

Transport de marchandises

GUIDE d'aide à la rédaction des arrêtés municipaux

À l'usage des élus
et des services techniques
des communes du Grand Lyon

Délégation
générale au
développement
urbain

Mission
déplacements

Direction
de la voirie

VTP

OCTOBRE 2006



La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains impose une mise en cohérence des réglementations municipales sur la circulation et le stationnement des véhicules de transport de marchandises, cohérence qui est loin d'être effective aujourd'hui.

Cette mise en cohérence réglementaire a pour objectif un équilibre stable et durable entre le développement de l'activité économique et la préservation de l'environnement. Elle doit favoriser tout à la fois le dynamisme de l'ensemble du territoire et celui de chaque commune.

Mais, à juste titre, l'harmonisation « inquiète ». D'une part, parce que les communes ont parfois peur de voir se diluer leur compétence de police. D'autre part, 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 la mise en cohérence à l'échelle du Grand Lyon, souhaitent légitimement voir respecter les spécificités de leur commune.

L'harmonisation n'est pas une uniformisation mais un moyen pour nous, au niveau des collectivités locales, de mieux coopérer à l'élaboration de règles plus lisibles pour les professionnels et plus faciles à appliquer au sein de l'agglomération.

Ce guide a pour vocation d'aider les maires dans la rédaction de leurs arrêtés municipaux. Il constitue une première étape dans un processus plus vaste qui vise à mettre en œuvre, dans l'agglomération, un système cohérent et performant de circulation et livraison de marchandises en ville.



Jean-Louis TOURAINE

**Vice-président
chargé de la politique
des déplacements**

le 8 juillet 1998

ARRETE DU MAIRE N° 98-161

**Objet : REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS
BOULEVARD DES ROSES ET RUE DE L'INDUSTRIE.**

Département des Affaires Publiques
Police Municipale

Le Maire de la Ville de ~~St-Etienne~~ (Rhône),

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L. 2213-1, L.2213-2 et L.2215-1,

VU l'arrêté municipal n° 89/113/C réglementant la circulation des poids lourds dans la commune,

VU l'arrêté municipal n° 96/050 du 13 mars 1996 réglementant le stationnement et la circulation des poids lourds boulevard des Roses et rue de l'Industrie,

CONSIDERANT que le profil du boulevard des Roses nécessite l'instauration d'une réglementation plus rigoureuse afin de garantir la sécurité et la tranquillité publiques en toutes circonstances,

ARRETE :

ARTICLE 1 : La circulation des véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes est interdite boulevard des Roses et rue de l'Industrie entre le pont Eugène Chevreul et l'avenue de la Gare.

ARTICLE 2 : La mesure édictée à l'article 1 ne s'applique pas pour la desserte des riverains ni aux véhicules affectés aux services publics, de police, de secours et aux transports publics de voyageurs.

ARTICLE 3 : Les itinéraires de déviation seront les suivants :

a) - les véhicules venant de l'Est et principalement par la route d ~~St-Etienne~~ (RD 518), emprunteront la route et le pont de ~~St-Etienne~~, la rue de Collières, la route de ~~St-Etienne~~, puis la rue des Pétroles et la rue de l'Industrie.

b) - Les véhicules venant de l'Ouest seront déviés au rond-point de la rue de l'Industrie pour reprendre en sens inverse l'itinéraire précité.

Ces dispositions seront portées à la connaissance des usagers à l'initiative de la Communauté Urbaine par la mise en place de la signalisation réglementaire et la présignalisation correspondante, côté Est, au carrefour formé par le boulevard des Roses et la rue Garibaldi et, côté Ouest, au rond-point rue de l'Industrie à la hauteur de la gare routière.

ARTICLE 4 : L'arrêté n° 98-023 est rapporté.

ARTICLE 5 : Monsieur le Secrétaire Général de la Mairie, Monsieur le Président de la Communauté Urbaine, Monsieur le Commissaire de Police de ~~St-Etienne~~ et tous les agents de la Force Publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.



pour le Maire

Adjoint délégué

LES CONSIDÉRANTS (Page 11)

Principe à retenir :

Motiver au maximum l'arrêté pour s'assurer de sa validité et de sa pérennité. S'assurer de la cohérence de la mesure par rapport au problème rencontré.

LA SIGNALISATION (Page 29)

Principe à retenir :

Utiliser les outils spécifiquement créés pour le transport de marchandises.

LES CIBLES & CHAMPS (Page 21)

Principe à retenir :

Adapter la mesure aux contraintes du transport de marchandises (véhicules et principaux générateurs).

L'EXISTANT (Page 33)

Principe à retenir :

Prévoir un arrêté unique regroupant toutes les mesures qui concernent le transport de marchandises.

LES DÉROGATIONS (Page 25)

Principe à retenir :

Limiter au maximum les dérogations permanentes.

L'AMPLIATION (Page 34)

Principe à retenir :

Transmettre au Grand Lyon les arrêtés.

[S O M M A I R E]

1 - L'HARMONISATION RÉGLEMENTAIRE : POURQUOI ?	Page 3 à 9
1.1. Les enjeux de l'harmonisation	4
1.2. Le pouvoir de police du Maire et les orientations de la loi SRU	5
1.3. L'état des lieux sur le Grand Lyon	8
2 - LES CONSIDÉRANTS	Page 11 à 19
2.1. Protéger les aménagements de voirie	12
2.2. Réduire les flux sur certaines voiries et définir des itinéraires poids lourds	14
2.3. Protéger les zones sensibles	16
2.4. Améliorer les conditions de livraison des marchandises	19
3 - LES CIBLES ET LES CHAMPS D'APPLICATION	Page 21 à 24
3.1. Les véhicules de transport de marchandises	22
3.2. Les principaux générateurs de flux	24
4 - LES DÉROGATIONS	Page 25 à 28
4.1. Dans le cas de la protection d'aménagements de voirie.....	26
4.2. Dans le cas de la protection de zones sensibles	27
5 - LA SIGNALISATION	Page 29 à 32
5.1. Les outils spécifiques au transport de marchandises	30
5.2. Le stationnement et l'arrêt des véhicules de livraison	31
5.3. La circulation des véhicules de transport de marchandises	32
6 - L'EXISTANT	Page 33
7 - L'AMPLIATION	Page 34
8 - LE LEXIQUE	Page 35 à 36
9 - QUELQUES PRÉCONISATIONS	Page 37 à 40
9.1. Les nouveaux paramètres réglementaires	38
9.2. Améliorer la desserte du centre-ville	40

L'HARMONISATION RÉGLEMENTAIRE : POURQUOI ?

1.1. Les enjeux de l'harmonisation	<i>Page 4</i>
1.2. Le pouvoir de police du Maire et les orientations de la loi SRU	<i>Page 5</i>
1.3. L'état des lieux sur le Grand Lyon	<i>Page 8</i>

1.1. Les enjeux de l'harmonisation

La loi SRU et sa traduction au sein des PDU imposent une mise en cohérence des réglementations marchandises à l'échelle du Périmètre des Transports Urbains.

Un enjeu économique

Les acteurs économiques ont besoin d'un horizon réglementaire lisible et stable afin de mettre en œuvre des flottes de véhicules performantes et adaptées. L'hétérogénéité actuelle des réglementations conduit, bien souvent, les chauffeurs-livreurs à arbitrer entre optimisation de leur plan de transport et respect des réglementations.

Un enjeu de politique de déplacements

C'est pour les communes 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.

Un enjeu en termes d'efficacité et de sécurité

Améliorer la cohérence des réglementations, c'est faire en sorte qu'elles soient plus lisibles et donc mieux respectées par les chauffeurs-livreurs. Il en résultera une meilleure sécurité pour les professionnels du transport comme pour les autres usagers de la voirie. Rechercher cette cohérence permet aussi de se mettre à l'abri d'éventuels contentieux.

1.2. Le pouvoir de police du Maire et les orientations de la loi SRU

Le pouvoir de police du Maire...

Le Maire possède le pouvoir de police sur sa commune afin d'organiser et régler l'usage de la voirie. Il peut, notamment, régler la circulation, le stationnement et l'arrêt des poids lourds et véhicules affectés au transport de marchandises dans la limite des compétences de l'État (*par exemple : arrêté préfectoral réglementant le transport de matières dangereuses dans l'agglomération lyonnaise*).

En matière de réglementation de la circulation et du stationnement sur le territoire communal, le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) définit, dans ses articles L2213-1 et suivants, les pouvoirs de police du Maire.

Le Maire peut, par arrêté motivé « *Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules.* » (art. L2213-2 al.1 du CGCT). De plus, il peut « [...] *réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux [...].* » (art. L2213-2 al.2 du CGCT).

Un arrêté est un acte réglementaire visant à interdire et non à autoriser. Une sanction est donc toujours prévue en lien avec le respect de l'arrêté.



Source : Interface Transport



Source : Interface Transport

Le Préfet peut être compétent sur certaines voies

À l'intérieur des agglomérations, le Maire dispose d'une compétence exclusive sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication dès lors qu'elles ne sont pas classées dans la catégorie des « **routes à grande circulation** ». Les « **routes à grande circulation** » (art. L110-3 du Code de la Route) permettent « *d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire* ».

Si une telle route traverse le territoire communal, deux cas sont possibles :

- Cas exceptionnel : des décrets ont transféré au Préfet la police de circulation. Le Maire perd alors sa compétence ;
- Cas le plus fréquent : aucun décret n'a été pris. Dans ce cas, l'article R411-8 du Code de la Route précise que « *les arrêtés [...] du Maire [...] sont pris après avis du Préfet* ».

La liste des « *voies à grande circulation* » est fixée par décret.

La jurisprudence a défini certaines limites concernant les pouvoirs du Maire

Le juge administratif exerce un contrôle approfondi sur les mesures tendant à limiter la circulation des poids lourds, notamment pour vérifier que la mesure n'est pas trop « *liberticide* ».

Premièrement, l'arrêté ne peut pas interdire de **manière permanente** et sur l'**ensemble du territoire** de l'agglomération la circulation des poids lourds. Il convient donc de prendre en compte un cadre spatio-temporel restreint.

Deuxièmement, il est prudent de tenir compte de certains éléments :

- **Une interdiction limitée à certaines heures.**
Le choix des horaires ne doit pas être excessif par rapport au but poursuivi (c'est-à-dire les considérants de l'arrêté) ;
- **L'existence d'un autre itinéraire.**
C'est-à-dire la possibilité de contourner l'interdiction par un itinéraire de substitution qui engage un allongement raisonnable de la distance ;
- **L'exemption de certains véhicules de transport exceptionnels.**
L'arrêté doit prévoir la circulation de certains types de véhicules (sécurité publique, transports en commun, véhicules assurant la desserte des riverains...).

Ainsi, une mesure de restriction doit être accompagnée d'une solide instruction du dossier (étude technique, comptages poids lourds, accidentologie...).

... et les orientations de la loi SRU

La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 introduit dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 une plus grande prise en compte du transport de marchandises au sein des Plans de Déplacements Urbains (PDU). L'article 28-1 al.5 de la LOTI précise que « *Les plans de déplacements urbains portent sur [...] la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin, notamment, de limiter la congestion des voies et aires de stationnement [...]* ».

Ainsi, alors que le Maire reste le seul à pouvoir prendre des arrêtés réglementant la circulation, le stationnement et l'arrêt des véhicules affectés au transport de marchandises sur sa commune, la loi SRU demande qu'au sein du périmètre de transports urbains, les communes entreprennent un travail de **mise en cohérence**. Le PDU de l'agglomération lyonnaise, révisé en juin 2005, a repris cet engagement.

Ce guide livre quelques conseils et préconisations en matière de rédaction d'arrêtés réglementaires concernant le transport de marchandises. Il est destiné aux communes du Grand Lyon, à leurs élus et leurs techniciens.



1.3. L'état des lieux sur le Grand Lyon

Les réglementations sur la circulation des véhicules de transport de marchandises portent presque exclusivement sur le tonnage. Ce critère est utilisé par toutes les communes ayant choisi de réglementer. L'analyse des arrêtés montre que **15 seuils de tonnage différents** sont utilisés par les communes (*voir carte ci-contre*). Mais le seuil de 3,5 tonnes est largement majoritaire.

La circulation

La plupart des communes ont fait le choix de **réglementations ponctuelles** ne portant que sur certaines voies (Ouest lyonnais et Nord de l'agglomération notamment). Il ressort que les communes ayant des **réglementations globales** sont celles qui accueillent les principales zones industrielles de l'agglomération. Ces communes sont sujettes à des trafics poids lourds en rapport avec la desserte des établissements industriels et de transport. Dès lors, elles ont aussi mis en place des **itinéraires de desserte** sur les voies urbaines les plus adaptées.

La multiplicité des seuils sur certaines communes pose nécessairement la question de la **compréhension des réglementations** par les chauffeurs-livreurs. Le manque de lisibilité entraîne, *de facto*, une incompréhension. De plus, il donne aux acteurs du transport de marchandises un argument supplémentaire de justification du non-respect de la réglementation.




La prise en compte du stationnement est moins prégnante que celle de la circulation. Peu de communes ont mis en place des réglementations sur le stationnement.

Le stationnement

À l'instar des réglementations sur la circulation, **plusieurs seuils de tonnage** sont utilisés par les communes pour réglementer le stationnement. Dans certaines communes, ces seuils s'ajoutent aux seuils déjà définis dans les arrêtés portant sur la circulation.

Les arrêtés communaux réglementant la circulation des marchandises sur le Grand Lyon (2005)

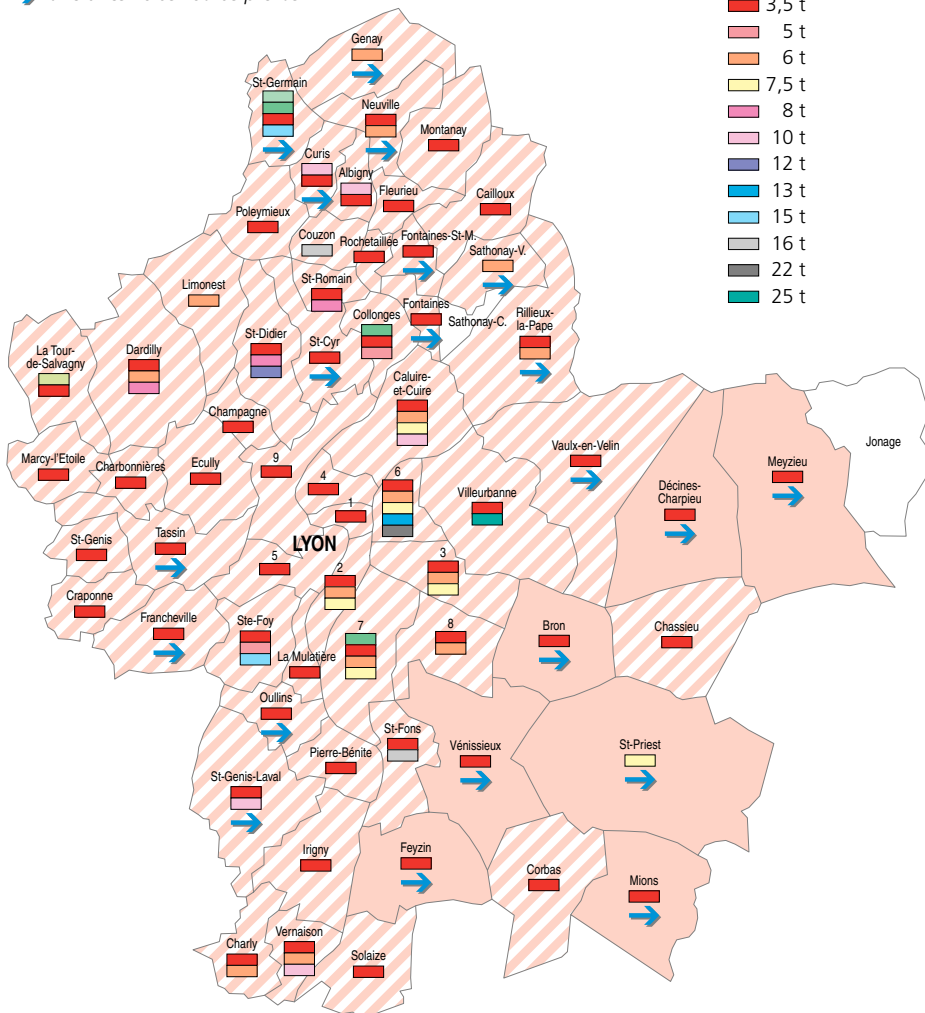
(Carte réalisée sur la base d'un recensement auprès des services des communes)

-  Absence de réglementation (ou réglementation non connue)
-  Interdiction globale de circuler (seuil précisé)
-  Interdiction ponctuelle de circuler (seuil précisé)

 Itinéraires Poids Lourds prévus

Seuils applicables

-  1,5 t
-  2 t
-  2,5 t
-  3,5 t
-  5 t
-  6 t
-  7,5 t
-  8 t
-  10 t
-  12 t
-  13 t
-  15 t
-  16 t
-  22 t
-  25 t



Source : Interface Transport - 2006

0 © C&D 5 km

LES CONSIDÉRANTS

2.1. Protéger les aménagements de voirie Page 12

2.2. Réduire les flux sur certaines voiries
et définir des itinéraires poids lourds Page 14

2.3. Protéger les zones sensibles Page 16

2.4. Améliorer les conditions de livraison
des marchandises Page 19

Il existe deux principaux types de considérants en matière de transport de marchandises :

- ceux qui se rattachent à un contexte physique de protection des aménagements de voirie ;
- ceux qui visent à améliorer ou à maintenir la sécurité, la tranquillité publique, la santé, la qualité de l'air... c'est-à-dire des considérants environnementaux et sociaux.

Les considérants sont au cœur de l'acte administratif réglementaire puisqu'ils sont censés justifier la prise de l'arrêté. **Plus les considérants sont étayés, plus l'arrêté sera solide face à un recours en justice.** Il n'existe pas de considérant type, tant les situations peuvent être multiples et complexes. Toutefois, **le Maire doit motiver son arrêté en raison de circonstances locales précises.**

Les cas de jurisprudence ci-dessous soulignent l'importance d'un considérant bien argumenté :

Arrêté autorisé : L'interdiction de livrer du carburant pendant les mois d'été de 9 h à 19 h 30 motivée par la densité et les difficultés de circulation en période d'affluence touristique (Conseil d'État 15 octobre 2004).

Arrêté annulé : L'interdiction des plus de 3,5 tonnes sur une portion de route de 400 mètres en raison de l'état de la chaussée et le caractère sinueux et étroit de la partie de la route en sous-bois. Une société devait faire un détour de 16 kilomètres pour entrer au sud de son installation, le Maire voulait gêner l'exploitation de l'industrie pour en provoquer le déplacement. Il y a atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie (CE 17 mai 2006).

Arrêté autorisé : L'interdiction des poids lourds en raison des atteintes portées à la tranquillité publique, à la sécurité des personnes et à la sécurité des immeubles riverains par la circulation des véhicules de plus de 12 tonnes et pour peu que l'arrêté du Maire ne soit ni général, ni absolu, ne présente pas un caractère excessif, un itinéraire de déviation étant possible. Les véhicules de secours, les convois exceptionnels ou la desserte locale étaient autorisés (CE 18 juin 1997).

Arrêté annulé : L'interdiction totale d'emprunter une rue pour concilier l'intérêt de ce commerce [Carrefour] et celui des riverains (CE 18 juin 1997).

2.1. Protéger les aménagements de voirie

Exemples de considérants

- *Considérant que la voirie ne peut supporter des charges trop importantes sans connaître une forte dégradation de sa structure...*
- *Considérant que la hauteur sous le pont est limitée et que certains véhicules ont déjà été bloqués, entraînant le blocage total de la circulation pendant plusieurs heures...*
- *Considérant que la giration autour du rond-point pour certains véhicules longs ne peut se faire sans empiéter sur les aménagements de voirie, notamment le terre plain central, entraînant une dégradation importante...*

La protection des aménagements de voirie dépasse le simple cadre du transport de marchandises. Elle englobe tous les véhicules volumineux et/ou pondéreux pouvant affecter la voirie ou le bâti limitrophe. La réglementation, dans ce cas, doit être une réponse efficace à la limite de capacité de la structure viaire.

Quatre principaux types de contraintes peuvent être listés :

- **L'acceptabilité de la structure** (chaussée, pont...), c'est-à-dire la charge maximale qu'une structure peut accepter sans que cela cause d'importantes dégradations ;
- **L'étroitesse de la voirie**, c'est-à-dire la largeur maximale acceptable d'un véhicule sur une section droite de voirie ;
- **Le rayon de giration** (rond-point, virage...), c'est-à-dire la longueur maximale acceptable d'un véhicule sur une chaussée lorsque celle-ci forme une courbe ;
- **Le passage sous ouvrage** (pont, tunnel, trémie...), c'est-à-dire la hauteur maximale acceptable d'un véhicule.





Pour chacun de ces types, le Code de la Route prévoit une mesure réglementaire adaptée.

Attention

Les structures de chaussées dans le Grand Lyon sont dimensionnées pour supporter des trafics poids lourds variables selon leur catégorie (super-lourde, lourde ou légère).

En cas de doute, interroger votre subdivision territoriale de proximité.

La protection des aménagements publics : les outils à privilégier en rapport avec les attendus

Attendu	Outil à privilégier	Définition du Code de la Route	Transport de marchandises
Acceptabilité de la structure (pont, chaussée...)	 B13	<i>Circulation interdite à tous les véhicules dont le PTAC est supérieur à la valeur indiquée.</i>	3,5 t constitue le seuil entre les véhicules utilitaires légers et les poids lourds.
Étroitesse de la voirie	 B11	<i>Circulation interdite aux véhicules dont la largeur est supérieure à la valeur indiquée</i>	En France, la largeur des véhicules est réglementée. La largeur maximale hors rétroviseurs est de 2,55 m. Elle est de 2,60 m pour les véhicules frigorifiques.
Giration (rond point, virage...)	 B10a	<i>Circulation interdite aux véhicules dont la longueur est supérieure à la valeur indiquée.</i>	Les véhicules à 2 essieux, majoritaires dans les livraisons en ville, ont une longueur maximale de 12 m.
Passage sous ouvrage (pont, trémie, tunnel...)	 B12	<i>Circulation interdite aux véhicules dont la hauteur est supérieure à la valeur indiquée.</i>	La hauteur n'est pas réglementée en France. La plupart des véhicules de marchandises font moins de 4 m. Certaines semi-remorques peuvent atteindre au maximum 4,20 m.

Ces outils ne sont pas spécifiques au transport de marchandises, ils concernent tous les véhicules pondéreux ou volumineux.

En tout état de cause, ils ne doivent pas être utilisés pour réglementer seulement le transport de marchandises. Lorsque ces réglementations sont utilisées, elles concernent tous les véhicules de dimensions supérieures à la limite imposée.

2.2. Réduire les flux sur certaines voiries et définir des itinéraires poids lourds

Exemples de considérants

- *Considérant que le trafic des véhicules affectés au transport de marchandises s'effectue sur une voirie communale non adaptée et occasionne une gêne pour la circulation de tous les autres modes de transport...*
- *Considérant le niveau de trafic de poids lourds évalué à 500 PL/jour sur une voirie dont la capacité journalière maximale est estimée à 200 PL/jour...*
- *Considérant que la mise en service d'une voie nouvelle de contournement de la commune permet au transit de poids lourds de s'écouler...*

Il peut arriver que certaines voiries communales soient devenues, notamment au gré des évolutions du tissu urbain et de l'activité économique, la cible d'un important trafic de poids lourds. Vécu comme du transit par la commune, il est probable que ce trafic, à l'échelle du Grand Lyon soit induit par une activité économique endogène.

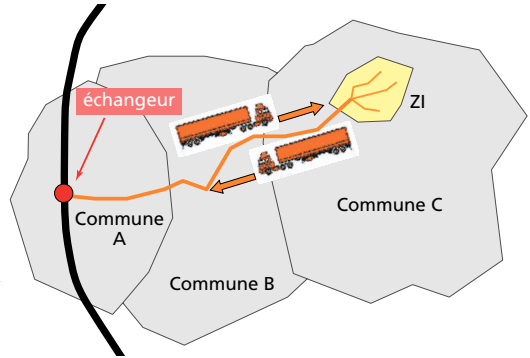
S'il est légitime que la commune se « protège » de ce trafic, il faut, en contrepartie, qu'elle offre des itinéraires de substitution. Ces itinéraires peuvent s'inscrire sur son territoire ou concerner les territoires limitrophes. Dès lors, la concertation doit être prévue avec les municipalités voisines.

Pour en savoir plus...

Le guide « *Concevoir les itinéraires des poids lourds* » est disponible auprès du Grand Lyon.

La commune B vit comme du transit le trafic de véhicules de transport de marchandises entre l'échangeur autoroutier et la zone industrielle implantée sur la commune limitrophe (C).

Si elle interdit le trafic poids lourds sans une contrepartie sur son territoire ou les territoires limitrophes, elle ne permet plus l'accès à la zone industrielle.



La mise en place de réglementations sur la circulation des marchandises sur certaines voies de la commune participe d'une **hiérarchisation du réseau**. En tout état de cause, la définition d'itinéraires poids lourds doit pallier les interdictions de circulation sur certaines voiries.

Quelques bons exemples...



L'interdiction 7,5 t aux transports de marchandises est doublée par l'indication de l'itinéraire Poids Lourds.



La voie est interdite aux 3,5 t, mais un panneau indique le Point Information de la zone industrielle.

Source : Interface Transport

2.3. Protéger les zones sensibles

Exemples de considérants

- *Considérant qu'afin de limiter les nuisances sonores causées, de nuit, aux riverains d'un quartier résidentiel, par les mouvements de poids lourds, il y a lieu d'y réglementer le stationnement...*
- *Considérant que l'affluence de piétons dans certaines voies commerçantes, l'aspect esthétique des abords de certains ensembles architecturaux ou le caractère historique de certains bâtiments rendent souhaitables la limitation de circulation de certains véhicules poids lourds...*

Certaines zones, de par leurs caractéristiques résidentielles, urbanistiques, touristiques... peuvent justifier la mise en place d'une réglementation portant sur le transport de marchandises. Dans ce cas, les mesures peuvent être de trois ordres :

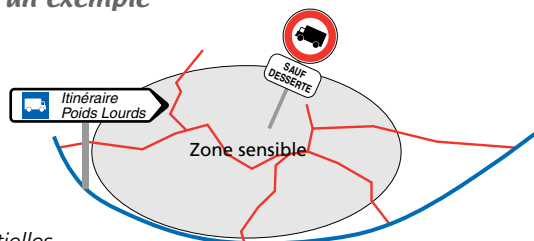
✓ **Interdire le transit et n'autoriser que les livraisons des riverains de la zone**

Cette mesure consiste à n'accepter dans la zone que les véhicules ayant quelque chose à y faire, à savoir une livraison ou un enlèvement de marchandises. Par contre, les poids et dimensions des véhicules venant livrer ne sont pas modifiés.

Cette mesure est efficace, notamment pour protéger les zones résidentielles du transit poids lourds. Les livraisons et enlèvements en zone résidentielle sont parcellaires et plutôt effectués avec de petits véhicules de messagerie. Ainsi n'est-il pas nécessaire d'appliquer des réglementations plus complexes visant à réduire les dimensions des véhicules.

Interdire le transit et n'autoriser que les livraisons des riverains : un exemple

Toutes les voies sont interdites à la circulation des véhicules affectés au transport de marchandises, sauf pour la desserte des riverains. Un panneau peut matérialiser l'itinéraire Poids Lourds à privilégier. Cette mesure permet notamment la protection efficace des zones résidentielles.



✓ Adapter la taille, le poids ou les horaires des véhicules venant livrer sur la zone

Dans certaines zones sensibles, comme par exemple les zones touristiques ou certaines zones résidentielles dont le bâti constitue une valeur patrimoniale, il peut être pertinent d'imaginer une réglementation allant plus loin qu'une simple éviction du transit. Les caractéristiques de ces zones peuvent conduire à réduire la taille des véhicules venant livrer dans la zone et/ou restreindre les livraisons à certaines heures de la journée seulement. **Dès lors, des paramètres et des seuils réglementaires doivent être définis.**

La mise en place de seuils réglementaires est toujours délicate car elle peut entraîner l'obligation de créer un régime dérogatoire. Dans la plupart des cas, il est recommandé que les dérogations soient ponctuelles et ne soient accordées que sur demande préalable en Mairie.

Elles peuvent concerner notamment :

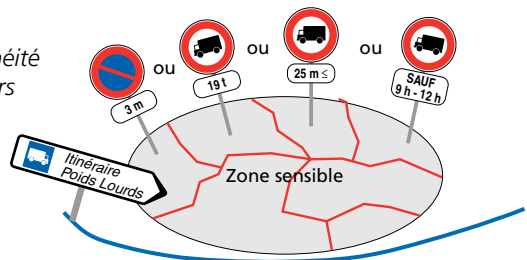
- La livraison d'un riverain de la zone par un véhicule au-delà de la limite fixée (par exemple, livraison d'ameublement ou de matériaux de construction nécessitant l'utilisation d'un gros véhicule) ;
- Le déménagement ou l'emménagement d'un riverain sur la zone.

Toutefois, si la zone accueille des activités industrielles ou commerciales, certaines dérogations permanentes peuvent vite entraîner une contre-productivité de la réglementation.

Adapter les dimensions des véhicules ou restreindre les plages horaires : quelques exemples

Il convient de conserver une homogénéité des paramètres et des seuils si plusieurs zones sensibles sont réglementées sur la commune.

Les seuils ne doivent pas être trop bas (< 3,5 t) et les horaires doivent correspondre aux impératifs des tournées.



Pour en savoir plus...

La partie 4 de ce guide propose des principes pour l'amélioration de la desserte des centres-villes.

✓ Limiter le stationnement longue durée des poids lourds

Exemples de considérants

- *Considérant que le parking est de plus en plus occupé par des véhicules de transport de marchandises, qui stationnent durant une longue période...*
- *Considérant que le stationnement longue durée de véhicules affectés au transport de marchandises nuit au bon fonctionnement d'un parking...*
- *Considérant que le stationnement de véhicules de transport de marchandises en bordure de voirie nuit à la bonne visibilité sur un carrefour à fort trafic et entraîne une augmentation du risque d'accidents...*

Les communes peuvent faire face à du stationnement longue durée de poids lourds sur leur territoire dont les causes sont souvent liées aux pratiques des conducteurs.

- **Le stationnement de véhicules le week-end** (certains chauffeurs routiers conservent leur véhicule du vendredi soir au lundi matin et le stationnent à proximité de leur domicile) ;
- **Le stationnement de semi-remorques et de véhicules en rapport avec une activité économique à proximité** (certaines activités industrielles ou commerciales en milieu urbain ont peu de place de stockage sur emprise privée et utilisent la voirie pour pallier ce manque) ;
- **Le stationnement de véhicules de chauffeurs réalisant leur coupure obligatoire** (certaines communes situées près de grands axes routiers et autoroutiers accueillent des chauffeurs quittant l'autoroute pour réaliser leur coupure quotidienne).



Les réglementations ponctuelles sur une ou quelques voies de la commune ne constituent pas, dans la plupart des cas, une réponse efficace. Elles peuvent en effet reporter le problème sur les voies adjacentes, voire les communes limitrophes.

La détermination des causes doit être un préalable. Dans certains cas, la création d'une zone d'accueil des véhicules pourra être envisagée.

2.4. Améliorer les conditions de livraison des marchandises

Exemples de considérants

- *Considérant que pour garantir la sécurité du chauffeur et les conditions de circulation satisfaisantes au cours des opérations de livraison, il y a lieu de réserver un emplacement...*
- *Considérant que la disponibilité d'aires de livraison en centre-ville est un moyen privilégié pour permettre aux professionnels d'organiser au mieux leurs opérations de livraison et d'enlèvement...*
- *Considérant qu'il convient de favoriser la desserte des commerces...*

Au-delà des mesures de restriction sur le transport de marchandises, les communes peuvent aussi tenter d'améliorer les conditions de livraison.

L'**aire de livraison** est le principal outil d'accueil des véhicules de marchandises en milieu urbain. Elle se révèle être un outil plus efficace si elle est bien dimensionnée et positionnée.

La création d'une aire de livraison passe par la prise d'un arrêté. Étant donné l'évolution rapide des aires de livraison (création, déplacement, suppression au rythme de l'évolution du tissu commercial), il est important d'assurer un suivi des arrêtés.

Aujourd'hui, les systèmes d'informations géographiques permettent de cartographier et de mettre à jour la liste des aires de livraison.

Pour en savoir plus...

Le « *Guide d'aménagement et de localisation des aires de livraison* » est disponible auprès du Grand Lyon.

LES CIBLES ET LES CHAMPS D'APPLICATION

3.1. Les véhicules de transport de marchandises *Page 22*

3.2. Les principaux générateurs de flux *Page 24*

3.1. Les véhicules de transport de marchandises

Les prises de décision réglementaires passent par une meilleure connaissance des véhicules de transport de marchandises, et plus particulièrement ceux susceptibles de circuler sur les communes du Grand Lyon.

Les équivalences poids et dimensions

La plaque de tare, **obligatoire pour les véhicules affectés au transport de marchandises**, permet d'identifier les principales caractéristiques du véhicule (PTAC, longueur, largeur, surface au sol). Il est donc très facile de contrôler le respect d'une réglementation portant sur l'un de ces paramètres.

Pour décrire les véhicules de transport de marchandises, certaines équivalences sont possibles, par exemple :

- Le seuil de 3,5 tonnes de PTAC marque la frontière entre véhicule utilitaire léger et poids lourd. Le PTAC d'un VUL est inférieur à 3,5 tonnes ;
- Le seuil de 19 tonnes de PTAC marque la limite des véhicules à deux essieux. Les véhicules d'un PTAC supérieur à 19 tonnes ont plus de deux essieux.

Toutefois, l'analyse par silhouette souligne **la multiplicité des poids et dimensions des véhicules** affectés au transport de marchandises. Pour un tonnage donné, plusieurs types de véhicules sont concernés. Par exemple, le seuil de 3,5 tonnes peut concerner à la fois des camionnettes, des fourgons et des porteurs, véhicules très répandus en centre-ville. **En tout état de cause, une réglementation doit prendre en compte la nécessité, pour certains véhicules, de venir livrer en ville.**

Les types de véhicules les plus couramment observés en ville

- **Véhicules de messagerie.**
La messagerie (express ou traditionnelle) concerne les livraisons les plus courantes dans les centres-villes, notamment auprès des commerces de détail et des activités tertiaires. Les véhicules sont au maximum des porteurs de 19 tonnes de PTAC.
- **Véhicules spécialisés.**
De nombreuses activités commerciales implantées en zone urbaine nécessitent des livraisons par des véhicules spécialisés dont les caractéristiques en termes de poids et dimensions sont hors normes par rapport aux véhicules de messagerie.

La plaque de tare livre des informations précieuses sur les poids et dimensions des véhicules affectés au transport de marchandises.

PV :	2,1	T
PTAC :	3,5	T
PTRA :	5,5	T
L x L :	19 ^m x 6,2 ^m	
S :	11,9	m ²

Les principales silhouettes de véhicules affectés au transport de marchandises n'ont pas des poids et dimensions très différenciés.



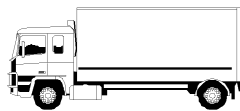
Fourgonnette
 < 2 t de PTAC
 5 m² < S < 6,5 m²



Camionnette
 2 t < PTAC ≤ 3,5 t
 6,5 m² < S < 12 m²



Fourgon
 3 t < PTAC < 6,5 t
 9 m² < S < 18 m²



Porteur
 3,5 t < PTAC < 19 t
 14 m² < S < 30 m²

Les véhicules de messagerie



Messagerie express, petits colis



Messagerie express ou traditionnelle



Messagerie express ou traditionnelle

Les véhicules spécialisés



Véhicule de livraison de produits de brasserie. Dimensions réduites (environ 16 m²) mais PTAC important (environ 15 t).



Porte voitures. 40 t de PTAC et surface au sol d'environ 50 m².



Porteur de livraison de farines alimentaires. PTAC important (19 t), mais dimensions réduites (15 m²).

3.2. Les principaux générateurs de flux

Activité commerciale de proximité

Les centres-villes accueillent de nombreux commerces de proximité qui, individuellement, génèrent très peu de flux marchandises. Néanmoins, la somme de ces livraisons, réalisées par différents transporteurs et concentrées sur une même période au cours de la journée, peut entraîner des conflits d'usage justifiant la mise en place d'une réglementation marchandises.

Centre commercial

Les centres commerciaux sont d'importants générateurs de flux marchandises dont les caractéristiques peuvent se rapprocher des flux des zones industrielles. Ils disposent très souvent de zones de livraison privatives. Néanmoins, il convient de flécher les itinéraires poids lourds permettant de s'y rendre.



Zone d'activité tertiaire

Ces zones accueillent principalement des bureaux qui génèrent des flux de messagerie express et petits colis. Les flux peuvent être importants et étalés sur toute la journée. Les véhicules concernés sont en général de petite taille (de type véhicule utilitaire léger).

Zone industrielle

Les zones industrielles constituent les plus gros générateurs de flux qu'une commune peut accueillir. Elles génèrent de nombreuses entrées/sorties par jour, notamment de semi-remorques de 40 tonnes. En termes de réglementation marchandises, ces zones doivent rester libres d'accès à tous les types de véhicules.



Il convient néanmoins de prévoir :

- les itinéraires de desserte entre la zone et les infrastructures autoroutières ;
- les parkings de stationnement pour les poids lourds ;
- les panneaux d'information à l'intérieur de la zone.

LES DÉROGATIONS

4.1. Dans le cas de la protection
d'aménagements de voirie *Page 26*

4.2. Dans le cas de la protection
de zones sensibles *Page 27*

4.1. Dans le cas de la protection d'aménagements de voirie

Les réglementations visant à protéger les aménagements de voirie (*voir page 13*) ne doivent pas, en tout état de cause, octroyer de dérogations à certains types de véhicules ou d'usagers. En effet, tous les véhicules circulant sur la voirie concernée sont susceptibles de l'endommager et de constituer un danger.

Une réglementation dont le fondement serait la protection des aménagements de voirie, mais qui ne concernerait que les véhicules affectés au transport de marchandises, pourrait constituer une mesure difficilement justifiable vis-à-vis d'un tribunal.

Exemple d'un arrêté pris pour des considérants relatifs à la protection de voirie et ne prévoyant pas de dérogation

CONSIDERANT que les chaussées du centre-ville sont détériorées,

CONSIDERANT qu'il convient d'interdire, de façon permanente, l'accès aux poids lourds, de plus de 2 essieux, dans le centre-ville,

ARRETE

ARTICLE 1 : La circulation, des poids lourds de plus de 2 essieux, sera interdite sur les voies suivantes :

- ***Rue des Pierres Précieuses,***
- ***Avenue Martyrs de la Résistance,***
- ***Rue de la Rigourette,***
- ***Avenue de Gaulle.***

ARTICLE 2 : La présente interdiction sera matérialisée sur le site par des panneaux réglementaires mis en place par les services techniques municipaux.

Hôtel de Ville
Place Ernest Reyer

4.2. Dans le cas de la protection de zones sensibles

L'article L2213-4 du CGCT précise que les dispositions de police prises par le Maire « *ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public [...]* ». Ainsi, cette catégorie de véhicules échappe-t-elle, *de facto*, aux arrêtés portant sur la circulation ou le stationnement. Toutefois, il est bon de le rappeler dans l'arrêté.

Deux types de dérogations peuvent être octroyés :

Les dérogations provisoires

Elles sont en lien avec un événement ponctuel sur la voirie (chantier BTP, déménagement de particulier, d'entreprise...). Ces dérogations ne posent pas de problème de fond et sont facilement gérables (demande en Mairie).

Les dérogations permanentes

Premièrement, de nombreuses réglementations sont basées sur des interdictions totales de circuler « *sauf desserte* » (ou mention équivalente : « *sauf riverains* », « *sauf livraisons* »...). Si cette préoccupation est légitime (éviction du trafic de transit de la zone), la terminologie « *sauf desserte* » semble poser question quant à sa stabilité juridique et son champ d'action (*la desserte s'entend à l'échelle de la rue ? de la zone à protéger ?...*).

Deuxièmement, dans le cadre de réglementations visant à limiter la taille des véhicules de livraison circulant en ville ou leur présence à certaines heures de la journée, force est de constater que la liste des dérogations est souvent significative (*voir exemple page suivante*). Il convient d'être prudent et d'analyser les dérogations en rapport avec les motivations de l'arrêté.

En tout état de cause, il est recommandé de ne pas privilégier certaines activités économiques par rapport à d'autres au sein des dérogations.

Enfin, pour éviter l'écueil des systèmes dérogatoires, il est possible d'imaginer des réglementations permettant la desserte de chaque activité à différents moments de la journée (*par exemple : autoriser les gros véhicules tôt le matin et en fin d'après midi, et les interdire en journée*).

Exemple d'une mesure de restriction de la taille des véhicules de marchandises et ses dérogations associées

Une réglementation visant à réduire les conflits d'usage sur voirie à certaines heures de la journée entre les transports de marchandises et de voyageurs...

Art. 6. – L'arrêt et le stationnement des véhicules affectés de manière temporaire ou permanente à la livraison ou à l'enlèvement de marchandises sur la voie publique sont interdits sur toutes les voies et emplacements aménagés sur le domaine public routier et ses dépendances dans les conditions suivantes :

1° Entre 16 h 30 et 19 h 30 pour les véhicules dont la surface au sol est supérieure à 16 m² et inférieure ou égale à 24 m²;

Mais, des dérogations sont octroyées à certaines activités de livraison...

– citernes, véhicules de déménagement, véhicules porte-voitures, véhicules transportant des matériaux destinés aux chantiers ou en provenant, véhicules destinés à l'entretien de la voirie, véhicules effectuant des livraisons de farine : sans limitation de surface.

L'exemple ci-dessus est caractéristique d'un système dérogatoire pouvant remettre en cause les fondements de l'arrêté. En effet, il est difficilement concevable que certaines activités de livraison soient autorisées (livraison de voitures, livraison de farine...) et que d'autres ne le soient pas (livraison de lait, livraison de brasserie par exemple...).

Le système dérogatoire révèle une faiblesse de la réglementation.

Exemple d'un système de dérogation pouvant se justifier

Il existe une différence notable, en termes de gêne occasionnée, entre les activités se faisant livrer sur la voirie publique et les activités disposant d'un espace de livraison privatif. Dès lors, il est possible de mettre en place un système de dérogation, au sein des réglementations d'accès, pour les activités disposant d'un tel espace.

LA SIGNALISATION

- 5.1. Les outils spécifiques au transport de marchandises .. *Page 30*
- 5.2. Le stationnement et l'arrêt des véhicules de livraison *Page 31*
- 5.3. La circulation des véhicules de transport de marchandises *Page 32*

Réglementations marchandises et panneaux d'entrée de commune : quelques rappels

Selon le Code de la Route, les panneaux d'entrée de commune EB10 doivent être visibles et ne doivent pas comporter d'autres informations prescriptives que les losanges jaunes barrés ou non (route prioritaire ou non prioritaire) et les panneaux de localisation de lieux-dits et hameaux. Ainsi n'est-il pas possible d'y adjoindre une réglementation sur le transport de marchandises (*voir exemple ci-dessous*).

Pour porter à connaissance des prescriptions relatives au transport de marchandises, il est possible d'implanter un panneau après celui d'entrée de commune. Si cette réglementation porte sur l'ensemble de la commune, l'instruction interministérielle sur la sécurité routière précise qu'il est possible d'utiliser un panneau M9z portant la mention « *Dans toute l'agglomération* » (4^e partie – article 49 de l'instruction interministérielle).

Les panneaux de prescription ne doivent pas figurer sur les panneaux d'entrée de commune.

Panneau EB10



Source : Interface Transport

5.1. Les outils spécifiques au transport de marchandises

Le Code de la Route prévoit une signalétique spécifique au transport de marchandises. La signalisation et le vocabulaire des arrêtés sont intimement liés. À chaque panneau correspond un vocabulaire particulier qu'il convient d'employer dans la rédaction. Ainsi, aucune confusion n'est possible entre l'autorité qui rédige l'arrêté et celle qui est chargée de le matérialiser sur le terrain.

Les principaux outils spécifiques au transport de marchandises




B8



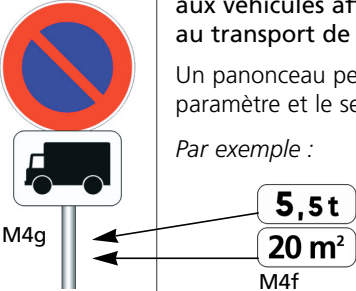


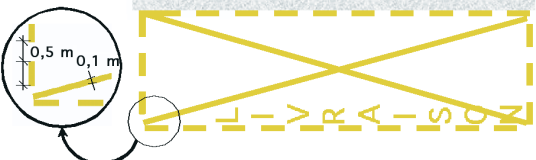
SC1a








M4g

<p>Interdit l'accès aux véhicules affectés au transport de marchandises sans limite de gabarit.</p> <p>Ce panneau touche donc l'ensemble du parc de véhicules : des VUL aux ensembles routiers de 40 t.</p> <p>À l'inverse, il laisse libre circulation à tous les autres types d'usagers de la voirie : transport en commun, services publics, voitures particulières.</p> <p>Dans le cas d'une réglementation portant strictement sur le transport de marchandises, ce panneau est à privilégier.</p> <p><i>Note : il peut être complété par un panonceau précisant le paramètre (tonnage, surface au sol, hauteur, longueur...) et le seuil (3,5 t, 6 t, 20 m², 29 m², 10 m...) pour lesquels la réglementation s'applique.</i></p>	<p>Ce symbole indique une direction conseillée aux véhicules affectés au transport de marchandises.</p> <p>Il permet notamment de définir les itinéraires poids lourds permettant de guider les flux, (jalonnement d'une zone industrielle, d'un itinéraire de transit...).</p> <p>Comme le panneau B8, ce symbole concerne l'ensemble des véhicules de transport de marchandises. Un seuil peut être défini en complément (6 t, 29 m², 10 m...).</p>	<p>Ce panonceau désigne les véhicules affectés au transport de marchandises.</p> <p>Il peut être utilisé en combinaison avec d'autres panneaux : prescription de stationnement, parking réservé...</p>
 <p>Dans le cas d'une réglementation portant sur le transport de marchandises, ce panneau est à éviter. En effet, il concerne tous les véhicules dont le PTAC dépasse la limite.</p>		

5.2. Le stationnement et l'arrêt des véhicules de livraison

Signalisation	Portée de la signalisation	Commentaires
<p>B6a1</p>  <p>M4g</p> <p>M4f</p>	<p>Interdit le stationnement aux véhicules affectés au transport de marchandises.</p> <p>Un panneau peut préciser le paramètre et le seuil d'application.</p> <p><i>Par exemple :</i></p>	<p>Il est possible d'interdire le stationnement des véhicules de marchandises sur l'ensemble du territoire en plaçant ce panneau aux entrées de commune.</p> <p>Ceci n'empêche pas les livraisons et les enlèvements de marchandises, opérations relevant d'une fonction d'arrêt et non de stationnement.</p>
<p>C1a</p>  <p>M4g</p>	<p>Lieu aménagé pour le stationnement des véhicules de transport de marchandises.</p>	<p>La création de parkings à proximité de zones industrielles ou d'échangeurs autoroutiers peut s'avérer être une réponse au stationnement « sauvage » de véhicules sur la voirie publique.</p>
<p>B6d</p>  <p>M6f</p>	<p>Interdit l'arrêt, sauf en cas de livraison ou enlèvement de marchandises.</p> <p>Ce panneau est à privilégier en lien avec une aire de livraison.</p>	<p>L'emplacement peut être réservé 24 h/24 h ou sur certains créneaux horaires correspondant aux livraisons et enlèvements de marchandises des activités commerciales.</p>
<p>Instruction interministérielle sur la signalisation routière</p> 	<p>Le marquage au sol d'une aire de livraison répond à une norme définie au sein du Code de la Route.</p> <p><i>(voir à ce sujet : le « Guide des aires de livraison » disponible auprès du Grand Lyon).</i></p>	

5.3. La circulation des véhicules de transport de marchandises

Signalisation	Portée de la signalisation	Commentaires
 <p>B8</p>	<p>Interdit la circulation des véhicules affectés au transport de marchandises.</p> <p>Un panneau peut préciser le paramètre et le seuil d'application.</p> <p><i>Par exemple :</i></p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-left: 40px;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 2px 10px; margin-right: 10px;">19 t</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 2px 10px; margin-right: 10px;">25 m²</div> </div> <p>M4f</p>	<p>L'interdiction aux véhicules affectés au transport de marchandises (panneau B8), couplée au panneau « <i>sauf desserte</i> » permet d'interdire le transit.</p> <p>Toutefois, la mention « <i>sauf desserte</i> » manque d'une assise juridique claire.</p>
 <p>SC1</p>  <p>SC1</p>	<p>Indique un itinéraire conseillé pour les véhicules de transport de marchandises.</p> <p>Le panneau peut préciser un seuil pour lequel l'itinéraire est conseillé.</p>	<p>Ce panneau permet de guider les flux de marchandises.</p> <p>Facilement identifiable, il constitue une information précieuse pour les conducteurs routiers.</p>
 <p>S11a</p>  <p>S11b</p>	<p>Indique un itinéraire interdit aux véhicules affectés au transport de marchandises.</p> <p>Le panneau peut préciser un seuil pour lequel l'itinéraire est interdit.</p>	<p>Ce panneau permet de prévenir, en amont, qu'une interdiction au transport de marchandises affecte une voirie.</p>

L'EXISTANT

De façon à gérer convenablement les arrêtés concernant le transport de marchandises, un bilan régulier de l'existant semble opportun pour plusieurs raisons :

- Évolution du territoire communal.
Le territoire n'est pas figé, la voirie, l'urbanisme, le tissu commercial, évoluent.
Les arrêtés doivent prendre en compte ces évolutions afin de ne pas devenir caducs.
- Évolution des matériels et techniques de transport de marchandises.
Les véhicules liés au transport de marchandises connaissent régulièrement des évolutions technologiques ;
- Empilement de réglementations au coup par coup depuis de nombreuses années.

Ce bilan peut prendre la forme d'une **synthèse en un seul arrêté** de l'ensemble des mesures liées au transport de marchandises en termes de circulation et de stationnement.

Exemple d'une commune ayant choisi de compiler plusieurs réglementations dans un seul arrêté

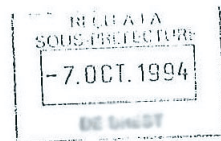
CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de synthétiser dans un même arrêté l'ensemble des règles de circulation qui s'appliquent à la rue Kerhuel,

SUR PROPOSITION de Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de BREST et de Monsieur le Secrétaire Général de la Ville,

ARRETONS

Article 1er

L'arrêté municipal en date du 24 mai 1989 sus-visé est abrogé.



L'AMPLIATION

La procédure réglementaire de publication doit prévoir au minimum un affichage en Mairie et un envoi en Préfecture.

La Communauté Urbaine de Lyon reçoit aussi ampliation de l'arrêté afin, notamment, de mettre en place la signalisation correspondante sur le terrain.

Rappels à propos des recours :

Un acte administratif réglementaire de type arrêté de circulation ou de stationnement n'est attaquant que pendant deux mois après sa publication officielle (Recours pour Excès de Pouvoir).

C'est le Code de Justice administrative qui en dispose ainsi dans son article R421-1 :
« *Sauf en matière de travaux publics, la juridiction ne peut être saisie que par voie de recours formé contre une décision, et ce, **dans les deux mois** à partir de la notification ou de la publication de la décision attaquée. [...] »*

Toutefois, au-delà de cette période de deux mois, l'illégalité d'un arrêté peut être invoquée si le requérant considère qu'il a subi un préjudice (Recours de Plein Contentieux) : la contravention en fait partie. À cette occasion, le fondement de l'arrêté peut être remis en cause.

LE LEXIQUE

Ce lexique fournit les principaux termes à employer lors de la rédaction des arrêtés.

Le véhicule

Fourgon	Carrosserie rigide pouvant être apposée sur un véhicule porteur. Désigne souvent, par abus de langage, le véhicule dans son ensemble.
Plaque de tare	Elle est obligatoire pour tous les véhicules affectés au transport de marchandises (y compris les voitures « commerciales »). Elle se trouve à l'avant droit du véhicule et donne les principales caractéristiques du véhicule : longueur, largeur, surface au sol, PTAC, PTR, poids à vide.
Poids Total Autorisé en Charge (PTAC)	Poids maximal qu'un véhicule utilitaire ne doit pas dépasser. Soit la somme du poids à vide et du chargement (charge utile).
Poids Total Roulant Autorisé (PTR)	Poids maximal qu'un véhicule moteur et son attelage ne doivent pas dépasser.
Porteur	Véhicule moteur de PTAC > 3,5 t disposant d'une capacité de chargement.
Remorque	Véhicule pouvant être accroché à un véhicule moteur.
Semi-remorque	Remorque, sans essieu avant, destinée à être attelée à un tracteur routier.
Tracteur routier	Véhicule moteur constitué d'une cabine et d'un dispositif d'attelage permettant le transport d'une semi-remorque.
Véhicule affecté au transport de marchandises	Désigne tous les véhicules dont la configuration permet de transporter des marchandises. Dès lors, les voitures « commerciales » ne disposant pas de siège arrière jusqu'aux ensembles routiers porteurs + remorque sont concernés.
Véhicule poids lourds affecté au transport de marchandises	Désigne les véhicules de plus de 3,5 t de PTAC permettant le transport de marchandises. Abréviation courante : PL.

Véhicule utilitaire léger affecté au transport de marchandises

Désigne les véhicules inférieurs à 3,5 t de PTAC permettant le transport de marchandises.
Abréviation courante : VUL.

Organisation du transport de marchandises

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.
Emplacement réservé aux livraisons et enlèvements de marchandises	Terme à privilégier pour définir une aire de livraison.
Enlèvement	Inverse de la livraison, soit retrait d'une marchandise chez un expéditeur.
Livraison	Remise d'une marchandise à son destinataire ou à un tiers.
Mouvement	Livraison, enlèvement ou opération conjointe (livraison et enlèvement) effectué à l'aide d'un véhicule motorisé.
Stationnement	Immobilisation d'un véhicule sur la route hors les circonstances caractérisant l'arrêt.
Tournée	Désigne un parcours comportant plusieurs points de livraison.
Trace directe	Par opposition à une tournée, désigne un parcours ne comportant qu'un seul point de livraison.

QUELQUES PRÉCONISATIONS

9.1. Les nouveaux paramètres réglementaires *Page 38*

9.2. Améliorer la desserte du centre-ville *Page 40*

9.1. Les nouveaux paramètres réglementaires

La surface au sol du véhicule

La surface au sol s'avère le paramètre le plus précis pour réglementer un territoire urbain dense.

En effet, à PTAC constant, la longueur et la largeur des véhicules industriels peuvent varier sensiblement. En plaçant le curseur réglementaire sur une surface au sol donnée, il est possible de définir très précisément le gabarit des véhicules autorisés ou non en ville.

Enfin, la surface au sol semble le paramètre le plus direct pour répondre à des enjeux de réduction de l'occupation de la voirie et de la congestion (voir illustration ci-dessous).

Extrait du Code de la Route : Article R417-11

(Décret n° 2003-642 du 11 juillet 2003

art. 6 IV Journal Officiel du 12 juillet 2003)

« 1. - Est également considéré comme gênant tout arrêt ou stationnement : [...] »

2° D'un véhicule ou ensemble de véhicules de plus de **20 mètres carrés de surface maximale** dans les zones touristiques délimitées par l'autorité investie du pouvoir de police [...] »

La surface au sol est mentionnée dans le Code de la Route, notamment à l'article R417-11. Ce paramètre est donc reconnu au sein des textes réglementaires. De plus, son contrôle est facilité par sa présence sur la plaque de tare du véhicule.

La surface au sol : un paramètre plus urbain que le PTAC



PTAC = 19 t
Surface au sol = 28,25 m²



PTAC = 19 t
Surface au sol = 21,9 m²

À PTAC constant, la surface au sol du véhicule est susceptible de varier fortement. Or, la surface au sol est directement liée aux préoccupations urbaines en matière de déplacement (congestion, occupation de la voirie, stationnement sur voirie...).

Récemment, la Ville de Lyon a retenu la surface au sol comme nouveau paramètre réglementaire. Le seuil retenu est 29 m².

La norme EURO

La norme EURO correspond à une norme environnementale à l'échelle de l'Europe visant à encadrer les progrès sur la construction automobile, notamment en termes de réduction des émissions polluantes.

Ce paramètre environnemental peut convenir à une réglementation visant à **améliorer la qualité de l'air** car il permet de contraindre l'accès à l'agglomération aux véhicules les plus polluants.

L'application la plus concrète de ce paramètre environnemental sur le territoire français est en vigueur au tunnel du Fréjus. La traversée du tunnel est interdite aux véhicules de PTAC > 3,5 t de norme EURO 0.

Pour les autres véhicules, le coût du péage est dégressif en rapport avec l'évolution des normes (EURO 1, EURO 2, EURO 3...).

Les poids lourds traversant le tunnel du Fréjus sont obligés d'afficher leur norme EURO



Cette mesure vise principalement à rajeunir le parc de véhicules traversant le tunnel et donc à réduire les émissions polluantes.

Normes d'émissions* pour les véhicules de PTAC > 3,5 tonnes (PL, bus et cars)

Norme	Textes de référence (Directive UE)	Date de mise en application (tous types)	NOx (g/kWh)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	Particules (g/kWh)
EURO 0	88/77	01/10/1990	14,4	11,2	2,4	-
EURO I	91/542 (A)	01/10/1993	9	4,9	1,23	0,36
EURO II	91/542 (B)	01/10/1996	7	4	1,10	0,15
EURO III	1999/96/CE	01/10/2001	5	2,1	0,66	0,13
EURO IV	<i>idem</i>	01/10/2006	3,5	1,5	0,46	0,02
EURO V	<i>idem</i>	01/10/2009	2	1,5	0,46	0,02

* Les émissions sont exprimées par rapport à l'énergie produite, soit en g/kWh.

Source : Étude SES-CITEPA, mai 2002

9.2. Améliorer la desserte du centre-ville

Interdire l'accès de certaines catégories de véhicules

Les cœurs de ville peuvent être soumis à des contraintes justifiant des restrictions d'accès pour certains types de véhicules de marchandises (allant au-delà de la simple interdiction d'accès « *sauf desserte* »). Dans les cœurs de ville, les véhicules de marchandises les plus gros sont aussi ceux qui génèrent le plus de nuisances. Il est légitime d'en limiter l'accès sous certaines conditions.

Néanmoins, la définition d'un paramètre et d'un seuil réglementaire de référence doit prendre en compte la nécessité de livrer les commerces du centre-ville. Ainsi, sous peine d'être contre-productive et inapplicable, la réglementation ne doit pas être basée sur un seuil trop faible.

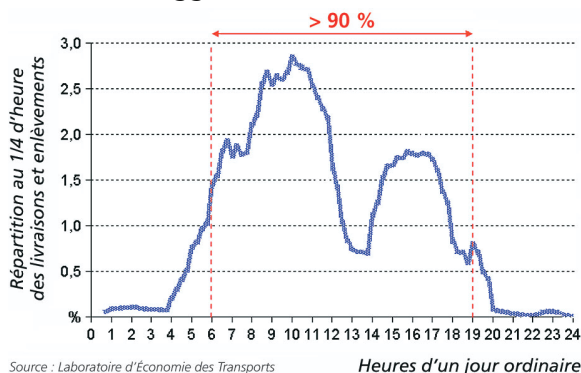
Exemples de correspondance des seuils réglementaires pour l'accès au centre-ville

PTAC	Surface au sol	Longueur
Entre 19 et 26 tonnes	Entre 25 et 30 m ²	Entre 10 et 12 mètres

Définir des créneaux horaires restrictifs

À certaines heures de la journée, les déplacements de marchandises et de personnes peuvent entrer en conflit d'usage et entraîner un risque pour la sécurité des usagers de la voirie publique, ainsi qu'une augmentation des nuisances pour les habitants.

Rythme horaire des livraisons et enlèvements dans l'agglomération de Bordeaux



Source : Laboratoire d'Économie des Transports

Heures d'un jour ordinaire

Dès lors, réglementer les horaires des livraisons peut permettre de réduire ces conflits en soulageant les pointes de trafic voyageurs les plus importantes. Toutefois, les créneaux horaires d'interdiction ne doivent pas présenter une contrainte trop importante pour les activités de transport de marchandises (amplitude trop faible, incompatibilité entre les créneaux horaires et l'ouverture des commerces...).

Pour en savoir plus...

- « *Mise en cohérence des arrêtés concernant le transport de marchandises* », Grand Lyon, 2004
- Le guide technique « *Aménagement et localisation des aires de livraison* », Grand Lyon, sept. 2006

<http://www.tmv.transports.equipement.gouv.fr/>

(site capitalisant les principales informations sur le transport de marchandises en ville)

Ce guide a été réalisé par...



48, rue de la Madeleine
69007 LYON



5, rue Jean-Elysée Dupuy
69410 CHAMPAGNE-AU-MONT-D'OR

Pilotage...

Le pilotage a été assuré par un groupe de travail composé de :

Olivier LAURENT – Grand Lyon Mission Déplacements

Hubert DIDIER – Ville de Caluire-et-Cuire

Caroline PAULES – Ville de Feyzin

Virginie DONY – Ville de Lyon

Jean Pierre FOREST – Ville de Lyon

Il a fait l'objet d'une relecture par :

Dominique BENATOUIL - Grand Lyon VTPCE

© Grand Lyon - Octobre 2006

Rédaction des arrêtés : l'essentiel



Rédaction des arrêtés : l'essentiel

		À RECOMMANDER	À PROSCRIRE
L'EXISTANT (p. 33)	<p>S'assurer de la cohérence avec les arrêtés préexistants.</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Privilégier un arrêté unique. → Abroger les arrêtés antérieurs, si besoin est. 	<ul style="list-style-type: none"> → Proscrire l'empilement des arrêtés.
LES CONSIDÉRANTS (p. 11)	<p>Deux natures de considérants sont recevables :</p> <ul style="list-style-type: none"> → La protection des aménagements de voirie (considérant physique) : chaussée, ouvrage d'art, giration... → Le maintien ou l'amélioration de la sécurité, de la tranquillité publique, de la santé, de la qualité de l'air... (considérant socio-environnemental). 	<ul style="list-style-type: none"> → Bien étayer les considérants. → Motiver l'arrêté en raison de circonstances locales précises. → S'assurer de la cohérence entre les considérants et le champs d'application de l'arrêté. 	<ul style="list-style-type: none"> → Proscrire les arrêtés visant uniquement les véhicules de transport de marchandises lorsqu'il y a un considérant physique : tous les véhicules sont concernés (cf Les dérogations).
	<p>Il faut 10 camionnettes ou 20 fourgonnettes pour livrer ce que transporte un camion de 19 tonnes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Vérifier la cohérence entre l'arrêté et le problème à résoudre. 	<ul style="list-style-type: none"> → Proscrire un seuil réglementaire trop bas qui ne sera pas respecté.
LES CIBLES (p. 21)	<p>Deux types :</p> <ul style="list-style-type: none"> → Provisoires, en lien avec un évènement ponctuel sur la voirie. → Permanentes, en lien avec une fonction (exemple : véhicules de secours). 	<ul style="list-style-type: none"> → Vérifier que les dérogations sont en adéquation avec les considérants. → Bien penser la réglementation pour éviter une multiplication de dérogations. 	<ul style="list-style-type: none"> → Proscrire les dérogations entraînant une discrimination.
LE VOCABULAIRE ET LA SIGNALISATION (p. 29)	<p>Des panneaux spécifiques aux véhicules affectés au transport de marchandises existent :</p> <p>Le panneau B8 peut être précisé par des panonceaux indiquant le tonnage, les horaires...</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>B8</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>M4g</p> </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> → Vocabulaire (p. 35) : privilégier le terme « <i>véhicules affectés au transport de marchandises</i> ». → Mettre en cohérence signalisation et arrêté. 	<ul style="list-style-type: none"> → Proscrire les panneaux de tonnage (et donc le vocabulaire correspondant) lorsqu'on vise uniquement les véhicules de marchandises. <div style="text-align: center;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> → Proscrire la signalisation sur les panneaux d'entrée de commune.

Et aussi : Bien vérifier sur le terrain la pertinence et la faisabilité de l'arrêté
Envisager la mise en œuvre de nouveaux paramètres réglementaires (p. 38)

GRANDLYON
communauté urbaine

20, rue du lac
B.P. 3103
69399 LYON Cedex 03
Tél. : 04 78 63 40 40