



# LA PRISE EN COMPTE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE DANS LES AGGLOMERATIONS BRETONNES

*« ETAT DES LIEUX ET SUGGESTIONS »*

## ***La démarche de l'étude***

- Étude réalisée pour le compte de l'ORTB.
- Neuf agglomérations bretonnes étudiées :  
Saint-Malo, Saint-Brieuc, Lannion,  
Morlaix, Brest, Lorient, Rennes, Quimper  
et Vannes.
- Méthodologie :
  - Recherche bibliographique
  - Analyse des Plans de déplacements urbains et des arrêtés municipaux
  - Entretiens avec les communautés d'agglomérations et les services techniques municipaux.

## ***Les points essentiels de l'étude***

- Rappel de la réglementation en vigueur
- Les outils pour quantifier les flux liés au transport de marchandises en ville
- Les aménagements et réglementations mis en place dans les villes bretonnes
- Quelques suggestions à partir d'expériences menées au niveau national.



## ***Les moyens d'actions des agglomérations***

- A l'échelle de l'agglomération :
  - les Plans de Déplacements Urbains
- A l'échelle locale :
  - les Plans Locaux d'Urbanisme
  - les arrêtés municipaux
  - la mise en place d'équipements (aires de livraisons et espaces logistiques urbains)

## ***Les orientations incitatives des PDU***

- 3 PDU obligatoires en Bretagne
- Une thématique minorée comparée aux préoccupations concernant les déplacements des personnes.
- Néanmoins, une réelle prise de conscience pour trouver des solutions.
- Des études engagées à Rennes et Brest

## ***Des réglementations locales inadéquates***

- Critère de tonnage le plus fréquent : 3,5t.
- Livraisons autorisées jusqu'à 10h ou 11h; les enlèvements de 13h30 à 16h.
- Pas de réflexion globale pour organiser l'implantation des espaces consacrés aux livraisons
- Aucune harmonisation réglementaire entre les communes d'une même agglomération.

## ***Les expériences d'équipements***

- Un nombre important d'aires de livraison dans chaque agglomération malgré les incivilités des particuliers.
- L'inadaptation d'une plate-forme logistique à Lannion et à Morlaix.
- Un centre de distribution urbaine jugé inapproprié par Lorient.
- L'expérimentation d'un CDU à Saint-Malo pendant un an

## ***Le cas de Rennes : des propositions en cours d'application***

- La réalisation d'une enquête de 2001 à 2003.
- Constat : Inadaptation des horaires et des emplacements de livraison dans la ville
- Un « Monsieur Marchandises » a été nommé.
- Au niveau réglementaire, nécessité d'élargir les horaires de livraison et de restreindre les livraisons sur les axes de transport en commun.
- L'implantation de points d'accueil logistique ou de relais urbains mobiles.
- Mais actuellement aucune avancée réelle concernant le TMV.

***Quelques suggestions à partir  
d'expériences menées au niveau  
national***

- Une concertation entre les acteurs pour harmoniser les réglementations.
- Adapter des équipements pour faciliter les livraisons urbaines.
- Canaliser les flux de marchandises à l'extérieur du centre-ville.
- Favoriser l'usage de véhicules respectueux de l'environnement.

## ***Pour conclure, quelques préconisations***

- A court terme : contrôler le respect du stationnement et adopter une meilleure signalétique.
- A moyen terme : une concertation entre acteurs afin d'harmoniser les réglementations.
- A long terme : créer des espaces logistiques urbains et favoriser l'usage de véhicules propres.