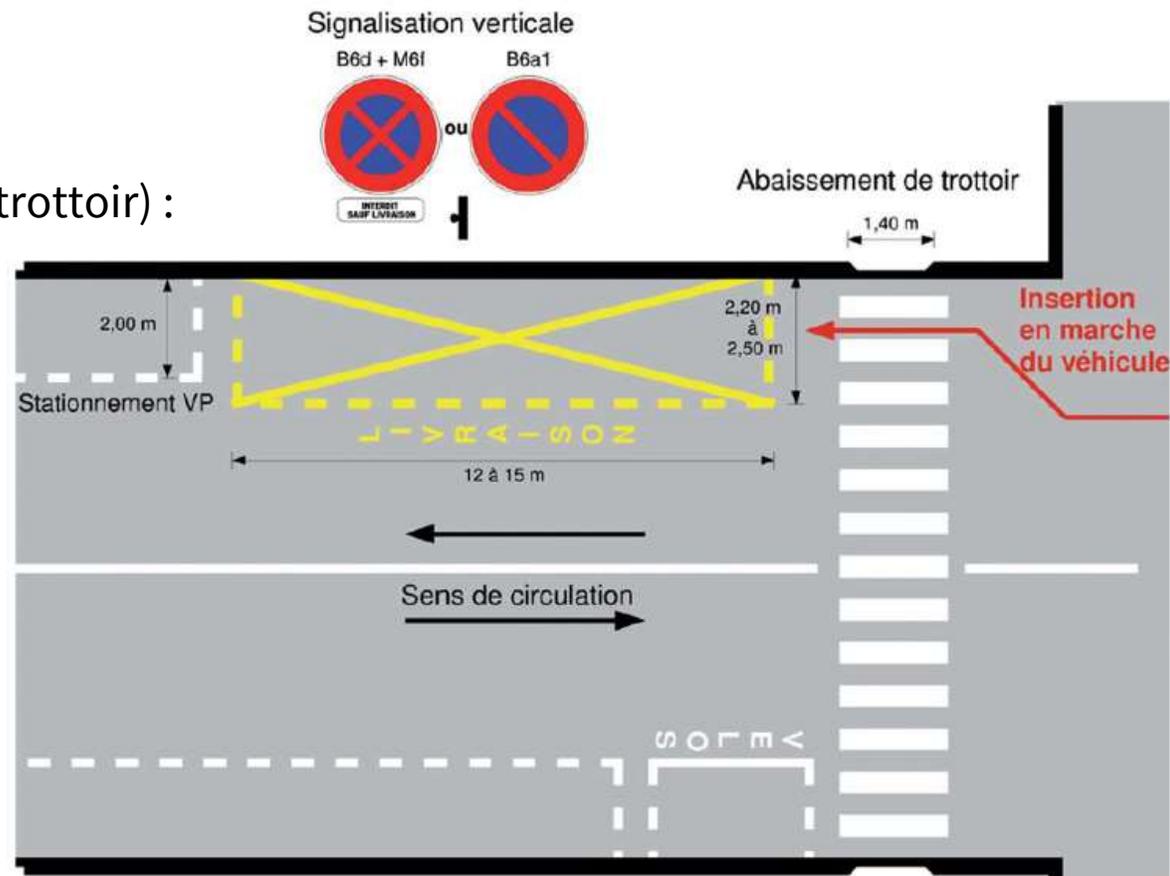
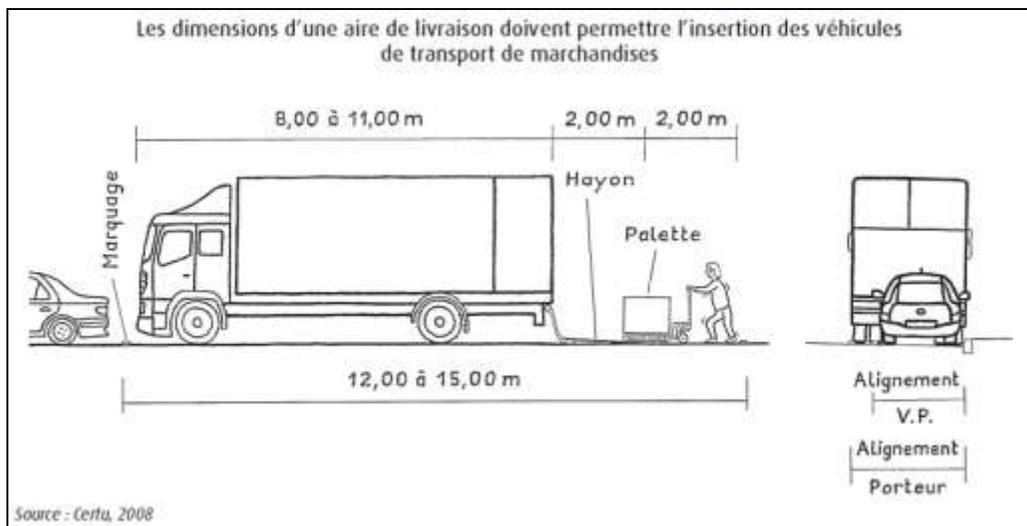


Guide Cerema



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 (mobiliers urbains, abaissement de trottoir) : faciliter le travail des livreurs ;
- Mise en conformité des AL existantes.



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

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 accroît 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...

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).



Mise en place de capteurs et/ou bornes GSM :

- indiquer le temps de stationnement restant via une borne ou un accès GSM,
- indiquer si l'aire de livraison est occupée ou non,
- transmettre des informations aux autorités chargées du contrôle de l'usage de ces aires.

Création d'aires de livraison à destination des cyclo-logisticiens

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)

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 heures de pointe/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).