

Améliorer l'efficacité des aires de livraison

Objectifs et cadrage de l'action

Force est de constater que toutes les villes qui disposent d'aires de livraison ne se donnent pas les moyens de les rendre totalement efficaces, notamment parce qu'elles sont sous-dimensionnées, mal positionnées ou peu contrôlées. Or, l'aire de livraison est l'outil de logistique urbaine par excellence : elle est très répandue, elle s'insère parfaitement sur l'espace public et est totalement maîtrisée par la collectivité.

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC A METTRE EN PLACE

- Diagnostic de l'offre (a minima sur un échantillon) : dimensionnement, respect de la réglementation et des recommandations du CEREMA, positionnement par rapport à la demande, usage (taux de rotation...), ergonomie.
- Connaître la situation des aires de livraison : commencer par une étude du taux de rotation sur les aires d'un périmètre donné ou même par un comptage des véhicules de livraison présents en double-file pendant un horaire d'affluence.

INTERETS 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

IMPACTS ATTENDUS

L'amélioration de l'utilisation des aires de livraison permet de réduire la congestion en ville, l'impact du transport de marchandises sur l'environnement et facilite les conditions de travail des conducteurs.

Environnementaux

- Effet de serre
- Qualité de l'air
- Bruit
- Autres

Économiques

- Conflit d'usage (congestion) de la voirie valorisable en temps perdus (€ par mn...)
- Emploi
- Fiscalité / Recette
- Efficacité livraisons / Activité économique
- Attractivité territoire
- Autres

Sociaux

- Conditions de travail
- Sécurité des personnes
- Santé
- Autres

NIVEAU DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION

1. DÉMARRAGE

Focalisation sur un/quelques secteur(s) du territoire déclaré(s) comme problématique(s) par les acteurs de la logistique ou le recensement des PV.

2. CONSOLIDATION

Ajustement de l'offre sur les secteurs logistiques contraints (méthode d'identification de ces secteurs) + stratégie de contrôle - tests réels sur une partie des aires.

3. DÉCOLLAGE

Approche de l'offre à l'échelle de tout le territoire (commune ou plusieurs communes de l'EPCI), état des lieux complet des aires avec programme de mise au norme/dimensionnement/ajustement de l'offre - Information, sensibilisation.

4. EXEMPLARITÉ

Mise en œuvre d'un dispositif permettant l'amélioration du fonctionnement des aires (e.g. disque 30', OTDP...), contrôle accru + normes des aires de livraison sur emprise privée au sein du PLU ou PLUi.

Méthodologie indicative

● La réglementation des aires de livraison

L'Article L.2213-3 du Code Général des Collectivités Territoriales définit le pouvoir de police du maire en matière de circulation et de stationnement. Ainsi, le maire peut, par arrêté motivé, « réserver des emplacements [...] pour faciliter [...] l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises ». L'arrêt est défini dans l'article R110-2 du Code de la Route (voir ci-contre).

Le code de la route (Article R. 417-10, modifié par le décret n°2010-1581 du 16 décembre) permet le partage dans le temps des aires de livraison sous réserve d'un arrêté municipal correspondant : est considéré comme gênant la circulation publique le stationnement d'un véhicule « sur les emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de livraison, l'autorité investie du pouvoir de police peut toutefois définir par arrêté les horaires pendant lesquels le stationnement est autorisé ». Ainsi deux voies sont possibles pour les collectivités :

- Soit elles font le choix d'implanter des aires de livraison réservées 24h/24 aux opérations de chargement et déchargement de marchandises ;
- Soit elles les réservent à certaines heures uniquement et les rendent au stationnement à d'autres heures.

De nombreuses collectivités ont défini des aires réservées en journée aux livraisons et la nuit au stationnement résidentiel pour des raisons d'optimisation de l'espace public et de réponse adaptée aux besoins. A contrario, d'autres collectivités réservent en permanence leurs aires aux livraisons, notamment pour en faciliter le contrôle et/ou encourager les livraisons nocturnes silencieuses (voir fiche action dédiée : C4 - Encourager les livraisons silencieuses en horaires décalés).

L'**instruction interministérielle** sur la signalisation routière (arrêté du 7 juin 1977 modifié) fixe quant à elle la nature des signalisations, ainsi que les conditions et les règles de leur implantation.

Un guide technique du CEREMA présente des principes opérationnels de mise en œuvre (quantification des aires nécessaires, règles de localisation, d'accessibilité...) :

Arrêt : immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer (Code de la Route Art R.110-2)

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagement-aires-livraison>).

La collectivité peut donc facilement, en se référant à ces différents documents, évaluer la légalité de ses aires. Depuis le 1 janvier 2018, le stationnement payant a été dépenalisé alors que les aires de livraison sont restées sous le régime pénal (stationnement gênant, amende forfaitaire de classe 2 de 35 €). Cette distorsion peut avoir des conséquences sur l'occupation illicite des aires de livraison d'autant plus fortes que le forfait de post-stationnement est élevé et le contrôle du stationnement payant accru. Il est par conséquent très important d'adopter une politique de contrôle efficace des aires de livraison au risque que la collectivité se retrouve dans une situation doublement pénalisante : des livraisons toujours réalisées en double-file (conséquences sur la congestion et l'environnement) et un manque à gagner en matière de stationnement.

A contrario, la mise en place d'une gratuité de quelques minutes sur les places de stationnement peut permettre d'éviter la pression sur les aires de livraison.

● Diagnostic des aires de livraison

■ RECENSEMENT DES AIRES

Ce travail permet de déterminer les aires de livraison à préserver, celles à supprimer et celles à réaménager. Il peut être phasé et mené, dans un premier temps, sur les zones les plus sensibles en termes de congestion et de conflits d'usages de la voirie, en collaboration avec les professionnels du transport, les commerçants ou encore les artisans. Cette première étape permet à la collectivité de créer une base de données spécifique. Celle-ci peut servir à réaliser une cartographie des aires de livraison.

La modélisation freturb et sa transposition dans un outil cartographique SIG peut permettre de mener cette analyse en identifiant les zones à forts besoins en aires de livraison.

Exemples de l'élaboration d'un schéma directeur des aires de livraison :

Orléans Métropole : <https://www.interlud.green/boite-a-outils/explorez-les-projets/elaboration-schema-directeur-des-aires-livraison>

Valence Romans Déplacement : <https://www.interlud.green/boite-a-outils/explorez-les-projets/schema-directeur-des-aires-livraisons-sdal>

■ DÉTERMINATION DE L'OFFRE NÉCESSAIRE

Le Cerema a publié une méthode permettant le dimensionnement de l'offre en aires de livraison à partir d'un relevé des établissements sur un périmètre donné auxquels sont affectés des ratios moyens de génération de mouvements. Cette génération de mouvements peut également être obtenue de manière plus fine grâce à l'exploitation du logiciel freturb.

Le guide permet de déterminer le nombre théorique d'aires de livraisons à implanter. Ce nombre est à ajuster en fonction des conditions locales (spécificités des établissements et caractéristiques de la voirie).

Méthode décrite plus précisément au sein du Guide du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagement-aires-livraison>

● Normalisation des aires de livraison

■ LE DIMENSIONNEMENT

L'instruction interministérielle sur la signalisation routière ne donne aucune spécification en matière d'aménagement des aires de livraison. Le guide du Cerema sur les aires de livraison a permis de définir quelques recommandations d'aménagement tenant compte des spécificités du métier de la livraison.

■ LONGUEUR DE L'AIRE

Le véhicule type utilisé pour la distribution urbaine, muni d'un hayon élévateur, nécessite que la longueur utile de l'aire soit comprise entre 12 et 15 mètres. Cette longueur tient compte à la fois de la longueur du véhicule, de la taille du hayon élévateur déployé et de l'espace de manutention nécessaire au livreur à l'arrière de son véhicule.

■ LARGEUR DE L'AIRE

Le véhicule type utilisé pour la distribution urbaine a une largeur supérieure à 2 mètres. La largeur du marquage au sol de l'aire de livraison doit être comprise entre 2,20 et 2,50 mètres. La surlargeur (comparativement au linéaire de stationnement payant le plus souvent calé sur une largeur de 2 mètres) a une autre vertu : elle permet de rendre l'aire visible.

■ LA SIGNALISATION

L'instruction interministérielle sur la signalisation routière décrit les principes de signalisation pour l'aire de livraison et prévoit leur aménagement.

■ LES HORAIRES AUTORISÉS

En fonction de l'environnement immédiat des aires, c'est-à-dire de la nature des commerces à livrer, ainsi que des objectifs et de la politique de stationnement de la collectivité, des créneaux horaires durant lesquels les aires de livraison sont réservées aux véhicules réalisant une opération de livraison et/ou d'enlèvement peuvent être définis. Ces horaires sont optionnels ; les aires de livraison peuvent être affectées 24h/24 aux opérations de manutention. La collectivité veillera à ce que les horaires choisis soient en cohérence avec sa politique globale de mobilité, la morphologie urbaine (par exemple certains quartiers remarquables, historiques, touristiques, sur lesquels la limitation des horaires de livraison s'avère judicieuse), les pratiques et les horaires d'ouverture des commerces.

■ L'ENVIRONNEMENT DE L'AIRE

Il importe de vérifier que l'implantation de mobilier urbain n'affecte pas le cheminement du livreur, tout particulièrement l'implantation du panneau de signalisation verticale. Ces préconisations sont à adapter au contexte urbain mais, lorsque leur mise en œuvre est possible, elles doivent être privilégiées pour des raisons d'efficacité et de pertinence de l'aire. Elles ont toutes pour principal but d'améliorer l'accessibilité à l'aire et les conditions de travail du livreur.

■ LA MISE EN CONFORMITE

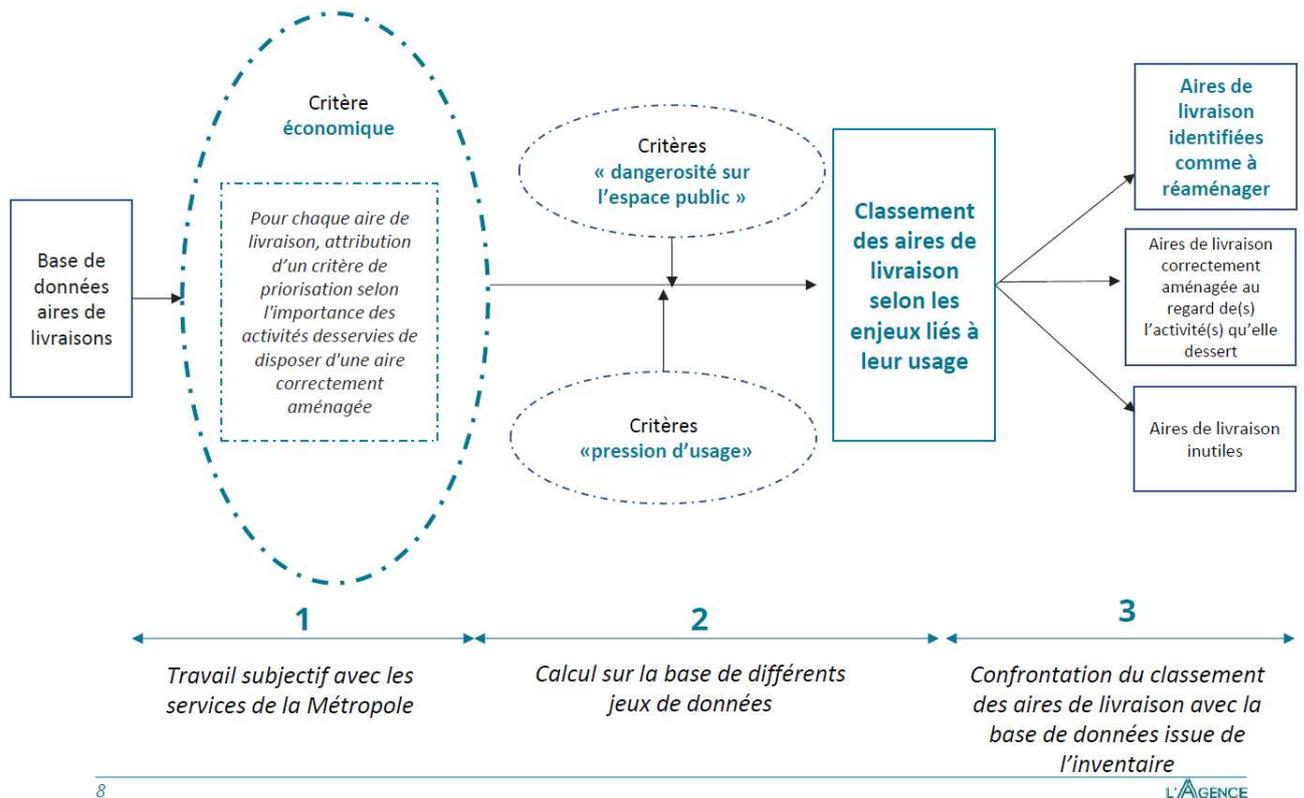
Un audit de l'offre, intégrant le diagnostic sur la localisation, les caractéristiques techniques et l'état de chacune des aires de livraison du périmètre, doit permettre de faire ressortir les travaux nécessaires à la mise en conformité des aires de livraison.

Sauf problème de sécurité identifié, la mise en conformité des aires de livraison peut se faire de manière progressive en fonction des ressources de la collectivité. Celle-ci peut, dans un premier temps, se concentrer sur les points noirs relevés par les organisations professionnelles du transport ou les commerçants. Le calendrier de mise en conformité tiendra compte des effectifs et du calendrier d'intervention des services techniques.

Exemple : priorisation des aires de livraison à réaménager

La métropole de Grenoble a demandé à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise de déterminer une méthodologie de priorisation des aires à réaménager.

2 PRIORISATION DES AIRES DE LIVRAISON - MÉTHODOLOGIE EN TROIS ÉTAPES



CONCERTATION

Dans l'optique de la mise en cohérence des réglementations, les principes retenus pour l'aménagement des aires de livraison seront validés par l'ensemble des communes constituant l'intercommunalité.

● Contrôler l'utilisation des aires de livraison

Comme dans toute politique de stationnement, le contrôle est primordial. Il 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 les sensibiliser au contrôle spécifique des aires de livraison : enjeux du contrôle, rappels juridiques, moyens à disposition, mise en perspective de leurs missions.

Force est de constater que le contrôle des aires de livraison est souvent très faible, voire inexistant, notamment qu'il relève des services de la police municipale contrairement au contrôle du stationnement payant effectué par les ASVP.

Or le contrôle des aires permet de limiter la présence des véhicules stationnés illicitement sur les aires et améliore le taux de rotation et l'efficacité de ces emplacements.

Le contrôle peut également être renforcé par des dispositifs technologiques (potelets lumineux, capteurs de présence...).

En outre, un contrôle accru des aires occasionne un report partiel des véhicules illicites sur le stationnement payant et accroît les recettes de la collectivité.

● Pour aller plus loin

■ MISE EN PLACE DE DISQUES DE LIVRAISON

La faible disponibilité des aires de livraison provient essentiellement de leur occupation abusive par des véhicules particuliers. Le contrôle des aires est donc un enjeu fort. Pour le faciliter, certaines collectivités utilisent un disque de livraison et constatent une amélioration notable.

Le disque, placé derrière le pare-brise de façon bien visible, est alors obligatoire pour utiliser les aires de livraison. Sur le principe du disque bleu, il indique l'heure d'arrivée du véhicule offrant ainsi une preuve objective pour le contrôle.

Une limitation de durée doit être déterminée par la collectivité. Une valeur de 30 minutes est recommandée car elle permet dans l'immense majorité des cas aux transporteurs et artisans de réaliser leur chargement ou leur déchargement dans de bonnes conditions.

Toutefois, un discernement de la part des forces de l'ordre est nécessaire car si la très grande majorité des opérations de livraison durent moins de 30 min (plus de 90% d'entre elles), certaines peuvent dépasser ce délai (livraisons volumineuses et ou pondéreuses).

Le disque de livraison contribue à l'amélioration de la disponibilité des aires de livraison et simplifie le contrôle. La durée des arrêts étant limitée, une aire peut être utilisée par plusieurs professionnels au cours d'une journée.

Ces derniers sont donc moins contraints de recourir aux arrêts en double-file ce qui est bénéfique du point de vue de la congestion, de la sécurité routière et du partage de l'espace public entre les usagers de la voirie.

À noter que l'usage des disques de livraison se fait en parallèle de la mise en œuvre de réglementations marchandises. Cet outil accompagne et aide à faire connaître ces réglementations.

Les conditions de diffusion des disques seront définies par la collectivité. Toutefois, il est recommandé de les distribuer par l'intermédiaire de la police municipale, des chambres consulaires, des organisations professionnelles du transport de marchandises.

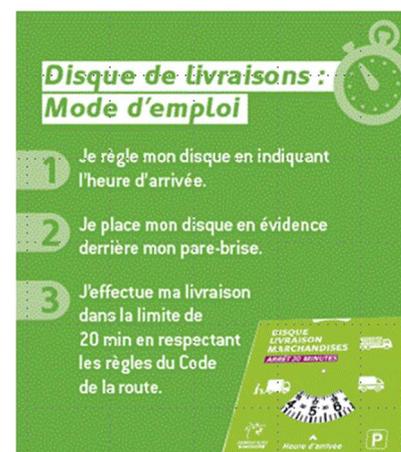
Le rattachement du disque au véhicule (mention de la plaque d'immatriculation sur le disque) est également un moyen de contrôler sa bonne diffusion.

Les destinataires du disque sont l'ensemble des professions assurant des livraisons et enlèvements de marchandises :

- Les transporteurs et grossistes ;
- Les artisans (pour les opérations de chargements/déchargements de leurs outils et matériaux sur les chantiers) ;
- Les commerçants réalisant leurs approvisionnements ou leurs livraisons.

Le disque « professionnel » ne doit pas être distribué aux particuliers bien que ces derniers puissent utiliser les aires de livraison pour charger ou décharger leurs propres marchandises (dans ce cas ils devront également se munir d'un disque européen). L'une des vertus du disque est d'officialiser le rôle de l'aire de livraison pour les professionnels et par conséquent d'éviter que les particuliers les utilisent à mauvais escient.

Il sera demandé, au moment de la distribution des disques, des pièces justificatives de l'activité livraison (Kbis par exemple).



Par ailleurs, il est conseillé de prévoir un fichier commun à tous les distributeurs de disques dans lequel seraient renseignés le SIRET des demandeurs et le nombre de disques distribués par entreprise... Ainsi, il sera possible d'avoir des indicateurs et de connaître le nombre de disques en circulation.

Exemples de mise en place de disques de livraisons :

- Ville de Nantes / Nantes Métropole :

Un disque de livraison est obligatoire pour utiliser les aires de livraison dans le centre-ville de Nantes. Il permet de rendre plus disponibles les aires de livraison pour les professionnels et faciliter le transport de marchandises en ville. Distribué aux seuls utilisateurs de ces emplacements, ce disque permet une meilleure utilisation des aires de livraison.

A Nantes, les livraisons sont autorisées de 4h00 à 11h30 pour les véhicules ne dépassant pas 12 mètres de long sur le périmètre réglementé. Seuls les véhicules avec un disque de livraison rose sont autorisés à s'y arrêter, pour une durée ne pouvant dépasser 30 minutes.

Les livraisons avec un véhicule à énergie alternative (c'est-à-dire dont la motorisation est obligatoirement assurée par l'électricité, le gaz naturel ou l'hydrogène) sont autorisées de 4h à 23h. Ces véhicules doivent utiliser un disque de livraison vert. Ce bonus incite à réduire l'impact écologique du transport de marchandises en ville.

Source : <https://maisontranquillite.nantes.fr/disque-livraison>

- Lyon et Villeurbanne :

Une réglementation relative aux livraisons s'applique sur les 9 arrondissements de Lyon, le centre-ville de Villeurbanne (secteur élargi des Gratte-Ciel) et la commune de Neuville sur Saône. L'usage des disques de livraison sur les aires de livraison est obligatoire sur ce périmètre. Les objectifs de cette action sont de dynamiser le commerce, de réduire les émissions de pollution, d'améliorer la circulation et les conditions de travail des chauffeurs livreurs.

Les professionnels (livreurs et commerçants) effectuant des livraisons devront utiliser un disque de livraison pour indiquer leur heure d'arrivée sur l'aire de livraison. L'arrêt sur ces aires, dédiés aux professionnels uniquement, est limité à 30 minutes pour le chargement et le déchargement des marchandises.

Informations complémentaires : <https://www.interlud.green/boite-a-outils/explorez-les-projets/disque-livraison-dans-grand-lyon>

MISE EN PLACE D'AMBASSADEURS DE LIVRAISON

Des « ambassadeurs de livraison » peuvent être mis en place à l'occasion de la refonte d'une offre en aires de livraison. Leur rôle est de promouvoir le bon usage des aires de livraison auprès de la population, des commerçants, des transporteurs et des artisans et d'améliorer la rotation sur les aires et leur disponibilité.

Le nombre d'ambassadeurs est fonction du nombre d'aires de livraison sur lesquels ils interviendront. Selon la configuration des aires, il est recommandé de prévoir un ambassadeur pour 3 à 4 aires de livraison. Ils seront sur le terrain chaque jour du lundi au vendredi de 7h30 à 12h30 au moment où se déroulent la majorité des livraisons.

Le département de la Seine-Saint-Denis a expérimenté sur la commune des Lilas le déploiement de tels « ambassadeurs » lors de la mise en œuvre du disque livraison.

RÉFLEXION SUR LA RESERVATION D'ESPACE PUBLIC

Encore peu répandues, les solutions de réservation « d'aires de livraison » ou « d'espaces publics » (autorisation d'occupation temporaire du domaine public), peuvent constituer des pistes d'avenir pour optimiser au mieux l'espace public tout en répondant aux besoins des professionnels. En effet, pour des organisations de distribution des marchandises très bornées (par exemple livraison tous les jours, à la même heure, d'une enseigne pendant une durée déterminée ou tournée de distribution d'un même quartier démarrant à la même heure tous les jours...) la réservation préalable d'un emplacement sur le domaine public peut s'anticiper et s'avérer pertinente à la fois pour les opérateurs mais également pour la collectivité.

■ CARTOGRAPHIE DES AIRES DE LIVRAISON

Il est très utile de cartographier les aires de livraisons et de relever leurs caractéristiques (dimensions, horaires...) sur une carte au moyen d'un système d'information géographique (SIG). Cela facilite grandement le travail de diagnostic des aires de livraison sur un territoire - la couche des aires de livraison peut ensuite être superposée à d'autres couches telles que la réglementation de la circulation, l'implantation des activités économiques, etc...

La mise en ligne de ces informations en open-data peut également être mobilisé dans des outils d'aides à la conduite, permettant aux acteurs économiques de connaître la localisation de ces aires.

Exemple de données en ligne : « Localisation des emplacements des aires de livraisons et leurs réglementations associées » sur Toulouse Métropole : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/aires-de-livraison-1/>

■ MISE EN PLACE DE CAPTEURS ET/OU BORNES GSM

Certaines collectivités choisissent d'installer des capteurs sur les aires de livraison. Ces capteurs peuvent avoir différentes fonctions : 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.

Exemple de mise en place de capteurs et/ou bornes :

- **Ville de Poitiers :**

Dans le cadre du réaménagement du quartier de la gare et de la création du Pôle d'échanges multimodal de Poitiers comprenant un espace d'arrêt minute (124 places) et 760 places de stationnement, s'est posée la question du stationnement des véhicules sur le parvis de la gare SNCF où se trouvent plusieurs commerces de proximité (bars, restaurants, presse, boulangerie, pharmacies...). Afin de favoriser le stationnement de courte durée et faciliter les livraisons, la Mairie et l'Agglomération ont choisi d'installer un dispositif de bornes dynamiques GSM.

Informations complémentaires : <https://www.interlud.green/boite-a-outils/explorez-les-projets/controle-automatique-du-stationnement-borne-gsm>

- **Projet d'un applicatif « Aires de livraison » dans le cadre du programme InTerLUD :** digitaliser le disque de stationnement VUL/PL pour améliorer l'efficacité des aires de livraison

■ CREATION D'AIRES DE LIVRAISON À DESTINATION DES CYCLO-LOGISTIENS

En janvier 2021 a été inauguré à Lyon la première aire de livraison dédiée aux vélos-cargos. L'aire de livraison adaptée au gabarit des vélos-cargos est opérationnelle rue Rabelais dans le 3ème arrondissement. Elle a été implantée dans un secteur très fréquenté par les coursiers à vélo. L'emplacement et l'aménagement de l'aire ont fait l'objet d'une réflexion en collaboration avec plusieurs opérateurs de cyclo-logistique de la ville, afin de répondre au mieux aux besoins des usagers. La Ville de Lyon a conçu le projet et a réglementé par arrêté ce nouveau dispositif. Cette aire de livraison est dédiée uniquement à la cyclo logistique, les véhicules motorisés y sont interdits à l'arrêt et au stationnement. La durée maximale d'un arrêt pour effectuer des opérations de chargement/ déchargement est fixée à 15 minutes.

Source : <https://www.lyon.fr/actualite/deplacements/une-aire-de-livraison-pour-les-velos-cargos>

Suivi et évaluation de l'action

■ 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 aire de livraison : varie en fonction des aménagements à réaliser. A minima, un panneau de signalisation et de la peinture jaune suffisent, mais pour qu'une aire soit aux

bonnes dimensions pour accueillir un véhicule de livraison et correctement aménagée le coût peut être plus élevé. Ainsi, pour une aire de 15 m x 2,5 m bordurée avec abaissement de trottoir, on comptera environ 1 000 € TTC (Source : Pôle Nantes Loire – Maintenance espace public, Nantes Métropole).

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).

Coût d'un disque livraison : de 0,5 € pour un disque en carton à 1,5 € pour un disque en PVC.

Coût de capteurs sur aire de livraison équivalent 3VP : 1000 € (soit 3 capteurs)

Acteurs impliqués :

- EPCI ;
- Commune ;
- Police municipale / ASVP ;
- Chambres consulaires ;
- Organisations professionnelles : transporteurs, grossistes, artisans, commerçants, grande distribution, BTP, gestionnaires de déchets, énergéticiens (infrastructures d'avitaillement).

INDICATEURS DE SUIVI GLOBAL

Les indicateurs de suivi global présentés ci-dessous permettent d'identifier le passage de l'action à ses différents niveaux d'avancement.

Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

1 Démarrage

Focalisation sur un/quelques secteur(s) du territoire déclarés comme problématique(s) par les acteurs de la logistique ou le recensement des PV.

2 Consolidation

Ajustement de l'offre sur les secteurs logistiques contraints (méthode d'identification de ces secteurs) + stratégie de contrôle - tests réels sur une partie des aires

3 Décollage

Approche de l'offre à l'échelle de tout le territoire (commune ou plusieurs communes de l'EPCI, état des lieux complet des aires avec programme de mise au norme / dimensionnement / ajustement de l'offre - Information, sensibilisation

4 Exemplarité

Mise en œuvre d'un dispositif permettant l'amélioration du fonctionnement des aires (e.g. disque 30', OTDP...), contrôle accru + inscriptions dans les documents d'urbanisme

INDICATEURS DE SUIVI GLOBAL

Les indicateurs de suivi présentés ci-dessous permettent d'évaluer dans le détail l'avancement opérationnel de l'action. Ils peuvent également avoir pour rôle de suivre son évolution entre les différentes étapes globales. La collectivité peut choisir également les indicateurs qui pourraient se révéler plus adaptés à son cas particulier.

Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

Taux de rotation horaire sur les aires de livraison : 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 :

- Fréquence des contrôles menés ;
- Nombre d'infractions signalées sur les aires de livraison rapporté au nombre d'aires de livraison : données PM ;
- Taux de stationnement illicite (nb de stationnement illicite rapporté au nombre d'aires).

Autre indicateur : au choix de la collectivité.

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

Réduction des émissions de GES : Une évaluation environnementale est proposée sur cette action. Elle consiste, à partir du nombre de véhicules de livraison en double-file, à calculer les émissions de GES associées et, partant de là, leur réduction lorsque les aires de livraison sont optimisées. Pour effectuer ce calcul il est nécessaire de disposer des valeurs suivantes :

- Double-file : nombre de véhicules de livraison en double-file relevés sur une heure de pointe ;
- Nombre d'heures de pointe par 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, objet du comptage (nombre de véhicules / heure).

ACTION LIÉE

Cette fiche action est liée à la fiche suivante :

- C1 - Avantager les véhicules à faibles émissions**
- C4 - Encourager les livraisons silencieuses en horaires décalés**
- C5 - Développer l'usage mixte de la voirie publique**

Cette fiche a été élaborée à partir des résultats d'une étude financée par l'ADEME dont les références sont « Jonction et Garrutik. 2018. Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine. ADEME. 215 pages »
Fiche révisée en avril 2022 par les partenaires d'InTerLUD.