



Schéma Directeur
des Aires de Livraisons (SDAL)
et
nouvelle réglementation
du transport de marchandises



MOBILITÉ
DES MARCHANDISES



Valence Romans
DÉPLACEMENTS

AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ



Table des matières

Contenu

1	Contexte et enjeux de l'étude	6
1.1	La démarche engagée par VRD.....	6
1.2	La feuille de route du Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises (SDMM)	8
1.3	Les enseignements du diagnostic sur le territoire de VRD	9
1.3.1	La question des aires de livraison.....	9
1.3.2	Une hétérogénéité des réglementations marchandises sur le territoire.....	9

A- Le Schéma Directeur des Aires de Livraisons

2	Les attendus de l'étude	15
3	Diagnostic des aires de livraison à l'échelle des deux pôles urbains	16
3.1	Le périmètre d'étude	16
3.2	Analyse de l'offre	16
3.2.1	Pôle urbain de Valence.....	17
3.2.2	Pôle urbain de Romans-sur-Isère	25
3.3	Synthèse de l'analyse de l'offre.....	30
	Zoom sur le cas de Valence	31
3.4	Quantification des besoins en aires de livraison	32
3.4.1	Quantification théorique de l'offre nécessaire en aires de livraison sur les 6 centres urbains. 32	
3.4.2	Analyse croisée entre l'offre et le besoin en aire de livraison	40
4	Formalisation d'un schéma directeur d'aménagement des aires de livraison	48
4.1	Préconisations d'aménagement.....	48
4.1.1	Pôle Urbain de Valence	50
4.1.2	Pôle Urbain de Romans.....	54
4.2	Vers un arrêté général réglementant les aires de livraison	57



4.2.1	Principes de fonctionnement	57
4.2.2	Arrêté type	60
4.3	Assurer le bon fonctionnement des aires de livraison	64
4.3.1	Les outils de contrôle existants	65
4.4	Estimation financière des opérations et gestion de l'espace de stationnement	69
4.5	Planification de mise en œuvre des opérations à réaliser	71

B- La nouvelle réglementation du transport de marchandises sur le territoire de VRD

5	Les attendus de l'étude	76
6	Diagnostic de la réglementation du transport de marchandises sur le territoire de VRD	78
6.1	Périmètre de l'étude	78
6.2	Analyse à l'échelle intercommunale.....	78
6.2.1	Les arrêtés portent sur différentes échelles de territoire	78
6.2.2	Les critères de motivation des arrêtés : principe de solidité de la prise de décision	80
6.2.3	Une réglementation qui porte principalement sur la circulation	83
6.2.4	Le tonnage, paramètre privilégié pour restreindre la circulation.....	84
6.2.5	Des seuils de tonnage utilisés avec peu d'écart entre eux	86
6.2.6	Utilisation du seuil de 3,5T	87
6.3	Zoom sur la réglementation des 2 pôles urbains	89
6.3.1	Pôle urbain de Valence.....	89
6.3.2	Pôle Urbain de Romans.....	93
6.4	Enjeux de la réglementation marchandises à l'échelle de VRD	95
7	Vers une harmonisation réglementaire du transport de marchandises sur le territoire de VRD	97
7.1	Un schéma de principe réglementaire commun aux 6 centres urbains	97
7.2	Préconisations réglementaires	99
7.2.1	Sélection de paramètres communs aux 6 centres urbains	99
7.2.2	Périmètres réglementaires retenus	99
7.3	Vers un arrêté général réglementant la circulation	105



7.3.1	Arrêté type	105
7.4	Vers une harmonisation réglementaire sur l'ensemble du territoire de VRD	109
8	Estimations financières des opérations d'harmonisation.....	110
8.1	Hypothèses de coût.....	110
8.2	Une nouvelle réglementation qui redessine le jalonnement de la signalisation	110
8.2.1	Valence	111
8.2.2	Bourg-lès-Valence.....	111
8.2.3	Portes-lès-Valence	112
8.2.4	Guilherand-Granges.....	113
8.2.5	Romans-sur-Isère.....	114
8.2.6	Bourg-de-Péage	115

C- Annexes

9	Fiches de mise en œuvre et de suivi des opérations nécessaires à la réalisation du SDAL.	116
---	-----------------------------------------------------------------------------------------------	-----



1 Contexte et enjeux de l'étude

1.1 La démarche engagée par VRD

Valence Romans Déplacements (VRD) a entrepris en 2012 de réviser son Plan de Déplacements Urbains (PDU). Ce PDU a donné lieu à un volet spécifique marchandises pour lequel un diagnostic des pratiques de livraison sur le territoire a été réalisé. A l'issue de ce travail, des fiches action ont été rédigées pour répondre aux problématiques du territoire.

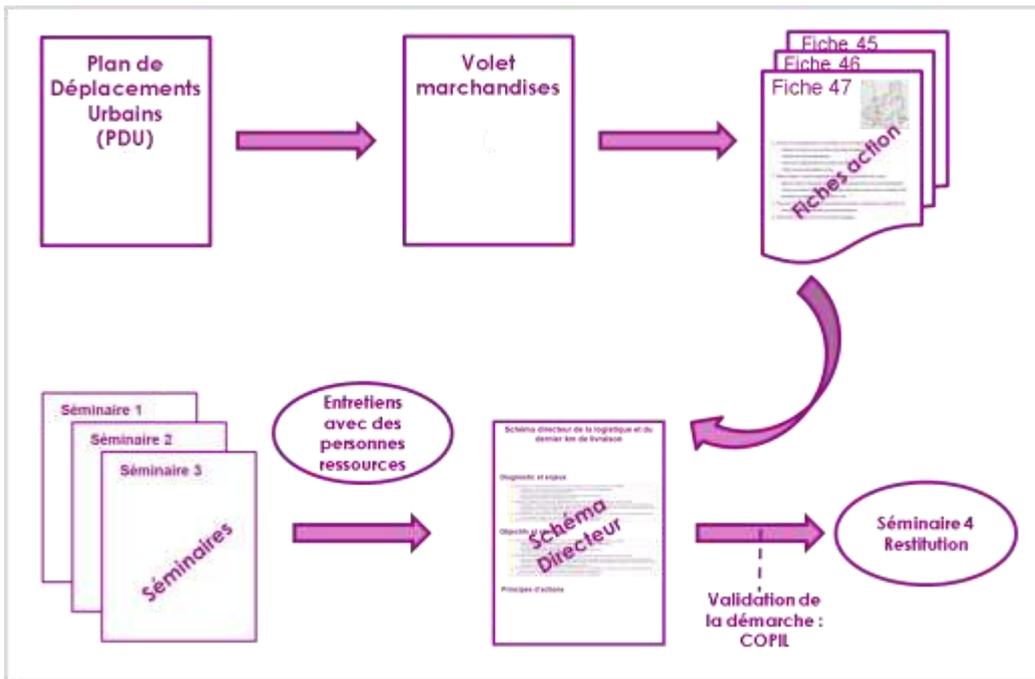
En 2014, le périmètre de VRD a été étendu, passant de 39 à 64 communes. Une carence de dialogue sur la thématique marchandises et la nécessité de renforcer le volet marchandises de VRD est alors apparue. Afin de dépasser la simple concertation, ou, dit autrement, de la rendre concrète, VRD a souhaité rédiger un document cadre : le Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises.

Des séminaires ont ainsi été organisés sous forme d'ateliers de travail. Ils ont permis, à la fois de réunir les acteurs privés et publics concernés par les activités logistiques qui n'avaient pas de lieu de dialogue, et de les faire échanger sur une feuille de route partagée.

A l'issue de ce travail de concertation, le Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises (SDMM) a été produit, premier jalon d'une politique des mobilités de marchandises.

Articulation entre le PDU, les ateliers de concertation et le Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises





Réalisation : InterfaceTransport 2016

Ce schéma rappelle les articulations entre :

- le PDU et son volet marchandises, qui ont abouti à la rédaction de fiches action sur le transport de marchandises et la logistique urbaine.
- Et le Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises, qui est le résultat d'un besoin de concertation et d'une volonté d'aller plus loin sur les fiches action. Les séminaires réunissant les acteurs privés et publics concernés par les activités logistiques ont permis l'élaboration partenariale de ce Schéma Directeur, en cohérence avec le PDU.

1.2 La feuille de route du Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises (SDMM)

Le SDMM constitue une contribution de référence qui a permis d'amorcer le travail de l'instance de concertation. Il est :

- directement alimenté par les travaux des acteurs économiques et institutionnels dans le cadre des séminaires de concertation,
- conforté par des entretiens conduits auprès de personnes ressources (entreprises, élus, techniciens à différentes échelles territoriales),
- rendu opérationnel par un travail mené parallèlement avec les services du développement économique, en particulier pour identifier les fonciers disponibles susceptibles d'être affectés à des actions logistiques.

A ce titre, le SDMM comporte :

- le rappel des éléments de diagnostic sur le territoire de VRD,
- un schéma de principe des types d'équipements logistiques à développer,
- le dimensionnement des espaces logistiques nécessaires au développement économique et à la desserte urbaine,
- une cartographie des sites envisageables pour implanter ces sites,
- le repérage des infrastructures sur lesquelles le transport de marchandises s'appuiera pour accéder aux pôles générateurs de flux,
- une feuille de route reflétant l'ambition de la collectivité et de ses partenaires. Cette feuille de route sera présentée, complétée et validée dans le cadre de l'instance de concertation marchandises. Elle constituera le fil rouge de la politique de mobilité marchandises de la collectivité.

Le SDMM fournit aux services de l'agglomération un outil d'aide à la décision, opérationnel et spatialisé, permettant d'alimenter les démarches et projets.

Document de cadrage, il est rédigé en cohérence avec les fiches-actions du PDU qu'il reprend et enrichit. Cette feuille de route évolutive a déjà permis à VRD de formaliser et d'établir les bases d'une instance de concertation. Ainsi, le SDMM n'est pas un aboutissement mais la première pierre de l'instance de concertation qui s'est concrétisée par la signature d'une charte de bonnes pratiques le 4 mars 2016.



1.3 Les enseignements du diagnostic sur le territoire de VRD

Le territoire de VRD a fait l'objet d'un diagnostic sur la logistique urbaine et le transport de marchandises dans le cadre du PDU en 2012 puis en 2014.

Deux actions ont alors été pointées comme devant être traitées en priorité sur notre territoire.

1.3.1 La question des aires de livraison

La problématique des aires de livraison a été mise en avant pour plusieurs raisons :

- elle relève de la compétence des collectivités
- elle s'inscrit dans un calendrier de court terme
- elle est concrète et susceptible de crédibiliser l'action publique
- ses enjeux sont forts en termes de fonctionnement des centres-villes
- elle permet d'harmoniser les prescriptions techniques au niveau de VRD.

Cette question a été identifiée dans le corps de l'action 7 du SDMM

1.3.2 Une hétérogénéité des réglementations marchandises sur le territoire

Le diagnostic du PDU a permis l'analyse des arrêtés municipaux des 39 communes de l'ancien périmètre VRD et des communes de Tain l'Hermitage et Tournon / Rhône, soit 41 communes sur les 69 communes actuelles.

Le diagnostic sera donc complété dans le cadre de la présente mission.

La question de l'harmonisation réglementaire, ou plus exactement de la mise en cohérence des réglementations, a donné lieu à la fiche action n° 11 du Schéma directeur de la mobilité des marchandises :





Schéma Directeur des Aires de Livraisons (SDAL)





A. LE SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON

Le diagnostic réalisé dans le cadre de l'étude a permis d'auditer une partie des aires de livraison et de montrer certains dysfonctionnements en termes d'aménagement.

La question des aires de livraison a donné lieu à la fiche action n° 7 au sein du Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises (SDMM):

● Action 7 : Elaborer un schéma directeur des aires de livraison

Objectifs :

L'aire de livraison constitue le premier niveau d'espace logistique urbain en s'insérant dans l'organisation spatiale de la voirie, à une échelle très fine. Les objectifs du schéma des aires de livraison sont :

- d'adapter l'offre à la demande logistique,
- d'identifier les éventuels nouveaux besoins et leur localisation,
- de définir les principes des aires de livraison : aménagement conforme aux normes et répondant aux besoins des livreurs.

Nature et contenu de l'action :

Valence Romans Déplacements, en concertation avec les communes, va édicter des principes directeurs du schéma directeur. Le travail de reprise des aires de livraison ou de création (qui suppose la prise d'un arrêté municipal) relève des communes et sera de leur ressort.

Un travail de diagnostic doit être mené sur les zones les plus sensibles en termes de congestion et/ou de conflits d'usages (stationnement voiture particulière / livraisons / circulation) afin d'identifier les besoins avec les professionnels du transport. Ce travail permettra de recenser : les aires existantes à préserver, les aires existantes à supprimer, les aires à créer.

→ Ce travail ne pourra se faire sans implication des services techniques des villes et des transporteurs.

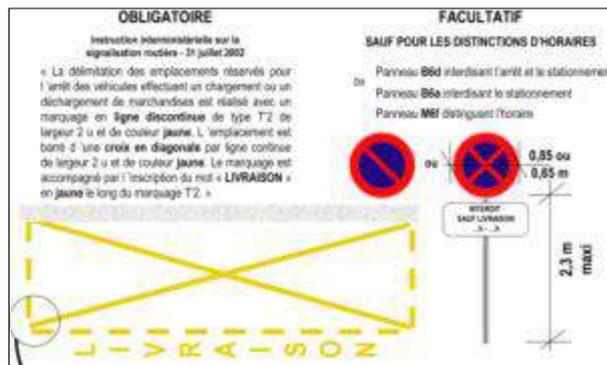
Les aires de livraison doivent respecter plusieurs principes :

- être situées en début de linéaire de stationnement (soit après une intersection, soit après une rupture dans ce linéaire)
- à proximité d'un abaissement de trottoir,
- sans mobilier gênant à proximité.

Il faut veiller à ce que l'aménagement facilite autant que possible l'insertion du véhicule dans l'aire et les conditions de manutention par le chauffeur-livreur.

La mise en conformité des aires de livraisons avec l'instruction interministérielle du 31/07/2002 doit être assurée pour un meilleur usage et un contrôle facilité.





Ce schéma des aires de livraison assurera une cohérence sur le territoire de VRD.

Freins éventuels à la mise en œuvre :

Cette action pourrait rencontrer des difficultés concernant le fait d'assurer une réglementation unique sur le territoire. Les enjeux financiers seraient également à prendre en compte.

Pilote :

Valence Romans Déplacements

Partenaires :

- EPCI, Services techniques des communes, Police municipale
- Les professionnels du transport concernés
- Les commerçants

Implications financières :

- Mise en conformité d'une aire de livraison (marquage au sol uniquement) : 3 000 €
- Formation des agents (séance d'une 1/2-journée de formation de 12 agents) : 900 €
- Dispositif de contrôle automatique pour une aire de livraison : 30 000 €

Calendrier de mise en œuvre :

A court terme :

- Dimensionnement de l'offre
- Schéma directeur des aires de livraison
- Mise aux normes des aires existantes
- Formation des agents en charge du contrôle des aires de livraison

A moyen terme :

- Concertation avec les transporteurs et commerçants pour la mise en place d'aires de livraison « intelligentes » : réservables, contrôlées automatiquement...

Indicateur de priorité de l'action :

Recommandation des séminaires



Priorité moyenne

Validation de l'instance

2 Les attendus de l'étude

La présente étude revêt une dimension opérationnelle forte puisqu'elle a vocation à fournir des outils de travail pérennes et pragmatiques aux communes concernées par la mise en place d'un Schéma Directeur des Aires de Livraison (SDAL).

Le Schéma Directeur des Aires de Livraison intègre :

- Un plan de localisation des aires de livraison existantes incluant celles nécessitant une mise en conformité (SIG)
- Un plan quantifiant et localisant les besoins complémentaires ou les emplacements à supprimer
- Une priorisation de mise en œuvre des opérations à réaliser
- Une estimation financière des opérations à réaliser à court et moyen terme
- Des pistes concernant les outils de contrôle pouvant être mobilisées afin de faciliter les opérations de contrôle et le bon fonctionnement des aires de livraison
- Un arrêté général type portant sur les emplacements de livraisons

Pour ce faire, une actualisation et des compléments au diagnostic déjà réalisé sur le territoire dans le cadre du PDU ont été réalisés afin de fournir une situation exhaustive des emplacements de livraison sur les territoires des 6 centres urbains suivants :

- Valence
- Portes-Lès-Valence
- Bourg-Lès-Valence
- Guilhaud-Granges
- Romans Sur Isère
- Bourg de Péage

A l'issue de cette première étape, plusieurs groupes de travail ont été organisés afin de présenter les résultats du diagnostic mais également les préconisations formulées. Ces séances de travail collégiales mais également bilatérales ont permis de confronter le travail d'Interface Transport aux remontées terrain des différents acteurs rencontrés afin de proposer un outil le plus opérationnel possible et collant aux réalités et contraintes de terrain de chaque centre urbain.

Le SDAL constitue donc un outil opérationnel à destination des communes qui souhaitent travailler en interne sur l'offre en aires de livraison au sein de leur territoire. Il s'agit d'un document proposant un niveau de réflexion stratégique à l'échelle du territoire et permettant d'anticiper et de planifier la mise en œuvre des opérations à venir.

Un projet d'arrêté réglementant le fonctionnement des aires de livraison à l'échelle du territoire fait également partie des outils mis à la disposition des communes intéressées par la démarche.



3 Diagnostic des aires de livraison à l'échelle des deux pôles urbains

La création, la gestion et le contrôle des aires de livraison relèvent de la compétence des collectivités et les enjeux sont forts en termes de fonctionnement des centres villes. Le diagnostic des aires de livraison permet de mettre en évidence les dysfonctionnements en termes d'aménagement ou de réglementation et ainsi proposer des solutions d'amélioration.

3.1 Le périmètre d'étude

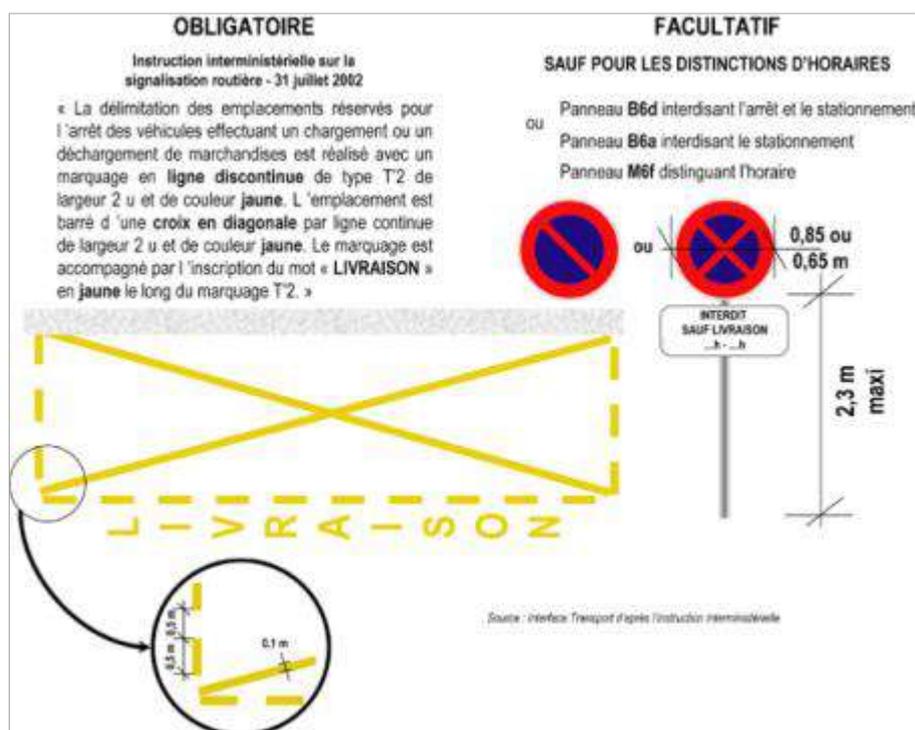
Le diagnostic des aires de livraison a été réalisé pour les deux pôles urbains du territoire :

- Le pôle urbain de Valence incluant les communes de Valence, Bourg-lès-Valence, Portes-lès-Valence et Guilherand-Granges
- Le pôle urbain de Romans incluant les communes de Romans et Bourg-de-Péage

L'audit des aires de livraison a porté sur les centres urbains de ces six communes qui comptent un nombre significatif de commerces et donc de mouvements de marchandises. **Au total, 75 aires de livraison ont été localisées et analysées.**

3.2 Analyse de l'offre

L'instruction interministérielle du 31/07/2002 sur la signalisation routière décrit les principes de signalisation pour l'aire de livraison et prévoit leur aménagement de la manière suivante :



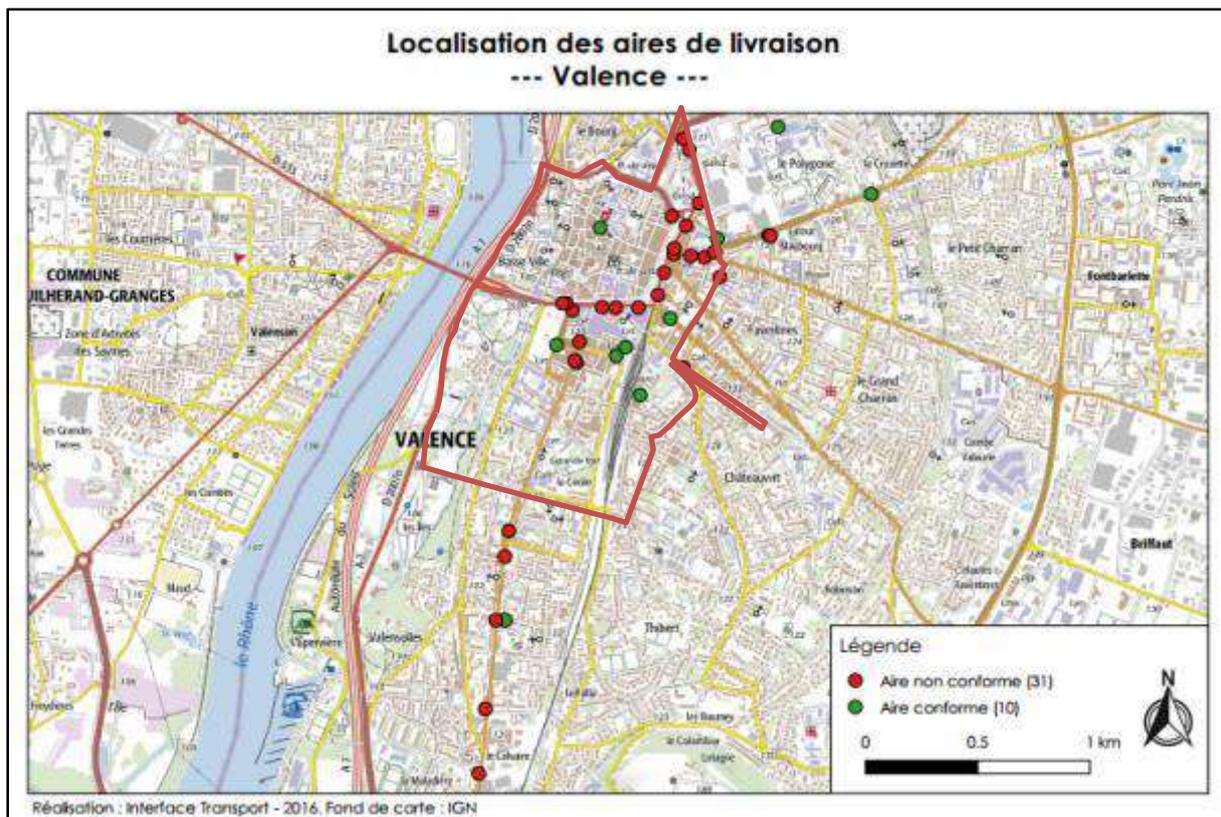
3.2.1 Pôle urbain de Valence

3.2.1.1 Valence

- **Cartographie des aires de livraison auditées**

L'offre valentinoise compte 41 aires de livraison en juillet 2016 dont 30 aires sont situées à l'intérieur du périmètre dit « centre-ville » où la circulation des véhicules mesurant plus de 8m de long est interdite.

Le périmètre de l'audit est présenté sur la carte ci-dessous :



- **Localisation**

Les aires de livraisons à Valence sont pour la majorité situées devant des commerces nécessitant l'arrêt de véhicules de livraison. Dans l'hyper-centre piéton de Valence, on compte une seule aire de livraison (rue Dauphiné). Cependant, l'anneau autour de l'hyper-centre où les véhicules sont autorisés à circuler toute la journée, compte plusieurs aires. Nos observations sur le terrain nous ont permis d'identifier que les aires de livraison sont en majorité respectées pendant la matinée, mais il arrive tout de même que des véhicules particuliers les utilisent pour un court arrêt (avant et après 11 heures). C'est le cas pour les aires situées devant une banque

(ou devant un ets de santé sur cette photo).



- **Marquage au sol**

77 % des aires enquêtées sur le périmètre central ne sont pas conformes à l'instruction interministérielle qui détermine la signalisation horizontale et verticale de ces aires.

Dans la majorité des cas, la croix de Saint André et/ou les lignes discontinues sont absentes. Parfois, le marquage est en mauvais état.

- **Signalisation verticale**

Dans 93 % des cas, l'aire de livraison est accompagnée d'un panneau (type B6a). L'absence de signalisation verticale a été constatée sur une seule aire (avenue Léon Gambetta).



- **Horaires**

Les horaires sont indiqués sur tous les panneaux de signalisation accompagnant les aires de livraison. On y retrouve quatre formulations différentes :

- (Stationnement) Interdit sauf livraisons de 7h à 11h
- Stationnement interdit sauf livraison de 7h à 11h et limité à 20 min de 11h à 19h
- Stationnement interdit sauf livraison de 7h à 11h et limité à 20 min de 11h à 19h (ticket horodateur gratuit obligatoire)
- Stationnement interdit sauf livraison de 7h à 11h et limité à 15 min de 11h à 19h (ticket horodateur gratuit obligatoire)

Les aires de livraisons sont ainsi strictement réservées aux livraisons le matin jusqu'à 11h et ouvertes à tous les véhicules de 11h à 19h pour un arrêt ne devant pas dépasser 20 minutes.

- **Dimensionnement**

- La longueur de l'aire :

67 % des aires auditées mesurent moins de 12m.

Le véhicule type utilisé pour la distribution urbaine, muni d'un hayon élévateur, nécessite que la longueur utile de l'aire soit comprise entre 12 et 15 mètres. Cette longueur tient compte à la fois de la longueur du véhicule, de la taille du hayon élévateur déployé et de l'espace de manutention nécessaire au livreur à l'arrière de son véhicule.

Même si la longueur des aires est inférieure aux dimensions habituellement conseillées (12m), elle est en cohérence avec la réglementation en vigueur sur le centre-ville valentinois¹.

- La largeur de l'aire :

Seulement 33 % des aires auditées sont assez larges, c'est-à-dire qu'elles mesurent plus de 2,20 m.

Le véhicule type utilisé pour la distribution urbaine, même le plus petit fourgon de 3,5 tonnes, a une largeur supérieure à 2 mètres. La largeur du marquage au sol de l'aire de livraison doit être comprise entre 2,20 et 2,50 mètres. La largeur est importante car elle permet également de mettre l'aire en évidence.

- **Abaissement de trottoir et accès**

37 % des aires disposent d'abaissements de trottoir à l'arrière. Dans le cas où un passage piéton se trouve à l'arrière de l'aire (17 % des cas), les abaissements de trottoir ne sont pas toujours suffisants pour permettre le passage d'un transpalette sans l'aide d'une rampe (> 2 à 3 cm).

37 % des aires sont implantées en début de tronçon et 73 % d'entre-elles ont une avancée de trottoir ce qui rend l'accès à l'aire plus difficile car des manœuvres doivent être faites.

¹ Interdiction de circulation aux véhicules de plus de 8m de long dans le centre-ville de Valence. Arrêté en date du 17 Février 2006.

● **Avancée de trottoir :**



Aire de livraison sans avancée de trottoir : l'arrière de l'aire est au même niveau que la voirie.



Aire de livraison avec une avancée de trottoir à l'arrière : l'accès à l'aire se fait forcément par un créneau.

Synthèse Valence (portant sur les aires auditées)

Marquage au sol	Signalisation verticale	Dimensionnement	Abaissement de trottoir
33 % conforme	93 % disposent d'un panneau	33 % mesurent plus de 12m 33 % mesurent plus de 2.20m	37 % disposent d'un abaissement



3.2.1.2 Bourg-lès-Valence

- **Cartographie des aires de livraison auditées**

Bourg-lès-Valence compte six aires de livraison, indiquées sur la carte ci-dessous :



- **Localisation**

Le périmètre du centre-ville concerne la vieille ville dans laquelle se trouve seulement une aire de livraison. Pour l'étude, le périmètre d'intervention a été élargi vers le nord afin d'intégrer l'avenue Marc Urtin notamment. Cette avenue structurante compte de nombreux commerces générateurs de mouvements de marchandises et trois aires de livraison se trouvent à proximité immédiate.

- **Marquage au sol**

Aucune aire ne dispose d'un marquage au sol conforme à l'instruction interministérielle qui détermine la signalisation horizontale et verticale des aires de livraison.

- **Signalisation verticale**

Parmi les six aires auditées, une seule est pourvue d'une signalisation verticale de type B6d, aucun horaire n'est précisé.



Rue Charles Ponsoye

- **Dimensionnement**

- La longueur de l'aire :

Seuls 17 % des aires auditées mesurent plus de 12 m permettant à un véhicule de livraison « classique » de s'y arrêter convenablement.

- La largeur de l'aire :

50 % des aires soit trois sur six, mesurent 2,20 m ou plus ce qui les rend facilement accessibles et visibles.

- **Abaissement de trottoir et accès**

On peut considérer que cinq aires disposent d'un abaissement de trottoir :

- Trois d'entre elles sont situées à un emplacement où le trottoir est au même niveau que la voirie,
- un passage piéton est situé à l'arrière de l'aire (c'est le cas pour deux aires).

Trois des six aires sont situées en début de tronçon sans avancée de trottoir ce qui réduit les manœuvres à faire pour s'y arrêter.

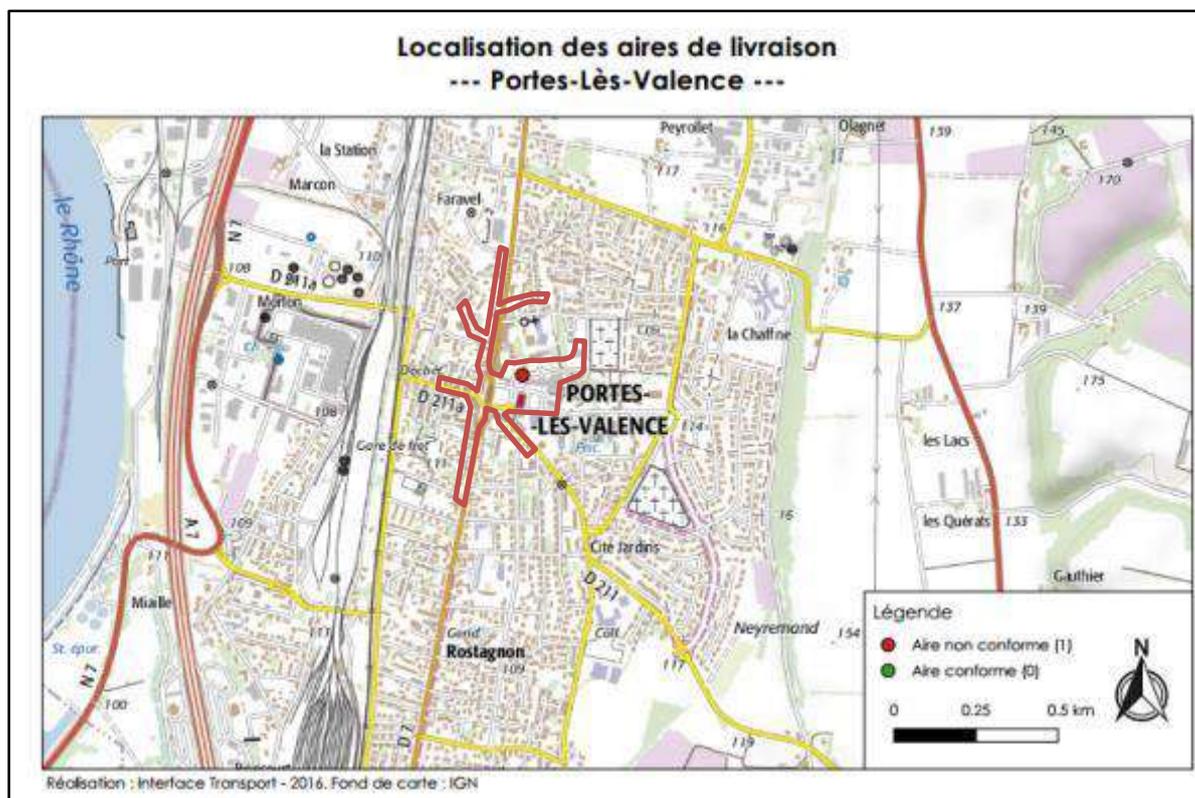
Synthèse Bourg-lès-Valence (aires auditées)

Marquage au sol	Signalisation verticale	Dimensionnement	Abaissement de trottoir
0 % conforme	17 % disposent d'un panneau	17 % mesurent plus de 12m 50 % mesurent plus de 2.20m	83 % disposent d'un abaissement



3.2.1.3 Portes-lès-Valence

- Cartographie des aires de livraison auditées



La ville de Portes-lès-Valence au Sud de Valence ne dispose que d'une aire de livraison. Bien que située à proximité du centre-ville, elle ne se trouve pas dans une rue commerçante, mais à l'arrière d'un supermarché. Son marquage au sol n'est pas conforme et elle n'est pas accompagnée d'une signalisation verticale. Cependant, il s'agit d'une aire pouvant accueillir un poids-lourd ou plusieurs véhicules utilitaires légers (18.7m x 10m).

Synthèse Portes-lès-Valence

Marquage au sol	Signalisation verticale	Dimensionnement	Abaissement de trottoir
0 % conforme	0 % disposent d'un panneau	100 % mesurent plus de 12m 100 % mesurent plus de 2.20m	100 % disposent d'un abaissement

3.2.1.4 Guilha rand-Granges

Aucune aire de livraison ne se trouve sur le territoire de Guilha rand-Granges. Cependant, dans les rues commerçantes, des emplacements en zone bleue² où la durée de stationnement est spécialement limitée à 10 minutes permettent d'effectuer des livraisons.

² www.guilherand-granges.fr/vie-quotidienne/se-deplacer/stationnement

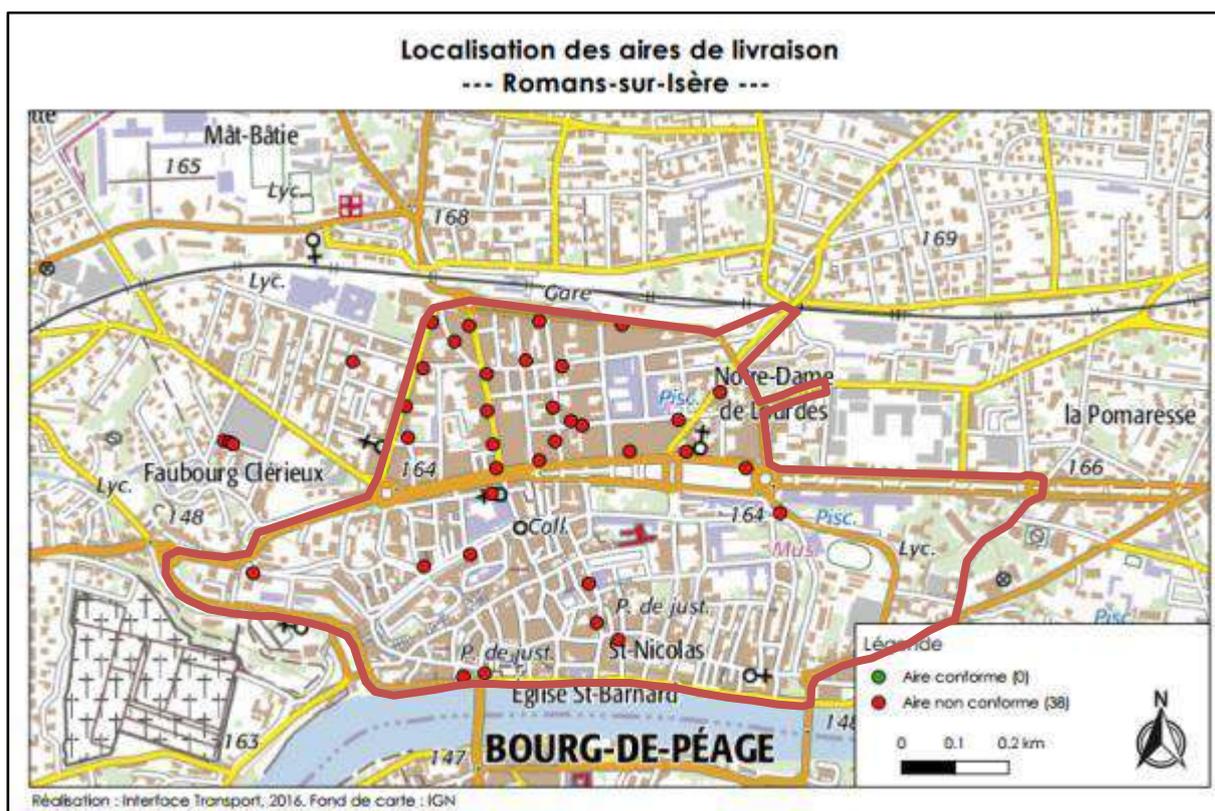


3.2.2 Pôle urbain de Romans-sur-Isère

3.2.2.1 Romans-sur-Isère

La ville de Romans-sur-Isère compte 38 aires de livraison au total dont 34 sont situées dans le périmètre du centre-ville indiqué sur la carte ci-dessous. Ces 34 aires ont fait l'objet de l'audit.

- **Cartographie des aires de livraison auditées**



- **Localisation**

La majorité des aires de livraison de Romans-sur-Isère sont situées entre la gare et la vieille ville devant des commerces nécessitant l'arrêt de véhicules de livraison (rue Jacquemart par exemple).

La majorité des rues de la vieille ville sont piétonnes. On n'y retrouve pas d'aires. Cependant, sept aires entourent ce secteur et permettent aux livreurs de s'en approcher le plus possible.

- **Marquage au sol**

100 % des aires auditées sur l'ensemble du périmètre (34 aires) ne sont pas conformes à l'instruction interministérielle qui détermine la signalisation horizontale et verticale de ces aires.

Les aires ne sont pas pourvues d'un marquage classique de lignes discontinues jaunes avec une croix de Saint André, mais d'un marquage blanc (Cf. image ci-dessous). Dans de nombreux cas le marquage est en mauvais état et une aire ne dispose pas du tout de marquage au sol.



Aire de livraison située rue du Président Félix Faure à Romans

- **Signalisation verticale**

Dans 91 % des cas, l'aire de livraison est accompagnée d'un panneau (type B6a). L'absence de signalisation verticale a été constatée sur trois aires soit 9 %.



- **Horaires**

Les horaires sont indiqués sur quasiment tous les panneaux de signalisation accompagnant les aires de livraison. On y retrouve trois indications différentes :

- Stationnement interdit de 8h à 11h sauf livraisons (indiqué sur 29 panneaux avec une formulation pouvant varier : Sauf livraisons de 8h à 11h ; Interdit de 8h00 à 11h00 sauf livraisons ; Stationnement gênant (sauf livraisons de 8h00 à 11h00).
- Sauf livraisons de 6h à 8h (1 panneau)
- Sauf livraisons (1 panneau)

Conformément à l'arrêté AVP2015/27, 29 aires de livraisons sont réservées aux activités de livraison le matin jusqu'à 11h. Cependant, cet arrêté ne liste pas les adresses des aires. Aucun arrêté ne semble réglementer les deux autres aires disposant d'un panneau. Comme indiqué plus haut, trois aires ne disposent pas de signalisation verticale et aucun horaire n'est donc indiqué.

Dimensionnement

- La longueur de l'aire :

94 % des aires auditées mesurent moins de 12 m. En moyenne, les aires mesurent 8,50 m.

- La largeur de l'aire :

Seulement 6 % des aires auditées sont assez larges, c'est-à-dire qu'elles mesurent plus de 2,20 m. En moyenne, elles font 2 m de large.

- **Abaissement de trottoir et accès**

9 % des aires disposent d'un abaissement de trottoir à l'arrière. Pour 91 % des aires, le déchargement de charges lourdes manutentionnées en transpalettes est donc plus difficile. 24 % des aires sont implantées en début de tronçon et 63 % d'entre-elles n'ont pas d'avancée de trottoir ce qui facilite l'accès à l'aire (moins de manœuvres).

Synthèse Romans-sur-Isère

Marquage au sol	Signalisation verticale	Dimensionnement	Abaissement de trottoir
0 % conforme	91 % disposent d'un panneau	6 % mesurent plus de 12m 6 % mesurent plus de 2.20m	9 % disposent d'un abaissement
		 	



3.2.2.2 Bourg-de-Péage

Bourg-de-Péage compte quatre aires de livraison.

- **Cartographie des aires de livraison auditées**



- **Localisation**

Trois des quatre aires sont situées dans la Grand'Rue Jean Jaurès, considérée comme la rue principale et la plus commerçante de la commune. La quatrième aire a été implantée devant un établissement scolaire qui reçoit des livraisons le matin (voir horaires indiqués).

- **Marquage au sol**

Aucune des aires ne dispose d'un marquage au sol conforme à l'instruction interministérielle qui détermine la signalisation horizontale et verticale des aires de livraison.

- **Signalisation verticale**

Deux des aires présentes à Bourg-de-Péage sont accompagnées d'un panneau de signalisation de type B6a. L'un indique « sauf livraisons », l'autre indique « stationnement interdit du lundi au samedi de 7h à 8h30 ».

- **Dimensionnement**

- La longueur de l'aire :

100 % des aires auditées mesurent moins de 12 m. La plus grande d'entre-elles mesure 11m.

- La largeur de l'aire :

Trois aires, soit 75 %, mesurent moins de 2,20 m.

- **Abaissement de trottoir et accès**

Une aire dispose d'un abaissement de trottoir dû à un passage piéton à l'arrière.

Une aire est située en début de tronçon sans avancée de trottoir.

Synthèse Bourg-de-Péage

Marquage au sol	Signalisation verticale	Dimensionnement	Abaissement de trottoir
0 % conforme	50 % disposent d'un panneau	0 % mesurent plus de 12m 25 % mesurent plus de 2.20m	25 % disposent d'un abaissement
			



3.3 Synthèse de l'analyse de l'offre

Il est important de souligner l'importance de tels résultats au regard de leurs implications en terme de fonctionnalité et de possibilité de contrôle et potentiellement de verbalisation. En effet, deux éléments doivent être soulignés :

- Une aire de livraison bénéficiant d'un marquage au sol conforme et donc **facilement identifiable par les professionnels du transport** sera d'autant plus facilement utilisable.
- En cas de verbalisation par les agents en charge du contrôle sur une aire non conforme à la réglementation en vigueur, **le PV sera alors opposable et pourra faire l'objet d'une annulation.**

La mise en conformité des emplacements de livraison vise donc à améliorer leur utilisation mais également les possibilités de contrôle par les agents.

Les points positifs

- L'audit des aires ainsi que l'observation sur le terrain ont montré une **disponibilité** relative des aires de livraison.
- Elles sont pour la plupart implantées **à proximité de commerces** et d'établissements générant des mouvements de marchandises et remplissent ainsi pleinement leur rôle de facilitateur des livraisons de marchandises en ville.
- De plus, un panneau de **signalisation verticale** accompagne la plupart des aires ce qui permet d'informer aussi bien les professionnels utilisant les aires de livraison dans le cadre de leur activité que les particuliers se servant des aires pour dé-/charger des marchandises ou stationner leur véhicule pendant les heures autorisés.

Les points négatifs

- La majorité des aires de livraison des deux pôles urbains ne sont **pas conformes à l'instruction interministérielle.**



- Une partie des aires de livraison est jugée **trop courte et trop étroite** par le guide technique.³ La dimension de l'aire doit tenir compte des opérations de manutention et notamment l'utilisation d'un hayon. En effet, une aire de livraison sous-dimensionnée rend l'arrêt de véhicules utilitaires légers et de porteurs difficile.
- Souvent le **marquage au sol est absent ou très dégradé** ce qui réduit la visibilité de l'aire.
- Concernant l'**usage des aires**, les aires situées à proximité de commerces fréquentés pendant une courte durée (boulangeries, banques) sont utilisées par des particuliers aussi bien avant 11h (ce qui est interdit dans la majorité des cas) qu'après 11h (généralement autorisé).

Zoom sur le cas de Valence

A Valence, 70% des aires de livraison sont jugées trop courtes (moins de 12 mètres). Cependant, la réglementation prévoit qu'aucun véhicule de plus de 8 mètres n'entre dans le périmètre du centre-ville. Ainsi, même si la longueur des aires est inférieure aux dimensions conseillées, on note une cohérence.

Pour mémoire une aire de livraison de 11.00 ml de longueur est suffisante pour accueillir un véhicule de 8.00 ml et permet de restituer 2 places de stationnement VL de 5.50 ml de longueur en dehors des horaires réservés aux livraisons.

³ Aménagement des aires de livraison, Guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement. Certu, 2009.



3.4 Quantification des besoins en aires de livraison

Le travail de diagnostic réalisé sur les 6 centres urbains comporte deux étapes complémentaires dans la démarche :

- Un audit fonctionnel et réglementaire (partie ci-dessus)
- Un audit quantitatif de l'offre disponible en espaces d'accueil des livraisons

La confrontation de ces deux temps de travail conduit à la formalisation du Schéma Directeur des Aires de Livraison dans un deuxième temps.

3.4.1 Quantification théorique de l'offre nécessaire en aires de livraison sur les 6 centres urbains.

Etape 1 : Identification des rues les plus génératrices de mouvements marchandises

Afin de mettre en perspective l'offre existante avec les besoins en aires sur le territoire, nous avons utilisé les données issues du logiciel Freturb. Ces données, datant de 2013, nous permettent d'identifier les rues les plus génératrices de mouvements de marchandises dans les 6 centres urbains.

Dans le but d'actualiser ces données, un travail de terrain a été réalisé en utilisant la méthode développée par le bureau d'études Interface Transport⁴. Cette méthode consiste à relever tous les établissements économiques présents sur un tronçon de rue, puis en fonction du type d'établissement de leur appliquer un coefficient permettant d'estimer le nombre de mouvements générés par semaine.

1. Ce travail a été réalisé sur les **rues les plus génératrices de mouvements des 6 centres urbains** (en se basant sur la première analyse Freturb de 2012).
2. Un tronçon se définit comme une **section de voirie paire ou impaire** entre 2 intersections successives.
3. A noter que les **rues piétonnes ne sont pas prises en compte** du fait de l'absence de place de stationnement et de réglementation marchandises spécifiques sur ces rues.

⁴ Cette méthode a par ailleurs fait l'objet d'une publication par le CERTU en 2009 dans son Guide pour l'Aménagement des Aires de Livraison.



Le travail de terrain se formalise par la saisie des établissements recensés sur un tableau .xlsx qui donnera par tronçon de rue le nombre de mouvements par semaine.

Ville	N° du tronçon	Nom de la rue	Cafés, hôtels, restaurants Boulangeries, pâtisseries Bouquetteries, charcuteries Alimentation générale Commerce de détail d'habillement Librairie, papeteries Autre commerce de détail Commerce d'ameublement Grands magasins Commerce de gros Tertiaire, administrations et artisanat délocalisé Artisanat de fabrication et petite industrie											Mouvements /sem	Estimation AL			
Romans-sur-Isère	31	RUE DE LA REPUBLIQUE														4	30,12	0,33
Romans-sur-Isère	32	PLACE JEAN JAURES														1	9,96	0,11
Romans-sur-Isère	33	PLACE JEAN JAURES	3													3	41,34	0,46
Romans-sur-Isère	34	PLACE JEAN JAURES	4	1	1											5	82,68	0,92
Romans-sur-Isère	35	PLACE JEAN JAURES		2	1		1	4								3	92,36	1,03
Romans-sur-Isère	36	PLACE JEAN JAURES	1	2												1	29,92	0,33
Romans-sur-Isère	37	PLACE JEAN JAURES														4	30,12	0,33
Romans-sur-Isère	38	PLACE JACQUEMARD	2													2	36,45	0,41
Romans-sur-Isère	39	PLACE JACQUEMARD														2	20,72	0,23
Romans-sur-Isère	40	PLACE JACQUEMARD			2											1	23,43	0,26
Romans-sur-Isère	41	RUE PÊCHERIE				1											10,5	0,12

Tableau synthétisant le travail de terrain : estimation des mouvements hebdomadaires par tronçon et estimation du nombre d'aire de livraison théorique

Pour chaque centre urbain, les rues les plus génératrices de mouvements de marchandises correspondent aux rues où sont majoritairement implantés des cafés, hôtels, restaurants, des commerces d'habillement, d'autres commerces de détail et du tertiaire.

Etape 2 : quantification du nombre théorique d'aires de livraisons nécessaires pour répondre à la demande quantitative

A partir du tableau consolidé, nous sommes en mesure d'estimer le nombre théorique d'aires de livraison nécessaires pour répondre à la génération de mouvements du tronçon.

Celui-ci est calculé en divisant le nombre de mouvements générés sur le tronçon par la capacité d'accueil d'une aire. En l'occurrence, la méthode CERTU indique qu'une aire peut satisfaire à une demande de 90 mouvements.

Cette valeur doit ensuite être arrondie et pour les valeurs intermédiaires ce travail se fait sur le terrain, en fonction des caractéristiques de la voirie et de l'environnement commercial.

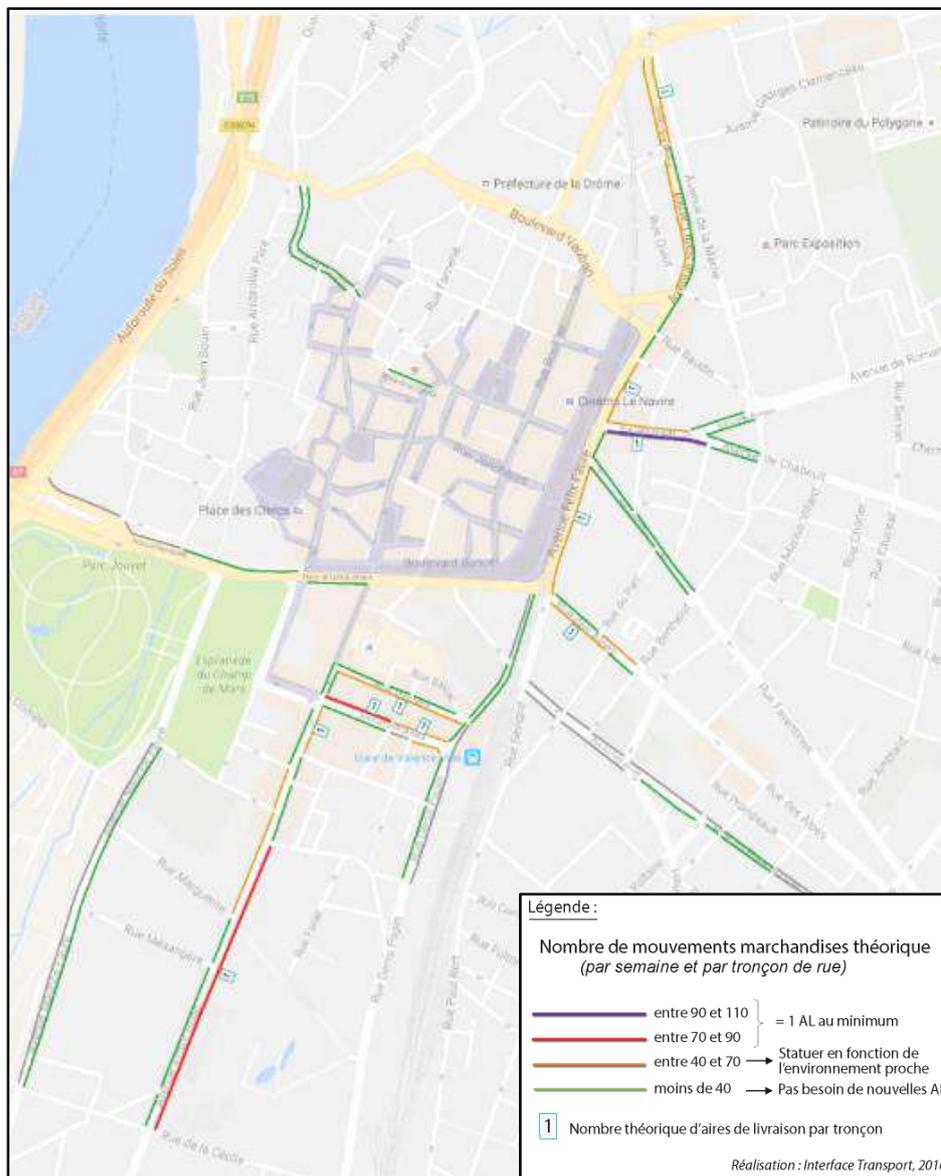
Etape 3 : Cartographie des besoins théoriques en aires de livraison

Les cartographies suivantes ont été produites pour chaque centre urbain représentant les mouvements de marchandises par tronçon de rue et les estimations théoriques en nombre d'aires de livraison :

3.4.1.1 Pôle Urbain de Valence

- Valence

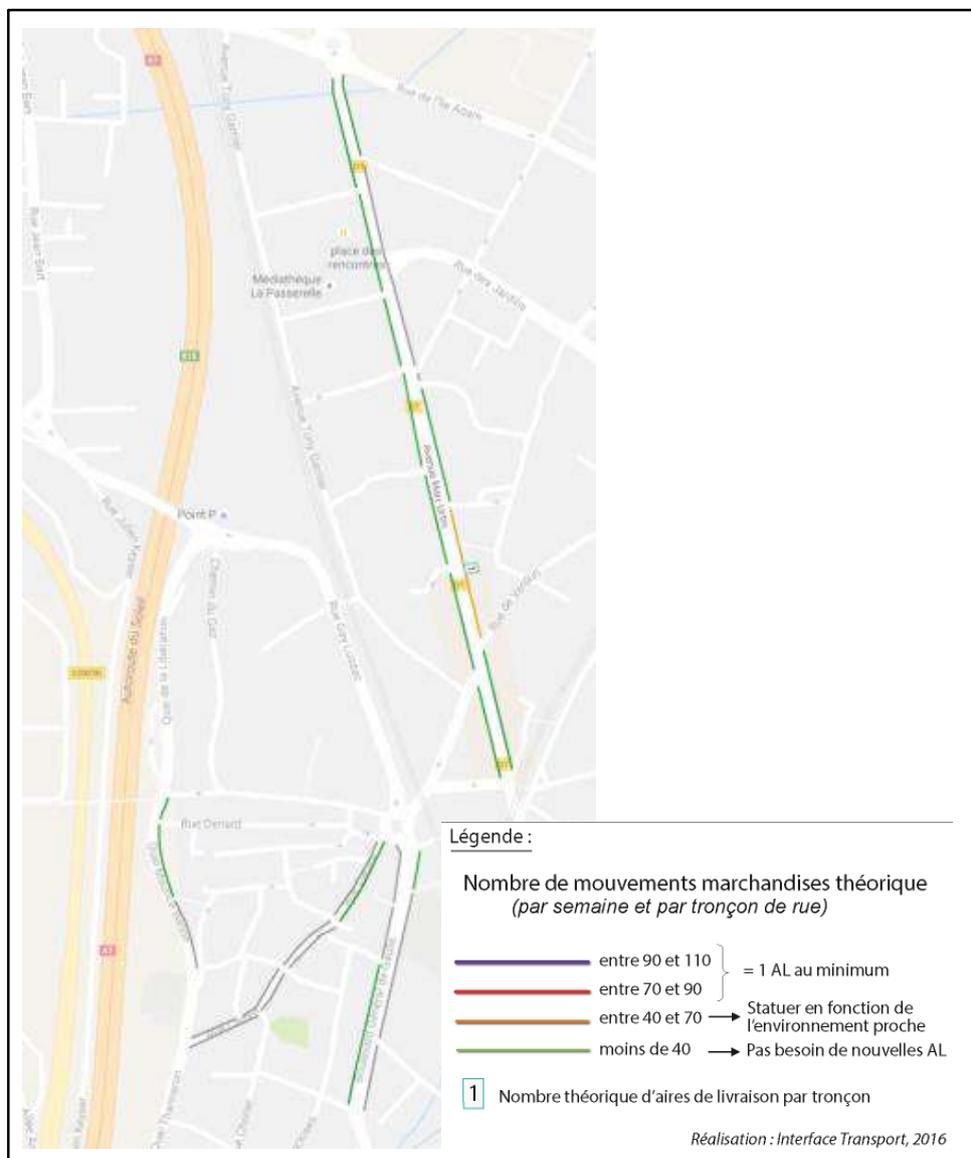
Rues les plus génératrices de mouvements de marchandises et nombre d'aires de livraison théorique par tronçon dans le centre de Valence



Au total, sur les rues les plus génératrices de mouvements enquêtés (17 rues), 10 aires de livraison sont en théorie nécessaires pour absorber les besoins en mouvements de marchandises.

● **Bourg-Lès-Valence**

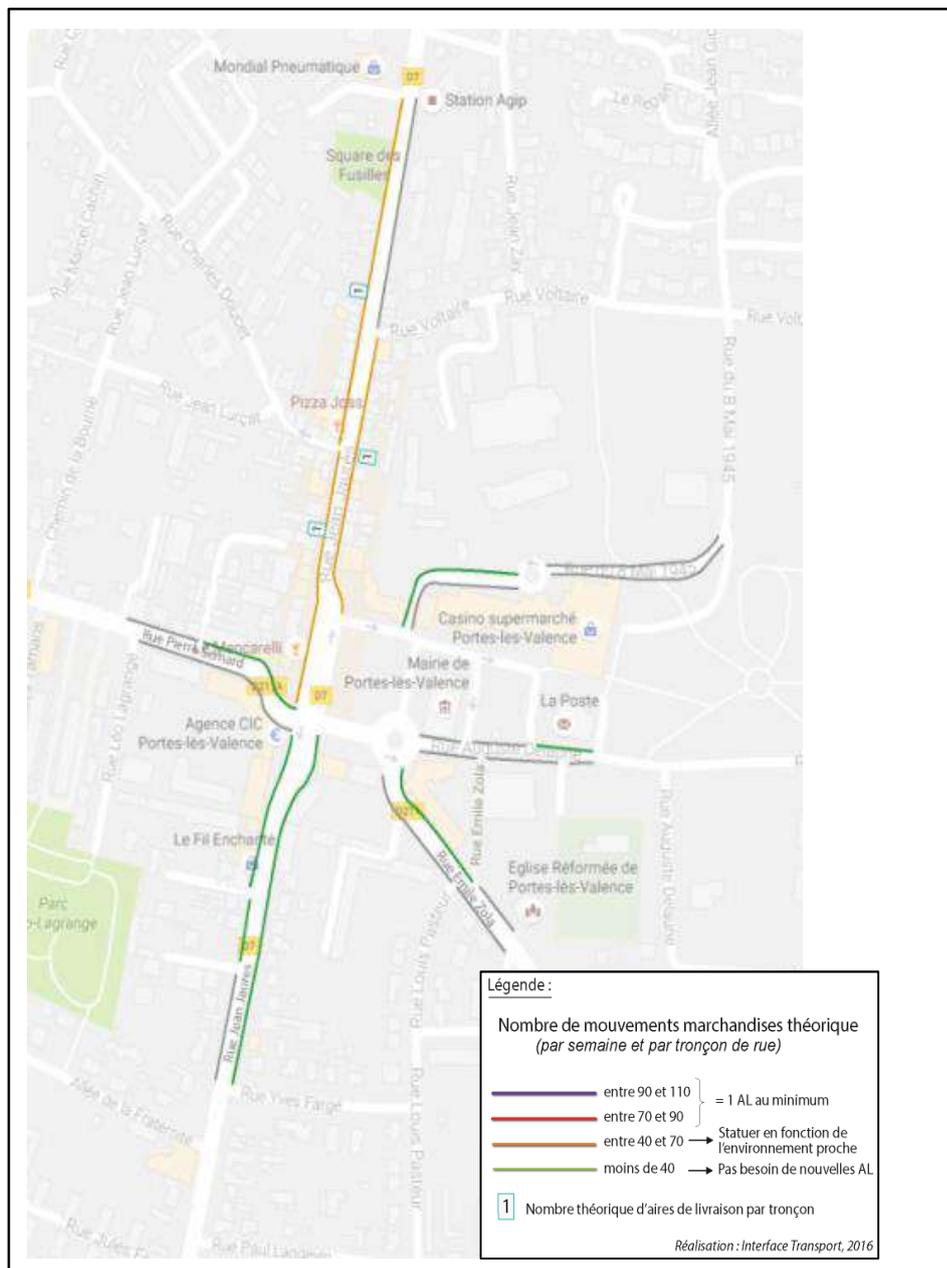
Rues les plus génératrices de mouvements de marchandises et nombre d'aires de livraison théorique par tronçon dans le centre de Bourg-lès-Valence.



Au total, sur les rues les plus génératrices de mouvements enquêtés (4 rues), 1 aire de livraison est en théorie nécessaire pour absorber les besoins en mouvements de marchandises.

● Portes-Lès-Valence

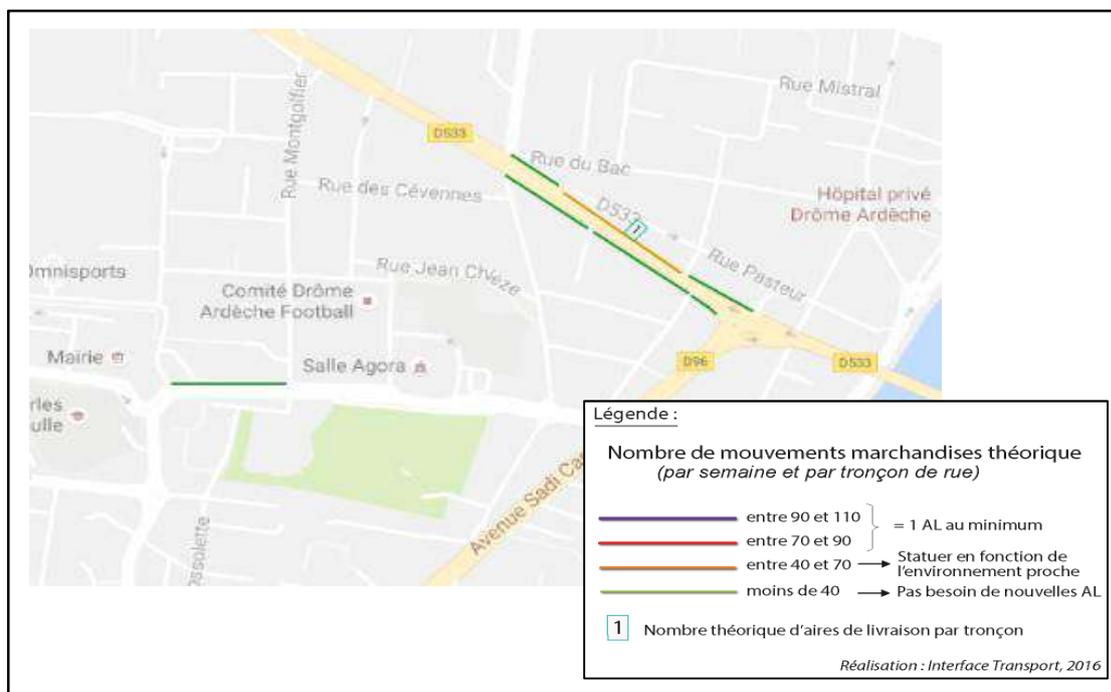
Rues les plus génératrices de mouvements de marchandises et nombre d'aires de livraison théorique par tronçon dans le centre de Portes-lès-Valence.



Au total, sur les rues les plus génératrices de mouvements enquêtés (8 rues), 3 aires de livraison sont en théorie nécessaires pour absorber les besoins en mouvements de marchandises.

- **Guilherand-Granges**

Rues les plus génératrices de mouvements de marchandises et nombre d'aires de livraison théorique par tronçon dans le centre de Guilherand-Granges

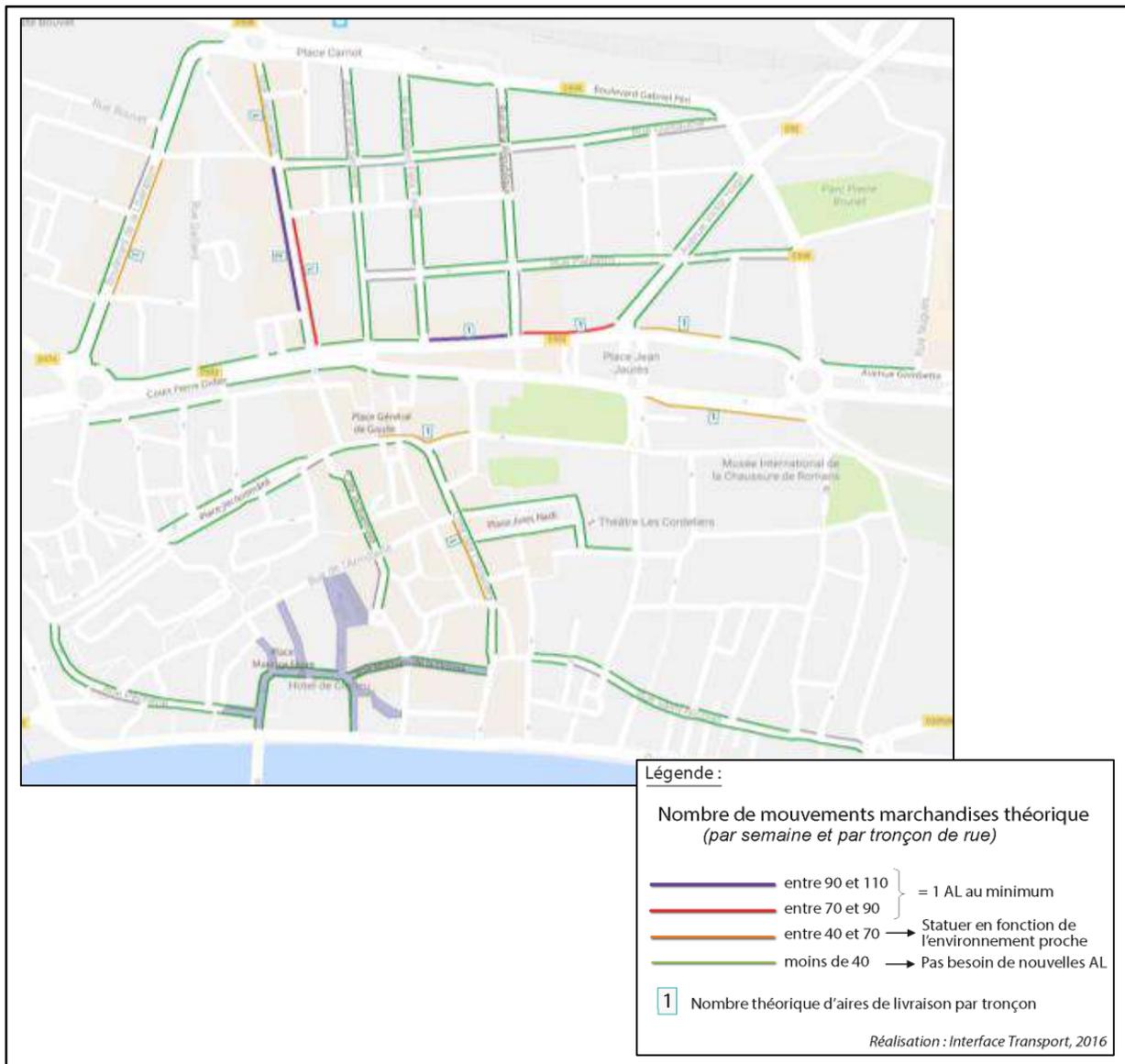


Au total, sur les rues les plus génératrices de mouvements enquêtés (2 rues), 1 aire de livraison est en théorie nécessaire pour absorber les besoins en mouvements de marchandises.

3.4.1.2 Pôle Urbain de Romans

- Romans-Sur-Isère

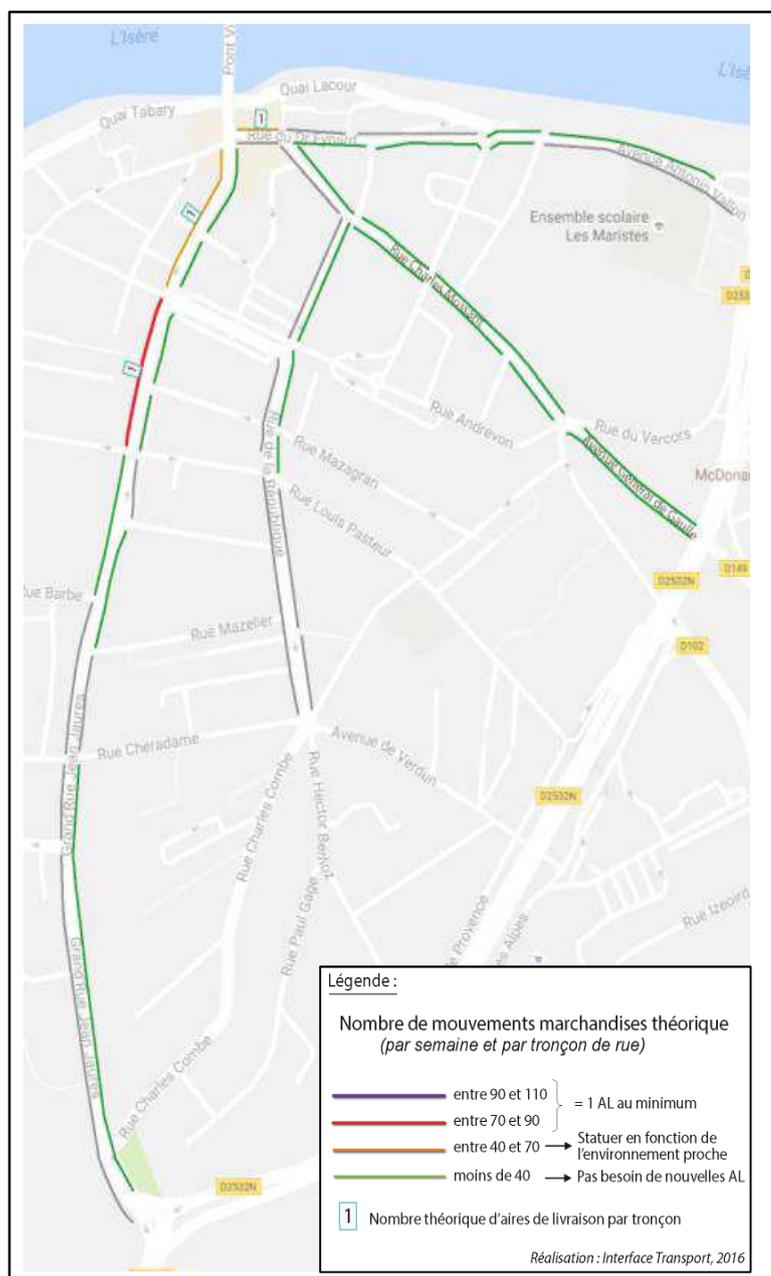
Rues les plus génératrices de mouvements de marchandises et nombre d'aires de livraison théorique par tronçon dans le centre de Romans-sur-Isère



Au total, sur les rues les plus génératrices de mouvements enquêtés (21 rues), 11 aires de livraison sont en théorie nécessaires pour absorber les besoins en mouvements de marchandises.

● **Bourg-de-Péage**

Rues les plus génératrices de mouvements de marchandises et nombre d'aires de livraison théorique par tronçon dans le centre de Bourg-de-Péage



Au total, sur les rues les plus génératrices de mouvements enquêtés (6 rues), 3 aires de livraison sont en théorie nécessaires pour absorber les besoins en mouvements de marchandises.

3.4.2 Analyse croisée entre l'offre et le besoin en aire de livraison

L'analyse de l'offre en aire de livraison, réalisée au préalable, a été confrontée aux cartographies réalisées ci-dessus présentant le nombre d'aires de livraison théorique.

Sur les cartes suivantes, les aires existantes sont représentées par des demi-cercles noirs, l'orientation du cercle précise le côté de voirie où se situe l'aire (ce travail a été réalisé lors d'un repérage terrain systématique des 6 centres urbains).

Ces nouvelles cartes nous montrent que :

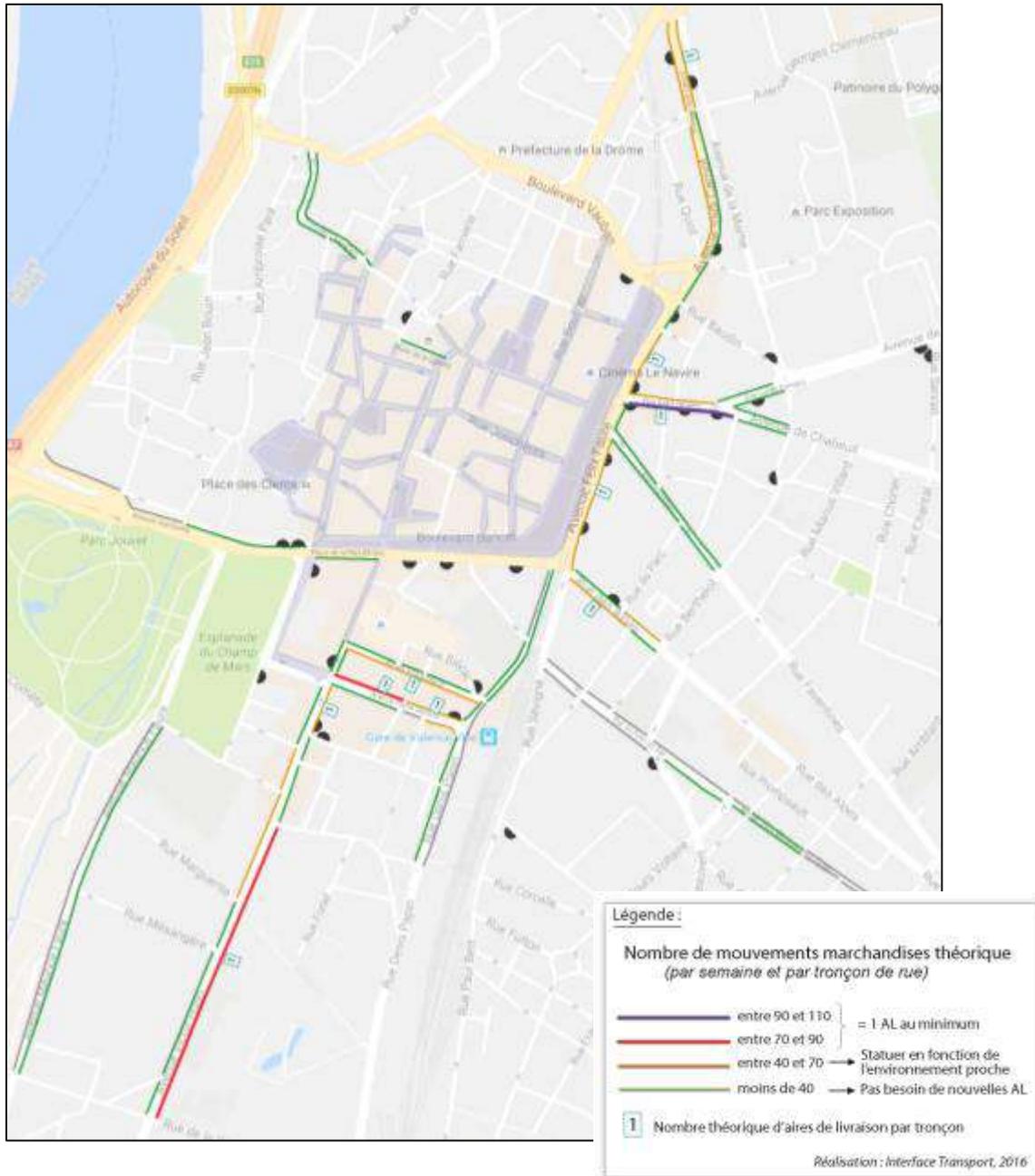
- sur les tronçons nécessitant en théorie des aires de livraison, des aires sont parfois déjà implantées,
- des aires existent sur des tronçons pour lesquels, en théorie, il n'est pas justifié d'en implanter.



3.4.2.1 Pôle Urbain de Valence

➤ Valence

Localisation de l'offre actuelle en aires de livraison et évaluation de la demande théorique en aires de livraison dans le centre de Valence



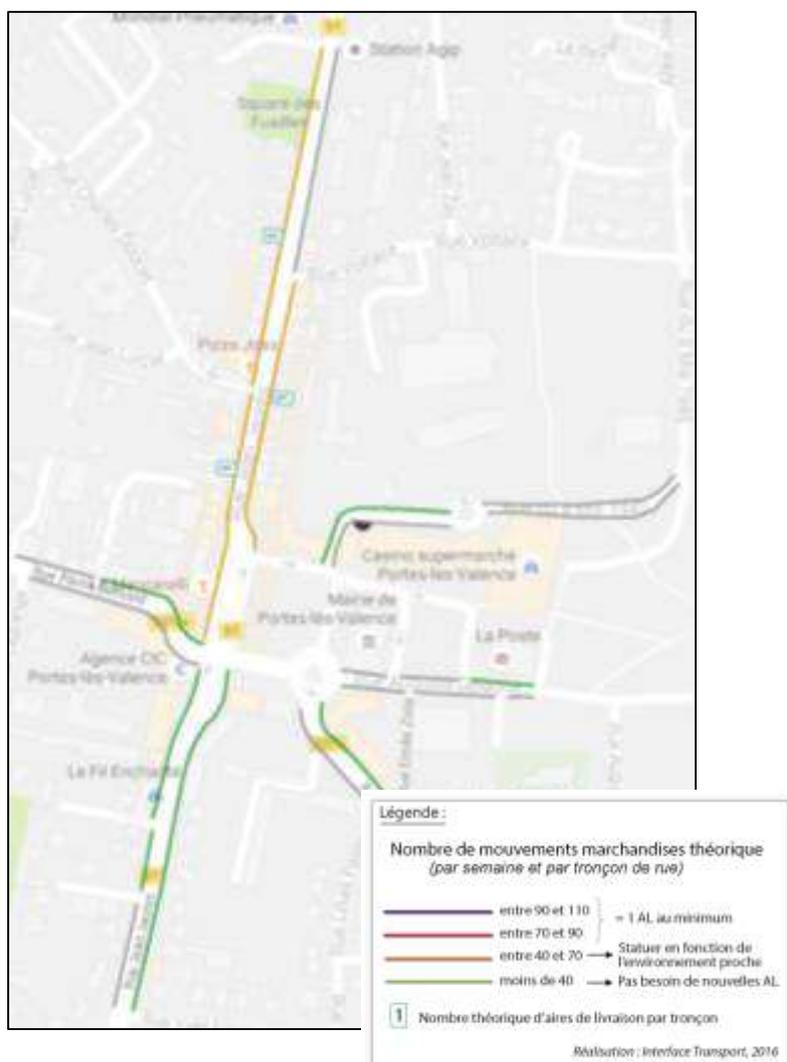
➤ Bourg-Lès-Valence

Localisation de l'offre actuelle en aires de livraison et évaluation de la demande théorique en aires de livraison dans le centre de Bourg-Lès-Valence



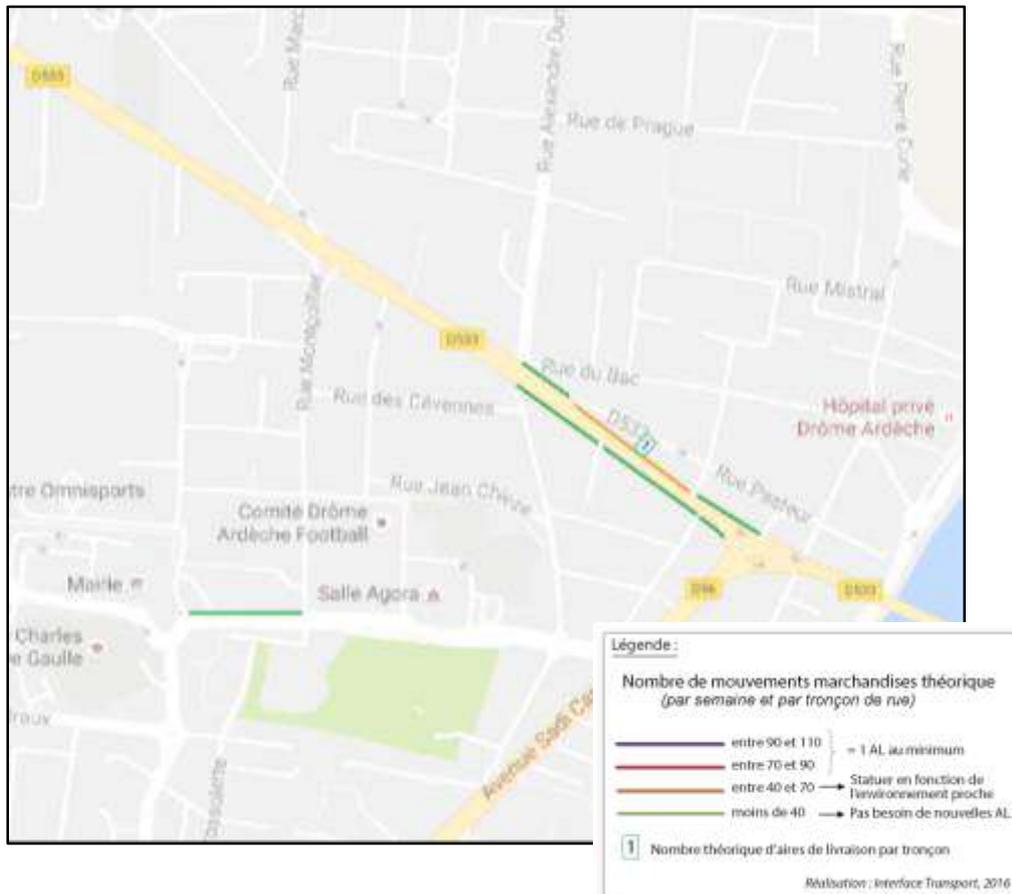
● Portes-Lès-Valence

Localisation de l'offre actuelle en aires de livraison et évaluation de la demande théorique en aires de livraison dans le centre de Portes-lès-Valence



- **Guilherand-Granges**

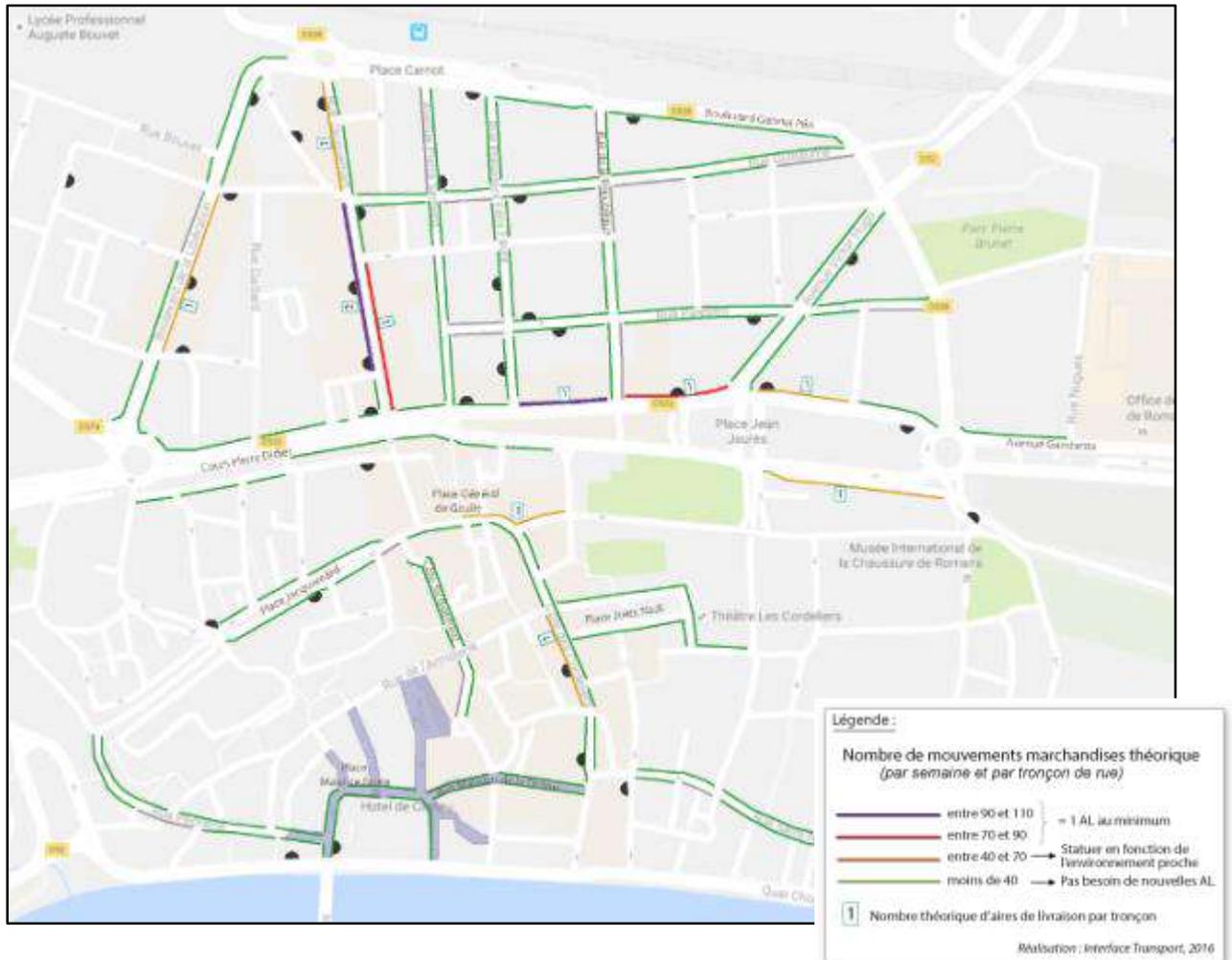
Localisation de l'offre actuelle en aires de livraison et évaluation de la demande théorique en aires de livraison dans le centre de Guilherand-Granges



3.4.2.2 Pôle Urbain de Romans

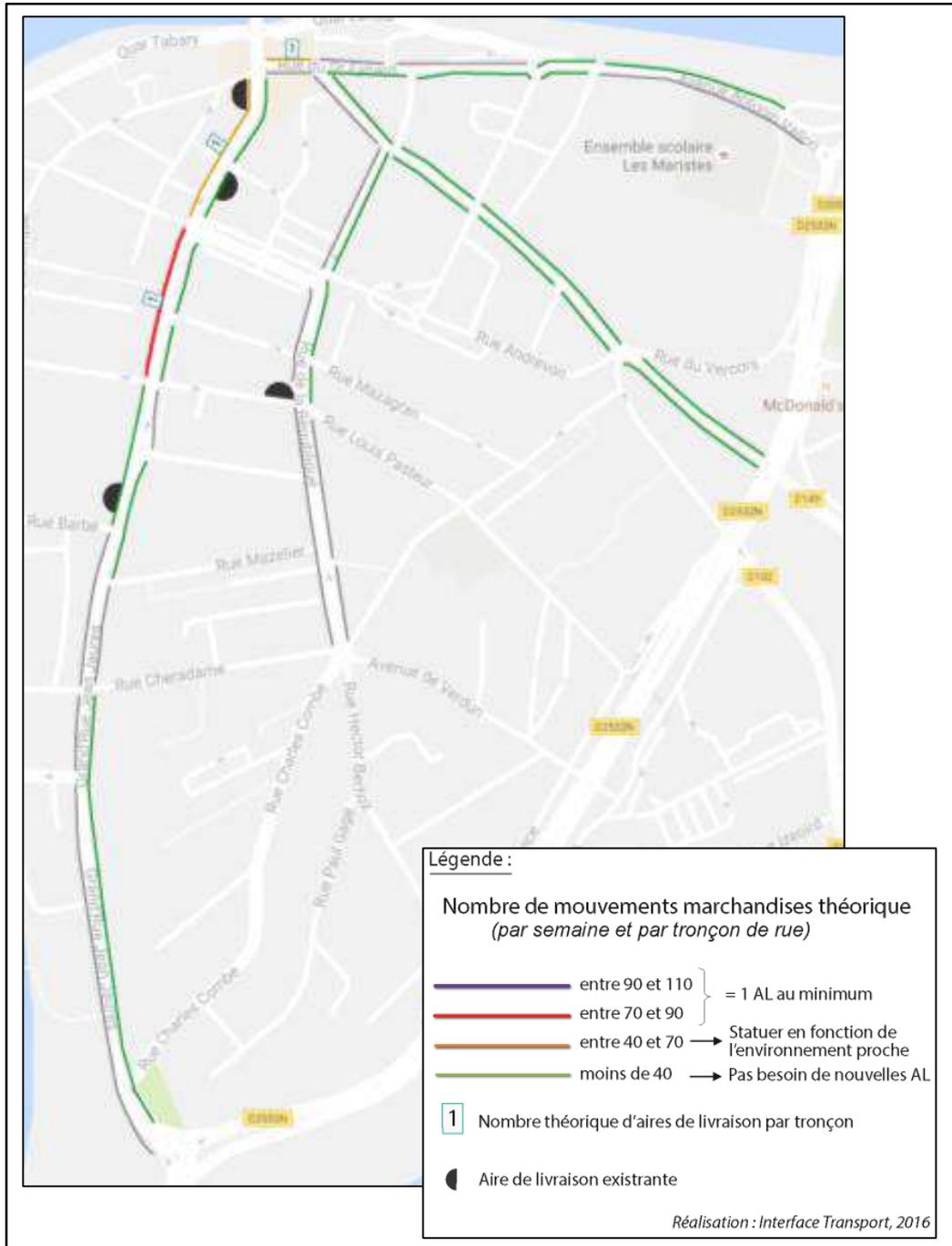
- **Romans-Sur-Isère**

Localisation de l'offre actuelle en aires de livraison et évaluation de la demande théorique en aires de livraison dans le centre de Romans-Sur-Isère



- **Bourg-de-Péage**

Localisation de l'offre actuelle en aires de livraison et évaluation de la demande théorique en aires de livraison dans le centre de Bourg-de-Péage



L'objectif des 2 étapes précédentes est de proposer des préconisations concernant la relocalisation, l'aménagement et la mise en conformité des aires de livraison, dans une optique d'amélioration du maillage existant.

La confrontation du diagnostic des aires (offre existante) et du relevé terrain (quantification théorique) va permettre, dans un troisième temps, de faire des préconisations sur l'implantation des aires de livraisons : relocalisation, création, mise en conformité ou suppression des aires.

En trame de fond, ce travail vise avant tout à améliorer le maillage existant et à proposer un schéma directeur des aires de livraison répondant aux besoins identifiés sur le territoire.



4 Formalisation d'un schéma directeur d'aménagement des aires de livraison

4.1 Préconisations d'aménagement

Le travail de préconisation portant sur les aires de livraison a été réalisé après un travail de terrain, sur chacun de 6 centres urbains, afin de proposer des aménagements tenant compte des spécificités de la voirie et de l'implantation des établissements économiques.

→ **Rappel : les aires de livraison qui ne sont pas localisées sur un tronçon audité ne donnent pas lieu à une préconisation. Seuls les tronçons de rue les plus générateurs de mouvement de marchandises et les aires, sur ou à proximité immédiate des tronçons audités, ont été analysés.**

Ces préconisations ont pour objectifs :

- La mise en conformité des aires de livraison existantes bien localisées sur le tronçon de rue :
 - en respectant le marquage au sol indiqué dans l'instruction interministérielle,
 - en aménageant des abaissements de trottoir à l'arrière des aires de livraison,
 - en dimensionnant les aires de manière à ce qu'elles puissent accueillir les véhicules de marchandises,
 - en déplaçant le mobilier urbain gênant.
- La création de nouvelles aires de livraison sur les tronçons de rue :
 - Présentant une densité de mouvement de marchandises supérieure à 0,60 mouvements hebdomadaires par mètre linéaire,
 - dont la largeur de la voie permet d'aménager une aire de livraison .
- La suppression des aires de livraison implantées sur des tronçons non ou peu générateurs de mouvements.

Le début de tronçon est privilégié pour l'aménagement des aires de livraison car cette implantation permet de mutualiser l'aménagement des abaissements de trottoir avec les principes d'accessibilité PMR aux intersections,



Les cartes suivantes présentent les préconisations en termes d'aménagement des aires de livraison. Ces cartes sont issues des préconisations réalisées par Interface Transport et ont été alimentées par les groupes de travail organisés avec les représentants de chaque commune au début du mois de février 2017.

Le détail des aménagements à prévoir pour chaque aire (suppression, création ou mise en conformité) est présenté en annexe de ce document.

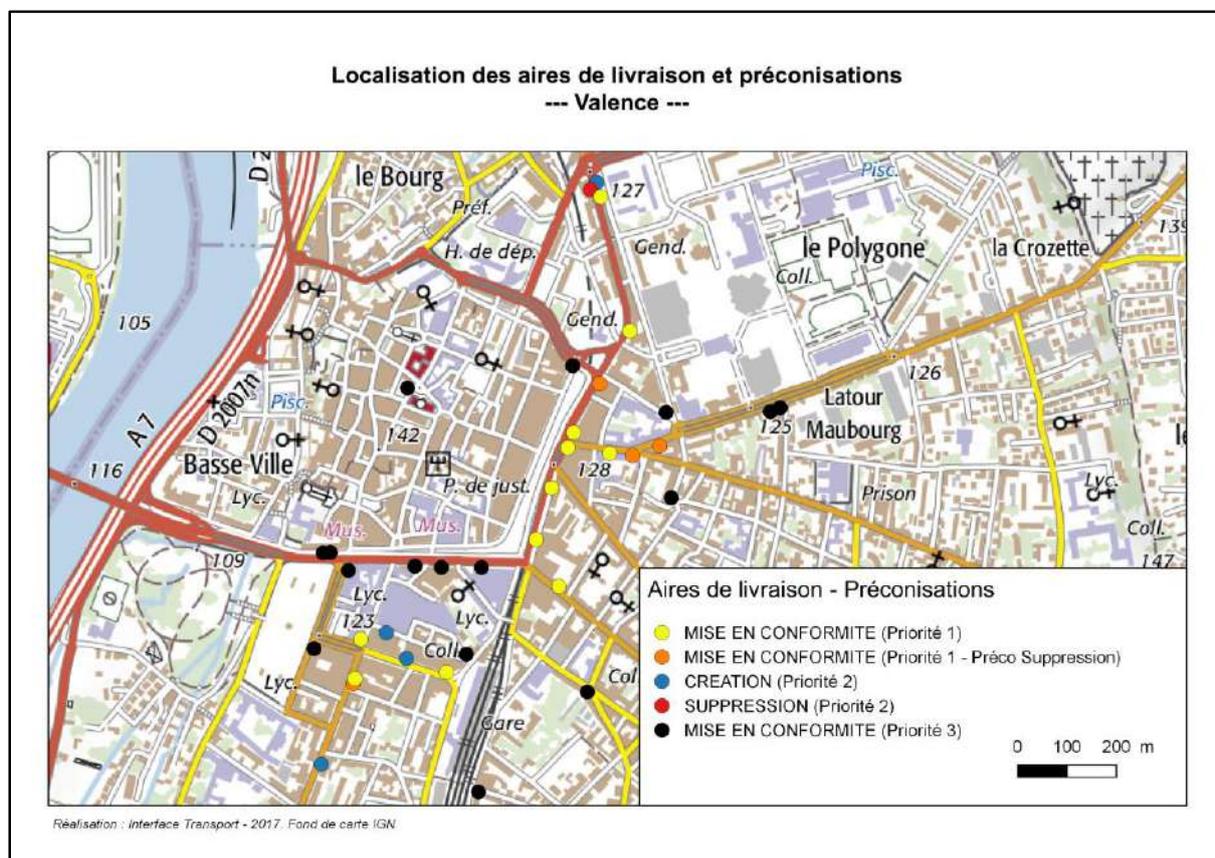
Les différentes préconisations formulées pour chacune des aires ont été hiérarchisées en 3 niveaux de priorité. Cet ordre de priorité correspond à l'ordre dans lequel nous préconisons que les différentes opérations sur les aires de livraison soient entreprises. La priorité 1 correspondant aux opérations que nous recommandons de mener en premier lieu.



4.1.1 Pôle Urbain de Valence

4.1.1.1 Valence

Préconisation en matière d'accueil de véhicules de livraison dans le centre de Valence

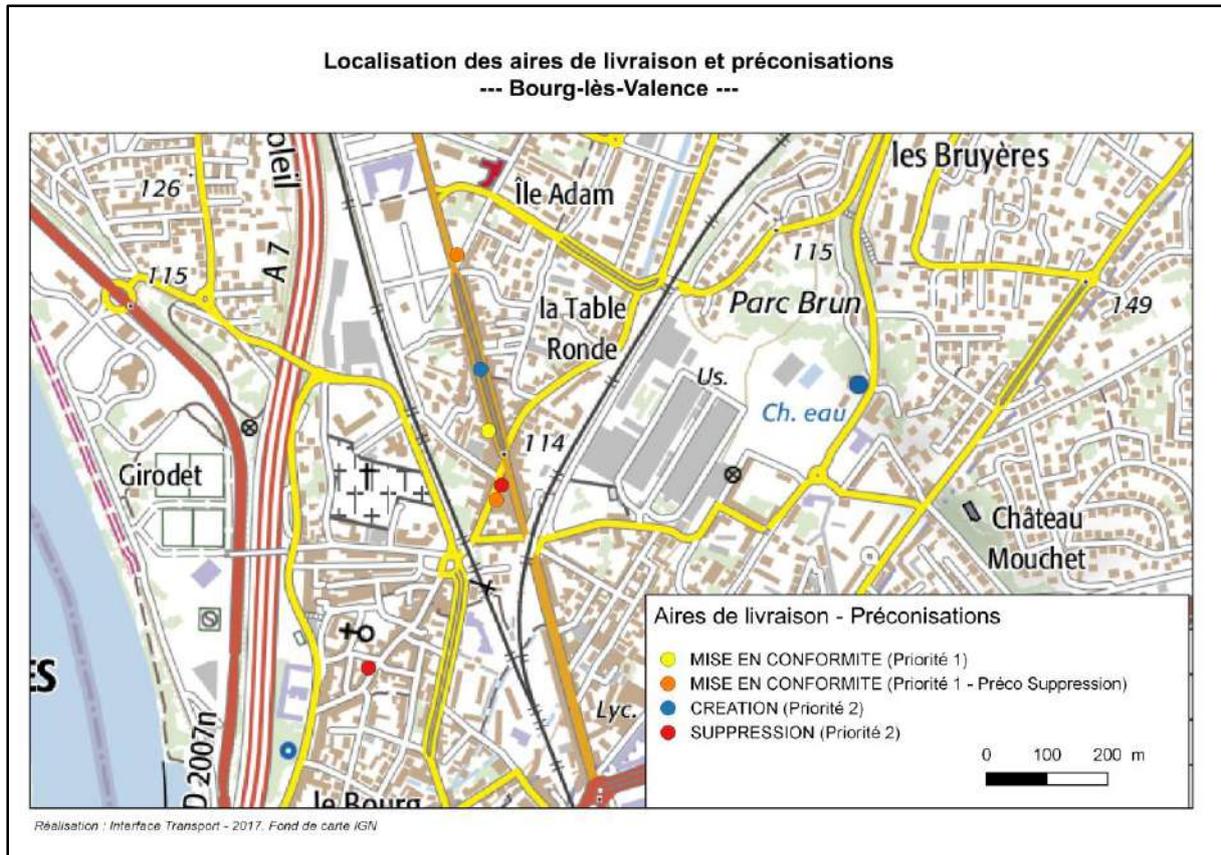


En synthèse :

- 4 aires de livraison doivent être créées
- 15 aires de livraison doivent être mises en conformité
- 16 aires de livraison doivent être mises en conformité priorité 3
- 1 aire de livraison peut être supprimée

4.1.1.2 Bourg-Lès-Valence

Préconisation en matière d'accueil de véhicules de livraison dans le centre de Bourg-Lès-Valence



En synthèse :

- 1 aire de livraison doit être créée
- 3 aires de livraison doivent être mises en conformité
- 2 aires de livraison peuvent être supprimées

4.1.1.3 Portes-Lès-Valence

Préconisation en matière d'accueil de véhicules de livraison dans le centre de Portes-Lès-Valence

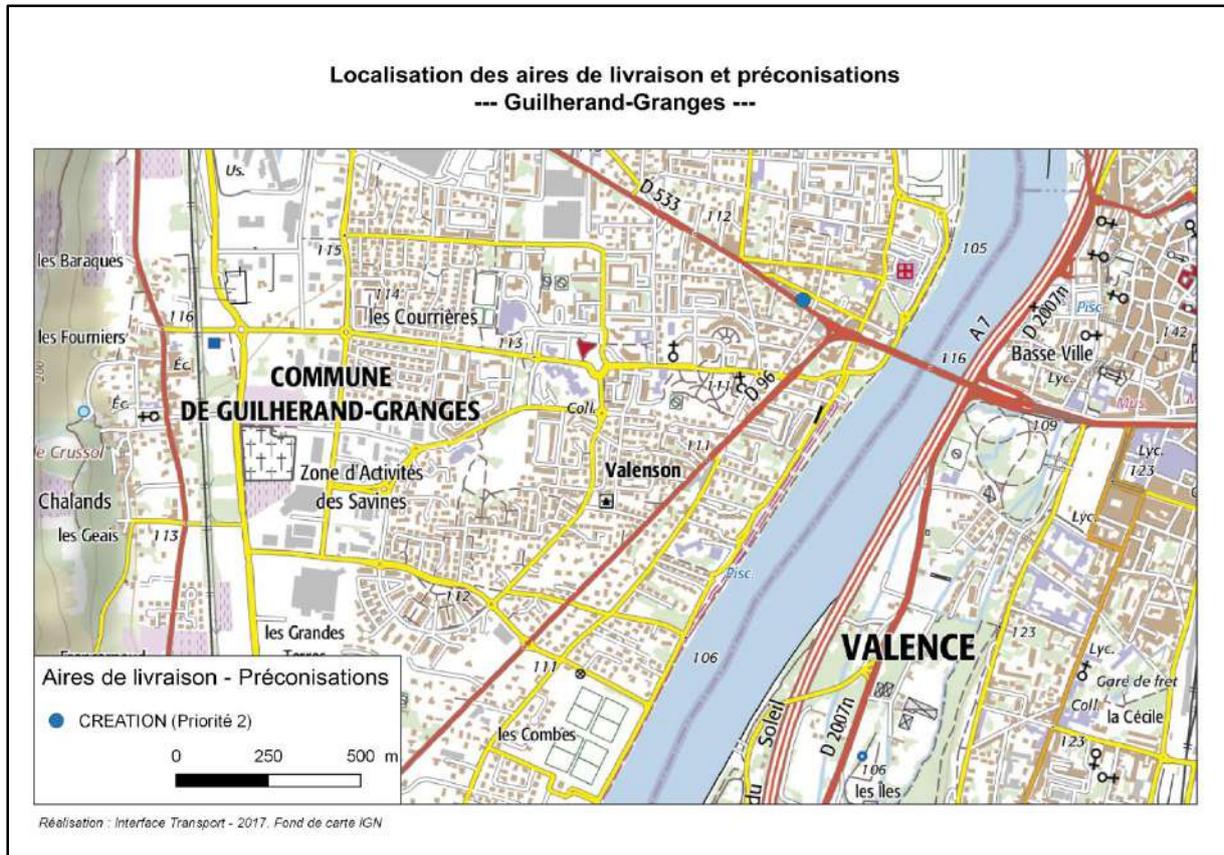


En synthèse :

- 2 aires de livraison peuvent être
- 1 aire de livraison doit être mise en conformité

4.1.1.4 Guilherand-Granges

Préconisation en matière d'accueil de véhicules de livraison dans le centre de Guilherand-Granges



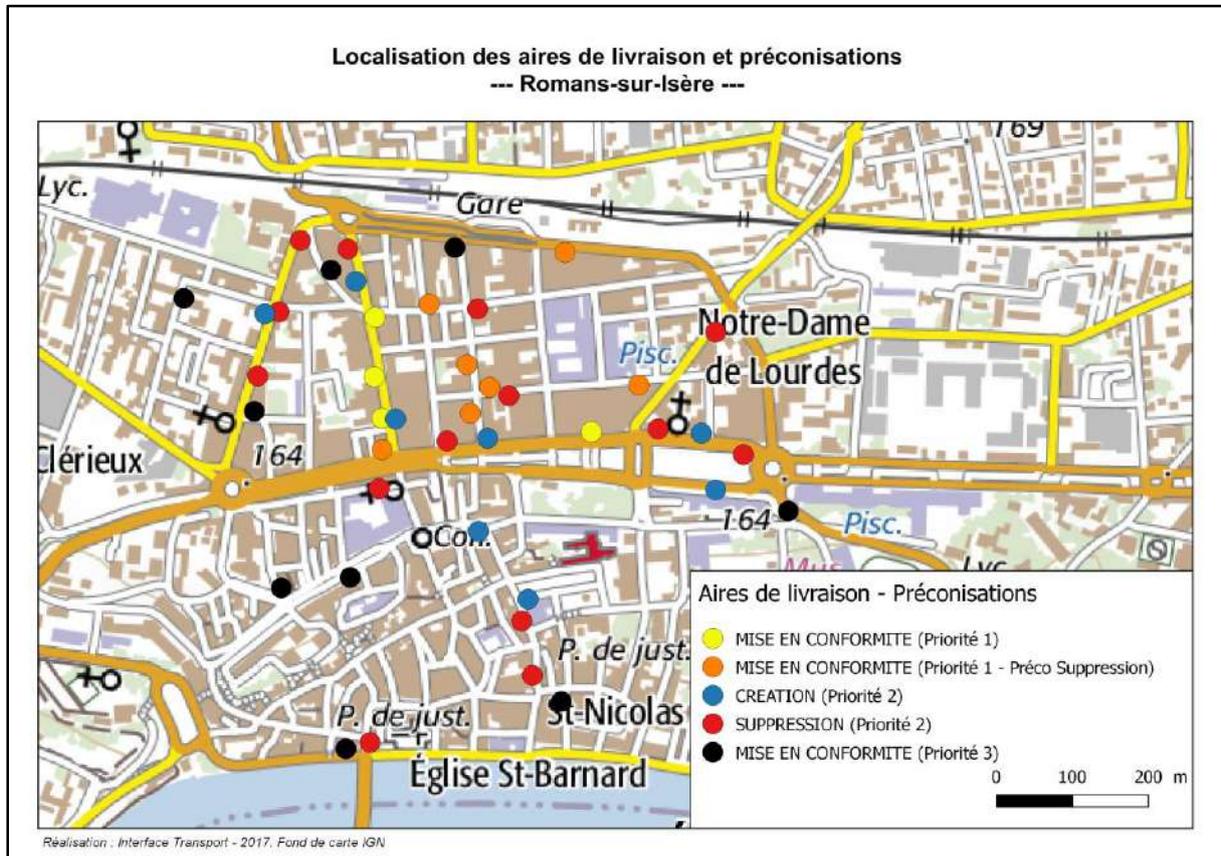
En synthèse :

- 1 aire de livraison doit être créée

4.1.2 Pôle Urbain de Romans

4.1.2.1 Romans-Sur-Isère

Préconisation en matière d'accueil de véhicules de livraison dans le centre de Romans-Sur-Isère



En synthèse :

- 8 aires de livraison doivent être créées
- 11 aires de livraison doivent être mises en conformité
- 9 aires de livraison doivent être mises en conformité priorité 3
- 14 aires de livraison peuvent être supprimées

4.1.2.2 Bourg-de-Péage

Préconisation en matière d'accueil de véhicules de livraison dans le centre de Bourg-de-Péage



En synthèse :

- 2 aires de livraison doivent être créées
- 1 aire doit être mise en conformité
- 3 aires peuvent être supprimées

En synthèse des préconisations, il est proposé les aménagements suivants par commune (détail pour chaque aire en annexe) :

Commune	Aires à créer	Aires à mettre en conformité	Aires existantes à supprimer	Aires à mettre en conformité Priorité 3
VALENCE	4	15	1	16
BOURG-LES-VALENCE	1	3	2	/
PORTES-LES-VALENCE	2	1	/	/
GUILHERAND-GRANGES	1	/	/	/
ROMANS-SUR-ISERE	8	11	14	9
BOURG-DE-PEAGE	2	1	3	/

Tableau synthétisant les préconisations par commune

Il est à noter qu'un nombre important d'aires de livraison « à supprimer » a été identifié sur le territoire de Romans-Sur-Isère. Ceci est en lien direct avec l'évolution du tissu commercial ces dernières années sur ce territoire d'hyper-centre.



4.2 Vers un arrêté général réglementant les aires de livraison

Le document ci-après a vocation à présenter les éléments nécessaires à la rédaction d'un arrêté général type pour les communes de VRD souhaitant s'engager dans une telle démarche. Il s'agira ainsi d'adapter au cas par cas certains éléments spécifiques.

De grands principes de fonctionnement communs aux 6 centres urbains étudiés ont été proposés lors des différents groupes de travail techniques permettant d'aboutir à des principes réglementaires partagés et restitués dans le présent document.

Ces principes réglementaires communs visent à **rendre la réglementation davantage compréhensible et lisible par les professionnels du transport** qui sont souvent confrontés à des paramètres réglementaires différents en fonction des communes desservies, ainsi que l'a montré le diagnostic.

Cette harmonisation réglementaire à l'échelle des 6 centres urbains étudiés porte ici sur la réglementation de l'utilisation des aires de livraison.

4.2.1 Principes de fonctionnement

Trois éléments principaux ont été arrêtés pour encadrer le fonctionnement futur des aires de livraison des 6 centres urbains.

- **Durée type d'utilisation d'une aire de livraison**

Le diagnostic a permis de mettre en évidence que les durées type d'utilisation des emplacements livraisons variaient en fonction des communes, rendant parfois complexe la compréhension et donc le respect des emplacements livraisons par les professionnels lorsque les aires de livraison sont disponibles.

La réflexion a intégré, sur cet aspect mais également de manière plus générale sur les autres items, la notion de cohérence et d'harmonisation avec le schéma directeur du stationnement actuellement en cours sur le territoire de VRD.



Ainsi, deux critères ont été croisés afin de proposer une **durée type d'utilisation de 30 min des emplacements livraisons** :

- Une durée moyenne de livraison d'environ 11 minutes sur l'ensemble du territoire national.⁵
- L'existence sur le territoire de VRD et dans plusieurs des 6 centres urbains, d'une demi-heure de stationnement gratuit.

Il est donc préconisé la mise en place d'un créneau d'utilisation de 30 minutes des emplacements livraisons.

- **Harmonisation des créneaux autorisés à la livraison**

L'analyse réglementaire réalisée en phase de diagnostic a permis d'identifier que les horaires autorisés aux livraisons sur les six centres urbains sont différentes et là aussi amoindrissent la lisibilité globale pour les acteurs amenés à effectuer des opérations de livraisons et/ou d'enlèvements sur ces différents territoires.

De fait, deux centres urbains sont aujourd'hui concernés par un créneau horaire réglementant les livraisons⁶.

- Ainsi, à Bourg-Lès-Valence, l'arrêté PO 4/03 en date du 10 avril 2003 prévoit que « la circulation des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5t est interdite avenue Marc Urtin, etc[...]. **sauf livraison entre 6 et 11h** par des véhicules de moins de 12t ».
- Sur la commune de Valence, le créneau horaire prévu pour **l'utilisation des AL est de 7h à 11h**, en vertu de l'arrêté N°A2016000862 (le stationnement étant toléré en zone piétonne de 7h – 11h30). En revanche, **les livraisons sont autorisés de 5h30 à 11h** d'après l'arrêté n°5 en date du 17 février 2006.

⁵ Source : Enquête Nationale Marchandises en Ville, Laboratoire Economie des Transports Lyon

⁶ En l'état des arrêtés réglementaires qui ont été transmis à Interface Transport dans le cadre de la mission.

Lors des groupes de travail, il a été proposé un créneau horaire autorisé à la livraison entre 7h30 et 11h30.

Ce créneau horaire vise à :

- ✓ Permettre aux **riverains stationnant sur une aire de livraison la nuit** de libérer l'emplacement le matin
- ✓ **Eviter l'heure de pointe après 11h30** pour ne pas pénaliser la circulation générale.
- ✓ Autoriser un **créneau horaire de livraison plus large** afin de tenir compte des horaires d'ouverture des commerces (en majorité après 9h30) et des capacités physiques de livraison des professionnels.

- ***Période d'utilisation des aires de livraison***

Il est recommandé de mettre en place un panneau précisant les périodes d'utilisation autorisées des aires de livraison.

Les groupes de travail ont permis d'arrêter les jours types suivants : « tous les jours sauf dimanche et jours fériés ».

Ainsi, les dispositions prévues dans l'article réglementant les livraisons ne s'appliqueront que les jours ouvrables ; le stationnement sur les aires de livraison est donc autorisé toute la journée le dimanche et les jours fériés.



4.2.2 Arrêté type

ARRETE PERMANENT DU MAIRE N°.....

Objet : Projet d'arrêté général portant sur les emplacements de livraisons

Vu.....

Vu...



Considérant que les modifications de la réglementation des usages des emplacements de livraisons sont nécessaires pour assurer une cohérence et un usage optimum du domaine public

Considérant que l'organisation de la distribution des marchandises doit s'appuyer sur une rationalisation des modalités de livraisons à l'échelle des communes de Valence Romans Déplacement et de leurs centres-villes qui concentrent les principales rues commerçantes

Arrête

Article 1 – Abrogation des arrêtés antérieurs

Les arrêtés municipaux suivants sont abrogés :



Article 2 – Définition d'un emplacement livraisons de marchandises et signalisation

L'emplacement de livraisons de marchandises est exclusivement réservé aux véhicules qui s'immobilisent momentanément pour procéder au chargement ou au déchargement des marchandises du véhicule. Sur ces aires, le conducteur doit rester à proximité de son véhicule pour céder sa place aux véhicules prioritaires.

La durée de cet arrêt est limitée à trente minutes et est contrôlée au moyen d'un disque horaire spécifique réservé au seul usage des professionnels de la livraison placé derrière le pare-brise, dont le modèle est joint en annexe.



Cet emplacement est matérialisé au sol par une bande continue jaune d'interdiction de stationner, complétée par l'inscription en peinture jaune « LIVRAISONS » et par le panneau réglementaire B6al et les panonceaux M6a , M9z « Sauf livraisons les jours ouvrables de 7h30 à 11h30 » et M6c2 « MAXI 30 min ».

Article 3 – Réglementation générale d'utilisation des emplacements livraisons de marchandises

Sur l'ensemble du territoire de la commune, **l'usage des emplacements livraisons est exclusivement réservé aux véhicules équipés d'un disque livraison de 7h30 à 11h30 pour une durée de 30 minutes tous les jours sauf dimanche et jours fériés.**

En dehors de ces créneaux horaires, les dispositions de l'article 4 s'appliquent.

Article 4 – Catégories des emplacements de livraisons



Les emplacements de livraisons sont classés en 3 catégories comme définies ci-après :

Catégorie 1 : Emplacements en zone à stationnement payant réglementé sur les horaires

Catégorie 2 : Emplacements en zone à stationnement gratuit réglementé sur les horaires

Catégorie 3 : Emplacements en zone à stationnement gratuit non réglementé sur les horaires

Article 5 – Réglementation de la catégorie 1, Emplacements de livraisons en zone à stationnement payant réglementé sur les horaires

- a) De 7h30 à 11h30, l'arrêt et le stationnement sont interdits et considérés comme gênants sauf pour les véhicules équipés d'un disque livraison spécifique réservé au seul usage des professionnels de la livraison.
- b) De 11h30 à 19h, l'arrêt et le stationnement sont autorisés 30 minutes maximum, avec obligation d'affichage sous le pare brise du ticket « horodaté » délivré à titre gratuit. Au-delà de 30 minutes, l'arrêt et le stationnement sont interdits et considérés comme gênants.
- c) De 19h à 7h, le stationnement est libre.

Sont classés dans cette catégorie 1, les emplacements de livraison suivants :



Article 6 – Réglementation de la Catégorie 2, Emplacements de livraison en zone à stationnement gratuit réglementé sur les horaires

- a) De 7h30 à 11h30, l'arrêt et le stationnement sont interdits et considérés comme gênants sauf pour les véhicules équipés d'un disque livraison.
- b) De 11h30 à 19h, l'arrêt et le stationnement sont autorisés 30 minutes maximum, avec obligation d'affichage sous le pare brise du ticket « horodaté » délivré à titre gratuit ou du disque européen de stationnement.
Au-delà de 30 minutes, l'arrêt et le stationnement sont interdits et considérés comme gênants.
- c) De 19h à 7h, le stationnement est libre.

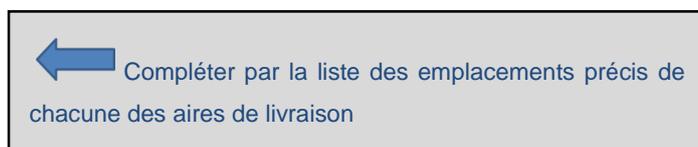
Sont classés dans cette catégorie 2, les emplacements de livraison suivants :



Article 7 – Réglementation de la catégorie 3 : Emplacements de livraisons en zone à stationnement gratuit non réglementé sur les horaires

- a) De 7h30 à 11h30, l'arrêt et le stationnement sont interdits et considérés comme gênants sauf pour les véhicules équipés d'un disque livraison.
- b) De 11h30 à 7h30 le stationnement est autorisé

Sont classés dans cette catégorie 3, les emplacements de livraison suivants :



Article 8 – Sanctions

L'arrêt ou le stationnement de tout autre véhicule dans des conditions autres que celles mentionnées dans les articles 3 à 7 du présent arrêté sur les emplacements de livraisons sera considéré comme gênant la circulation publique au sens de l'article R.417-10 du Code de la Route.



Cette infraction est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Lorsque le conducteur ou le propriétaire du véhicule est absent ou refuse malgré l'injonction des agents de faire cesser le stationnement gênant, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L.325-1 à L.325-3 du Code de la route

Article 9 – Entrée en vigueur et signalisation

Le présent arrêté sera exécutoire à compter de sa publication et après la mise en place de la signalisation routière par les services municipaux.

Article 10 Application

Le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Drôme et le Directeur Général des Services de la ville de Valence sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Article 11 – Voies et délais de recours

Monsieur / Madame Le Maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire du présent acte qui pourra faire l'objet dans les deux mois à compter de la publication ou de sa notification :

- D'un recours gracieux auprès de Monsieur / Madame Le Maire
- D'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Grenoble



4.3 Assurer le bon fonctionnement des aires de livraison

Les éléments collectés durant la phase de diagnostic mais également les échanges entretenus avec les acteurs tout au long de la mission ont permis d'identifier la fonction de contrôle des emplacements de livraison comme essentielle dans le bon fonctionnement du futur dispositif qui sera mis en place.

Éléments juridiques

Pour rappel, l'article L.2213-3 du Code général des collectivités territoriales stipule que le maire peut par arrêté motivé « réserver des emplacements [...] pour faciliter [...] l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises ».

Dans le même temps, l'article R.417-10 paragraphe 3 du Code de la route considère que le stationnement des véhicules sur « les emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de livraison est considéré comme gênant la circulation publique ».

Ainsi, le non-respect des aires de livraison est soumis à une amende de classe 2 en cas de stationnement sur un emplacement de livraison. Toutefois, la création d'un tel emplacement réservé est destiné à un type d'usage (le chargement ou déchargement de marchandises ou de bagages, voire la descente ou montée de personnes) comme le définit l'article R.110-2 du Code de La route et non à un type d'usagers (livreurs, artisans..)

L'article R.110-2 du Code de la route définit l'arrêt comme « l'immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer ».

En conclusion, on comprend mieux comment cette nuance réglementaire entraîne une des difficultés majeures du contrôle des aires en l'absence d'un moyen formel permettant de vérifier la bonne foi de l'utilisateur.

En l'espèce, les différents échanges avec les services municipaux en charge du contrôle ont systématiquement fait ressortir cette difficulté de contrôle. Il semble donc indispensable de proposer un outil à même de répondre à cet enjeu fort.



4.3.1 Les outils de contrôle existants

Les enjeux autour d'un contrôle facilité sont multiples :

- faciliter les livraisons des professionnels en améliorant leurs conditions de travail
- favoriser l'activité économique en dynamisant le commerce
- fluidifier la circulation
- rationaliser l'usage de l'espace public et son partage avec les autres usagers de la voirie

Trois outils de contrôle ont été identifiés dans le cadre de l'élaboration du SDAL et un accent particulier sera apporté à la description du disque de livraison, dispositif déjà adopté dans de nombreuses villes françaises et qui présente le rapport coût / efficacité le plus intéressant.

4.3.1.1 Le disque de livraison

4.3.1.1.1 Description

Le disque de livraison est un outil destiné à identifier les professionnels du transport qui seront les seuls autorisés à utiliser les aires de livraisons dans les créneaux réservés.

Le disque de livraison doit être utilisé sur toutes les aires de livraison concernées par l'arrêté réglementaire dotées du panneau (livraison 30 minutes)

Pour tous les véhicules, l'utilisation du disque livraison est obligatoire et permet d'indiquer l'heure d'arrivée sur l'aire. Le disque, placé derrière le pare-brise de façon bien visible, permet de simplifier – et donc de rendre plus efficace – le contrôle des aires de livraison par la police municipale.



Dans le cadre de la présente mission, le périmètre d'étude couvre uniquement les centres-villes des 6 communes étudiées. Pour autant, il peut être intéressant d'étendre l'usage du disque livraison à l'ensemble du périmètre communal.

En l'espèce, Valence Romans Déplacement pourra accompagner les communes dans l'achat des disques livraisons.

4.3.1.1.2 Distribution du disque

A qui s'adresse le disque de livraison 30 minutes ?

Le disque de livraison a vocation à **permettre aux professionnels** amenés à réaliser des livraisons à pouvoir être identifiés et facilement identifiables pour utiliser les emplacements de livraisons rendus ainsi davantage disponibles (non occupés par des véhicules particuliers).

Ainsi, le disque de livraison 30 minutes s'adresse en priorité :

- Aux professionnels du transport

Et potentiellement :

- Aux commerçants réalisant des livraisons pour leurs clients ou pour leur compte propre

Il est important de noter que la décision de délivrer le disque de livraison relève d'un arbitrage de la collectivité, notamment en ce qui concerne la distribution aux commerçants. Il est toutefois recommandé de bien juger des effets induits.

Si l'on sait que les professionnels du transport n'ont pas de besoin de stationnement au cours de leurs tournées de distribution mais uniquement d'arrêt, les commerçants peuvent en revanche être amenés à utiliser le disque pour stationner de manière plus longue. Cette dimension est donc à prendre en compte dans le cadre de la future distribution du disque.

Ainsi VRD préconise dans un premier temps de ne fournir ces disques qu'aux seuls réels professionnels du transport de marchandises.

La personne en charge de la distribution du disque peut juger de la légitimité de la demande en posant quelques questions :

- Le secteur d'activité de l'entreprise est un bon indicateur. Avec la raison sociale de l'entreprise il est possible de vérifier son activité sur le site <http://www.infogreffe.fr/infogreffe/index.jsp>
- En ce qui concerne les transporteurs, tous doivent être obligatoirement inscrit au **registre marchandises** disponible à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Liste-des-entreprises-inscrites.html>.

Ce site précise le nombre de licences dont dispose l'entreprise (soit intérieures, soit communautaires : une licence par véhicule).



Combien de disques peut-on délivrer à une entreprise ?

Il faut délivrer un disque livraison par véhicule utilitaire (réalisant des livraisons sur le territoire de VRD). Une même personne peut donc demander autant de disques qu'elle a de véhicules utilitaires affectés aux livraisons de marchandises.

Le plus simple est de poser directement la question à l'entreprise (« Combien de vos véhicules livrent sur VRD ») tout en vérifiant par son activité et sa taille (nb de salariés, chiffre d'affaires...) si le nombre de disques demandé est cohérent.

- Par exemple un commerçant réalisant lui-même ses livraisons aura rarement plus de 2 véhicules.
- A l'inverse, une entreprise de transport ou une entreprise du bâtiment peut avoir de nombreux véhicules.

4.3.1.1.3 Communication et information

Il est important de mettre en place une campagne d'information lors du lancement du disque livraison. Il peut s'agir d'une plaquette comme celle présentée ci-dessous et intégrée au site web des différents organismes susceptibles de délivrer le disque livraison.

Livraisons contrôlées par disque

> Mode d'emploi

- 1** Je me procure gratuitement, sur présentation d'un extrait de kbis ou d'un extrait du répertoire de métiers, un disque livraison auprès d'une fédération de transport, de la Chambre de commerce et d'industrie, de la Chambre de métiers et de l'artisanat ou des postes de police municipale de chaque arrondissement de Lyon.
- 2** Pour livrer, j'utilise exclusivement une aire de livraison.
- 3** Je règle mon disque en indiquant mon heure d'arrivée.
- 4** Je place mon disque derrière le pare-brise de façon bien visible.
- 5** J'effectue ma livraison en moins de 30 minutes.

Une réglementation pour préserver l'environnement et la qualité de vie en ville

Tout véhicule utilitaire mis en service avant le 01/01/2001 (norme « EURO 3 ») est interdit de circulation en centre Presqu'île à Lyon et dans le centre-ville de Villeurbanne.

Entre 7h et 19h les véhicules de 29m³ et plus sont interdits dans le centre Presqu'île à Lyon et dans le centre-ville de Villeurbanne.

Les rues piétonnes de Lyon ont une réglementation spécifique : livraisons autorisées de 8h à 11h30 pour les véhicules de moins de 7,5 tonnes.

Quelques règles de bonne conduite

Chauffeurs - livreurs

Je dois effectuer une livraison sur Lyon ou le centre-ville de Villeurbanne ?
J'utilise les aires de livraison en plaçant mon disque livraison sur mon tableau de bord, bien visible depuis l'extérieur, et j'effectue ma livraison en 30 minutes maximum.
En cas de livraison de nuit ou tôt le matin, je limite le bruit.

Commerçants

Je fais appel à un professionnel pour effectuer mon approvisionnement ?
Je l'informe de la réglementation en vigueur.
Je pense à regrouper mes commandes pour ne pas multiplier les déplacements.

Artisans

J'utilise les aires de livraison uniquement pour effectuer le chargement/déchargement de mes outils et marchandises.
Je stationne mon véhicule hors aires de livraison pour la durée de mon intervention.

Résidents et particuliers

Je stationne sur une aire de livraison pour la nuit ?
Je vérifie les horaires pour la libérer à temps le matin.



Pour + d'informations :

- Contactez les chambres consulaires
 - > Allu CCI : 0 621 231 251
 - > Chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône : 04 72 43 43 00
- ou les fédérations de transport

Aires de Livraison

Arrêt 30 minutes

Lyon
et Villeurbanne centre



Aires de livraison

—

**Réglementation
et mode d'emploi**











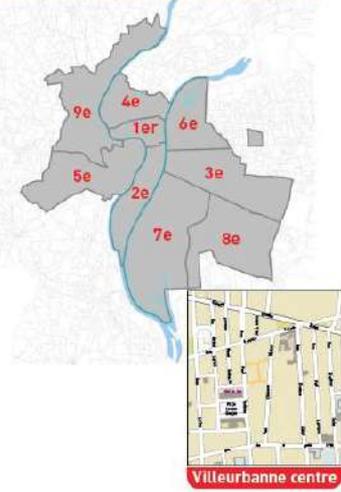
La réglementation livraisons évolue
Partager l'espace public et préserver la qualité de vie en ville

Une nouvelle réglementation est mise en place sur près de 1300 aires de livraison à Lyon et dans le centre-ville de Villeurbanne. Le temps d'arrêt est maintenant réglementé par disque.

Un dispositif pour :

- Faciliter les livraisons des professionnels, en améliorant leurs conditions de travail
- Favoriser l'activité économique en dynamisant le commerce
- Fluidifier la circulation
- Rationaliser l'usage de l'espace public et son partage avec les autres usagers de la voirie

Les 9 arrondissements de Lyon



Professionnels :

Utiliser les aires de livraisons est une obligation !

Ce sont des aires d'arrêt et non de stationnement :

- attention, elles sont exclusivement dédiées au chargement et au déchargement, aux horaires indiqués.
- la livraison d'effectue en 30 minutes maximum.
- l'utilisation d'un disque livraison est obligatoire.
- l'arrêt en double file sur une bande cyclable est strictement interdit.

Résidents :

Laissez les aires de livraisons aux professionnels !

Pour les arrêts de courte durée destinés au chargement de biens ou de personnes, les particuliers bénéficient, à Lyon, sur les places de stationnement payant, de 15 minutes gratuites.

Le saviez-vous ?

Le fonctionnement des aires de livraison :

- généralement de 7h à 19h : elles sont réservées aux livraisons de marchandises.
- en dehors de la plage horaire réglementant les livraisons, le stationnement des riverains y est autorisé.
- les horaires peuvent varier selon les rues, pensez à vérifier les horaires indiqués sur les panneaux.
- l'utilisation abusive de ces aires expose le contrevenant à une amende et une mise en fourrière.
- l'aire de livraison est un espace partagé : ne l'occupez pas en dehors des opérations de chargement et déchargement.



4.3.1.2 Mise en place d'un dispositif de contrôle par caméras

Un certain nombre de communes disposent déjà d'un dispositif de surveillance par caméras. L'opportunité d'utiliser ces caméras pour le contrôle des aires de livraison a été évoquée. Cependant, ceci pourra intervenir dans un second temps et une telle utilisation sur le territoire de VRD semble à ce jour prématurée.

4.3.1.3 Mise en place de capteurs sur la voirie

Certaines sociétés proposent aujourd'hui l'installation de capteurs sur la voirie qui permettent d'obtenir des informations sur la **disponibilité** des aires de livraisons (ou places de stationnement) en **temps réel**.

Le coût important de ces capteurs (300€ HT / capteur à raison de 3 capteurs par emplacement de livraison) est à ce jour dissuasif pour une mise en place sur le territoire de VRD.

4.4 Estimation financière des opérations et gestion de l'espace de stationnement

Le coût de la création ou de la mise en conformité d'une aire de livraison est variable en fonction des aménagements à réaliser. *A minima* un panneau de signalisation et de la peinture jaune sont suffisants, mais pour qu'une aire soit aux bonnes dimensions pour accueillir un véhicule de livraison et correctement aménagée le coût peut être plus élevé.

Hors éventuels travaux de Génie Civil, la réalisation des travaux de marquage routier, de création des abaissements de trottoirs, de fournitures et de pose de panneaux peuvent être estimés pour un total de 855 € HT (Source : Ville d'Annecy, Service Voirie et Mobilités).

- Le Bureau d'études Interface Transport avait identifié sur Nantes Métropole des coûts de l'ordre de 1025 € TTC (dont 600 € pour l'asphalte) pour une aire de 15 m x 2,5 m bordurée avec abaissement de trottoir (Source : Pôle Nantes Loire – Maintenance espace public – Nantes Métropole).

Il est ainsi possible de fournir les éléments de coûts suivant, répartis par commune :

COMMUNE	AL. à CRÉER	Coût	A.L. à METTRE EN CONFORMITE	Coût	A.L. à SUPPRIMER	Coût	Coût TOTAL
VALENCE	4	2 820	15	9090	1	330	12 240
BOURG LES VALENCE	1	555	3	2 205	2	660	3 420
PORTES LES VALENCE	2	1 110	1	685	0	0	1 795
GUILHERAND GRANGES	1	555	0	0	0	0	555
ROMANS	8	5 040	11	7810	14	4 620	17 470
BOURG DE PEAGE	2	1 410	1	560	3	990	2 960
TOTAL	18	11 490	31	20 350	20	6 600	38 440

Les coûts unitaires pour la création d'une aire de livraison sont les suivants :

- Création du marquage au sol : 200 € HT
- Installation de la signalisation verticale (prix du panneau posé) : 275 € HT
- Création d'un abaissement de trottoir : 300 € HT
- Fourniture et installation de deux panonceaux (nouvelle réglementation) : 80 € HT

Les coûts unitaires pour la mise en conformité d'une aire de livraison sont les suivants :

- Suppression du marquage au sol existant : 130 € HT
- Création du marquage au sol : 200 € HT
- Création d'un abaissement de trottoir : 300 € HT
- Suppression d'un élément de mobilier urbain gênant : 150 € HT
- Fourniture et installation de deux panonceaux (nouvelle réglementation) : 80 € HT

NB : Les coûts du tableau ci-dessus sont alors donnés, en considérant que le travail d'audit des aires de livraison, a permis d'affiner l'estimation puisque la nécessité ou non de réaliser certaines opérations a été relevée lors de ce travail.

Les coûts unitaires pour la suppression d'une aire de livraison sont les suivants :

- Suppression du marquage au sol existant : 130 € HT
- Suppression de la signalisation verticale : 200 € HT

NB : Les aires de livraisons à mettre en conformité et relevant d'un niveau de priorité 3, n'ont pas fait l'objet de préconisations. Ces aires n'étaient pas situées sur des tronçons générateurs de mouvements de marchandises. Ainsi, elles sont à mettre en conformité afin qu'une cohérence soit mise en place entre toutes les aires de livraison, mais aucune préconisation particulière en ce qui concerne leur aménagement n'a été faite. L'estimation financière pour ces aires n'a pas été réalisée puisqu'au cas par cas, ces aires nécessitent des opérations différentes pour être mises en conformité.



4.5 Planification de mise en œuvre des opérations à réaliser

Un tableau sous format Excel est transmis avec ce rapport et a vocation à constituer un outil de suivi des opérations à réaliser en les classant par ordre de priorisation.

Le niveau de priorité 1 correspond à des opérations à réaliser en priorité. Celles-ci sont souvent des opérations de mise en conformité d'aires de livraison existantes sur des tronçons de rues fortement générateurs de mouvements de marchandises. Le niveau 2 correspond à des opérations pouvant être réalisées par la suite (souvent des créations de nouvelles aires de livraisons). Enfin, le troisième et dernier niveau de priorité, correspond à des opérations de mise en conformité (notamment au niveau de la signalisation verticale et/ou du marquage au sol) pour des aires de livraison situées sur des tronçons de rues peu ou pas générateurs de mouvements de marchandises.

Ce tableau de suivi sera communiqué à chaque commune engagée dans la démarche.

==+==+==+==+==+==+==+==+==+==



Nouvelle réglementation du transport de marchandises





B. LA NOUVELLE REGLEMENTATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISE SUR LE TERRITOIRE DE VRD

Le diagnostic réalisé dans le cadre de l'étude a permis d'auditer une grande partie des arrêtés de circulation limitant le déplacement des camions de livraison sur notre territoire. A la suite l'analyse a mis en évidence un manque évident d'harmonisation de ces réglementations afin de les rendre compatibles et lisibles par l'ensemble des partenaires concernés.

Le Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises pointe cette thématique dans son action 11.

● Action 11 : Harmoniser la réglementation

Objectifs :

Rendre cohérente et pertinente les réglementations prises par les différentes communes, c'est faire en sorte qu'elles soient plus lisibles et compréhensibles et donc mieux respectées par les professionnels. Il en résulte une meilleure sécurité pour l'ensemble des usagers de la voirie.

Il est nécessaire de définir des principes réglementaires communs pour l'accessibilité des centres-villes tout en respectant les limites de capacité de voirie. L'harmonisation des réglementations existantes ne peut qu'être profitable à la collectivité.

Nature et contenu de l'action :

Il faut dans un premier temps réaliser un diagnostic de la réglementation existante sur le territoire de VRD :

- collecter l'ensemble des arrêtés traitant de la circulation, du stationnement et de l'arrêt des véhicules, en vigueur sur le périmètre d'étude.
- analyser chacun des arrêtés collectés.

Dans un second temps, une réglementation marchandises adaptée est déterminée par :

- le paramètre adapté qui va réglementer le Transport de Marchandises en Ville (TMV) est défini : le gabarit, le poids, les plages horaires ou le paramètre environnemental ;
- un arrêté marchandises unique est rédigé à l'échelle du territoire.

Une charte d'engagement sera signée par l'ensemble des partenaires afin de valider la nouvelle réglementation marchandises et d'en accepter les principes.

La densité urbaine des centres de Valence et de Romans-sur-Isère justifie une réflexion visant à introduire le paramètre environnemental dans la réglementation marchandises. Une telle réflexion n'est pas interdite aux autres territoires et aux autres types de trafics.

Freins éventuels à la mise en œuvre :

L'absence de volonté politique est le principal frein à cette action.

Pilote :

Valence Romans Déplacements



Partenaires :

- Les EPCI
- Les communes,
- Les organisations professionnelles du transport et de la logistique,
- La DREAL
- Police Municipale
- Le gestionnaire de voirie

Implications financières :

Mise en place de panneaux de signalisation (à titre indicatif, 200€ à 400€ par panneau)

Etude d'audit et de refonte de la réglementation : environ 15 000 euros

Actions de communication (sensibilisation des usagers) : de 5 000 à 10 000 euros en fonction des actions retenues

Formation de la Police Municipale et des Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP) : environ 3 000 euros / an

Calendrier de mise en œuvre :

Court terme

Organiser un groupe de travail spécifique « réglementation » avec les partenaires du transport de marchandises et les communes de l'agglomération au sein de l'instance de concertation marchandises.

S'appuyer sur l'instance de concertation marchandises pour conseiller les communes souhaitant réglementer le transport de marchandises. Cette instance offrira des outils de mise en œuvre de la réglementation tant sur le plan de la rédaction des arrêtés (vocabulaire commun) que dans leur transcription sur le terrain (panneaux à privilégier).

Moyen terme

Refonte de la réglementation : création de la future réglementation en identifiant les paramètres et seuils de restriction.

Indicateur de priorité de l'action :

Recommandation des séminaires



Priorité forte

Validation de l'instance



5 Les attendus de l'étude

La présente mission vise à travailler sur un projet d'harmonisation réglementaire à l'échelle des 69 communes de Valence Romans Déplacement. En effet, le premier travail de diagnostic réalisé sur le territoire a permis de mettre en évidence la complexité des différentes réglementations en vigueur sur le territoire et le nombre important de paramètres et de seuils réglementaires pouvant nuire à la lisibilité de la réglementation marchandises sur le territoire de VRD.

Ce travail opérationnel vise à fournir aux communes de VRD :

- Un projet d'arrêté réglementant la circulation du transport de marchandises unique à l'échelle du territoire
- Un plan (SIG) de mise à jour des éléments de signalisation verticale réglementant la circulation du transport de marchandises, intégrant notamment la planification des priorités pour les 6 centres urbains spécifiquement étudiés
- Une estimation financière des opérations à réaliser

In fine, l'ensemble de ces documents y compris les cartographies sous format SIG seront transmises aux communes souhaitant faire évoluer leur réglementation.

Pour ce faire, une actualisation et des compléments au diagnostic déjà réalisé sur le territoire dans le cadre du PDU ont été réalisés afin de fournir une situation exhaustive de la réglementation en vigueur sur l'ensemble du territoire avec un focus spécifique sur les 6 centres urbains concernant notamment les éléments de signalisation verticale :

- Valence
- Portes-Lès-Valence
- Bourg-Lès-Valence
- Guilhaud-Granges
- Romans Sur Isère
- Bourg de Péage

A l'issue de cette première étape, plusieurs groupes de travail ont été organisés afin de présenter les résultats du diagnostic mais également les préconisations formulées. Ces séances de travail collégiales mais également bilatérales ont permis de confronter le travail d'étude aux remontées terrain des différents acteurs rencontrés afin de proposer une réglementation opérationnelle et cohérente avec les réalités et contraintes de terrain identifiées.



Le présent document vise à proposer un niveau de réflexion stratégique à l'échelle du territoire permettant de proposer une réglementation offrant davantage de cohérence et donc de lisibilité aux professionnels du transport intervenant sur le territoire de Valence-Romans Déplacements.



6 Diagnostic de la réglementation du transport de marchandises sur le territoire de VRD

D'un point de vue réglementaire, il n'existe actuellement pas d'outil général visant à encadrer les conditions de circulation et de stationnement des livraisons sur le territoire de VRD. Cependant, la grande majorité des communes du territoire réglementent l'usage de leur domaine public à l'aide d'arrêtés municipaux. Les mesures prises sont très souvent restrictives en termes de circulation et de stationnement des véhicules de gabarits dédiés au transport de marchandises.

Point méthodologique :

Les éléments de diagnostic détaillés dans cette partie du rapport relèvent de l'analyse des arrêtés municipaux des communes du territoire VRD.

6.1 Périmètre de l'étude

L'intégralité des communes du périmètre de VRD a été sollicitée. Sur les 64 communes questionnées (69 aujourd'hui), 33 nous ont transmis leurs arrêtés (157 mesures au total), 24 nous ont répondu ne pas disposer d'arrêtés en la matière et 7 communes n'ont pas répondu.

L'analyse a porté sur les arrêtés réglementant la circulation des véhicules de transport de marchandises et quatre thèmes ont été plus finement analysés pour chaque arrêté :

- Le champ réglementé (circulation, stationnement, etc.)
- Le territoire concerné (une rue, une zone, toute la commune, etc.)
- Le(s) paramètre(s) utilisé(s) pour réglementer (tonnage, longueur, etc.)
- La pertinence de l'arrêté (justification, cohérence de la mesure, etc.)

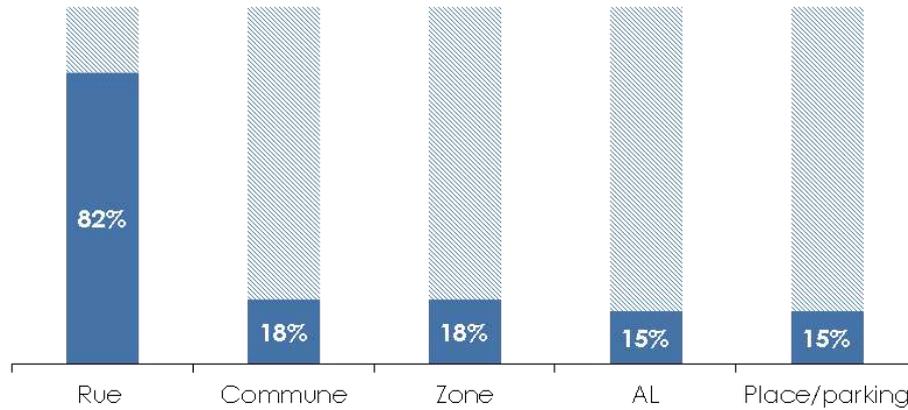
6.2 Analyse à l'échelle intercommunale

6.2.1 Les arrêtés portent sur différentes échelles de territoire

Le périmètre privilégié par la plupart des communes du territoire de VRD pour réglementer la circulation et le stationnement des véhicules de transport de marchandises est l'échelle de la rue. En effet, 82% des communes du périmètre ayant transmis leurs arrêtés réglementent à cette échelle. Les autres périmètres (commune, zone, aire de livraison et place de stationnement) ne sont que très peu utilisés. 18% des communes réglementent sur l'ensemble de leur territoire et 15% à l'échelle d'une place de stationnement ou d'une aire de livraison.



Part des communes par territoire d'application pour la réglementation du transport marchandises sur 33 communes ayant répondu

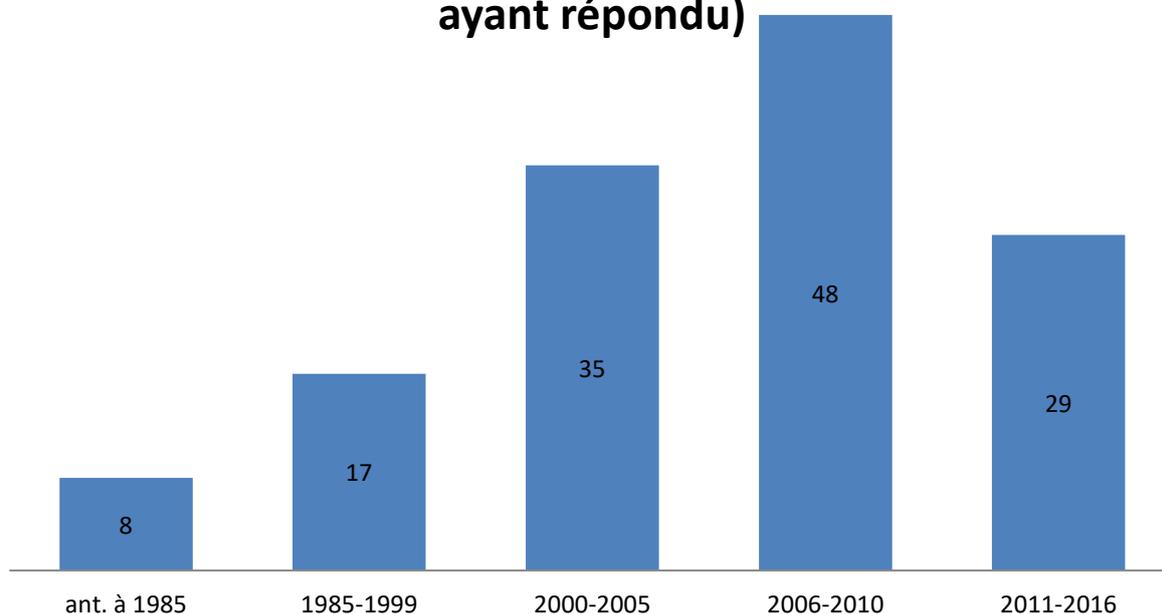


Réalisation : InterfaceTransport, 2016

Il arrive que plusieurs échelles d'application soient utilisées lorsque plusieurs arrêtés municipaux existent sur une commune. Cela se traduit très souvent par un arrêté pris à l'échelle de la commune en parallèle d'un autre arrêté à l'échelle d'une rue. Cette multiplicité des échelles de réglementations sur un même périmètre apporte de la complexité dans leur lecture. La multiplication des arrêtés pris de manière ponctuelle à l'échelle de la rue confirme que l'accès aux véhicules de marchandises est traité au « cas par cas ». Tous ces arrêtés, pris à des dates différentes finissent par s'accumuler au détriment d'une réglementation simple et cohérente.



Nombre d'arrêtés municipaux en fonction de leur date de mise en application (33 communes ayant répondu)



Le graphique ci-dessus montre la répartition des arrêtés selon leur date de mise en application. 60 arrêtés (sur les 137 recensés au total) sont en vigueur depuis plus de 11 ans, soit 44% d'entre eux. Les pratiques en matière de transport évoluent très rapidement et il est possible que certains de ces arrêtés ne soient plus adaptés au contexte actuel.

Tous ces aspects engendrent une lecture difficile de la réglementation, en particulier pour les conducteurs de véhicules de transport de marchandises qui en sont paradoxalement, les premiers destinataires.

6.2.2 Les critères de motivation des arrêtés : principe de solidité de la prise de décision

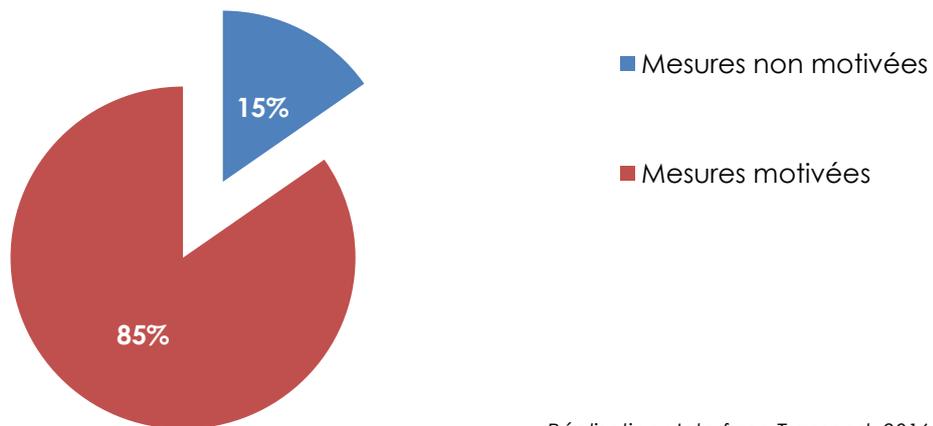
Rappelons qu'il existe deux principaux types de considérants :

- Ceux visant à améliorer ou maintenir la sécurité, la tranquillité publique, la santé, la qualité de l'air, etc.
- Ceux rattaché à un contexte physique de protection des aménagements de voirie.

La justification énoncée pour motiver la prise de décision doit être cohérente avec la décision prise.



Motivation des décisions prises



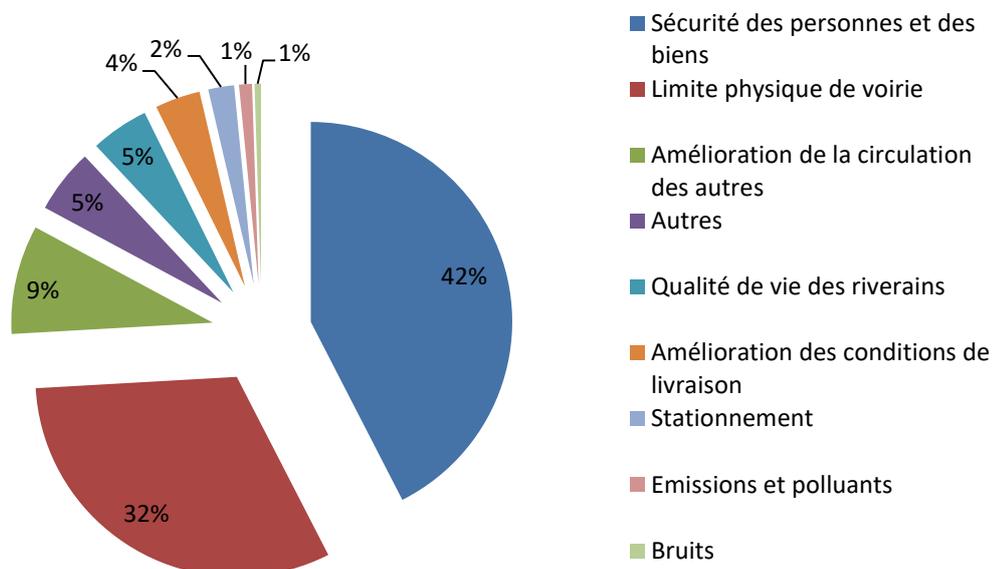
Réalisation : Interface Transport, 2016

Sans justification, un arrêté peut être contesté et annulé par le tribunal administratif. On observe ici que 15% des mesures prises ne sont pas motivées. Dans ce type de cas, des justifications réelles et fondées manquent et « la mesure prise est souvent justifiée par la mesure prise » : « considérant qu'il y a lieu de réglementer le stationnement... ». Cependant un arrêté doit être motivé par le respect de l'ordre public et justifié par des termes précis.

De plus, un arrêté pris avec des motivations faisant référence au contexte local sera moins soumis à la jurisprudence.

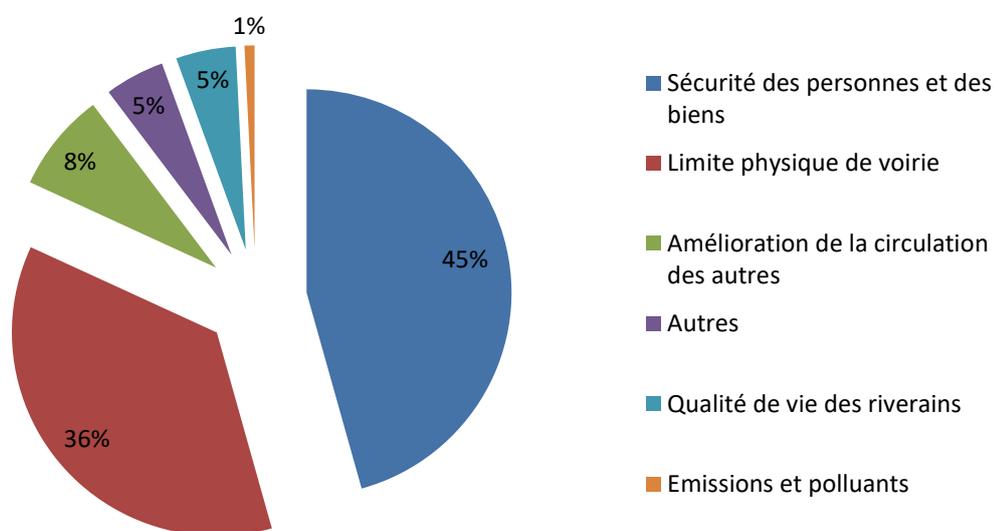


Motivations des arrêtés : tous territoires confondus



Réalisation : Interface Transport, 2016

Motivations des arrêtés : à l'échelle de la rue



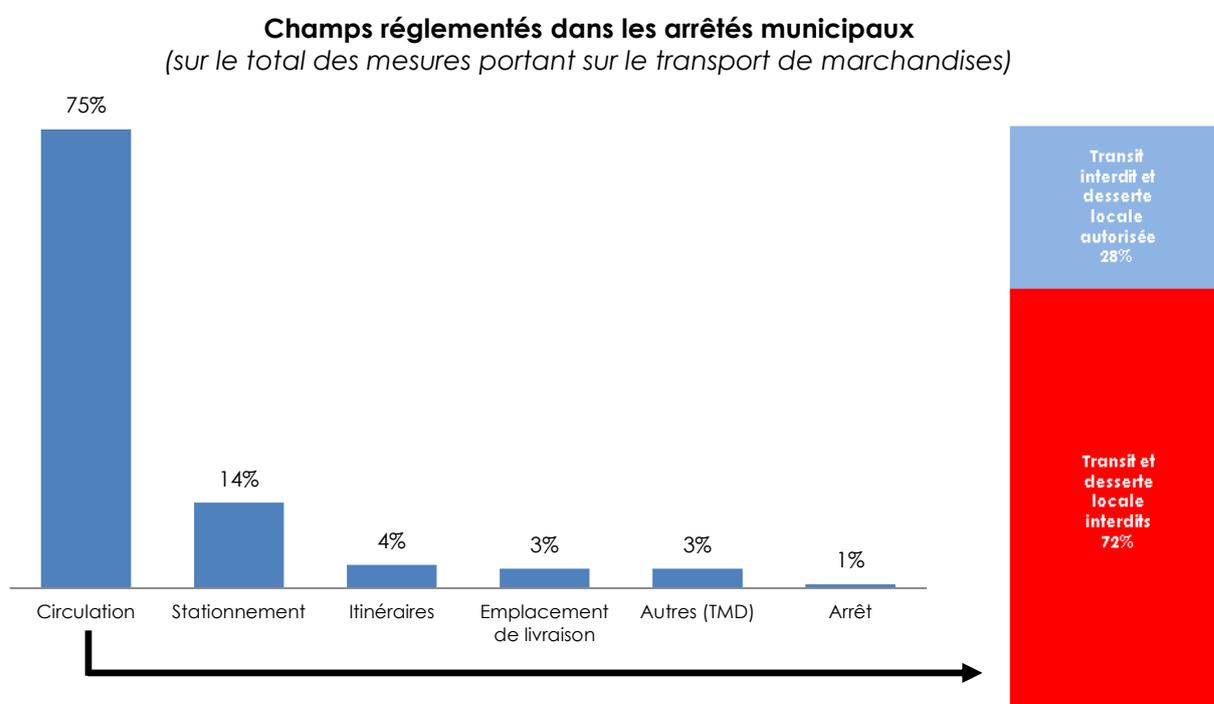
Réalisation : Interface Transport, 2016

L'analyse des arrêtés, tout territoire d'application confondu, confirme que la réglementation est majoritairement utilisée afin de garantir la sécurité des personnes et des biens. Ainsi, ces arrêtés n'ont pas vocation à traiter l'activité de transport de marchandises mais impactent néanmoins son fonctionnement. En effet, seulement 4% des mesures sont motivées par la volonté d'améliorer les conditions de livraison (lorsque l'on considère tous les territoires d'application des arrêtés).

La même répartition des motivations des arrêtés est observée lorsque l'on considère les arrêtés pris à l'échelle de la rue, avec une augmentation des motivations relatives aux limites physiques de voirie (souvent liées à la présence d'un ouvrage d'art imposant une limite de gabarit).

De manière générale, on observe un caractère très défensif de la réglementation, basée sur l'interdiction (et non sur l'autorisation). Pour l'activité de transport de marchandises elle est très souvent une contrainte, car elle n'est que très rarement mise en œuvre pour l'amélioration des conditions de livraison. Le transport de marchandise est contraint par la réglementation, le plus souvent dans le but de garantir la sécurité des biens et des personnes sur l'espace public.

6.2.3 Une réglementation qui porte principalement sur la circulation



Réalisation : Interface Transport, 2016

L'analyse des champs réglementés dans les arrêtés municipaux montrent que 75% des mesures prises, réglementent la circulation des véhicules de transport de marchandises. La forte prédominance de ces mesures, portant sur la circulation, relève d'une gestion historique de cette problématique par la collectivité. Cette dernière régule et réglemente, sans s'inscrire pour autant dans une politique de gestion des livraisons de marchandises en ville. Ainsi que le montre ce chiffre : 3% seulement des mesures prises portent sur les emplacements de livraisons.

Parmi les mesures portant sur la circulation, 72% d'entre elles relèvent de l'interdiction du transport de marchandises à la fois en transit et en desserte locale. Ainsi, aucun véhicule de transport de marchandises n'est autorisé à circuler quelle que soit sa destination.

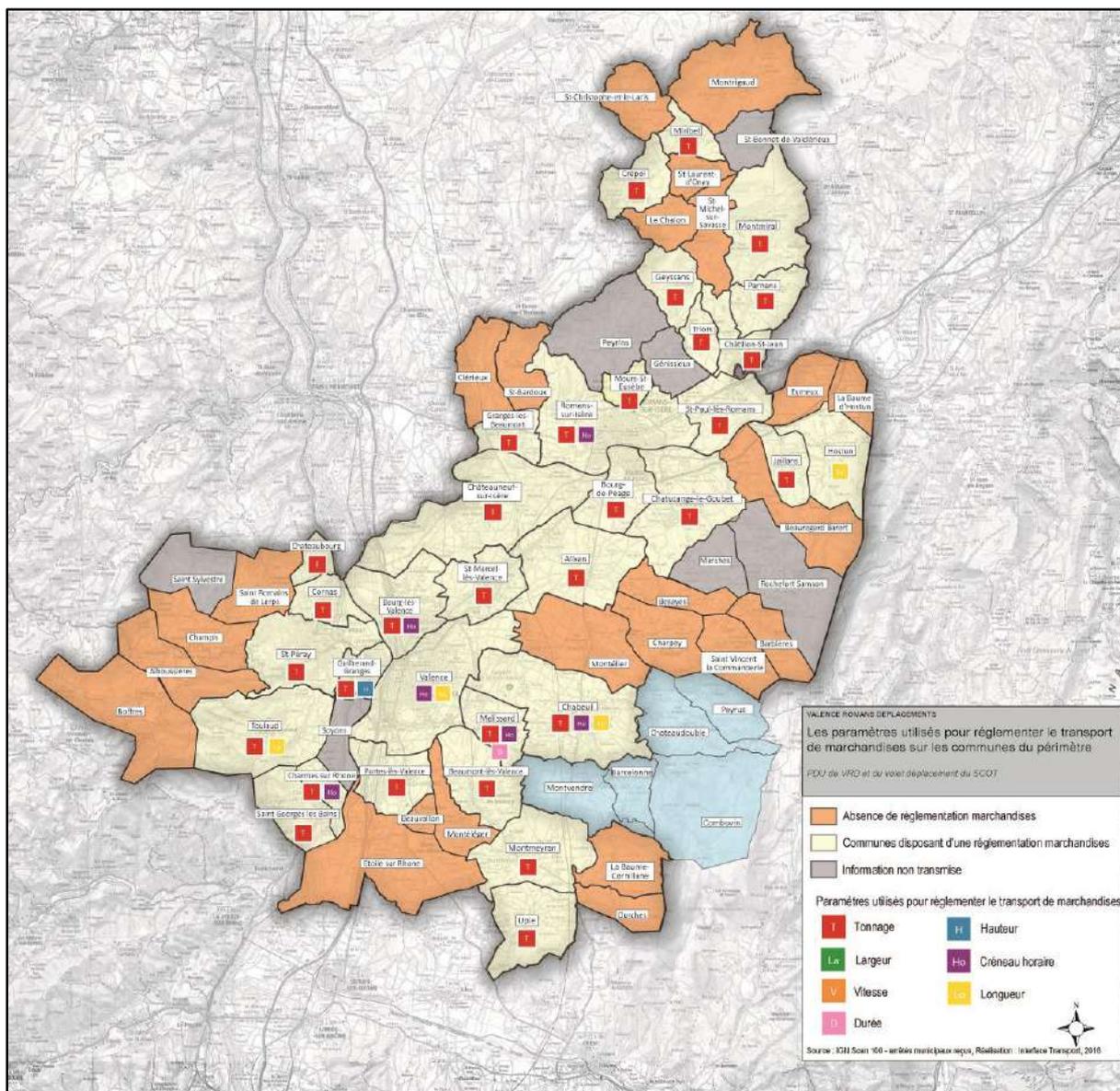
Une telle configuration oblige alors les transporteurs à utiliser un plus grand nombre de véhicules de petits gabarits pour desservir ces zones (commerçants ou particuliers). Pour certains types de commerce, cela peut s'avérer très difficile (cafés et restaurants par exemple qui ne peuvent pas être approvisionnés par des Véhicules Utilitaires Légers).

6.2.4 Le tonnage, paramètre privilégié pour restreindre la circulation

Pour réglementer le transport de marchandises, la collectivité utilise généralement des paramètres liés aux types de véhicules (que l'on accepte ou au contraire que l'on interdit dans un périmètre donné) ou des paramètres liés aux conditions d'accessibilité aux zones réglementées (horaire, vitesse, durée des arrêts).



94% des communes utilisent le tonnage comme paramètre de réglementation. Ceci n'est pas un cas isolé, la majeure partie des collectivités françaises procèdent de cette manière. Le tonnage est le paramètre utilisé de manière traditionnelle. Cependant, il est souvent utilisé par défaut, alors qu'un autre paramètre pourrait lui être préféré et répondrait mieux aux motivations avancées dans l'arrêté. Le paramètre du tonnage est souvent utilisé pour limiter l'accès des véhicules de transport de marchandises dans les rues étroites des centres urbains. Le paramètre « largeur » serait, dans ce cas, plus approprié. Toutefois, le tonnage reste très employé dans les arrêtés municipaux réglementant le transport de marchandises, comme l'illustre la carte ci-dessous.

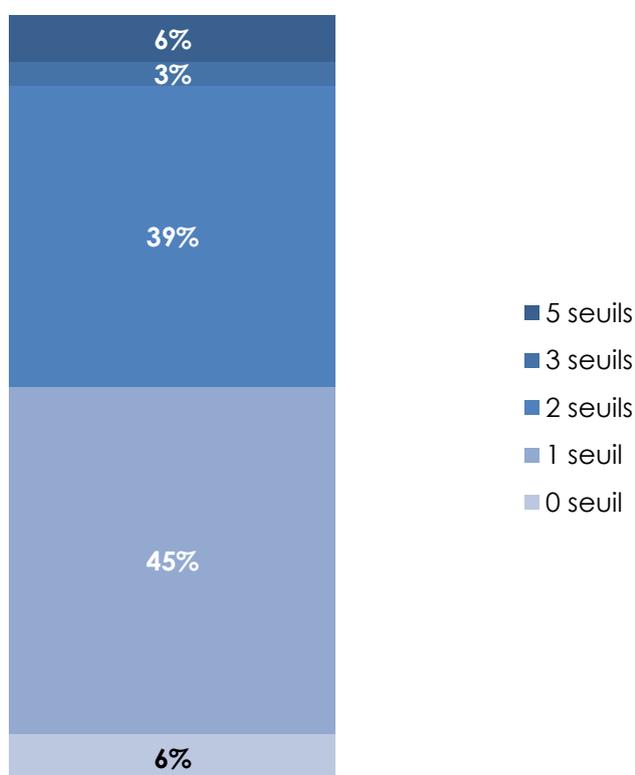


Dans les esprits, seuils de tonnage et gabarits des véhicules sont très souvent associés. Cependant, ces derniers évoluent et tous les véhicules de 3,5t de PTAC, par exemple, n'ont pas le même gabarit (la longueur, la largeur, la hauteur ou le rayon de giration, varient d'un modèle à un autre). Ainsi, pour certains types de contraintes en centre-ville dense (étroitesse des rues par exemple), il est réducteur de définir uniquement un véhicule de transport de marchandises par son tonnage.

6.2.5 Des seuils de tonnage utilisés avec peu d'écart entre eux

Bien que le tonnage soit un paramètre utilisé par une grande majorité de commune du périmètre VRD, ceci ne veut pas dire pour autant qu'une cohérence existe dans les réglementations. En effet, d'un territoire communal à l'autre les seuils de tonnage utilisés peuvent être différents, mais de plus, sur le territoire d'une même commune, plusieurs seuils peuvent exister, comme le montre le graphique ci-dessous.

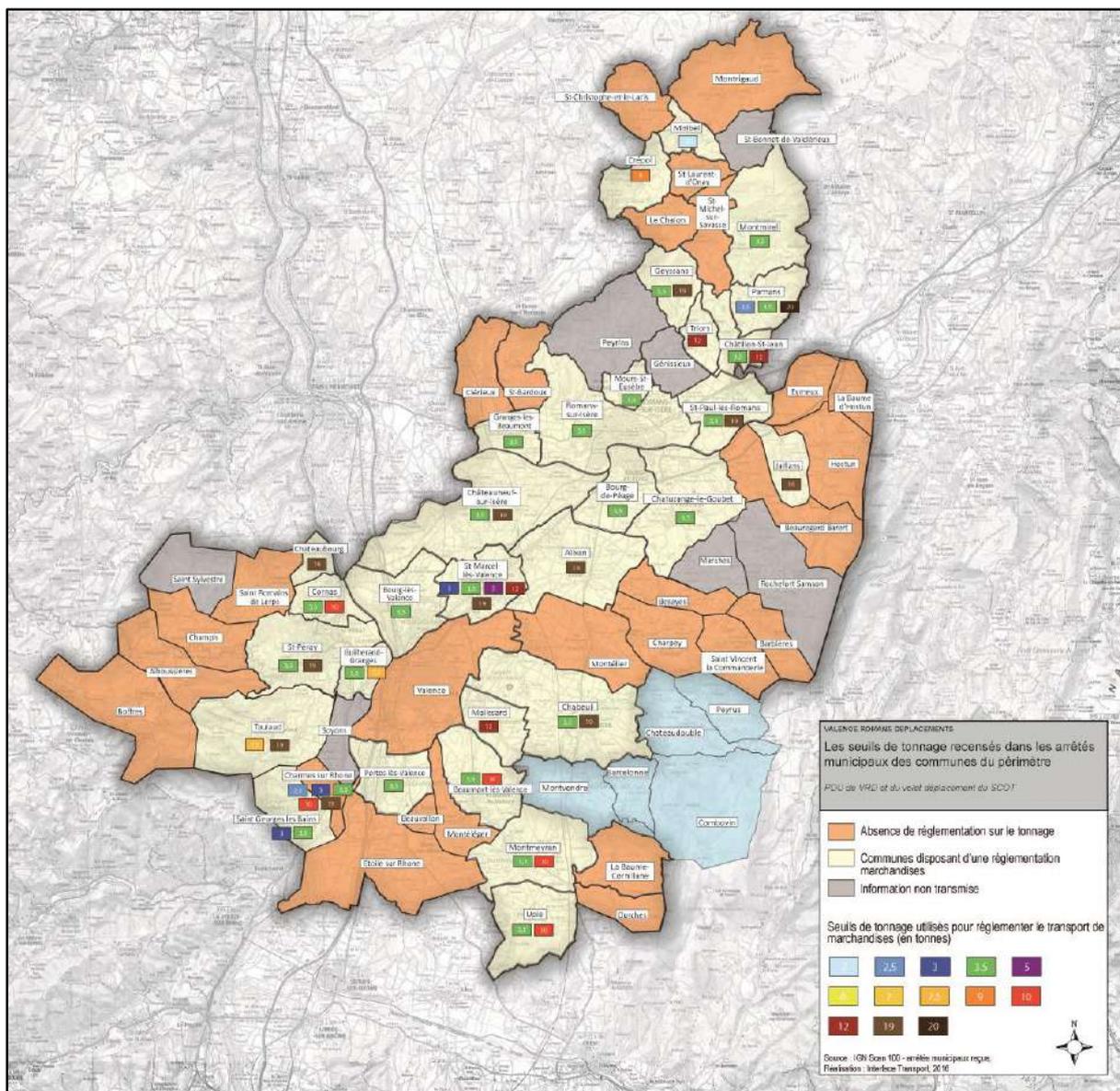
Nombre de seuils de tonnage utilisés (% sur le total des 33 villes ayant une réglementation marchandises)



Réalisation : Interface Transport 2016

6% des communes du périmètre VRD disposant d'une réglementation marchandises disposent de plus de 5 seuils de tonnage différents pour réglementer sur leur territoire.

Ainsi, la carte ci-dessous illustre le fait que le nombre de seuils de tonnage utilisés pour limiter les véhicules de transport de marchandises, complexifie les réglementations. Certaines villes multiplient les seuils, ce qui peut poser un problème de compréhension pour les acteurs du transport de marchandises.



Afin de tendre vers une harmonisation de la réglementation, il semble envisageable d'opter pour un nombre de seuils de tonnage limités et partagés par l'ensemble des communes du périmètre. En effet, lorsque les seuils utilisés sont très proches (2t, 2,5t, 3t et 3,5t par exemple, 7t et 7,5t ou encore 19t et 20t) il pourrait être envisagé d'harmoniser ces seuils, pour une simplification réglementaire et une lecture de la réglementation facilitée. Naturellement, il convient de respecter les spécificités communales (ouvrages d'art, etc.).

6.2.6 Utilisation du seuil de 3,5T

70% des communes du périmètre de VRD (23 sur 33) et ayant transmis leur arrêtés, utilisent le seuil de 3,5t. Celui-ci est le plus répandu mais il est parfois utilisé à mauvais escient, notamment lorsqu'il restreint la circulation en transit et en desserte locale.



Ce panneau signifie que seuls les véhicules d'un tonnage inférieur à 3,5t peuvent accéder à la ville. Il apparaît difficile de concilier certains besoins logistiques (pour certains commerces ou activités) avec les types de véhicules autorisés. Les cafés et restaurants par exemple sont très souvent très livrés avec des véhicules de plus de 12t de PTAC.



La mention « sauf desserte locale » signifie que tous les véhicules de marchandises, y compris les plus forts tonnages, ont la possibilité d'accéder à la commune dès lors qu'ils doivent y effectuer une livraison.

Cependant, dans certaines zones, les plus gros véhicules ne sont pas adaptés aux contraintes de voirie.



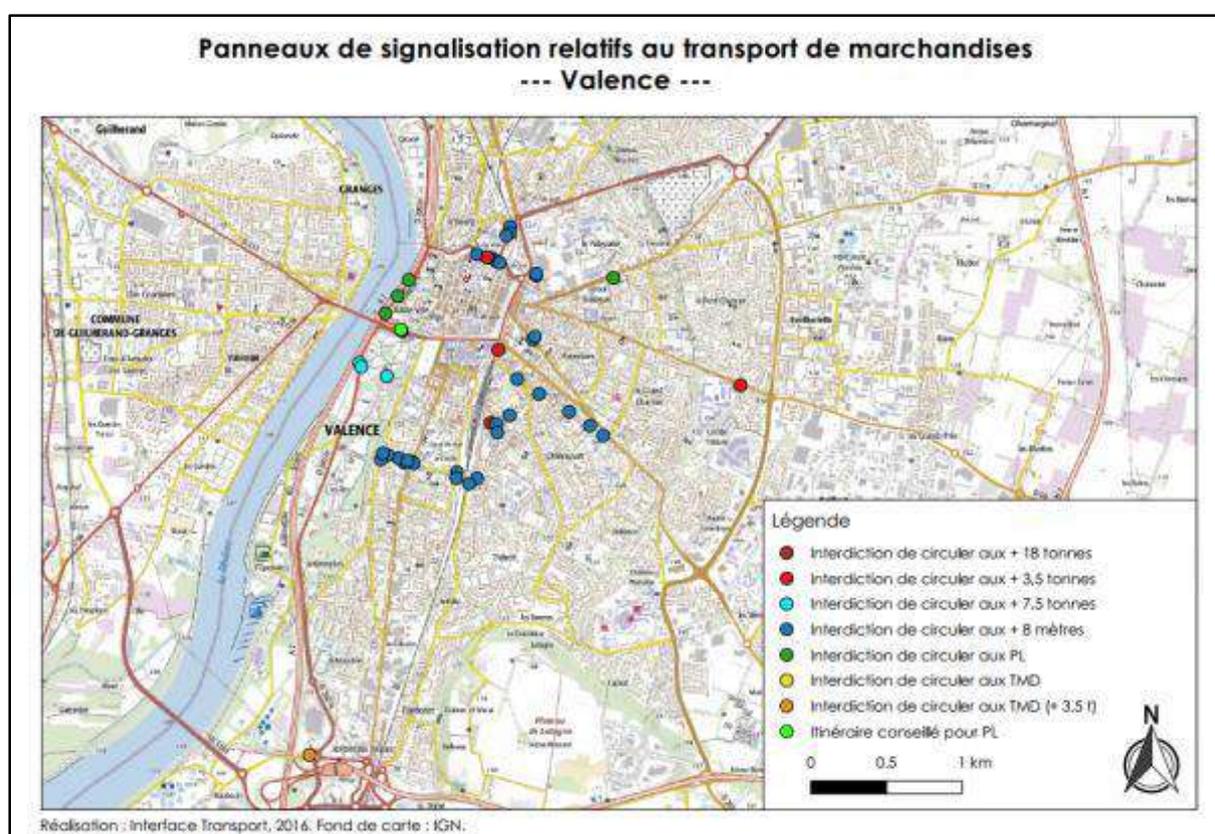
6.3 Zoom sur la réglementation des 2 pôles urbains

Pour les six centres urbains du territoire de VRD (Valence, Romans sur Isère, Bourg-de-Péage, Bourg-lès-Valence, Portes-lès-Valence et Guilhaierand-Granges) un travail de relevé des éléments de signalisation a été effectué et a permis d'en faire un état des lieux.

6.3.1 Pôle urbain de Valence

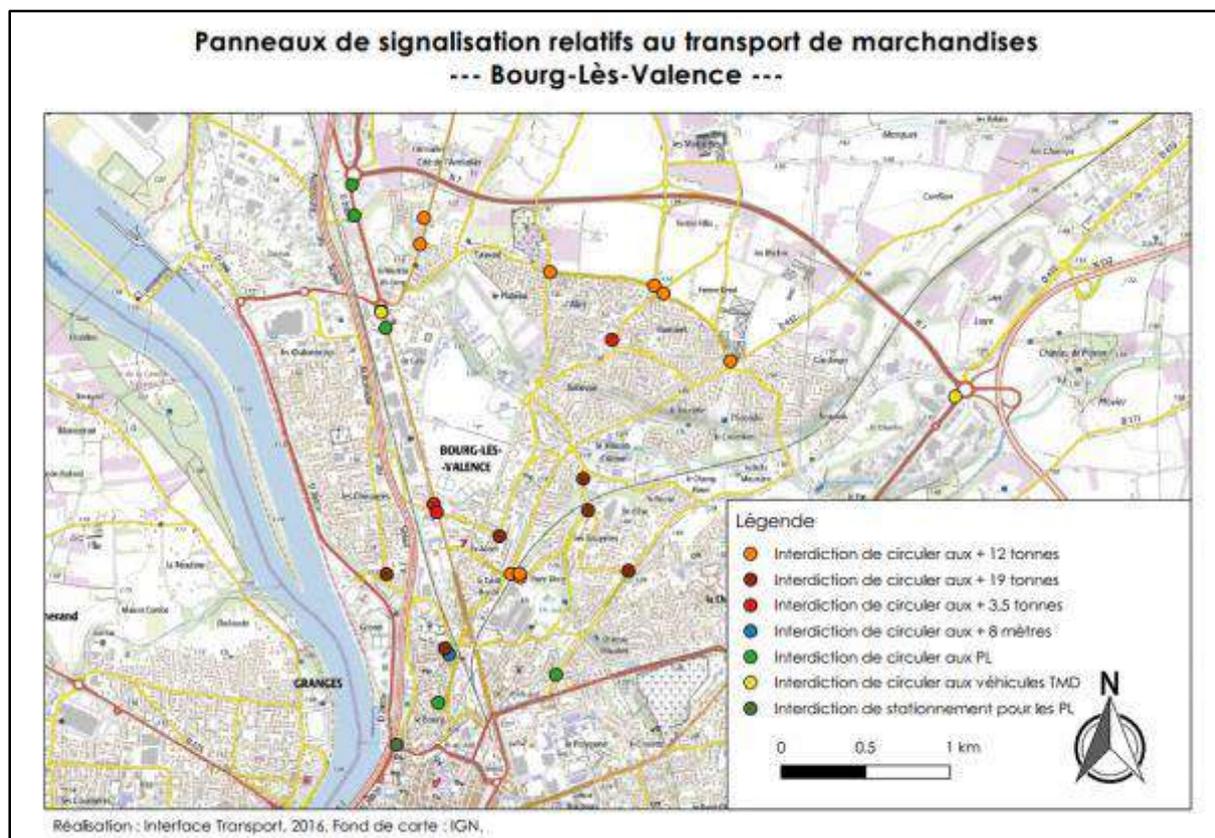
Le pôle urbain de Valence regroupe 4 communes : Valence, Bourg-lès-Valence, Portes-lès-Valence et Guilhaierand-Granges. Pour chacune de ces communes, une cartographie des panneaux de signalisation relatifs au transport de marchandises a été produite suite aux relevés terrain.

6.3.1.1 Valence



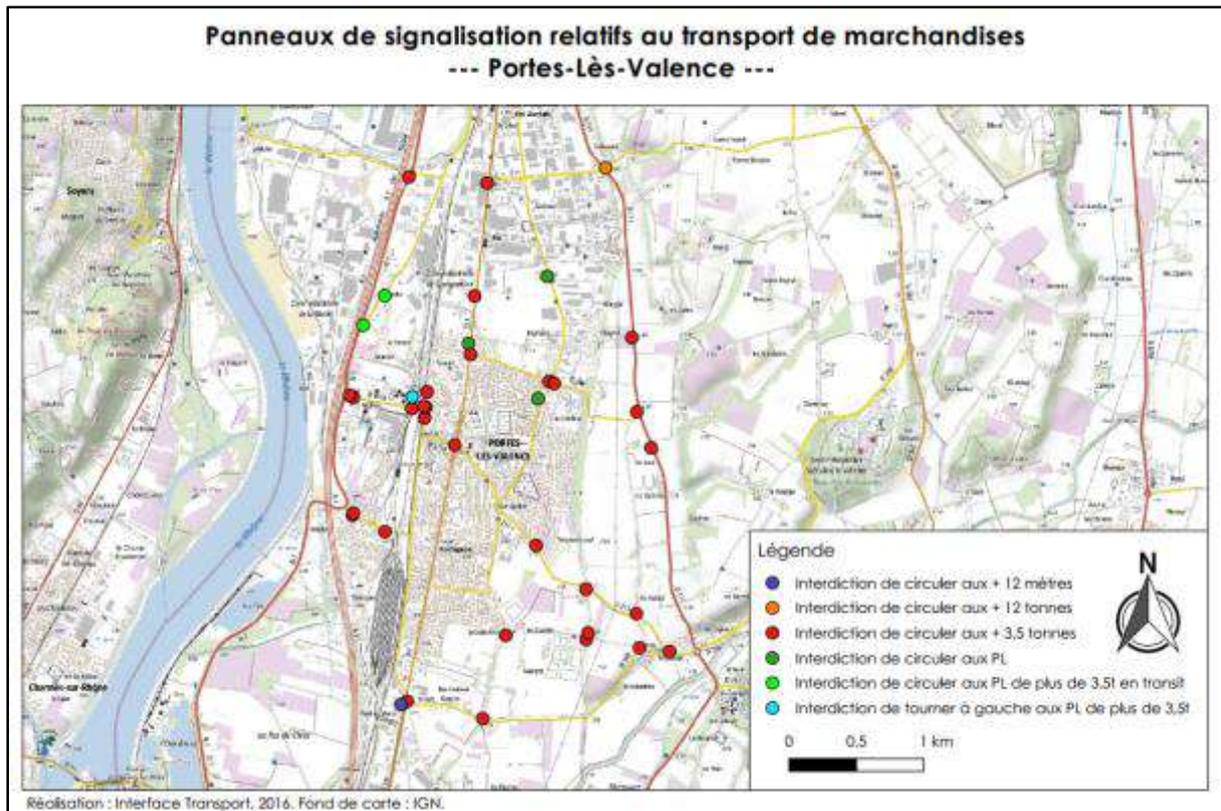
Un arrêté global d'interdiction de circulation aux véhicules de plus de 8m de longueur est en vigueur sur le centre-ville de Valence. En plus de ce paramètre, 7 autres existent pour encadrer la circulation des véhicules de transport de marchandises sur le territoire communal de Valence. On note également la présence ponctuelle (sur certains axes) de mesures limitant la circulation des véhicules au-dessus d'un certain tonnage (3,5t, 7,5t et 18t). Des mesures d'interdiction de circulation pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses sont également en vigueur sur certains axes. Au total il existe 8 paramètres, sur la commune de Valence, pour réglementer la circulation des véhicules de transport de marchandises.

6.3.1.2 Bourg-Lès-Valence



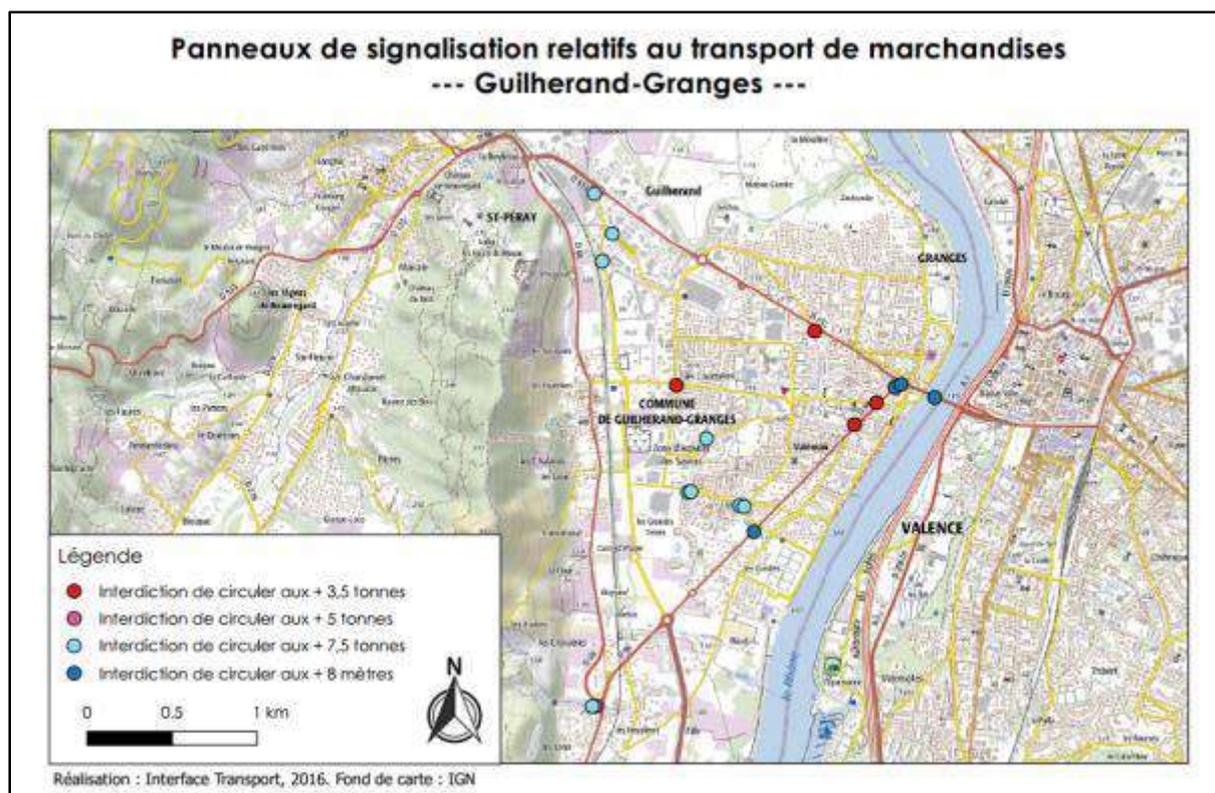
La commune de Bourg-lès-Valence utilise, entre autres paramètres, 3 seuils de tonnage pour réglementer la circulation des véhicules marchandises (3,5t, 12t et 19t). A l'instar de Valence, elle utilise sur un axe, le paramètre de longueur (+8m) pour interdire l'accès à une rue. On remarque la présence ponctuelle de signalisation verticale interdisant l'accès d'une zone de lotissement aux véhicules de plus de 12t de PTAC, proche du centre-ville. D'autres mesures s'appliquent également de manière ponctuelle, sur certains axes, comme plusieurs interdictions de circuler aux véhicules de plus de 19t.

6.3.1.3 Portes-Lès-Valence



Sur la commune de Portes-lès-Valence, on note une utilisation généralisée du seuil de 3,5t pour interdire l'accès au périmètre du centre-ville. Les autres paramètres réglementaires (tonnage ou longueur), sont utilisés de manière ponctuelle pour restreindre l'accès à une voie ou une zone (industrielle par exemple), à un type de véhicule. Il est à noter cependant, que le paramètre longueur est également utilisé à Portes-Lès-Valence (+12m) pour l'accès à une zone industrielle.

6.3.1.4 Guilherand-Granges

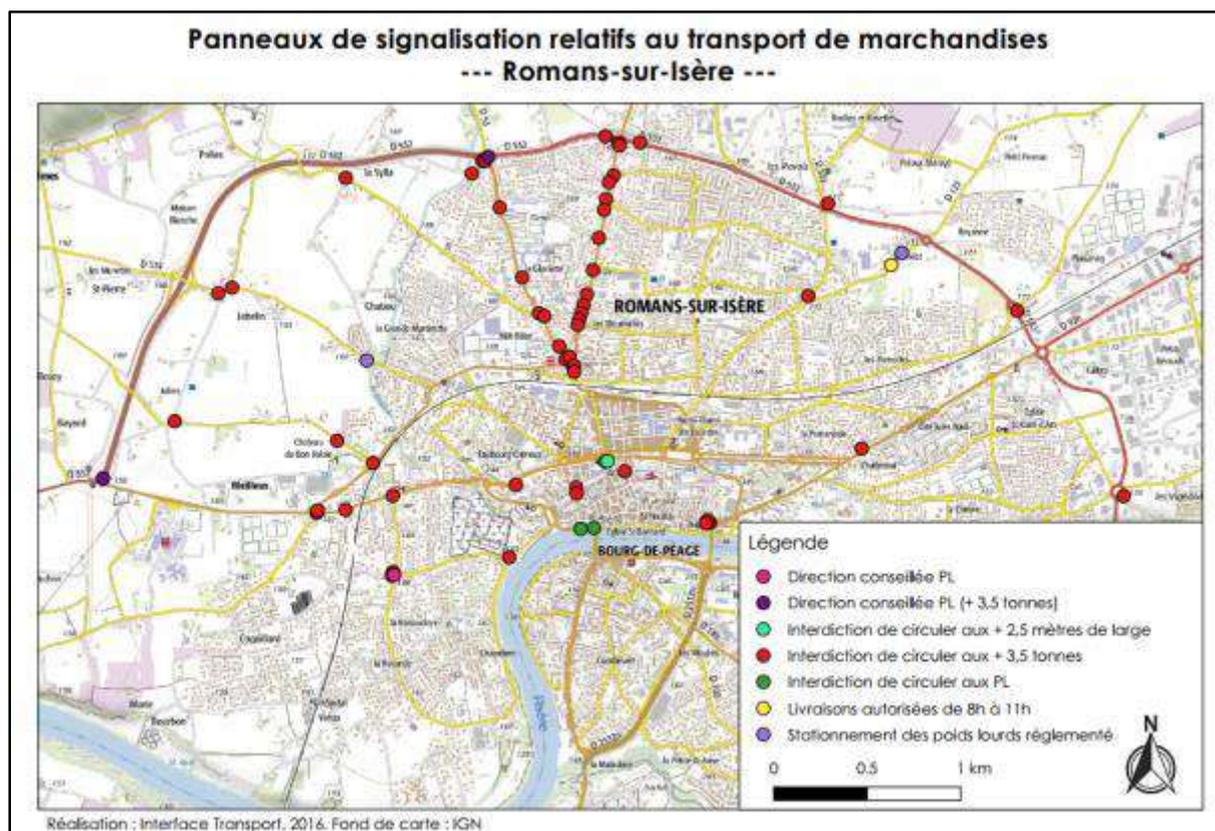


La commune de Guilherand-Granges, même si elle utilise le seuil de 3,5t, emploie davantage celui de 7,5t pour réglementer la circulation des véhicules sur son territoire. Il est à noter qu'elle emploie ce seuil pour restreindre l'accès à des zones d'activités en périphérie. L'accès au centre-ville est quant à lui restreint par le seuil de 3,5t. Une interdiction de circulation pour les véhicules de plus de 8m (similaire à celle de Valence) est en vigueur sur l'axe principal permettant l'accès à la commune voisine de Valence (Pont Frédéric Mistral).

6.3.2 Pôle Urbain de Romans

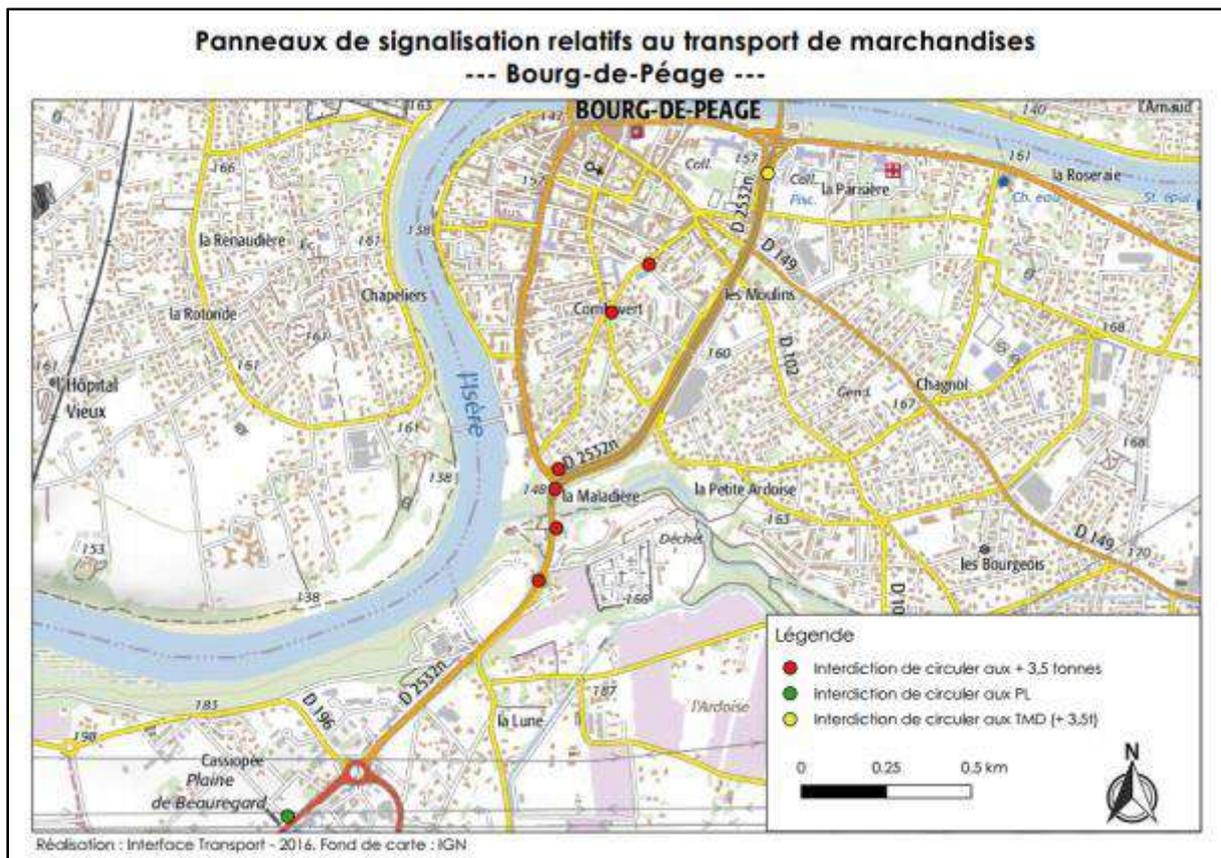
Le pôle urbain de Romans sur Isère, regroupe 2 communes : Romans sur Isère et Bourg de Péage. Pour chacune de ces deux communes, une cartographie des panneaux de signalisation relatifs au transport de marchandises a été produite suite aux relevés terrain.

6.3.2.1 Romans sur Isère



L'utilisation du seuil 3,5t est généralisée sur le territoire communal de Romans sur Isère. Ce paramètre interdit l'accès au centre-ville de la commune, sur tous les axes y menant. Sur deux axes Nord-Sud, situés au nord du centre-ville, plus d'une vingtaine de panneaux indiquent cette mesure, pourtant généralisée sur le territoire communal. On note également sur cette commune, la présence d'une réglementation indiquant les itinéraires à privilégier pour les poids lourds (sur l'axe nord de contournement du centre-ville). Quelques mesures existent également de manière ponctuelle pour interdire l'accès de certains axes (+2,5m de largeur), en raison de contrainte physique de voirie.

6.3.2.2 Bourg de Péage



Sur la commune de Bourg-de-Péage, seuls 3 paramètres sont utilisés pour régler le transport de marchandises. Comme dans tous les autres pôles urbains étudiés, le seuil de 3,5t est en vigueur sur ce territoire.

6.4 Enjeux de la réglementation marchandises à l'échelle de VRD

La réglementation du transport de marchandises à l'échelle du territoire VRD est dense et hétérogène. Cela a pu être observé grâce au travail de recueil et d'analyse des arrêtés municipaux des différentes communes du territoire mais également par un travail de relevé de terrain fin. Le croisement des deux approches permet d'avoir une connaissance fine de la réglementation en vigueur actuellement et de pouvoir ainsi en comprendre les principaux enjeux.

Sur les 6 centres urbains du territoire VRD, 13 paramètres différents de réglementation ont été recensés. Certains sont communs, comme l'interdiction de circuler aux véhicules de plus de 3,5t de PTAC (utilisé par les 6 communes). D'autres sont utilisés par plusieurs communes mais de manière ponctuelle et d'autres sont des dispositions générales mais mises en œuvre par une seule commune, de manière isolée (interdiction de circulation pour les véhicules de plus de 8m de longueur à Valence).

On note également l'existence de seuils de tonnage très proches (18t et 19t). Ce type de divergence, peut être source de difficulté pour les professionnels du transport pour lire, comprendre et s'approprier la réglementation du territoire VRD.

L'enjeu majeur pour la réglementation du transport de marchandises sur ce territoire, est l'harmonisation. Il semble nécessaire de faire se concerter les différentes collectivités afin de tendre vers une réglementation homogène. L'homogénéité permettra à la fois de rendre la réglementation plus lisible par les utilisateurs de la voirie mais également son plus grand respect. Il est en effet plus simple, pour les professionnels du transport, de respecter une réglementation lorsque celle-ci est plus cohérente.

Rappelons également, que 82% des mesures prises dans ces arrêtés l'étaient à l'échelle de la rue. Ceci favorise la prise de décision au coup par coup et fait se développer une réglementation hétérogène, qui peut être source d'incohérence.

Ainsi, il serait opportun de mener des réflexions à des échelles plus étendues, en raisonnant en termes de zones par exemple. Ceci permet de simplifier la gestion réglementaire mais rend également la réglementation plus compréhensible.

Il est également possible de mener des réflexions sur la nature des paramètres réglementaires utilisés. La priorité est aujourd'hui donnée de manière quasi-systématique, au tonnage. Certains paramètres sont plus pertinents que d'autres dans certaines réflexions. A titre d'exemple, lorsqu'une réflexion est menée afin de limiter l'impact en termes d'occupation de l'espace public par le transport de marchandises, le paramètre de surface au sol pourrait être utilisé. Il est aujourd'hui utilisé par quelques villes en France (Lyon et Paris par exemple).



Même s'il est évident que les particularités locales de voirie (ouvrages d'art ou autre) devront toujours relever d'exceptions, il est nécessaire que les paramètres réglementaires soient davantage partagés par les communes du territoire VRD pour faire en sorte d'établir une réglementation cohérente et homogène du transport de marchandises.

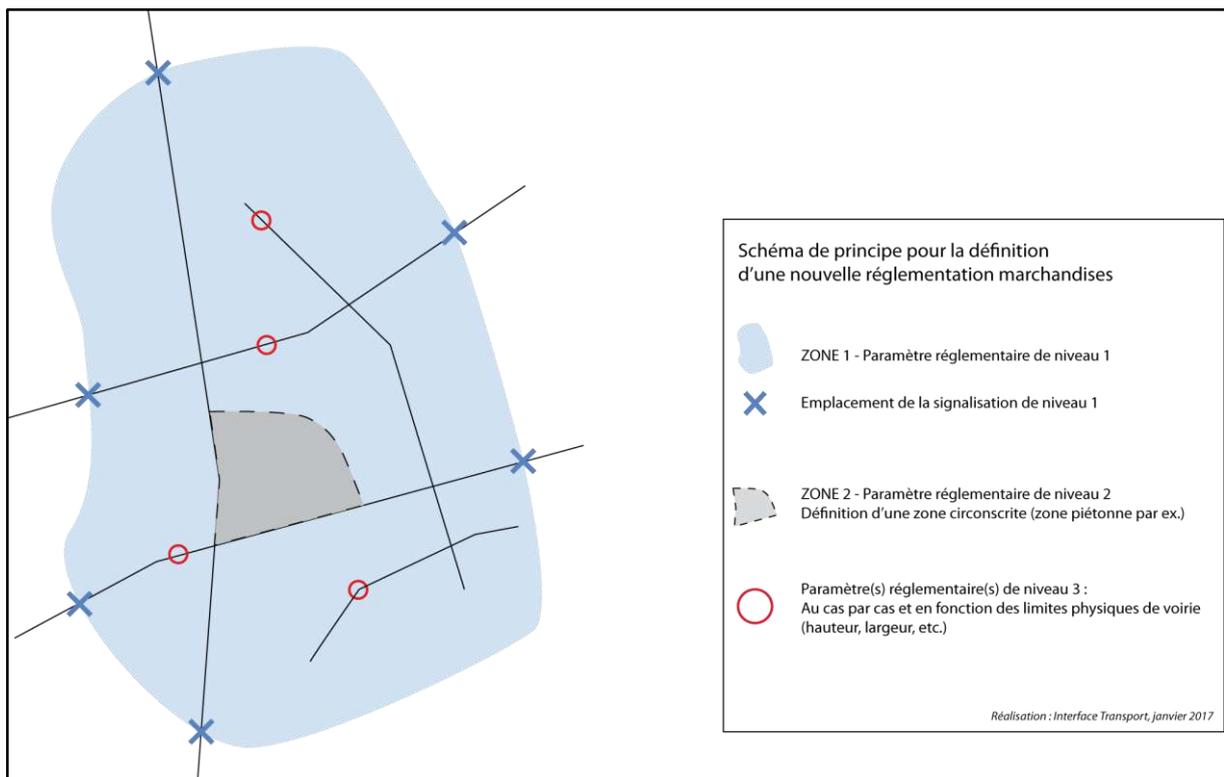


7 Vers une harmonisation réglementaire du transport de marchandises sur le territoire de VRD

7.1 Un schéma de principe réglementaire commun aux 6 centres urbains urbains

A l'issue du travail de diagnostic, Interface Transport a élaboré un schéma de principe réglementaire commun aux six centres urbains permettant de positionner les différents niveaux réglementaires sur des échelles spatiales spécifiques.

Ce schéma de principe correspond à une pratique déjà existante sur les 6 centres urbains étudiés à savoir une politique de restriction générale d'un gabarit type de véhicules de marchandises en fonction des orientations décidées par la collectivité accompagnée de restrictions ponctuelles en lien notamment avec des limites physiques de voirie.



Les trois niveaux réglementaires se décomposent de la manière suivante :

- **Zone 1 – Paramètre réglementaire de niveau 1**

Ce premier niveau réglementaire est aujourd'hui présent de manière plus ou moins formalisée sur les 6 centres urbains et son échelle d'application a pu être identifiée grâce au relevé des panneaux de signalisation réalisés durant la phase de diagnostic. Il s'agit de périmètres « naturels » (c'est-à-dire non formalisés dans un arrêté marchandises) définis par les différents types de jalonnement mis en place par les communes

Actuellement, les paramètres réglementaires de niveau 1 actuels sur les 6 centres urbains sont les suivants :

- **Romans-Sur-Isère** : Interdiction de circuler aux + 3.5 tonnes (transit)
- **Portes-Lès-Valence** : Interdiction de circuler aux + 3.5 tonnes (transit)
- **Guilherand-Granges** : Aucun périmètre spécifique hormis pour la Z.A interdite au + 7.5T
- **Bourg-Lès-Valence** : Interdiction de circuler aux + 12 tonnes
- **Bourg-de-Péage** : Interdiction de circuler aux + 3.5 tonnes (transit)
- **Valence** : Interdiction de circuler aux + 8 mètres

→ **L'enjeu est donc de parvenir à identifier un paramètre réglementaire susceptible de présenter un intérêt et une cohérence sur les 6 centres urbains considérés.**

- **Zone 2 – Paramètre réglementaire de niveau 2**

A ce jour, seule la commune de Valence dispose d'une zone réglementaire de niveau 2, en l'espèce la zone piétonne.

- **Paramètres réglementaires de niveau 3**

Il s'agit ici d'arrêtés réglementaires ponctuels de type limite physique de voirie (largeur de voirie, pont, tunnel) qui ne peuvent faire l'objet d'une harmonisation et resteront donc spécifiques à chaque commune considérée.



7.2 Préconisations réglementaires

7.2.1 Sélection de paramètres communs aux 6 centres urbains

L'analyse des réglementations en vigueur a permis d'identifier un certain nombre de paramètres communs pouvant être instaurés sur les communes de VRD et *a fortiori* sur les six centres urbains.

En l'espèce, **il s'agit ici de proposer un paramètre commun d'interdiction d'accès sur un périmètre donné aux véhicules de plus de 8 mètres de long**, sur le modèle de ce qui est aujourd'hui en cours à Valence.

Ce paramètre réglementaire a l'avantage de permettre l'accès de véhicules de marchandises au gabarit relativement important (environ 12T de PTAC maximum) contribuant ainsi à ne pas multiplier le nombre de véhicules marchandises en circulation tout en interdisant l'accès à des véhicules de gabarit trop important, comme cela est déjà le cas sur les 6 centres urbains étudiés.

En outre, il est important de proposer une réglementation qui ne soit pas seulement contraignante mais soit également positive et apporte des autorisations aux professionnels du transport. Pour ce faire, il est suggéré d'ouvrir un **créneau horaire d'autorisation pour les livraisons l'après-midi pour les véhicules faiblement émissifs** tels que définis dans le récent **décret du 11 janvier 2017**⁷. Ce créneau horaire peut prendre la forme d'un 14H – 17H et vise notamment à permettre la réalisation des opérations d'enlèvements ou de livraisons aux particuliers qui sont actuellement pratiquées par les professionnels.

7.2.2 Périmètres réglementaires retenus

Les différents périmètres réglementaires présentés lors des groupes de travail techniques sont représentés sur les cartes ci-dessous. Il s'agit de préconisations pouvant faire l'objet d'une adaptation au cas par cas par les communes concernées.

⁷ Décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes

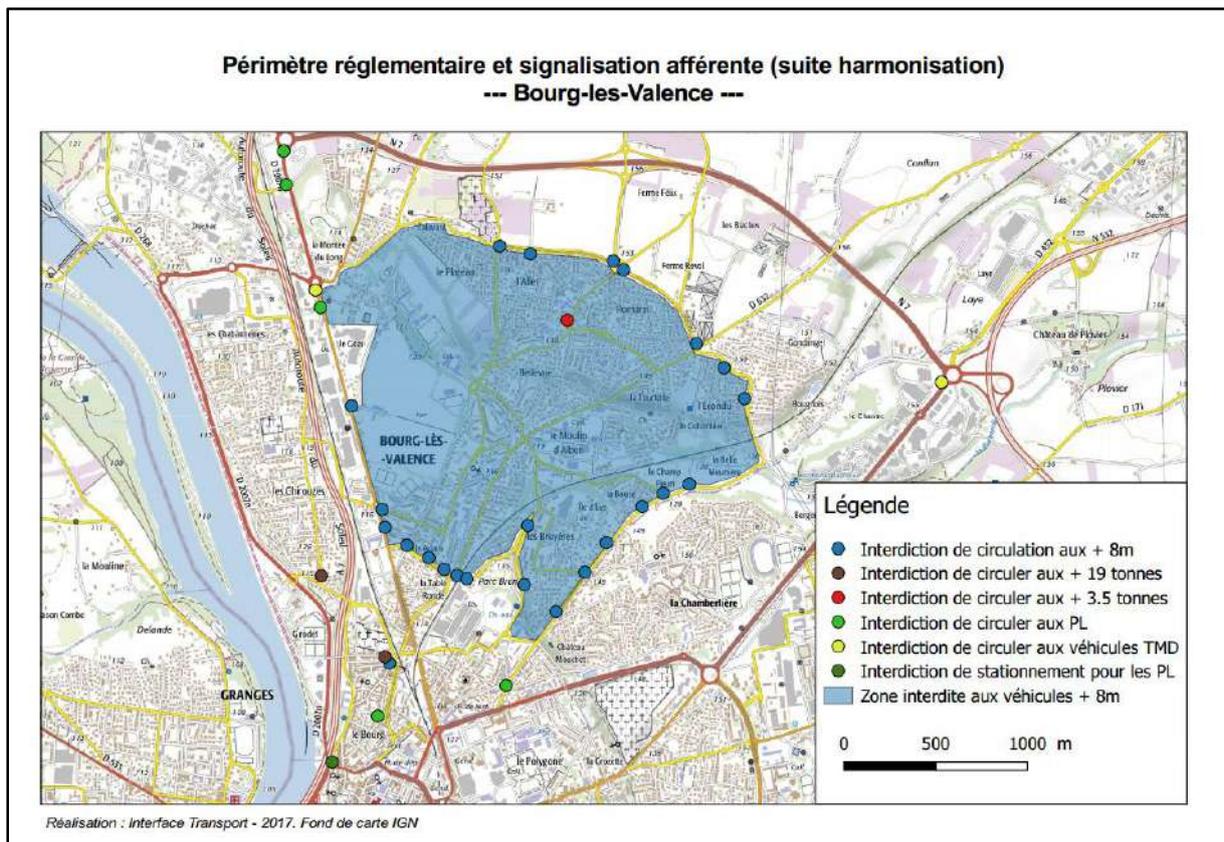
Décret n° 2017-22 du 11 janvier 2017 pris pour l'application du premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles émissions dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes



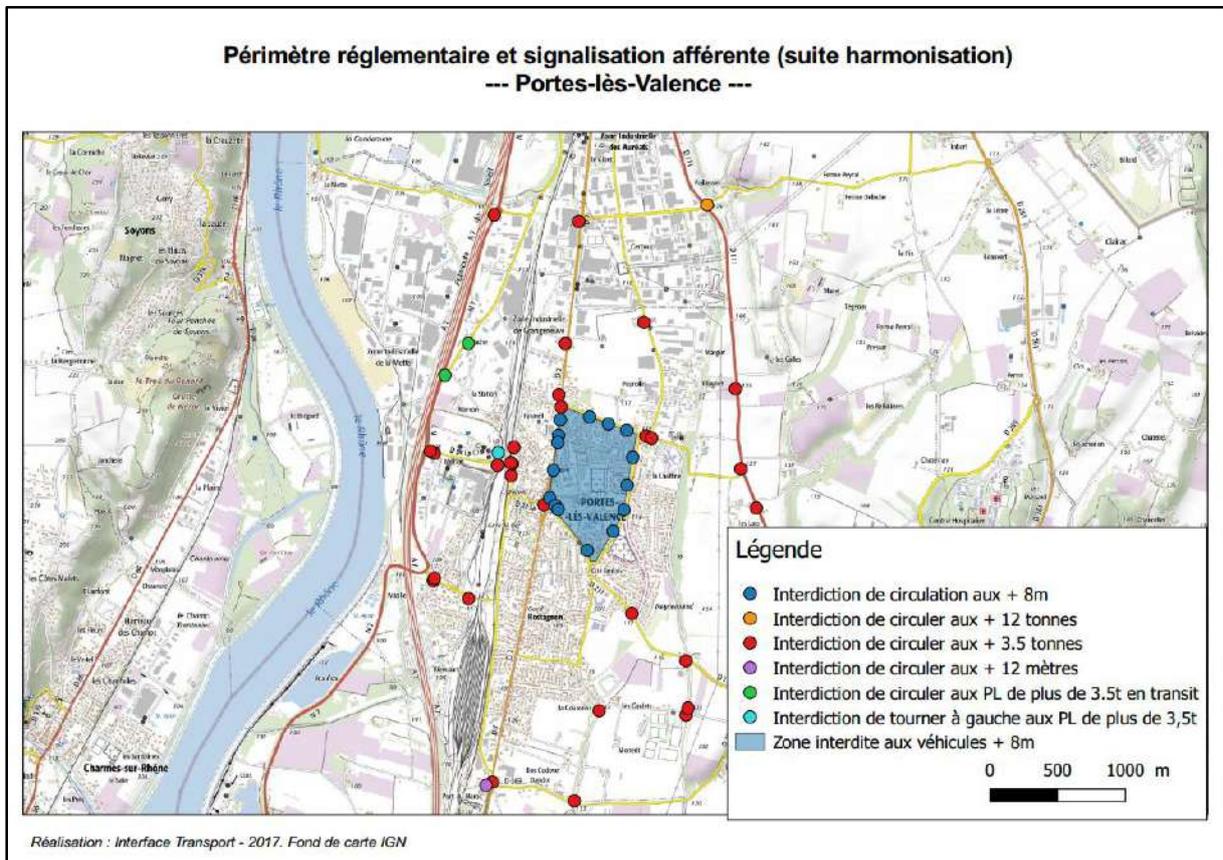
- Valence

Le périmètre et la réglementation ne changent pas sur le centre de Valence

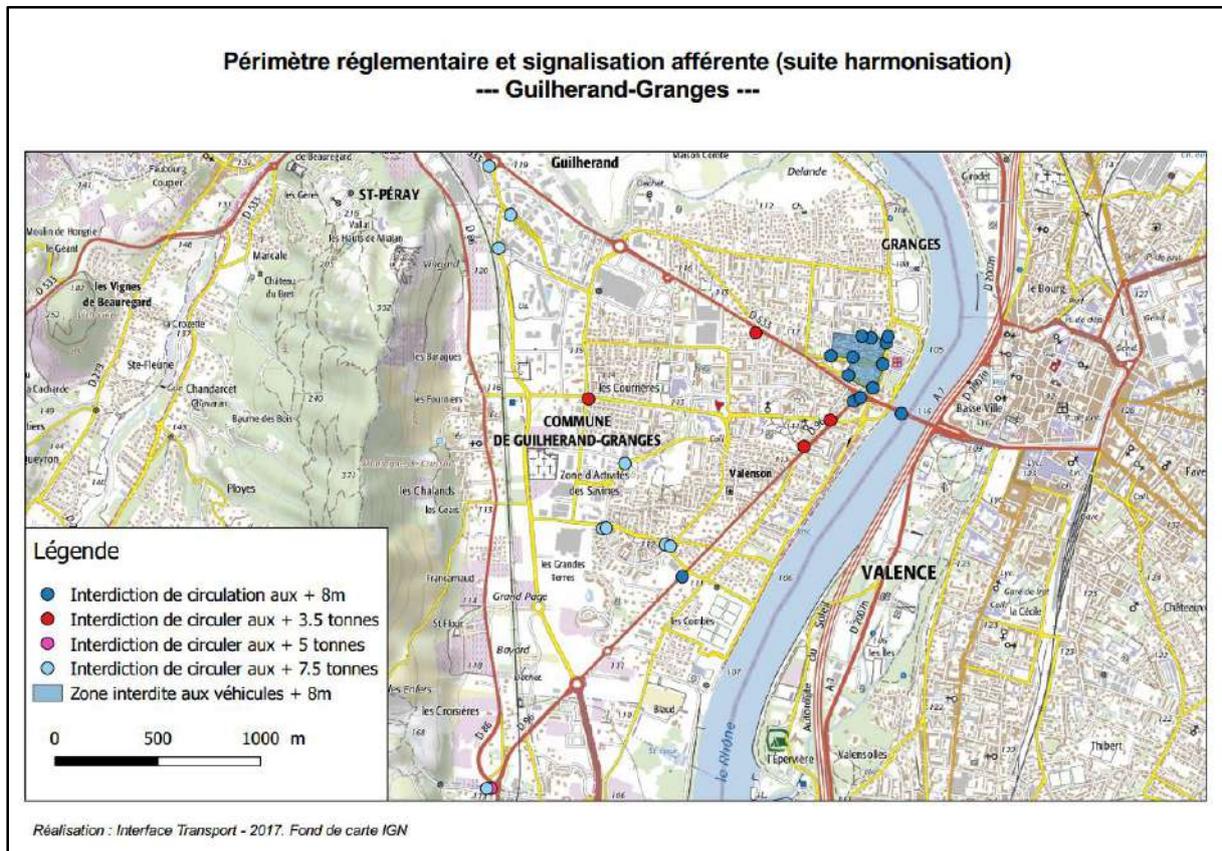
- Bourg-lès-Valence



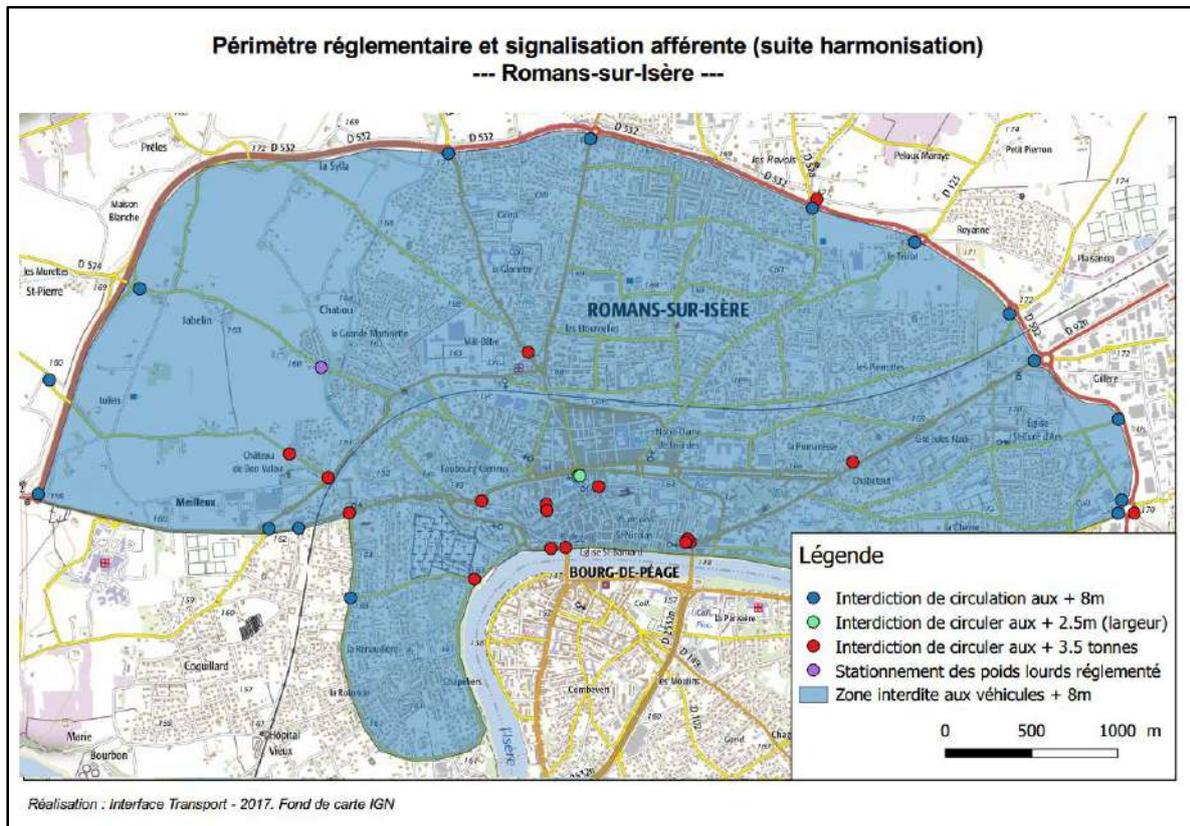
● Portes-lès-Valence



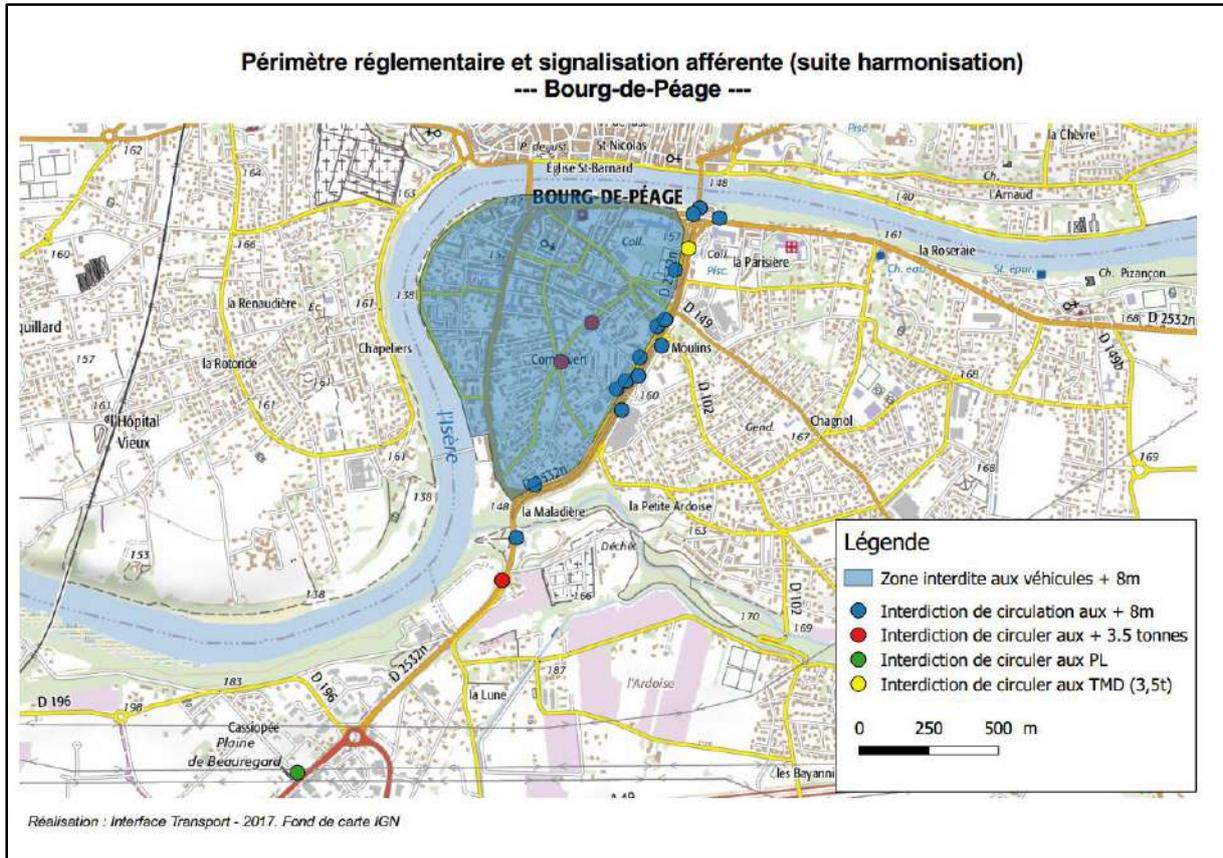
- **Guilherand-Granges**



- Romans-sur-Isère



- Bourg-de-Péage



7.3 Vers un arrêté général réglementant la circulation

Le document ci-dessous a vocation à présenter les éléments nécessaires à la rédaction d'un arrêté général type pour les communes de VRD souhaitant s'engager dans une telle démarche. Il s'agira ainsi d'adapter au cas par cas certains éléments spécifiques.

De grands principes de fonctionnement communs aux 6 centres urbains étudiés ont été proposés lors des différents groupes de travail techniques permettant d'aboutir à des principes réglementaires partagés et restitués dans le présent document.

Ces principes réglementaires communs visent à **rendre la réglementation davantage compréhensible et lisible par les professionnels du transport** qui sont souvent confrontés à des paramètres réglementaires différents en fonction des communes desservies, ainsi que l'a montré le diagnostic.

Cette harmonisation réglementaire à l'échelle des 6 centres urbains étudiés porte ici sur la réglementation de la circulation des véhicules de transport de marchandises.

7.3.1 Arrêté type

ARRETE PERMANENT DU MAIRE N°.....
Objet : Réglementation générale de circulation des véhicules de transport de marchandises et de livraison

Vu.....

Vu.....



Considérant,

- *que dans le cadre du nouvel aménagement des boulevards, les caractéristiques géométriques et techniques de girations ne permettent pas l'arrêt et le passage de véhicules de transports de marchandises de gabarit supérieur à 8 mètres,*
- Qu'il convient en conséquence de limiter le gabarit des véhicules accédant aux emplacements de livraisons situés sur les boulevards
- Qu'il convient également d'assurer la tranquillité publique, la pérennité des aménagements ainsi que la qualité de l'air en centre-ville)



- Que l'organisation de la distribution des marchandises doit s'appuyer sur une rationalisation des modalités de livraisons à l'échelle des communes du territoire de Valence Romans Déplacements et de leurs centres-villes qui concentrent les principales rues commerçantes.
- Que, au travers de l'action menée par la ville en faveur du développement durable et de l'amélioration de la qualité de vie en centre-ville, il convient d'ouvrir l'accès à certaines zones / zone piétonne en dehors des heures réglementées de livraison aux véhicules de livraison faiblement émissifs (véhicules électriques, GNV, hybrides, hydrogène)

Arrête

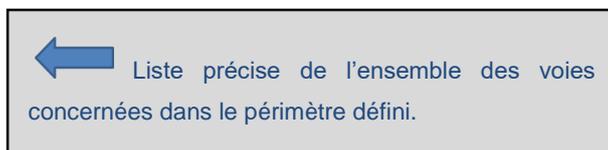
Article 1 – Abrogation des arrêtés antérieurs

Les arrêtés municipaux suivants sont abrogés :



Article 2 - Délimitation du périmètre concerné

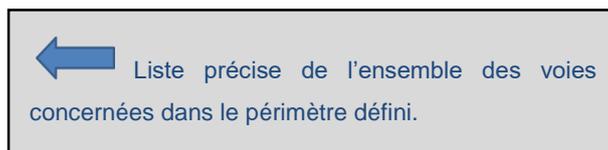
La circulation des véhicules de transport de marchandises dont la longueur est supérieure à huit mètres est interdite sur un périmètre englobant l'ensemble des voies ou sections de voies suivantes et formant une section continue :



Un plan de repérage général du périmètre ainsi défini est annexé au présent arrêté.

Article 3 : Accès au périmètre

L'interdiction définie à l'article 2 s'applique également aux sections de voie ou aux voies permettant d'accéder au périmètre soit :



Article 4 - Réglementation générale

Les livraisons sur le secteur défini ci-dessus (articles 2 et 3) sont **autorisés de 7h30 à 11h30** pour les véhicules de transport de marchandises de gabarit inférieur à 8 mètres de long. En conséquence, l'arrêt des véhicules en livraison est **interdit de 11h30 à 7h30** le lendemain

Article 5 – Dérogations véhicules faiblement émissifs

Par dérogation, les horaires de livraison **autorisés sont étendus entre 14h et 19h** dans le périmètre de la réglementation défini à l'article 2 du présent arrêté pour les véhicules faiblement émissifs dans le respect de la limitation du gabarit de 8 mètres de long.

Les véhicules faiblement émissifs sont ainsi définis dans les décrets suivants :

- **Décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes**
- **Décret n° 2017-22 du 11 janvier 2017 pris pour l'application du premier alinéa de l'article L. 224-8 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles émissions dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes**

Article 6 – Entrée en vigueur et signalisation

Le présent arrêté sera exécutoire à compter de sa publication et après la mise en place de la signalisation routière par les services municipaux.

Article 7 – Sanctions

Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter l'interdiction permanente d'accès de certaines routes à certaines catégories de véhicules, prise par l'autorité investie du pouvoir de police en application des articles L. 411-1 à L. 411-5-1 pour prévenir un danger pour les usagers de la voie, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Lorsque, en outre, cette interdiction concerne une route comportant une descente dangereuse, l'infraction est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe. Tout conducteur coupable de cette infraction encourt également la peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus, cette suspension ne pouvant ni être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle, ni être assortie du sursis, même partiellement.

L'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

Article 8 - Application

Le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Drôme et le Directeur Général des Services de la ville de Valence sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Article 9 – Voies et délais de recours

Monsieur / Madame Le Maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire du présent acte qui pourra faire l'objet dans les deux mois à compter de la publication ou de sa notification :

- D'un recours gracieux auprès de Monsieur / Madame Le Maire

- D'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Grenoble



7.4 Vers une harmonisation réglementaire sur l'ensemble du territoire de VRD

Dans le cadre de l'action portant sur l'harmonisation réglementaire, il est indispensable de prendre en compte les 63 autres communes du territoire qui peuvent également souhaiter s'engager dans une démarche d'harmonisation réglementaire à l'échelle de leur commune.

Un certain nombre de ces communes sont situées dans des zones rurales et ne sont pas ou très peu confrontées à la problématique des livraisons. Dans ce cas, et hormis cas spécifique (interdiction de transit), le levier réglementaire interdisant l'accès aux véhicules de plus de 8 mètres de long sur une zone « centre » ne semble pas adapté.

En outre, le diagnostic a permis de mettre en évidence l'existence de seuils de tonnage multiples parfois très proches : 2t, 2,5t, 3t et 3,5t par exemple, 7t et 7,5t ou encore 19t et 20t.

Ainsi, une action d'harmonisation de ces seuils de tonnage semble pertinente sur les communes concernées mais sur les 113 mesures utilisant le paramètre tonnage et relative à la circulation des véhicules, seules 8 concernent la commune ou une zone définie.

Autrement dit, ces seuils de tonnage parfois très proches concernent pour 93% des mesures l'échelle de la rue, un parking, un ouvrage d'art et ne peuvent donc faire l'objet d'une harmonisation réglementaire s'agissant souvent de limites physiques de voirie.

Ainsi, pour les communes qui souhaiteraient mettre en place le levier réglementaire des 8 mètres, VRD pourra proposer un accompagnement dans l'adaptation de l'arrêté type proposé aux spécificités de la commune.

8 Estimations financières des opérations d'harmonisation

8.1 Hypothèses de coût

La nouvelle réglementation nécessite la mise en place d'une signalisation conforme à celle-ci. Il existe aujourd'hui, autant de réglementations qu'il y a de centres urbains. Par conséquent, la signalisation aujourd'hui en place devra être modifiée pour être conforme à la nouvelle réglementation.

Il pourra alors s'agir, pour chaque centre urbain, de mener différentes opérations. De nouveaux panneaux de signalisation devront être installés, certains existants devront être remplacés et d'autres supprimés.

Pour les 6 centres urbains, un travail d'estimation financière du coût de ces opérations a été réalisé.

Afin d'évaluer le coût que représenteront ces opérations, le Bureau d'études s'est appuyé sur des informations récoltées auprès des municipalités d'Annecy et de Portes-lès-Valence. Grâce à celles-ci, nous sommes en mesure d'utiliser, pour nos estimations, les coûts suivants :

- Coût de l'installation d'un panneau de signalisation (fourniture du panneau, du panneau associé, du mât et de la pose) : 275 € HT
- Coût de la dépose d'un panneau existant : 150 € HT
- Coût de remplacement d'un panneau existant (fourniture du panneau et pose) : 70 € HT.

Ces différents coûts identifiés, des estimations financières d'adaptation de la signalisation à la nouvelle réglementation ont été réalisées pour chaque centre urbain.

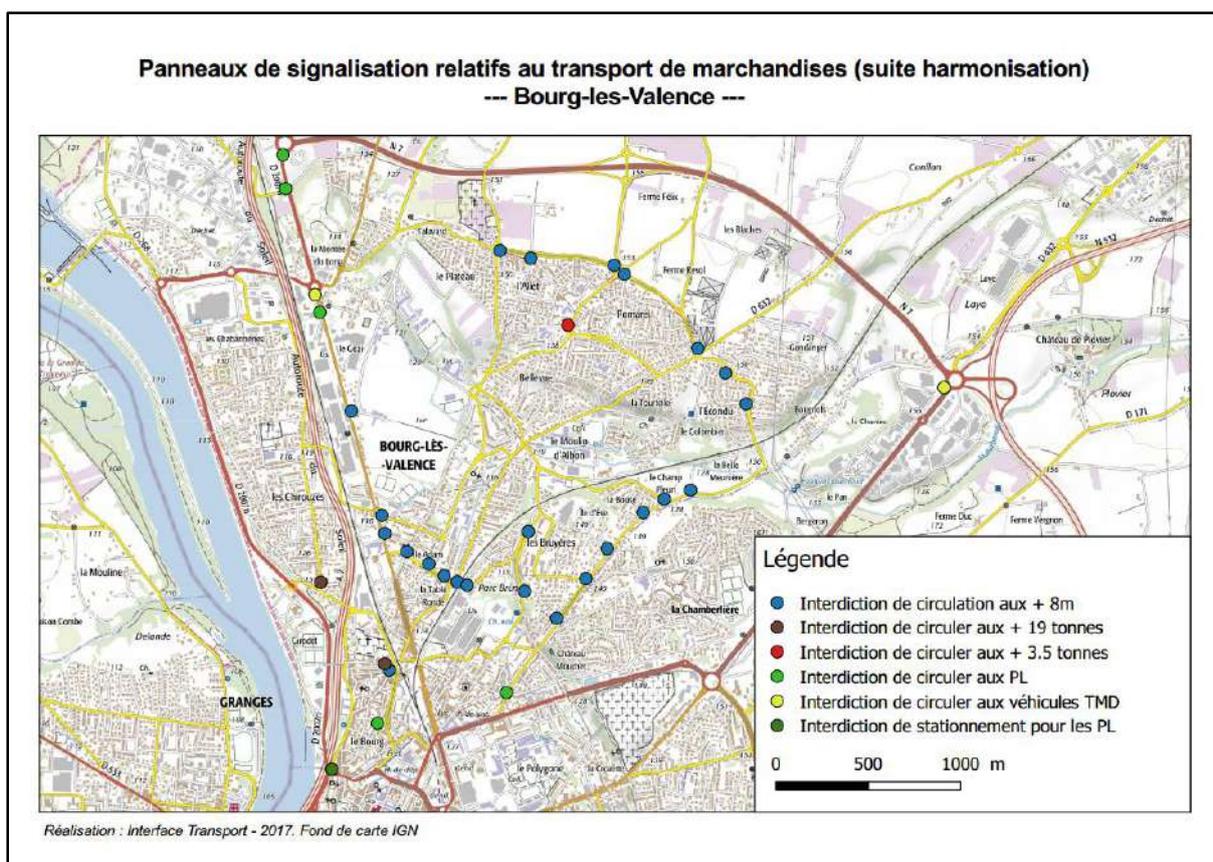
8.2 Une nouvelle réglementation qui redessine le jalonnement de la signalisation

Les cartographies ci-dessous représentent la localisation des panneaux de signalisation verticale qui devraient être mis en place suite à la démarche d'harmonisation réglementaire sur les 6 centres urbains de VRD.

8.2.1 Valence

Le périmètre et les restrictions de circulation sur le centre-ville de Valence ne changent pas

8.2.2 Bourg-lès-Valence

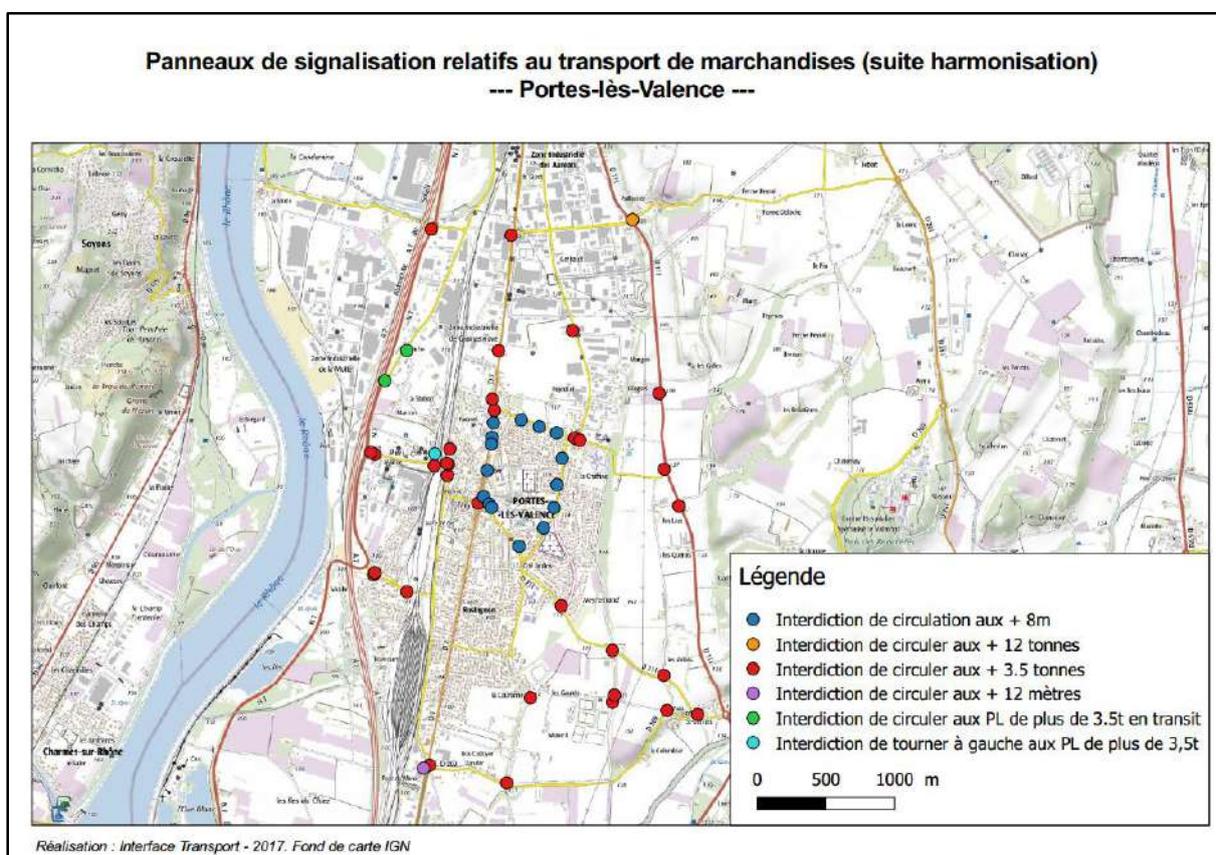


Pour la signalisation de la commune de Bourg-lès-Valence :

- 16 nouveaux panneaux sont à installer, pour un coût de 4 400 € HT.
- 7 panneaux existants sont à remplacer, pour un coût de 490 € HT.
- 9 panneaux existants sont à supprimer, pour un coût de 1 350 € HT.

Ces opérations représentent un coût total de : **6 240 € HT**.

8.2.3 Portes-lès-Valence

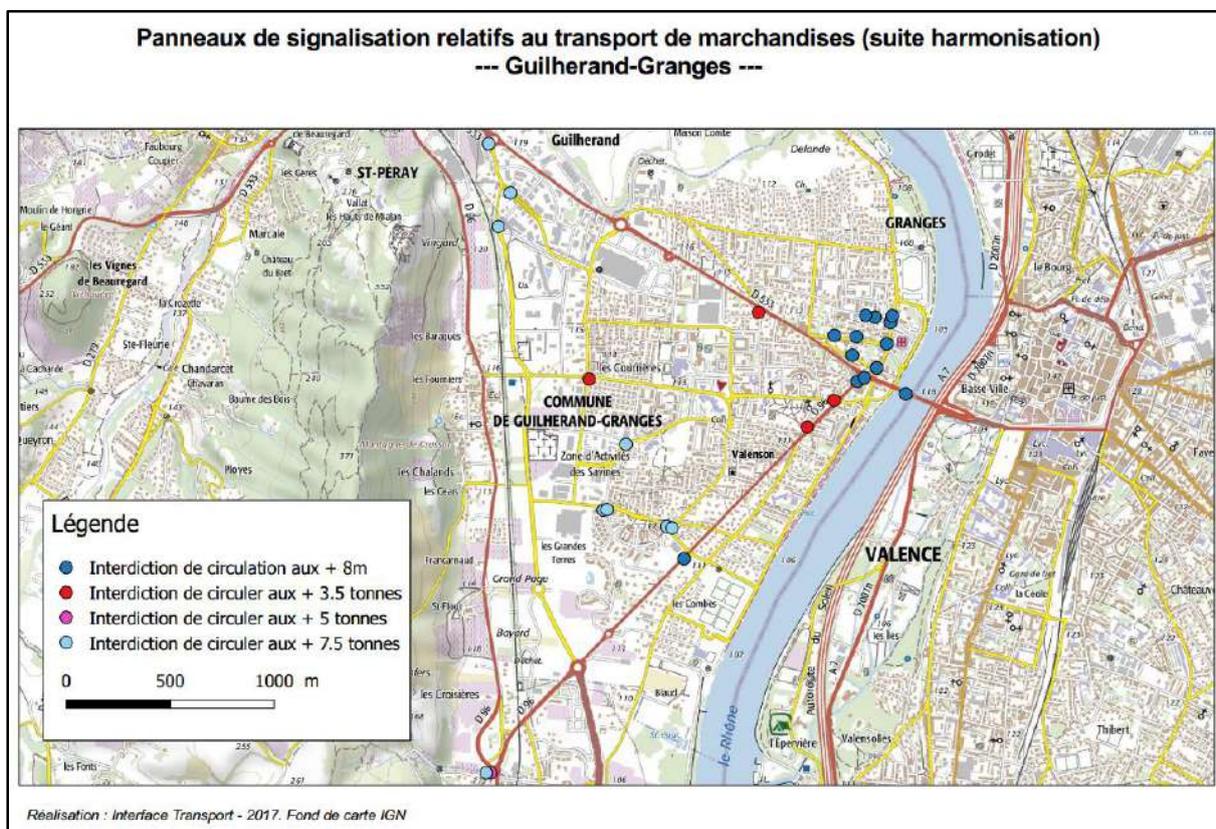


Pour la signalisation de la commune de Portes-lès-Valence :

- 15 nouveaux panneaux sont à installer, pour un coût de 4 125 € HT.
- 1 panneau existant est à supprimer, pour un coût de 150 € HT.

Ces opérations représentent un coût total de : **4 275 € HT**.

8.2.4 Guilherand-Granges

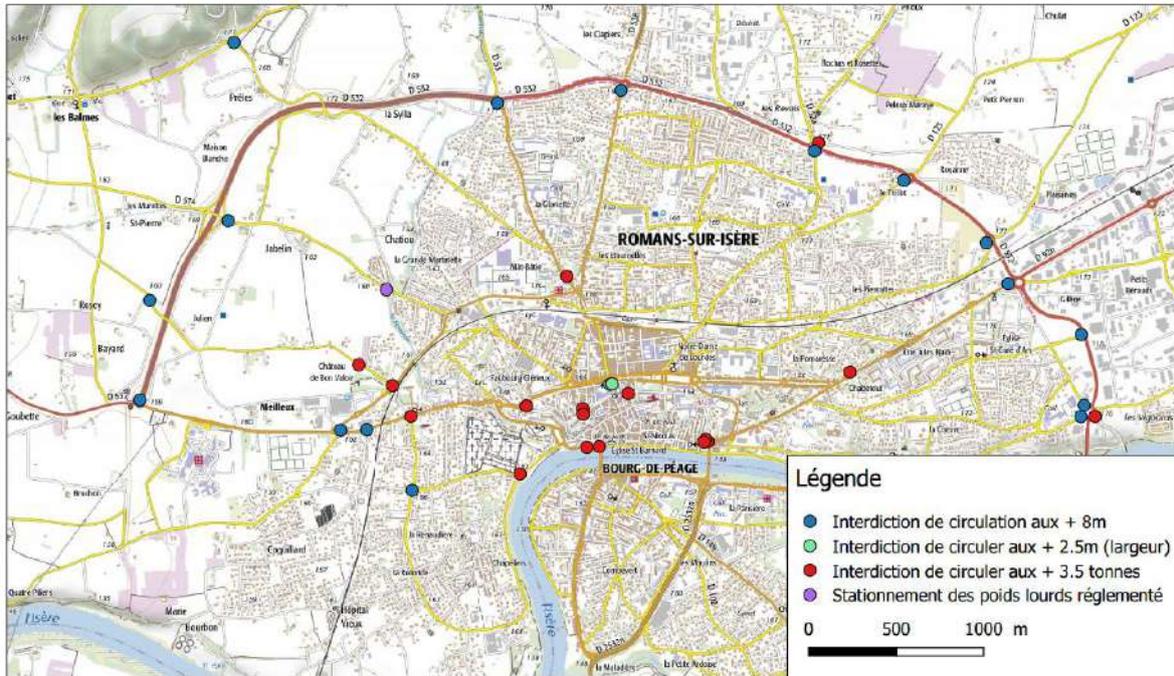


Pour la signalisation de la commune de Guilherand-Granges :

- 9 nouveaux panneaux sont à installer, pour un coût total de **2 475 € HT**.

8.2.5 Romans-sur-Isère

Panneaux de signalisation relatifs au transport de marchandises (suite harmonisation) --- Romans-sur-Isère ---



Réalisation : Interface Transport - 2017. Fond de carte IGN

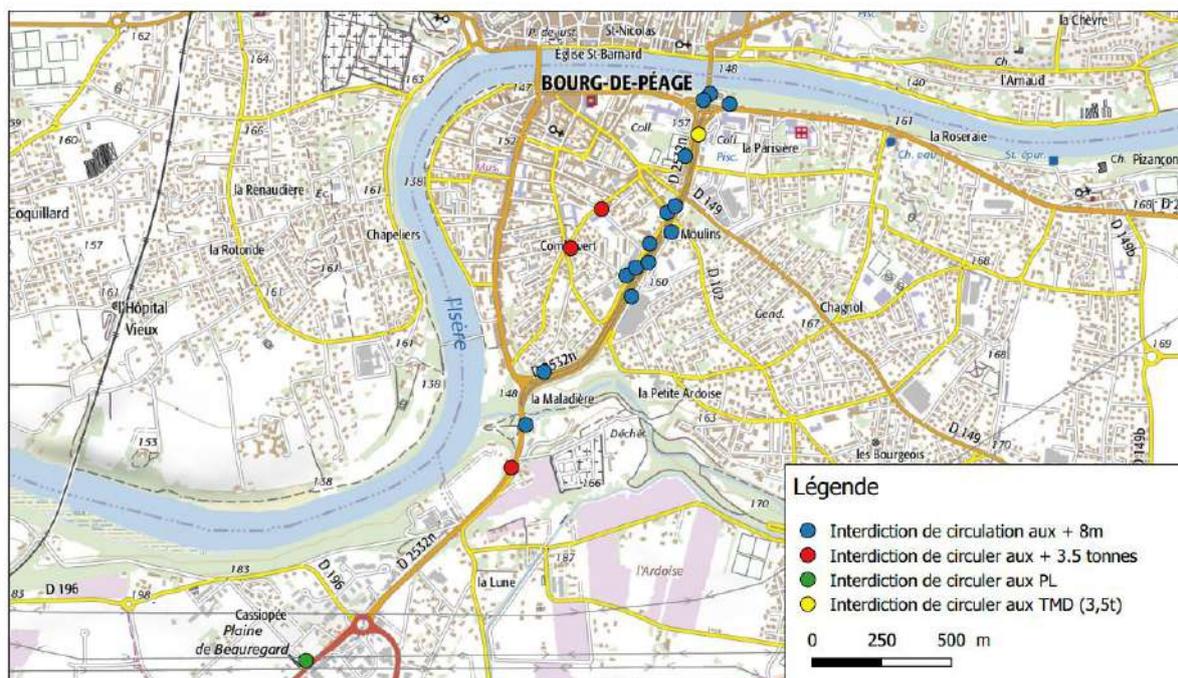
Pour la signalisation de la commune de Romans-sur-Isère :

- 11 nouveaux panneaux sont à installer, pour un coût de 3 025 € HT.
- 5 panneaux existants sont à remplacer, pour un coût de 350 € HT.
- 38 panneaux existants sont à supprimer, pour un coût de 5 700 € HT.

Ces opérations représentent un coût total de : **9 075 € HT.**

8.2.6 Bourg-de-Péage

Panneaux de signalisation relatifs au transport de marchandises (suite harmonisation) --- Bourg-de-Péage ---



Réalisation : Interface Transport - 2017. Fond de carte IGN

Pour la signalisation de la commune de Bourg-de-Péage :

- 13 nouveaux panneaux sont à installer, pour un coût de 3 575 € HT.
- 1 panneau existant est à remplacer, pour un coût de 70 € HT.
- 2 panneaux existants sont à supprimer, pour un coût de 300 € HT.

Ces opérations représentent un coût total de : **3 945 € HT**.

C. ANNEXES

9 Fiches de mise en œuvre et de suivi des opérations nécessaires à la réalisation du SDAL.



SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de VALENCE

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
VZ 1		1		21 Avenue Sadi Carnot	Mise en conformité		A mettre en conformité	A créer	non	A mettre en conformité		
VZ 4		1		105 Avenue Sadi Carnot	Mise en conformité		A mettre en conformité	A créer	Arceau à vélo	A mettre en conformité		
VZ 6		1		4 faubourg Saint Jacques	Mise en conformité		A mettre en conformité	Existant	non	A mettre en conformité		
VZ 6		1		26 faubourg Saint Jacques	Mise en conformité	A rallonger - 11m	-	A créer	non	A mettre en conformité		
VZ 7		1		35 avenue Felix Faure	Mise en conformité	-	A mettre en conformité	Existant	Plot en béton	A mettre en conformité		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de VALENCE

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
VZ 7		1		17 avenue Felix Faure	Mise en conformité	-	A mettre en conformité	Existant	non	A mettre en conformité		
VZ 8 et 9		1		5 rue des alpes	Mise en conformité	-	-	A créer	non	A mettre en conformité		
VZ 10		2		4 rue Pasteur	Création	11m	A créer	Existant	non	A installer		
VZ 12		2		13 avenue Pierre Semard	Création	11m	A créer	A créer	non	A installer		
VZ 13		1		27 avenue Pierre Semard	Mise en conformité	-	-	A créer	Plots	A mettre en conformité		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de VALENCE

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
VZ 15		1		53 avenue Victor Hugo	Mise en conformité	-	A mettre en conformité	Existant	non	A mettre en conformité		
VZ 18		2		81 avenue Victor Hugo	Création	11m	A créer	Existant	Avancée de trottoir	A installer		
-		1		65 avenue Sadi Carnot	Mise en conformité	12,4m actuellement	A mettre en conformité	A créer	Horodateur	A mettre en conformité		
VZ 11		1		34 avenue Victor Hugo	Mise en conformité	10,4m actuellement	A mettre en conformité	Existant	non	A mettre en conformité		
-		2		Face n° 18 Avenue Sadi Carnot	Création	11m	A créer	A créer	non	A installer		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de VALENCE

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
-		1		32 faubourg Saint Jacques	Mise en conformité (suppression préconisée)	12,2m actuellement	A mettre en conformité	A créer		A mettre en conformité		
-		2		22 avenue Sadi Carnot	Suppression	5,4m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		1		85 avenue Sadi Carnot	Mise en conformité (suppression préconisée)	10,8m actuellement	Conforme	A créer		A mettre en conformité		
-		1		8 Avenue de Romans	Mise en conformité (suppression préconisée)	10,6m actuellement	Conforme	A créer		A mettre en conformité		
-		1		1 rue Chevandier	Mise en conformité (suppression préconisée)	15m actuellement	A mettre en conformité	A créer		A mettre en conformité		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de VALENCE

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
-		3		Avenue du Champ de Mars	Mise en conformité	8,8m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		1 Place Championnet	Mise en conformité	10,9m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		69 Avenue Léon Gambetta	Mise en conformité	8m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		67 Avenue Léon Gambetta	Mise en conformité	8m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		36 boulevard du général de gaulle	Mise en conformité	12m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		20 boulevard du général de gaulle	Mise en conformité	12m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		12 boulevard du général de gaulle	Mise en conformité	12m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		7 rue dauphiné	Mise en conformité	10,1m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		54 boulevard Vauban	Mise en conformité	11m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		33 rue baudin	Mise en conformité	10,3m actuellement				A mettre en conformité		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de VALENCE

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
-		3		20 rue Barrault	Mise en conformité	10,1m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		60 avenue de romans	Mise en conformité	10,1m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		68 avenue de romans	Mise en conformité	10,1m actuellement				A mettre en conformité		
-		3		rue point du gat / rue chateauvert	Mise en conformité	-				A mettre en conformité		
-		3		17 rue balzac	Mise en conformité	11m actuellement				A mettre en conformité		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de BOURG LES VALENCE

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
Tronçon n 11		1		65 Avenue Marc Hurtin	Mise en conformité	A rallonger à 11m	A mettre en conformité	Existant	non	A mettre en conformité		
Tronçon n 14		2		38 Avenue Marc Hurtin	Création	11m	A créer	Existant	non	A installer	sur stationnement central	
Tronçon n 13		1		2 chemin du Valentin	Mise en conformité	A rallonger à 11m	A mettre en conformité	Existant	Plots	A installer		
-		2		14 rue Charles Ponsoye	Suppression	5,4m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		1		16 rue Charles Ponsoye	Mise en conformité	8,6m actuellement	A mettre en conformité			A mettre en conformité		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de BOURG LES VALENCE

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
-		2		43 rue Carnot	Suppression	5,2m actuellement	A supprimer			A supprimer		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de PORTES LES VALENCE

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
PLVZ 2		2		72 rue Jean Jaurès	Création	11m	A créer	Existant	non	A installer		
PLVZ 2		2		48 rue Jean Jaurès	Création	11m	A créer	Existant	non	A installer	sortie de véhicules à l'avant	
PLVZ 4		2		Rue du 8 Mai 1945	Mise en conformité	-	A mettre en conformité			A mettre en conformité		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

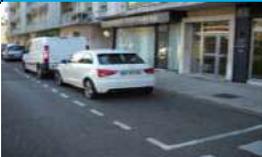
Ville de GUILHERAND GRANGES

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
ronçon 2		2		284 Avenue de la république	Création	9m	A créer	Existant	non	A installer		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de ROMANS

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
RZ1		2		15 Place Jean Jaurès	Création	11m	A créer	Existant à l'arrière	non	A installer		
RZ 2		2		18 Place Jean Jaurès	Création	11m	A créer	Existant à l'arrière	non	A installer	en début de tronçon	
RZ 3		1		42 Place Jean Jaurès	Mise en conformité	A rallonger - 11m	A mettre en conformité	A créer	non	A mettre en conformité		
RZ 4		2		66 Place Jean Jaurès	Création	11m	A créer	Existant	non	A installer		
RZ 5		2		24 rue Jacquemard	Création	11m	A créer	Existant	non	A installer		
RZ 6		1		22 rue Jacquemard	Mise en conformité	13m jusqu'à l'abaissement	A mettre en conformité	Existant	non	A mettre en conformité		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de ROMANS

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
RZ 6		1		41 rue Jacquemard	Mise en conformité	A rallonger - 11m	A mettre en conformité	A créer	Plaque d'égout	A mettre en conformité		
RZ 7		2		51 rue Jacquemard	Création	11m	A créer	A créer	non	A installer		
RZ 8		2		25 boulevard de la libération	Création	11m	A créer	A créer	Lampadaire	A installer		
RZ 9		2		7 Place Charles de Gaulle	Création	11m	A créer	Existant	Plots	A installer	AL se trouverait près de la statue	
RZ 10		2		1 Place Jules Nadi	Création	11m	A créer	Existant	Plots et arceaux à vélo	A installer	AL à mutualiser avec transport de fonds	
RZ 11		1		52 rue Jacquemard	Mise en conformité	11m	A mettre en conformité	Existant	non	A mettre en conformité		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de ROMANS

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
-		2		26 Place Jean Jaurès	Suppression	12m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		2		61 rue Jacquemard	Suppression	7,5m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		2		20 boulevard de la libération	Suppression	15m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		2		9 côte des Cordeliers	Suppression	10m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		2		face n° 12 Place Jean Jaurès	Suppression	6,5m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		2		14 Avenue Victor Hugo	Suppression	10m actuellement	A supprimer			A supprimer		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de ROMANS

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
-		1		17 rue Palestro	Mise en conformité (suppression préconisée)	6,5m actuellement	A mettre en conformité	A créer		A mettre en conformité		
-		1		19 boulevard Gabriel Péri	Mise en conformité (suppression préconisée)	9m actuellement	A mettre en conformité	A créer		A mettre en conformité		
-		2		55 rue Palestro	Mise en conformité (suppression préconisée)	8,5m actuellement	A mettre en conformité	A créer		A mettre en conformité		
-		2		52 rue Palestro	Suppression	9,4m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		1		Face n° 18 rue du Pdt F. Faure	Mise en conformité (suppression préconisée)	8m actuellement	A mettre en conformité	A créer		A mettre en conformité		
-		2		35 rue Guillaume	Suppression	6,5m actuellement	A supprimer			A supprimer		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de ROMANS

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
-		1		58 rue Guillaume	Mise en conformité (suppression préconisée)	6,5m actuellement	A mettre en conformité	A créer		A mettre en conformité		
-		1		3 rue du Pdt F. Faure	Mise en conformité (suppression préconisée)	11m actuellement	A mettre en conformité	A créer		A mettre en conformité		
-		2		76 place Jean Jaurès	Suppression	6,5m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		1		2 cours Pierre Didier	Mise en conformité (suppression préconisée)	13m actuellement	A mettre en conformité	A créer		A mettre en conformité		
-		2		3 rue des remparts jacquemard	Suppression	8m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		2		Face n°35 Bld de la Libération	Suppression	10m actuellement	A supprimer			A supprimer		

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
-		2		Place du Pont	Suppression	-	A supprimer			A supprimer		
-		2		7 côte des cordeliers	Suppression	8m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		2		rue Ernest Bonnardel	Suppression	9m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		3		25 rue Turpin	Mise en conformité	9,6m actuellement	A mettre en conformité			A mettre en conformité		
-		3		4 rue du réservoir	Mise en conformité	8,3m actuellement	A mettre en conformité			A mettre en conformité		
-		3		3 rue Paul Bert	Mise en conformité	6,6m actuellement	A mettre en conformité			A mettre en conformité		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de ROMANS

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
-		3		6 quai Dauphin	Mise en conformité	12m actuellement	A mettre en conformité			A mettre en conformité		
-		3		64 Place Jacquemart	Mise en conformité	9,6m actuellement	A mettre en conformité			A mettre en conformité		
-		3		47 Place Jacquemart	Mise en conformité	7,3m actuellement	A mettre en conformité			A mettre en conformité		
-		3		Face n° 14 rue château brunet	Mise en conformité	8,3m actuellement	A mettre en conformité			A mettre en conformité		
-		3		43 rue du Pdt F. Faure	Mise en conformité	8,6 actuellement	A mettre en conformité			A mettre en conformité		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de BOURG DE PEAGE

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
BPZ 1		2		7 rue Docteur Eynard	Création	11m	A créer	Existant	non	A installer	décaler l'arrêt minute	
BPZ 2		1		6 Grand Rue Jean Jaurès	Mise en conformité	8m actuellement	A mettre en conformité	Existant	Plot	A mettre en conformité		
BPZ 3		2		86 Grand Rue Jean Jaurès	Création	11m	A créer	A créer	non	A installer		
-		2		33 Grand Rue Jean Jaurès	Suppression	6,2m actuellement	A supprimer			A supprimer		
-		2		138 Grand Rue Jean Jaurès	Suppression	10m actuellement	A supprimer			A supprimer		

SCHEMA DIRECTEUR DES AIRES DE LIVRAISON DE VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Mise en œuvre et suivi des opérations

Ville de BOURG DE PEAGE

Nom Zone	N° AL	Priorité	Etat	Adresse	Opération à réaliser	Longueur	Marquage au sol	Abaissement	Mobilier urbain gênant	Signalisation verticale	Autres remarques	Photos
-		2		Rue Marc Dormoy	Suppression	6m actuellement	A supprimer			A supprimer		

Schéma Directeur
des Aires de Livraisons (SDAL)
et
nouvelle réglementation
du transport de marchandises



Valence Romans
DÉPLACEMENTS

AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ