

Harmoniser les réglementations marchandises

Objectifs et cadrage de l'action

Les réglementations sur la circulation et le stationnement représentent à la fois un levier essentiel de la politique de mobilité des marchandises et un outil de performance du système de distribution urbaine. Un enjeu clé pour les territoires aujourd'hui est donc d'**harmoniser la réglementation de la circulation**, afin de la rendre lisible et compréhensible, donc facilement applicable et contrôlable. Enfin toute réglementation doit être contrôlée pour être respectée. Ce contrôle garantit l'efficacité des mesures et rassure les acteurs économiques sur la capacité de la collectivité à faire appliquer par tous les règles qu'elle édicte.

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC A METTRE EN PLACE

- Etat des lieux des réglementations en vigueur

INTERETS ET OBJECTIFS

- Eviter que les réglementations soient entachées d'illégalité
- Rendre lisibles et cohérentes les réglementations pour en faciliter le respect
- Faciliter le contrôle des réglementations
- Rendre lisible les réglementations pour les professionnels du transport afin d'optimiser leur livraison de marchandises (itinéraires, gabarit de véhicules et motorisation)

IMPACTS ATTENDUS

Les impacts sont indirects : une réglementation harmonisée permettra aux autres actions d'agir sur chacun des leviers.

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
- Efficience 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

Mise en place ou adaptation d'une réglementation sur un secteur d'une commune

3. Décollage

Harmonisation réglementaire sur le territoire de l'EPCI

2. Consolidation

Refonte réglementaire à l'échelle de la commune (état des lieux des arrêtés, simplification...)

4. Exemplarité

Réglementation globale EPCI + suivi dynamique (publication des arrêtés sur Internet en Open Data, cartographie des arrêtés, respect/contrôle, animation, communication)

Méthodologie indicative

● Préambule

Localement, les arrêtés municipaux encadrent la circulation et le stationnement des véhicules affectés aux transports de marchandises en ville.

Ces réglementations constituent parfois un empilement de règles incompréhensibles par les professionnels du transport : horaires incohérents avec l'ouverture des commerces, hétérogénéité des réglementations d'une commune à l'autre, voire à l'intérieur d'une même commune... et par conséquent difficilement applicables et contrôlables.

Les arrêtés sont légitimement pris dans une optique de protection des riverains et d'amélioration de leur qualité de vie, de réduction des nuisances, de meilleur partage de la voirie... mais leur multiplication peut amoindrir leur efficacité soit parce que la réglementation n'est pas respectée, soit parce qu'elle pénalise le travail des transporteurs et par conséquent l'approvisionnement des commerces et des particuliers.

Par ailleurs, peu de communes ont introduit un paramètre environnemental dans leur réglementation marchandises afin d'en faire un outil en faveur de leur politique de qualité de l'air. Or, les évolutions législatives récentes (loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 et loi du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République ou loi NOTRe) élargissent cette opportunité.

La mise en place d'une réglementation "marchandises" adaptée à la fois à son territoire, aux objectifs de réduction des impacts environnementaux et aux pratiques des professionnels constitue donc un élément indispensable. Elle doit ainsi se faire en concertation avec la collectivité, les communes, la police municipale ainsi qu'avec l'ensemble des acteurs du transport de marchandises : transporteurs, grossistes, commerçants, artisans...

L'harmonisation des réglementations marchandises peut se concevoir soit à l'échelle d'une seule commune, soit à l'échelle d'un établissement public de coopération intercommunale. La méthodologie proposée ci-après pour mener à bien cette action est adaptée aux deux cas de figure et propose de partir d'une analyse des réglementations existantes.

■ LE POUVOIR DE POLICE DU MAIRE : CAS DE LA RÉGLEMENTATION À VISÉE ENVIRONNEMENTALE

Le maire peut, grâce à son pouvoir de police exercé sur la circulation, **mettre en œuvre des réglementations environnementales**. Ce pouvoir de police est défini dans le CGCT (Code Général des Collectivités Territoriales) aux articles L2213-2 et L2213-4.

L2213-2 « Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités **de la circulation et de la protection de l'environnement** :

1° 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 ou de manière permanente, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;

2° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;

3° Réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés [...] aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.» L2213-4 « Le maire peut, par arrêté motivé, **interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre** soit la tranquillité publique, soit la **qualité de l'air**, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques. »

Ces deux articles donnent par conséquent au maire toute latitude pour juger et mettre en œuvre une réglementation environnementale sur son territoire. Il peut notamment le faire en rapport avec diverses catégories d'usagers ou de véhicules. Ce qui signifie qu'il peut cibler, par exemple, les véhicules utilitaires. Pour autant cette réglementation ne doit pas concerner l'ensemble de la commune, et le CGCT rappelle en outre que le dispositif doit être appliqué à certaines heures.

Quoi qu'il en soit, la réglementation doit être motivée et parfaitement préciser l'état des lieux en matière de qualité de l'air et les objectifs qui fondent la mise en œuvre de la mesure. La Loi d'Orientation des Mobilités a apporté une évolution importante puisqu'elle rend obligatoire la mise en place de zones à faibles émissions mobilité dans les territoires où les normes relatives à la qualité de l'air sont régulièrement dépassées. En outre, la Loi Climat et Résilience a quant à elle instauré l'obligation de mettre en œuvre une ZFE-m au sein des agglomérations de plus de 150 000 habitants.

Pour plus d'informations, voir la fiche « B3 – Mettre en œuvre une Zone à Faibles Émissions mobilité ».

● Auditer la réglementation marchandises en vigueur

■ COLLECTER LES ARRÊTÉS GÉNÉRAUX ET PONCTUELS

La première étape consiste à collecter, généralement auprès des services Voirie des communes, l'ensemble des arrêtés en vigueur traitant de la circulation, du stationnement et de l'arrêt des véhicules utilitaires, sur le périmètre d'étude.

Un point sur la réglementation générale en matière de stationnement (voitures particulières et marchandises) doit être réalisé. En effet, les politiques de stationnement des véhicules particuliers et marchandises interagissent. Par exemple, un « quart d'heure gratuit » attribué aux automobilistes sur le stationnement payant leur permet de décharger leurs courses. Par conséquent, ils n'ont plus d'intérêt à utiliser les aires de livraison pour des stationnements de courte durée. La verbalisation des particuliers en stationnement sur aire de livraison n'est pas aisée, elle nécessite de vérifier la présence du conducteur à proximité du véhicule et de plus, ce contrôle ne peut être effectué que par la police municipale et pas par les agents de la surveillance de la voie publique (ASVP).

■ ANALYSER LES ARRÊTÉS

La seconde étape est consacrée à l'analyse de chacun des arrêtés collectés. Cette analyse porte sur :

- Les motivations des arrêtés (les considérants). Les motivations doivent être clairement justifiées. Par exemple, pour des questions de sécurité, de largeur de la voirie, de structure de chaussée, de qualité de l'air... ;
- Les mesures adoptées et leur cohérence avec les motivations précédemment mentionnées (typiquement si une motivation est liée à l'encombrement des véhicules de marchandises dans une voie mais que le paramètre utilisé est le tonnage, une incohérence est relevée entre la mesure et l'objectif) ;
- Le périmètre d'application (commune, voirie, section de route) ;
- Les éventuelles dérogations et leur pertinence (véhicules de secours, transports de fonds, jours de marché, ...) ;
- Le nombre et la complexité des arrêtés en termes de variété de seuils, de paramètres réglementaires (paramètre de tonnage non adapté à la typologie des véhicules existants)... Étant entendu que cette variété nuit à la compréhension des réglementations ;

- La cohérence des restrictions (et la possibilité de les respecter) compte tenu de la configuration du territoire et des pratiques constatées des acteurs sur le territoire.

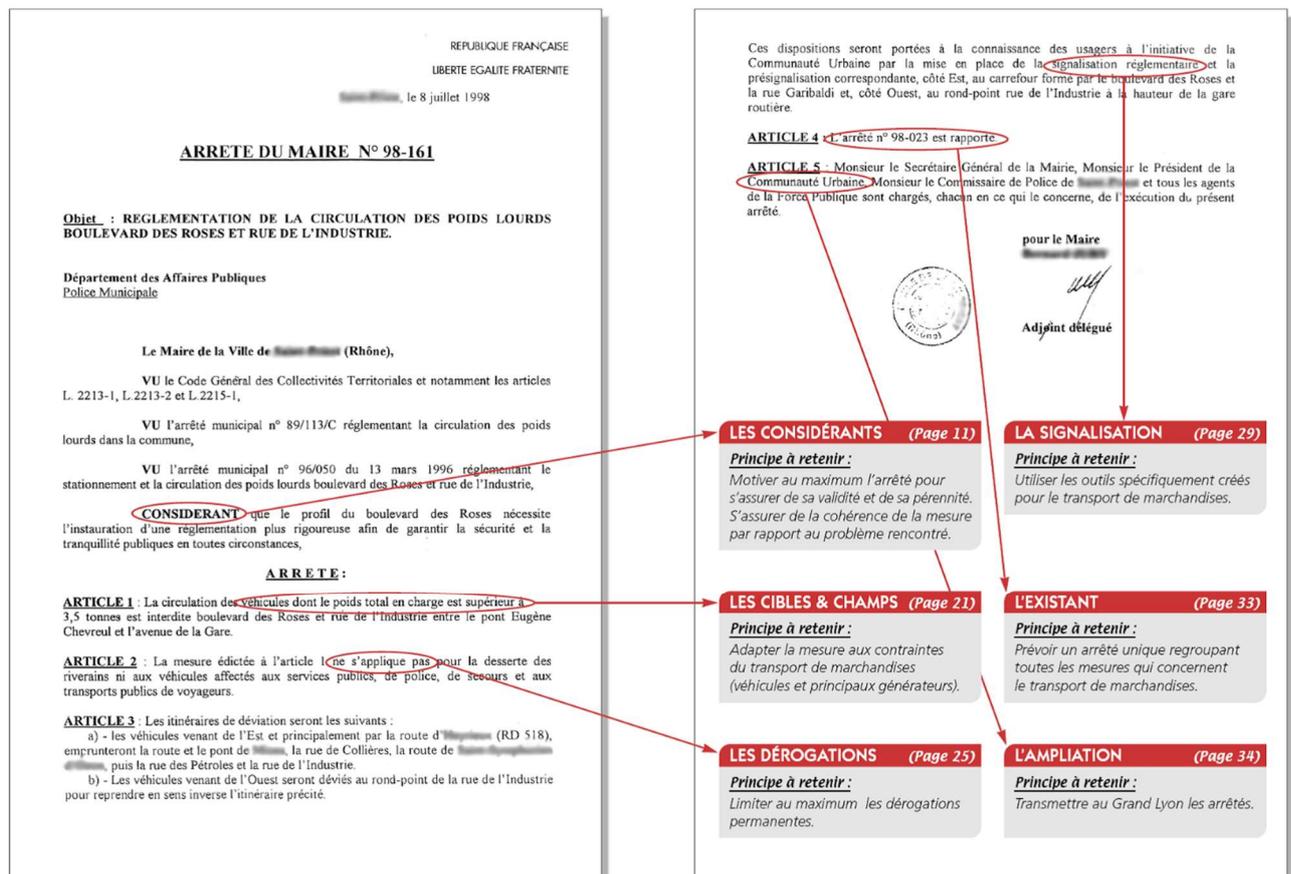


Figure 1 - Explication d'un arrêté municipal type - Source : Guide d'aide à la rédaction des arrêtés municipaux à l'usage des élus et des services techniques des communes du Grand Lyon - Octobre 2006

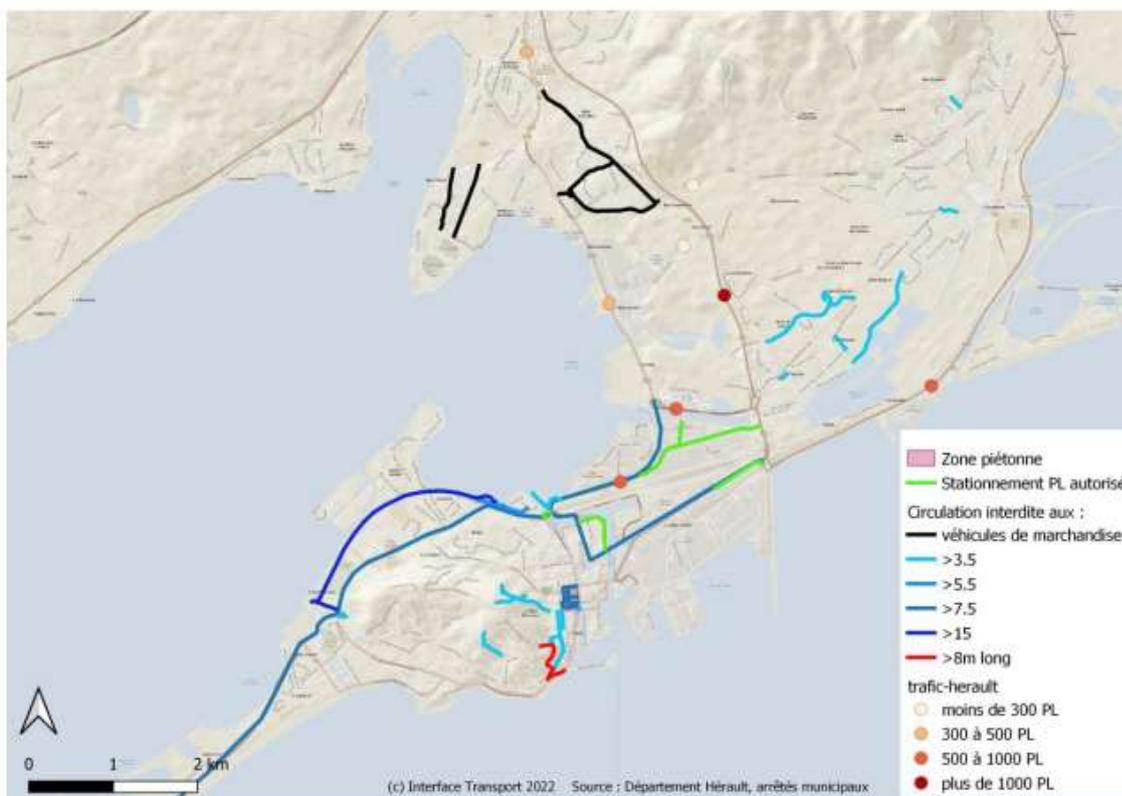
CARTOGRAPHIER LA RÉGLEMENTATION MARCHANDISES

Il est très utile de projeter chaque arrêté sur une carte au moyen d'un système d'information géographique (SIG). Cela permet d'identifier des principes réglementaires (approche défensive de zones résidentielles, itinéraires vers de gros générateurs...), de matérialiser la continuité/discontinuité des itinéraires poids lourds, mais aussi les réglementations en vigueur dans les différentes communes du périmètre. La cartographie facilite grandement le travail d'harmonisation, d'autant plus que la couche des arrêtés peut ensuite être superposée à d'autres couches telles que l'implantation des zones d'activités, la hiérarchisation du réseau, etc...

Cela permet également de confronter les réglementations avec la demande effective de transport des établissements.

Exemple de présentation de la réglementation (paramètre de tonnage) sur le territoire de Sète Agglopol Méditerranée.

La réglementation concerne également des restrictions horaires et des seuils de longueur et hauteur et l'accès à la zone piétonne.



Source : Interface transport, diagnostic réglementations Sète Agglopol Méditerranée, 2022

Pour rappel, le diagnostic établi dans le socle d'engagement permet de localiser et de quantifier les livraisons et enlèvements de marchandises en fonction du type de véhicule.

● Évaluer le besoin de refonte de la réglementation

■ EVALUER COHÉRENCE ET PERTINENCE

L'audit des réglementations en vigueur permet au technicien de diagnostiquer l'état de la réglementation, sa cohérence (entre les différentes réglementations ; entre les réglementations et les signalisations en place...) et sa pertinence (par rapport aux objectifs de la collectivité, aux pratiques des professionnels, aux horaires d'ouverture des commerces...).

Il est souhaitable qu'une réflexion globale soit menée sur la gestion des arrêtés, la facilité à les faire respecter, leur lisibilité auprès des professionnels (envisager par exemple une carte indiquant les zones limitées à tels véhicules). Une réglementation hétérogène, non cohérente et complexe, est une réglementation non connue, non appliquée et incontrôlable.

■ FORMALISER DES OBJECTIFS RÉGLEMENTAIRES CLAIRS

Les objectifs réglementaires doivent être élaborés en lien avec les objectifs globaux de la collectivité en matière de logistique urbaine et plus généralement de mobilité. En effet, les paramètres réglementaires ne seront pas les mêmes selon que la collectivité souhaite faciliter les livraisons urbaines, réduire le nombre de poids lourds en ville, réduire la congestion, diminuer les conflits d'usage de la voirie, etc...

● Construire une réglementation cohérente et pertinente

La réglementation doit traduire les objectifs en matière de politique des marchandises. Ces objectifs sont définis par la collectivité en concertation avec les acteurs économiques. Ils prennent en compte les contraintes du secteur des marchandises ainsi que toutes les composantes de la mobilité au sein du territoire. **En ce sens la réglementation est issue d'une concertation entre la collectivité (ou les collectivités) et les acteurs privés.**

Les principes rappelés ci-après concernent la commune puisque les arrêtés de circulation et de stationnement relèvent du pouvoir de police du maire ou du président de l'EPCI lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation. Pour autant, afin d'assurer la mise en cohérence des réglementations au sein de l'intercommunalité, un arrêté conjoint peut être pris.

Depuis, la loi MAPAM, janvier 2014, Article L1231-1 du code des transports précise que les maires des communes membres d'un EPCI **peuvent transférer** au président de cet établissement leurs prérogatives en matière de **police de la circulation et du stationnement**.

Quel que soit le périmètre d'intervention retenu, échelle communale ou intercommunale, un petit nombre de paramètres et de seuils devra être choisi pour obtenir une réglementation lisible.

■ CHOISIR LES PARAMÈTRES RÉGLEMENTAIRES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISE EN VILLE

Les horaires de livraison

Réglementer les horaires de livraison peut permettre de réduire les conflits d'usage de la voirie en soulageant les pointes de trafic voyageurs et en garantissant un confort d'usage du centre-ville pour les piétons et les cyclistes. Toutefois, les créneaux horaires d'interdiction ne doivent pas présenter une contrainte trop importante pour les activités de transport de marchandises et de biens : amplitude trop faible, incompatibilité entre les créneaux horaires et l'ouverture des commerces... Une trop grande contrainte sur les horaires oblige les professionnels à mettre en œuvre plus de moyens, ce qui diminue leur rentabilité et dégrade le bilan environnemental pour la collectivité. Certaines plages horaires peuvent être réservées à un type de véhicules (par exemple les véhicules à faibles émissions). Les livraisons en horaires décalés peuvent également être privilégiées au travers de dispositions réglementaires. À noter qu'une réglementation sur les horaires est un point de départ éventuel pour une refonte des pratiques logistiques, notamment dans les secteurs centraux fortement commerçants. Ce paramètre réglementaire est l'occasion de sensibiliser les destinataires des marchandises sur la nécessité de s'intéresser aux conditions de livraisons et d'adapter leurs comportements et leurs moyens pour réceptionner leurs marchandises.

Le gabarit / poids autorisé

Plusieurs paramètres peuvent être utilisés pour limiter le gabarit des véhicules de livraison autorisés. Le plus souvent il s'agit de paramètres que l'on peut contrôler via la plaque de tare du véhicule, obligatoire pour les véhicules poids lourds (depuis un décret d'avril 2016, la plaque de tare n'est plus obligatoire pour les véhicules utilitaires légers). Celle-ci indique : le poids à vide, le poids total autorisé en charge (PTAC), le poids total roulant autorisé (PTR), la largeur, la longueur et la surface du véhicule.

En fonction de ses objectifs, la collectivité choisit le ou les paramètres les plus appropriés en évitant :

- La trop grande multiplicité des paramètres (longueur à certains endroits du territoire, tonnage à d'autres...);
- La trop grande multiplicité des seuils au sein de chaque paramètre (3,5 t. de PTAC, 7,5 t de PTAC...).

L'inclusion de paramètres de gabarit au sein de la réglementation peut avoir de nombreux effets sur le transport de marchandises, parmi lesquels :

- Une multiplication des véhicules (remplacement d'un véhicule par plusieurs de moindre gabarit) ;
- Une mutualisation de moyens (les opérateurs ayant des véhicules trop gros ne respectant pas les limites réglementaires étant susceptibles de remettre leur fret à des confrères).

La limitation de la dimension des véhicules de marchandises dans les villes a pour objectif la réduction des conflits d'usage de la voirie et des risques d'accidentologie. La configuration des voies et la typologie des usages de l'espace urbain n'étant pas souvent adaptées aux très gros véhicules de marchandises.

L'harmonisation des gabarits/poids au niveau de l'agglomération est essentielle pour éviter que les entreprises ne se trouvent contraintes de faire circuler différents types de véhicules pour livrer différentes communes de l'agglomération ou secteur de la ville.

Les paramètres environnementaux

L'intégration d'un paramètre environnemental dans la réglementation permet à la collectivité :

- D'accélérer le renouvellement du parc de véhicules en circulation ;
- De donner un avantage compétitif aux véhicules à faibles émissions de polluants, de gaz à effet de serre ou de bruit.

Les objectifs de ces réglementations sont directement liés à l'environnement (amélioration de la qualité de l'air, réduction des émissions de gaz à effet de serre) mais ont également pour vertu d'encourager les professionnels à la transition énergétique (exploitation de véhicules fonctionnant à d'autres énergies que le diesel) et à la mise en œuvre de nouvelles organisations des livraisons, par exemple via la mutualisation des flux avec la création d'un Espace Logistique Urbain (ELU).

Parmi les paramètres environnementaux envisageables notons :

- L'identification des véhicules moteurs en fonction de leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique et de leur sobriété énergétique. Les normes EURO successives traduisent cette contribution et constituent un paramètre envisageable (mais difficilement contrôlable). Il en va de même pour les certificats qualité de l'air¹ créés en 2016 pouvant être achetés et apposés sur les parebrises (c'est par conséquent un outil de contrôle même si ces certificats ne sont obligatoires que dans les zones à faibles émissions mobilité ou en cas de pic de pollution si le PPA a prévu une interdiction de circulation comme mesure d'urgence) ;
- Les paramètres liés à la pollution sonore (certificat Piek²).

Les dispositifs (vignettes Crit'Air, chartes et labels type Objectif CO2) permettent notamment d'imaginer des facilités d'accès ou de stationnement aux véhicules à faibles émissions de polluants et/ou de GES.

Exemples :

Différentes chartes de logistique urbaine durable mentionnent la réglementation comme une action à mener :

- Schéma directeur de Valence Romans Déplacement (2016) : Action 11 « Harmoniser la réglementation »
- Plan d'actions de Grenoble-Alpes Métropole (2015) : Action n°10 : Mettre en cohérence les réglementations relatives au transport de marchandises (circulation et stationnement)
- Pacte de la Métropole du Grand Paris (2018) : Action 1 « Réaliser l'harmonisation des règlements de voirie et de livraison dans la métropole » qui a notamment débouché sur la création d'un mémo technique (cf. « Pour aller plus loin »).

¹ Vignette Crit'Air : il s'agit d'autocollants sécurisés qui indiquent la classe environnementale des véhicules (6 catégories définies).

² Bien que Piek ne soit pas une marque au sens du code de la consommation français, la certification Piek est aujourd'hui reconnue comme un signe distinctif permettant de reconnaître un engin de transport ou de manutention silencieux.

● Mettre en œuvre la réglementation

■ COMMUNIQUER SUR LA NOUVELLE RÉGLEMENTATION

La procédure réglementaire de publication prévoit au minimum un affichage en mairie.

En outre, la réglementation devra faire l'objet d'une communication préalable à sa mise en place avec la diffusion d'une plaquette et d'articles dans la presse locale. Si la collectivité a d'ores et déjà des relations privilégiées avec les organisations professionnelles, la diffusion de l'information sur la nouvelle réglementation peut se faire par ce biais. Les relais professionnels sont essentiels dans ce type de démarche, d'autant plus que la distribution urbaine fait appel à de la sous-traitance.

Attention : il est indispensable de communiquer en amont, en particulier auprès des transporteurs, des grossistes, des commerçants, des artisans et des riverains, pour favoriser leur adaptation à la nouvelle réglementation. Il peut s'agir :

- De mettre en œuvre une page d'information numérique dédiée à la réglementation (site internet de la collectivité) ;
- De communiquer par le biais de cartes transmises à la profession ;
- De mettre à disposition des professionnels des données afin qu'ils puissent les utiliser dans leurs applications de cartographie et de guidage (transmission de cartes au format GPX par exemple).

■ PROGRAMMER LA MISE EN ŒUVRE DE LA SIGNALISATION

La signalisation de la réglementation doit être à minima présente aux entrées du périmètre concerné, afin que les usagers soient informés de l'existence de règles d'accès.

Les itinéraires doivent être signalés à la fois par des interdictions mais également par une signalisation de guidage des flux.

Le calendrier d'intervention des services techniques doit être fixé notamment si la réglementation nécessite une refonte importante de la signalisation.

Pour connaître les principaux outils de signalisation (verticale et horizontale) en matière de transport de marchandises, on peut consulter le « Guide d'aide à la rédaction des arrêtés municipaux » (cf. « Pour aller plus loin »).

■ FAIRE RESPECTER LA RÉGLEMENTATION

Tous les retours d'expérience soulignent que le contrôle des réglementations est primordial pour que la collectivité s'assure de leur respect. A contrario des réglementations peu ou pas contrôlées deviennent rapidement des dispositifs sans effet, voire contre productifs (mauvaise image de la collectivité, conflits d'usage persistants de la voirie, encouragement de pratiques inadaptées...).

Dans les collectivités qui en disposent, le contrôle des aires de livraison est essentiel pour garantir leur bon fonctionnement. Certaines collectivités (Nantes, Paris, Lyon...) ont mis en place un disque horaire permettant de faciliter le contrôle des aires (Cf. fiche action B2 « Améliorez l'efficacité de vos aires de livraison »). D'autres collectivités ont pu mettre en œuvre des outils technologiques tels que des capteurs permettant de contrôler la durée d'arrêt.

Le contrôle des réglementations d'accès s'appuyant sur un seuil de gabarit (tonnage, surface au sol, longueur) peut être réalisé au moyen de la plaque de tare obligatoire pour les véhicules de marchandises de plus de 3,5 tonnes de PTAC (elle est visible sur l'avant droit du véhicule).

Former les agents de contrôle

Des séances de formation sensibiliseront utilement les agents au contrôle spécifique des aires de livraison. Les thèmes devant être abordés sont les suivants :

- Enjeux du contrôle ;
- Rappels juridiques ;
- Moyens à disposition ;
- Mise en perspective des missions des agents en charge du contrôle.

Des séances ultérieures peuvent être organisées, par exemple après quelques semaines de pratique, pour recenser les difficultés sur le terrain et y remédier.

Évaluer le niveau de contrôle

La collectivité doit pouvoir évaluer le niveau de contrôle de ses réglementations par le biais d'un suivi de quelques indicateurs (nombre d'infractions à la réglementation marchandises) et des échanges avec les services de police. À ce jour, il n'existe aucun système de contrôle automatisé performant et des moyens sont systématiquement nécessaires (même les aires piétonnes accessibles par des bornes souffrent, en l'absence de contrôle, de la présence de nombreux véhicules y compris en dehors des horaires autorisés).

Le contrôle peut également être orienté sur les secteurs à enjeux (importance relative des mouvements de marchandises). À ce titre une cartographie de ces secteurs peut être élaborée en concertation avec les partenaires de la collectivité ainsi que les professionnels. Les moyens sont alors orientés en priorité sur ces secteurs.

Dédier une brigade aux réglementations marchandises

En fonction du nombre de réglementations en vigueur et des enjeux de la collectivité, des moyens dédiés pourront être envisagés. Ces moyens seront formés spécifiquement au contrôle des réglementations marchandises et pourront intervenir soit à plein temps, soit à mi-temps.

Financièrement parlant, le coût de ces moyens doit être évalué en le rapprochant des recettes escomptées. Typiquement le contrôle des aires de livraison transfère une partie du stationnement gênant (cas des voitures particulières ventouses préférant stationner sur des aires de livraison peu contrôlées) sur du stationnement payant générant des recettes supplémentaires pour la collectivité.

■ POUR ALLER PLUS LOIN

- Guide technique et juridique pour les livraisons en ville, GART, 2004 ;
- Livraisons en centre-ville, « Les pratiques réglementaires de 50 villes passées au crible », CERTU, 2009 ;
- La logistique urbaine, connaître et agir, CEREMA, 2015 ;
- Guide d'aide à la rédaction des arrêtés municipaux, Grand Lyon, 2006 ;
- Article InTerLUD sur la réglementation de la circulation des marchandises en ville : <https://www.interlud.green/actualites/reglementations-de-la-circulation-des-marchandises-en-ville>

Publication de guides

• Région PACA-Sud

Dans le cadre des Ateliers Régionaux de la Logistique en région PACA-Sud, les partenaires ont publié en 2018 un guide synthétique pour aider les collectivités à harmoniser leur réglementation pour les marchandises en ville, diffusé auprès de tous les maires de la région.

(<https://www.interlud.green/storage/guide-harmonisation-des-arrts-.pdf>)

Pour exemple, la synthèse des critères retenus est présentée :

Critères	Objectifs	Zone Piétonne	Secteur à forte densité économique et commerciale	Reste de la commune
Longueur	Encombrement réduit, sécurité, aménagement de l'espace public (corrélation avec les aires de livraisons), performance économique	12m maximum		Pas de limitation spécifique
Poids	Sécurité, aménagement de l'espace public	Adéquation avec les itinéraires PL		
Motorisation	Qualité de l'air, santé publique	Référence Crit'air		Pas de limitation spécifique mais possibilité d'extension des règles Crit'air
Nature des marchandises	Sécurité, aménagement de l'espace public	Arrêtés spécifiques		
Horaires	Encombrement réduit, sécurité	Autoriser les livraisons entre 5h et 11h (24h/24 pour les vélos cargo)	Interdire les livraisons pendant les heures de pointes matin et soir (7h/9h et 17h/19h)	
Livraisons de nuit	Encombrement réduit, sécurité, qualité de l'air, aménagement de l'espace public (corrélation avec les aires de livraisons), performance économique	Application d'un label et/ou d'une charte pour l'ensemble de la chaîne de livraison		
Aires de livraisons	Encombrement réduit, sécurité, aménagement de l'espace public (corrélation avec les aires de livraisons), performance économique	1/ Ne pas créer d'aires de livraisons en zone piétonne 2/ Favoriser l'essor d'ELP* et PAM**	1/ Favoriser la création d'aires de livraisons 2,6 m x 15 m livraisons en pleine voie ou couloirs bus ou trottoirs si espace suffisant. Nécessite d'être encadrée et contrôlée	2/ Tester l'expérimentation de livraisons en pleine voie ou couloirs bus ou trottoirs si espace suffisant. Nécessite d'être encadrée et contrôlée
Durée	Encombrement réduit, performance économique	Limiter la durée entre 15 et 30 minutes		
Contrôle des aires de livraisons	Respect des règles, équité de traitement	Disques a minima ou technologies (bornes, capteurs...) à l'appréciation des collectivités		

* Espace Logistique de Proximité

** Point d'Accueil Marchandises

• Métropole du Grand Paris

Dans le cadre de son pacte pour une logistique métropolitaine, la métropole du grand Paris a publié un guide pratique pour harmoniser les réglementations de transports de marchandises :

<https://www.interlud.green/storage/harmoniser-les-rglementations-1637318430.pdf>

Des outils de collecte de données et d'harmonisation

La première étape consiste au recensement et à la collecte des différents arrêtés de circulation en vigueur sur le périmètre d'étude – circulation, stationnement, arrêt. C'est un travail qui peut s'avérer fastidieux et chronophage. Afin d'accompagner les collectivités dans cette tâche, des initiatives territoriales se sont développées pour faciliter la saisie et la collecte de ces arrêtés. C'est le cas notamment des outils BAC IDF et région Sud-PACA.

[Le projet B.A.C. IDF](#) – Base de Données Commune pour les arrêtés de circulation et de stationnement en Île-de-France – a pour objectif de « concevoir, développer et exploiter une plateforme numérique centralisant les arrêtés circulation et stationnement, pour les livraisons de marchandises, sur tout le territoire de l'Île-de-France ».

Le Cerema Méditerranée, la Région Sud, OpenDataFrance et Etalab, ont également mis au point un outil de saisie des arrêtés de circulation du transport de marchandises en ville. Il se présente sous forme d'un schéma, publié sur le site <http://schema.data.gouv.fr/CEREMA/schema-arrete-circulation-marchandises/>. Cette démarche se présente en complément du Guide sur l'harmonisation des réglementations des livraisons en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, cité précédemment.

Suivi et évaluation de l'action

COÛT ET FINANCEMENT DE L'ACTION

Audit réglementaire / refonte de la réglementation : < 50 000 € HT.

Mise en place de panneaux de signalisation : environ 170 € HT par panneau + coût de la pose.

Communication (sensibilisation des usagers avec mise en place du disque livraisons) : de 5 000 à 10 000 € HT.

Formation de la police municipale et des agents de surveillance de la voie publique (ASVP) : environ 3 000 € HT/an (coût d'une session de formation pour 30 agents maximum).

Acteurs impliqués :

- Agglomération ;
- Communes ;
- Police municipale ;
- Organisations professionnelles : transporteurs, grossistes, artisans, commerçants, grande distribution, BTP, gestionnaires de déchets, énergéticiens (infrastructures d'avitaillement) ;
- Organismes consulaires.

INDICATEURS DE SUIVI GLOBAL

1 Démarrage

Mise en place ou adaptation d'une réglementation sur un secteur d'une commune

2 Consolidation

Refonte réglementaire à l'échelle de la commune (état des lieux des arrêtés, simplification...)

3 Décollage

Harmonisation réglementaire sur le territoire de l'EPCI

4 Exemplarité

Réglementation globale EPCI + suivi dynamique (publication des arrêtés sur Internet si possible en Open Data, cartographie des arrêtés, respect/contrôle, animation, communication)

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.

Nombre de réglementations liées au tonnage.

Nombre de réglementations liées aux dimensions.

Nombre d'infractions à la réglementation marchandises : données police municipale.

Nombre de paramètres différents au sein des réglementations et nombre de seuils différents au sein de chaque paramètre.

Autre indicateur : au choix de la collectivité.

ACTIONS LIÉES

Cette fiche action est liée aux fiches suivantes :

- B2 - Améliorer l'efficacité de vos aires de livraison**
- B3 - Mettre en œuvre une Zone à Faibles Émissions mobilité**
- B5 - Établir un plan de jalonnement 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 2021 puis août 2022 par les partenaires d'InTerLUD.