



# Guide d'harmonisation des réglementations des livraisons en Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur

*La réglementation est un levier d'une grande efficacité...  
...à condition d'être concertée et bien appliquée*



*Dans nos villes du sud, comme partout en France et en Europe, le besoin de mieux encadrer les livraisons se fait de plus en plus criant. En effet, l'approvisionnement des agglomérations et des centres urbains est un enjeu majeur à l'heure du e-commerce et de l'explosion des ventes en lignes. Lieu de concentration d'importants flux, nos centres urbains doivent, pour rester agréables à vivre et attractifs, s'organiser et définir des règles claires où tous les usages trouvent une place. A ce jour il existe presque autant de réglementations des livraisons qu'il existe de communes. Cet empilement de règles complexifie la tâche des livreurs et des agents de contrôle, participe à la congestion routière et aux nuisances environnementales. Que ce soit les commerçants, les riverains, les livreurs et les pouvoirs publics, nous pouvons tous bénéficier d'une simplification et harmonisation des réglementations des livraisons. Il s'agit de ne pas censurer les différences mais d'assurer une cohérence d'ensemble sur un territoire élargi en s'appuyant sur une nécessaire collaboration intercommunale.*

*C'est dans cette optique qu'un groupe de travail établi dans le cadre des ateliers régionaux de la logistique, mis en place et animés par la Région Sud et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence Alpes Côte d'Azur, a choisi de s'atteler à cette problématique.*

*Conscient des limites de cet exercice et du rôle des communes dans l'objectif à atteindre, vous trouverez ci-après les premières pistes de réflexion visant à simplifier et harmoniser les réglementations des livraisons dans notre région.*

*Guide élaboré sous le pilotage de la Métropole d'Aix-Marseille Provence, avec l'aimable contribution de la Métropole de Nice Côte d'Azur, ainsi que des villes de Marseille, d'Aix en Provence, de Cannes, de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, de la Chambre du Commerce et de l'Industrie Nice Côte d'Azur, de l'Agence d'Urbanisme de la Métropole d'Aix Marseille, du Cerema, de la Fédération Nationale des Transports Routiers Provence Alpes Côte d'Azur, des transporteurs STEF TFE et Martin Brower, et du groupe la Poste.*

## Les enjeux de l'harmonisation des réglementations

### ● Le maire, un acteur essentiel !

Les pouvoirs de police du maire, en matière de circulation routière, de stationnement, ou encore de restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules, sont introduits par les articles L. 2213-1 à L. 2213-6 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le maire est l'unique détenteur du pouvoir de police de la circulation sur les voies en agglomération, à l'exception des voies classées routes à grande circulation, sur lesquelles le préfet jouit d'un droit de regard.

**Ainsi, en ce qui concerne la réglementation de la logistique urbaine dans les secteurs les plus denses, composés essentiellement de routes communales en agglomération, le maire exerce généralement seul le pouvoir de police.**

Les autres cas, souvent moins concernés par la nécessité d'une réglementation contraignante en matière de logistique (axe de transit en agglomération ; routes métropolitaines et départementales en agglomération ou communales hors agglomération ; routes à grande circulation...) peuvent nécessiter le recueil d'avis préalables (préfet, président du conseil départemental/métropolitain...). Ces dispositions sont précisées dans le Code de la Voirie Routière aux articles R. 411-1 à 8 et R. 413-3.

De même, les projets de création de Zones à Faibles Emissions peuvent nécessiter l'accord des autorités organisatrices de la mobilité, celui des conseils municipaux des communes limitrophes, des gestionnaires de voirie, ainsi que des chambres consulaires concernées.

### ● Les enjeux concernant les transporteurs et les usagers de la route et des espaces publics

Les réglementations à l'échelle intercommunale, encore trop souvent juxtaposées, donc disparates et discontinues, peuvent générer des entraves au bon fonctionnement de la logistique urbaine, susceptibles d'exacerber les nuisances pour les riverains. De plus, une réglementation non cohérente ne sera que difficilement respectée, voire coûteuse à contrôler.

Inversement la **simplification** et l'**harmonisation** des règles concourt à **améliorer la performance économique des transporteurs et l'efficacité de leur activité** (optimisation des tournées de livraisons en termes d'itinéraire, de chargement et de durée). Ce faisant les nuisances générées pour les autres usagers de la route et de l'espace public s'en trouvent diminuées (moins de camions, de stationnement anarchique, de bruit, de pollution...)

Une **bonne lisibilité et stabilité** des réglementations permet également un **meilleur respect et l'anticipation des besoins** en investissement ou en certification par les professionnels (pour le renouvellement de flottes répondant à des critères environnementaux spécifiques ou l'achat de matériels, le suivi de formations, les procédures de labellisation).

### ● Les enjeux d'intérêts généraux

Sans prétendre à l'exhaustivité, les enjeux d'intérêts généraux liés à l'harmonisation des réglementations des livraisons sont nombreux. Il s'agit avant tout de contribuer à un **meilleur partage de l'espace public** en limitant les conflits d'usage (circulation, stationnement) entre riverains, professionnels, navetteurs, touristes..., tout en assurant les conditions favorables à l'exercice des activités de chacun dans des **conditions plus apaisées**.



*Déchargement sur voirie, un environnement peu adapté*

La collaboration intercommunale pour davantage de **cohérence** des réglementations (qu'il s'agisse d'accessibilité, stationnement, aménagement urbain) permet à chaque commune de **renforcer l'attractivité et la vitalité de son centre-ville** (livraisons vitales aux commerçants et à leurs clients), tout en contribuant à une **meilleure qualité de vie** sur le territoire.

En palliant l'hétérogénéité et la discontinuité des règles il est ainsi possible de **réduire la congestion** (moins de véhicules, moins de stationnement anarchique), **la pollution** (moins d'encombrement, motorisation propre), **le bruit et les risques d'accidents** (moins de stress, d'agressivité et de conflits) grâce à une **meilleure fluidité des pratiques**.

## Les principes retenus

### ● Trois secteurs à réglementer

Il est important de noter qu'en fonction de la configuration urbaine, les enjeux ne sont pas les mêmes. Bien que l'objectif global soit de tendre vers une simplification et une harmonisation des règles, il est nécessaire de distinguer trois secteurs de réglementation.

« **L'aire piétonne** » qui se distingue par sa fréquentation piétonne, sa morphologie (souvent des ruelles étroites de centres anciens difficilement accessibles en véhicule) et un cadre réglementaire bien spécifique liée au code de la route.



Livraison en petit véhicule en zone piétonne

Les « **Secteurs à forte densité économique et commerciale** » se caractérisent par une concentration de flux, bien souvent le centre-ville.

« Les commerces sont de plus en plus dépendants du bon fonctionnement des livraisons. Le fait que beaucoup d'entreprises travaillent en flux tendu multiplie le nombre de livraisons. Certains commerces, comme le mien, ont des colis lourds et volumineux ce qui nécessite des camions de plus de 3,5 tonnes. Aujourd'hui, je suis conscient qu'une réglementation est nécessaire mais c'est un sujet délicat qui peut déstabiliser des entreprises. Une concertation avec tous les acteurs est incontournable »

Richard BAMBINA, Directeur EXPRESS MOTO,  
Président de l'Association des commerçants et artisans de Nice Nord

Le troisième secteur est défini par « **Reste de la commune** » qui dispose d'un tissu urbain plus lâche et d'espaces publics plus larges.



A titre d'exemple, à Marseille une Zone de Trafic Régulée sera créée autour du vieux port en centre-ville afin de réglementer spécifiquement ce secteur par rapport au reste de la ville.

« Le bon fonctionnement des villes passe par le respect de la réglementation des livraisons. Or le meilleur moyen d'assurer ce respect est de bâtir une réglementation en concertation avec les transporteurs, grossistes et commerçants, en prenant en considération leurs contraintes. Ainsi associés au projet, les professionnels seront également plus enclins à faire évoluer leurs pratiques »

Anne Gioffredo,  
Responsable Transports  
et Mobilité, Chambre de  
Commerce et d'Industrie  
Nice Côte d'Azur

### ● Des critères incontournables

Pour chacun de ces secteurs, des critères incontournables à intégrer aux réglementations des livraisons ont été identifiés.

**La longueur des véhicules :** Cela permet de répondre à des objectifs de réduction de l'encombrement et d'amélioration de la sécurité, d'aménagement de l'espace public (en corrélation avec la localisation et le dimensionnement des aires de livraisons), et de performance économique pour les transporteurs. Le critère de poids n'est utilisé que ponctuellement quand les chaussées empruntées ne permettent pas de supporter un certain poids. Les véhicules de **12 mètres** sont plébiscités dans les zones piétonnes et les secteurs à forte densité économique et commerciale au regard de leur performance (capacité d'emport, maniabilité et insertion dans la circulation). Ils permettent aussi de limiter la multiplication des petits véhicules concourant à la congestion (il faut 10 petits véhicules pour transporter le chargement d'un seul poids lourd).

« Il est essentiel d'appréhender la taille du véhicule en fonction de la typologie du flux livré dans l'objectif de rechercher le juste nombre de véhicules dans la ville »

Thierry Allègre,  
Directeur Support Opérations,  
Martin Brower, logisticien

**La motorisation :** Afin de répondre à des objectifs environnementaux (qualité de l'air) et de santé publique, il est impératif de limiter l'accès des véhicules les plus polluants ( Poids Lourds et Véhicules Utilitaires Légers) dans les zones piétonnes et les secteurs à forte densité économique et commerciale, en s'appuyant sur le dispositif national des **vignettes Crit'air**.

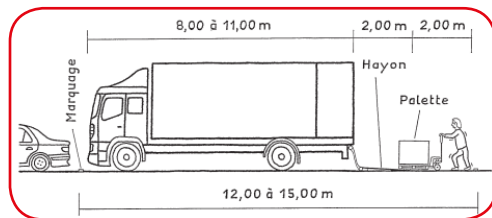


[www.certificat-air.gouv.fr](http://www.certificat-air.gouv.fr)

A ce titre, une information anticipée et/ou la mise en place de mesures progressives laisse le temps aux professionnels de s'adapter (temps de renouvellement de flottes).

**Les horaires** qui permettent de répondre à des objectifs de diminution de la congestion en incitant à une concentration des livraisons en aires piétonnes entre **5h et 11h**, et en **interdisant les livraisons aux heures de pointes** du matin et du soir sur le reste de la commune (entre **7h et 9h** et entre **17h et 19h** lors des plus fortes concentrations de flux). L'objectif est de lisser les livraisons sur la journée (prioritairement en heures creuses) et de permettre également des livraisons de nuit sous certaines conditions (normes antibruit de toute la chaîne de livraison) afin de ne pas perturber les riverains.

**L'aire de livraisons :** Elle reste un outil pertinent en secteur central, permettant de limiter l'encombrement sur voirie et devant satisfaire aux contraintes d'aménagement de l'espace public (et vice et versa). Il est conseillé d'établir des **aires «standards» de 2.6m X 15 m** afin d'accueillir tous types de véhicules (dont camion frigorifique) en veillant à éviter toute entrave à la bonne maniabilité des véhicules et des moyens de manutention (mobilier urbain, panneaux, trottoirs...).



Source : Certu, 2008



Aire de livraison correctement utilisée

**Limiter la durée de livraisons de 15 à 30 min, et exercer un contrôle** via la mise en place d'un **disque**, voire de bornes ou autres **dispositifs technologiques** type caméra, capteurs... pour les communes qui souhaitent s'en équiper. Indépendamment des modalités de contrôle choisies, il est important de veiller au bon respect des règles pour en garantir l'efficacité (et éviter notamment le stationnement abusif).



Usage abusif de l'aire de livraison



Aire de livraison non disponible pour le transporteur

Enfin il est important de se donner la possibilité **d'expérimenter des espaces mutualisés** où sur certaines plages horaires la circulation et /ou l'arrêt pour effectuer une livraison seraient autorisés (pleine voie, couloirs bus, trottoirs larges, parkings de centre-ville...).

## Synthèse des critères retenus

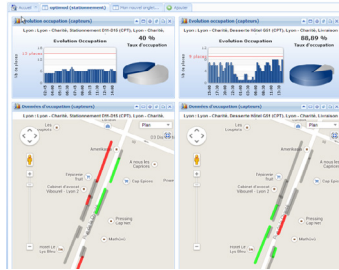
Critères	Objectifs	Zone Piétonne	Secteur à forte densité économique et commerciale	Reste de la commune
Longueur	Encombrement réduit, sécurité, aménagement de l'espace public (corrélation avec les aires de livraisons), performance économique	12 m maximum		Pas de limitation spécifique
Poids	Sécurité, aménagement de l'espace public	Adéquation avec les itinéraires PL		
Motorisation	Qualité de l'air, santé publique	Référence Crit'air		Pas de limitation spécifique mais possibilité d'extension des règles Crit'air
Nature des marchandises	Sécurité, aménagement de l'espace public	Arrêtés spécifiques		
Horaires	Encombrement réduit, sécurité	Autoriser les livraisons entre 5h et 11h (24h/24 pour les vélos cargo)	Interdire les livraisons pendant les heures de pointes matin et soir (7h/9h et 17h/19h)	
Livraisons de nuit	Encombrement réduit, sécurité, qualité de l'air, aménagement de l'espace public (corrélation avec les aires de livraisons), performance économique	Application d'un label et/ou d'une charte pour l'ensemble de la chaîne de livraison		
Aires de livraisons	Encombrement réduit, sécurité, aménagement de l'espace public (corrélation avec les aires de livraisons), performance économique	1/ Ne pas créer d'aires de livraisons en zone piétonne 2/ Favoriser l'essor d'ELP* et PAM**	1/ Favoriser la création d'aires de livraisons 2,6 m x 15 m 2/ Tester l'expérimentation de livraisons en pleine voie ou couloirs bus ou trottoirs si espace suffisant. Nécessite d'être encadrée et contrôlée	
Durée	Encombrement réduit, performance économique	Limiter la durée entre 15 et 30 minutes		
Contôle des aires de livraisons	Respect des règles, équité de traitement		Disques a minima ou technologies (bornes, capteurs...) à l'appréciation des collectivités	

\*Espace logistique de Proximité

\*\* Point d'Accueil Marchandises

## Des exemples à suivre

### Les aires de livraison (projet OptimodLyon)



© OptimodLyon

Initié par le Grand Lyon, ce projet qui réunit 13 partenaires publics et privés, vise à développer des services d'information de haut niveau à partir des données de mobilité de l'agglomération. Il a permis, entre autre, la mise en place d'une expérimentation sur les aires de livraison avec des capteurs et un système d'information aux usagers. Testé sur 30 places rue de la Charité à Lyon, ce système a obtenu un taux de détection proche de 90 % et permis des rotations jusqu'à 32 véhicules par jour par aire de livraison.

### Les voies multi usages (Barcelone)

La commune de Barcelone a mis en place des voies multi-usages, qui servent à la circulation en heure de pointe (de 8h à 10h le matin, et de 17h à 21h le soir), et de zone de livraison en heure creuse (de 10h à 17h). La nuit, ces voies sont réservées au stationnement. Cette solution permet d'optimiser l'usage de la chaussée en fonction des besoins. Par ailleurs, elle incite les transporteurs à livrer en dehors des heures de pointe. Les premiers résultats ont été satisfaisants avec une circulation des bus sensiblement améliorée, des livraisons facilitées et un trafic moins perturbé.



Voie réservée, Barcelone



Voie réservée, Barcelone

### La livraison de nuit (Bordeaux)

Bordeaux Métropole, en collaboration avec le Club Déméter, a testé la livraison de nuit (22h-7h) en utilisant des véhicules plus grands et du matériel adapté (certifié « Piek » pour le bruit). Autres éléments essentiels à la réussite du projet : la formation du personnel et la certification « Certibruit » des points de vente. Le respect de la chaîne du silence est un processus devant impliquer les conducteurs, les réceptionnaires (en l'absence de sas), les engins de manutention, les véhicules (moteurs, haillons élévateurs, groupes froid), les revêtements des sols. Les avantages observés sont multiples : réduction des émissions de polluants jusqu'à 37%, amélioration de la ponctualité des livraisons jusqu'à 16%, augmentation de la vitesse commerciale jusqu'à 15%, diminution du stress pour les chauffeurs, participation à la diminution de la congestion.



Bordeaux, livraison de nuit

## **Pour aller plus loin...**

Le dispositif Crit'air  
[www.certificat-air.gouv.fr](http://www.certificat-air.gouv.fr)

La démarche Certibruit  
[www.certibruit.fr](http://www.certibruit.fr)

La certification Piek  
[www.piek.cemafroid.fr](http://www.piek.cemafroid.fr)

Les grands enjeux du transport de marchandises en ville  
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/logistique-urbaine-connaître-agir>

Les Ateliers Régionaux de la Logistique  
Toute demande d'information peut être adressée à  
[arl-paca@developpement-durable.gouv.fr](mailto:arl-paca@developpement-durable.gouv.fr)

La plateforme mutualisée de données ouvertes pour l'information géographique en Provence Alpes Côte d'Azur  
[www.datasud.fr](http://www.datasud.fr)





LA MOBILITÉ EST EN NOUS



LA POSTE

Conception et réalisation : Cerema - Méditerranée - DCEDI - Septembre 2019  
© Justine Gabriel, Club Déméter / Bordeaux Métropole