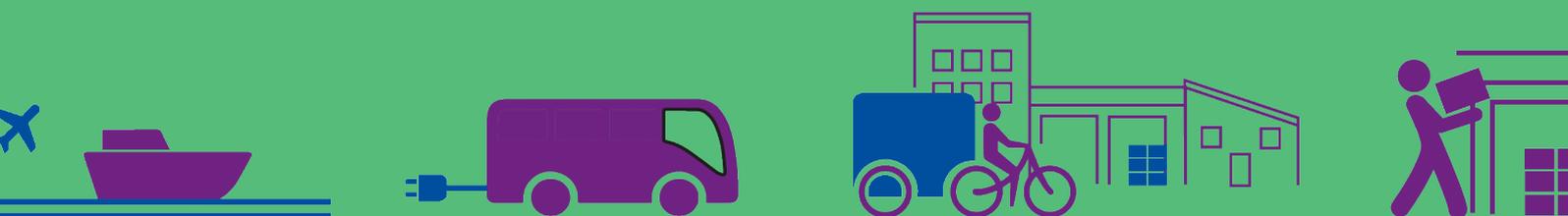


Harmoniser les règlementations de transport de marchandises



PACTE POUR UNE **LOGISTIQUE** MÉTROPOLITAINE





LE PACTE POUR UNE LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE

La Métropole du Grand Paris a été constituée en vue de la définition et de la mise en œuvre d'actions métropolitaines visant à améliorer le cadre de vie des métropolitains, à réduire les inégalités entre les territoires qui la composent, à développer un modèle urbain, social et économique durable, moyens d'une meilleure attractivité et compétitivité au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Elle a quatre compétences obligatoires qui lui ont été transférées de manière progressive depuis 2016 :

- Le développement et l'aménagement économique, social et culturel,
- La protection et la mise en valeur de l'environnement,
- L'aménagement de l'espace métropolitain,
- La politique locale de l'habitat.

Conscient de l'importance de la logistique pour le territoire et soucieux d'en améliorer le fonctionnement pour les entreprises de transport, le tissu économique et les citoyens, le Conseil métropolitain a adopté, en juin 2018, le **Pacte pour une logistique métropolitaine** avec pour objectif d'apporter des réponses aux problématiques de congestion et de pollution. La mise en œuvre de cette démarche s'appuie sur l'ensemble des acteurs du territoire ; la logistique et son optimisation dépendant de leviers diversifiés et d'une gouvernance multipartenaire. Douze mesures prioritaires sont proposées par la Métropole du Grand Paris pour contribuer à une logistique durable des marchandises. Elles s'articulent autour de quatre axes principaux :



Axe 1 - Optimiser les flux et les livraisons

- 1 Réaliser l'harmonisation des règlements de voirie et de livraison dans la métropole ;
- 2 Optimiser l'utilisation des espaces publics (voies de circulation, de bus, aires de livraison...) par un meilleur accès et un partage des usages ;

- 3 Intégrer le transport de marchandises dans les projets de gares, lignes de transport en commun ;
- 4 Contribuer au développement du transport fluvial et à l'amélioration des conditions d'accès à celui-ci ;
- 5 Tester les solutions mixtes qui mutualisent l'usage de l'espace.



Axe 2 - Favoriser la transition des flottes vers des véhicules à faibles émissions et silencieux

- 6 Aider au déploiement des solutions (flotte et équipements) à faibles émissions et silencieux ;
- 7 Déployer des bornes de recharge électrique et des stations d'avitaillement pour GNV, BioGNV, hydrogène ;
- 8 Adapter les normes relatives au stationnement, au rechargement des véhicules électriques en sous-sol.



Axe 3 - Valoriser l'intégration des fonctions logistiques dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement

- 9 Intégrer les fonctions logistiques à la conception des opérations d'aménagement exemplaires et aux projets immobiliers innovants ;
- 10 Valoriser la logistique dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) ;
- 11 Prévoir la logistique dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI).



Axe 4 : Le consomm'acteur, un maillon facilitateur de la chaîne logistique

- 12 Sensibiliser le consommateur aux enjeux logistiques

Les Mémos du Pacte 1	1
Le Pacte pour une Logistique Métropolitaine.....	2
La genèse de la démarche d’harmonisation	5
L’organisation de la démarche	6
Les questions qui ont émergé de la démarche	7
Qui peut réglementer le transport de marchandises en ville ?.....	7
À l’échelle communale.....	7
À l’échelle inter-communale	7
Quels sont les outils disponibles ?.....	8
L’arrêté municipal.....	8
L’arrêté territorial.....	8
L’arrêté "expérimental"	8
Comment rédiger un arrêté ?.....	9
Qui doit-être consulté ?.....	9
Quels éléments doivent figurer dans un arrêté ?	9
Sur quels textes s’appuyer ?	10
Le Code Général des Collectivités Territoriales.....	10
Le Code de la Route.....	10
Autres Codes.....	10
Pourquoi réglementer ? Quelles peuvent-être les motivations ?.....	10
Limiter la congestion.....	10
Protéger les aménagements.....	10
Apaiser, sécuriser des zones.....	11
Faciliter l’accessibilité.....	11
Que réglementer ?.....	11
La circulation.....	11
L’arrêt.....	11
Le stationnement.....	12
Quelles dispositions prendre ?.....	12
L’abrogation des précédents arrêtés.....	12
Les paramètres harmonisés pour la circulation.....	12
Les paramètres harmonisés pour l’arrêt.....	13
Les dérogations.....	13
Où doit s’appliquer la réglementation ?.....	14
Une réglementation à portée communale.....	14
Des aménagements réglementaires spécifiques.....	14

Comment communiquer les nouvelles dispositions ?.....	14
La publication d'un arrêté.....	14
La signalisation d'une mesure réglementaire.....	15
Comment contrôler le respect des mesures ?.....	16
Les agents.....	16
La distinction des véhicules.....	16
Les outils : le disque "livraison".....	17
Glossaire	18
Annexes	19
Avoir les bons réflexes !	19
Tableaux récapitulatifs des pouvoirs de Police de la circulation.....	20
L'arrêté de Drancy.....	21
Les caractéristiques des signaux routiers.....	23
Les types de panneaux.....	23
Les classes de panneaux.....	23
Les gammes dimensionnelles.....	24
Retour d'expérience sur la mise en œuvre de l'harmonisation	25
Objectifs et résultats.....	25
Les acteurs et leur rôle.....	25
Expérimentation de la nouvelle réglementation.....	25
Le périmètre d'expérimentation.....	25
Le calendrier de la démarche.....	25
Définition des critères et du protocole d'évaluation.....	25
Mise en œuvre de la démarche.....	25
Collecte des données.....	26
Appropriation de la démarche et du mémo.....	26
Utilisation du Fonds d'Investissement Métropolitain (FIM).....	26

LA GENÈSE DE LA DÉMARCHE D'HARMONISATION



La Métropole du Grand Paris a pour objectif d'améliorer la qualité et le cadre de vie de ses habitants. Aussi son action s'inscrit dans la protection et la mise en valeur de l'environnement grâce au Plan Climat Air Énergie Métropolitain. De plus, elle prévoit l'aménagement de l'espace métropolitain, au travers de l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale métropolitain (SCOT). Enfin, et pour améliorer la qualité de l'air, limiter les nuisances sonores, et réduire la congestion urbaine, la Métropole du Grand Paris travaille spécifiquement sur le transport de marchandises en ville, qui est une fonction essentielle au bon fonctionnement de la métropole et de ses communes. Cette fonction permet en effet l'approvisionnement des entreprises, des commerces, des habitants d'une commune mais aussi celle d'un bassin économique. Bien que pourvoyeuse de nombreux emplois, la logistique urbaine est concurrencée par d'autres secteurs

économiques pour l'occupation du foncier dans la zone dense, et, sans un portage politique affirmé, elle ne peut se développer efficacement et durablement en ville. Régis au niveau local par les pouvoirs de police des Maires, le transport de marchandises et la logistique pâtissent d'une réglementation hétérogène (portant aussi bien sur le poids des véhicules que sur leur surface ou encore sur d'autres critères), peu lisible (mal signalisée) – voire parfois inexistante – affectant l'efficacité des tournées de livraison et/ou la qualité de vie des habitants des territoires métropolitains. C'est ce postulat qui a conduit la Métropole du Grand Paris à faire de *"l'harmonisation des règlements municipaux en matière de transport de marchandises et de voirie"* la mesure prioritaire de son **Pacte pour une logistique métropolitaine** adopté à l'unanimité par le Conseil métropolitain le 28 juin 2018.



L'ORGANISATION DE LA DÉMARCHE



Le présent mémo, intitulé "*Harmoniser les réglementations de transport de marchandises*", se décline comme un guide pratique pour les communes qui souhaitent repenser leur réglementation "marchandises" et s'appuyer sur un référentiel commun permettant une simplification, une meilleure lisibilité et une harmonisation des règles concourant à l'optimisation des flux de marchandises.

Il est le fruit d'une démarche en trois temps :

① La constitution d'un comité opérationnel ;

② La définition du "référentiel" commun autour des thèmes suivants :

- Règles d'accès et d'utilisation des aires de livraison ;
- Horaires des livraisons ;
- Gabarit des véhicules autorisés ;
- Normes environnementales des véhicules autorisés ;
- Partage de la voirie avec les modes doux ;
- Outils et moyens de contrôle ;

③ **La mise en œuvre du référentiel** dans le cadre d'une démarche d'expérimentation sur des communes s'étant portées volontaires et d'une évaluation plus générale de la démarche d'harmonisation.

Le comité opérationnel a réuni des communes, des Établissements Publics Territoriaux (EPT), des transporteurs-logisticiens et leurs fédérations, des chambres consulaires, des agences d'urbanisme pour discuter et s'entendre sur des propositions réglementaires concrètes et opérationnelles.

En substance, il a été retenu :

- Une interdiction de la circulation des véhicules affectés au transport de marchandises dont la longueur est supérieure à 12 mètres, entre 7h et 17h ou 7h et 20h (au choix des communes), du lundi au samedi inclus ;
- Une limitation de la durée des arrêts sur les aires de livraison à 30 minutes et une interdiction d'y stationner, sauf durant certains créneaux horaires.

L'expérimentation s'est concentrée sur les communes de Drancy, de Romainville et des Lilas durant le dernier trimestre 2019. Elle s'est appuyée sur un plan d'actions déclinant les différentes étapes à réaliser et présentant les principaux jalons ainsi que sur un protocole d'évaluation ex ante/ex post. Toutefois, en raison des perturbations sociales du mois de décembre 2019 et d'autres facteurs internes (délais de fourniture des panneaux de signalisation, problèmes de personnel, etc.), l'évaluation n'a pas pu être totalement réalisée et s'est cantonnée à l'évaluation ex ante.

LES QUESTIONS QUI ONT ÉMÉRGÉ DE LA DÉMARCHE

Ce mémo synthétise les questions qui se posent aux élus locaux, à leurs adjoints ou aux services techniques préalablement à toute démarche réglementaire visant le transport de marchandises en ville, et qui se traduisent localement par la prise d'arrêtés municipaux ou territoriaux le cas échéant. Les réponses proposées sont "consensuelles"; elles émanent des échanges entre les participants professionnels et institutionnels du comité opérationnel. Le document s'organise de manière séquentielle en suivant les principales interrogations pouvant subvenir au cours d'une réflexion visant à réglementer le transport de marchandises. Le mémo détaille également les composantes d'un arrêté "type". Pour certains de ces items, il s'agira de proposer des exemples dans des encarts et/ou des renvois "Pour en savoir plus" vers des guides techniques et autres référentiels. Il est cependant rappelé que ces éléments ne constituent que des appuis techniques, le pouvoir de police en matière de circulation, de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport de marchandises revenant aux élus des territoires (Maires et Présidents d'Établissements Publics Territoriaux).

Qui peut réglementer le transport de marchandises en ville ?

Les mesures relatives au transport de marchandises relèvent du domaine de la police de la circulation routière.

À l'échelle communale

À l'échelle communale, le Maire a compétence de principe en matière de police de la circulation routière. La compétence du Maire est encadrée par les articles L. 2213-1 à L. 2213-6 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT). Le code énonce que : "le Maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans le département sur les routes à grande circulation". Il est à noter, en application des articles L. 411-15 du Code de la route et L. 2521-1 du CGCT, que les pouvoirs de police de la voie publique sur les routes à grande circulation dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne sont assurés par le représentant de l'État dans le département, tout comme sur certains axes de Paris. En effet, certaines voiries traversant les communes sont des routes départementales, toutefois, si l'entretien de celles-ci relèvent

du Département, c'est bien le Maire qui y exerce son pouvoir de police. Le Maire représente dans sa commune l'autorité de police administrative. Pourvu d'une double casquette, il intervient à ce titre soit au nom de la commune, soit au nom de l'État. De plus, le Maire exerce également cette police spéciale sur les voies communales et intercommunales à l'extérieur de l'agglomération. Cette compétence peut néanmoins faire l'objet d'un partage, déterminé par l'organisation territoriale, avec le Préfet, le président de la Communauté de Communes ou d'Agglomération, ou le président du Conseil Général suivant le type de route et sa localisation. À titre d'exemple, la police des routes à grande circulation, peut être confiée par décret au Préfet, alors même qu'il s'agit d'une voie communale ou d'une route départementale. Par ailleurs, le conseil municipal peut avoir à se prononcer en vertu de sa compétence générale de droit commun. Il peut également donner délégation au Maire via une délibération concernant la fixation des tarifs des droits de voirie, de stationnement, de dépôt temporaire sur les voies et autres lieux publics et, d'une manière générale, des droits au profit de la commune, droits n'ayant pas un caractère fiscal.

À l'échelle intercommunale

La Métropole du Grand Paris :

- Ne peut pas agir par voie d'arrêté réglementaire sur ce qui relève du pouvoir de police des Maires ;
- Accompagne les communes dans les actions d'étude et de communication sur ces projets ;

Dit autrement, l'action est conjointe entre les Maires, qui prennent les mesures réglementaires, et la Métropole du Grand Paris qui peut assurer la coordination des actions et réaliser les études. Les Maires conservent la compétence de police de la voirie mais ils peuvent s'appuyer sur la Métropole du Grand Paris.

Il est désormais également possible que les Maires des communes transfèrent leur pouvoir de police relatif à la voirie à l'Établissement Public Territorial (EPT). Ce transfert se fait dans les conditions de l'article L. 5211-9-2 du CGCT qui énonce que "lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres peuvent transférer au président de cet établissement leurs prérogatives en matière de police de la circulation et du stationnement."

Si toutes les communes d'un EPT ont délégué la compétence en matière de police de la voirie, la compétence d'adoption de l'arrêté revient naturellement au président de l'EPT. De fait, l'arrêté sera intercommunal s'il porte sur le territoire de plusieurs communes. Si seules certaines communes d'un EPT ont délégué leur compétence en matière de police de la voirie, il est nécessaire qu'un arrêté soit adopté par le président de l'EPT pour ces dernières et qu'en parallèle, chaque commune ayant conservé sa compétence, adopte un arrêté. Il est à noter que lorsque le président de l'Établissement Public de Coopération intercommunale prend un arrêté de police, il le transmet pour information aux Maires des communes concernées.

“ La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ajoute la police spéciale de la circulation et du stationnement à la liste des transferts automatiques en l'absence d'opposition. Lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres transfèrent au président de l'Établissement Public leurs pouvoirs de police spéciale en matière de circulation et de stationnement. Le mécanisme de transfert de cette police spéciale se trouve ainsi modifié, puisqu'une procédure de transfert automatique en l'absence d'opposition est substituée à l'ancienne procédure de transfert volontaire. La Métropole du Grand Paris est bien un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, en application de l'article L. 5219-1 du CGCT. Elle est de plus compétente en matière des actions relatives à la circulation visant la qualité de l'air. Toutefois, une délibération précisant le champ de sa compétences "lutte contre la pollution de l'air" (délibération CM2017/12/08/10) vient explicitement énoncer que "dans le cadre de sa compétence, la Métropole du Grand Paris ne se substitue pas aux Maires qui disposent des pouvoirs de police de la circulation, et sont donc les seuls compétents pour prendre les arrêtés qui réglementent la circulation sur leur territoire, ou le stationnement". La réglementation de la circulation sur le territoire de la Métropole du Grand Paris incombe donc bien au Maire de chaque commune. Si le pouvoir de police avait été précédemment transféré à un EPCI, ce serait toutefois par application de l'article L. 5219-5 V du CGCT, l'Établissement Public Territorial qui serait compétent ("l'établissement public territorial exerce, sur l'ensemble de son périmètre, les compétences qui étaient, au 31 décembre 2015, transférées par les communes membres aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre existants."). ”

Quels sont les outils disponibles ?

La réglementation du transport de marchandises est adoptée à l'aide d'un (ou plusieurs) arrêté(s) pris par le Maire (ou le président de l'EPT) dans le cadre de ses pouvoirs de police. Les trois types d'arrêtés indiqués ci-dessous sont identiques. Les dénominations "arrêté municipal", "intercommunal" ou "expérimental" sont trois dénominations pour un même document.

L'arrêté municipal

Un arrêté est dit municipal s'il s'applique sur tout ou partie du territoire d'une commune et qu'il est pris par le Maire de la commune.

Il s'agit du type d'arrêté le plus approprié à l'harmonisation des réglementations "marchandises".

L'arrêté territorial

Un arrêté sera intercommunal s'il couvre le territoire de plusieurs communes et qu'il est pris conjointement par les Maires des communes concernées ou par le président d'un EPT.

L'arrêté "expérimental"

Un arrêté est dit "expérimental" s'il comprend des mesures d'expérimentation. Il s'agit d'arrêtés temporaires, limités à tout ou partie de la commune, adoptés par un Maire, afin de permettre une expérimentation. Dans ce cas de figure, il faudra tenir compte :

- Des perturbations engendrées (attente, report de trafic sur d'autres voies, etc.) ;
- Des impacts sur l'économie locale ;
- Des caractéristiques de l'itinéraire de déviation (si un tel itinéraire est mis en place) ;
- De la sécurité sur l'itinéraire de déviation.

Ce type d'arrêté peut prévoir qu'à l'issue de l'expérimentation :

- Les dispositions du précédent arrêté redeviennent applicables ;
- Les dispositions de l'expérimentation soient étendues à l'échelle du territoire ;
- De nouvelles dispositions d'expérimentation soient adoptées ;
- Les dispositions de l'expérimentation soient reconduites ;

Par ailleurs, il sera nécessaire d'assurer un suivi de l'expérimentation en :

- Diffusant l'information aux usagers et en particulier aux services publics ;
- Vérifiant la bonne mise en place de la signalisation et sa bonne compréhension par les transporteurs et usagers de la route ;

- S'assurant de la disponibilité permanente de la déviation (si elle est prévue) ;
- Veillant au respect des dates et durées.

Comment rédiger un arrêté ?

Qui doit-être consulté ?

Le processus aboutissant à la prise d'un arrêté peut mobiliser, en fonction de l'organisation administrative des services, plusieurs acteurs d'un même territoire. Une bonne coordination entre ces acteurs est nécessaire pour maximiser l'efficacité d'une réglementation (une réglementation sans contrôle a peu de chance d'être respectée, tout comme une réglementation mal signalée, etc.).

De la sorte, il est important que soient associés au processus réglementaire les services suivants :

- Le service juridique pour la sécurisation de l'arrêté ;
- Le service voirie car il entretient le réseau de voirie et prépare le plus souvent les arrêtés. Le code de la route précise que le droit de placer en vue du public, par tous les moyens appropriés, des indications ou signaux concernant, à un titre quelconque la circulation, n'appartient qu'aux autorités chargées des services de la voirie (article L.411-6 du code de la route) ;
- Le service de la Police Municipale (PM) / les Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP) car ils sont en charge de sanctionner et de contrôler le respect de la réglementation de transport de marchandises ;

De plus, il est nécessaire de solliciter d'autres services intervenant sur la planification, sans avoir un rôle direct sur la réglementation du transport :

- Le service en charge de la politique locale du commerce (ex : manager de centre-ville) car il connaît le tissu commercial local et est sollicité par les commerçants, artisans locaux ;
- Le service de l'aménagement de l'espace car il aménage le périmètre communal et doit prendre en compte le transport de marchandises et les livraisons dans les projets d'aménagement ;

En outre, le transport de marchandises évolue dans un cadre qui s'affranchit des "simples" limites administratives. De la sorte, une décision locale (communale) peut avoir un impact global (à l'échelle intercommunale). Il est donc nécessaire d'informer plus largement :

- Les communes limitrophes (qu'elles appartiennent ou non à l'EPT) ;
- La Métropole du Grand Paris (afin de consolider une vision globale de l'harmonisation progressive des réglementations locales) ;
- Le département et la préfecture (compétents sur certaines voiries en application de la législation) ;

Quels éléments doivent figurer dans un arrêté ?

Quel que soit le type d'arrêté, son contenu doit être précisément défini et doit être composé des éléments suivants :

- Une référence à l'autorité administrative prenant la mesure de police ;
- Un rappel des textes encadrant la mesure (ce rappel peut être effectué dans les visas) ;
- Les motivations (correspondant aux "considérants") ;
- Le dispositif (correspondant aux articles, aux mesures prises et à leur localisation) ;
- Les dates d'effets (qui devront correspondre à la date de mise en place de la signalisation et à la date éventuelle de sa neutralisation) ;
- Le nom, le prénom et la signature de l'autorité prenant l'arrêté ;

D'autres éléments facultatifs peuvent compléter les arrêtés. Il s'agit d'une description :

- De la signalisation (il est préférable de décrire le type de signalisation qui sera mis en place, au besoin à l'aide de schéma annexé à l'arrêté) ;
- Des poursuites en cas d'infraction : le Maire pourra se contenter de faire référence aux lois et règlements ;

Enfin, rappelons que pour les communes ayant déjà adopté un règlement de voirie, il sera nécessaire que le nouvel arrêté précise que les récentes dispositions dérogent à celles de l'arrêté précédent.

Il est conseillé pour plus de clarté qu'un nouvel arrêté précise qu'il abroge les anciennes mesures. Mais cela n'est pas obligatoire, un arrêté portant sur le même périmètre que le précédent abroge implicitement ce dernier (Cour administrative d'appel de Douai n°-12DA00331). Mais mieux vaut que les dispositions précédentes soient explicitement abrogées afin d'éviter toute ambiguïté.

Ainsi, le nouvel arrêté comprendra dans son dispositif une mesure du type suivant :

Exemple d'article abrogeant les précédentes dispositions :

"Le présent arrêté abroge et remplace les dispositions de l'arrêté n° XXXX pour les voiries concernées."

Sur quels textes s'appuyer ?

Les arrêtés doivent faire référence aux textes qui régissent le domaine réglementé et justifient la procédure. Il s'agit des "visas" qui sont introduits dans les arrêtés par le terme "vu".

Le Code Général des Collectivités Territoriales

Les articles L2213-1 à L2213-6 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) définissent les pouvoirs de police du Maire dans l'agglomération pour toutes catégories de voies.

Exemple de visa pouvant être intégré à un arrêté sur le transport de marchandises :

"Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2213-2, L. 2213-3 et L. 2521-1"

Le Code de la Route

- L'article R110-1 régit l'usage des voies ouvertes à la circulation publique et l'article R110-2 définit le sens de certains termes utilisés dans ce code.
- Les articles R411-1 à R411-8 définissent les pouvoirs généraux de police sur les voies ouvertes à la circulation publique autres que les autoroutes.
- Les articles R411-17 à R411-24 définissent les interdictions et restrictions de circulation.
- Les articles R411-25 à R411-28 traitent du respect de la signalisation routière.

Exemple de visa pouvant être intégré à un arrêté sur le transport de marchandises :

"Vu le Code de la route, et notamment ses articles L. 325-1, L. 325-2, L. 325-3, L. 411-1, L. 411-6, R. 411-25 et R. 417-10."

Autres Codes

Nous pouvons faire référence à d'autres textes de lois, au risque d'alourdir les arrêtés.

Exemples de textes :

"Arrêté du 2 mars 2015 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes."

"Arrêté du 19 décembre 2018 relatif aux interdictions complémentaires de circulation des véhicules de transport de marchandises pour l'année 2019."

"Vu la loi modifiée no 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, et ses décrets d'application."

Pourquoi réglementer ? Quelles peuvent-être les motivations ?

Au travers de ses différentes composantes, le transport de marchandises en ville se manifeste de plusieurs manières sur un territoire et doit donc faire l'objet d'une réglementation spécifique. Pour que cette dernière soit juridiquement recevable et bien comprise de tous (notamment pour ceux à qui elle s'applique), il est indispensable qu'elle se fonde sur de solides motivations. En effet, le Maire motive toutes ses décisions administratives prises dans le cadre de ses prérogatives de puissance publique. Les motivations comportent les considérations de droit et de fait qui permettent de comprendre la décision prise. Ces motivations sont introduites dans les arrêtés par le terme "considérant".

Limiter la congestion

Les travaux¹ du Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET) ont montré que le transport de marchandises en ville, à travers la circulation et les arrêts pour enlèvement ou livraison de marchandises, était responsable de l'occupation de la voirie jusqu'à hauteur de 20%. Il peut arriver que certaines voiries communales connaissent, notamment au gré des évolutions du tissu urbain et de l'activité économique, un important trafic de poids lourds. La congestion et les pollutions atmosphériques qui en résultent peuvent motiver la prise d'un arrêté spécifique au transport de marchandises. À noter qu'une solution à ce type de problème consiste à décaler les horaires durant lesquels la circulation du transport de marchandises est autorisée (en début de soirée par exemple lorsque le pic "voyageurs" est terminé ; cf. Voir les bons réflexes !).

Exemple de considérant type visant à limiter la congestion :

"Considérant qu'il convient d'organiser les opérations de distribution ou d'enlèvement de marchandises de manière à garantir le bon fonctionnement de l'activité économique et à limiter la gêne que ces opérations peuvent apporter à la circulation générale."

Protéger les aménagements

Le transport de marchandises en ville est parfois réalisé par des véhicules volumineux et/ou pondéreux pouvant affecter la chaussée, les bordures, le bâti limitrophe ou encore les ouvrages d'art. La réglementation, dans ce cas, doit être une réponse efficace à la limite de capacité de l'infrastructure. Attention, car

¹ Cf. Enquêtes Transport de Marchandises en Ville du LAET

dans ce cas, tous les véhicules ayant des caractéristiques similaires aux véhicules de transport de marchandises en ville sont concernés, quel que soit leurs usages (camions de déménagement, toupies...).

Exemple de considérant type visant à protéger des aménagements :

"Considérant que pour des raisons liées à la protection des propriétés privées et publiques, dont celles du domaine public routier, il apparaît nécessaire d'organiser et de limiter les livraisons par des véhicules dont le tonnage ou les caractéristiques pourraient entraîner des dégradations ou une usure accélérée."

Apaiser, sécuriser des zones

Par leurs caractéristiques et leurs fonctions (résidentielles, touristiques, piétonnes, commerciales, scolaires, etc.), certaines zones ou axes routiers peuvent justifier la mise en place d'une réglementation visant à les sécuriser ou à limiter les nuisances induites par le transport de marchandises (nuisances sonores liées au chargement/déchargement de marchandises qui peuvent amener la collectivité à encourager les livraisons silencieuses en horaires décalés). Attention, car dans ce cas, tous les véhicules ayant des caractéristiques similaires aux véhicules de transport de marchandises en ville sont concernés, quel que soit leur usage.

Exemple de considérant type visant à apaiser, sécuriser certains périmètres urbains :

"Considérant que pour des raisons liées à la tranquillité des résidents et utilisateurs de la voirie, il apparaît nécessaire d'organiser les opérations de distribution ou d'enlèvement de marchandises de façon à limiter les nuisances qu'elles induisent."

Faciliter l'accessibilité

Au-delà des mesures de restriction sur le transport de marchandises, il est aussi possible d'améliorer l'accessibilité à certaines zones en prévoyant des itinéraires spécifiques aux poids lourds et/ou des conditions de livraison en réservant des lieux destinés à l'arrêt et au stationnement des véhicules (des aires de livraison par exemple).

Exemple de considérant type visant à faciliter l'accessibilité :

"Considérant que pour garantir la bonne accessibilité par les usagers de l'ensemble des voies de la commune, il convient notamment de prévoir le transit de certaines catégories de véhicules de livraison via des itinéraires dérogoratoires aménagés à cet effet."

Que réglementer ?

Les nuisances occasionnées par le transport de marchandises en ville sont le fait de différentes actions qui doivent impérativement être précisées. Les mesures prises le seront spécifiquement pour ces actions.

La circulation

La circulation des véhicules de transport de marchandises est le principal champ réglementé. Il est ainsi régulièrement question de limiter les gênes liées au trafic comme la congestion, qui a des impacts négatifs sur la qualité de l'air, la mobilité des personnes et les activités économiques. Il est cependant important de prendre du recul par rapport à certaines idées reçues qui peuvent aboutir à des réglementations contre-productives, notamment en ce qui concerne la circulation des poids lourds. En effet, une interdiction "brutale" de la circulation des poids lourds peut se traduire par une multiplication du nombre de véhicules utilitaires légers et donc impacter négativement la congestion dans les villes.

L'arrêt

Le Code de la Route définit l'arrêt de la façon suivante : "*immobilisation momentanée d'un véhicule sur la route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement de marchandise, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer.*"

L'arrêt donne lieu à une opération de chargement ou de déchargement de marchandise. Cet arrêt peut se faire sur des emplacements réservés (une aire de livraison) ou non (une place de stationnement), gênants (en double-file), voire illicites (à même le trottoir). Il convient de prendre des mesures visant à prévenir ce type de situation car nous rappelons ici que l'arrêt en double-file, au-delà d'être gênant, est interdit par le Code de la Route (il ne peut être que toléré, sur appréciation de l'agent verbalisateur, mais reste interdit). L'arrêt peut aussi intervenir en période "nocturne". Dans ce cas, il faut veiller à ne pas troubler la tranquillité des riverains (Cf. accompagnement Certibruit, chapitre 12. "Avoir les bons réflexes"), les opérations de manutention découlant de l'arrêt et le fonctionnement des équipements étant généralement les causes de gênes. Il ne faut donc pas interdire systématiquement ces pratiques dans la mesure où elles sont intrinsèques à l'organisation logistique de certaines activités (boulangerie par exemple). De plus, ces arrêts participent à la décongestion des centres-villes en réalisant les livraisons en horaires décalés des heures de pointe.

Le stationnement

Le Code de la Route définit le stationnement comme "l'immobilisation d'un véhicule sur la route, hors les circonstances de l'arrêt." Cette définition rend la distinction entre arrêt et stationnement peu évidente, notamment pour les agents chargés du contrôle de la réglementation.

Quelles dispositions prendre ?

Les dispositions correspondent aux articles composant l'arrêté. Chaque disposition doit traduire une action réglementaire, "une mesure", qui répond en toute cohérence aux motivations de la réglementation (cf. Pourquoi réglementer ?). Les mesures sont de plusieurs natures. Elles limitent, interdisent, autorisent, incitent, etc. la circulation, le stationnement ou l'arrêt de tout ou partie des véhicules de transport de marchandises (cf. Que réglementer ?) en fonction de critères spécifiques que nous appellerons "paramètres réglementés".

L'abrogation des précédents arrêtés

Si un arrêté a déjà été pris sur le territoire "ciblé", il convient d'abroger les précédentes mesures.

Les paramètres harmonisés pour la circulation

Dans l'optique d'harmoniser les réglementations "marchandises" à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, des paramètres réglementés ont été définis par le comité opérationnel. Le transport de marchandises en ville mobilise une grande diversité de véhicules dont les caractéristiques physiques et technologiques ainsi que les usages impactent plus ou moins l'environnement urbain. Aussi, pour répondre au mieux aux motivations de l'arrêté, tout en garantissant la desserte des ménages et des activités, il convient de cibler certains véhicules ou pratiques. Deux principaux paramètres ont été choisis au cours des travaux du comité opérationnel.

La longueur

Le premier paramètre est physique. Il discrimine les véhicules en fonction de leur longueur et a été retenu car il prend en compte la morphologie de l'environnement dans lequel évoluent les véhicules, notamment les contraintes de giration. De plus, il permet d'estimer un encombrement de voirie (par un calcul de surface en multipliant la longueur par une largeur maximale de 2,60 mètres) et de manière analogue un Poids Total Autorisé en Charge (PTAC).

Trois seuils de longueur sont préconisés :

- Moins de 12 mètres ;
- De 12 mètres à moins de 16,5 mètres ;
- Plus de 16,5 mètres ;

La temporalité

Le second paramètre est temporel. Il vise les pratiques et usages des véhicules et peut porter sur des jours et/ou des plages horaires.

Les paramètres temporels suivants sont préconisés :

- Pas d'interdiction de circulation pour les véhicules de moins de 12 mètres de long ;
- Pour les véhicules de plus de 12 mètres de long, le Maire ou le Président d'EPT a la possibilité d'interdire la circulation du lundi au samedi soit de :
 - 7h00 à 17h00 (la circulation est donc autorisée de 17h00 à 7h00) ;
 - 7h00 à 20h00 (la circulation est donc autorisée de 20h00 à 7h00).

Exemple de motivation limitant la circulation selon la longueur du véhicule et la temporalité :

"Considérant qu'il est nécessaire de concilier nécessité des approvisionnements et limitation de la gêne que ces opérations peuvent générer, il apparaît nécessaire que des mesures de réglementation soient adoptées, notamment selon des critères de gabarits et de temporalité."

Exemple d'article(s) limitant la circulation selon la longueur du véhicule et la temporalité :

"La circulation des véhicules affectés de manière temporaire ou permanente au transport de marchandises sur la voie publique est autorisée :

- En permanence, pour les véhicules d'une longueur inférieure ou égale à 12 mètres.
- Exclusivement de 20h00 à 7h00 pour les véhicules d'une longueur supérieure à 12 mètres."

Les paramètres spécifiques

De façon à tenir compte de certaines contraintes particulières, il peut être nécessaire de recourir à d'autres paramètres non retenus par le comité opérationnel. Cela est notamment vrai lorsque les caractéristiques de la voirie ou de son environnement ne permettent pas la circulation ou le stationnement de certains véhicules. Par exemple, le PTAC pourra être retenu si la chaussée ne peut supporter une charge trop importante. De la même manière, la hauteur ou la largeur serviront de paramètres réglementés si la voirie ou l'ouvrage d'art ne permettent pas la circulation d'un véhicule trop haut ou trop large.

Les paramètres harmonisés pour l'arrêt

L'aire de livraison est le principal outil d'accueil des véhicules de marchandises en milieu urbain. Elle se révèle être un outil potentiellement efficace si elle est bien dimensionnée, correctement positionnée (cf. avoir les bons réflexes) et régulièrement contrôlée (cf. comment contrôler le respect des mesures).

Exemple de motivation instaurant une aire de livraison :

"Considérant qu'il convient d'organiser les opérations de distribution ou d'enlèvement de marchandises dans la commune, de manière à garantir le bon fonctionnement de l'activité économique et à limiter la gêne que ces opérations peuvent apporter à la circulation générale, il convient d'aménager des aires de livraisons dédiées à cet usage."

La création d'une aire de livraison passe en premier lieu par la prise d'un arrêté. Étant donné l'évolution rapide des aires de livraison (création, déplacement, suppression au rythme de l'évolution du tissu commercial), il est important d'assurer un suivi des aires et des arrêtés les définissant (cf. comment gérer la réglementation sur le long terme ?).

La durée de l'arrêt sur l'aire

Le comité opérationnel a préconisé une durée d'arrêt limité à 30 minutes sur les aires de livraison.

Exemple d'article(s) limitant la durée de l'arrêt sur une aire de livraison :

"Une aire de livraison est une zone matérialisée sur chaussée, dédiée à titre principal à l'arrêt des véhicules effectuant des opérations de chargement et de déchargement de marchandises. Sur ces aires, le conducteur doit rester à proximité de son véhicule lorsqu'il effectue les opérations de livraison et céder sa place aux véhicules prioritaires. La durée de cet arrêt est limitée à trente minutes."

Le partage des aires de livraison

Les enlèvements et livraisons de marchandises sont des événements ponctuels qui se concentrent sur quelques périodes de la journée. Deux stratégies peuvent être suivies par les territoires afin d'utiliser au mieux ces aires :

- Soit l'espace est destiné exclusivement à l'arrêt des véhicules (dans ce cas de figure, le stationnement y est interdit) ;
- Soit l'espace est destiné à l'arrêt des véhicules (notamment pour livraison) sur une plage ou plusieurs plages horaires de la journée et au stationnement le reste du temps². Il est toutefois recommandé d'éviter ce partage des aires si leur contrôle n'est pas assuré.

Exemple d'article(s) instaurant une double vocation des aires de livraison :

"L'utilisation des aires de livraisons est régie par les dispositions suivantes :

- Les aires de livraisons dites "partagées" sont des zones matérialisées, réservées aux opérations de chargement et de déchargement de marchandises, sur des plages horaires définies, du lundi au samedi de **XXhXX à XXhXX** ;
- Les aires de livraisons peuvent être librement utilisées pour l'arrêt et le stationnement en dehors des créneaux horaires réservés pour l'activité livraison soit de **XXhXX à XXhXX** du lundi au samedi."

Les dérogations

L'article L2213-4 du CGCT précise que les dispositions de police prises par le Maire "*ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public [...]*". Ainsi, cette catégorie de véhicules, définie dans l'article R. 311-1 du Code de la Route, échappe-t-elle, de facto, aux arrêtés portant sur la circulation ou le stationnement. Toutefois, il est bon de le rappeler dans l'arrêté.

Exemple d'article instaurant une dérogation aux véhicules assurant une mission de service public :

"En application de l'article L2213-4 du CGCT, les véhicules affectés à une mission de service public ne sont pas assujettis aux dispositions **des articles X** du présent arrêté."

Compte tenu des nombreux chantiers en cours sur le territoire francilien (Grand Paris Express, JOP2024, projets de rénovation urbaine et énergétique...) le comité opérationnel préconise d'accorder jusqu'au 31 décembre 2025, une dérogation aux restrictions de circulation, sur l'ensemble du territoire métropolitain, aux véhicules transportant des matériaux ou matériels destinés ou provenant des chantiers. Cependant, cette période dérogatoire ne saurait être qu'une étape vers une harmonisation généralisée. Des dérogations ponctuelles, d'une durée limitée, pourront être accordées à ces véhicules sur demande des opérateurs afin de leur permettre d'exercer leur activité.

"Considérant les chantiers structurants actuellement en cours sur le territoire francilien, les véhicules transportant des matériaux ou matériels en provenance ou à destination de chantiers ne sont pas assujettis, jusqu'au 31 décembre 2025, aux dispositions de l'article XXX du présent arrêté."

² Cf. l'article R417-10 III du Code de la route qui précise que l'autorité investie du pouvoir de Police peut définir par arrêté les horaires pendant lesquels le stationnement est autorisé.

Où doit s'appliquer la réglementation ?

Le Maire peut exercer ses pouvoirs de police sur les rues, quais, places et voies publiques, c'est-à-dire toutes les voies ouvertes au public. Ces dernières peuvent appartenir au domaine de la commune ou être privées (voies privées, galeries marchandes, etc.) à condition qu'elles soient ouvertes au public. Il faut déterminer sans ambiguïté la mesure prise et la section de voie sur laquelle elle s'applique (type de voie Route Nationale, Route Départementale, Voie d'Intérêt Communautaire, Voie Communale ou Chemin Rural, son numéro, le nom de la rue).

Une réglementation à portée communale

De façon à gérer plus simplement la réglementation "marchandises", le comité opérationnel a proposé qu'un seul arrêté "marchandises" soit pris à l'échelle communale.

Des aménagements réglementaires spécifiques

Des "aménagements" à ce principe peuvent avoir lieu. Dans ce cas, l'arrêté précisera les voies sur lesquelles il ne s'applique pas.

Exemple de précision portant sur la portée de la réglementation :

"Les précédentes dispositions portent sur toutes les voies et emplacements aménagés sur le domaine public routier et ses dépendances à l'exception des voies suivantes : ..."

Pour des raisons "physiques"

Ainsi, les spécificités de certains axes routiers (capacité structurelle de la chaussée, limite de gabarit des ouvrages d'art) nécessitent des aménagements réglementaires (exception à la portée générale de la réglementation "marchandises") qui doivent être motivés mais pas spécifiquement s'adresser au transport de marchandises. En effet, une chaussée ne supportant pas le poids de véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC ne peut être empruntée par aucun véhicule dont le PTAC est supérieur à cette limite (qu'il s'agisse d'un véhicule de transport de marchandises ou de personnes).

Pour des raisons "socio-économiques"

De la même manière, des aménagements réglementaires peuvent être réalisés :

- Afin de préserver la quiétude et la sécurité d'une zone peu adaptée à la circulation de poids lourds, même de moins de 12 mètres de long ; pour améliorer la sécurité routière et la quiétude des riverains

de ces secteurs (zones résidentielles, proximité d'établissements scolaires, etc.), il peut être opportun de limiter la vitesse autorisée (zone 30) et/ou d'interdire la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC (qu'ils soient affectés au transport de marchandises ou non).

- Ou pour ne pas entraver la desserte d'une zone d'activités, industrielle, chantier, etc. ou d'un équipement (centre commercial, plateforme logistique, etc.), ces lieux nécessitant un trafic important de poids lourds de plus de 12 mètres de long durant toute la journée ; dès lors, des itinéraires spécifiques doivent être aménagés pour permettre aux poids lourds de plus de 12 mètres de long d'accéder à ces zones en dehors des plages horaires autorisées dans l'arrêté général.

À noter, que les accès à ces zones d'activité et équipements se font souvent par des voies "à grande circulation"³ (autoroutes, voies rapides, etc.) régies par les départements ou l'État. Les limitations de circulation y sont peu fréquentes.

Comment communiquer les nouvelles dispositions ?

Une fois l'arrêté pris, ce dernier doit faire l'objet de plusieurs communications (institutionnelle ; auprès des citoyens et de la préfecture, pratique ; auprès des usagers, etc.).

La publication d'un arrêté

Le processus d'adoption d'un arrêté municipal est clair et précis. Une fois son contenu défini, il suffit au Maire ou au président de l'EPT de le publier afin de le rendre opposable. Les arrêtés sont affichés :

- En mairie ;
- Au siège de l'EPT s'il s'agit d'un arrêté pris par un président d'EPT ;
- Et pour les arrêtés temporaires, à chaque extrémité des sections déviées ou faisant l'objet d'une alternative de circulation ;

Les arrêtés seront également publiés au recueil des actes administratifs de la commune ou de l'EPT. Les arrêtés pris par les maires ou le président d'un EPT dans le cadre de leur pouvoir de police de la circulation ne sont pas assujettis à l'obligation de transmission au préfet (Article 2131-2-2° du Code Général des Collectivités Territoriales.). Cependant, le Préfet peut procéder à l'examen de la légalité des actes et déférer au tribunal administratif l'arrêté qu'il estime contraire à la légalité, et pour lequel il peut demander le sursis à exécution.

³ La liste de ces voies est fixée par décret.

La signalisation d'une mesure réglementaire

L'opposabilité de l'arrêté aux usagers est conditionnée à la mise en place d'une signalisation conforme aux dispositions de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié, relative à la signalisation des routes et autoroutes. Cette signalisation doit être implantée dans les conditions prévues par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière qui indique les modes d'implantation des panneaux (arrêté du 7 juin 1977 modifié) (compétence des services de la voirie L411-6 code de la route).

La signalisation de la réglementation harmonisée de la circulation

En synthèse, la réglementation harmonisée de la circulation, validée par le comité opérationnel, correspond à :

- Une interdiction de la circulation des véhicules affectés au transport de marchandises et dont la longueur est supérieure à 12 mètres ;
 - Entre 7h et 17h ou 7h et 20h ;
 - Du lundi au samedi inclus (à noter que ce paramètre ne sera pas affiché dans la mesure où la circulation des véhicules ou ensemble de véhicules de plus de 7,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge affectés aux transports routiers de marchandises est interdite sur l'ensemble du réseau les samedis et veilles de jours fériés à partir de 22 heures et jusqu'à 22 heures les dimanches et jours fériés).

Pour la traduire scrupuleusement il conviendrait de recourir :

- Au panneau "B8" qui "interdit l'accès aux véhicules affectés au transport de marchandises" et de compléter ce message par deux panonceaux ;
 - Un panonceau de type "M4q" qui désigne les véhicules, véhicules articulés, trains doubles ou ensembles de véhicules dont la longueur est supérieure au nombre indiqué ;
 - Un panonceau de type "M9" qui donne des précisions concernant l'interdiction (ce panonceau mentionnerait la plage horaire concerné par la réglementation) ;

Toutefois, pour traduire la réglementation harmonisée sans trop alourdir sa lecture sur le terrain et limiter le foisonnement des panneaux, le comité opérationnel a retenu l'usage des panneaux suivants :

- Un panneau de type "B10a" qui "interdit l'accès aux véhicules, véhicules articulés, trains doubles ou ensemble de véhicules dont la longueur est supérieure au nombre indiqué" ;
- Complété par un panonceau de type "M9" donnant des précisions au sujet de l'interdiction. Dans le cas présent, la plage horaire concernée par la réglementation ;

⁴ Lien html vers l'instruction interministérielle

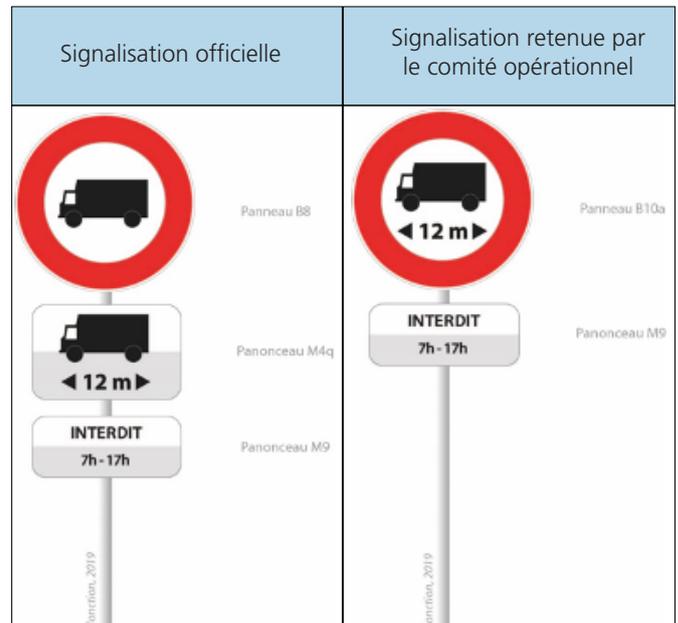


FIGURE 5 : SIGNALISATION DE LA RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION | JONCTION, 2019

Le code de la Route préconise que la signalisation soit placée au voisinage immédiat de l'endroit où la prescription commence à s'imposer et soit répétée après chaque intersection. Cependant, ces recommandations sont à adapter en fonction du contexte urbain, de l'encombrement de l'espace public, de la lisibilité de l'ensemble des réglementations. Le détail des différents types de panneaux est disponible en annexe.

La signalisation de la réglementation harmonisée de l'arrêt sur l'aire de livraison

En synthèse, la réglementation harmonisée de l'arrêt sur aire de livraison, validée par le comité opérationnel, correspond à :

- Des arrêts pour réaliser une opération de chargement ou de déchargement de personnes ou de marchandises qui ne peuvent excéder une durée de 30 minutes (contrôler ou non par un disque livraison) ;
- L'autorisation de stationnement sur les aires de livraison dites partagées durant des créneaux horaires spécifiques ;

L'aire de livraison est signalée par une ligne discontinue de couleur jaune, barrée par une croix en ligne continue. Le marquage est accompagné par l'inscription du mot, au singulier "LIVRAISON" en jaune conformément à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière⁴.

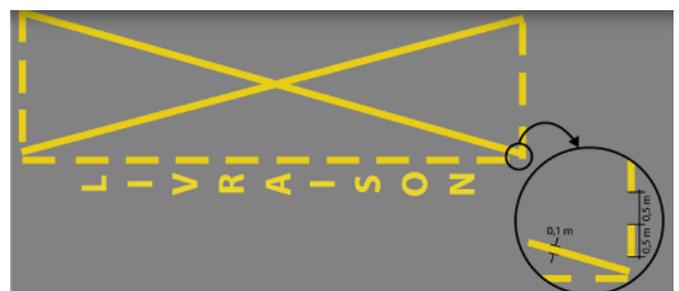


FIGURE 6 : EXEMPLE DE MARQUAGE AU SOL | JONCTION, 2019

La signalisation verticale n'est obligatoire pour les aires de livraison signalées par un marquage au sol que :

- Si l'arrêt y est limité dans le temps ;
- Si le stationnement y est autorisé pour certains horaires ;

Cependant, il est conseillé d'implanter une signalisation verticale. En effet, la signalisation horizontale (marquage au sol) peut être masquée (en cas d'intempéries neigeuses par exemple). Ainsi, dans ce cas de figure, la verbalisation d'un véhicule en infraction pourrait s'en trouver complexifiée, l'usager n'étant pas correctement informé.

Le panneau "B6a1" qui interdit le stationnement (et non l'arrêt), est à privilégier. Il doit être complété du panneau M6c qui :

- Limite la durée de l'arrêt et précise que le contrôle est effectué par disque ;
- Précise, pour les aires de livraison dites partagées, les plages horaires durant lesquelles le stationnement est interdit ;

La signalisation verticale ne mentionne pas l'acte de livraison. Ce dernier l'est par le biais du marquage au sol.



FIGURE 7 : SIGNALISATION DE LA RÉGLEMENTATION DU STATIONNEMENT | JONCTION, 2019

Enfin, le comité opérationnel a retenu les dimensions suivantes pour l'aménagement des aires de livraison :

- Longueur : 15 mètres (pour permettre l'arrêt d'un poids lourd et l'utilisation d'un hayon) ;
- Largeur : 2,60 mètres (pour prendre en compte les poids lourds frigorifiques) ;

Comment contrôler le respect des mesures ?

La mise en place d'une réglementation n'est efficace qu'à partir du moment où cette dernière est contrôlée.

Les agents

La Police Municipale

Les agents de Police Municipale sont chargés d'assurer l'exécution des arrêtés de police du Maire et de constater par procès-verbaux les contraventions aux dits arrêtés, en vertu de l'article L. 511-1 du Code de la sécurité intérieure. Ils constatent également par procès-verbaux les contraventions aux dispositions du Code de la Route. À ce titre, ils seront donc compétents pour verbaliser les infractions aux règles d'arrêt, de stationnement et de circulation des véhicules. Ils ont également compétence pour immobiliser les véhicules en application de l'article R. 325-3 du Code de la Route.

Les Agents de Surveillance de la Voie Publique

La compétence des Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP) est prévue aux articles L. 130-4 3° et R. 130-4 du Code de la Route. Ces agents titulaires ou contractuels des communes, agréés par le procureur de la République et assermentés, ont en charge la verbalisation des infractions aux règles d'arrêt et de stationnement des véhicules. Toutefois, l'article R. 130-10 du Code de la Route ne donne pas de compétence aux ASVP pour régler la circulation des véhicules, à la différence des agents de police municipale. Ils n'ont pas non plus de pouvoir d'immobilisation des véhicules, en application de l'article R. 325-3 du Code de la Route.

La distinction des véhicules

Le Code de la Route en son article R 311-1 définit une segmentation de véhicules routiers, qui sert de base à de nombreux textes réglementaires concernant les véhicules. Y sont distingués :

- Les véhicules de catégorie M, dédiés au transport des voyageurs, parmi eux les M1 sont les voitures particulières ;
- Les véhicules de catégorie N, dédiés au transport des marchandises. Les N1 sont les véhicules utilitaires légers, les N2 et les N3 sont les poids lourds (de respectivement moins et plus de 12 tonnes de PTAC) ;
- Les véhicules de catégorie O, regroupant tous les véhicules remorqués, segmentés par PTAC ;
- Les véhicules de catégorie L, regroupant les deux roues motorisés, tricycles et quadricycles à moteur ;

Les silhouettes

Une distinction entre ces différentes catégories de véhicules, et plus particulièrement les véhicules de catégorie N, est envisageable à partir de leur silhouette. L'illustration ci-après en témoigne :

Dénomination	Catégorie	Silhouette	Longueur	Surface	PTAC max
2 roues et triporteur	L		2,5	2,5 m ²	0,4 t
Fourgonnette	N1		4,5 m	9 m ²	1,5 t
			7 m	16 m ²	2,5 t
Camionnette	N1		7 m	17 m ²	3,5 t
Camion porteur	N2 et N3		12 m	29 m ²	19 t
			12 m	29 m ²	32 t
Semi-remorque Tracteur-remorque	N3		16,5 m	42 m ²	44 t
			18,75 m	47 m ²	44 t

FIGURE 8 : CARACTERISTIQUES DES VEHICULES D'APRES LEUR SILHOUETTE | JONCTION, 2019

La plaque de tare

Un support obligatoire, appelé "plaque de tare", apposé en général sur le côté droit des véhicules de catégorie N et O peut faciliter leur caractérisation. Ce support regroupe les informations suivantes :

- Longueur ;
- Largeur ;
- Surface ;
- Poids Total Roulant Autorisé (PTRA) ;
- Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) ;
- Poids à Vide (PV) ;

Depuis peu, les véhicules utilitaires légers récents ne disposent plus systématiquement de cette plaque de tare.

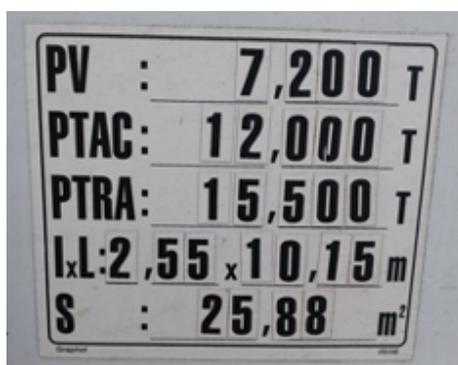


FIGURE 9 : EXEMPLE DE PLAQUE DE TARE | JONCTION, 2019

Les outils : le disque "livraison"

Pour faciliter le contrôle des réglementations, des outils existent et peuvent être utilisés plus ou moins aisément. Les communes peuvent imposer l'utilisation d'un disque horaire pour les véhicules s'arrêtant sur les aires de livraison. Ce dispositif permet de limiter le temps d'arrêt des véhicules et ainsi d'accroître le taux de rotation sur ces aires mais aussi et surtout de faciliter le contrôle par les agents. Un véhicule s'arrêtant sur une aire de livraison renseigne son heure d'arrivée. Les agents de contrôle peuvent ainsi savoir si le véhicule a dépassé le temps qui lui est imparti ou non. Peu coûteuse et relativement facile à mettre en place, cette action apporte des résultats probants (tout au moins pour le contrôle des véhicules).



FIGURE 10 : EXEMPLE DE DISQUE EUROPEEN | JONCTION, 2019

GLOSSAIRE



Arrêt

Immobilisation momentanée d'un véhicule sur la route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement de marchandises, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer.

ASVP

Agent de Surveillance de la Voie Publique

BTP

Bâtiment et Travaux Publics

CCI

Chambre de Commerce et de l'Industrie

CEREMA

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CERTU

Centre d'Études sur les Réseaux les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

CGCT

Code Général des Collectivités Territoriales

EPCI

Établissement Public de Coopération Intercommunale

EPT

Établissement Public Territorial

FAQ

Foire Aux Questions

LAET

Laboratoire Aménagement Économie Transports

PL

Poids Lourd

PM

Police Municipale

Poids Total Autorisé en Charge (PTAC)

Le Poids Total Autorisé en Charge est le poids maximum du véhicule et son chargement. Le poids des véhicules ne doit pas dépasser le PTAC. Chaque véhicule a son PTAC propre, fixé par le service des Mines. En outre, pour un véhicule à deux essieux, le PTAC est fixé à 19 tonnes, 26 tonnes pour un véhicule à trois essieux, et 32 tonnes pour un véhicule à 4 essieux ou plus.

Poids Total Roulant Autorisé (PTRA)

Le Poids Total Roulant Autorisé correspond au poids maximal de l'ensemble des véhicules composé par le tracteur et sa remorque.

PV

Poids à Vide

PV

Procès-Verbal

SIG

Système d'Information Géographique

SIV

Système d'Immatriculation des Véhicules

Stationnement

Immobilisation d'un véhicule sur la route en dehors des circonstances de l'arrêt.

VASP

Véhicule Automoteur Spécialisé

VTSU

Véhicule Très Spécial à Usages Divers

Véhicule Utilitaire Léger (VUL)

Il peut s'agir d'une camionnette ou d'un camion de 3,5 tonnes ou moins de PTAC.

ZFE

Zone à Faibles Émissions



ANNEXES

Avoir les bons réflexes !

Les signataires du Pacte pour une logistique métropolitaine sont les interlocuteurs clés pour les communes en cas de difficulté rencontrée sur le terrain. Voici un tableau permettant de connaître les bons interlocuteurs pour une série de problèmes couramment rencontrés :

Problème	Solution	Nom de l'organisme	Contact et site internet
Livraison nocturne bruyante	Labellisation Certibruit du magasin et des véhicules	Certibruit	Président – Guy THOMAS contact@certibruit.fr http://www.certibruit.fr/index.html
Adaptation aires de livraison	Guide technique Aménagement des aires de livraisons	Certibruit	Hélène DE SOLERE Cheffe de projet logistique urbaine - Service Déplacement Durable Programme InTerLUD helene.de-solere@cerema.fr

Pour en savoir plus :

Certibruit : <http://www.certibruit.fr>

Association loi 1901, CERTIBRUIT a pour objet l'échange d'information, la communication et la coordination des actions réalisées en commun par ses membres dans le domaine du bruit dans l'environnement, particulièrement dans le cadre des activités de transport de fret et de livraison en milieu urbain. L'objectif de CERTIBRUIT est de proposer aux acteurs de la logistique urbaine, de la distribution ainsi qu'aux collectivités locales, un label permettant de valoriser les efforts entrepris en matière de livraison silencieuse de nuit et par voie de conséquences, la limitation du trafic de fret le jour. Les livraisons en horaires décalés sont en effet un fort levier d'amélioration des conditions de livraison pour autant qu'elles se déroulent dans de bonnes conditions (typiquement maîtrise des nuisances sonores) et que les destinataires soient en capacité de recevoir leurs marchandises. La collectivité, les opérateurs de livraison, les destinataires ont tous à y gagner en termes économiques, fonctionnels et environnementaux. La réglementation de la collectivité en faveur des livraisons en horaires décalés peut éventuellement être combinée à d'autres paramètres tels que la nécessité de la part des opérateurs de recourir à des véhicules à faibles émissions de polluant. Au-delà de solutions de lutte contre le bruit comme le recours à des véhicules de livraison silencieux et l'aménagement adéquats d'espaces, la formation des employés et des chauffeurs-livreurs est indispensable afin qu'ils adaptent leur comportement à l'environ-

nement. Les livraisons en horaires décalés, peuvent par ailleurs avoir des impacts économiques et sociaux dont il faut tenir compte en termes de travail nocturne et de facteurs de pénibilité. La labellisation permet de contrôler et garantir en permanence la qualité des moyens mis en œuvre grâce à des audits réalisés par une tierce partie.

Guide technique des aires de livraison (CEREMA) :
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagement-aires-livraison>

L'aire de livraison est l'outil de logistique urbaine le plus répandu dans les villes. Elle est un élément stratégique de l'approvisionnement des activités économiques, en particulier de celles situées en centre-ville. Pourtant, force est de constater que celles-ci sont souvent implantées selon une logique peu lisible ; elles sont même parfois inadaptées aux pratiques des conducteurs livreurs ou au gabarit de leur véhicule. Après avoir présenté le système du transport de marchandises en ville et la place de l'aire de livraison dans celui-ci, l'ouvrage décrit leur encadrement réglementaire et les pratiques observées dans les villes. Il expose ensuite une méthode simple pour quantifier l'offre nécessaire dans une rue et bien la localiser. Enfin, il préconise des modalités pratiques d'aménagement de ces emplacements dans une démarche d'accessibilité et de partage de la voirie. Le technicien municipal y trouvera donc un outil de travail au quotidien pour répondre de façon rationnelle aux interrogations et sollicitations que suscite ce sujet.

Le comité opérationnel a retenu pour une aire de livraison :

- Longueur minimale 12 mètres (conformément aux préconisations du guide technique) ;
- Une largeur de 2,60 mètres ;
- Un marquage au sol conforme aux préconisations de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (reprise dans le guide technique).

Tableaux récapitulatifs des pouvoirs de Police de la circulation

Hors agglomération	Route à grande circulation	Route non classée à grande circulation
Routes nationales	Préfet	Préfet
Routes départementales	Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val de Marne : Préfet Autres départements : Président du Conseil Général, après consultation du Préfet	Président du Conseil Général
Voiries communales	Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val de Marne : Préfet Autres départements : Maire, après consultation du Préfet	Maire ou Président de l'EPT si compétence transférée

En agglomération	Route à grande circulation	Route non classée à grande circulation
Routes nationales	Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val de Marne : Préfet Autres départements : Maire ou Président de l'EPT si compétence transférée, après consultation du Préfet	Maire ou Président de l'EPT si compétence transférée
Routes départementales	Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val de Marne : Préfet Autres départements : Maire ou Président de l'EPT si compétence transférée, après consultation du Préfet	Maire ou Président de l'EPT si compétence transférée
Voiries communales	Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val de Marne : Préfet Autres départements : Maire ou Président de l'EPT si compétence transférée, après consultation du Préfet	Maire ou Président de l'EPT si compétence transférée

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité

VILLE DE DRANCY (Seine-Saint-Denis)

ARRÊTÉ DU MAIRE

ARRÊTE PERMANENT N° 19 – AP - 0024

Portant réglementation sur le transport de marchandises et de livraison

sur le territoire de la commune

Ville de DRANCY

En agglomération

Le Maire,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L 2213- 1 à L 2213- 6

Vu le code de la route et notamment ses articles L.325-1, L.325-2, L.325-3, L.411-1, L.411-6, R.411-25 et R.417-10

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, livre 1, deuxième partie, Signalisation de danger, livre 1, quatrième partie, Signalisation de prescription et livre 1, huitième partie, Signalisation temporaire

Considérant qu'il convient d'organiser les opérations de distribution ou enlèvement de marchandises de manière à garantir le bon fonctionnement de l'activité économique et à limiter la gêne que ces opérations peuvent apporter à la circulation générale.

Considérant que pour des raisons liées à la protection des propriétés privées et publiques dont celles du domaine public routier, il apparaît nécessaire d'organiser et de limiter les livraisons par des véhicules dont les caractéristiques pourraient entraîner des dégradations ou une usure accélérée.

Considérant que pour des raisons liées à la tranquillité des résidents et utilisateurs de la voirie, il apparaît nécessaire d'organiser des opérations de distribution ou d'enlèvement de marchandise de façon à limiter les nuisances qu'elles induisent.

Considérant qu'il apparaît nécessaire que des mesures de réglementation soient adaptées notamment selon des critères de gabarits et de temporalité.

Considérant qu'il convient d'instaurer des aires de livraisons dédiées à cet usage.

Article 1 : La circulation des véhicules affectés de manière temporaire ou permanente au transport de marchandises est interdite, du lundi au samedi, de 7h00 à 20h00 pour des véhicules d'une longueur supérieure à 12 mètres sur les voies citées en annexe.

Article 2 : Les véhicules suivants ne sont pas assujettis aux dispositions de l'article 1 du présent arrêté :

- Véhicules affectés à une mission de service public pour les besoins exclusifs de ce service et dans le cadre de leurs missions ;
- Véhicules d'intérêt général tels que définis à l'article R. 311-1 du Code de la route ;
- Véhicules d'intérêt général prioritaire tels que définis à l'article R. 311-1 du Code de la route ;
- Véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage tels que définis à l'article R. 311-1 du Code de la route.
- Véhicules visés dans l'annexe 7.1 de l'arrêté inter-préfectoral 2016-01383 du 19-12-2016 relatif aux procédures d'information-recommandation et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution en région d'Île-de-France.
- Véhicules affectés de façon temporaire ou permanente au déménagement dans le cadre de cette activité.
- Véhicules transportant des matériaux ou matériels destinés ou provenant des chantiers.

Article 3 : Sur les places de stationnement exclusivement dédiées aux livraisons, seul l'arrêt des véhicules utilitaires y est autorisé. Il est limité à 30 minutes afin d'effectuer les opérations de chargement et déchargement de marchandises ou de produits.

Sur les places de stationnement partiellement dédiées aux livraisons (aires partagées), seul l'arrêt des véhicules utilitaires est autorisé de 7h00 à 20h00 du lundi au samedi pour une durée de 30 minutes. Le stationnement de n'importe quel véhicule y est toutefois autorisé de 20h à 7h00 et les jours fériés.

Conformément à l'arrêté ministériel du 11 février 2008, et notamment son article 4, relatif au dispositif de contrôle de la durée de stationnement dans les agglomérations, les disques européens de stationnement, les conducteurs devront apposer le disque européen de stationnement qui devra être placé à l'avant des véhicules en stationnement de manière à pouvoir être visible par le personnel affecté à la surveillance de la voie publique sans avoir à s'engager sur la chaussée.

Article 4 : La signalisation réglementaire conforme aux dispositions de l'Instruction Interministérielle sur la signalisation routière (livre 1, deuxième partie, Signalisation de danger, livre 1, quatrième partie, Signalisation de prescription et livre 1, huitième partie, Signalisation temporaire) sera mise en place sur le territoire de la commune afin de permettre la bonne exécution des dispositions du présent arrêté.

Article 5 : Les dispositions définies par le présent arrêté prendront effet à compter de sa publication au recueil des actes administratifs.

Article 6 : Les dispositions définies par le présent arrêté abrogent et remplacent toutes les dispositions contraires antérieures.

Article 7 : Monsieur le Commissaire de Police,

Monsieur le Responsable de la Police Municipale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché conformément à la réglementation en vigueur, et dont l'ampliation sera envoyée à Monsieur le Commandant de la Brigade des Sapeurs-Pompiers.

DRANCY, le 26 juillet 2019

Le Maire,

Conseillère Départementale

Aude LAGARDE



Les caractéristiques des signaux routiers

Seuls les panneaux de signalisation définis par la réglementation peuvent être implantés sur le domaine public routier et uniquement par les services en charge de la voirie (article L. 411-6 du Code de la Route).

Les types de panneaux

Ces panneaux se répartissent en "types" correspondant à des familles de panneaux dont la signification est particulière.

Type	Description
Type A	Panneaux de danger
Type AB	Panneaux d'intersection et de priorité
Type B	Panneaux de prescription se subdivisant en : interdiction - obligation - fin de prescription
Type C	Panneaux d'indications utiles pour la conduite des véhicules
Type CE	Panneaux d'indications d'installations pouvant être utiles aux usagers de la route
Type G	Panneaux de position des passages à niveau
Type M	Panneaux additionnels ou panonceaux
Type J	Balises

FIGURE 1 : LES TYPES DE PANNEAUX ROUTIERS | JONCTION, 2019

Dans le cadre de l'harmonisation des réglementations « marchandises » deux familles de panneaux sont utilisables : les panneaux de type « B » les panneaux de type « M ».

Les classes de panneaux

Par ailleurs, les signaux routiers se déclinent en 3 classes correspondant à leur degré de « rétro-réflexion » (plus la classe est élevée, plus le pouvoir réfléchissant du panneau est important).

Classe	Lieu d'implantation	
Classe 1	Sur les réseaux en rase campagne et en agglomération où la classe 2 n'est pas obligatoire	
Classe 2	En agglomération	Obligatoire pour : - Sur les voies où la vitesse est relevée à 70 km/h
	Hors agglomération	Obligatoire pour : - Tous les panneaux et panonceaux implantés à plus de 2 mètres de hauteur - Tous les panneaux et panonceaux implantés sur autoroutes et routes à grande circulation
Classe 3	Aucune obligation	

FIGURE 2 : LES CLASSES DE PANNEAUX ROUTIERS | JONCTION, 2019

Les gammes dimensionnelles

Enfin, ces signaux existent en différentes dimensions. Voici les dimensions des panneaux mobilisés dans le cadre de l'harmonisation réglementaire.

Panneau de catégorie B		
Gamme dimensionnelle	Diamètre (mm)	Implantation
Miniature	450	Les panneaux miniatures ne sont utilisés qu'exceptionnellement, et exclusivement en agglomération et en tunnel, s'il s'agit de satisfaire à des considérations esthétiques, ou dans les cas d'implantation particulièrement difficile lorsque la dimension des panneaux de la petite gamme reste encore trop importante.
Petite	650	Les panneaux de la petite gamme sont utilisés quand il y a des difficultés pour l'implantation de panneaux de la gamme normale (rangée d'arbres près de la chaussée, route de montagne, accotements réduits, en tunnels, trottoirs étroits, etc.).
Normale	850	Les panneaux de la gamme normale sont utilisés en agglomération lorsque aucun obstacle n'entrave leur implantation.
Grande	1050	Les panneaux de la grande gamme sont normalement employés sur les routes à plus de deux voies et sur certaines routes nationales à deux voies désignées à cet effet par décision du ministre de l'Équipement.
Très grande	1250	Les panneaux de la très grande gamme sont employés sur les autoroutes, sauf impossibilité technique d'implantation.

FIGURE 3 : GAMMES DIMENSIONNELLES DES PANNEAUX DE TYPE B | JONCTION, 2019

Les dimensions des panneaux de type "M" dépendent généralement de celles des panneaux "maîtres" et donc des panneaux de type "B8".

Dimension en mm (longueur / hauteur) en fonction de la gamme dimensionnelle du panneau "maître"					
Type de panneau	Miniature	Petite	Normale	Grande	Très grande
M4	350 x 250	350 x 350	500 x 350	500 x 500	700 x 700
M6	500 x 150	500 x 150	500 x 150	500 x 150	/
M9 1 ligne de texte	500 x 150	500 x 200	900 x 250	1000 x 300	1200 x 400
M9 2 lignes de texte court	500 x 200	500 x 200	700 x 350	900 x 500	1000 x 600
M9 2 lignes de texte long	700 x 200	700 x 200	900 x 250	1000 x 300	1200 x 400

FIGURE 4 : GAMMES DIMENSIONNELLES DE PANNEAUX DE TYPE M | JONCTION, 2019

RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'HARMONISATION

Objectifs et résultats

À travers ses travaux sur l'harmonisation des réglementations de transport de marchandises, la Métropole du Grand Paris a souhaité faciliter :

- L'activité économique des opérateurs de transport en simplifiant la réglementation et en proposant un cadre réglementaire commun et peu entravant.
- La refonte des réglementations de transport de marchandises des communes de la Métropole du Grand Paris en proposant un support technique opérationnel.

En cela, ces objectifs de facilitation et d'harmonisation sont atteints. En effet, le cadre réglementaire résultant de ces travaux a été co-construit avec le monde professionnel et les collectivités. Les communes souhaitant harmoniser leur réglementation de transport de marchandises peuvent bénéficier d'un document technique opérationnel, lui aussi, issu de cette démarche. En revanche, il était également prévu une évaluation de la mise en œuvre de l'harmonisation des réglementations et de son impact, mais en raison de plusieurs facteurs décrits ci-après, ce bilan n'a pas pu être effectué totalement, notamment en ce qui concerne l'évaluation quantitative des impacts.

Les acteurs et leur rôle

La démarche d'harmonisation des réglementations de transport de marchandises a été conduite par le comité opérationnel réunissant des communes, des Établissements Publics Territoriaux (EPT), des transporteurs-logisticiens et leurs fédérations, des chambres consulaires, des agences d'urbanisme. La Métropole du Grand Paris, à l'initiative de la mesure 1 du Pacte en a piloté le déroulement. La Métropole du Grand Paris a tout d'abord fédéré des acteurs divers à travers le comité opérationnel, puis en second lieu, avec l'appui de ses AMO, a traduit techniquement les réflexions émergent de cette mesure (la résultante étant la rédaction d'un guide « technique » : le présent mémo). On peut cependant regretter une trop faible représentation des communes et territoires au sein de cette démarche et quelques positions de principe d'acteurs privés.

Expérimentation de la nouvelle réglementation

Un des axes du plan d'actions de la mesure 1 était la mise en œuvre du référentiel harmonisé dans le cadre d'une démarche d'expérimentation sur des communes s'étant portées volontaires.

Le périmètre d'expérimentation

Une diminution du périmètre d'expérimentation initialement pressenti a remis en question l'harmonisation à proprement parler et ses effets bénéfiques. Pour que l'harmonisation ait réellement un intérêt, il eut été nécessaire que la zone réglementée atteigne une "taille critique" sans quoi, les opérateurs de transport ne changent pas leurs organisations. Le territoire d'expérimentation s'est finalement concentré sur la zone Est et plus particulièrement sur les communes de Drancy, de Romainville et des Lilas.

Le calendrier de la démarche

Le calendrier initial trop ambitieux s'est heurté à des échéances politiques, il a dû être revu.

Définition des critères et du protocole d'évaluation

La mise en œuvre de la nouvelle réglementation devait s'accompagner d'une évaluation qualitative et quantitative quant aux conditions de déploiement : bonne compréhension des aspects techniques détaillés dans le mémo, conditions d'acquisition et de pose du matériel de signalisation, effets de la réglementation sur la circulation, le stationnement, l'approvisionnement des territoires. Dans cette optique, la Métropole du Grand Paris, avec l'aide de son AMO, a défini un protocole d'évaluation et précisé les critères à relever et donc les données à collecter. Ces données relevaient à la fois d'observations de terrain pour mesurer l'impact de la nouvelle réglementation pour les collectivités et de données d'exploitation des opérateurs pour mesurer les effets sur les organisations. Ces éléments ont été présentés au cours d'un comité opérationnel et d'une réunion avec le monde économique qui, par l'intermédiaire des fédérations, s'est engagé à soutenir la démarche et à relayer les demandes de données.

Mise en œuvre de la démarche

Un plan d'actions réalisé de manière concertée avec les communes et déclinant les différentes étapes à réaliser ainsi que les principaux jalons (rédaction de l'arrêté, commande de la signalisation, préparation de la communication, collecte d'information existante, pose de la signalisation, collecte d'information ex post, bilan) a été mis en place. Cependant, seule la commune de Drancy a été en mesure de mettre en œuvre ce plan d'actions.

Collecte des données

La collecte des données n'a été opérée que partiellement et uniquement par les communes. En effet, du côté des opérateurs de transport, aucune entreprise n'a apporté de données malgré des prises de position plutôt favorables en comité opérationnel et un engagement de leurs représentants à relayer ces demandes. Le caractère commercial des données ayant été mis en avant par quelques opérateurs, un accord de confidentialité avait cependant été rédigé par la Métropole du Grand Paris pour instaurer un cadre de confiance et faciliter la mise à disposition. De plus, du côté des collectivités, aucune n'a pu conduire l'évaluation à son terme en raison des perturbations sociales du mois de décembre 2019 et d'autres facteurs internes (délais de fourniture des panneaux de signalisation, problèmes de personnel, etc.).

Appropriation de la démarche et du mémo

En l'absence d'une évaluation, il est difficile de tirer des conclusions objectives quant à l'appropriation de la démarche et plus spécifiquement du mémo par les communes de la zone de test.

On peut cependant noter que Drancy, en s'appuyant sur le présent document, a rédigé un arrêté tout à fait conforme aux préconisations formulées par le comité opérationnel. Cet arrêté est retranscrit en annexe du mémo.

Utilisation du Fonds d'Investissement Métropolitain (FIM)

Pour aider les communes de la zone d'expérimentation à passer à l'action et notamment à acquérir la signalisation adéquate, la Métropole du Grand Paris a mis à disposition une enveloppe budgétaire (provenant du FIM). Pour chaque commune, cette aide était plafonnée à 20 000 € et conditionnée à une publicité de l'action de la Métropole. Cette enveloppe a été peu sollicitée par les communes. Drancy, n'a par exemple consommé que 3 000 €. Cela peut s'expliquer en partie par la faible emprise spatiale des zones d'expérimentation nécessitant finalement que peu de signalétique.





Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre-Mendès-France
75013 Paris - Tél.: 01 82 28 78 00
www.metropolegrandparis.fr