

Etablir un plan de jalonnement marchandises

Objectifs et cadrage de l'action

La circulation des marchandises est indispensable au fonctionnement des activités économiques urbaines, mais les véhicules de marchandises peuvent constituer une gêne importante dès lors qu'ils empruntent des voiries inadaptées. La définition d'itinéraires marchandises à l'échelle du territoire est primordiale à la fois pour garantir l'efficacité des chaînes de transport mais également la sécurité des autres usagers de la voirie (notamment dans le cas de flux de matières dangereuses).

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC A METTRE EN PLACE

- Diagnostic du réseau urbain et de la réglementation
- Identification des pôles générateurs de trafics PL (Zone d'Activités Economiques industrielle/logistique, entreprise industrielle, grande surface commerciale, centre commercial...)

INTERETS ET OBJECTIFS

- Réduire les risques liés au transport de marchandises (accidentologie, transport de matières dangereuses)
- Adapter, rendre lisible et compréhensible la réglementation marchandises
- Assurer la performance de la chaîne de transport en évitant d'adresser les flux sur des infrastructures non adaptées

IMPACTS ATTENDUS

Un plan de jalonnement marchandises adapté permet de faciliter et fluidifier la livraison urbaine. Les impacts environnementaux sont établis mais sont indirects et ne feront pas l'objet d'indicateurs.

ENVIRONNEMENTAUX

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

ECONOMIQUES

- 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

Jalonnement sur les principaux pôles générateurs de flux de transport de marchandises en ville

2. Consolidation

Définition des itinéraires sur l'ensemble du territoire

3. Décollage

Intégration dans les GPS des réglementations marchandises

4. Exemplarité

Information dynamique et dédiée du transport de marchandises en ville

Méthodologie indicative

● Préambule

Le travail sur les itinéraires permet de maîtriser les flux de marchandises en choisissant les voiries et les horaires tels que les risques soient aussi réduits que possible. La reconnaissance de l'activité marchandises doit conduire à faire du jalonnement positif et ne doit donc pas uniquement se traduire par des interdictions.

● Diagnostic

■ IDENTIFIER LES PRINCIPAUX GÉNÉRATEURS DE FLUX

La première étape vise à identifier les générateurs de flux, qu'ils soient endogènes au territoire d'étude (trafic de desserte) ou exogènes (trafic de transit). Le terme « générateur » désigne des établissements ou des secteurs dont l'activité entraîne de nombreuses expéditions et réceptions de marchandises. Ces expéditions et réceptions se traduisent par la circulation de véhicules de transport de marchandises à destination ou au départ de ces générateurs. Sont listés ci-après les principaux types de générateurs à parfaitement identifier sur le territoire (il peut s'agir d'entreprises ou de zones) :

- Grand établissement industriel (industrie chimique, métallurgique, de recyclage, carrière d'extraction de granulats...);
- Grande entreprise logistique (entrepôt ou plateforme de plusieurs milliers ou dizaines de milliers de m²);
- Zone d'activité économique fortement marquée par l'industrie et/ou la logistique;
- Grand établissement commercial (hypermarché, grande distribution spécialisée...);
- Zone commerciale;
- Centre commercial urbain;
- Périmètre remarquable, fortement attractif et commerçant, en centre-ville (zone piétonne).

Le repérage des établissements ainsi que des zones fortement génératrices de flux peut être réalisé par une analyse des activités présentes sur le territoire en lien avec les services du développement économique de la collectivité. La modélisation Freturb, si elle a été réalisée lors du diagnostic, est néanmoins un élément précieux pour réaliser ce travail. En effet la quantification des mouvements de marchandises entrant et sortant des établissements (avec un zoom possible sur les poids lourds) ainsi que la géolocalisation de ces établissements dans un SIG (travail complémentaire à la modélisation) permettent d'en déduire les secteurs à forts enjeux en matière d'itinéraires de desserte. La géolocalisation permet par ailleurs une analyse du réseau de voirie de la collectivité (hiérarchisé) et donc l'identification des itinéraires souhaitables.

Pour les flux exogènes au territoire (typiquement des flux qui traversent le territoire pour rejoindre un fort générateur situé sur une collectivité voisine), seule l'observation sur le terrain permet de repérer les véhicules en transit et de localiser les portes « d'entrée » et « de sortie » qu'ils empruntent dans l'agglomération. Dans ce cas précis, la collectivité aura tout intérêt à discuter avec les territoires voisins plutôt que de mettre en œuvre des interdictions qui auront peu d'impact sans une définition d'itinéraires concertés à l'échelle intercommunale.

Des spécificités par activités :

- Les éventuels établissements générant des transports de matières dangereuses doivent être identifiés précisément;

- Les éventuels établissements ainsi que les voies concernées par des convois exceptionnels doivent également être identifiés précisément. A ce titre, les convois exceptionnels peuvent être générés de manière temporaire sur le territoire à la faveur d'un projet en particulier. La collectivité doit dans ce cas définir des itinéraires temporaires pour ces convois en s'assurant que leur gabarit correspond à celui de la voie empruntée.

■ LOCALISER DES LIEUX À PROTÉGER DES TRAFICS DE POIDS LOURDS

Il s'agit de localiser les lieux pour lesquels des trafics poids lourds seraient particulièrement pénalisant pour l'environnement urbain. La localisation de ces lieux peut faire appel à une analyse des contraintes. Il peut s'agir de lieux :

- À structure de chaussée faiblement dimensionnée pour des trafics intenses de poids lourds (dans ce cas si aucun autre itinéraire n'est identifié par la suite, une reprise de la structure de chaussée sera potentiellement nécessaire) ;
- À gabarit de voirie contraint ne permettant pas une circulation des poids lourds dans de bonnes conditions ;
- Fortement résidentiels (avec des problèmes de vibration éventuels) ;
- Fortement accidentogène ;
- Remarquables sur le plan architectural, touristique, commercial...

Les collectivités disposent désormais de SIG recensant pour partie ce type de données.

Certaines activités sont par nature fortement génératrices de flux de marchandises en poids lourds. La collectivité gagnera à penser la localisation de ces activités sur son territoire en fonction de la capacité de ses réseaux à pouvoir les desservir. Bien que les critères transport et logistique n'entrent pas directement dans l'instruction d'un permis de construire cette analyse doit être réalisée à cette occasion. Typiquement si l'implantation d'une supérette ou d'un supermarché dans une voie de centre-ville contrainte a toutes les chances de générer d'importants conflits d'usage de la voirie (étant entendu que ce type de commerce est susceptible de recevoir des porteurs ou des semi-remorques de marchandises plusieurs fois par jour) il faudra que la collectivité échange avec le porteur de projet y compris pour l'encourager à le relocaliser sur un autre secteur. De même, l'implantation d'un grand entrepôt (pouvant générer plusieurs dizaines voire centaines de poids lourds par jour) doit être analysée en regard des itinéraires d'accès à celui-ci. La collectivité pourra éventuellement proposer au porteur de projet d'autres sites plus propices sur son territoire.

● Définir les itinéraires poids lourds

■ RÉALISER L'ÉTAT DES LIEUX DES RÉGLEMENTATIONS SUR LES ITINÉRAIRES EN VIGUEUR

Il s'agit de recenser tous les arrêtés relatifs à la circulation des véhicules poids lourds (supérieurs à 3,5 tonnes de PTAC) de transport de marchandises à l'échelle du territoire.

Chaque arrêté doit être analysé :

- Quels sont ses motivations ?
- Sont-elles pertinentes ?
- Quelles sont les conséquences pour les transports de marchandises ?
- Est-il respecté ?
- Met-il en péril la desserte d'établissements du territoire ? Des territoires voisins ?
- Les collectivités disposent le plus souvent de nombreux arrêtés hérités de son histoire. Ceux-ci ont pu être pris à un moment donné pour contraindre la circulation de poids lourds sur une portion de voie en particulier (mais contraignant finalement un itinéraire dans sa globalité).

■ IDENTIFIER LES ITINÉRAIRES PAR PÔLE GÉNÉRATEUR

Un pôle générateur est un établissement ou une zone générant d'importants trafics de poids lourds. Ce travail permet d'éviter les itinéraires potentiellement problématiques tout en définissant ceux qui sont les plus pertinents. C'est donc un double travail de guidage des flux d'une part et de protection d'itinéraires problématiques pour les PL d'autre part (cela se traduit réglementairement par des interdictions de circulation et des itinéraires conseillés).

Deux exemples en image : la définition d'itinéraires, un double travail de guidage (image de droite) et d'interdiction (image de gauche).



Si certains axes ont des caractéristiques leur permettant d'accueillir des trafics de poids lourds importants, de nombreux axes ne peuvent accueillir de flux de poids lourds car :

- L'état, les caractéristiques, les fonctionnalités de la voirie ne le permettent pas (on peut citer par exemple la largeur de la chaussée insuffisante, la hauteur disponible sous un pont limitée, le rayon de giration trop court...);
- Les poids lourds sont jugés « indésirables » ;
- Les poids lourds peuvent engendrer d'importants conflits d'usage de la voirie.

Il faut donc, dans un premier temps, établir la liste des voiries que devront éviter les poids lourds : centres-villes, voies limitées en gabarits et voies à préserver. Dans un second temps, il s'agira alors de choisir, parmi la voirie restante, les axes qui porteront les itinéraires « dédiés » aux poids lourds.

Ces itinéraires devront impérativement desservir les pôles repérés, mais également autoriser l'accès à toutes les communes voisines.

La difficulté de cette étape consiste à concilier la volonté récurrente de la majorité des riverains de supprimer les poids lourds en ville et la nécessité d'autoriser l'accès aux pôles les plus générateurs de flux, y compris localisés en centre-ville. Il convient également dans cette étape de tenir compte des besoins et des réalités opérationnelles des professionnels du transport et de la logistique.

La définition des itinéraires nécessite obligatoirement un travail avec les communes limitrophes afin d'assurer une continuité depuis et vers les réseaux routiers structurants.

■ PREVOIR DES AMENAGEMENTS POUR L'ACCUEIL DES FLUX EXOGENES

Lors de l'établissement du plan de jalonnement marchandises, la collectivité peut également avoir une réflexion sur l'accueil des PL sur des aires spécifiques. Ces aires de stationnement peuvent permettre à des chauffeurs de PL de patienter jusqu'aux heures de livraison autorisées. Ces aires concernent principalement les flux exogènes et à destination des communes de l'EPCI.

Afin de limiter les nuisances générées par les circulations PL, ce type de parking doit être implanté de préférence en périphérie des zones urbanisées ou dans les zones industrielles, et être bien connecté avec le réseau structurant.

Il faudra considérer l'enjeu de sécurité autour de ce stationnement (notamment de nuit) : parking bien éclairé, éventuellement clôtures ; ainsi que la question des conditions d'accueil pour les chauffeurs : mise à disposition d'un local avec WC et douches par exemple.

● Rédiger des arrêtés marchandises

L'étape suivante, en lien avec la fiche action « Harmonisez vos réglementations marchandises » vise à rédiger les arrêtés instaurant les itinéraires poids lourds ainsi que les zones à protéger.

La collectivité choisira soit de rédiger un arrêté par itinéraire, soit de rédiger un arrêté global définissant l'ensemble des itinéraires du territoire.

La première solution permet d'ajouter de nouveaux itinéraires ou d'en retirer sans remettre en cause l'arrêté global. De plus elle permet de définir précisément les motivations par itinéraire (les considérants de l'arrêté). Par contre elle dilue dans de nombreux arrêtés la définition des itinéraires. Leur suivi est rendu plus complexe.

La deuxième solution permet de définir un plan global d'itinéraires, elle est donc plus structurée et doit être motivée également de manière globale. Le suivi est grandement facilité ainsi que la communication auprès des professionnels (transmission de l'arrêté global ainsi que d'une carte). Par contre la remise en cause d'un itinéraire nécessite la refonte de l'arrêté dans sa globalité.

● Aménager et jalonner les itinéraires

Le jalonnement des itinéraires distingue le jalonnement numérique et le jalonnement physique.

Le jalonnement numérique consiste, a minima, à mettre à disposition, en ligne (site internet de la collectivité par exemple), les arrêtés ainsi que la carte des itinéraires afin que les opérateurs en disposent. Il est très utile de cartographier ces itinéraires sur une carte au moyen d'un système d'information géographique (SIG). 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 les itinéraires à privilégier. Des données pourront également être transmises aux sociétés développant des solutions de guidage afin qu'elles les intègrent dans leurs outils (traces GPX par exemple).
Voir Fiche Action B1 – Harmoniser les réglementations marchandises.

En matière de jalonnement physique, des dispositions matérielles doivent être prises. Elles consistent :

- À doter les itinéraires retenus pour le passage des poids lourds des aménagements facilitant leur utilisation et renforçant la sécurité des personnes se trouvant au voisinage de ces itinéraires, par exemple en améliorant la visibilité des traversées piétonnes (sur les itinéraires poids lourds éviter les dos d'ânes au profit de système de ralentissement en chicane) ;
- À mettre en place les panneaux de signalisation destinés aux conducteurs des poids lourds leur précisant les dispositions prises et les cheminements à suivre.

Lors de la mise en place des interdictions et des itinéraires conseillés, une campagne d'information (cartes spécifiques, site internet) peut être développée à destination des organisations professionnelles du transport et des chargeurs de la région.

● Contrôler et évaluer

Comme pour toutes les actions proposées dans ce guide, les dispositions adoptées doivent faire l'objet d'un contrôle destiné à vérifier si les dispositions sont respectées. Si ce respect est jugé insatisfaisant, il est nécessaire de s'interroger sur les causes de l'inefficacité des dispositions et éventuellement de les adapter.

Suivi et évaluation de l'action

■ COÛT ET FINANCEMENT DE L'ACTION

Etude : environ 30 000 € HT.

Panneaux de jalonnement : fonction du type de panneau et de leur nombre.

Acteurs impliqués :

- EPCI ;
- Commune ;
- Police municipale / ASVP ;
- Gestionnaire de voirie ;
- 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

Jalonnement sur les principaux pôles générateurs de flux de transport de marchandises en ville

2 Consolidation

Définition des itinéraires sur l'ensemble du territoire.

3 Décollage

Intégration dans les GPS des réglementations marchandises

4 Exemplarité

Information dynamique et dédiée du transport de marchandises en ville

INDICATEURS DE SUIVI

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 jalonnement : nombre de pôles correctement jalonnés rapporté au nombre total de pôles potentiellement concernés.

Nombre de panneaux de jalonnement posés.

Nombre de plaintes de riverains signalées : données Police Municipale - via un numéro dédié...

Autre indicateur : au choix de la collectivité.

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

Cette fiche ne fait pas l'objet d'indicateurs environnementaux.

ACTIONS LIÉES

Cette fiche action est liée aux fiches suivantes :

A1 - Articuler les politiques "logistique urbaine" de planification et opérationnelles

A2 - Intégrer la mobilité des marchandises dans le PDM

B1 - Harmoniser les réglementations marchandises

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 mai 2022 par les partenaires d'InTerLUD.