

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. Pour être efficaces, elles doivent être définies en concertation avec toutes les parties concernées, être lisibles et compréhensibles. 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

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

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

4. Exemplarité

Réglementation globale EPCI + suivi dynamique (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 nouvelle organisation territoriale de la République (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.

● Auditer la réglementation marchandises en vigueur

■ COLLECTER LES ARRETES GENERAUX 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 ARRETES

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... ;
- 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 ;
- Les éventuelles dérogations et leur pertinence ;
- Le nombre et la complexité des arrêtés en termes de variété de seuils, de paramètres réglementaires... Etant 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.

REPUBLICQUE FRANÇAISE
LIBERTE EGALITE FRATERNITE

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 Pétoles 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
[Signature]
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.

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.

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.

● Evaluer le besoin de refonte de la réglementation

■ EVALUER COHERENCE 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.

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 PARAMETRES REGLEMENTAIRES 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. A 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, le poids total roulant autorisé, 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 pare-brise (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 Piek).

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.

● Mettre en œuvre la réglementation

■ 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 »).

■ 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 ;

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

- 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).

■ FAIRE RESPECTER LA REGLEMENTATION

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 « 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.

Evaluer 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 (taux de verbalisation) et des échanges avec les services de police. A 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). A 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 ;
- Guide d'harmonisation des réglementations des livraisons en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Exemples en France et à l'étranger

Plusieurs grandes agglomérations françaises ont d'ores et déjà révisé leur réglementation (Paris, Lyon, Bordeaux...). Monaco a réalisé un guide portant sur la réglementation du transport de marchandises à destination des professionnels du transport. Cette réglementation unique facilite la lecture de la réglementation sur le territoire. En septembre 2019, la Métropole du Grand Paris a lancé une expérimentation sur trois communes volontaires, afin d'harmoniser la réglementation, avec une nouvelle signalétique et des nouveaux types d'aires de livraison.² Dans un autre registre, la ville de Padoue en Italie a élaboré un plan de mobilité, autour de plusieurs axes de travail, dont la création d'une Zone à Trafic Limité (ZTL)³ sur une partie du centre historique (fermée par des bornes). L'accès est contrôlé par des caméras, qui lisent les plaques des véhicules entrants, et sont en mesure de déterminer si le véhicule fait ou non partie de la "liste blanche" des véhicules autorisés (parmi lesquels les résidents, les médecins, les journalistes, les commerçants...). Les véhicules de la liste blanche bénéficient d'un accès 24/24, ou en journée seulement (de 8h à 23h30 en semaine, de 14h à 23h30 les jours fériés). Toutefois, cette réglementation est difficilement transposable en France, compte tenu des difficultés liées au contrôle par caméra limité par la législation, à l'accès au registre des véhicules, aux problématiques de la CNIL...

Suivi et évaluation de l'action

■ COUT 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.

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 ;

² <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/logistique-metropolitaine-une-premiere-experimentation-274>

³ Pour en savoir plus sur les ZTL : rapport ADEME 2020 téléchargeable via <https://www.ademe.fr/zones-a-traffic-limite-ztl-europe>

- 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 (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 LIEES

Cette fiche action est liée aux fiches suivantes :

Améliorer l'efficacité de vos aires de livraison

Etablir un plan de jalonnement marchandises

Réglementer la circulation en fonction du niveau de pollution des véhicules

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 par les partenaires d'InTerLUD.