



Etude sur le transport et la livraison de marchandises en ville Cas de l'agglomération de Poitiers

Note de synthèse

I/ Objectif de l'étude

L'ORT Poitou Charentes a pris l'initiative d'engager une réflexion méthodologique sur le fonctionnement et l'organisation des transports de marchandises en ville dans l'agglomération de Poitiers. Sur cette base a été établi un diagnostic et ont été engagées des pistes d'actions en matière d'organisation de la logistique urbaine à Poitiers qui pourront également intéresser les autres agglomérations urbaines de la Région Poitou Charentes , sous réserve d'une adaptation aux spécificités de chacune d'elles.

II/ Le diagnostic quantitatif et qualitatif

II – 1 Données de cadrage

La Ville de Poitiers comptait une population de 83 507 habitants, selon les données de RGP INSEE de 1999, et de 49 947 emplois d'actifs recensés au lieu de travail travaillant en très grande majorité dans le secteur tertiaire : 44 842. Environ les deux tiers des établissements de commerces et de services de l'agglomération sont implantés dans la Ville centre.

Le centre ville historique concentre 755 locaux commerciaux, dont 713 locaux occupés et environ 500 commerces au sens traditionnel du terme. Les activités commerciales les plus représentées dans le centre ville sont :

- 1/ les services (agences immobilières, agences bancaires et d'assurances...),
- 2/ l'équipement de la personne (prédominance des magasins de vêtements féminins),
- 3/ la restauration.

L'ouverture en octobre 2001 du Centre Commercial des Cordeliers a donné une nouvelle impulsion au commerce de centre ville à Poitiers. Il concentre quelques grandes enseignes : FNAC, MONOPRIX, ZARA, ainsi qu'une quarantaine de magasins, en majorité des « franchisés ».

Le commerce de centre ville est directement concurrencé par des centres commerciaux périphériques implantés à Chasseneuil du Poitou au Nord, à Fontaine le Conte au Sud, à Migne – Auxances à l'Ouest et à Beaulieu à l'Est.

Les livraisons / enlèvements professionnels pour compte propre représentent environ 40 % des flux de transport de marchandises en ville ; les déplacements motorisés pour achats des ménages représentant pour leur part 50 % du total des flux. Le solde, soit environ 10 % du total des flux, correspond à des flux dits annexes : collectes des déchets, chantiers du BTP, déménagements, etc...

II – 2 Les entretiens qualitatifs

En complément des analyses quantitatives, des relevés de terrain et des analyses bibliographiques, un ensemble de 44 entretiens semi – directifs a été réalisé auprès de représentants des diverses catégories d'acteurs concernés par les transports de marchandises dans l'agglomération urbaine de Poitiers, notamment dans le centre ville.

Ces entretiens ne constituent pas un échantillon statistiquement représentatif mais permettent de recueillir, auprès de personnes directement concernées, des avis, des observations, des éléments de perception, des recommandations qui enrichissent la réflexion.

II – 3 Les principaux résultats du diagnostic

Globalement, il n'existe pas de problème majeur en matière de logistique urbaine dans l'agglomération urbaine de Poitiers. Les quelques problèmes existants sont concentrés dans le centre ville et son environnement immédiat. Certains accès au centre ville sont parfois encombrés.

Les difficultés de livraisons dans le centre ville sont concentrées dans quatre zones :

- 1/ rue Carnot / rue Magenta,
- 2/ la proximité du centre commercial des Cordeliers,
- 3/ la place du Marché,
- 4/ le quartier de la gare et le Boulevard du Grand Cerf.

1 – rue Carnot / rue Magenta

Le fonctionnement actuel des aires de livraisons n'est pas satisfaisant, en raison du non-respect de la réglementation et de leur positionnement. Cela entraîne des problèmes pour les chauffeurs / livreurs et à certaines heures, notamment le matin entre 10 h et 12 h, des problèmes de circulation pour les autobus.

2 – le centre commercial des Cordeliers

Le Centre commercial des Cordeliers a été mis en service à l'automne 2001. Il a donné une nouvelle impulsion au commerce de centre ville, grâce à l'ouverture de certaines catégories de commerces jusque là absentes du centre ville (ex : FNAC).

La création du centre commercial a accru les problèmes de livraisons dans ce quartier, en raison de l'absence d'une aire de stationnement privée pour les livraisons accessible par tous les commerçants. Seuls Monoprix et ZARA disposent d'un quai de déchargement. Des véhicules de gros tonnage pénètrent parfois dans ce quartier ; ce qui pose durant la journée des problèmes de sécurité.

3 – Place du Marché

Les problèmes dans ce quartier sont liés pour l'essentiel au non-respect des règles de stationnement et à la présence de certains véhicules de gros tonnage.

4 – quartier de la gare et boulevard du Grand Cerf

La présence de plusieurs loueurs de véhicules et la concentration dans ce quartier de commerces atypiques expliquent pour une large part les problèmes rencontrés. C'est ainsi que le stationnement de véhicules, dits « porte huit » crée une gêne importante pendant une durée qui peut dépasser une heure ; c'est-à-dire qui n'a plus rien à voir avec un arrêt au sens du Code de la Route.

Les mesures de réorganisation du stationnement prises récemment par la Mairie de Poitiers sur le boulevard du Grand Cerf ont permis de résoudre pour une large part les problèmes.

Au-delà de ces questions particulières, on peut souligner une lacune en matière de réglementation des tonnages autorisés dans le centre ville et un contrôle insuffisant du respect des aires de livraisons.

II – 4 Propositions d'améliorations de l'organisation du transport de marchandises à Poitiers

Les actions en matière de logistique urbaine doivent être phasées et cohérentes avec les orientations du PDU et les autres documents d'urbanismes.

On peut les résumer dans le tableau ci-après qui concerne les quatre zones du centre ville identifiées lors du diagnostic.

	Court terme	Moyen terme	Long terme
Carnot Magenta	<ul style="list-style-type: none"> - tester un système de gratuité de la première ½ h dans le parking Carnot * mettre en place une meilleure signalétique et des moyens de contrôle pour assurer le respect des aires de livraisons 	<ul style="list-style-type: none"> * réexaminer la localisation des aires de livraison * développer des services de portages et accompagnement à domicile * mise à disposition de caddies et d'une consigne 	<ul style="list-style-type: none"> - réexaminer la localisation des aires de livraison et des sens de circulation lors de la refonte du Plan de circulation et de l'aménagement de la Place Leclerc
Cordeliers	<ul style="list-style-type: none"> * limitation de tonnage dans le quartier piétonnier * mieux faire respecter la disponibilité des aires de livraisons 	<ul style="list-style-type: none"> - améliorer la signalétique le long des accès au centre ville * initier une concertation entre les commerçants pour mutualiser les espaces de livraisons 	<ul style="list-style-type: none"> - mutualisation des structures d'accueil des approvisionnements, - mise en place d'une consigne * développement de services mutualisés de portage et d'accompagnement à domicile
Notre Dame	<ul style="list-style-type: none"> - limitation de tonnage pour les VU - restriction des stationnements de véhicules sur la Place du Marché - mise en place d'arrêts minute 	<ul style="list-style-type: none"> - amélioration de la signalétique - aménagement d'aires de livraisons * test de véhicules propres 	<ul style="list-style-type: none"> * création d'un espace de logistique de proximité avec mise à disposition d'outils de manutention et de petits véhicules propres
Boulevard du Grand Cerf	<ul style="list-style-type: none"> - conforter les efforts déjà engagés pour accroître le nombre d'espaces de livraisons et mieux les faire respecter - contrôler le stationnement des véhicules de location 	<ul style="list-style-type: none"> * restreindre fortement le stationnement des véhicules de location et inciter les loueurs à organiser le stationnement de leurs véhicules sur le parking de la gare 	<ul style="list-style-type: none"> * inciter les commerçants à organiser un stockage déporté et des livraisons à domicile

* propositions auxquelles nous donnons une priorité dans le contexte local

Sur un plan plus général, il est proposé d'engager une réflexion et des actions pilotes, en concertation avec les transporteurs et les entreprises, en vue de l'utilisation de véhicules propres pour la distribution des marchandises dans le centre ville.

Ces expérimentations pourraient être facilitées par une adaptation de la réglementation des horaires de livraisons en faveur de véhicules moins polluants et d'un renforcement des contrôles relatifs au respect des aires de livraisons.

Le projet d'espace logistique de proximité (ELP), proposé pour la desserte du secteur du Marché, pourrait intéresser l'ensemble du centre ville, si l'on démultiplie son rayon d'action par le recours à des chariots de manutention à assistance électrique type « Chronocity » et à des vélos triporteurs.

Le développement de points relais multiservices, de consignes et de prêts de caddies pourrait être encouragé.

II – 5 Propositions méthodologiques applicables aux autres agglomérations urbaines

- ① Relancer la réflexion et la concertation concernant le volet « marchandises » des Plans de Déplacements Urbains ;
- ② Echanger les expériences et mutualiser les expertises ;
- ③ Tirer les leçons des problèmes rencontrés pour les approvisionnements lors de la conception de nouveaux centres commerciaux ;
- ④ Expérimenter des solutions innovantes en matière de portage à domicile ;
- ⑤ Mettre en place un réseau d'échanges sur le thème de la logistique urbaine ;
- ⑥ Mettre en place des actions spécifiques de formation sur la logistique urbaine à destination des professionnels, des techniciens et des élus ;
- ⑦ Engager des expérimentations pilotes coordonnées en lien avec le PREDIT et le Programme National Marchandises en Ville ;
- ⑧ Expérimenter et soutenir le développement de flottes de véhicules utilitaires urbains moins polluants, en liaison avec l'ADEME, EDF et GDF.