

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

A10 – Livraisons et transport des marchandises en ville

Les livraisons et le transport des marchandises en ville ont fait l'objet d'un examen approfondi au regard du partage de la voirie, en liaison avec les travaux du Programme National des "marchandises en ville" initié par le Ministère de l'Équipement.

Trois points vont être particulièrement développés ci-après :

- Le Programme National "marchandises en ville" et les guides de 2004, dont le guide technique et juridique pour les livraisons en ville paru au printemps 2004.
- Le transport des marchandises et le partage de la voirie, avec un aperçu des systèmes innovants, des métiers de la livraison et la **formulation de recommandations** pour l'accessibilité des marchandises en ville.
- Les Espaces Logistiques Urbains, avec les différents types d'espaces pouvant être réalisés pour faciliter l'approvisionnement urbain.

L'exemple de la ville de Paris et des photographies compléteront ce thème :

- Politique de transport de marchandises et de livraisons à Paris.
- Illustrations relatives aux livraisons et marchandises en ville.

Programme national "marchandises en ville" et guides de 2004

Rédaction septembre 2004

Depuis le lancement du programme national "marchandises en ville" en 1993, de nombreux travaux et expériences ont été conduits de façon partenariale sur le sujet, sous l'égide de la DTT, avec le concours de la DRAST et de l'ADEME dans le cadre du PREDIT.¹

Les enjeux de l'approvisionnement urbain sont particulièrement importants pour les villes et doivent leur permettre de préserver le patrimoine, de recréer l'attractivité des centres villes, de faciliter les échanges, de donner l'accessibilité à tous, de partager équitablement le temps et l'espace, d'éviter la congestion, de réduire les nuisances. On retrouve dans ces enjeux de l'approvisionnement urbain les enjeux du partage de la voirie au-delà des conflits d'usage.

Les finalités recherchées par les travaux et expériences du programme "marchandises en ville" pour "mettre la ville à portée de main" peuvent se résumer en trois questions :

- Comment préserver l'équilibre économique des différents espaces des centres villes, des zones d'activités et des périphéries urbaines ?
- Comment réduire les nuisances et pousser le développement économique ?
- Comment concilier les contraintes de rareté d'espace et la logistique urbaine ?

Quelques diagnostics ou conclusions méritent d'être mis en évidence :

- 11 % des émissions de CO₂ sont émis par les ménages pour l'acheminement des marchandises. La part d'acheminement de marchandises par les particuliers représente 51 % de l'acheminement des marchandises² dans une ville comme Bordeaux.

¹ DTT : Direction des Transports Terrestres ; DRAST : Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques ; ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie ; PREDIT : Programme de Recherche et d'Innovations dans les Transports Terrestres

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- **Une grande partie du transport de marchandises se fait en compte propre avec de petits véhicules individuels.** C'est notamment le cas pour les restaurateurs en raison de la réglementation sur le transport de produits frais en conteneurs réfrigérés dans lesquels les types de produits (viande, fromage, poisson, etc.) ne peuvent pas être mélangés.
- **Les livraisons concernent un faible volume transporté, en fait quelques centaines de tonnes par jour, mais elles sont un générateur puissant d'encombrements urbains.** Par exemple, les livraisons pour les pharmaciens ne représentent que 60 t par jour à Paris, mais elles génèrent 50 % des flux de livraisons.
- **L'offre en compte d'autrui est inadaptée aux besoins des entreprises.** Il n'y a par exemple pas de spécialistes des livraisons à domicile, alors qu'il s'agit d'un phénomène urbain en pleine expansion.
- **Les chauffeurs livreurs constituent une profession à part nécessitant la redéfinition de leur métier dans les conventions collectives (métier et grille salariale) et la mise en place de formations initiales et continues de façon massive.**

Ces travaux du programme national "marchandises en ville" doivent se concrétiser en 2004 – 2005 par la parution de trois guides méthodologiques à l'intention de l'ensemble des acteurs :

- **"Guide technique et juridique pour les livraisons en ville"**, publié en mars 2004 sous l'égide du GART en partenariat avec l'ADEME, l'AUTF, EDF, FCD, GDF, Renault Trucks et TLF.³
- **"Méthodologie pour un bilan environnemental du transport de marchandises en ville"**, à publier en 2005 par l'ADEME en partenariat avec Aria Technologies, le LET (Laboratoire d'Economie des Transports) et Systems Consult.
- **"Guide sur les Espaces Logistiques Urbains"**, à publier en 2005 par le Centre de Recherches sur le Transport et la Logistique (CRET-LOG) du PREDIT

A ces trois guides il convient d'ajouter la version 2 du logiciel FRETURB qui permet d'appliquer les nouvelles dispositions légales en matière de Commissions Départementales d'Equipement Commercial.

Transport des marchandises et partage de la voirie

Rédaction août 2004

Les travaux du groupe se sont concentrés sur l'interface entre la sécurité et la cohabitation au-delà des conflits d'usage entre les chauffeurs livreurs, les commerçants et les autres usagers de l'espace public. Un certain nombre de synthèses ont été examinées par l'ensemble des membres du groupe, dont la publication du CERTU "PDU et marchandises en ville" et celle de la DTT "Les conséquences du développement de nouvelles formes de commerce sur la logistique urbaine". Les travaux du groupe se sont conclus le 3 octobre 2003 par la présentation et la rédaction de fiches de synthèse sur les cinq thèmes suivants :

- Les systèmes de transport de marchandises du futur (AIPCR - CNT)
- Le transport de marchandises dans Paris (Ville de Paris)

² En véhicule x km équivalent Voiture Particulière

³ GART : Groupement des Autorités Responsables des Transports ; AUTF : Association des Utilisateurs de Transport de Fret ; EDF : Electricité de France ; Fédération des entreprises Commerce et de la Distribution ; GDF : Gaz de France ; TLF : fédération des entreprises de Transport et Logistique de France.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- Les livraisons à Paris, des enjeux économiques aux enjeux urbains (Univ. de Paris IV)
- Guide juridique et technique sur les livraisons en ville (GART)
- Quelques exemples de véhicules de transport de marchandises (CERTU)

Les principales conclusions concernant le thème "une voirie pour tous" sont présentées brièvement ci-après en trois points :

- Les systèmes innovants pour transporter et livrer les marchandises
- Les marchandises en ville et les métiers de la livraison
- L'accessibilité des livraisons en ville

Systèmes innovants pour transporter et livrer les marchandises

Ont été examinés divers systèmes de transport multimodal combiné, de traitement logistique et de distribution par conteneurs, caisses mobiles et capsules standardisés et inter-emboîtables permettant l'acheminement logistique sans manutention jusqu'au client final ou jusqu'aux espaces de stockage de proximité par des modes souterrains automatiques analogues au type "Subtrans", ou par des systèmes de surface automatiques ou manuels de type "Distri unit", "Chronocity"⁴ ou similaires.

Des ascenseurs à caisses mobiles ou à capsules roulantes pour palettes, comme il en existe par exemple à Berne, permettent d'entreposer ces unités dans des espaces logistiques urbains de quartier ou de rues (regroupement de magasins) situés dans les grands centres urbains, permettant de décharger et stocker provisoirement les marchandises destinées à la livraison.

L'ensemble des dimensions se doit d'être standardisé pour que les capsules roulantes pour palettes s'insèrent au mieux dans les caisses mobiles et les conteneurs et permettent un transport rationnel par l'ensemble des modes terrestres (rail, route, ascenseurs à caisses mobiles ou à capsules roulantes pour palettes, fleuve), maritimes et aériens.

Des systèmes pneumatiques par aspiration ont été développés dans environ 400 villes du monde pour les livraisons ainsi que pour la collecte des déchets. L'aspiration peut se faire soit par réseau, pour la collecte des déchets, soit aussi par camion, avec un transport pneumatique des lieux de collecte à un camion de transport. Ce système se répand pour le transport de fonds entre les banques et les points de collecte, évitant ainsi le transport par des agents vulnérables entre la banque et le camion.

Dans les réseaux de transport souterrains, les ascenseurs pour les voyageurs (personnes handicapées, personnes chargées, personnes à mobilité réduite, personnes utilisant des vélos ou petits engins urbain en transport d'appoint, etc.) peuvent être également conçus dans une perspective de livraison de palettes et de marchandises dans des espaces de stockage en horaire décalé (passagers le jour, livraisons de nuit ou en heures creuses partagées).

A Paris, l'utilisation des lignes de métro ou de RER pour le transport et la livraison de marchandises la nuit pose d'énormes problèmes vis-à-vis des travaux d'entretien et de maintenance du réseau. Une solution possible serait la fermeture aux voyageurs de certaines stations qui seraient davantage dédiées aux livraisons (fermeture permanente si existence

⁴ Les véhicules de "Distri-Unit" et de "Chronocity" sont illustrés en annexe 8 : "Déplacements non motorisés et modes doux"

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

d'une autre station très proche, ou fermeture en temps partagé aux heures les plus creuses). Le projet de Tram-Train Fret de la SNCF est également une solution intéressante à ce sujet.

Ces diverses expériences clarifient les finalités à poursuivre concernant le transport et la distribution de marchandises en ville dans une perspective de développement durable.

Cette perspective mérite d'être approfondie très sérieusement par l'ensemble des acteurs concernés, en liaison avec la recherche, les autorités urbaines, et les représentants des usagers, des professionnels et de la société civile vers des objectifs durables pour le long terme.

Marchandises en ville et métiers de la livraison

Les livraisons en ville posent le problème des chauffeurs livreurs : confrontation entre les chauffeurs – livreurs et les autres acteurs des transports, "bataille du stationnement" avec les autres usagers, chauffeurs – livreurs chargés assimilables à des personnes à mobilité réduite.

Les différents conflits d'usage, les différentes contraintes des livraisons ainsi que les types de solutions permettant de résoudre ou d'atténuer les conflits sont brièvement présentés ci-après.

Les différents **conflits** engendrés par les livraisons en ville sont :

- Le blocage des rues (à sens unique ou à double sens) par des camions de livraison
- Le blocage des bus par les livreurs, entraînant le blocage des rues
- Les camions de livraison arrêtés dans les voies dédiées aux bus⁵
- Les camions de livraisons sur trottoirs
- Les camions de livraisons sur les pistes cyclables
- Les livraisons rendant le passage impossible pour tous les modes y compris les piétons

Les différentes **contraintes** imposées aux chauffeurs livreurs dans les villes sont :

- Des plages horaires différentes fixées par les clients pour les livraisons (plutôt 10 h – 12 h) et pour les enlèvements (plutôt 17 h)
- Des horaires de livraison déterminés par le commerçant lui-même sans aucune préoccupation pour la circulation
- Le manque d'espaces provisoires de déchargement et de stockage disponibles au plus près des magasins
- Les faibles capacités de stockage à l'intérieur des magasins, nécessitant des livraisons à flux tendu
- Les mêmes problèmes de déplacement pour les chauffeurs – livreurs que pour les personnes à mobilité réduite (seuils, dénivellations, etc.), car ils doivent utiliser des diables ou des chariots pour parcourir le "dernier hectomètre"
- Des aires de livraisons inadaptées et rarement disponibles.

Plusieurs types de **solutions** permettent de résoudre ou d'atténuer ces difficultés :

- Des solutions temporelles, avec des horaires des livraisons en dehors des heures de grande affluence, étudiés à la fois en fonction des destinataires (commerçants) et des nuisances engendrées par les livraisons nocturnes
- Des solutions spatiales, en encourageant la création d'emplacements réservés hors voirie selon l'article 12 des Plans Locaux d'Urbanisme

⁵ En dehors des heures éventuellement autorisées.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

- Des solutions techniques ou humaines visant à faire respecter la réglementation existante (contrôle de l'usage des aires de livraison grâce à des bornes d'accès,...).

Certaines villes ont instauré pour les livraisons des emplacements dédiés payés par la ville.

On peut aussi résoudre le problème des emplacements de livraisons sans effectuer de travaux, par de simples dispositifs fiscaux, en pénalisant les comptes propres par rapport aux comptes d'autrui. Par exemple, on peut privilégier le compte d'autrui pour le dépôt minute de marchandises et défavoriser le compte propre du stationnement toute la journée sur un emplacement de livraison du seul véhicule d'un propriétaire – livreur.

A l'occasion du projet de loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains (loi SRU), il avait été proposé de supprimer les taxes foncières ou d'instaurer des allègements fiscaux pour les espaces relais logistiques ou les "magasins de quartier", qui constituent de véritables services publics. Cette proposition demeure tout à fait d'actualité et pourrait être reprise dans un dispositif législatif ou réglementaire.

Pour favoriser la cohabitation des différents usagers sur la voie publique, cette proposition peut être à nouveau formulée d'**instituer des dispositifs législatifs allégeant les taxes sur les espaces logistiques relais**.

La proposition de rendre obligatoire une étude d'impact sur les déplacements pour tout projet induisant des flux importants de voyageurs ou de marchandises a en revanche bien été intégrée dans la loi SRU (art. 97) pour les implantations de grandes surfaces commerciales et s'est traduite dans le nouveau code de commerce sous forme de l'article L 720-3, qui requiert à présent pour les critères d'implantation :

- "l'impact global du projet sur les flux de voitures particulières et de véhicules de livraisons",
- "la qualité de la desserte en transport public ou avec des modes alternatifs",
- "les capacités d'accueil pour le chargement et le déchargement des marchandises".

Accessibilité des livraisons en ville

Le "Guide juridique et technique sur les livraisons en ville" publié en mars 2004 sous l'égide du GART est essentiellement destiné aux élus et techniciens des collectivités locales. Il comporte quatre parties : cadre législatif et état des lieux (en décrivant notamment les expériences européennes innovantes) ; types et profils des véhicules de livraison ; espaces de livraisons ; véhicules pour des livraisons plus propres et silencieuses. Cette dernière partie intègre les nouveaux véhicules dont les systèmes d'unités de distribution électriques accompagnées à pied par les chauffeurs pour les tournées ou pour les parcours terminaux, telles celles utilisées par Chronopost à Strasbourg ou le Distri Unit, (présentation CERTU du 3 octobre 2003).

Ce guide et le guide sur les Espaces Logistiques Urbains de fin 2004, constituent des outils indispensables pour l'organisation des systèmes de livraison et le partage de la voirie.

Pour qu'une réglementation sur les livraisons soit efficace, il faut en premier lieu qu'elle soit simple. Si l'on ne devait citer qu'une seule recommandation de ce guide, c'est celle-ci qu'il faudrait mettre en avant.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Quatre points majeurs font l'objet de recommandations communes avec le groupe "une voirie pour tous", en ce qui concerne les aménagements de voirie et la cohabitation avec les autres usagers.

Réglementer autrement le gabarit des véhicules de livraison

Il faut de petits véhicules en ville, mais il y a de réels problèmes de surfaces au sol affectées par les villes aux véhicules de livraison. **La réglementation devrait plutôt porter sur la surface du véhicule que sur le tonnage.**

En effet, la plupart des réglementations de tonnage limitent le poids à 3,5 t. Or, un camion de livraison de 7,5 t. a une surface au sol équivalente à celle d'une camionnette de 3,5 t. Si la livraison doit se faire par camionnettes, il faut 5 camionnettes pour remplacer un camion de 7,5 t. Il apparaît donc logique (en l'absence de contrainte spécifique de gabarit ou de résistance de l'infrastructure viaire) de ne pas empêcher les livraisons par les camions de 7,5 t. Il vaut mieux dans ces conditions choisir un seuil plus élevé (7,5 t ou 12 t par exemple, qui sont deux seuils qui ont en outre l'avantage de correspondre à d'autres réglementations) ou bien fixer une limite de taille (longueur 12 m par exemple, assorti éventuellement d'une largeur maximale pour les centres anciens).

Les camions électriques de 10 tonnes, qui peuvent à l'heure actuelle rouler de 8 à 9 heures, effectuer deux tournées par jour avec une moyenne de 45 arrêts par tournée, transporter des palettes et les décharger avec un hayon élévateur et une porte latérale de 1,25 m, le tout avec une autonomie spatiale de 60 km en tout électrique ou de 110 km avec prolongateur d'autonomie, semblent constituer le véhicule de livraison idéal du futur, tant pour les chargeurs que pour les distributeurs, les populations ou les collectivités locales. Les coûts de ces véhicules propres demeurent toutefois encore importants pour un usage généralisé, mais ces véhicules devraient pouvoir également être admis à circuler dans les villes sans contrevenir à une limitation de tonnage.

Conditionner les livraisons de nuit aux lieux d'entreposage

Les tendances actuelles sont plutôt l'étalement des livraisons dans la matinée et dans la soirée. Le problème majeur des livraisons de nuit est celui des nuisances sonores engendrées par la manutention. **La livraison de nuit ne peut se concevoir qu'en des lieux où existent des lieux d'accueil permettant l'entreposage**, sauf à instaurer des systèmes de livraisons nocturnes silencieuses sur la voirie comme cela a été expérimenté à Barcelone ou aux Pays-Bas.

Dimensionner correctement les aires de livraison.

Les emplacements pour livraisons devraient permettre dans tous les cas de pouvoir disposer de surfaces au sol de 20 à 24 m² pour pouvoir effectuer les déchargements avec les hayons.

Le guide piloté par le GART donne des éléments pour dimensionner correctement ces surfaces et éviter le stationnement de véhicules de livraison en double file au droit d'emplacements de livraison mal dimensionnés ou n'ayant pas tenu compte des problèmes de déploiements des hayons ni de circulations de chariots et de transpalettes. Il donne aussi tous

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

les éléments relatifs aux transports spéciaux, tels les transport de fonds, les transports d'automobiles, etc.

Ne pas encombrer les surfaces et les cheminements par des obstacles

Comme pour l'accessibilité aux personnes handicapées (handicapés moteurs en fauteuil roulant), la présence d'obstacles sur trottoirs rend souvent impossible le déploiement de hayons, la circulation des diables, chariots, transpalettes et autres engins de manutention. L'implantation de potelets ou autres dispositifs anti-stationnement empêche souvent le déploiement des hayons (notamment lorsqu'ils sont implantés sur le trottoir en extrémité de l'emplacement de livraison) ou le cheminement des chariots, surtout s'il sont utilisés illicitement pour y attacher des deux roues en stationnement.

Dans le cadre des travaux "une voirie pour tous", il est proposé de **faire évoluer la réglementation et les pratiques afin que les surfaces à dégager de tout obstacle soient marquées d'une couleur vive** (ou d'une valeur contrastée dans les périmètres protégés au titre des monuments historiques et des sites). Cette couleur pourrait concerner toute surface devant être dégagée en permanence, quel qu'en soit le bénéficiaire, c'est-à-dire que ce soit pour permettre le cheminement de piétons, de personnes à mobilité réduite, pour assurer des interventions d'urgence ou pour acheminer les livraisons. Il serait parallèlement nécessaire **d'être particulièrement sévère pour faire respecter cette interdiction d'obstruction** (notamment par des obstacles fixes comme le mobilier urbain, des obstacles mobiles comme les poubelles, les menus mobiles des restaurants, les dépôts de chantier, les véhicules à l'arrêt, les deux roues en stationnement, etc.).

Espaces Logistiques Urbains

Rédaction août 2004

Le terme d'Espaces Logistiques Urbains (ELU) désigne diverses catégories d'espaces urbains dédiés à la logistique qui se déclinent en zones logistiques urbaines, centres de distributions urbains, espaces logistiques de proximité, points d'accueil logistiques ou "boîtes" logistiques.

Les zones logistiques urbaines ou ZLU sont des lieux de déchargement, de stockage et de chargement des marchandises, tels que les gares de fret, les ports fluviaux, les Marchés d'Intérêt National (MIN), généralement implantées en milieu périurbain au plus près de la ville, ayant pour vocation de localiser les professionnels de la circulation des marchandises près de leurs clients, afin de limiter les mouvements de véhicules.

Les Centres de Distribution Urbains ou CDU ont pour vocation de gérer les flux qui parcourent la ville centre en les orientant vers une plate-forme de groupage / dégroupage. Par exemple, le CDU de La Rochelle sert de relais pour la distribution des marchandises en centre ville à l'aide de camionnettes électriques. Ils ont pour but de limiter le nombre de véhicules utilitaires en circulation.

Les Espaces Logistiques de Proximité ou ELP sont des points d'accueil destinés à accueillir des véhicules utilitaires afin de faciliter leur arrêt et de limiter les gênes qu'ils occasionnent. Ils facilitent par ailleurs le parcours du "dernier hectomètre" entre le véhicule et le stockage en magasin. Ces ELP font partie des propositions intéressantes permettant d'éviter les conflits avec les autres usagers. Ils nécessitent des aménagements spécifiques sur voirie permettant le

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

stationnement simultané de 4 à 8 véhicules. Les ELP expérimentés à Bordeaux, qui visent à résoudre la question du stationnement des véhicules de livraisons, sont chacun géré par un "voltigeur" qui aide les livreurs à stationner, assure une surveillance de l'ELP, peut aider le livreur sous sa responsabilité pour la livraison du dernier hectomètre, et qui met à la disposition des livreurs des outils de manutentions comme des diables, des rolls ou des chariots. Les ELP peuvent servir aussi de points de transfert sur des vélos-tripoteurs (Paris) ou des dispositifs de type "Chronocity" pour les parcours dans les espaces piétonniers fermés aux livraisons après 11 heures du matin. La mise en place d'ELP a pour avantages de contribuer à la collaboration et à la réflexion globale entre les services publics, les transporteurs et les commerçants, de faire évoluer les pratiques urbaines des transporteurs et livreurs, de diminuer les encombrements générés par les véhicules de livraison, de réduire les émissions sonores et polluantes générées par ces encombrements.

Les Points d'Accueil Logistique ou PAL sont des points de regroupement dans les quartiers. Créés surtout par le secteur privé pour concentrer les envois en un lieu, ils peuvent aussi être favorisés par les collectivités locales pour constituer des points relais multi-services, concentrant les envois à destination ou en provenance d'une zone difficile d'accès en un lieu équipé pour les recevoir (par exemple, dans un quartier spécifique comme le Sentier à Paris). A Heathrow, le PAL sert à optimiser les livraisons dans la zone aéroportuaire et en particulier aux boutiques de l'aéroport. Il sert aussi de stockage temporaire, gère les emballages et les déchets des boutiques, ainsi que les invendus.

Les "boîtes" logistiques urbaines constituent une interface qui relie le transporteur au client sans que la présence d'une personne sur le lieu de dépôt ne soit requise, afin de mieux gérer les temps. Ces "boîtes" peuvent être des consignes, des casiers, des conteneurs mobiles, des E-box. Ces boîtes, qui constituent un nouveau mobilier urbain, sont utilisées depuis 2003 au Royaume Uni sous le nom de "locker banks" (coffres sécurisés) par Royal Mail pour résoudre les problèmes d'absence des clients lors de la livraison de colis. Elles constituent également un moyen de réduire le nombre de déplacements pour achats et de livraisons à domicile. Les nouveaux services de livraison à domicile par "locker banks" génèrent au Royaume Uni une augmentation de 25 % de la clientèle chez les commerçants utilisant le système.

Politique de transport de marchandises et de livraisons à Paris

Résumé rédigé à partir de la présentation effectuée par Christophe RIPERT, le 3 octobre 2003, Mairie de Paris – Direction de la Voirie & des Déplacements – Agence de la Mobilité

La politique mise en place par la ville de Paris combine l'approche par l'espace public, l'approche logistique et l'approche par quartier. Elle s'appuie sur des expériences de points relais et de distribution - livraison par des véhicules propres et adaptés aux rues.

La Ville de Paris a entrepris également une réorganisation du transport ferroviaire et fluvial. Une stratégie de réservation d'espaces logistiques a été d'abord mise en place, notamment sur les emprises ferroviaires. Ensuite, une politique d'accompagnement des acteurs concernés a été instaurée pour leur mettre à disposition des espaces logistiques à des coûts logistiques, comme par exemple l'emplacement logistique dégagé au sein du parking de Saint Germain l'Auxerrois.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Les livraisons qui posent le plus de problèmes sont celles des petits commerces, surtout quand il n'y a pas d'accès sur la voirie, comme par exemple dans le Faubourg Saint Antoine. Dans des quartiers encore plus spécifiques comme le Sentier, un système de groupage et de distribution légère s'avère indispensable (Point d'Accueil Logistique).

Les critères adoptés par la ville de Paris pour les emplacements de livraison sont :

- Aucun commerce ne doit être, en principe, situé à plus de 50 m d'un emplacement de livraison
- L'emplacement de livraison doit être conçu pour que l'on puisse ouvrir le hayon et que l'on puisse décharger facilement, sans obstacles ni dénivellations
- La livraison professionnelle doit être distincte des points d'arrêt minute réservés aux particuliers, aux coursiers et aux messagers
- L'accès aux emplacements pour les livraisons professionnelles est réservé aux seuls professionnels du transport munis d'un disque, pour une durée limitée à 30 minutes
- L'organisation, au niveau du quartier, de l'enlèvement des "voitures ventouses" par une "brigade marchandises" inspirée de celle qui existe à Barcelone.

Deux types de réseaux de points relais sont actuellement mis en place par la ville de Paris. Le premier type est un réseau de points relais implantés chez des commerçants. Le second type est un réseau dédié, permettant un traitement plus important au niveau d'un quartier. Une centaine de points relais de ce type, avec un maillage équivalent à celui des stations de métro, se met en place actuellement à Paris. Une solution palliative au manque de locaux peut passer aussi par une camionnette relais par quartier, gérée par un groupeur.

Pour les particuliers, les colis sont tenus à disposition dans un magasin relais, avec un système de numéro d'identification. Le magasin relais est tenu par un commerçant de quartier à qui cette tâche complémentaire peut apporter une plus value commerciale par des "achats coup de cœur" ou induits, occasionnés par le déplacement des particuliers destinataires de ces colis. Les magasins relais sur ce créneau peuvent être par exemple des fleuristes, des bureaux de tabac, des maisons de la presse, des stations services, etc.

Nouveaux moyens de livrer et transporter le fret urbain

Rédaction août 2004

Voici juste à titre d'illustrations quelques nouveaux moyens de livrer et de transporter le fret urbain.

Les deux premières photographies sont issues des présentations et diaporamas réalisés par le CERTU, le GART, la Mairie de Paris, le PREDIT à l'occasion de la "Journée des véhicules propres de livraison" organisée par la Mairie de Paris et l'ADEME, le 6 novembre 2003.

Le projet de "tram-train fret" a été présenté dans le magazine de la recherche de la SNCF "Rail et Recherche" n° 29 d'octobre/novembre/décembre 2003 sous le titre "Acheminer les marchandises au cœur des villes"

La photographie de l'ELP de Bordeaux figure avec de multiples autres illustrations très concrètes dans le guide de 2004 piloté par le GART sur les livraisons en ville.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage



Tricycle électrique pour les livraisons à domicile



Fourgon électrique à rideaux pour les livraisons en centre ville à Corbeil



Projet de livraisons par "Tram-train fret" à Paris



ELP – Espace Logistique de Proximité à Bordeaux

Le portage à domicile et les nouveaux services au commerce de proximité ont fait l'objet en 2002 d'une étude menée par l'Institut du Développement Economique des Cœurs de Villes sous l'égide de la DRAST et les résultats ont été publiés sous forme d'une plaquette de 4 pages par le PREDIT.

Considérant que les systèmes de portage à domicile peuvent aussi être conçus en subsidiarité avec les systèmes de transports de personnes à la demande (synergie des déplacements de personnes avec les livraisons des achats), ce thème a été surtout développé dans l'annexe 16 "Transports en commun et transports publics".

Conclusions et propositions sur les livraisons en ville

Pour conclure ce thème sur lequel un énorme travail a été effectué par l'ensemble des acteurs de la ville, du transport et de la logistique, nous reprendrons ici quelques recommandations parmi les plus importantes.

S'assurer de la mise en œuvre effective de l'obligation réglementaire d'étude d'impact de déplacements pour les surfaces commerciales générant des flux importants de déplacements.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Instituer des dispositifs législatifs allégeant les taxes sur les espaces logistiques relais.

Mettre en œuvre des actions simples et efficaces pour les livraisons comme **réglementer autrement le gabarit des véhicules** de livraison ; **conditionner les livraisons de nuit** aux lieux d'entreposage ; **dimensionner correctement les aires de livraison** ; **ne pas encombrer les surfaces et les cheminements par des obstacles.**

Faire évoluer la réglementation et les pratiques afin que les surfaces à dégager de tout obstacle soient marqués d'une couleur vive, tant pour les cheminements de livraisons que pour ceux des personnes handicapées ou à mobilité réduite. **Etre particulièrement sévère pour faire respecter cette interdiction d'obstruction.**

Considérer le métier de chauffeur livreur comme une profession à part entière nécessitant la redéfinition de leur métier dans les conventions collectives (métier et grille salariale).

Mettre parallèlement **en place des formations initiales et continues** de façon massive **au métier de chauffeur livreur.**

A ces quelques recommandations, il serait souhaitable d'en ajouter une qui a déjà été formulée dans le chapitre "Considérer la voirie comme un ensemble de services" et dans l'annexe 5 "Voiries de publics et d'usager", et qui est d'**intégrer dans le problème des livraisons en ville le problème des artisans, du transport à la demande, du portage à domicile et des emplacements réservés à la sécurité** pour déboucher sur des propositions intéressantes faisant jouer les synergies et que la population peut s'approprier.