



Cerema

Logistique urbaine

Réglementation et intégration aux documents de planification

Ludovic VAILLANT
Nathalie PITAVAL

Cerema Nord-Picardie

25 septembre 2018, Atelier Logistique, ORT Hauts-de-France, Lille

Plan

- 1.L.U. enjeu de plusieurs politiques publiques
- 2.Réglementation relatives aux flux
- 3.Règlementation relatives aux lieux



1- La Logistique urbaine, enjeu de plusieurs politiques publiques

Plusieurs politiques concernées:

- Amélioration de la qualité de l'air,
- Réduction de la congestion routière,
- Limitation de l'étalement urbain,
- Redynamisation des coeurs de ville,
- Plans Alimentaires Territoriaux,
- Développement commercial,
- Mobilité des personnes,
- Et sans doute d'autres...

Quelle politique prioritaire pour la logistique urbaine de votre ville ?

2- Réglementer les flux de la L.U.



2- Réglementer les flux de la L.U.

Les réglementations souvent déjà appliquées :

- Horaires de livraison,
- Limitation de gabarits, des tonnages,
- Aires de livraison dédiées,
- Itinéraires PL,
- Itinéraires de transports exceptionnels.

Mais souvent des problèmes de cohérence d'une commune à l'autre

Pouvoir de police du maire (Loi MAPTAM, 2017) : Transfert au automatique des missions de police de la circulation à l'EPCI à fiscalité propre compétent en matière de voirie (sauf si refus du maire).

2- Réglementer les flux de la L.U.

Les réglementations encore peu appropriées :

- Limitation des circulations selon norme Euro.
- Zone de Circulation Restreinte (loi TECV, 2015)
- Péages urbains (loi Grenelle, 2010).

2- Réglementer les flux de la L.U.

Des sujets particuliers en débat :

- › Faut-il s'opposer à l'arrêt des véhicules de livraison sur la voirie ?
- › Des dispositifs de contrôle efficaces ?

Réglementation locale

« Si on prend la réglementation au pied de la lettre on ne peut pas travailler »

« Le transport est un métier simple, il convient d'utiliser des moyens simples pour réglementer »

« Je dois livrer, réglementation où pas »

« Entre les limites de poids, les heures, les tailles de véhicules, il devient difficile d'organiser les plans de tournées de nos conducteurs qui ont différents types de véhicules »



2- Réglementer les flux de la L.U.

Des villes qui ont franchi le pas :

- Paris intra-muros et Grenoble ont instauré des ZCR en 2017.
- Paris, Lyon, Nantes, Toulouse : des disques pour contrôler l'usage des aires de livraison (durée limitée à 30 minutes).
- Le Mans a mis en place un système automatisé avec contrôle par capteurs des accès au centre ville.
- La communauté d'agglomération d'Annecy travaille à la refonte de tous ses arrêtés pour aller vers un arrêté général.

3- Réglementer les lieux de la L.U.



3- Réglementer les lieux de la L.U.

Un arsenal réglementaire déjà riche :

- PDU : comporte un volet TMV, depuis la loi Laure (1996)
- Intégration des TMV dans les documents d'urbanisme depuis la loi SRU (2000)
- SRADDET (loi NOTRe, 2017) sujet logistique non évoqué directement
- SCOT
- PLUi
- ICPE (qui peut aller à l'encontre de la densification et de la réintégration d'entrepôts en ville).

3- Réglementer les lieux de la L.U.

Quelques espaces particuliers qui pourraient davantage être traités dans les doc de planification

- **Les commerces en ville :**
 - Prévoir des aires de livraison sur emprise privée pour les plus gros générateurs de flux (règlement du PLUi).
 - Les circuits courts : où produire des denrées alimentaires pour limiter les déplacements ?
- **Les bâtiments logistiques (entrepôts) :**
 - Leur qualité paysagère.
 - Leur ré-intégration dans l'espace dense.
 - Hauteur de construction : bâtiments à plusieurs étages (cf. hôtel logistique).
 - Réflexion sur le devenir des bâtiments obsolètes (souvent suite à évolution de la réglementation) → cf diagnostic et requalification des friches dans les PLUi.

3- Réglementer les lieux de la L.U.

Quelques espaces particuliers qui pourraient davantage être traités dans les doc de planification

- **Les zones logistiques (dédiées)**
 - Localisation différenciée : logistique endogène (MIN, ...) / exogène.
 - Intérêt pour les professionnels (mutualisation des services).
 - Intégration de la dimension multimodale : l'intérêt des espaces embranchés ferroviaire et/ou fluvial.
- **Les espaces d'intermodalité voyageurs (gares, poles d'échange) comme lieux logistiques :**
 - Commerces,
 - Points de retraits colis.
- Le Mans : à partir d'un diagnostic du fonctionnement de l'appareil commercial manceau, différentes formes de logistiques urbaines étudiées, capables d'améliorer les schémas d'approvisionnements des commerces et des livraisons des particuliers.

En guise de conclusion

- La question de la L.U. est encore très peu abordée dans les PLU et PLUi (comme plus généralement la mobilité), mais des pistes d'amélioration possibles :
 - Intégrer les sujets L.U. dès le « diagnostic mobilité » des PLUi.
 - L'organisation spatiale pour influencer sur les besoins de mobilité : emprises logistiques dédiées dans les PLUi.
 - De nombreux leviers pour faciliter la mobilité à pied et à vélo peuvent concerner la logistique urbaine.
 - Le stationnement, outil de régulation.
- Hiérarchiser les politiques poursuivies liées à la L.U.
- Développer des approches spécifiques selon les projets avec les acteurs concernés.

Repères bibliographiques

- **MTES, 2018, « Les 7 familles d'actions pour les marchandises en ville », 6 pages : <http://tmv.laet.science/formation/7familles.html>**
- **Cerema, 2015, « PLU et déplacements », Collection Connaissances, Ed. Cerema, 52 p (voir fiche renseignement sur les marchandises).**
- **Cerema, 2014, « La logistique urbaine. Connaitre et agir», Collection Repères, Ed. Cerema, 203 p.**
- **CERTU, 2009, « Livraisons en centre-ville. Les pratiques réglementaires de 50 villes passées au crible », 28 p.**