

prétation et ne permet pas de répondre efficacement à la problématique des livraisons urbaines. La difficulté réside dans la verbalisation car les axes de livraison peuvent être utilisés par tout type de véhicule y compris les particuliers.

Dans son article 28-1, la LOTI précise le rôle des plans de déplacements urbains (PDU) qui prévoient la mise en cohérence des horaires de livraison, des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains.

2 - les axes de livraison

Elles sont destinées à un arrêt momentané et non à un stationnement.

Leurs dimensions doivent être adaptées aux véhicules de distribution.

Elles sont signalées par un marquage au sol et une signalisation verticale ainsi qu'une délimitation en jaune.

Elles bénéficient d'un abaissement de trottoir.

Il est conseillé de réaliser une typologie commerciale avec une évaluation des mouvements générés de façon à définir le nombre et les emplacements souhaitables.

leur création se fait par arrêté municipal.

Elles peuvent être en temps partagé c'est-à-dire que l'arrêt de véhicules est autorisé sur les axes de livraison à certains horaires. Il s'agit de mutualiser l'espace public.

Il est nécessaire de les contrôler régulièrement et une formation des forces de l'ordre est conseillée.

Pour améliorer le respect des axes de livraison il est possible de limiter la durée du stationnement avec un disque horaire, horodateur ou par réservation sur internet.

CENTRE DE GESTION
DE LA FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE DU RHÔNE

CONCOURS ou EXAMEN

donnant accès à l'emploi de :

Technicien principal 2^{ème} classe

à titre interne (1)

à titre externe (1)

au titre du troisième concours (1)

Spécialité Déplacements et transports

Épreuve de Rapport technique

Date de l'épreuve 08 avril 2015

Colonne réservée
à l'Administration

Numéro de correction



Numéro d'anonymat



Note attribuée
(réservé au jury)



Visa du jury ou de la
Commission de Surveillance

Ville de Techniville

le 08 avril 2015

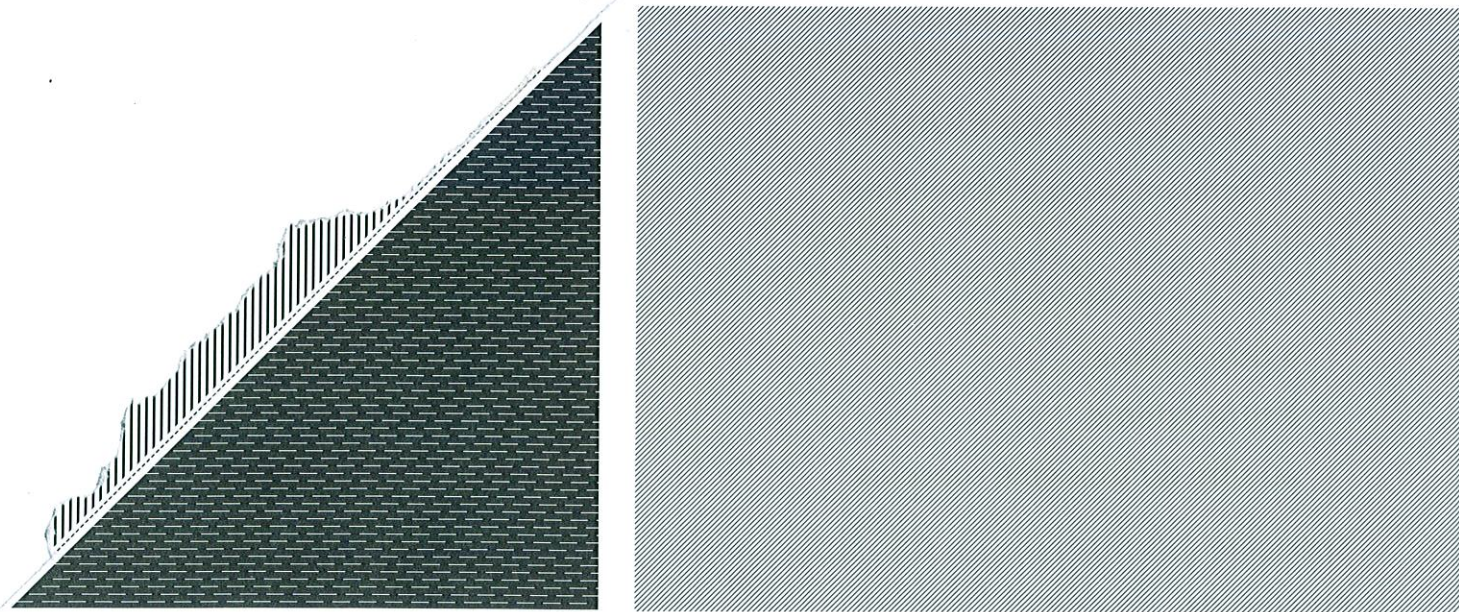
à l'attention de Monsieur
le Directeur Général des
Services Techniques.

Objet: les livraisons de marchandises en ville

Références: loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU),
loi d'orientation sur les transports
intérieurs (LOTI)

La congestion des centres-villes pose le problème des livraisons de marchandises. Techniville est d'autant plus concernée par cette problématique que son centre est à la fois historique, commerçant et étroit.

Le rapport présente donc dans une première partie une synthèse de documents sur la problématique des livraisons de marchandises en ville.



Dans une seconde partie, un ensemble de propositions opérationnelles ayant pour objectif de revoir l'organisation et la gestion des livraisons de marchandises dans le quartier historique sera proposé.

I - la problématique des livraisons de marchandises en ville.

A) Les contraintes des livraisons.

1 - l'espace urbain

l'espace urbain est contraint et les livraisons engendrent de nombreux dysfonctionnements.

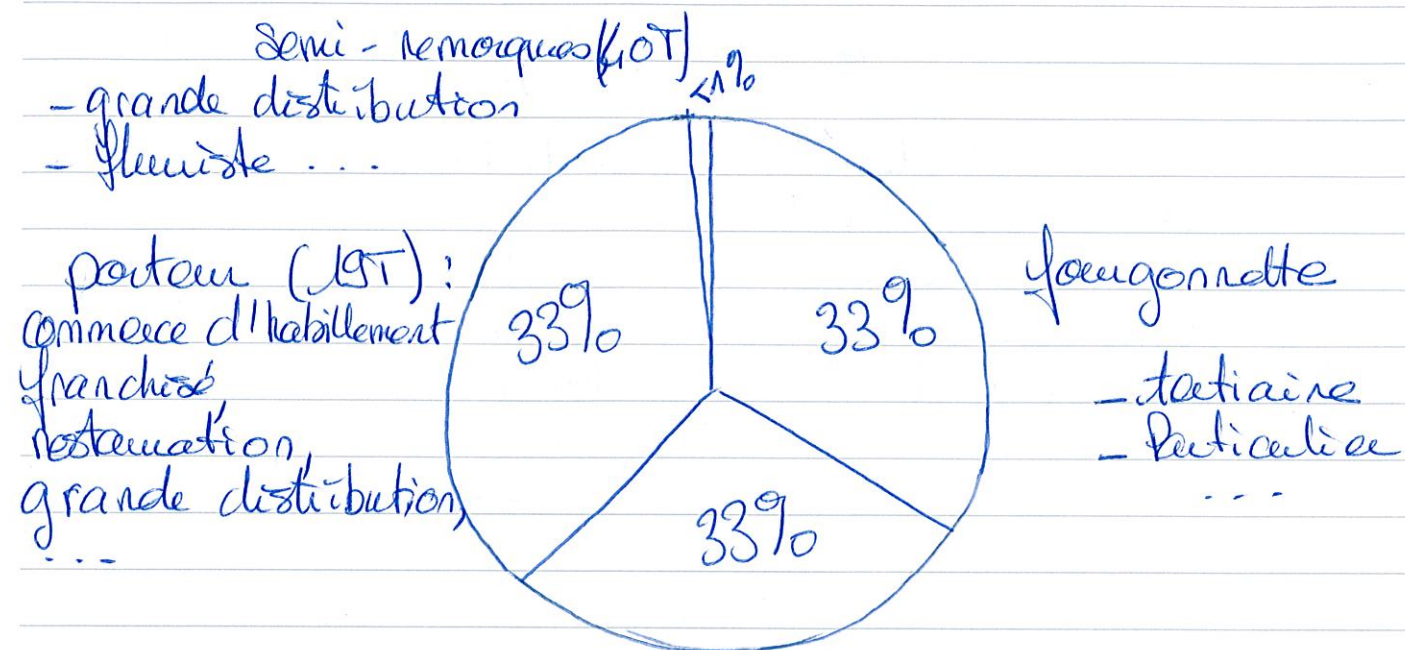
l'espace public et le réseau viaire sont partagés entre différents utilisateurs. les dysfonctionnements sont nombreux: congestion, insécurité routière, bruit etc.

des activités économiques et l'augmentation des achats par internet intensifient les besoins en livraisons et génèrent de nombreux mouvements.

2 - le livreur et son véhicule en milieu urbain.

Les véhicules sont choisis afin de garantir un

taux de chargement maximal. En centre-ville, la répartition communément constatée est la suivante:



camionnette: pharmacies, optique, tertiaire, spécialisée, ...

Le livreur doit réaliser en moyenne 50 opérations de chargement / déchargement par jour, le temps est déterminant dans le choix de la localisation de l'arrêt. Son cheminement est comparable à celui d'une personne à mobilité réduite et la distance à pied tolérable est de 50 m maximum. Dans ces conditions, la mobilité urbaine est une entrave à son cheminement: différences de niveau de voirie, bords de trottoir etc...

B) Des réponses juridiques et techniques.

1 - les lois SRU et LOTI

C'est en 2000 que la loi SRU autorise les collectivités territoriales à réaliser des aménagements réservés à l'arrêt des véhicules affectant un chargement ou un déchargement de marchandises.

Cet article L 2213-3 du code général des collectivités territoriales laisse une place importante à l'inter-

3 - D'autres solutions à mettre en place

La livraison de nuit est envisagée sur certaines agglomérations urbaines associée à la limitation du bruit. Les horaires de livraison sont de 7h à 8h et entre 21h et 22h00. Le niveau sonore des véhicules est limité à 60 décibels. Cette possibilité implique une formation des livraisons.

L'utilisation de véhicules électriques en vue de réduire la pollution est envisagée. Mais également de véhicules plus insolites comme le triporteur qui s'accommode à de très faibles vitesses dans des rues et passages encombrés. Il est également un espace de publicité.

Une logistique à l'échelle d'un espace urbain peut être envisagée comme à Paris ou Perpignan. Il s'agit de décomposer le chaîne de transport de marchandises en 2 temps: l'entrée et la sortie dans la zone dense urbaine puis la distribution de proximité en véhicules propres jusqu'au destinataire final. Une telle logistique permet de réduire les mouvements, le gêne pour les riverains et est plus rapide. Elle permet également la mutualisation des moyens.

La livraison de marchandises en ville s'appuie sur les lois SRU et LOTI avec notamment la création et la gestion des aires de livraison. Ces-ci ne permettent pas de gérer et d'organiser complètement cette problématique et de nouveaux moyens émergent comme les plates-formes logistiques ou les triporteurs.

Il s'agit d'envisager dans une seconde partie les actions qui peuvent s'appliquer à Techniville.

II - Une démarche projet pour l'organisation et la gestion des livraisons de marchandises dans le quartier historique de Techniville.

Cette démarche doit permettre de fédérer tous les acteurs de cette problématique.

(A) Constituer un groupe de travail et établir un diagnostic.

1 - Constituer un groupe de travail.

Il s'agit de réunir tous les acteurs concernés par le problème et/ou qui peuvent agir pour l'améliorer.

En période électorale, les commerçants, la CCT et la chambre des métiers ont souligné le problème. Ils sont les premiers témoins de la situation mais également les premiers concernés. Les habitants du quartier doivent également participer au groupe de travail.

Il est également judicieux de consulter des représentants de villes innovatrices comme Lyon ou Perpignan.

En interne, des services comme la police municipale, le service communication pour la sensibilisation des habitants, le service ressources humaines, voirie et juridique ont un rôle à jouer et doivent participer au groupe de travail.

Un représentant également de l'intercommunalité doit être convoqué et enfin un représentant de la DDT.

Il faudra également de nommer un chef de projet.

2 - Etablir un diagnostic.

Il s'agit de délimiter le périmètre concerné puis de quantifier et localiser les axes de livraison existants, à améliorer et à supprimer d'office, celles n'étant pas utilisées.

Une revue du tissu commercial est nécessaire avec une enquête sur les transports réalisés auprès des commerçants.

La Poste peut également nous aider en portant à notre connaissance le nombre de livraisons de colis dans cette zone pour les particuliers.

Il s'agit également de déterminer les conséquences actuelles : rues étroites avec double filets récurrents, rues étroites sans possibilité de passage d'un véhicule de transport de marchandises etc...

Une enquête pourra être menée auprès des riverains pour connaître leurs dérangements et leurs gênes actuelles.

Lorsque le diagnostic est établi, les actions sont à déterminer.

(B) les actions envisageables et le suivi du projet.

1 - les actions à mener.

- Des véhicules propres : électriques et tripartites
- formations des policiers municipaux pour le contrôle des axes de stationnement
- organisation logistique mutualisée avec les communes voisines et l'EPCI.
- la mise au place d'horaires décalés pour les livraisons de marchandises par les plus gros

Véhicules.

- incitation financière pour l'achat des véhicules propres.

2 - le suivi du projet.

Il s'agit de suivre sa mise en place et ses retombées sur le quartier, son efficacité : nombre de véhicules achetés, évolution des mouvements, évolution des contraventions pour les axes de livraisons, etc.

En conclusion, la logistique des livraisons de marchandises dans le quartier historique de Techniville devra permettre une baisse des mouvements par des solutions innovantes. Un planning pour la mise en place du projet sera établi.