

Les livraisons urbaines en Bretagne

État des lieux et suggestions

Le transport de marchandises en ville est une thématique souvent minorée dans les politiques locales de déplacements. Bien souvent, aucune réflexion globale n'est engagée au niveau des agglomérations pour harmoniser les réglementations ou pour organiser l'implantation des espaces consacrés aux livraisons. Toutefois, les collectivités bretonnes rencontrées ont montré une réelle volonté de prise en compte de cette problématique.

Les livraisons urbaines sont source de nombreux problèmes d'usage de la voirie et de pollution. Mais elles ne doivent pas être considérées seulement sous l'angle des nuisances. Elles sont nécessaires pour maintenir le dynamisme économique du centre-ville. Les collectivités locales sont responsables de l'organisation du transport de marchandises en ville. Cette responsabilité s'exerce par la voie réglementaire et l'implantation d'aménagements dédiés, si possible dans une logique de concertation.

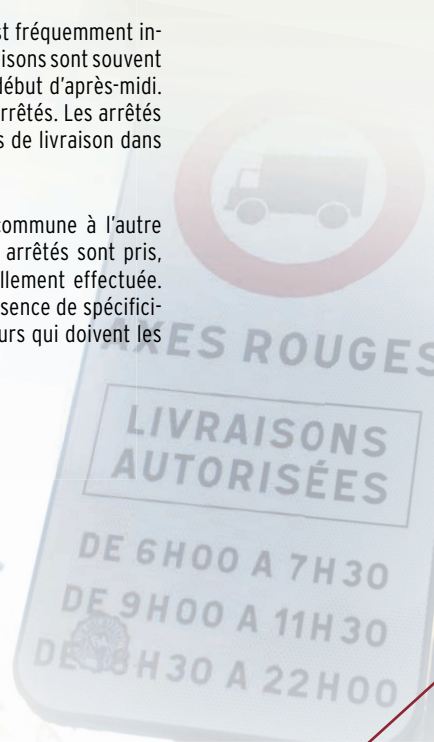
DES RÉGLEMENTATIONS LOCALES INADÉQUATES

Le cadre législatif et réglementaire concernant le transport de marchandises en ville est relativement flou. Le code général des collectivités territoriales et le code de la route donnent au maire l'essentiel du pouvoir réglementaire de police sur le territoire communal. Chaque maire réglemente la circulation de certains types de véhicules, le stationnement et les arrêts des véhicules de livraison.

Les collectivités locales peuvent aussi réglementer les livraisons urbaines par le biais de l'urbanisme pour la localisation des activités industrielles et commerciales, la localisation des équipements spécifiques du fret (par exemple les plate-formes logistiques) et la détermination des normes d'accès et de stationnement lors de la délivrance d'un permis de construire.

Dans les agglomérations bretonnes, l'accès au centre-ville est fréquemment interdit aux véhicules de livraison de plus de 3,5 tonnes. Les livraisons sont souvent autorisées jusqu'à 10h ou 11h et les enlèvements se font en début d'après-midi. Peu de nouvelles règles sont apparues depuis les premiers arrêtés. Les arrêtés récents imposent surtout des restrictions pour les véhicules de livraison dans les zones piétonnes ou sur les itinéraires de transit.

Les réglementations sont souvent très différentes d'une commune à l'autre y compris au sein d'une même agglomération. Lorsque les arrêtés sont pris, aucune concertation avec les communes voisines n'est réellement effectuée. Les multiples réglementations peuvent se justifier par la présence de spécificités locales. Mais elles posent des problèmes aux transporteurs qui doivent les respecter pour effectuer leurs livraisons.





ORIENTATIONS INCITATIVES DES PDU BRETONS

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un moyen d'action pour les collectivités. En effet, il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison dans les agglomérations. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes et précise la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale. L'objectif est d'élaborer une politique des transports de marchandises dans le cadre d'une approche globale des enjeux et d'une démarche de concertation entre les acteurs impliqués dans la logistique urbaine.

Prise en compte du transport de marchandises en ville dans les PDU de Lorient, Brest et Rennes

Un des objectifs du **PDU de Lorient** est de « limiter les nuisances dues aux activités de livraisons-enlèvements des marchandises en réaffectant les espaces mal utilisés ». Les communes de l'agglomération Lorientaise s'engagent à :

- « simplifier et homogénéiser la réglementation à l'échelle de l'agglomération,
- avoir une approche localisée par quartier et par groupe de commerce avec des plages horaires de livraison mieux adaptées aux professionnels,
- intégrer dans les POS des mesures incitant à la création d'aires de livraisons,
- prendre en compte les livraisons dans les aménagements et réorganisations de la voirie,
- promouvoir les véhicules propres pour les livraisons,
- identifier les interlocuteurs locaux et pérenniser la concertation avec les professionnels et les utilisateurs de fret ».

Dans le **PDU de Brest Métropole Océane**, l'un des 18 projets est intitulé : « Elaborer un schéma directeur du transport de marchandises pour une organisation concertée des livraisons en ville ». Les responsables locaux ont l'intention :

- « d'avoir une meilleure connaissance des caractéristiques du transport et de la livraison de marchandises,
- de développer des partenariats entre les différents acteurs concernés afin d'optimiser le transport de marchandises et de réduire les nuisances,
- de garantir la disponibilité des emplacements réservés aux livraisons ou mieux intégrer les contraintes posées par les activités de livraisons dans les aménagements de voirie,
- de mettre en cohérence et rationaliser le transport et les livraisons des générateurs d'activités commerciales et artisanales ».

L'axe 5 du **PDU de Rennes** est intitulé « Adapter et hiérarchiser les infrastructures routières » avec trois objectifs :

- « définir un plan de circulation marchandises pour faciliter l'accès des professionnels de la livraison aux centralités économiques,
- impliquer les collectivités locales et intégrer les professionnels de la livraison aux démarches,
- améliorer la cohabitation entre les livraisons et les autres usages de la voirie. »

La modélisation, un outil de diagnostic et d'aide à la décision

FRETURB est un logiciel de simulation du transport de marchandises en ville. Il permet de fournir un outil de diagnostic quantitatif du transport de marchandises aux agglomérations qui ne disposent pas de résultats d'enquêtes lourdes. Cet outil simule les effets de diverses politiques d'aménagement et d'organisation logistique sur l'occupation de la voirie par les véhicules de livraison, en circulation ou à l'arrêt.

FRETURB s'est progressivement enrichi de nouveaux modules lui permettant notamment de calculer les émissions polluantes et la consommation énergétique dues aux livraisons urbaines. Le modèle a été utilisé à Lannion, Brest et Rennes. A Lannion, l'objectif était de valider la réalisation d'une plate-forme logistique. Lorient a, par ailleurs, réalisé une enquête pour connaître les pratiques du transport de marchandises dans la ville.

Les agglomérations ne doivent pas considérer FRETURB comme étant une modélisation qui fournit une solution unique afin d'optimiser la logistique urbaine. Une expérimentation directement applicable sur le terrain est préférable afin d'observer les dysfonctionnements en situation réelle. Il est important que chaque ville adapte des solutions, en fonction de ses objectifs et de ses spécialités locales : son histoire, sa localisation, ses caractéristiques géo-morphologiques, son potentiel humain, son économie locale et l'image que veulent en donner ses responsables.

Plusieurs points de vue sont envisageables. Certains donneront la priorité aux véhicules de livraison et au transport en commun afin de dynamiser le cœur économique de la ville et de limiter l'usage du véhicule particulier. D'autres préféreront créer et aménager un équipement capable d'optimiser les livraisons urbaines tout en préservant un cadre de vie et en adaptant les véhicules au milieu urbain.

La prise en compte du transport de marchandises en ville est très hétérogène dans les plans de déplacements de Lorient, Brest, Rennes, Saint-Brieuc et Morlaix.

A Brest et à Rennes, villes à PDU obligatoires (agglomérations de plus de 100 000 habitants), une volonté de concertation entre les sphères publique et économique est visible pour tenir compte des pratiques des professionnels lors de l'implantation d'aménagements. Bien que le transport de marchandises en ville soit une thématique très souvent minorée par les acteurs locaux, ces agglomérations ont très vite pris conscience que cette activité était nécessaire à la vitalisation du cœur économique de la ville.

Par contre, dans certaines petites agglomérations, le transport de marchandises est souvent un sujet peu mobilisateur, comparé à la volonté de mettre en place un réseau de transport en commun.

Ces propos doivent être nuancés. Du fait de la multiplicité des acteurs concernés, le consensus s'avère plus difficile pour trouver des solutions admissibles, crédibles et pertinentes pour tous. Il ressort des entretiens menés au sein des collectivités locales bretonnes que le contexte législatif contraignant est venu s'imposer trop tôt. Les élus locaux n'étaient pas préparés et ne disposaient pas d'outils nécessaires face à une problématique qu'ils méconnaissent totalement.

UNE LOCALISATION DES AIRES DE LIVRAISON SANS RÉFLEXION GLOBALE

Pour accueillir les véhicules de livraison dans un espace public urbain rare, plusieurs aménagements sont possibles parmi lesquels les aires de livraison. Il s'agit de la réservation d'une partie de la voirie pour l'arrêt d'un véhicule de livraison. Cet aménagement est matérialisé par une signalisation par panneaux et un marquage au sol. Les arrêtés municipaux fixent leur implantation et leur fonctionnement. Mais ils sont souvent pris au coup par coup suite à des besoins locaux et sans harmonisation au niveau de l'agglomération.

Le nombre d'aires de livraison varie d'une ville bretonne à l'autre (trois à Saint-Brieuc contre une soixantaine à Lorient par exemple). Les aires de livraison sont supposées faciliter le travail des chauffeurs-livreurs. Or peu de particuliers les respectent en stationnant sur ces emplacements réservés aux livraisons. Cette incivilité présente dans toutes les agglomérations bretonnes étudiées a été dénoncée par les responsables locaux.

LES RÉFLEXIONS BRETONNES AUTOUR DES ESPACES LOGISTIQUES URBAINS

Un Espace Logistique Urbain (ELU) est un équipement destiné à optimiser la livraison des marchandises en ville, sur les plans fonctionnel et environnemental, par la mise en œuvre de points de rupture de charge. Les ELU peuvent répondre à des objectifs différents adaptés au contexte local : améliorer l'image du centre ville, redynamiser les zones urbaines denses, aider à l'organisation des chaînes logistiques, fluidifier la circulation des biens et des personnes et répondre aux demandes spécifiques des clients.

Les différents types d'espaces logistiques urbains

Les **zones logistiques urbaines (ZLU)** ont pour principale fonction de rassembler les prestataires de services à proximité du centre-ville. Cet équipement sert à accueillir les marchandises qui vont être livrées dans l'agglomération. Les prestataires peuvent éventuellement les entreposer sur une courte durée.

Un **centre de distribution urbaine (CDU)** permet de centraliser les opérations de livraison afin qu'un seul et unique opérateur soit délégué pour gérer la desserte de l'agglomération. Cet équipement peut s'assimiler à un service public de distribution de marchandises.

Les **points d'accueils des véhicules (PAV)** ou espaces logistiques de proximité (dénomination propre à l'agglomération bordelaise) facilitent le stationnement et l'arrêt des véhicules de livraison dans un espace public urbain rare. Afin de limiter le stationnement illicite au plus près des clients, les PAV sont des places réservées et sécurisées, uniquement destinées aux transporteurs.

Le **point d'accueil des marchandises (PAM)** est un lieu, situé à proximité immédiate du client, où sont acheminées les marchandises à destination d'une zone de clients précise. Grâce au PAM, le transporteur ne se rend plus chez le client mais livre sa marchandise en un point unique.

Les **boîtes logistiques urbaines (BLU)** sont une interface qui, tout en reliant le transporteur au client, permet de déposer des marchandises dans un endroit sans que la présence du client soit rendue obligatoire.

Source : D. Boudouin, *Guide méthodologique Les espaces logistiques urbains*, la Documentation française, 112p



Des réflexions et une expérimentation ont été engagées en Bretagne. Une étude à Lannion a montré qu'une plate-forme logistique n'était pas adaptée aux pratiques des livraisons au vu de l'éclatement des lieux de livraisons et du faible volume de marchandises. Lorient avait envisagé un Centre de Distribution Urbaine (CDU) mais a abandonné l'idée, préférant développer les aires de livraison.

A Saint-Malo, un CDU a été installé à l'entrée de l'agglomération en 1999. Une entreprise privée spécialisée dans les livraisons nocturnes a décidé de mettre à profit ses véhicules durant la journée pour effectuer les livraisons des hypermarchés de l'intra muros. Avec le soutien financier et réglementaire de la ville, une plate-forme a pu être installée à l'entrée de l'agglomération à partir de 1999. Un certain nombre de transporteurs qui faisaient le trajet régulièrement entre Rennes et Saint-Malo, étaient intéressés par le passage dans un centre de distribution urbain pour éviter les conditions difficiles des livraisons urbaines dans le centre ville historique avec ses rues étroites.

Le transporteur chargé de livrer les marchandises en centre ville, était employé en tant que sous-traitant des transporteurs régionaux. En un an, le centre de distribution urbain a connu un succès passant de 30 tonnes le premier mois à 100 tonnes à la fin de l'année 1999. Afin d'augmenter le nombre de véhicules transitant par cet aménagement, le gestionnaire aurait souhaité une réglementation plus restrictive, concernant notamment le tonnage. Mais ceci n'a pas été réalisé.

Malgré un début prometteur, l'entreprise a été contrainte de déposer le bilan en 2000, bien que sa fréquentation ait été en hausse progressive. En effet, un des transporteurs n'a pas pu honorer ses dettes vis à vis du gestionnaire de l'équipement.

A Morlaix, une expérience de plate-forme logistique s'est également mise en place il y a une vingtaine d'années. Implanté à Saint-Martin-des-Champs, commune située à l'Ouest de Morlaix, cet équipement était desservi par la voie ferrée mais il n'a jamais été exploité. Actuellement, Morlaix Communauté souhaite la racheter dans l'objectif d'y établir un pôle d'échange multimodal dans le cadre de l'arrivée d'une ligne de TGV.

La démarche rennaise

La ville de Rennes a lancé en 2001 une étude afin de définir des actions réalistes et innovantes concernant les transports de marchandises en ville, de justifier leur faisabilité et de mesurer leurs futurs impacts sur le trafic. Un « Monsieur Marchandises » a été nommé. Le modèle FRETURB a par ailleurs permis de quantifier et de mieux connaître le trafic urbain de marchandises. Suite aux résultats obtenus, il a été envisagé un futur plan de circulation des marchandises. Plusieurs espaces logistiques urbains ont été proposés (point d'accueils logistiques et relais mobile urbain). Mais, depuis la conclusion de l'étude en 2003, aucune avancée réelle n'est à noter.

DES EXPÉRIENCES INTÉRESSANTES DONT LES AGGLOMÉRATIONS PEUVENT S'INSPIRER...

Un dispositif « marchandises » harmonisé, fruit d'une concertation entre acteurs

Une charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris a été signée le 28 juin 2006 par le Maire de Paris et 46 partenaires professionnels et institutionnels. Elle est le résultat d'un long processus de concertation avec tous les acteurs concernés par la logistique urbaine francilienne entamé quatre ans auparavant. L'objectif de cette charte est de mieux organiser et réguler les livraisons dans l'agglomération parisienne. La Ville de Paris désire articuler « la recherche de l'efficacité avec l'objectif d'urbanité » c'est à dire répondre aux logiques économiques tout en respectant l'environnement urbain. Cette charte est exemplaire au niveau national puisqu'elle est la seule qui engage des acteurs issus des domaines public et privé afin que les livraisons de marchandises soient plus urbaines et plus durables.

Un nouveau Règlement Marchandises est aussi entré en vigueur depuis le 1er janvier 2007. Une plaquette synthétique a été distribuée à l'ensemble des acteurs de la logistique urbaine.

La création d'équipements afin de faciliter les livraisons urbaines

A Bordeaux, une expérimentation d'espace logistique de proximité a été mise en place pour résoudre les problèmes de stationnement, d'accès et de circulation provoqués par les travaux liés au tramway. Cette aire d'arrêt et de manutention implantée sur la voie publique consacrée aux livraisons urbaines des établissements se trouve à proximité immédiate de l'équipement. Elle est uniquement réservée au transport de marchandises et est contrôlée par un personnel spécifique. Ce sont des voltigeurs qui s'occupent du chargement et du déchargement des marchandises, ce qui permet une plus grande rotation des véhicules de livraison.

Le bilan de cette expérience montre des gains en terme de véhicules/km et en matière d'environnement et des gains en temps de parcours des chauffeurs de l'ordre de 10 minutes par arrêt. Le recours au vélo triporteur permet d'accroître sensiblement la productivité ainsi que le rayon d'action de l'ELP. Néanmoins, dans la première phase, l'ELP a été victime de son succès puisqu'il était saturé aux heures de pointe, c'est à dire entre 10h et 11h30. Une démarche d'ELP implanté sur deux sites différents est également menée à Rouen depuis janvier 2005.

Canaliser les flux de marchandises à l'extérieur du centre ville à l'image de La Rochelle

Le Centre de Distribution Urbain (CDU) est un équipement destiné à l'ensemble des activités commerciales, à l'exception des marchandises, qui nécessitent un conditionnement, un volume ou un coût spécifique. Le CDU doit être bien desservi en réseau de voirie et situé à proximité immédiate du centre ville à livrer.



Pour optimiser le CDU, une réglementation est nécessaire afin de rendre le passage par le CDU plus efficace qu'une trace directe traditionnelle des marchandises. Cette réglementation s'avère très contraignante et tente de limiter au maximum la circulation des poids lourds dans le centre ville afin de favoriser le passage des marchandises par la plate forme. Le CDU de la Rochelle exploité par les transports Genty emploie six personnes.

Malgré un bilan mitigé notamment en terme d'impacts environnementaux, l'utilisation des véhicules électriques est adaptée à l'étroitesse des rues et est appréciée par les commerçants et les citoyens de plus en plus soucieux de leur cadre de vie.

La gestion du stationnement des véhicules de livraison : l'opération Rapido à Lyon

L'objectif de cette opération est d'optimiser les livraisons urbaines par une rotation du stationnement afin d'accueillir davantage de transporteurs. Quatre critères définissent cette réglementation, à savoir : la taille des véhicules, les horaires, la durée de stationnement et les lieux. Trois zones ont été définies et sont réglementées à l'aide d'une signalisation spécifique. Malgré son échec, l'expérimentation Rapido reste innovante au niveau national. Elle a été victime du problème récurrent du stationnement illicite des particuliers dans les zones de livraison.

Actuellement, Lyon a gardé le principe fondateur du concept, à savoir une limite temporelle, qu'elle a incluse dans sa nouvelle réglementation effective à partir d'octobre 2007. Le premier quart d'heure est gratuit, les suivants sont payants afin de limiter le stationnement de longue durée.

Vers des livraisons plus propres grâce aux cargocycles et véhicules électriques

Le prestataire « La Petite Reine » propose deux types de services : des livraisons à la course concernant les commerces situés à proximité du CDU et des livraisons à partir du groupage-dégroupage des marchandises dans les entrepôts ou les plates-formes. La Petite Reine possède trois moyens de livraison : par triporteur électrique, par cargocycle et par camion électrique.

En 2006, 700 000 colis ont été transportés et 210 000 kilomètres ont été réalisés par des véhicules propres. L'atout principal de ce transporteur réside dans la rapidité des livraisons par rapport aux véhicules utilitaires à moteur et son moindre coût (de 10 à 20% moins cher).

La Petite Reine s'est implantée dans plusieurs agglomérations françaises, soucieuses de préserver l'environnement urbain lors des livraisons : Paris, Bordeaux, Rouen et Dijon.

Le bilan de cette expérience montre que du point de vue environnemental, l'utilisation de triporteur a permis l'économie de 78 208 km effectués dans la capitale par un véhicule utilitaire de livraison. L'évaluation économique a montré des bénéfices en progression.

Les livraisons urbaines par trains et trams

Expérimentation de Monoprix à Paris

Depuis le 28 novembre 2007, Monoprix affrète depuis les entrepôts de Combs-la-Ville en Seine-et-Marne des trains qui arrivent en gare de Bercy à Paris. 27 magasins Monoprix de la capitale sont livrés par des poids lourds roulants au GNV (gaz naturel pour véhicules) et équipés de dispositif anti-bruit. 14 poids lourds sont exploités par Bourgey Montreuil et 4 par GT Location. Cette expérimentation de co-modalité devrait réduire de 10 000 le nombre de poids lourds entrant dans Paris chaque année.

Une étude préliminaire a estimé à environ 280 tonnes par an les économies de CO2 réalisables et à 19 tonnes par an les économies d'oxydes d'azote. Ce dispositif permettra d'acheminer 210 000 palettes, soit l'équivalent de 120 000 tonnes de marchandises par voie ferrée.

Les livraisons par tram à Amsterdam

En mars 2007, une expérience a été menée par City Cargo pour livrer du fret en centre-ville en utilisant le tramway (deux trams classiques). Les conteneurs sont chargés dans le tramway avec un chariot élévateur mais à terme ce sera automatique. City Cargo a opéré avec de grandes marques de vêtements comme Mexx et McGregor ou de boissons comme Heineken.

Le tram quitte le réseau classique pour s'engager sur une voie de délestage, puis les véhicules électriques acheminent les cartons jusqu'à leurs destinataires. Un tram peut transporter autant de marchandises que quatre camions (environ 30 tonnes). La ville d'Amsterdam a jugé l'expérimentation concluante. Elle a ainsi décidé d'ouvrir les négociations sur un contrat de concession qui courrait sur dix ans.

L'objectif de City Cargo est de faire rouler une cinquantaine de trams et 400 véhicules électriques à Amsterdam entre 7 heures et 23 heures. La ville envisage la construction de quatre entrepôts de distribution à différents points. Le montage financier reste à mettre au point par la municipalité.



QUELQUES SUGGESTIONS POUR AMÉLIORER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

Etant donné la complexité du transport de marchandises en ville, cette thématique reste difficile d'appréhension pour les responsables locaux. La difficulté réside notamment dans le manque de concertation entre les différents acteurs et le manque de réflexion générale. Les agglomérations ont toutefois manifesté une réelle volonté de prise en compte des livraisons urbaines. Des propositions d'actions peuvent toutefois être envisagées en Bretagne :

- à court terme : une meilleure signalétique et un contrôle du respect du stationnement des véhicules de livraison sur les emplacements prévus à cet effet,
- à moyen terme : initier une concertation entre tous les acteurs de la sphère publique et économique au sein de chaque agglomération afin d'harmoniser les réglementations,
- à long terme : créer de nouveaux espaces logistiques urbains afin de faciliter les livraisons et favoriser l'usage de véhicules utilitaires respectueux de l'environnement.

Les expériences recensées montrent qu'il n'existe pas de solution unique. Même si des réponses sont mises en place dans une agglomération, leur bon fonctionnement n'est absolument pas assuré dans une autre. Cependant, il convient de faire connaître les initiatives prises par certaines collectivités locales dès lors qu'elles conduisent à un changement des comportements. Compte tenu du manque de dialogue sur cette thématique, il serait nécessaire d'entreprendre une vulgarisation des expérimentations lors de conférences ou de formation à destination des professionnels, des responsables locaux mais aussi des techniciens.



Synthèse de l'étude sur «La prise en compte du transport de marchandises en ville dans les agglomérations bretonnes - Etat des lieux et suggestions»

*réalisée par Sophie Sébille
(Master 2 Dynamiques Sociales et Spatiales, Recherche)*

ORTB

Siège social : DRE Bretagne - L'Armorique
10, rue Maurice FABRE - CS 96515
35065 Rennes Cedex
Téléphone : 02 99 33 47 97
Telecopie : 02 99 33 43 35
mel : ortb@i-carre.net
Internet : www.observatoire-transports-bretagne.com

*Directeur de la publication : Monsieur Christophe JEGOU,
Président de l'ORTB*

*Rédaction de la synthèse : Sonia GOUJON - DRE Intermodalité
Tel : 02-99-33-47-95 - Courriel : sonia.goujon@equipement.gouv.fr*

Conception-réalisation : Stéphane MAHE

Crédits photos : DRE Bretagne

