

### Fiche n°8

## Comment mettre en place des mesures pour réguler les flux de marchandises sur l'ensemble des réseaux ?

Selon l'INSEE, en 2018, la France enregistrait 368.5 milliards de tonnes-kilomètres pour le transport intérieur de marchandises. Le transport routier reste le mode prépondérant avec 86.1% de part modale contre 8.7% pour le transport ferroviaire et 1.8% pour le fluvial. En 2019, un rapport de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) précisait que 41% des volumes transportés faisaient moins de 50 kilomètres. Sachant que ces chiffres ne tiennent pas compte de l'ensemble des flux connexes aux activités logistiques (déplacement domicile-travail, fonctionnement des entreprises, etc.), la question de l'optimisation, voire de la rationalisation du trafic routier est un enjeu essentiel dans les territoires notamment en matière environnementale et de sécurité routière.

#### MAITRISE D'OUVRAGE

Établissement public, collectivité, gestionnaire de voirie.

#### MONTAGE JURIDIQUE

Sans objet si mobilisation interne. Procédure d'appel d'offre si externalisée.

#### GOVERNANCE

L'intégration d'une plateforme couvre différents domaines et, à ce titre, associe un grand nombre d'acteurs avec des intérêts et expertises différentes. Il convient de s'appuyer sur une entité nécessairement neutre ayant des compétences dans les différents domaines associés (territoire, mobilité, économique,...) ou en s'appuyant sur une structure de gouvernance collective.

#### FINANCEMENT

État, Conseil départemental.

**Outre l'activité directement liée à la logistique, le PLF accueille des entreprises et sociétés aux activités diverses (secondaire et tertiaire) générant des déplacements, notamment réalisés par des poids-lourds qui doivent s'intégrer dans un flux routier existant. On note par ailleurs régulièrement la présence de nombreuses fonctionnalités en limite de ce secteur qui impactent directement la circulation.**

Pour réduire la vulnérabilité des territoires face aux contraintes des flux routiers de marchandises, il convient de procéder à une estimation la plus juste que possible des flux générés par chaque activité économique présente sur la plateforme logistique. L'objectif de cette démarche est d'agir sur les flux routiers et de proposer un schéma de desserte visant à réduire les impacts négatifs des poids-lourds sur le territoire tout en assurant les flux nécessaires à l'activité optimale de la plateforme.

Au-delà des flux routiers, la multiplicité de usages et usagers dans ces zones incite à mettre en place une signalisation particulièrement efficace afin que cohabitent sereinement les formes de transport routiers avec d'autres usages lorsqu'ils sont présents. Aussi afin de répondre aux enjeux de lisibilité, de sécurité routière, d'accessibilité et plus globalement d'environnement et d'attractivité, il est proposé d'engager une réflexion autour de la signalisation routière en lien avec l'activité de voirie.

**Un chef de projet est nécessaire en pilotage au sein de la maîtrise d'oeuvre. Si la collectivité fait appel à un prestataire, les compétences suivantes sont requises : mobilités, signalétique et transport de marchandises.**

**Point de vigilance :** Les actions définies dans le cadre de ce projet ne doivent pas s'arrêter dans le périmètre des actions/aménagement physiques. Il convient d'associer l'ensemble des actions connexes pouvant accompagner utilement le projet à savoir : les actions pouvant conduire à intervenir sur les pratiques de déplacement, l'organisation générale du dispositif ou la communication.



## Dans la réflexion, certains acteurs doivent aussi être associés :

- **Les entreprises du secteur** (connaissance des flux générés quels qu'ils soient et des pratiques); la réflexion pouvant dépasser le périmètre de la plateforme, d'autres entreprises structurantes du territoire peuvent être associées ;
- **Le Cerema** en cas de besoin de soutien technique ;
- **Les gestionnaires de voiries** (connaissances des flux et de leurs contraintes), décisionnaires et qui entretiennent les voiries (Conseil Départemental, collectivités territoriales, grand port maritime, etc.);
- **Les collectivités territoriales** qui détiennent le pouvoir de police de circulation mais également qui déclinent les stratégies territoriales en matière d'aménagement et de mobilité ;
- **Les représentants des salariés.**

**L'objectif de la démarche est de proposer une stratégie en matière de signalisation routière en lien avec les besoins actuels, intégrant les évolutions contextuelles à court et moyen termes et ce afin de limiter les impacts néfastes de la circulation routière liée aux différentes activités logistiques, économiques sur l'environnement, la sécurité routière et la qualité d'usage.**

### Phase 1 :

- **Phase 1.1** : Détermination des limites de l'étude à différentes échelles, lointaine (20/30km), macro (grande destination du secteur) et micro (lieu de destination des visiteurs/marchandises).
- **Phase 1.2** : État des lieux sur le périmètre projet sur les fonctionnalités, infrastructures, équipements, signalétique.
  - Intégrer les évolutions prévisibles et mesurer leurs impacts en matière de mobilité ;
  - Définir les éléments manquants ou incomplets pouvant alimenter et renseigner le diagnostic (étude de circulation PL, étude de signalisation, etc.);
  - Prendre connaissance des mesures existantes et envisagées par les acteurs en matière de traitement des déplacements (exemple : mise en place d'un plan de mobilité entreprise);
  - Définir avec l'ensemble des partenaires les différents scénarios envisageables. Ces derniers doivent être ambitieux mais réalistes (à minima une évolution au fil de l'eau).

### Phase 2 : Traitement de la prise en charge des itinéraires et mesures des attendus au regard des objectifs retenus pour chaque approche.

- **Approche lointaine** : Mesurer l'identification d'un parc dans un rayon de 20/30km et identifier les éléments de repérage qu'ils soient signalétiques, géographiques ou visuels. À ce stade, l'identification des itinéraires doit être réalisée à partir d'analyses cartographiques, de la réglementation de circulation et d'entretien auprès d'entreprises locales.
- **Approche macro** : Comprendre le traitement de l'information (nature de la signalisation, mention utilisée, etc.) et les itinéraires utilisés pour définir les cheminements les plus fréquemment utilisables et utilisés pour accéder au parc. Cette phase intégrera une analyse des impacts sur la cohabitation avec les fonctions urbaines du périmètre concerné.
- **Approche micro** : Pour mesurer les modalités et la pertinence des équipements de guidage vers les lieux de destination des visiteurs. Cette approche traitera notamment de la nature, la lisibilité et la compréhension de la signalisation et son efficacité à conduire à destination.

Développement d'une stratégie de signalisation et définition d'un plan d'actions adapté sur la base des 3 approches. Ce dernier devra mettre en exergue les responsables des actions, les moyens à mobiliser (humain, technique et financier), le calendrier de mise en oeuvre et des critères d'évaluation.

**Cette étude préalable doit permettre au maître d'ouvrage d'établir son Schéma Directeur de Signalisation Routière en tenant compte des besoins spécifiques liés à son activité, du contexte géographique et des projets environnants à venir. Le rendu de cette étude doit permettre d'améliorer la sécurité routière, d'optimiser les conditions de circulation sur la trame viaire du périmètre projet, d'accroître la lisibilité et l'attractivité des entreprises et activités présentes sur le site.**



### Phase 3 : Déploiement opérationnel de la stratégie :

- Conception, réalisation, pose de la nouvelle signalétique ;
- Communication envers l'ensemble des acteurs de la zone portuaire ;
- Déclinaison d'un dispositif d'accompagnement pour les entreprises du site ;
- La mise en place d'un outil de suivi opérationnel pour répondre aux évolutions du site et garantir la pertinence du dispositif.

#### Quelques mesures en faveur de la gestion des flux complémentaires à la présente action

- **Le Schéma directeur des déplacements**, pouvant s'intégrer dans un schéma global ou faire l'objet d'un schéma spécifique. Pour ce dernier, la prise en compte des éléments circulatoires extérieurs est nécessaires ;
- **Le Plan de mobilité entreprise (PdM)** consiste à définir des actions visant à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements avec comme objectif de réduire leurs impacts sur l'environnement et la circulation. Bien souvent peu visible par les entreprises, cet outil, agissant sur les pratiques de déplacements des salariés, des visiteurs, livreurs, etc, peut-être un levier majeur pour réguler les déplacements et générer des bénéfices pour toute la chaîne des acteurs (salariés, entreprise et collectivité).



Les actions proposées dans chacune des fiches thématiques répondent à certains objectifs du développement durable (ODD) définis par l'ONU, 9 ODD dans l'ensemble :

ODD 3 - Accès à la santé ;

ODD 6 - Accès à l'eau salubre et à l'assainissement ;

ODD 7 - Recours aux énergies renouvelables ;

ODD 9 - Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation ;

**ODD 11 - Villes et communautés durables ;**

ODD 12 - Consommation et production responsable ;

**ODD 13 - Lutte contre le changement climatique ;**

ODD 14 - Vie aquatique ;

ODD 15 - Vie terrestre.

FICHE / OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	ODD 3	ODD 6	ODD 7	ODD 9	ODD 11	ODD 12	ODD 13	ODD 14	ODD 15
n°1			×	×		×	×		
n°2				×					
n°3				×		×	×		
n°4		×			×		×	×	×
n°5					×		×		
n°6					×		×		
n°7					×		×		
n°8					×		×		
n°9					×		×		×
n°10					×		×		
n°11					×		×		
n°12					×		×		×
n°13	×			×	×		×		
n°14				×	×		×		
n°15	×			×			×		