



Mieux gérer le stationnement pour les livraisons : l'expérimentation Rapido à Lyon : la démarche de concertation menée à Lyon

Philippe Bossin, Julien Hervé

► To cite this version:

Philippe Bossin, Julien Hervé. Mieux gérer le stationnement pour les livraisons : l'expérimentation Rapido à Lyon : la démarche de concertation menée à Lyon. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2002, 60 p., figures, graphiques. hal-02150519

HAL Id: hal-02150519

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150519>

Submitted on 7 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Mieux gérer le stationnement pour les livraisons

L'expérimentation Rapido à Lyon



Certu

centre d'études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00
télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

Références : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur <http://www.certu.fr>

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire :

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier 69456 LYON CEDEX 06

Titre : Mieux gérer le stationnement pour les livraisons : L'expérimentation Rapido à Lyon

Sous-titre : la démarche de concertation menée à Lyon

Date d'achèvement : mai 2002

Langue : Français

Organisme auteur :

INTERFACE TRANSPORT
48, rue de la Madeleine
69007 LYON
Tél. : 04-72-71-63-71
e-mail : interface.transport@wanadoo.fr

Rédacteurs :

Philippe BOSSIN
Julien HERVE

Relecteurs assurance qualité :

Jacques LEGAIGNOUX,
Jean THEVENON (CERTU)

Résumé :

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, renforcée récemment par la loi solidarité et renouvellement urbains, conduit les agglomérations à inclure dans leur PDU une réflexion sur les transports de marchandises en ville. La mise en place de dispositions sur la circulation et le stationnement des véhicules de livraison pose aux techniciens comme aux élus la question du "comment s'y prendre concrètement ?".

Le présent rapport d'étude a pour objectif d'apporter des réponses à cette question. Il s'appuie sur la démarche menée par la Communauté Urbaine de Lyon en collaboration avec ses partenaires : Ville de Lyon et Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon. Tout d'abord processus de concertation avec l'ensemble des acteurs de la logistique urbaine, cette démarche s'est concrétisée par l'expérimentation d'un nouveau système de régulation de l'accueil des livraisons et des courses de particuliers : les "Points Rapido".

Ce document vise à dégager les principes qui ont guidé cette démarche et qui sont susceptibles d'être transposés à d'autres agglomérations.

Il décrit successivement :

- Le processus de diagnostic et de concertation mené
- Les pistes d'actions et d'expérimentations envisagées
- Le dispositif mis en œuvre
- Le protocole d'évaluation retenu
- Les principaux résultats
- Une annexe présentant des éléments de méthode susceptibles d'être reproduits :
 - Méthodologie retenue
 - Modes opératoires

Les différentes parties de ce rapport ont été conçues pour être lues indépendamment selon l'intérêt et les attentes du lecteur.

Remarques complémentaires

L'évaluation de l'expérimentation Rapido a donné lieu à un financement du PREDIT 2 par l'Ademe

Mots clés : concertation, livraisons, arrêt, stationnement, communication, courses, réglementation, transports de marchandises en ville, logistique urbaine.

Diffusion : libre

Nombre de pages : 60

Prix : gratuit

Confidentialité :
aucune

Bibliographie :
En fin d'ouvrage

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GÉNÉRALE	2
1. DU DIAGNOSTIC À LA CONCERTATION	3
1.1. INTRODUCTION	3
1.2. UN DIAGNOSTIC COMPLET.....	4
1.2.1. Le contexte de l'étude	4
1.2.2. Infrastructures et réglementation.....	6
1.2.3. Les composantes du transport de marchandises.....	7
1.2.4. Les acteurs du transport de marchandises	8
1.2.5. Livraisons de marchandises : les établissements générateurs.....	9
1.2.6. Livraisons de marchandises : la localisation des flux.....	11
1.2.7. Livraisons de marchandises : l'opérateur du transport.....	13
1.2.8. Livraisons de marchandises : le trafic	14
1.2.9. Livraisons de marchandises : le stationnement	15
1.2.10. Livraisons de marchandises : le point de vue des acteurs	17
1.3. UN DIAGNOSTIC QUI CONDUIT À LA CONCERTATION	18
1.4. CONCLUSION.....	19
2. PISTES D'ACTIONS ET D'EXPÉRIMENTATIONS ENVISAGÉES.....	20
2.1. INTRODUCTION	20
2.2. AFFINER LE DIAGNOSTIC	20
2.3. ELABORER DES PISTES DE PROGRÈS	22
2.4. DÉFINIR DES EXPÉRIMENTATIONS CONCRÈTES	24
2.5. RÉUNIR LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE	24
2.6. CONCLUSION.....	24
3. LE DISPOSITIF MIS EN ŒUVRE	25
3.1. INTRODUCTION	25
3.2. LE TRAVAIL DE MISE EN ŒUVRE RÉALISÉ.....	25
3.3. MISE EN PLACE DU DISPOSITIF RAPIDO	28
3.4. CONCLUSION.....	30
4. LE PROTOCOLE D'ÉVALUATION RETENU	30
4.1. INTRODUCTION	30
4.2. CONTENU DE L'ÉVALUATION : LES DIX INDICATEURS RETENUS.....	30
4.3. LES AUTRES INDICATEURS ENVISAGÉS	36
4.4. CONCLUSION.....	38
5. LES PRINCIPAUX RÉSULTATS	39
5.1. UNE UTILISATION DÉVOYÉE DES EMPLACEMENTS RAPIDO.....	39
5.2. UN RESPECT ET UN CONTRÔLE INSUFFISANTS	41
5.3. UNE PERCEPTION POSITIVE DU SYSTÈME	41
5.4. DES PROBLÈMES DE LISIBILITÉ DU SYSTÈME / UNE DIFFUSION DE L'INFORMATION INSUFFISANTE.....	42
5.5. LES PROBLÈMES DES CHAUFFEURS LIVREURS NON RÉSOLUS	42
5.6. BILAN – TABLEAU RÉCAPITULATIF DES RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS	43
CONCLUSION GÉNÉRALE	44
ANNEXE METHODOLOGIQUE.....	45
1. ÉLÉMENTS DE MÉTHODE : VERS UNE GESTION DE PROJET "MARCHANDISES EN VILLE"	47
2. RÉUNIR LES CONDITIONS : ACCEPTER DE PERDRE DU TEMPS POUR EN GAGNER.....	47
3. METTRE EN ŒUVRE.....	47
4. AGIR	48
5. DES ÉLÉMENTS D'ACTIONS POUR AIDER LES COLLECTIVITÉS	49

Introduction générale

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, renforcée récemment par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), conduit les agglomérations à inclure dans leur PDU une réflexion sur les transports de marchandises en ville. La mise en place de dispositions sur la circulation et le stationnement des véhicules de livraison posent aux techniciens comme aux élus la question du **"comment s'y prendre concrètement ?"**.

Le présent rapport d'étude a pour objectif d'apporter des réponses à cette question. Il s'appuie sur la démarche menée par la Communauté Urbaine de Lyon en collaboration avec ses partenaires : Ville de Lyon et Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon. Tout d'abord processus de concertation avec l'ensemble des acteurs de la logistique urbaine, cette démarche s'est concrétisée par l'expérimentation d'un nouveau système de régulation de l'accueil des livraisons et des courses de particuliers : les "Points Rapido".

Ce document vise à dégager les principes qui ont guidé cette démarche et qui sont susceptibles d'être transposés à d'autres agglomérations.

Il décrit successivement :

- Le processus de diagnostic et de concertation mené,
- Des éléments de méthode susceptibles d'être reproduits,
- Les pistes d'actions et d'expérimentations envisagées,
- Le dispositif mis en œuvre (Points Rapido),
- Le protocole d'évaluation retenu.

Les différentes parties de ce rapport ont été conçues pour être lues indépendamment selon l'intérêt et les attentes du lecteur.

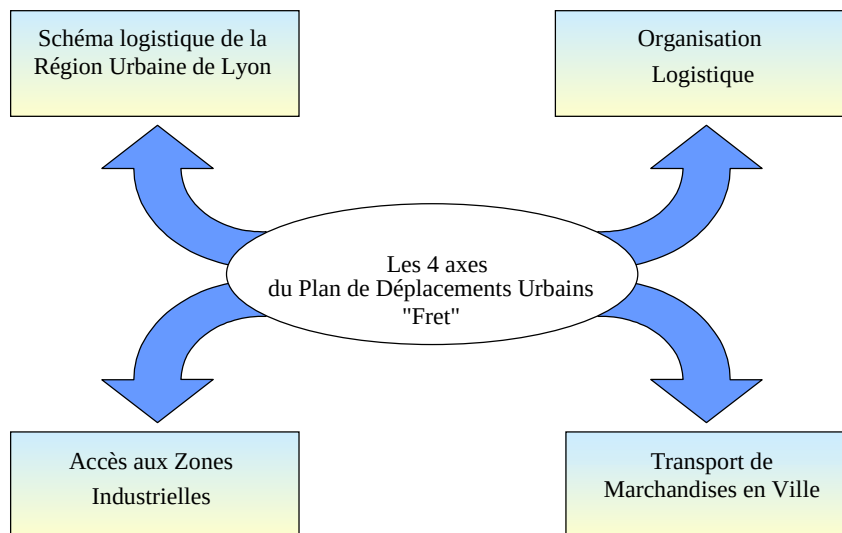
1. Du diagnostic à la concertation

1.1. Introduction

Le 14 octobre 1997, l'agglomération lyonnaise vote son **Plan de Déplacements Urbains** (dans le cadre de la publication de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996). Document de planification, il définit les principes généraux de l'organisation des transports. Mais la problématique "marchandises" en est absente.

Dans le même temps, les professionnels du transport et de la logistique conduisent des réflexions et réalisent un livre blanc sur les difficultés rencontrées pour exercer leurs activités dans l'agglomération.

Afin d'apporter des éléments de réponse aux questions posées par les acteurs économiques et de penser globalement la problématique "marchandises", le Grand Lyon engage une démarche structurée autour de 4 axes que l'on peut hiérarchiser en termes de périmètre territorial :



Ces différents axes de travail ne sont alors pas tous au même stade d'avancement :

- **Le Schéma logistique de la Région Urbaine de Lyon (RUL)**, vise à réfléchir à la place de Lyon et de sa région urbaine sur l'échiquier logistique européen. Réflexions globales, elles se poursuivent en parallèle des autres axes.
- En ce qui concerne l'**accès aux Zones Industrielles**, le travail est déjà largement avancé et bénéficie des réflexions sur le transport de matières dangereuses et sur la hiérarchisation des réseaux.
- L'axe "**organisation logistique**" renvoie aux modifications organisationnelles susceptibles d'améliorer le fonctionnement logistique urbain : analyses de filières, réflexions sur de nouveaux maillons logistiques (plate-forme urbaine par exemple),

- **Transport de Marchandises en Ville** : il existe des études disparates réalisées au niveau de quartiers spécifiques ou en lien avec la réalisation des deux lignes fortes de tramway. Ces études doivent être capitalisées et mises en cohérence.

Le Grand Lyon ne parle pas de "PDU marchandises". D'une part, il n'en a pas la légitimité institutionnelle, le SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise) ayant réalisé le PDU. D'autre part, il souhaite avancer avant de se présenter à nouveau devant les professionnels du transport. Cette démarche se traduit par la décision de **réaliser un diagnostic** avant d'aller plus loin.

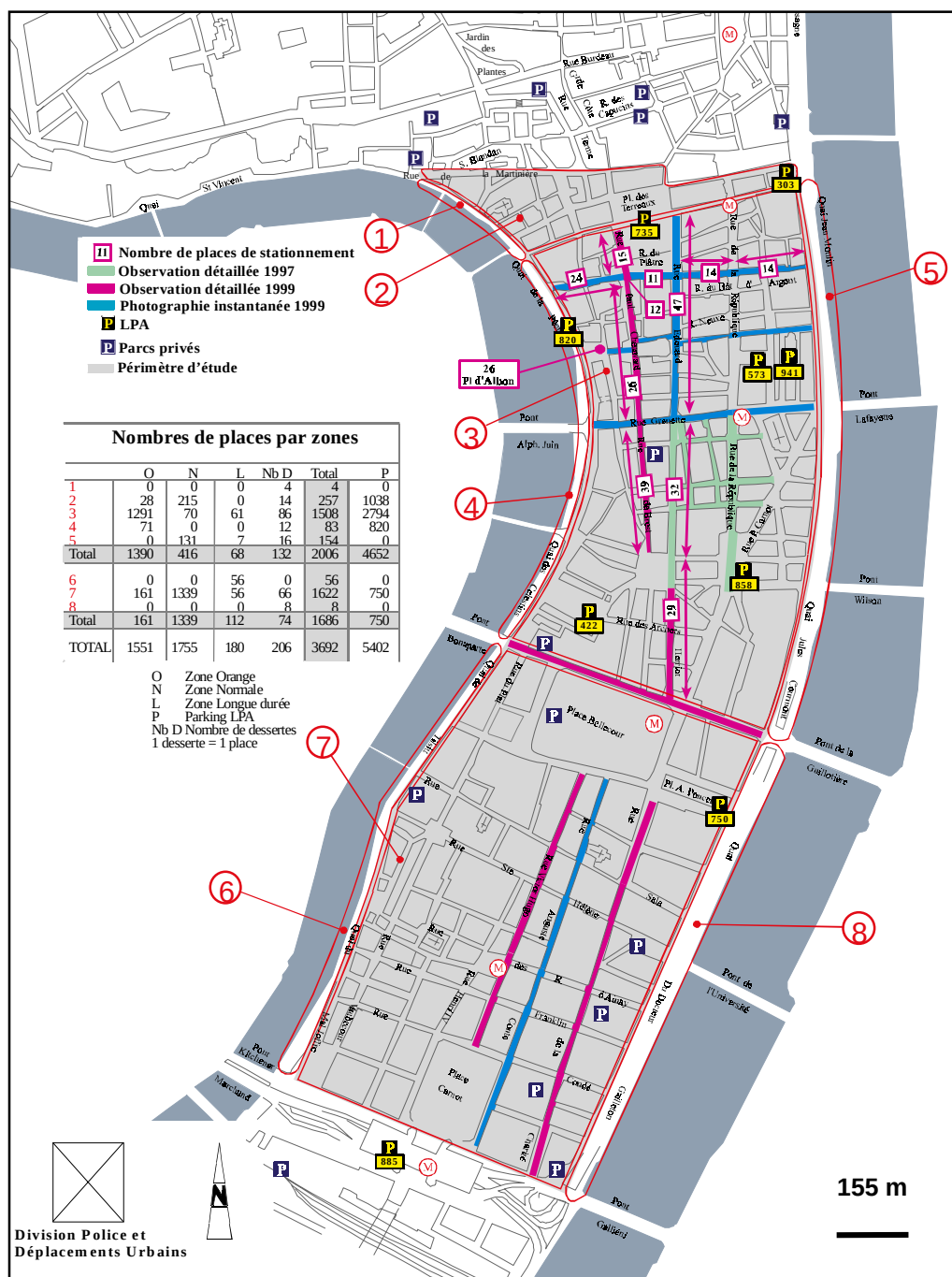
1.2. Un diagnostic complet

1.2.1 Le contexte de l'étude

1. Le périmètre du diagnostic

La zone retenue concerne les 1^{er} et 2^{ème} arrondissements de Lyon, non comprise la zone située au sud du centre d'échanges de Perrache. Elle est bornée d'Est en Ouest par les deux fleuves

et s'étend, de la place Carnot au Sud, à la place des Terreaux au Nord. Dans la suite du document, le périmètre de l'étude sera assimilé à la Presqu'île, bien qu'il soit plus restreint.



2 L'objectif

L'objectif du diagnostic est l'analyse des flux générés dans la Presqu'île par les livraisons de marchandises, en vue de définir des principes d'action. La difficulté consiste à trouver un système de distribution urbaine qui soit compatible avec les enjeux de développement économique du centre-ville, tout en préservant un cadre de vie agréable. Ce diagnostic s'inscrit dans une réflexion plus vaste visant à intégrer les flux de marchandises dans le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise.

3 La méthode

L'analyse de la distribution des marchandises en Presqu'île a été menée tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Elle s'est appuyée sur plusieurs sources d'information :

- des observations de terrain, réalisées en 1997 et 1999, dans une vingtaine de rues,
- des enquêtes téléphoniques (1997) auprès d'un échantillon d'environ 250 établissements,
- des entretiens auprès de 40 transporteurs et gros générateurs (1999),
- des documents fournis par la Ville de Lyon, la CCI et le Grand Lyon, relatifs à l'offre de stationnement, aux enquêtes ménages, aux comptages, aux enquêtes de rotation, aux enquêtes "comportements d'achat", ...,
- les acquis du programme national " Marchandises en Ville ".

Le programme national " Marchandises en Ville "

Le programme " Marchandises en Ville " a été lancé à la fin de l'année 1993 par le Ministère des Transports et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME). Le CERTU en est le maître d'œuvre. Les différentes études et recherches ont abouti à l'élaboration d'un guide méthodologique* destiné aux collectivités locales, pour les aider à associer le fret à leur Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Le pilotage scientifique a été confiée au Laboratoire d'Economie des Transports (LET) de Lyon. Des enquêtes lourdes ont été menées à Bordeaux, Marseille et Dijon auprès des établissements et des conducteurs. Elles ont permis d'établir des ratios relatifs au transport de marchandises et de proposer une méthodologie reproductible dans les autres agglomérations.

** Plans de déplacements urbains, prise en compte des marchandises, guide méthodologique 1998 - CERTU/ADEME*

1.2.2 Infrastructures et réglementation

1 La réglementation de la circulation

Aucune réglementation sur la circulation des marchandises n'est en vigueur sur la Presqu'île. Seule la zone piétonne, où est implanté un millier d'établissements, est soumise à des contraintes horaires et techniques. **Les véhicules de moins de 7,5 tonnes** ne peuvent pénétrer dans la zone qu'entre 06h00 et 11h30. En dehors de ces plages horaires, des bornes escamotables interdisent l'accès.

2 L'offre de stationnement (cf. carte)

La Presqu'île offre plus de 9 000 places de stationnement public, auxquelles s'ajoutent les parkings privés et les garages commerciaux.

60% de l'offre publique de stationnement se trouve dans les parkings en ouvrage (5 400 places), 38% en surface (3 500 places) et 2% sur les zones de desserte (200 places).

Les capacités de stationnement, en surface comme en ouvrage, sont relativement bien réparties sur tout le périmètre. La réglementation en vigueur fait une distinction entre le nord et le sud de la place Bellecour. Le stationnement est de courte durée (70% des places offertes) au nord, alors qu'au sud de la place Bellecour, les places offertes sont à 80% de moyenne durée.

Le Plan d'Occupation des Sols

Selon le code de l'Urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme (ex - POS) peut conditionner la délivrance de permis de construire à la réalisation d'aires de stationnement appropriées (article 12). Cet article offre donc des possibilités d'incitation aux livraisons/enlèvements sur le domaine privé des destinataires ou des chargeurs, c'est-à-dire hors voirie publique.

3 La réglementation du stationnement

Sur les emplacements de surface, trois grandes catégories de zones sont différenciées (en dehors du stationnement gratuit qui reste marginal) :

- la zone de courte durée où le stationnement est payant de 9h à 19h, pour une durée maximum d'1h30,
- la zone de moyenne durée où le stationnement est payant de 9h à 18h (gratuit entre 12h et 14h), pour une durée maximum de 3h,
- la zone de longue durée où le stationnement est payant de 9h à 18h (gratuit entre 12h et 14h), pour une durée maximum de 24h.

Sur les zones de desserte “ *le stationnement [est] gênant, interdit les jours ouvrables entre 8h et 19h, réservé à l'arrêt des véhicules pour la desserte des riverains (chargement ou déchargement de marchandises, livraisons, manutention des bagages, montée ou descente de personnes)* ”.

Les observations de terrain

Trois types d'observation ont été pratiquées :

- des “ photographies ” de l'état du stationnement à deux instants de la journée (matin et après-midi). Les enquêteurs relevaient le lieu de stationnement de chaque type de véhicule.
- des enquêtes de rotation au quart d'heure, ayant pour but de mieux connaître les mouvements et la durée de stationnement des véhicules.
- des observations détaillées des caractéristiques du stationnement des véhicules de livraison, au cours d'une journée complète.

1.2.3. Les composantes du transport de marchandises

1 Des composantes diverses

Le transport des marchandises n'est pas homogène. Il est composé de trois éléments :

- ✓ les achats des particuliers,
- ✓ les livraisons de marchandises,
- ✓ les flux annexes (chantiers, déménagements, transport des déchets, ...).

Le transport final des marchandises par les particuliers est le plus gros générateur de flux routiers de marchandises (2/3 des arrêts). Les deux autres composantes ne représentent que 35% des arrêts : 25% pour les livraisons, 10% pour les flux annexes. Si l'on tient compte de la surface occupée au sol par les véhicules, les achats des particuliers ne représentent plus que 50% des arrêts, et cette part diminue encore si l'on raisonne en termes de véhicules*km.

Les composantes du transport de marchandises

	Achats des particuliers	Livraisons de marchandises	Flux annexes
% des arrêts	65%	25%	10%
% des arrêts-équivalent VP*	50%	30%	20%

* Un véhicule de moins de 3,5 tonnes : 1,5 VP, un camion : 2 VP

LES COMPOSANTES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE				
Part en véhicules-km équivalents-VP				
Distribution et enlèvement des établissements industriels, commerciaux ou tertiaires du secteur privé.	40 %			
Transport de marchandises lors des achats motorisés des particuliers effectués du lundi au vendredi.	50 %			
Les autres flux concernés				
1. Chantiers de BTP (aval + amont) et réseaux EDF, assainissement..., déchets de chantiers, et entretiens divers.	10 %			
2. Déchets : collecte des déchets ménagers, déchèteries, déchets industriels et acheminement.		5 %	3 %	1,2 %
3. Services postaux.				
4. Déménagements : (particuliers, entreprises).			< 1 %	
5. Livraisons à domicile.				
6. Hôpitaux.				

Source : LET, janvier 2000, enquêtes nationales

2 Des transports de nature différente

Les trois composantes du transport de marchandises en ville sont de nature différente, de par :

⇒ **les véhicules utilisés.** Ce sont des voitures particulières pour les achats, et des véhicules utilitaires pour les professionnels. Si l'on raisonne en termes de véhicule, les utilitaires consomment plus d'espace au sol, procurent plus de pollution visuelle, émettent plus de polluants, ... Cependant, ramenés à la charge transportée, les effets s'inversent.

⇒ **le kilométrage.** Etant donné la concentration des activités et les difficultés pour circuler et stationner en Presqu'île, les individus font rarement des déplacements en chaîne. Ils garent leur véhicule et utilisent, soit la marche à pied, soit les transports en commun pour se déplacer. Ils limitent ainsi les kilomètres parcourus dans la zone. A contrario, les véhicules utilitaires font des tournées de livraison, et s'arrêtent devant chacun de leurs clients, parcourant ainsi davantage de kilomètres.

⇒ **le stationnement.** Les particuliers stationnent plus de deux heures en Presqu'île et le plus souvent dans des parcs en ouvrage. L'arrêt des véhicules de livraison est quant à lui inférieur à 15 mn en moyenne mais il reste en surface et est réalisé une fois sur deux en double file.

1.2.4. Les acteurs du transport de marchandises

1 Les acteurs du transport de marchandises

La chaîne du transport de marchandises (hormis les flux annexes) est articulée autour de trois acteurs :

⇒ **le fournisseur**, détenteur du fret. Il expédie la marchandise vers ses clients (en compte propre ou par l'intermédiaire d'un transporteur), ou ses clients (particuliers ou professionnels) viennent eux-mêmes chercher la marchandise.

⇒ **l'opérateur du transport** réalise physiquement le transport. Il peut être un transporteur professionnel, un établissement assurant du transport en compte propre ou un client particulier.

⇒ **le destinataire**, réceptionne la marchandise. Soit, il est allé lui-même s'approvisionner auprès de son fournisseur, soit il est livré par son fournisseur ou par un transporteur.

Les établissements peuvent être simultanément "opérateurs du transport" et "destinataires" (exemple : les commerces de détail venant s'approvisionner auprès des commerces de gros), ou bien "fournisseurs" et "opérateurs du transport" (exemple : les boulangers livrant les restaurants).

De même, les établissements sont tour à tour "destinataire" et "fournisseur", (de matières premières ou de produits manufacturés), vers des particuliers, des établissements privés ou des établissements publics. Le fleuriste est destinataire des marchandises expédiées par son fournisseur. Il devient fournisseur et opérateur du transport lorsqu'il livre à domicile ses clients.

2 Beaucoup de destinataires, peu de fournisseurs en Presqu'île

Près de 80% des établissements de la Presqu'île ne maîtrisent pas le transport. Ils passent commande auprès de leurs fournisseurs ou de la maison mère qui vont, soit acheminer eux-mêmes la marchandise, soit faire appel à un transporteur professionnel. C'est le cas de la plupart des commerces de détail (y compris les grandes enseignes), très présents en hyper-centre.

Toutefois, quelques activités de la Presqu'île expédient des marchandises vers des particuliers ou des entreprises et assurent le transport : fleuristes, traiteurs, boulangers, grands magasins, ...

Les activités tertiaires, les artisans font le plus souvent appel à des messagers express pour acheminer leurs plis et leurs petits colis.

Livraisons et enlèvements : définitions

Une livraison constitue, pour l'établissement une entrée de marchandise (réception), et pour l'opérateur du transport un déchargement du véhicule.

Un enlèvement constitue pour l'établissement une sortie de marchandise (expédition), et pour l'opérateur du transport un chargement du véhicule (ramasse).

L'unité d'observation est l'ensemble des marchandises à destination ou en provenance d'un même établissement, et acheminé par un même véhicule routier, lors d'un même parcours.

1.2.5. Livraisons de marchandises : les établissements générateurs

1 La densité d'établissements

Un peu plus de 6 000 établissements de l'artisanat, du commerce et des services, sont implantés sur la zone d'étude, soit 2 000 établissements/km².

2 La nature des établissements

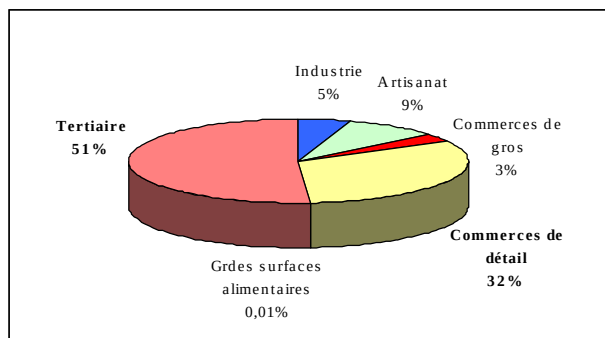
Plus de la moitié des établissements appartient au secteur tertiaire. Ce sont des services aux entreprises (31%), des banques/assurances/agences immobilières (21%), des professionnels de la santé ou de l'action sociale (17%), des activités récréatives (16%), des établissements publics (9%).

Un établissement sur trois est un commerce de détail : 40% de l'alimentaire, 40% de l'équipement de la personne, 10% de l'équipement de la maison, 10% de la culture-loisirs.

Moins de 15% des établissements appartiennent au secteur de l'industrie ou de l'artisanat-services. Ce sont :

- 60% des "artisans-services" (location, soins de la personne, réparation, installation, ...),
- 20% des "fabricants-commerçants" (bijoutiers-horlogers, charcutiers-traiteurs, fabricants de pâtes, de glaces, de chocolats, ...),
- 20% des "artisans-fabricants" (édition, fabricants de vêtements, de matériels, ...)

Les commerces de gros et les grandes surfaces alimentaires représentent moins de 5% des activités de la Presqu'île.



La répartition des établissements par activité

3 Les livraisons/enlèvements générés

Plus de 6 000 livraisons ou enlèvements sont réalisés chaque jour en Presqu'île, soit une livraison/enlèvement par établissement et par jour.

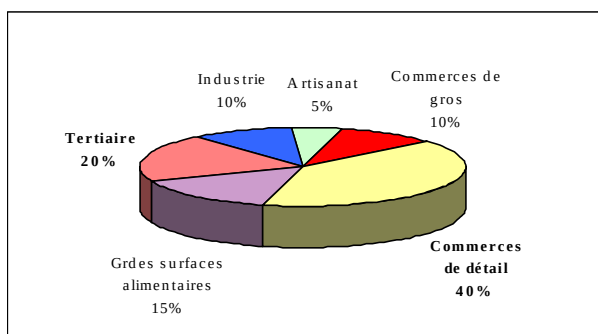
4 Les activités génératrices

40% des livraisons/enlèvements en Presqu'île sont générés par le commerce de détail (y compris les grandes enseignes).

Les services, qui représentent la moitié des établissements implantés, génèrent seulement 20% des livraisons/enlèvements.

Les grandes surfaces alimentaires, peu nombreuses, sont à l'origine de 15% des mouvements de marchandises, autant que l'industrie et l'artisanat réunis.

Les commerces de gros génèrent quand à eux 10% des flux (y compris les approvisionnements réalisés par leurs clients professionnels).



La répartition des livraisons par activité

5 Les établissements les plus générateurs

Un établissement de la Presqu'île génère en moyenne une livraison/enlèvement par jour. De même, un emploi génère en moyenne une livraison/enlèvement par semaine. Ces ratios varient fortement suivant les activités :

- les grandes surfaces alimentaires sont très génératrices : près de 200 livraisons/enlèvements par semaine pour les hypermarchés/grands magasins polyvalents, 24 pour les supermarchés,
- les pharmacies sont les commerces de détail les plus fréquemment livrés, loin devant les librairies-papeteries et les commerces alimentaires,
- les grandes enseignes du commerce de détail ne sont souvent pas de gros générateurs en nombre de véhicules. Toutefois, ils reçoivent des quantités importantes, ce qui se traduit par des véhicules de gabarit plus important et des temps de stationnement supérieurs à la moyenne,
- les services génèrent peu de livraisons, mais ils sont sources de nombreux déplacements professionnels.

La fréquence des livraisons/enlèvements varie suivant l'activité et la taille de l'établissement, de même que les caractéristiques du transport : opérateur du transport, horaire de livraison, type de véhicule, durée de l'arrêt, lieu de stationnement.

Comparaison avec d'autres hyper-centres ...

La Presqu'île lyonnaise est peu différente des autres centres-villes enquêtés lors du programme national "Marchandises en Ville".

- La densité d'établissements au km² s'élève à 2 000 à Lyon. Elle varie entre 1 000 à Dijon et 3 000 à Marseille.

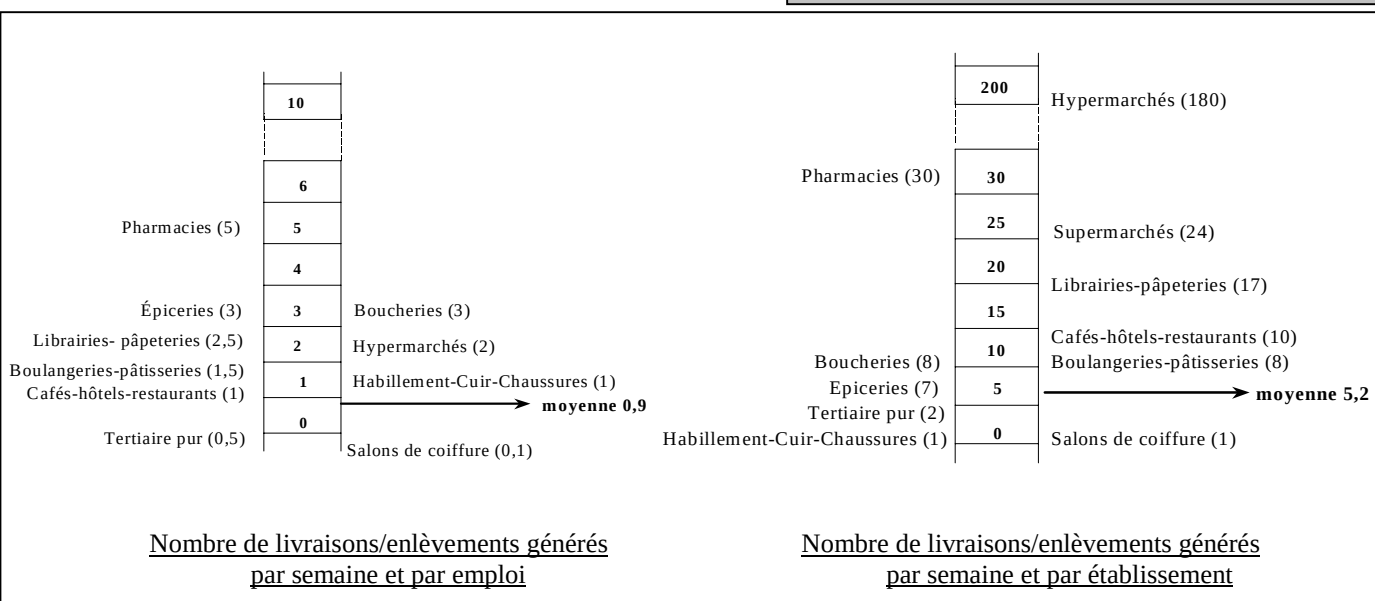
- La représentation des différentes activités est semblable dans les quatre hyper-centres :

Type d'activité	Bordeaux	Dijon	Marseille	Lyon
Industrie	5%	5%	7%	5%
Artisanat	6%	12%	13%	9%
C. de gros	4%	1%	5%	3%
C de détail	34%	28%	33%	32%
Tertiaire	49%	54%	43%	50%

- Les établissements de moins de 3 salariés représentent 68% des établissements de la Presqu'île et entre 72% et 75% des établissements des hyper-centres de Bordeaux, Dijon et Marseille.

- Le nombre de livraisons et d'enlèvements hebdomadaires générés par établissement est similaire : 5,2 en Presqu'île, 6,9 à Bordeaux, 5,1 à Marseille et 4,5 à Dijon.

- Il en est de même du nombre de livraisons et enlèvements générés par emploi et par semaine : 1 en Presqu'île, 1,1 à Bordeaux et à Marseille, 0,9 à Dijon.



1.2.6. Livraisons de marchandises : la localisation des flux

1 L'implantation des établissements

L'implantation des activités n'est pas homogène sur toute la Presqu'île. Certaines activités sont réparties sur toute la zone, c'est le cas de l'artisanat-services, des commerces de gros, des activités tertiaires et des commerces de proximité (alimentaire, pharmacie, ...).

D'autres activités, au contraire, sont très concentrées géographiquement.

Les antiquaires se sont implantés au sud, rue Auguste Comte ou à proximité.

Les commerces d'équipement de la personne, notamment les grandes enseignes et les commerces de luxe sont localisés dans les zones piétonnes et au nord de la Presqu'île. Quatre rues concentrent à elles seules la moitié des établissements d'habillement-cuir-chaussures : rue Edouard Herriot, rue Victor Hugo, rue et place de la République, rues Chenavard, Brest, Gasparin.

Le secteur nord de la Presqu'île a aussi une vocation culturelle et touristique avec l'implantation de cinémas, de l'opéra, de musées, de restaurants, de cafés, ...

2 La localisation des flux de marchandises

Les véhicules de livraison sont présents sur toute la Presqu'île mais c'est dans les zones piétonnes et les grandes artères que la densité de livraison est la plus grande. Plus de 150 véhicules de livraison s'arrêtent chaque jour rue et place de la République, rue Edouard Herriot, rue Victor Hugo, rue de la Charité, rues de Brest, Chenavard.

Dans ces rues, se pose plus que dans le reste de la Presqu'île, le problème du partage de la voirie :

✓entre les piétons et les véhicules utilitaires dans les zones piétonnes,

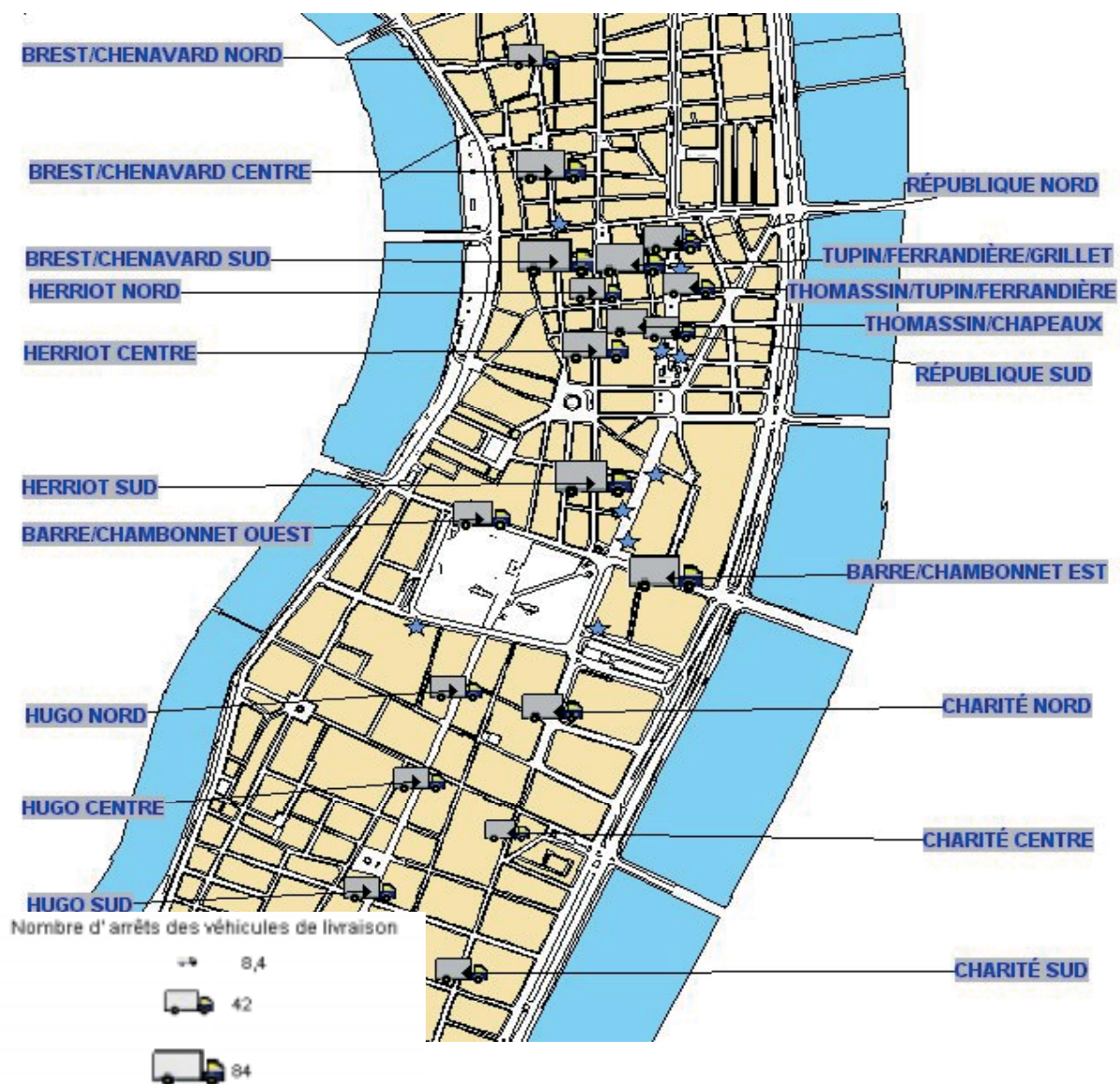
✓entre les voitures particulières, les bus et les véhicules utilitaires dans les zones non piétonnes

Les livraisons/enlèvements observés sur quelques portions de la Presqu'île (en nombre d'arrêts de 6h00 à 18h00)

	Rues de Brest/ Chenavard			Rue E. Herriot			Rue/place de la République		Rues Tupin/ Ferrandière/ Palais Grillet	Rues Thomassin/ 4 Chapeaux	Rues Tupin/ Thomassin/ Ferrandière
	Nord	Centre	Sud	Nord	Centre	Sud	Nord	Sud			
Nbre de livraisons/enlèvements	43	67	84			81	46	37	68	52	38

	Rues de la Barre/ C. Chambonnet		Rue de la Charité			Rue V Hugo		
	Est	Ouest	Nord	Centre	Sud	Nord	Centre	Sud
Nbre de livraisons/enlèvements	76	47	53	33	39	41	40	39

Les livraisons/enlèvements observés sur quelques portions de la Presqu'île
(en nombre d'arrêts de 6h00 à 18h00)



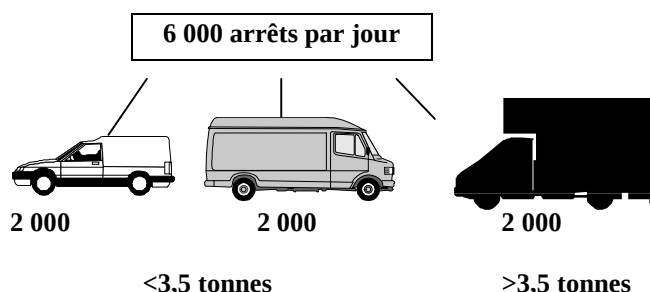
1.2.7. Livraisons de marchandises : l'opérateur du transport

1 Qui transporte ?

60% des livraisons et des enlèvements sont réalisés par des transporteurs, 20% par les fournisseurs ou les clients professionnels et 20% en compte propre par les établissements implantés en Presqu'île.

2 Le véhicule utilisé

2/3 des livraisons sont réalisés par des véhicules de moins de 3,5 tonnes (fourgonnettes et camionnettes), 1/3 par des camions.



3 L'opérateur du transport dépend de l'activité

Les entrées de marchandises

Les grands magasins, les commerces de gros et les activités tertiaires sont approvisionnés par des transporteurs.

Les pharmacies sont livrées par des répartiteurs.

Les commerces de détail alimentaires sont, soit livrés par leurs fournisseurs, soit vont chercher eux-mêmes la marchandise (cafés-hôtels-restaurants, boucheries-traiteurs, boulangeries-pâtisseries).

Les sorties de marchandises

Les expéditions de marchandises sont réalisées :

- en compte propre par certains hypermarchés, boulangers ou traiteurs qui disposent d'une flotte de véhicules pour livrer à domicile leurs clients particuliers ou professionnels.
- par des clients professionnels qui viennent eux-mêmes s'approvisionner auprès des commerces de gros.
- par des transporteurs professionnels : transport de fonds pour les banques, messagerie express pour les services, ...

Ne pas confondre véhicule utilitaire et véhicule de transport de marchandises

Le transport de marchandises ne constitue pas le seul motif de déplacements de véhicules utilitaires. Entre 20% et 40% des arrêts de véhicules utilitaires sont le fait de déplacements professionnels (ex : plombier, entretien, dépannage, ...) ne donnant pas lieu à des livraisons de marchandises.

4 L'organisation des opérateurs du transport

Les transports pour compte propre

Des établissements, dont l'activité principale n'est pas le transport, assurent eux-mêmes leur approvisionnement. Ils possèdent le plus souvent une fourgonnette ou une camionnette. Ils effectuent des parcours en trace directe ou organisés en petites tournées.

Les transporteurs professionnels

Ils peuvent être classés en trois catégories :

⇒ **les messagers**. Ils réalisent leurs parcours en camionnettes ou en camions de type fourgon. Ils acheminent des produits finis dans des colis de petite taille. Leurs parcours sont organisés en tournées de 20 à 30 positions, voire beaucoup plus dans le cas de la messagerie express. Ils livrent ou ramassent des commerces non alimentaires, des artisans et des services. Ils stationnent quelques minutes, le plus souvent en double file.

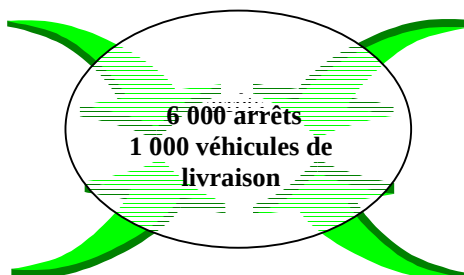
⇒ **les transports par lot**. Ils ne livrent qu'un petit nombre de clients (le plus souvent un seul) au cours de chacun de leurs parcours. Certains ne travaillent que pour une seule chaîne de magasins et leurs véhicules (généralement des camions) sont aux couleurs de cette enseigne.

⇒ **les transports spécialisés** : transport frigorifique, transport de fonds, Ils ont des véhicules et des organisations propres à leur activité.

1.2.8. Livraisons de marchandises : le trafic

1 Une faible part du trafic total

1 000 véhicules de livraison circulent chaque jour dans la Presqu'île, soit moins de 2% du trafic total. Ils restent en moyenne deux heures et réalisent plus de **6 000 arrêts**.



2 Une pointe horaire très marquée

Le trafic horaire des véhicules de livraison est très concentré : 50% des livraisons sont réalisés entre 9h00 et 12h00.

Ainsi, plus de 400 véhicules de livraison sont présents en heure de pointe du fret (entre 10h00 et 11h00). Cette concentration pose le problème de l'utilisation des infrastructures de stationnement, et notamment des zones de desserte qui s'avèrent mal utilisées. Elles sont insuffisantes en heures de pointe et sous-utilisées en heures creuses.

Le trafic des voitures particulières connaît lui peu de fluctuations horaires au cours de la journée en raison de la mixité des fonctions urbaines dans la Presqu'île. Avant 8h00, le trafic est faible, puis il augmente rapidement pour se stabiliser entre 9h00 et 20h00. Il décroît ensuite progressivement au cours de la nuit.

3 Pourquoi une telle concentration du trafic ?

Plusieurs éléments concourent à la concentration du trafic des véhicules de marchandises :

- 90% des arrêts sont des livraisons et les transporteurs organisent leurs tournées de déposes le matin et les tournées de ramasses en fin de journée
- la réglementation horaire de la zone piétonne, qui n'autorise l'accès des véhicules qu'entre 6h00 et 11h30,
- les exigences horaires des établissements.

Ces exigences varient suivant les activités :

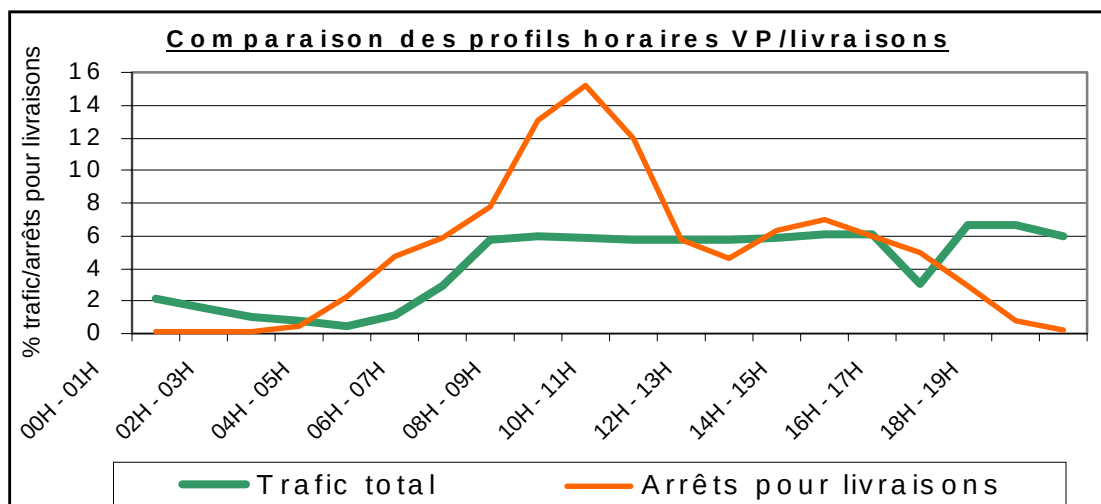
- livraisons avant 8h00 pour la presse, et l'alimentation (boulangeries, cafés, ...),
- livraisons fréquentes tout au long de la journée pour les pharmacies,
- livraisons le matin aux heures d'ouverture, (entre 9h00 et 10h00) pour les services, les artisans et les commerces non alimentaires.

Le trafic global

Près de 200 000 véhicules entrent et sortent chaque jour de la Presqu'île.

Les axes des plus fréquentés sont :

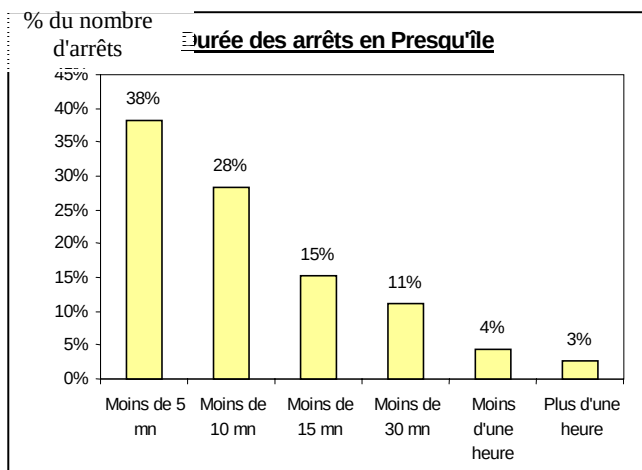
- les quais (20 000 véh/j)
- les rues de la Barre/Chambonnet (19 000 véh/j)
- la rue Grenette (17 000 véh/j)
- la rue Gentil (12 000 véh/j)
- la rue E. Herriot (8 000 véh/j)
- la rue du Bat d'Argent (6 500 véh/j)
- la rue Constantine (6 000 véh/j)
- la rue de Brest/Chenavard (5 000 véh/j)



1.2.9. Livraisons de marchandises : le stationnement

1 Des arrêts nombreux mais courts

La durée moyenne des arrêts est inférieure à 15 mn, et 2/3 des arrêts durent moins de 10 mn.



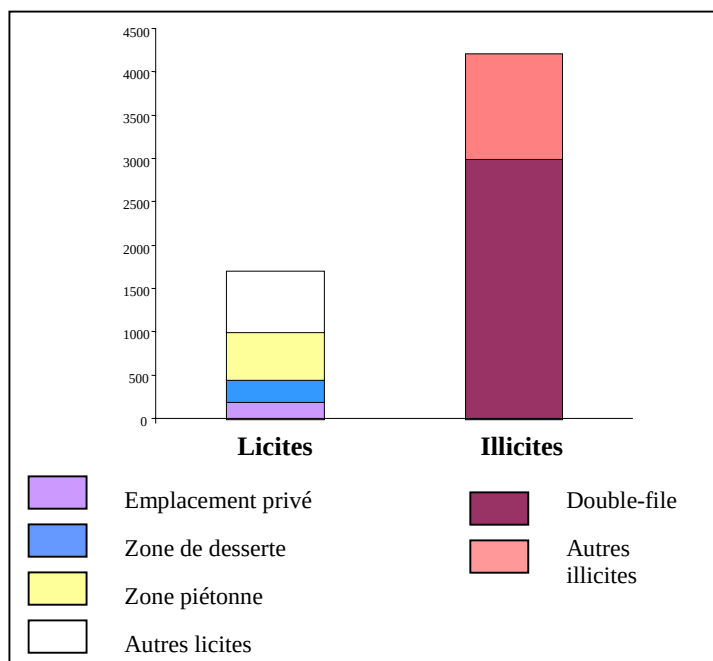
2 70% de stationnement illicite

⇒ Plus des 2/3 des arrêts sont réalisés en stationnement illicite, et à plus de 70% en double file. Les autres stationnements interdits se trouvent pour 10% sur le trottoir, 10% sur les couloirs ou arrêts de bus, 10% sur des zébras ou des passages pour piétons,

⇒ Près de 10% des arrêts concernent la zone piétonne,

⇒ Les zones de desserte ne sont utilisées que dans 3% des arrêts,

⇒ Seulement 3% des véhicules stationnent dans l'enceinte des établissements.



3 Localisation du stationnement illicite

C'est au nord de la Presqu'île, sur quelques rues (rue Edouard Herriot, rues de la Barre/Chambonnet, rues Brest/Chenavard) que sont concentrés les principaux problèmes de circulation et de stationnement. Ce sont d'importantes artères de circulation et de nombreux véhicules stationnent en double file. A la congestion du trafic, s'ajoutent des effets sur les autres acteurs de la ville (pollution, report du trafic sur le couloir de bus, ...).

4 Le stationnement illicite est inévitable

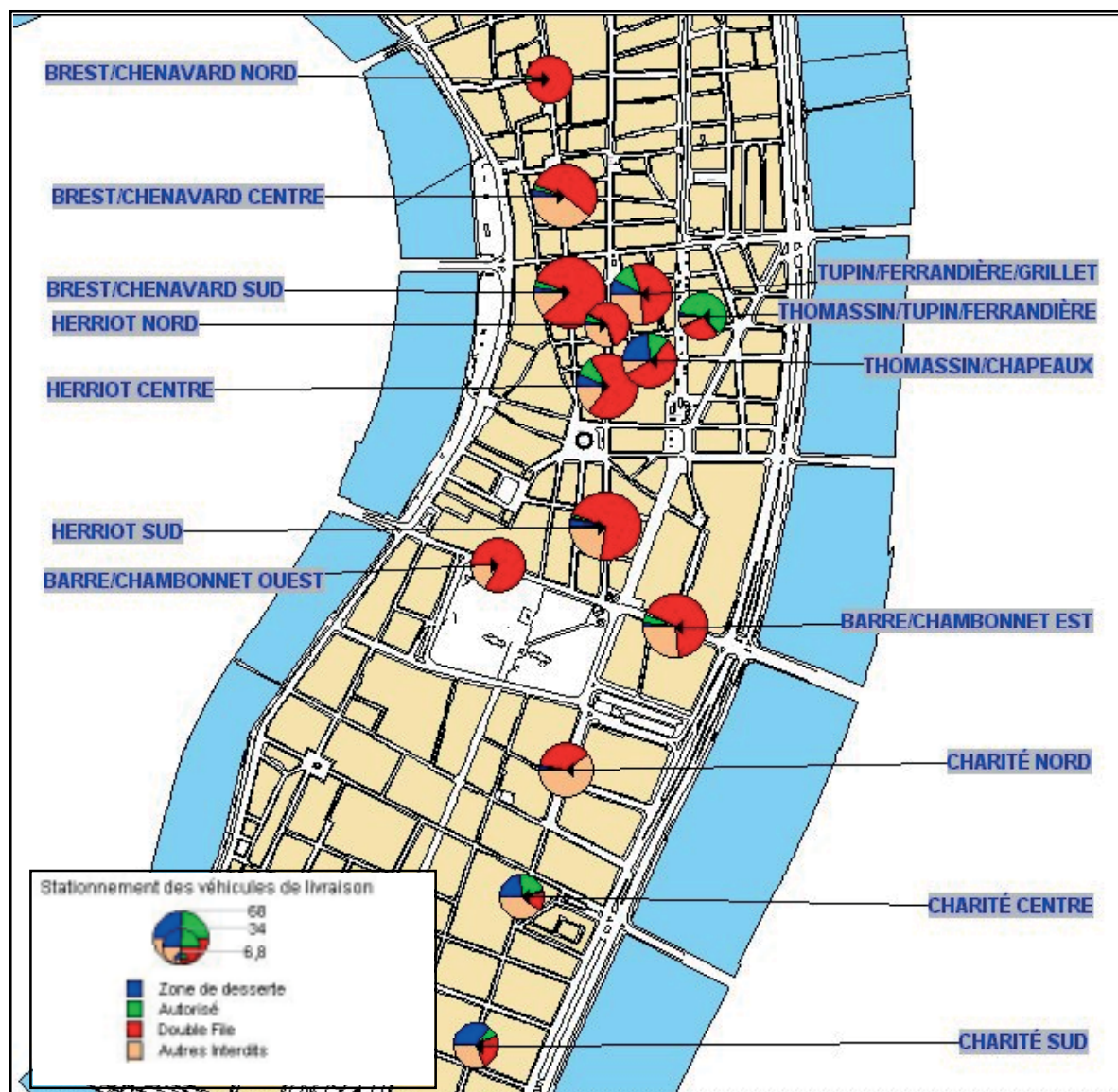
⇒ Plus de 80% des arrêts sont réalisés sur des infrastructures en concurrence avec la voiture particulière. Or, la pression sur le stationnement est très forte en Presqu'île et les voitures particulières utilisent les emplacements réservés.

⇒ Les zones de desserte ne peuvent pas absorber la pointe du matin où plus de 300 véhicules de livraison ont les mêmes besoins de stationner.

⇒ Ces emplacements réservés ne sont pas forcément bien adaptés à la livraison urbaine où les marchandises livrées sont essentiellement de petits colis ne nécessitant pas de moyen de manutention dans 81% des cas. Les temps de stationnement n'atteignent pas 5mn pour plus du tiers des livraisons et les conducteurs préfèrent donc s'arrêter devant l'établissement (dans 95% des livraisons) et cela, même en présence de places disponibles à proximité (pour 13% des arrêts en double file, le conducteur disposait d'une zone de stationnement autorisé à proximité).

Les zones de desserte ne sont utilisées que si elles sont libres et à proximité immédiate de l'établissement livré. La livraison ne doit pas nécessiter un trop grand nombre de va et vient entre le véhicule et l'établissement.

Les livraisons/enlèvements observés sur quelques portions de la Presqu'île
(en nombre d'arrêts de 6h00 à 18h00)



	Rue Brest/Chenavard de			Rue E. Herriot			Rues Tupin Ferrandière/ Palais Grillet	Rues Thomassin /4 Chapeaux	Rues Tupin/ Thomassin/ Ferrandière	Rues de la Barre/C. Chambonnet		Rue de la Charité		
	Nord	Centre	Sud	Nord	Centre	Sud				Est	Ouest	Nord	Centre	Sud
Zone de desserte	1	2	2	1	4	3	5	13	1	1	0	1	8	14
Autorisé	0	2	2	2	7	1	8	6	25	4	0	1	7	3
Double file	39	36	68	23	46	58	36	30	12	50	40	19	5	10
Autres illicites	3	26	9	0	0	18	17	0	0	20	8	31	13	12
Total	43	66	81	26	57	80	66	49	38	75	48	52	33	39

1.2.10. Livraisons de marchandises : le point de vue des acteurs ...

1 Les établissements

Les établissements implantés en Presqu'île : commerces, artisans, services **ne se sentent souvent pas concernés par les problèmes de livraison de marchandises** :

- ✓ c'est le problème des transporteurs, pas des destinataires

- ✓ ils n'ont souvent pas les moyens d'agir. C'est le fournisseur ou la maison mère qui gère le transport.

Les établissements **émettent des souhaits concernant le stationnement de leurs clients** :

- ✓ création de places de stationnement pour eux et leurs clients

- ✓ parkings moins chers ou remboursés sous certaines conditions ; institution d'un macaron "établissements"

- ✓ remplacement de zones de desserte par des places de stationnement.

Quelques **propositions et réserves** sont cependant émises **pour améliorer la distribution des marchandises** :

- ✓ installer des bornes sur les zones de desserte

- ✓ offrir des possibilités de stationnement sur les rues adjacentes aux rues piétonnes pour les livraisons après 11h30

- ✓ une organisation commune à la Presqu'île paraît difficile en raison de la variété des fournisseurs et des horaires de livraison

- ✓ une limitation du gabarit des véhicules aurait pour conséquence de multiplier les petites livraisons, ce qui est plus difficile à gérer (prix et personnel) qu'un seul gros déchargement.

2 Les transporteurs

Les problèmes de distribution rencontrés en Presqu'île sont liés :

- ✓ **à la circulation** dense qui diminue la productivité et augmente les risques d'accrochages

- ✓ **au stationnement** car les emplacements réservés sont occupés par des voitures particulières. Le stationnement illicite est inévitable.

- ✓ **à la réglementation** des rues piétonnes qui contraind les horaires de livraison

- ✓ **aux horaires d'ouverture des magasins** qui retardent l'heure de livraison

- ✓ **à la non-disponibilité** des destinataires

- ✓ **à l'insécurité** croissante

Des **propositions** ont été formulées pour améliorer la distribution, concernant

⇒ **le stationnement** :

- ✓ augmenter et faire respecter les zones de desserte

- ✓ augmenter les plages horaires de livraison sur les rues piétonnes (jusqu'à 12h00) ou supprimer cette réglementation

⇒ **l'organisation des destinataires** :

- ✓ ouverture des magasins plus tôt

- ✓ disponibilité des destinataires lors des livraisons

- ✓ ne pas utiliser systématiquement les délais comme argument de vente

⇒ **l'organisation des livraisons** :

- ✓ créer des zones de stockage pour massifier les livraisons, livrer la nuit (problème de sécurité et de bruit) et offrir la possibilité aux destinataires de venir chercher les colis

- ✓ adapter les véhicules à la distribution urbaine (petit gabarit)

1.3. Un diagnostic qui conduit à la concertation

La qualité du diagnostic réalisé a décidé les partenaires (Grand Lyon, Ville de Lyon, CCI de Lyon) à communiquer les éléments de ce diagnostic aux acteurs économiques.

Deux réunions d'information ont été organisées, associant d'une part les acteurs du transport de marchandises en ville (transporteurs, commerçants, artisans) et d'autre part les élus et les institutionnels...

La première a permis de :

- Présenter le diagnostic à l'ensemble des acteurs et de leur transmettre un document de communication,
- Instaurer un climat de confiance mutuelle,
- Réaliser un tour de table riche en réflexions.

Le constat d'un diagnostic validé et partagé par tous rendait possible la tenue d'une seconde réunion et amorçait une démarche de concertation.

Cette seconde réunion a permis de :

- Présenter les résultats d'une étude sur le stationnement en Presqu'île,
- Mettre en évidence la complexité du problème des livraisons et la difficulté à résoudre le problème posé par le couple livraisons-stationnement,
- Constituer **2 groupes de travail thématiques** : l'un sur le stationnement, l'autre sur l'organisation logistique des livraisons.

Une forte mobilisation des acteurs.

31 personnes étaient présentes.

- 11 représentants des commerçants,
- 6 représentants des transporteurs et organisations professionnelles du transport,
- 2 représentants du Grand Lyon,
- 3 représentants de la Ville de Lyon,
- 3 représentants des organismes consulaires,
- 2 membres du bureau d'études Interface Transport.
- 2 institutionnels (CERTU, DRE)
- 1 laboratoire de recherche (LET)

Le stationnement (Groupe 1)

- le positionnement des zones de desserte
- le respect de la réglementation sur ces zones
- le problème de l'utilisation des zones de desserte avant 7 heures
- la mise en place de zones de desserte modulables (plus de zones de desserte le matin et moins le soir) avec le problème de la lisibilité de la réglementation sur ces zones
- la typologie des besoins : les mono-colistes/les livraisons lourdes et pour les établissements : les gros générateurs/les petits générateurs

L'organisation logistique des livraisons (Groupe 2)

- Problème de droit du transport
- Organiser des rencontres entre les transporteurs et leurs clients
- Modifier l'organisation logistique pour livrer les clients plus tôt (5h-6h), avant les autres flux de circulation et avant les achats
- Centre de distribution urbaine

Remarque importante

Le principe d'un 3^{ème} groupe de travail, dont l'objectif est **l'amélioration de la lisibilité de la réglementation**, a été retenu. Son lancement a été conditionné par la réalisation d'une cartographie des réglementations au niveau de l'ensemble de l'agglomération.

1.4. Conclusion

Ouvrir une concertation c'est associer, c'est construire, c'est faire plus que demander un avis ponctuel sur un élément précis.

On pourrait dire que c'est une méthode de travail qui intègre, dans le processus de conception et de décision, des consultations aux étapes clés. Le maître d'ouvrage s'engage à écouter, à éventuellement modifier son projet, voire à y renoncer intégralement. La concertation est un travail ensemble où chacun attend de l'autre des choses.

Dans le cas du projet "Transport de marchandises en Presqu'île", **la concertation n'est pas une simple confrontation des propositions du maître d'ouvrage à la critique des acteurs intéressés. Elle est au cœur de l'élaboration du projet** ; le maître d'ouvrage, tout en gardant son pouvoir de décision, propose comme règle du jeu, de travailler à partir des propositions des personnes consultées.

2. Pistes d'actions et d'expérimentations envisagées

2.1. Introduction

Ce chapitre présente les réflexions du groupe de travail "stationnement" qui ont abouti à la mise en œuvre d'expérimentations concrètes, en place à Lyon depuis janvier 2001. Le groupe de travail s'est réuni une fois par mois de mars à juin 2000. Les membres ont travaillé dans l'objectif de présenter des propositions concrètes au Comité Consultatif des Déplacements du Grand Lyon en juin 2000. Il réunissait :

- Cinq commerçants
- Deux transporteurs
- Une organisation professionnelle du transport
- Deux membres de la Chambre de Commerce et d'Industrie
- Un membre de la Chambre de Métiers
- Un membre du Grand Lyon
- Deux membres de la Ville de Lyon
- Un chercheur (LET)
- Un représentant du CERTU
- Deux consultants du bureau d'études Interface Transport.

2.2. Affiner le diagnostic

Le groupe de travail a souhaité compléter le diagnostic par une analyse des besoins des acteurs en matière de stationnement afin d'affiner la connaissance et d'orienter les travaux vers des propositions pragmatiques. Ainsi, les types de stationnements et d'acteurs ont-ils été recensés. Les différents stationnements relevés sont :

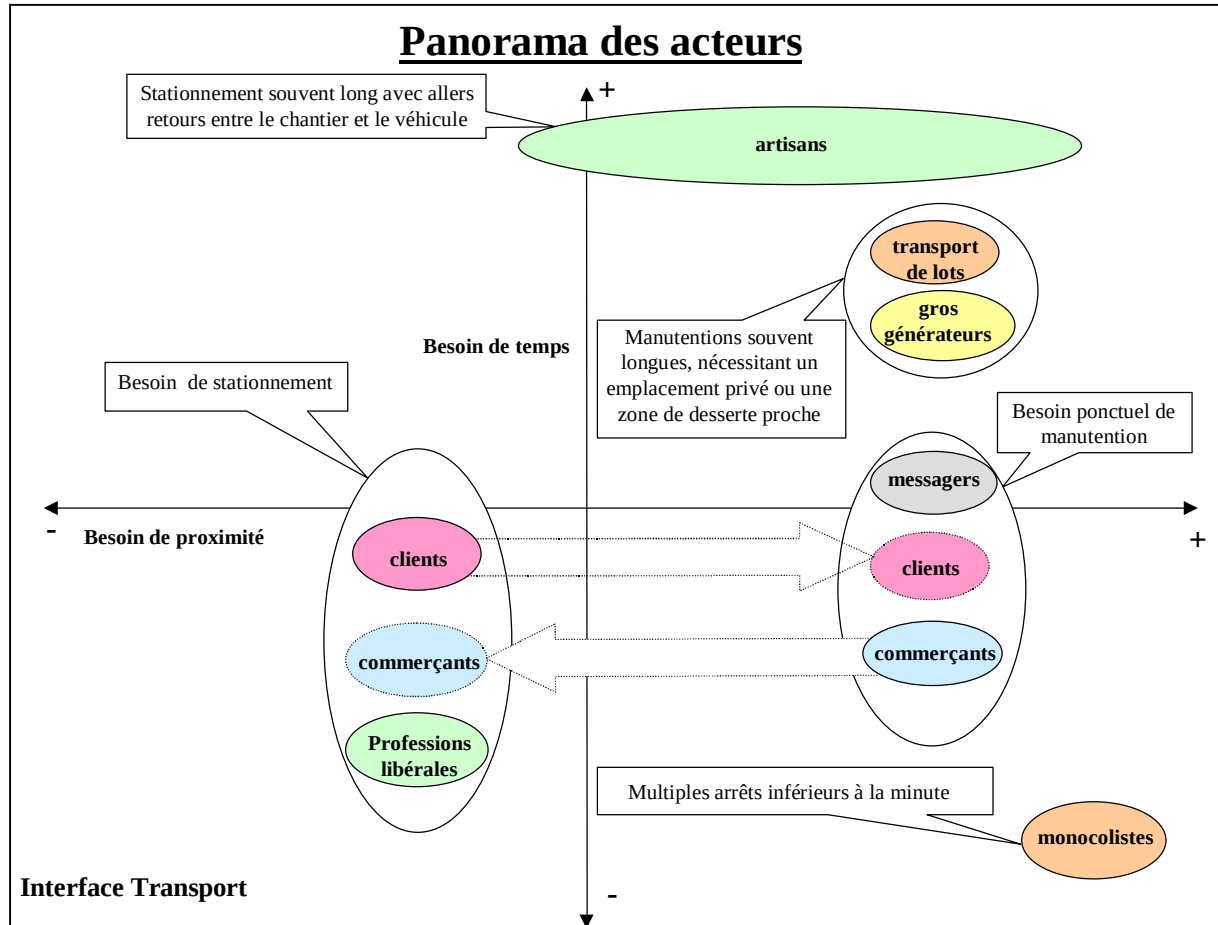
- Emplacements privés
- Zones de desserte
- Places banalisées
- Zones piétonnes
- Zones de chantier
- Stationnement illicite

Les différents acteurs recensés sont :

- Monocolistes
- Transporteurs (colis)
- Transporteurs (lots)
- Commerçants
- Gros générateurs
- Artisans
- Professions libérales
- Chantiers
- Clients (particuliers ou détaillants)

La typologie obtenue s'est articulée autour de deux axes :

- ✓ Le temps nécessaire à l'opération de chargement et/ou déchargement
- ✓ La distance acceptable entre le véhicule et l'établissement livré et/ou ramassé.



Le recensement des types de stationnement a mis en évidence le **non-respect des zones de desserte**. Non seulement, les véhicules particuliers les occupent abusivement mais les véhicules de livraison ne les utilisent pas systématiquement lorsqu'elles sont libres. Par ailleurs, les forces de l'ordre ne peuvent réellement les faire respecter avec efficacité.

Ce travail d'analyse, mené en commun, a fortement structuré les réflexions engagées. Il a permis :

- ✓ **d'affiner la connaissance** et de mettre en évidence l'hétérogénéité des besoins,
- ✓ de **hiérarchiser les contraintes des acteurs**,
- ✓ de **déconnecter les fonctions différentes d'un même acteur**. Exemple : le commerçant a les

mêmes besoins qu'un transporteur au moment où il exécute une opération pour son propre compte ; mais a un besoin classique de stationnement le reste de la journée. Certains commerçants peuvent être confrontés à cette double problématique plusieurs fois dans la journée ; c'est le cas des artisans traiteurs par exemple.

- ✓ **d'orienter l'action vers la recherche de mesures concrètes**. Le groupe a d'ailleurs insisté sur la modestie de ses capacités à trouver des solutions compte tenu de l'extrême hétérogénéité des besoins. Il a de plus la conviction intime que la résolution de problèmes à la marge peut apporter un confort important au système urbain tout entier.

2.3. Elaborer des pistes de progrès

Le groupe de travail a appuyé sa réflexion sur un recueil d'expérimentations menées en France et en Europe. Nous en présentons ci-après une synthèse.

Les réflexions se sont progressivement focalisées sur le stationnement de courte durée.

Les axes à privilégier

- Identifier les outils limitant le stationnement long et le double file
- Identifier un outil permettant un réel contrôle

Un consensus s'est dégagé sur **l'inefficacité des zones de desserte**, notamment en raison de la difficulté de les contrôler. Par conséquent, il semble **préférable de rechercher une gestion du stationnement de courte durée**.

La CCI alerte sur le fait que le stationnement courte durée pénalise l'activité commerciale car certains clients ont une durée de stationnement de l'ordre de 90 mn. Les transporteurs insistent eux sur la nécessité de concevoir un système simple pour qu'il soit compris et appliqué par les conducteurs.

Dès lors, le groupe de travail a imaginé 3 formes de stationnement répondant chacun à des besoins particuliers :

- ✓ **le point camion.** Zone de desserte dont le contrôle est basé sur la silhouette du véhicule pour en permettre le contrôle. Elle répond aux besoins des plus gros porteurs de messagerie et de demi-lot. La limite réside dans le fait que ces points camions ne sont disponibles que pour le premier transporteur.
- ✓ **le point stop.** Zone de desserte d'une taille plus modeste dont le contrôle est basé sur la durée, gérée par horodateur. Les points stops sont utilisables par tous les acteurs y compris les particuliers venant enlever leurs achats. Leur utilisation est restreinte à 10 minutes.
- ✓ **la zone de stationnement de courte durée.** L'ensemble d'une rue est régulé en stationnement courte durée limité à 10 minutes pendant la période sur laquelle se concentrent les livraisons (9H00-11H30). Cet outil, en augmentant la rotation du stationnement, est susceptible d'offrir des capacités d'accueil aux opérateurs du transport en ville à l'exception des véhicules de gros tonnage. Pour ces derniers, quelques zones d'accueil (points camions) seraient créées.

Ces 3 mesures viennent se substituer aux anciennes zones de desserte en cherchant à favoriser l'arrêt dans des limites de temps brèves.

Groupe de travail "Stationnement" – Propositions			
Outils	Avantages	Inconvénients	Actions d'accompagnement
Zones de desserte	➤ Devraient concerner tous les acteurs	➤ Occupées par les VP ➤ Difficiles à contrôler	➤ Lisibilité/marquage ➤ Traitement paysager et trottoir ➤ Sensibilisation des VP et livreurs ➤ Verbalisation accrue ➤ Localisation (tenir compte des gros générateurs)
"Points stop"	➤ Concernent tous les acteurs courte durée	➤ Ne répondent pas aux besoins de stationnement longue durée des gros générateurs	➤ Idem zones de desserte ➤ Contrôle de la durée par disque, marquage à la craie ou système électronique
"Points camions"	➤ Accessibilité améliorée pour les transporteurs ➤ Contrôle aisé car basé sur la silhouette	➤ Ne concernent que les poids lourds	➤ Idem zones de desserte
Stationnement courte durée	➤ Concernent tous les acteurs ➤ Augmentation de la rotation du stationnement ➤ Bonne lisibilité	➤ Ne répondent pas aux besoins de stationnement longue durée des gros générateurs ➤ Augmentation de la fréquentation (contraire au PDU)	➤ Contrôle de la durée par disque, marquage à la craie ou système électronique ➤ Matin ou toute la journée ? ➤ 1 côté ou les 2 ? ➤ maintenir des zones d'accueil pour les gros générateurs
Axes rouges	➤ Diminution du double file ➤ Augmentation de la fluidité ➤ Bonne lisibilité	➤ Doit s'accompagner de mesures de substitution	➤ Respect/contrôle ➤ Choix des mesures d'accompagnement

2.4. Définir des expérimentations concrètes

A partir de ces outils, le groupe a proposé de tester **deux expérimentations** :

- ✓ mise en place de points stops et de points camions dans la rue de la Charité
- ✓ mise en zone de stationnement courte durée de la rue Edouard Herriot le matin.

Ces deux expérimentations ont été présentées à la fois aux élus, aux associations de commerçants des rues concernées et au Comité consultatif des déplacements du Grand Lyon. Un travail fin de positionnement des points camions et des points stops a été mené pour chacune des rues.

Les validations obtenues ont permis d'avancer le projet et de réaliser des prototypes de panneaux qui ont été testés auprès d'automobilistes, de conducteurs, de commerçants et d'agents de police. Elles ont par ailleurs conduit à déposer une candidature dans le cadre d'un appel à propositions du PREDIT préparé par le programme national "Marchandises en Ville" et financé par l'ADEME après acceptation.

La seconde expérimentation, plus ambitieuse, a été voulue par les membres du groupe de travail qui ont souhaité tester un système de régulation qu'ils estiment s'inscrire dans le sens des nouvelles lois (SRU).

2.5. Réunir les conditions de mise en œuvre

Les deux expérimentations constituaient le résultat du groupe de travail, mais également le début d'une longue période d'information, sensibilisation des différents acteurs concernés : commerçants, transporteurs, élus politiques, techniciens.

En ce qui concerne les commerçants

Rappelons tout d'abord que des commerçants et leurs représentants (Chambre de Commerce et d'Industrie et Chambre des Métiers) participaient au groupe de travail "stationnement" et avaient donc contribué aux propositions.

Ensuite, des réunions ont été organisées avec les associations de commerçants des deux rues concernées : deux associations pour la rue de la Charité, une pour la rue Edouard Herriot. L'accueil des propositions a été très différent d'une association à l'autre, allant du plébiscite au refus catégorique. Dans ce dernier cas, un lourd travail de simulation

de l'offre de stationnement générée par une rotation améliorée a été réalisé et présenté, entraînant l'adhésion de tous.

Pour les deux rues, le nombre et le positionnement des Points Camion et Points Stop ont été définis avec les associations de commerçants et les transporteurs.

En ce qui concerne les transporteurs

Les transporteurs comme leurs organisations professionnelles ont activement participé au groupe de travail. Ils ont également été consultés pour prendre en compte les exigences techniques des véhicules de livraison par rapport au positionnement des Points Camion.

D'une manière générale, l'accueil réservé au projet a été favorable dans la mesure où il représentait une solution possible aux problèmes rencontrés au quotidien par les chauffeurs livreurs dans l'exercice de leur activité.

En ce qui concerne les élus

Tout d'abord, les deux expérimentations ont été présentées au Comité consultatif des déplacements du Grand Lyon en juin 2000.

Ensuite, les élus des arrondissements concernés et le 1^{er} adjoint de la Ville de Lyon ont été rencontrés afin de faire valider le projet.

En ce qui concerne les techniciens

Il s'agissait principalement d'associer le gestionnaire du stationnement de surface afin de faire modifier les horodateurs et de prévoir sa participation au protocole d'évaluation.

Les services techniques de la Ville de Lyon et du Grand Lyon ont également été contactés pour programmer la pose des panneaux et le marquage au sol.

2.6. Conclusion

Le déroulement du groupe de travail a montré la nécessité de faire valider et partager le diagnostic. Mais un travail approfondi a dû être conduit pour faire partager, au-delà des convictions personnelles, des outils opérationnels à mettre en œuvre.

Par ailleurs, il convient d'attirer l'attention sur le fait que l'aboutissement des réflexions du groupe constitue le début d'un travail lourd de mise en œuvre technique et politique impliquant la mobilisation de temps, de compétences et d'un relationnel indispensable au bon déroulement du projet.

3. Le dispositif mis en œuvre

3.1. Introduction

Pour des raisons de communication, les outils opérationnels choisis ont été transformés en **Points Rapido verts**, **Points Rapido Orange** et en **Zone Rapido bleue** (sous la forme de 3 panneaux de couleur différente).

3.2. Le travail de mise en œuvre réalisé

Elaboration des panneaux



Le Point Rapido vert

"**Point camion**" : zone de desserte dont le contrôle est basé sur la silhouette du véhicule. Elle répond aux besoins des **plus gros porteurs** de messagerie et de demi-lot. La limite réside dans le fait que ces points ne sont disponibles que pour le premier transporteur, mais sans limite de temps.

9h00 à 11h30 : pour les camionnettes et les camions de plus de 5 mètres de long.

11h30 à 19h00 : Rapido pour tous les véhicules. Le stationnement est autorisé, mais limité à 10 minutes.

Le Point Rapido orange

"**Point stop**" : zone de desserte de taille plus modeste dont le contrôle est basé sur la durée et gérée par horodateur. Le "Point stop" est **utilisable par tous les acteurs** y compris les particuliers venant retirer leurs achats. Le stationnement est gratuit mais limité à 10 minutes.

9h00 à 19h00 : Rapido pour tous les véhicules (voitures particulières, camionnettes, camions...)



La Zone Rapido bleue

Zone de courte durée : l'ensemble de la rue se trouve être régulé en stationnement de courte durée limité à 10 minutes pendant la période sur laquelle se concentrent les livraisons. Cet outil, en augmentant la rotation du stationnement, est susceptible d'offrir des capacités d'accueil aux opérateurs du transport rapide comme aux particuliers, à l'exception des véhicules de gros tonnage.

9h00 à 11h30 : pour tous les véhicules.

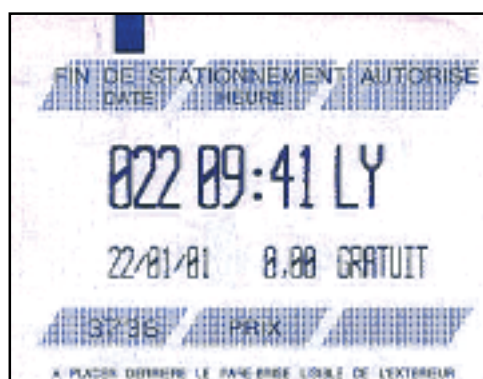
On pourra noter que les prototypes de panneaux ont été testés auprès d'automobilistes, de chauffeurs-livreurs, de commerçants et d'agents de police avant leur mise en place sur les deux rues expérimentales. Des logos et des terminologies paraissant semblables s'adressent pourtant à des usagers aux pratiques et aux intérêts très différents. Chaque outil met ainsi en avant un type de fonctionnement qui lui est propre par rapport aux pratiques habituelles de stationnement de surface.

La communication

Afin d'accroître les chances de succès de l'expérimentation, une sensibilisation des différents

acteurs concernés par l'opération a été mise en place :

- ✓ Panneaux informatifs sur les horodateurs,
- ✓ Autocollants collés sur les vitrines des commerçants,
- ✓ Lettre d'information aux commerçants et aux riverains du périmètre expérimental,
- ✓ Plaquettes placées sur les pare-brise,
- ✓ Entretiens réalisés par la CCIL en face à face avec la totalité des commerçants (340 commerçants au total),
- ✓ Informations sur site avec du personnel d'accueil (emplois jeunes de la Ville) pendant les premiers jours de l'expérimentation.



Les contrôles

Les moyens de contrôle sont améliorés. En effet, le contrôle du gabarit se fait par le biais de la plaque de tare figurant sur tout véhicule utilitaire. La durée de stationnement est contrôlée par un ticket délivré par l'horodateur. Sur les rues concernées par l'expérimentation, les horodateurs ont été modifiés pour délivrer des tickets gratuits 10 minutes. En revanche, le nombre d'horodateurs et leur positionnement ne font pas l'objet de modifications particulières (prise en compte des contraintes techniques d'exploitation).

Toutefois, quel que soit le système et malgré la sensibilisation qui prépare l'acceptation de l'expérimentation, il convient de prévoir également la mise en place de moyens permettant une capacité de contrôle plus importante, **indispensable au bon déroulement de l'opération**.

L'arbitrage est à trouver entre un contrôle important qui assure le respect du dispositif mais risque d'améliorer de manière fictive les résultats et de rendre difficile la reproductibilité de l'opération et un contrôle insuffisant qui interdirait tout succès.

Le contrôle distingue trois périodes :

- Période initiale de tolérance
(sans que le contrôle soit inférieur à ce qu'il est actuellement),
- Période de contrôle renforcé,
- Période de contrôle usuel.

3.3. Mise en place du dispositif Rapido

La mise en place des nouveaux outils et leur suivi sont réalisés dans un périmètre restreint :

- La rue de la Charité.
- La rue Edouard Herriot.

Ces deux rues sont toutes les deux très commerçantes et à vocation de liaisons interquartiers. Toutes les deux à sens unique, elles sont différentes de par leurs profils physique et commercial.

La rue de la Charité possède une seule voie de circulation sur presque toute sa longueur et accueille essentiellement des commerces de détail alimentaires et d'artisanat-services à vocation de proximité.

La rue Edouard Herriot présente une voie de circulation et une voie réservée aux transports en commun. Elle regroupe de grandes enseignes et des commerces de luxe (habillement, cuir, chaussures, orfèvres) et génère davantage d'activités de livraisons que la rue de la Charité.

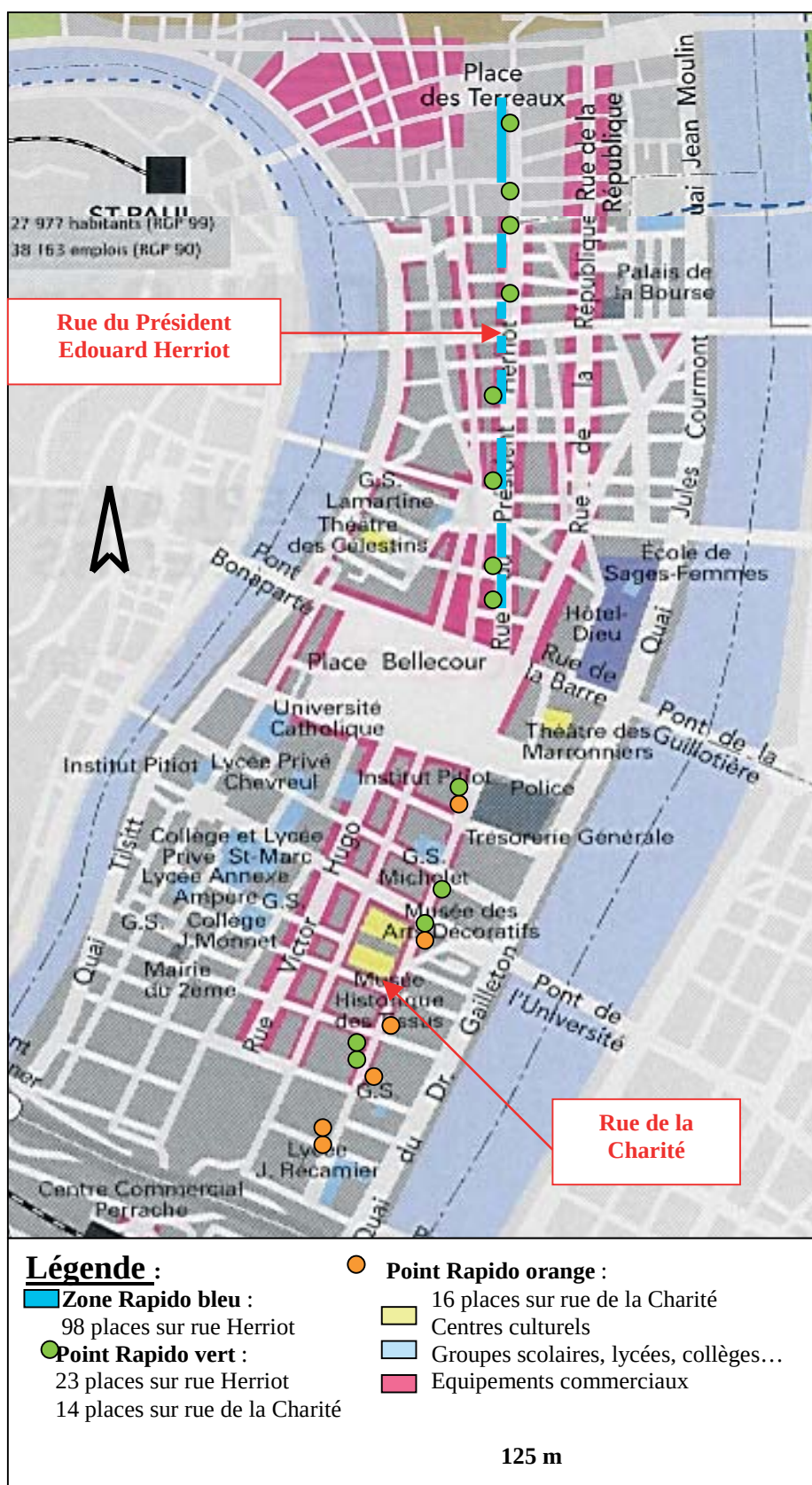
Cette différenciation importante entre ces deux rues est renforcée par l'expérimentation elle-même. En effet, il a été choisi de mettre en place deux expériences différentes selon les rues :

- Mise en place de **Points Rapido vert** et de **Points Rapido Orange** sur la rue de la Charité.
- Mise en place d'une **Zone Rapido bleue** sur la rue Edouard Herriot avec positionnement de **Points Rapido vert**.

La rue de la Charité se place donc dans une logique de places identifiées et localisées, positionnées en concertation avec les transporteurs et les commerçants. Cette localisation est primordiale puisque les chauffeurs-livreurs cherchent à se placer au plus près des commerces livrés. Le temps passé à rechercher une place et la distance entre la place et le lieu de destination conditionnent les pratiques de stationnement. Par ailleurs, il convient de tenir compte de problèmes techniques : giration des véhicules de livraison, difficulté à faire un créneau... On comprend dès lors l'importance de bien positionner ces places **Rapido** afin de procurer une offre susceptible de modifier les comportements des usagers.

La rue Edouard Herriot accueille, elle aussi, des Points Rapido vert, positionnés selon les principes cités plus haut. Mais surtout, elle est prise en compte dans sa totalité dans le principe d'instauration d'une zone spécifique sur toute sa longueur. Cette expérimentation, plus ambitieuse, doit permettre d'observer de possibles modifications des pratiques de stationnement en prenant en compte les éventuels reports de stationnement qui peuvent être réalisés, notamment sur les rues perpendiculaires.

Carte de localisation de l'offre de stationnement relative au dispositif Rapido (avril 2001)



3.4. Conclusion

Le dispositif mis en œuvre cherche à répondre aux besoins hétérogènes de différentes catégories d'acteurs. Il est dès lors complexe et les efforts importants de communication qui ont été faits pour en améliorer la lisibilité doivent être poursuivis.

Ces contraintes rendent d'autant plus nécessaire l'élaboration d'un dispositif d'évaluation complet et capable d'orienter en cours de projet les adaptations à apporter au système expérimenté.

4. Le protocole d'évaluation retenu

4.1. Introduction

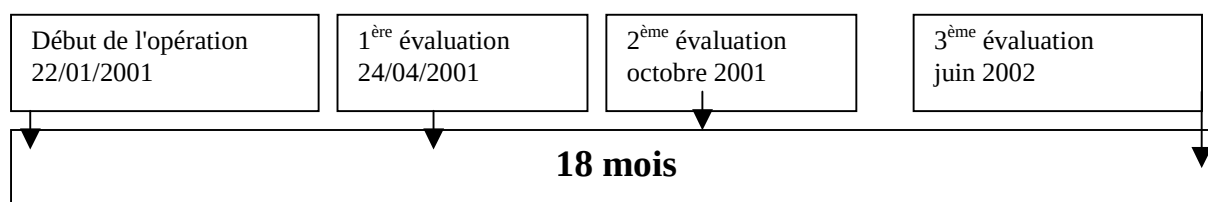
Une évaluation de l'impact du dispositif sur les conditions de circulation et de stationnement a été prévue. Relevant d'un protocole validé par un comité technique de suivi de l'opération (Grand Lyon, Ville de Lyon, Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, CERTU, ADEME), l'évaluation doit donner une observation de la situation à différents stades du dispositif.

Initié par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie et le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement en 1993, le programme national "Marchandises en Ville" a permis de mettre en évidence l'importance des enjeux environnementaux liés à cette activité. L'expérimentation **Rapido** a donc reçu le soutien de l'ADEME.

Afin, lors de l'évaluation, de tenir compte de l'évolution des nuisances dues aux transports urbains de marchandises, il semble judicieux de recueillir des indicateurs environnementaux. Cependant, du fait de la difficulté à envisager un recueil direct d'indicateurs environnementaux quantitatifs, on s'est limité à intégrer dans les différents questionnaires destinés aux acteurs urbains des questions qualitatives permettant de percevoir les effets environnementaux de l'expérimentation.

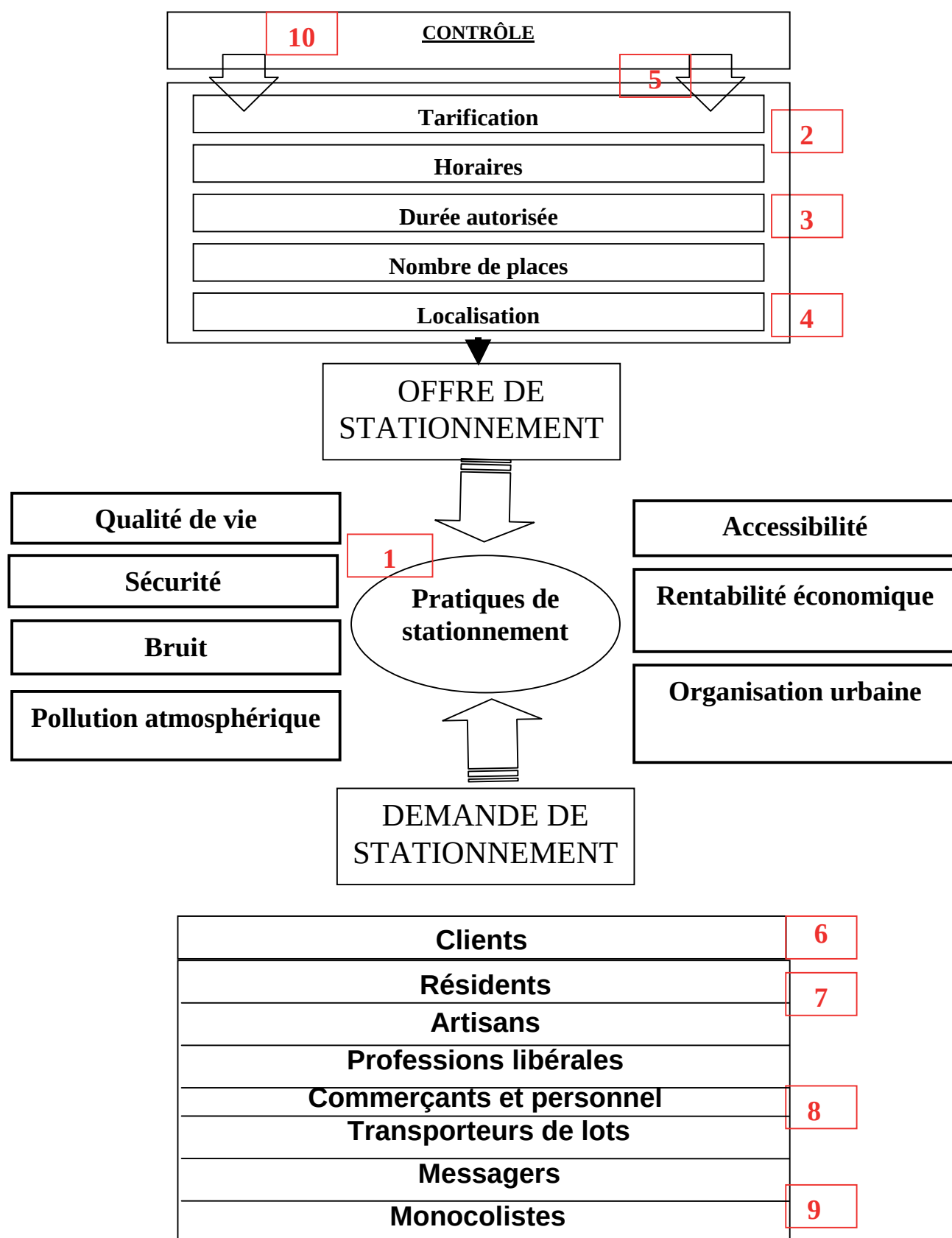
4.2. Contenu de l'évaluation : les dix indicateurs retenus

Le comité technique de suivi de l'opération a retenu une évaluation en trois phases devant permettre une visualisation de l'évolution du dispositif et de la qualité de son fonctionnement. Ainsi, l'expérimentation doit-elle faire l'objet de trois évaluations successives à 3, 9 et 18 mois après le début de l'opération.



Lancée le 22 janvier 2001, l'opération **Rapido** a été évaluée pour la première fois au cours du mois d'avril 2001 selon 10 indicateurs devant permettre l'obtention d'un bilan précis sur la situation du stationnement de surface du périmètre d'étude. Ces points d'évaluation comprennent aussi bien le recueil mensuel de données spécifiques (relevés des tickets Rapido) que des observations ponctuelles sur site ou des entretiens qualitatifs.

Le choix d'un protocole d'évaluation lourd (10 points) renvoie à la volonté d'apprécier la reproductibilité de l'étude. Ces indicateurs doivent prendre autant en compte la perception du dispositif par les différents acteurs que les principaux indices permettant d'estimer rapidement l'impact du dispositif par rapport aux objectifs retenus.



LEGENDE

- | | | |
|--|---|--------------------------------------|
| 1. Observation sur site | 4. Analyse du stationnement payant | 7. Panel riverains |
| 2. Analyse des tickets Rapido | 5. Analyse des procès-verbaux | 8. Panel commerçants |
| 3. Analyse du stationnement riverains | 6. Enquête micro-trottoir | 9. Panel chauffeurs-livreurs |
| | | 10. Enquête police municipale |

Les 10 points du dispositif d'évaluation

Deux types d'évaluations ont été menés : des évaluations quantitatives devant permettre le suivi de l'impact du dispositif sur l'environnement urbain et des enquêtes qualitatives plus axées sur les remarques et recommandations des différents acteurs

confrontés aux problématiques de stationnement / circulation en hypercentre lyonnais.

Chaque critère quantitatif ou qualitatif a fait l'objet d'une méthodologie exposée sommairement pour la bonne compréhension des résultats présentés et leur interprétation.

POINT 1 : OBSERVATION IN SITU DES PRATIQUES DE STATIONNEMENT

Méthodologie appliquée : méthode des tronçons

L'observation a pour finalité première le recensement des pratiques de stationnement pour livraison. Cependant, dans la mesure où l'on cherche à mettre en évidence le fonctionnement et les limites du système expérimenté, il a été décidé d'observer tous les véhicules (automobiles, fourgonnettes, camionnettes, camions) qu'ils réalisent une opération de chargement/déchargement ou non.

Dans le détail, l'enquête s'est attachée à différencier deux types d'observations :

- ➡ L'observation de la localisation des arrêts liés à des actes de chargement ou de déchargement sur **Points Rapido** ou à proximité.
- ➡ L'observation des pratiques de stationnement sur les **Points Rapido**, liés ou non à des actes de chargement ou de déchargement.
- ➡ La localisation du double file à proximité des **Points Rapido**.

L'observation a été réalisée par des enquêteurs le 24 avril 2001 de 7h30 à 19h30. Les enquêteurs ont été répartis par tronçon d'observation en fonction de sa longueur et du nombre de **Points Rapido** implantés.

Les données relevées lors de ces observations sont relativement précises quant aux caractéristiques d'utilisation des différentes aires de stationnement Rapido : heure d'arrivée et de départ de chaque véhicule, type de véhicule (voiture, fourgonnette...), présence ou non d'un ticket d'horodateur, disponibilité d'autres emplacements de stationnement, réalisation d'opérations de chargement/déchargement...

Chaque enquêteur a effectué, sur son tronçon d'observation, un relevé précis de la localisation des véhicules en stationnement en début et fin d'enquête (stock).

Remarques importantes :

- L'évaluation par observation *in situ* de l'expérimentation rue Edouard Herriot met en avant la complexité du dispositif qui nécessite de prendre de multiples précautions pour analyser les résultats.
- Les différentes réglementations horaires appliquées aux places de stationnement RAPIDO demandent une attention particulière pour réaliser les traitements statistiques.
- Il s'est avéré difficile de prendre en compte, à la fois la **Zone Rapido bleue** qui concerne toutes les places payantes de la rue Edouard Herriot et les **Points Rapido verts** positionnés ponctuellement sur cette même rue. Certains arrêts ont pu être mal affectés par les enquêteurs lors de l'observation sur site étant donnée la complexité de celle-ci sur la rue.

-

POINT 2 : ANALYSE DES TICKETS RAPIDO

Méthodologie appliquée

Les données fournies par les horodateurs, relatives aux tickets gratuits 10 minutes, ont été transmises par l'exploitant du stationnement : Lyon Parc Auto.

Remarque importante :

- Certaines données recueillies sont incohérentes entre elles. Il s'agit dans la plupart des cas d'un mauvais fonctionnement d'horodateurs ou d'une utilisation abusive de ceux-ci. Ces résultats ont donc été modifiés afin de pouvoir obtenir des courbes de tendances réalistes.

POINT 3 : ANALYSE DU STATIONNEMENT RIVERAINS

Méthodologie appliquée

Il s'agit ici de recueillir les données fournies par les horodateurs relatives aux tickets résidents. Notons que le stationnement à tarif préférentiel pour les riverains n'est pas en vigueur sur la rue Edouard Herriot. Les données concernant cette rue n'ont donc pas été prises en compte. Les données ont été transmises directement par l'exploitant du stationnement : Lyon Parc Auto.

POINT 4 : ANALYSE DU STATIONNEMENT PAYANT

Méthodologie appliquée

L'évaluation consiste à recueillir des données fournies par les horodateurs relatives aux tickets payants. Les données ont été transmises directement par l'exploitant du stationnement : Lyon Parc Auto.

POINT 5 : ANALYSE DES PROCES-VERBAUX

Méthodologie appliquée

L'évaluation consiste à contrôler la réglementation et plus précisément le taux de répression estimé à partir du relevé des procès-verbaux émis par les agents de la police municipale sur les **Points Rapido**. Les données ont été transmises par la Ville de Lyon.

Le périmètre d'étude est divisé entre les rues de la Charité et Edouard Herriot. De plus, plusieurs postes de police municipale sont répartis sur ce périmètre qui s'étend sur les 1^{er} et 2^{ème} Arrondissements de Lyon. Ainsi, observe-t-on la répartition suivante :

➡ **Sur la rue de la Charité** : poste de police du 2^{ème} Arrondissement – partie Sud.

➡ **Sur la rue du Edouard Herriot** : postes de police du 1^{er} Arrondissement et du 2^{ème} Arrondissement – partie Nord.

Remarque importante :

- L'obtention de données hétérogènes concernant les périmètres d'études et les types de relevés rend difficile la réalisation de comparaisons entre les deux rues.

- **La mise en place d'un nouveau dispositif de gestion du stationnement de surface et les recommandations concernant un phasage du contrôle durant l'expérimentation doivent être prises en compte dans l'observation des résultats. Les pratiques de verbalisation sont détaillées dans l'enquête qualitative réalisée auprès de la police.**

POINT 6 : ENQUETE MICRO-TROTTOIR

Méthodologie appliquée

Une enquête a été réalisée en face à face auprès des personnes fréquentant les rues de la Charité et Edouard Herriot, en possession d'un véhicule et à l'exclusion des résidents et des commerçants interrogés, eux, dans les autres enquêtes. Les objectifs de cette enquête sont de mieux connaître les utilisateurs réels du dispositif et d'évaluer leur connaissance de celui-ci. De plus, des questions centrées sur l'impact ressenti par ces usagers du dispositif sur des paramètres environnementaux (pollution atmosphérique, bruit...) ont été posées.

Cette enquête a été réalisée le 24 avril 2001 par une société de télémarketing auprès de :

- ✓ **30 personnes sur la rue Edouard Herriot.**
- ✓ **20 personnes pour la rue de la Charité.**

La petite taille de l'échantillonnage doit faire prendre avec prudence les résultats présentés. Cette enquête qualitative permet toutefois une première observation qualitative avec les usagers concernés par ce système **Rapido**.

Remarque :

- Etant donné le caractère qualitatif du questionnaire, plusieurs réponses par question sont possibles. Certains résultats présentés sous forme de pourcentages peuvent donc être supérieurs à 100.

POINT 7 : PANEL RIVERAINS

Méthodologie appliquée

L'enquête a été réalisée par téléphone auprès des personnes résidentes des rues étudiées ou des rues proches de ces deux rues.

Les objectifs de cette enquête sont de mieux connaître les utilisateurs réels du dispositif et d'évaluer leur connaissance de celui-ci. De plus, des questions centrées sur l'impact ressenti par ces usagers du dispositif sur des paramètres environnementaux (pollution atmosphérique, bruit...) ont été posées.

Cette enquête a été réalisée le 24 avril 2001 auprès de :

- ✓ **30 personnes sur la rue Edouard Herriot.**
- ✓ **20 personnes pour la rue de la Charité.**

L'échantillon a été choisi afin de garder une représentativité par rapport aux données INSEE*. La petite taille de l'échantillonnage doit cependant faire prendre avec prudence les résultats présentés. Le recueil des données et une partie de l'exploitation des données ont été réalisés par la société de télémarketing.

* (méthode d'échantillonnage réalisée par la société Télé Performance – 2001)

POINT 8 : PANEL COMMERCANTS

Méthodologie appliquée

L'enquête a été réalisée par téléphone auprès de commerçants des rues de la Charité et Edouard Herriot.

Les objectifs de cette enquête sont de mieux connaître les utilisateurs réels du dispositif et d'évaluer leur connaissance de celui-ci. De plus, des questions centrées sur l'impact ressenti par ces usagers du dispositif sur des paramètres environnementaux (pollution atmosphérique, bruit...) ont été posées.

Cette enquête a été réalisée le 24 avril 2001 par une société de télémarketing auprès de :

- ✓ **15 personnes sur la rue Edouard Herriot.**
- ✓ **15 personnes pour la rue de la Charité.**

La petite taille de l'échantillonnage doit faire prendre avec prudence les résultats présentés.

Remarque importante :

- Les réponses sur le nombre de livraisons ont été difficiles à recueillir et l'essentiel des réponses concernant ce type de données repose sur une estimation imprécise.

POINT 9 : PANEL CHAUFFEURS-LIVREURS

Méthodologie appliquée

4 enquêtes embarquées ont été réalisées auprès de chauffeurs - livreurs de sociétés de transport livrant sur le périmètre étudié :

- ✓ **1 monocliste**, enquête réalisée le 3 mai 2001 sur la Rue de la Charité.
- ✓ **1 monocliste**, enquête réalisée le 4 mai 2001 sur la Rue Edouard Herriot.
- ✓ **1 messenger traditionnel**, enquête réalisée le 3 mai 2001 sur Rue de la Charité et Rue Edouard Herriot.
- ✓ **1 frigorifique**, enquête réalisée le 9 mai 2001 sur Rue de la Charité.

De plus, 2 entretiens ont été réalisés auprès de :

- ✓ **1 messenger spécialisé**
- ✓ **1 commerçant en compte propre** (effectuant lui-même ses livraisons avec son véhicule) de la Rue Edouard Herriot

POINT 10 : ENTRETIENS AVEC LES AGENTS DE POLICE MUNICIPALE

Méthodologie appliquée

3 réunions réunissant les agents de police des 3 postes concernés par l'expérimentation ont été réalisées en mai 2001.

Cette enquête qualitative permet une évaluation de l'opération avec les agents effectuant le contrôle du stationnement de surface sur les deux rues concernées.

4.3. Les autres indicateurs envisagés

Au cours de la mise en place du protocole d'évaluation, un certain nombre d'autres indicateurs supplémentaires a été mis en avant par le groupe de travail. S'avérant intéressant à prendre en compte dans un premier temps, la première évaluation a vite montré leurs limites :

- Certains indicateurs sont liés à un périmètre d'étude jugé trop restrictif
- Obtention de résultats moins pertinents dans le temps
- Redondance de résultats ne permettant pas de suivre précisément l'évolution du dispositif en place.

Ces indicateurs ayant été dans un premiers temps intégrés à la démarche de l'évaluation, il a semblé intéressant de les présenter ici.

COMPTAGES AUTOMATIQUES

Méthodologie appliquée

Des postes de passages visant à identifier d'éventuelles fluctuations liées à l'opération Rapido ont été mis en place sur chacune des rues (deux postes de comptages automatiques sur la rue Edouard Herriot et trois postes sur la rue de la Charité). Seules ces rues ont fait l'objet de comptages automatiques.

Deux comptages ont été effectués durant deux semaines complètes, avant et pendant l'expérimentation :

- ➡ La semaine du 15 janvier 2001, c'est-à-dire la semaine précédant le début de l'opération (permettant l'obtention de valeurs « témoins »).
- ➡ La semaine du 30 avril 2001, semaine suivant les observations sur le terrain de l'évaluation à trois mois du dispositif.

Remarques importantes :

- On peut se poser la question de la pertinence d'évaluer le trafic circulant sur ces deux axes sans prendre en compte le trafic circulant dans un espace plus large.
- Le trafic circulant sur les voies transversales et en amont/aval des rues de la Charité et Edouard Herriot n'ayant pas été pris en compte lors de cette étude, il est difficile d'interpréter de manière précise les résultats obtenus dans celles-ci. Tout report du trafic de circulation sur d'autres axes n'est donc pas clairement évalué ici. Cette absence rend l'utilisation d'un tel indicateur critiquable pour juger de l'évolution des conditions de circulation.
- La semaine prise en compte pour l'évaluation à 3 mois est peu pertinente du fait qu'elle comprend un jour férié (création de trafic supplémentaire en début et fin de journée).

PHOTOGRAPHIE DU DOUBLE FILE

Méthodologie appliquée

Un relevé ponctuel des véhicules en double file a été réalisé par la Ville de Lyon tous les premiers mardi de chaque mois. Seules les rues de la Charité et Edouard Herriot ont fait l'objet du relevé des véhicules en double file.

Remarque importante :

L'interprétation de telles données est difficile car elles sont très sensibles aux variations ponctuelles (conditions météorologiques, opérations commerciales promotionnelles...).

ENTRETIENS AVEC LES TRANSPORTEURS

Méthodologie appliquée

Des entretiens téléphoniques ont été réalisés auprès de plusieurs transporteurs (transporteur spécialisé, transport frigorifique, messagers) afin de connaître leur point de vue sur l'opération

Rapido. Ainsi, les sociétés suivantes ont-elles été contactées :

- ✓ Messagerie express
- ✓ Messagerie traditionnelle
- ✓ Messagerie spécialisée
- ✓ Transports Frigorifiques (transport sous température dirigée).

Remarque importante : Cet indicateur est important à bien prendre en compte dans une démarche globale qui se veut basée sur un esprit de concertation avec les acteurs du transport de marchandises en ville. Il n'a pas été retenu ici comme indicateur principal car il permet un suivi plus général du dispositif, demandant d'avoir déjà un peu de recul sur le fonctionnement de l'opération.

4.4. Conclusion

Le dispositif d'évaluation et sa mise en œuvre concrète ont mis en évidence les 3 phénomènes suivants :

- Un dispositif d'évaluation est important pour évaluer avec objectivité les expérimentations conduites et dépasser les perceptions subjectives des différents acteurs.
- Il est nécessaire de disposer d'un tel dispositif en temps réel afin d'introduire les modifications nécessaires et recalibrer les évaluations ultérieures,
- Un dispositif rigoureux est un système complexe nécessitant un véritable travail de spécialistes et s'inscrivant dans la durée. Il doit donc être pensé avant le lancement de l'opération et être planifié dans ses différentes phases.

5. Les principaux résultats

Le dispositif Rapido, concernant des outils différents et répartis sur deux rues distinctes du centre ville lyonnais, a donné lieu à une évaluation complexe. Nous nous efforcerons ici de présenter succinctement l'évolution des principaux résultats ; ces derniers montrant la dynamique créée par la mise en place d'un tel dispositif mais aussi les problèmes rencontrés. Le lecteur intéressé par des résultats plus complets pourra prendre contact avec le bureau d'études chargé de l'évaluation.

5.1. Une utilisation dévoyée des emplacements Rapido

Les principaux résultats quantitatifs montrent une utilisation forte des emplacements Rapido par les véhicules particuliers, et ce pour des pratiques hors actes de livraisons.

L'évolution du taux de rotation, de la durée moyenne de stationnement et du taux de respect

		<u>Diagnostic 1999</u>	<u>Evaluation à 3 mois</u>	<u>Evaluation à 9 mois</u>
Rue de la Charité Points Rapido Orange	Taux de rotation	-	7,6 véh./place	7 véh./place
	Durée moyenne de stationnement	96 minutes	46 minutes	74 minutes
	Taux de respect	-	1,0 %	1,0 %
Rue de la Charité Points Rapido verts	Taux de rotation	-	10,8 véh./place	10,7 véh./place
	Durée moyenne de stationnement	96 minutes	36 minutes	86 minutes
	Taux de respect	-	1,0 %	1,0 %
Rue E. Herriot Zones de desserte	Taux de rotation	-	3,9 véh./place	6,2 véh./place(*)
	Durée moyenne de stationnement	96 minutes	43 minutes	65 minutes(*)
	Taux de respect	-	1,0 %	7 %(*)

(*) : ces données ne concernent plus toute la rue mais uniquement les pratiques sur les places de livraisons situées sur la rue Edouard Herriot (la zone Rapido Bleu a été supprimée après la première évaluation).

Ces résultats permettent de mettre en avant :

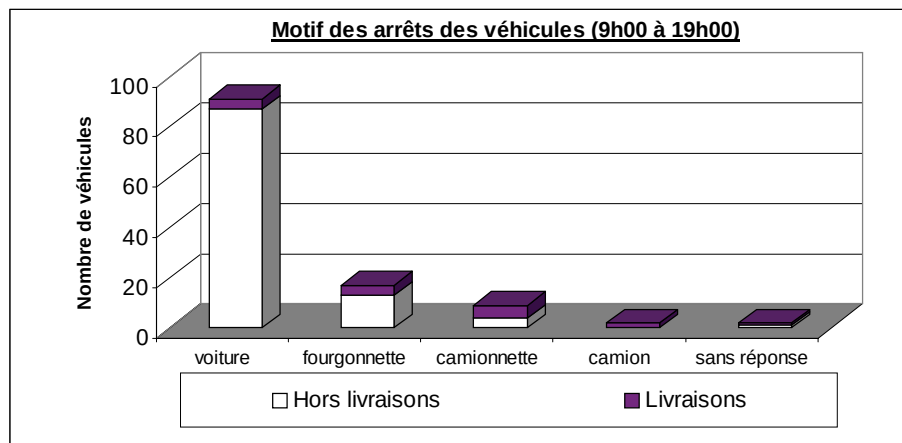
- Une faible rotation, particulièrement visible sur la rue Edouard Herriot,
- Une durée de stationnement largement dépassée mais inférieure à celle observée avant l'expérimentation (remarque particulièrement notable lors de l'évaluation à 3 mois),
- Un respect des règles de stationnement quasi nul.



Source : Interface Transport

Le dispositif n'a pas apporté d'amélioration notable des conditions de circulation avec un taux de double file composé en moyenne à près de 50 % de véhicules de livraisons (rue Edouard Herriot, avril 2001).

Part des livraisons sur les Points Rapido Orange sur la rue de la Charité

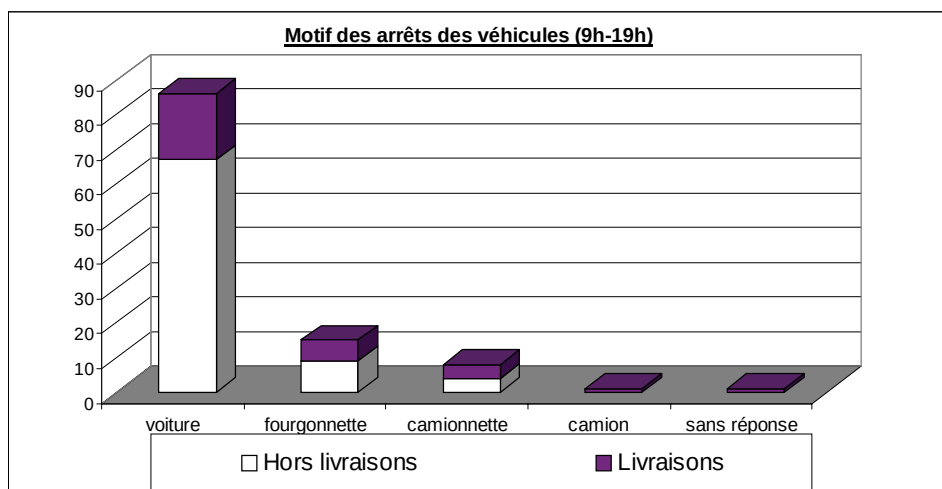


Avril 2001

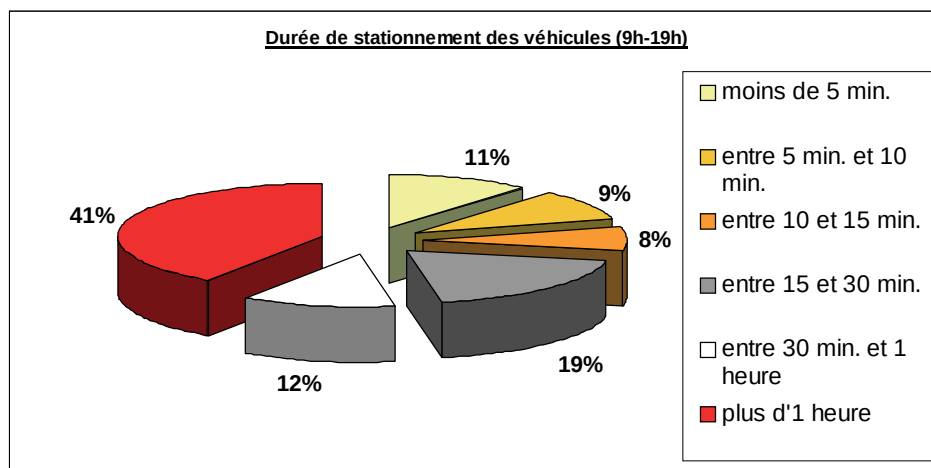
Les arrêts rattachés aux livraisons représentent 16 % des arrêts entre 9h00 et 19h00. L'utilisation des places Rapido par les VP est importante et montre bien toute la difficulté à réserver pour les livraisons un espace recherché par de nombreux usagers

Octobre 2001

Les arrêts représentent 28 % des arrêts entre 9h00 et 19h00. On observe ici des pratiques de livraisons (par VP et en fourgonnettes) en augmentation.



Durée de stationnement des véhicules sur les Points Rapido Orange sur la rue de la Charité



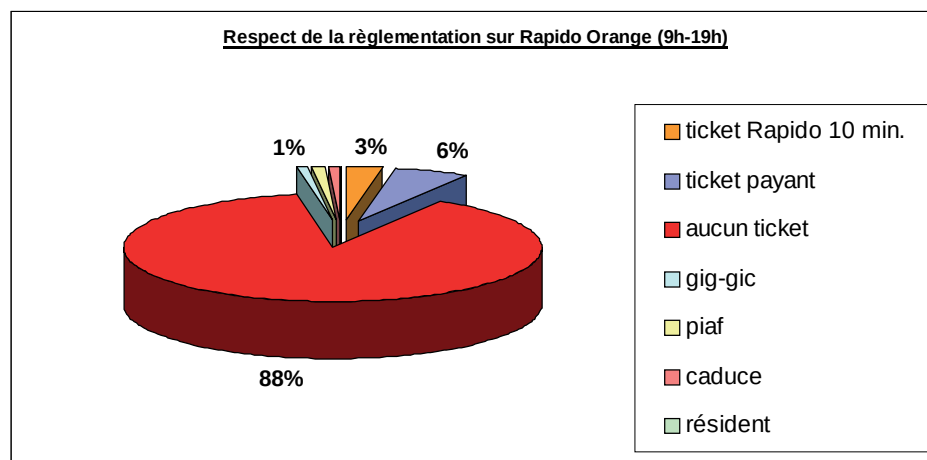
Octobre 2001

28 % des véhicules s'arrêtent durant 15 minutes ou moins. La part des véhicules en stationnement de plus d'une heure est en augmentation (41 % des arrêts).

La durée moyenne des livraisons réalisées sur ces aires est elle aussi en augmentation (30 minutes en avril 2001 pour 42 minutes en octobre 2001).

5.2. Un respect et un contrôle insuffisants

Respect de la réglementation sur les Points Rapido Orange sur la rue de la Charité

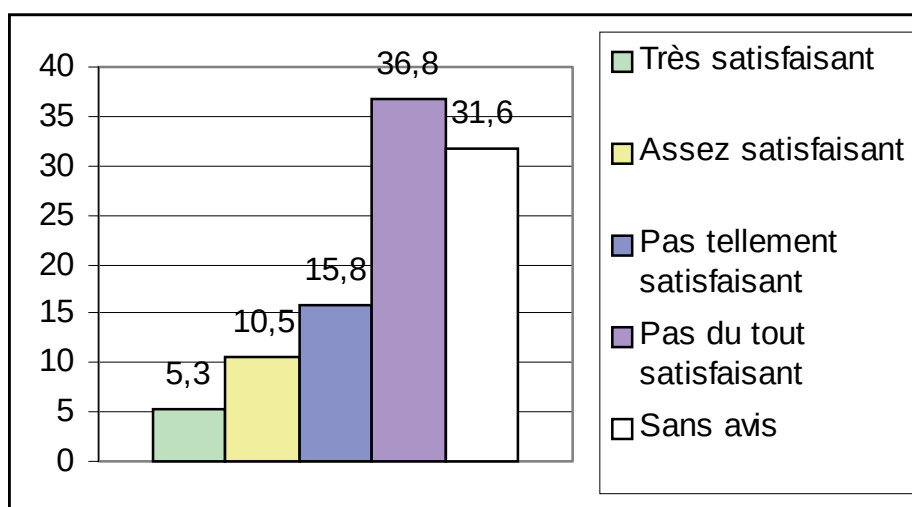


Octobre 2001

88 % des véhicules stationnés sur les aires observées ne possédaient pas de ticket. Si l'on prend en compte ceux qui respectent la durée autorisée, le taux de respect est pratiquement nul.

Celui-ci peut être rapproché d'un contrôle du stationnement presque nul. Une verbalisation sur voirie insuffisante (expliquée par un désengagement des forces de police municipale qui reportent leurs efforts sur des missions de sécurité urbaine) dans un contexte politique particulier (période pré-électorale) a favorisé des pratiques de stationnement irrespectueuses des outils mis en place.

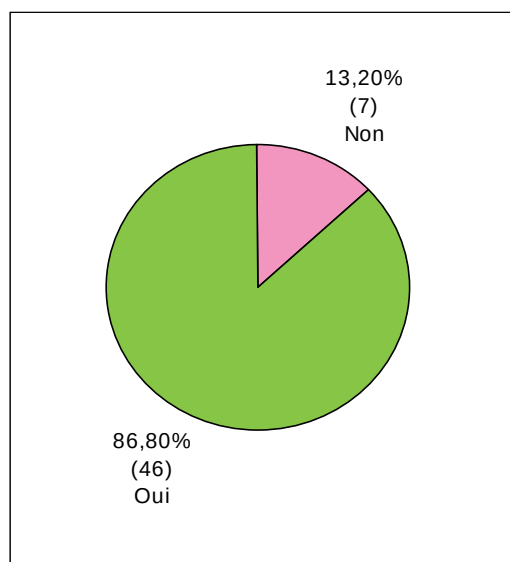
Le contrôle du dispositif Rapido par les forces de police (Panel micro-trottoir, octobre 2001)



Octobre 2001

Paradoxalement, la plupart des usagers exprime une volonté de voir le système mieux contrôlé.

Source :
TELEPERFORMANCE



5.3. Une perception positive du système

De plus, l'idée de fond du système est bien perçue. L'idée est jugée intéressante par les usagers qui désirent voir son extension à d'autres rues du quartier à près de 87 %, après amélioration des points actuels nuisant à son bon fonctionnement.

Question posée :

Souhaitez-vous que le dispositif dans son mode de fonctionnement actuel soit étendu à d'autres rues de la Presqu'île ?

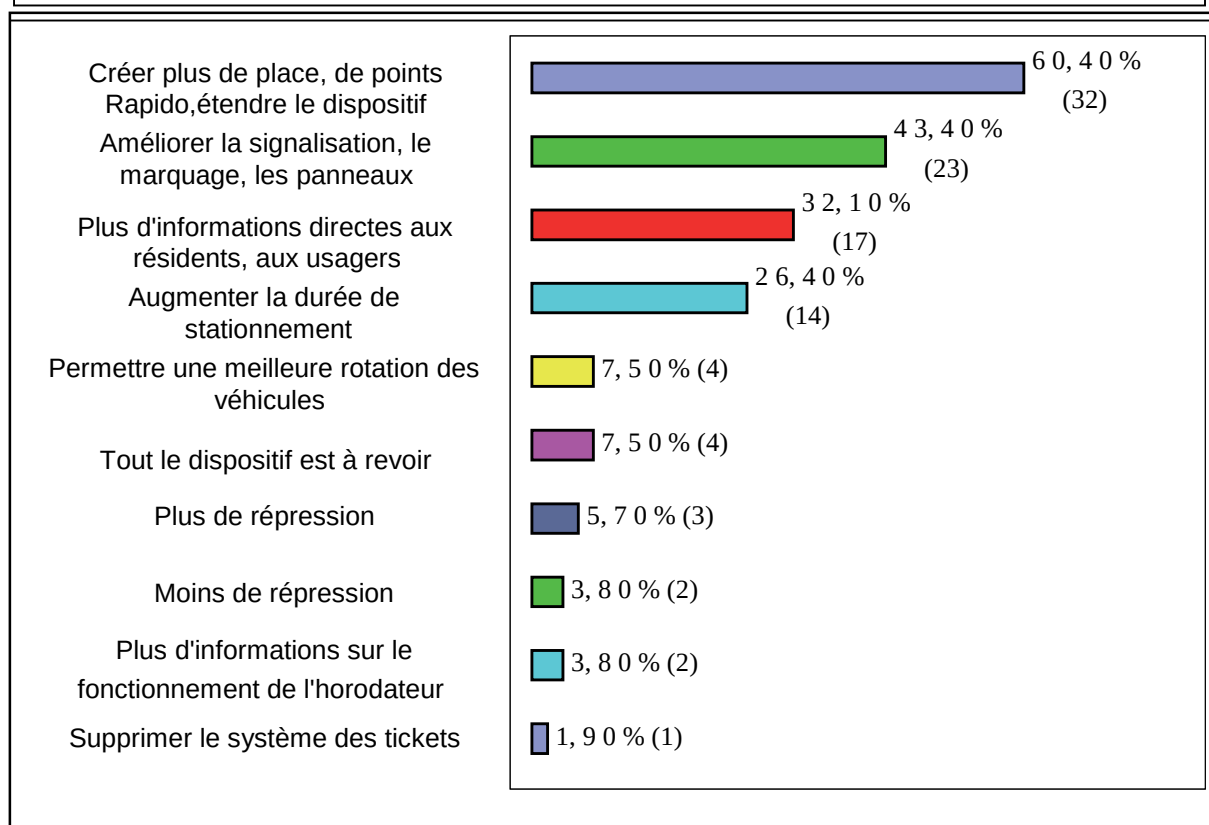
Source : TELEPERFORMANCE

5.4. Des problèmes de lisibilité du système / une diffusion de l'information insuffisante

Parmi les problèmes de mise en œuvre du dispositif Rapido, outre les insuffisances majeures du contrôle, les entretiens qualitatifs auprès des acteurs urbains (riverains, visiteurs, commerçants, livreurs...) des problèmes de compréhension du système ont été notés.

Les améliorations à apporter au dispositif (Panel micro-trottoir, avril 2001)

Question : « Quelles améliorations seraient selon vous nécessaires pour améliorer ce dispositif dans les rues actuelles de la Presqu'île ? » :



Source : TELEPERFORMANCE

Le manque de lisibilité des panneaux, du marquage au sol et du fonctionnement exact du système (comme l'information sur la verbalisation encourue) ont souvent été mis en avant. De plus, il est notable que le suivi de l'information diffusée auprès des livreurs, des artisans et des visiteurs s'est révélé insuffisant, ne favorisant pas la compréhension du système pour ces usagers.

5.5. Les problèmes des chauffeurs livreurs non résolus

Les données recueillies par les autres indicateurs vont dans le même sens que les résultats présentés jusqu'ici. La réalisation d'enquêtes auprès des chauffeurs livreurs a permis de noter sur les rues expérimentales des arrêts pour livraisons en double file (95 % des cas observés), montrant bien la difficulté à pouvoir répondre correctement aux attentes actuelles des professionnels des transports.

5.6. Bilan – Tableau récapitulatif des résultats des évaluations

Points positifs	Points négatifs
♦ Une perception positive unanime du système ♦ Une extension du système souhaitée par la plupart des acteurs ♦ Une prise en compte progressive du système pour certains types de livraisons (achats particuliers...).	♦ Un manque important de places disponibles ♦ Un système de stationnement en dégradation ♦ Des problèmes de livraisons non résolus (artisans...) ♦ Une lisibilité insuffisante (marquage au sol et signalétique), d'où incompréhension du système ♦ Un respect insuffisant ♦ Un contrôle insuffisant ♦ Des actions de "suivi" du dispositif insuffisantes.

Conclusion générale

Le lancement en janvier 2001 d'une expérimentation de gestion des zones de livraisons, a permis la mise en place d'un dispositif ayant pour vocation principale d'améliorer l'accessibilité du centre ville lyonnais aux livraisons, y compris les enlèvements des particuliers.

Le processus de concertation associant transporteurs, commerçants, artisans, a mis en évidence les réelles attentes des différents acteurs du transport de marchandises en ville concernant leurs conditions de circulation et de stationnement. Ainsi, apparaît-il nécessaire de mettre en place les outils permettant un renforcement de la rotation pour faciliter l'accès aux commerces pour les livraisons ainsi que les stationnements de courte durée.

Le dispositif Rapido est à la fois **modeste** et résolument innovant. Modeste, car techniquement il s'agit d'une adaptation des zones de desserte existantes dont la clef de régulation est modifiée. Les notions de gabarit et de temps se substituent à celle d'arrêt. **Innovant**, car il s'attache à répondre aux attentes hétérogènes des différentes catégories d'acteurs par des outils spécifiques impliquant un partage de la voirie par gabarit et dans le temps.

L'évaluation à 3 mois du système n'a pas montré d'améliorations sensibles des conditions de stationnement et de circulation. Les Points Rapido sont, comme les zones de desserte classiques, abusivement utilisés par des véhicules particuliers, le manque de contrôle ne permettant pas au dispositif de remplir correctement son rôle. Au-delà de la problématique du contrôle qui avait été très tôt pointée du doigt par les partenaires comme une condition indispensable au succès du dispositif, d'autres dysfonctionnements expliquent les résultats

médiocres : la complexité des outils proposés, le manque d'information, un marquage au sol peu lisible ainsi qu'un calendrier politique peu favorable (changement de l'équipe municipale en mars 2001). Ces résultats sont toutefois pondérés par le plébiscite de l'ensemble des acteurs qui reconnaissent l'existence d'un réel besoin.

Suite à l'expérience Rapido, la Ville de Lyon a étendu à l'ensemble du stationnement de surface le principe du premier quart d'heure gratuit suivi d'un tarif progressif qui se veut dissuasif pour le stationnement longue durée, et ce, depuis janvier 2002. Le dispositif Rapido se fond ainsi dans le système général tout en maintenant des zones expérimentales basées sur le gabarit des véhicules et l'évaluation à venir pourra permettre de déterminer si cette clef d'entrée peut apporter à elle seule une amélioration au système.

Au-delà des difficultés de mise en place et de contrôle rencontrées lors de l'opération, Rapido a été l'occasion de mettre en évidence le besoin d'outils nouveaux pour répondre aux différents usages de la ville ; préoccupation partagée par de nombreuses villes françaises et étrangères qui suivent de près les enseignements qui pourront être tirés. Dijon adapte actuellement le dispositif Rapido en lui adjoignant un système de contrôle physique : boucles magnétiques de détection.

Le dispositif Rapido constitue ainsi une contribution supplémentaire à la recherche d'un système de stationnement qui reste à inventer, sans doute basé sur des affectations à géométrie variable, dans l'espace et dans le temps, des espaces de stationnement.

ANNEXE METHODOLOGIQUE

Éléments de méthode et modes opératoires

Le présent chapitre a pour objet de fournir quelques éléments de méthode susceptibles d'**aider à la mise en œuvre d'une réflexion "marchandises en ville"**. Pour autant, ces éléments ne doivent pas être pris comme prescriptifs mais comme des éléments de compréhension et de cadrage.

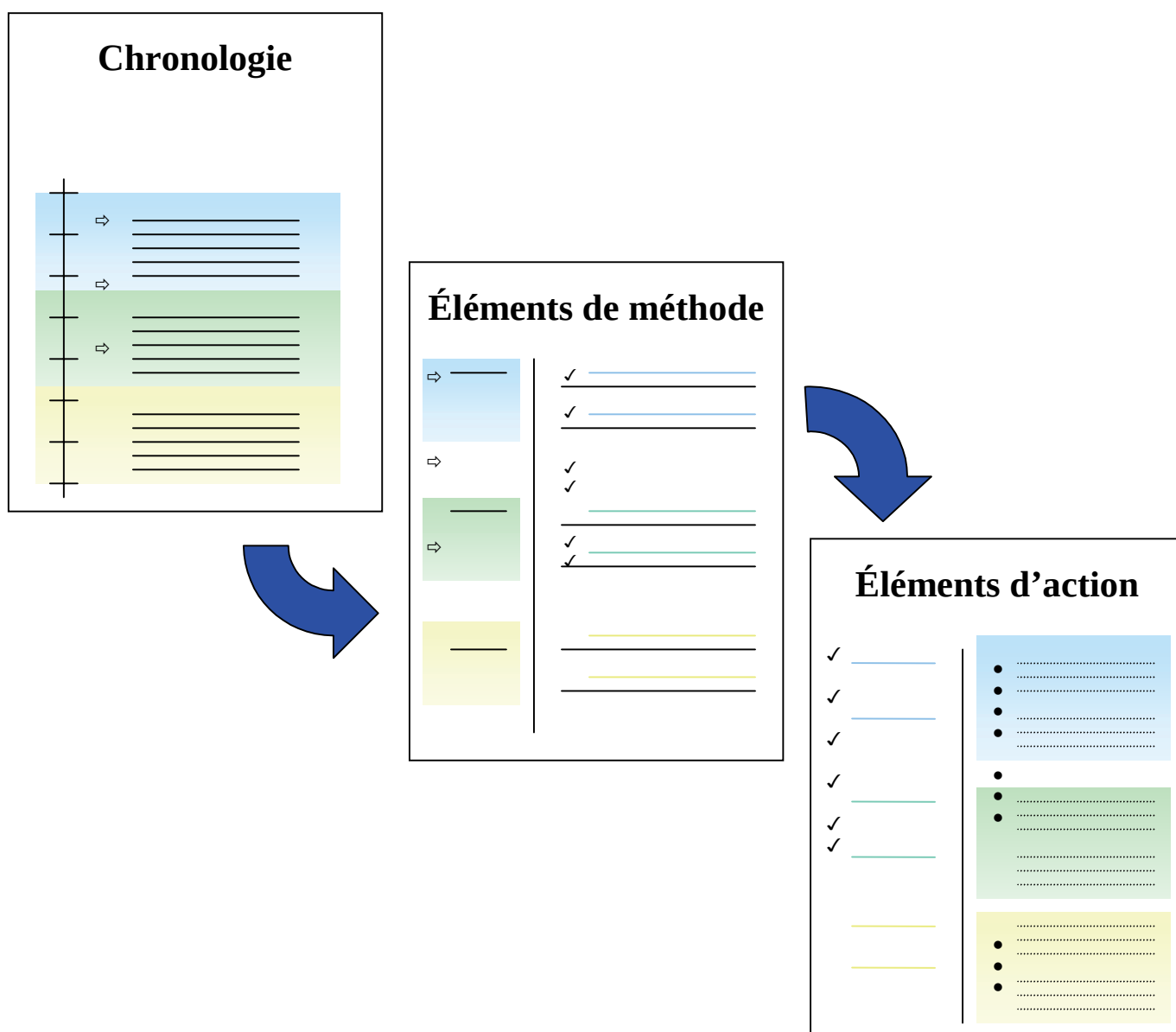
L'approche menée à partir de l'exemple lyonnais permet de confronter ce qui doit être fait, ce qui est fait et comment le faire.

Par ailleurs, afin de constituer un véritable outil de travail à destination des techniciens comme des élus,

des fiches de synthèse ont été conçues et sont présentées en fin de chapitre. Elles forment un tout cohérent permettant de passer du contexte local à l'action.

En ce qui concerne les méthodes d'élaboration d'un diagnostic, nous renvoyons aux ouvrages réalisés par le CERTU et l'ADEME dans le cadre du programme "Marchandises en ville".

Le schéma suivant illustre le plan du présent chapitre.



1. Éléments de méthode : vers une gestion de projet "marchandises en ville"

L'exemple lyonnais, ainsi que d'autres expériences de PDU "volet marchandises", nous permettent de repérer les 3 temps forts suivants :

- Réunir les conditions
- Mettre en œuvre
- Agir

2. Réunir les conditions : accepter de perdre du temps pour en gagner

- Premier temps fort, il s'agit tout d'abord de **réunir les conditions nécessaires**, de compiler les matériaux existants, d'identifier les acteurs concernés. Souvent perçu comme un temps de cadrage global marginal, il s'agit d'un temps pendant lequel il faut lutter contre le réflexe premier qui oriente souvent trop vite vers l'action. Il s'agit d'un moment important qui permet de prendre la mesure de ce qui existe. Dans le cas de Lyon, cette démarche s'est traduite par le recensement de diverses études auxquelles il fallait donner une cohérence, par l'identification d'idées et de positions d'acteurs (livre blanc des Transporteurs et des Logisticiens par exemple)
- Mais ce premier temps est l'occasion de **définir des objectifs précis**. La force de la démarche lyonnaise vient de la volonté de la communauté urbaine de ne pas seulement satisfaire à l'obligation légale d'un volet PDU marchandises mais au contraire d'engager une démarche approfondie qu'il serait toujours temps de baptiser PDU fret. Une telle démarche, ambitieuse et modeste, a permis d'éviter les préconisations standardisées et les objectifs vagues qui se retrouvent dans de nombreux PDU
- La définition d'objectifs précis suppose, pour la Collectivité, d'une part une réflexion en interne qui mobilise les compétences des techniciens, apprécie les attentes et objectifs des élus et d'autre part une confrontation externe aux attentes exprimées par les différents acteurs concernés. La communauté urbaine de Lyon a choisi par ailleurs de s'adjoindre les compétences d'un bureau d'études dans le cadre d'une assistance à maîtrise d'ouvrage afin de créer une interface entre la sphère institutionnelle et la sphère économique.
- Enfin, ce premier temps doit permettre de **préciser la place du dossier "marchandises**

en ville" par rapport au dossier "marchandises" et par rapport au dossier "PDU". En effet, si le dossier "marchandises en ville" est important du fait de l'acuité des problèmes en zone urbaine dense, l'agglomération ne se résume pas à la ville-centre et la livraison urbaine est le dernier kilomètre d'une chaîne logistique qui s'inscrit très largement hors de la ville. Il convient dès lors de resituer les réflexions sur la logistique urbaine dans un périmètre plus large et en cohérence avec des dossiers "schéma logistique d'agglomération", "contournement fret ferroviaire", "infrastructures routières et autoroutières", "développement de l'intermodalité", "plates-formes logistiques"... Cette mise en cohérence doit s'accompagner d'une réflexion d'ensemble sur les déplacements. Aussi important soit-il, le dossier "marchandises" est à inscrire dans le PDU, les attentes et contraintes des acteurs du transport confrontées à celles des autres utilisateurs de la ville et plus généralement de l'agglomération. Dès lors, les dossiers marchandises doivent être articulés avec le dossier "stationnement", les dossiers "mobilités alternatives", "hiérarchisation de réseaux", "transports en commun"...

3. Mettre en œuvre

La mise en œuvre est l'étape capitale qui s'étend du diagnostic aux préconisations concrètes. L'expérience acquise permet de mettre en lumière les éléments de méthode suivants :

- **Un impératif : disposer d'un diagnostic fin**

L'une des clefs du succès consiste à acquérir des éléments de diagnostic **avant** d'engager une concertation. Non seulement les données collectées peuvent infléchir les objectifs poursuivis et conduire les porteurs de projet à affiner leur stratégie, mais, la réalisation d'un diagnostic rigoureux et détaillé permet avant tout de disposer d'éléments fiables permettant de gagner la confiance des différents acteurs, d'objectiver les débats et ainsi de partager progressivement une vision commune de l'existant : déterminants, contraintes, dysfonctionnements.

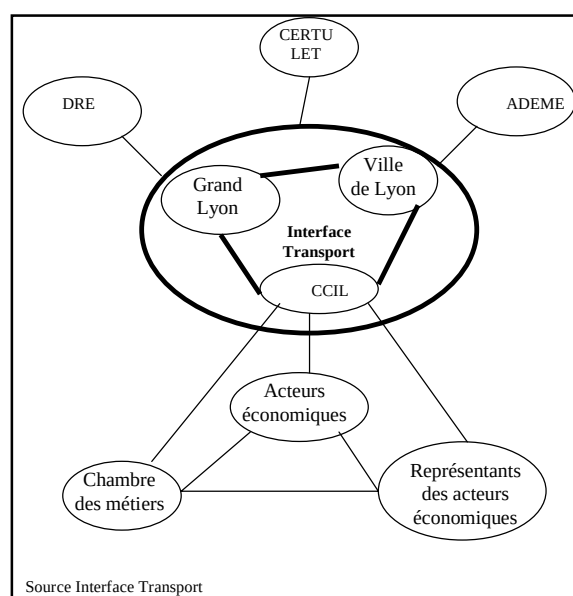
Un tel diagnostic s'appuiera sur les méthodes du programme national "Marchandises en ville" pour les aspects quantitatifs et inclura un volet qualitatif destiné à consulter les acteurs économiques et leurs représentants (organismes consulaires, organisations professionnelles, associations de commerçants...).

Les rencontres avec les professionnels permettent tout à la fois de collecter des éléments de diagnostic et de tester leur sensibilité à différentes pistes d'actions. Cela suppose une parfaite connaissance de ces acteurs.

➤ Identifier précisément les acteurs

Il s'agit à notre sens d'un véritable élément de méthode, souvent négligé. A ce moment clef du projet de concertation, il ne s'agit plus ni d'un simple respect de protocole ni d'une action de sensibilisation. Il s'agit d'évaluer avec précision le niveau d'implication de chaque acteur, son réseau d'influence, son pouvoir de décision. Au sein de cette liste d'acteurs, il convient de constituer un "noyau dur", c'est-à-dire un groupe restreint qui portera le projet et servira de relais par rapport aux autres acteurs. Une combinaison efficace comportera la Chambre de commerce, interface indispensable entre la Collectivité et les acteurs économiques. Le schéma suivant montre la structuration du groupe de travail mis en place à Lyon.

Volet Marchandises – Les Acteurs



La configuration retenue reflète le plus souvent les liens qu'entretiennent les différents acteurs institutionnels. La qualité de ce tissu relationnel est un gage d'efficacité. L'introduction, dans le jeu d'acteurs, d'un assistant à maîtrise d'ouvrage rend possible la création ou le renforcement de liens ; l'assistant à maîtrise d'ouvrage jouant le rôle de chef d'orchestre et parfois de médiateur.

➤ Enclencher le processus de concertation au bon moment

Le diagnostic une fois réalisé, les acteurs-ressources repérés et motivés, la Collectivité peut communiquer. Une réunion de présentation, regroupant le groupe de travail restreint, les acteurs-ressources, les acteurs rencontrés lors du diagnostic et d'une manière générale tous les acteurs

économiques concernés, pourra être organisée. Elle permettra de faire valider et partager le diagnostic.

L'animation de cette ou ces réunions constitue un temps de toute première importance puisque c'est au cours de ces réunions que ***se fait la concertation***. L'animation fait émerger des échanges autour du diagnostic d'où naissent les premières pistes d'actions ou d'expérimentation. En proposant mais sans imposer, les acteurs déroulent dès lors d'eux-mêmes le programme d'action pré-défini par la Collectivité et ses partenaires.

4. Agir

En matière d'action, les éléments de méthode tirés de l'expérience du projet Rapido s'articulent autour de deux idées :

➤ L'action est un travail long et sans garantie de succès

Rétrospectivement, il est possible de dire que le succès de la démarche de concertation menée à Lyon vient de la modestie et du réalisme dont ont fait preuve le Grand Lyon et ses partenaires. Comme nous l'avons déjà écrit, la démarche retenue était pragmatique, guidée par le souci d'aboutir à des actions concrètes. C'est la qualité de cette démarche qui a conduit les acteurs institutionnels nationaux à soutenir les expérimentations menées et à proposer la rédaction du présent rapport.

Ensuite, l'expérience montre que la conduite d'expérimentations concrètes constitue un lourd travail de terrain que la Collectivité et ses partenaires doivent être capables d'assumer, que ce soit en interne (existence d'équipe projet, soutien des élus, financements) ou en externe (motivation pérenne des acteurs économiques). Pour en donner une idée, l'investissement lors du montage de l'expérimentation Rapido représente, en plus du travail quotidien en interne, une réunion de travail technique par semaine pendant 2 mois pendant lesquelles étaient résolus des problèmes aussi divers que : choix du nom de l'opération, vérification de la légalité des panneaux de stationnement, impression des supports de communication, rédaction des demandes de subvention auprès du PREDIT, reprogrammation des horodateurs, information des agents de police municipaux...

Un autre exemple:

la CCI a rencontré en face à face les 342 commerçants des rues concernées par l'expérimentation.

➤ Capitaliser des modes opératoires

Les éléments de méthode présentés ci-dessus fournissent une aide et un cadre de travail précieux. Mais ils ne sont en rien figés. Au contraire même, ils doivent être adaptés tout au long de la démarche aux besoins des acteurs.

Par conséquent, il importe, en fin de projet, d'évaluer les éléments de méthode, de les redéfinir afin d'améliorer leur pertinence en vue d'un prochain projet.

La Collectivité peut ainsi capitaliser son expérience et disposer progressivement de véritables modes opératoires susceptibles d'assurer la reproductibilité des méthodes. Elle développe par là même ses compétences internes, sa propre expertise.

Les éléments de méthode fournis ci-dessus le montrent clairement, la réussite d'une démarche de concertation aboutissant à des propositions concrètes n'est pas le fruit du hasard mais dépend de la rigueur et de la qualité de l'animation du projet à ses différentes étapes.

Différents leviers d'action permettent d'assurer la qualité de cette démarche.

5. Des éléments d'actions pour aider les Collectivités

Les éléments d'action sont hétérogènes et dépendent du niveau de connaissances de la Collectivité, de ses objectifs et de ses moyens. Toutefois, 4 familles de leviers peuvent être identifiées, relatives à :

- la définition des objectifs
- la réalisation du diagnostic
- la concertation
- l'action.

Leviers pour la définition des objectifs

Les objectifs d'une Collectivité sont uniques. Ils dépendent notamment du territoire, de l'histoire, du contexte politique. Toutefois, 3 actions concrètes peuvent aider à la définition des objectifs :

- **Former des compétences en interne.** Il est impératif que la Collectivité puisse s'appuyer sur les compétences internes de ses techniciens afin de mieux identifier ses besoins et la faisabilité de ses objectifs. Pour cela, la Collectivité pourra profiter des sessions de formation organisées par l'ENPC ou le CNFPT, suivre le programme de formation développé

par le PREDIT (réseaux ADEME et DRE) ou faire l'acquisition du kit de formation-action diffusé par le CERTU (CD Rom et guide méthodologique). La Collectivité pourra également nommer un responsable "marchandises en ville" : voie suivie par de nombreuses villes, même de taille moyenne.

- **Organiser des réunions de travail transversales.** Ces dernières permettent d'adopter des focales différentes, de confronter les objectifs de la Collectivité à ceux de ses partenaires et des autres acteurs, notamment économiques. Ces réunions sont également un lieu d'échanges et de capitalisation des études existantes.
- **Pérenniser la démarche.** Il est important de se placer dans une logique de long terme et d'assurer la cohérence des réflexions de court, moyen et long termes.

Leviers pour la réalisation d'un diagnostic

La Collectivité trouvera intérêt à :

- **Appliquer les ratios "Marchandises en ville".** La mise en œuvre du CD-Rom distribué par le CERTU fournira à la Collectivité les premiers éléments de cadrage concernant les mouvements de marchandises au sein de l'agglomération. Cette mise en œuvre peut être faite en interne pour les Collectivités disposant des ressources humaines nécessaires ou en externe, par le biais d'un bureau d'études spécialisé, pour un coût raisonnable.
- **Réaliser des études complémentaires.** Les ratios "Marchandises en ville" fournissent un premier diagnostic qui pourra être affiné pour prendre en compte les spécificités de la Collectivité, par exemple :
 - par des études filières pour mieux appréhender les caractéristiques du tissu économique local. L'agglomération toulousaine pourra par exemple s'intéresser à l'aéronautique, Reims à la filière vinicole...
 - par une enquête "tronçon" pour affiner le diagnostic des pratiques de livraisons dans certains quartiers, certaines rues ou le long d'axes particuliers (réseau tramway par exemple).
 - par un bilan qualitatif pour mieux identifier les contraintes et les attentes des différentes catégories d'acteurs.

Leviers pour la concertation

Trois leviers d'action peuvent favoriser la réussite de la démarche de concertation :

- **Constituer un portefeuille ressources.** Complément à la formation de compétences internes, la constitution d'un portefeuille ressources permet de connaître "*sur qui vous pouvez compter*" et "*si, en outre, vous savez ce que vous pouvez et ce que vous ne pouvez pas et ce dont sont capables ou non vos subordonnés, si vous livrez cent guerres, cent fois vous serez victorieux*".¹ Concrètement, il s'agira de lister les acteurs, d'identifier leurs compétences et leur périmètre de résonance, de les rencontrer et de constituer le "noyau dur".
- **Assurer une animation de qualité.** La concertation suppose la mise en œuvre de compétences spécifiques : compétences techniques sur la thématique "marchandises en ville" mais aussi compétences d'animation, de médiation. Ce dernier point conduit à privilégier le recours à une aide extérieure, par le biais d'une assistance à maîtrise d'ouvrage.
- **Privilégier le court terme.** Les acteurs économiques et institutionnels ne partagent pas la même échelle de temps. Les premiers s'inscrivent dans le court terme, voire l'immédiateté. Les seconds s'inscrivent dans la durée, celle des mandats politiques mais aussi au-delà. Par conséquent, pour résoudre ce problème, il convient de rechercher la mise en œuvre d'actions concrètes à court terme pour maintenir l'intérêt et l'implication des acteurs économiques et engager, en parallèle, une réflexion plus prospective. Le temps que les expérimentations ou décisions entrent en vigueur, la réflexion prospective devient à son tour un terrain propice à l'action de court terme.

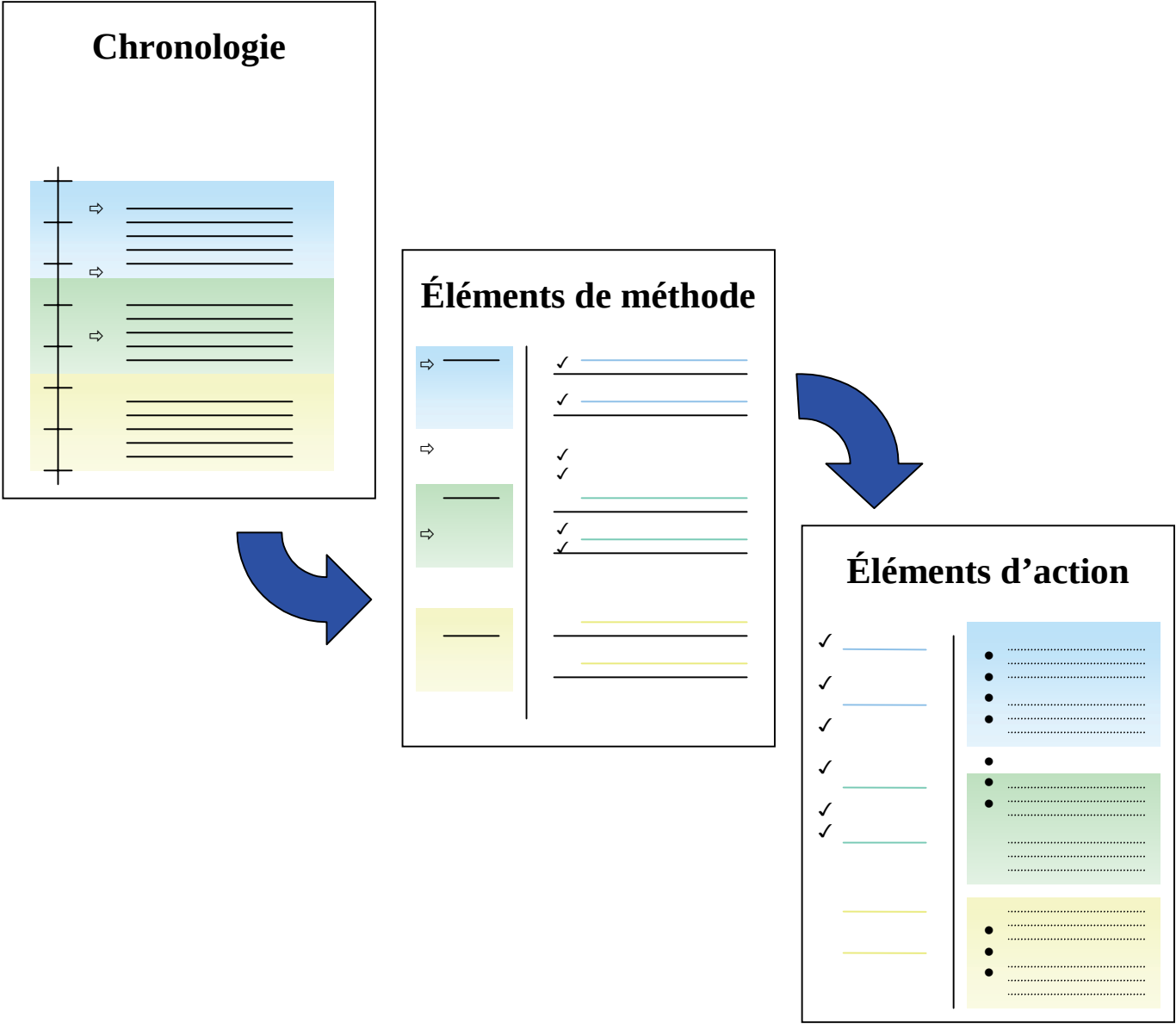
Leviers pour l'action

En ce qui concerne l'action, l'expérience acquise conduit à proposer 3 familles d'actions concrètes :

- **Agir concrètement.** Dans la logique d'une action de court terme, il convient de privilégier les actions modestes mais concrètes qui démontrent aux acteurs économiques la réalité de l'action publique et donc sa crédibilité. Dès lors, la Collectivité centrera son action sur les thèmes classiques, notamment : le stationnement, la réglementation, la circulation.
- **Innover.** En lien avec des actions concrètes, la Collectivité pourra essayer d'innover ou de tester des mesures encore expérimentales : mesures d'accompagnement des acteurs privés (aide à l'acquisition de véhicules propres : GPL, électrique...), optimisation de certaines filières logistiques, mise en œuvre de nouveaux équipements logistiques urbains (Centre de Distribution Urbaine, micro-plate-forme de quartier...)...
- **Utiliser les réseaux existants.** Notre expérience nous conduit à conseiller aux Collectivités de se rapprocher des réseaux existants (CERTU, ADEME, GART...) afin de profiter des expériences déjà capitalisées, de constituer ainsi plus rapidement leur savoir-faire interne, d'identifier les sources de financement potentielles permettant de soutenir l'action. Un tel rapprochement n'est pas contradictoire avec une démarche pragmatique et discrète.

¹ Sun Tse, l'art de la guerre, IV^e s. av. JC.

Schéma de lecture des fiches



Chronologie

Réunir les conditions

14/10/97	⇒ Approbation du PDU
Début 97	⇒ Premiers constats ✓ un 1^{er} groupe de travail sans réel objectif ✓ une usure rapide des acteurs économiques ✓ des actions dispersées
Fin 97	⇒ Épiphénomènes ou PDU inavoué ? ✓ des études isolées ✓ une étude exploratoire : l'hyper-centre ✓ des institutionnels en ordre dispersé
Juillet 98	⇒ Définition d'un programme de travail ✓ 4 axes précis ✓ des responsabilités définies ✓ une nouvelle cohérence institutionnelle
Déc 98	⇒ Détermination d'une stratégie TMV ✓ une démarche pragmatique et discrète ✓ le choix de baser la concertation sur du concret ✓ une forte cohésion institutionnelle ✓ appel d'offre "diagnostic "

Chronologie

Mettre en œuvre

Mars
Mai 99

⇒ **Un diagnostic rapide**

Janvier
2000

⇒ **Mise en œuvre d'un processus de concertation**

- ✓ re-motiver les acteurs économiques
- ✓ restituer des résultats pour valider le diagnostic
- ✓ définir un plan d'action

⇒ **Un exemple : le groupe stationnement**

- ✓ des outils de diagnostic
- ✓ des propositions concrètes
- ✓ un feu vert institutionnel

Agir

Août
Décembre
2000
15/01/2001

⇒ **Montage des expérimentations**

- ✓ un travail de proximité avec tous les acteurs
- ✓ des indicateurs qui passent au vert

⇒ **Démarrage des expérimentations**

Éléments de méthode

- ⇒ 14/10/97 Vote du PDU
- ⇒ Premières études
- ⇒ Définition d'un programme de travail
- ⇒ Détermination d'une stratégie fret

- ✓ **La nécessité de définir des objectifs précis**
 - de nombreux PDU " fourre-tout"
 - des cahiers des charges souvent imprécis
 - des acteurs économiques à motiver
- ✓ **Caler le TMV / fret et PDU**

⇒ Diagnostic

- ✓ **Un impératif : disposer d'un diagnostic**
 - acquérir des données avant de concerter
 - consulter les acteurs économiques et leurs représentants

⇒ Processus de concertation

- ✓ **Identifier précisément les acteurs**
 - identifier les acteurs économiques
 - identifier les acteurs institutionnels
 - définir les périmètres de compétences
- ✓ **Enclencher le processus au bon moment**
 - faire valider et partager le diagnostic
 - proposer et ne pas imposer

⇒ Expérimentations

- ✓ **L'action : un travail long et sans garantie de succès**
 - modestie et réalisme
 - un lourd travail de terrain à assumer
 - la nécessité d'une mémoire vivante
- ✓ **Capitaliser des modes opératoires**

Éléments d'action

✓ Définir des objectifs

- **Former des compétences en interne**
 - sessions de formation existantes (ENPC, CNFPT...)
 - kit de formation externe (CD-Rom)
 - programme de formation PREDIT
 - nommer un responsable TMV
- **Organiser des réunions de travail transversales**
 - changer de points de vue
 - capitaliser les études existantes
- **Pérenniser la démarche**

✓ Réaliser un diagnostic

- **Application des ratios TMV**
 - en interne
 - en externe
- **Réaliser des études complémentaires**
 - étude filière
 - méthode des tronçons
 - bilan qualitatif

Éléments d'action

✓ Concerner

- **Constituer un portefeuille ressources**

- lister les acteurs
- identifier leurs compétences et leur périmètre de résonance
- les rencontrer
- constituer le "noyau dur "

- **Assurer l'animation**

- **Fixer plusieurs échelles de temps et privilégier le court terme**

- actions concrètes à court terme
- réflexion prospective

✓ Agir

- **Agir concrètement**

- des actions modestes
- des thèmes classiques : stationnement, réglementation, circulation

- **Innover**

- mesures d'accompagnement des acteurs privés (aides fiscales...)
- optimisation de certaines filières logistiques
- faire émerger de nouveaux concepts logistiques (Centre de Distribution Urbain, micro plate-forme de quartier...)

- **Utiliser les réseaux existants**

- obtenir des subventions
- échanger l'information

L'exercice de synthèse que représentent les fiches précédentes oblige à la simplification et ne rend pas compte de toutes les dimensions.

- **La dimension relationnelle.** La démarche de concertation se concrétise dans des groupes de travail, des comités de pilotage ou des comités techniques. Mais, il ne s'agit là, en définitive, que de la partie émergée, des temps officiels de la concertation. Cette dernière se déroule également en dehors de ces temps forts. Elle entraîne de nombreuses réunions de travail avec chaque acteur. La connaissance fine des acteurs se révèle alors indispensable pour établir un climat de confiance.
- **La dimension juridique.** Quand la présentation des résultats du diagnostic laisse la place à l'animation et à la conduite de réunions, **le bureau d'études voit alors passer sa mission de l'étude à l'assistance à maîtrise d'ouvrage.**
- **La dimension temps.** La concertation implique une gestion du temps délicate. D'une part, il convient de laisser du temps au temps pour faire mûrir des idées. D'autre part, les acteurs ne partagent pas le même temps. Celui des politiques et des institutionnels se heurte à celui, beaucoup plus court, des acteurs économiques. Ces derniers, quelle que soit leur motivation, connaissent une usure rapide. Les groupes de travail doivent donc s'inscrire dans un calendrier réfléchi.

Conclusion

Les éléments de méthode proposés dans ce chapitre permettent d'engager une réflexion sur la problématique "marchandises en ville". Chaque ville pourra adapter ces éléments de cadrage à son environnement : structure urbaine, contexte politique et professionnel, compétences internes, stratégie, pratiques de stationnement...

Pour autant, les villes trouveront intérêt à mettre leurs méthodes de travail en cohérence avec celles des villes ayant engagé une réflexion fret. Cette mise en cohérence, avec les méthodes du programme national "marchandises en ville" et les préconisations techniques du CERTU en matière de stationnement notamment, rend possible les comparaisons et les transferts de savoir.

© ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Reprographie: CETE de Lyon © (+33) (0) 4 72 14 30 30 (juin 2002)
Dépôt légal: 2^e trimestre 2002
ISSN: 1263-2570
ISRN: Certu/RE -- 02 - 13 -- FR

Certu
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon cedex 06
© (+33) (0) 4 72 74 59 59
Internet <http://www.certu.fr>