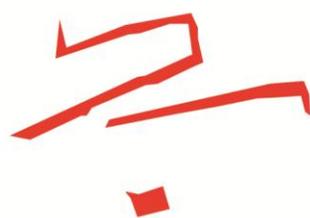




Étude sur la logistique urbaine à l'échelle des périmètres du PDU Artois-Gohelle et du SCoT de l'Artois

*État des lieux et évaluation environnementale du transport de
marchandises en ville*

*Rapport d'étape
Avril 2016*



JONCTION

Marc Serouze

Le présent rapport correspond au second jalon de l'étude intitulée "*logistique urbaine à l'échelle des périmètres du PDU Artois-Gohelle et du SCoT de l'Artois*".

Cette étude, réalisée par les cabinets JONCTION et Marc SEROUGE, a été initiée et pilotée par l'Agence d'Urbanisme de l'Artois (AULA), notamment représentée par Guillaume LEPERS du pôle mobilité et transports.

Elle s'organise de la manière suivante :

1.	Analyse de la réglementation.....	4
1.1.	Les documents de planification	4
1.2.	Les arrêtés municipaux.....	4
1.2.1.	Le périmètre de collecte des arrêtés	4
1.2.2.	Analyse de la forme	6
1.2.3.	Analyse du fond	7
	Glossaire.....	17
	Liste des sigles et abréviations.....	19

1. Analyse de la réglementation

1.1. Les documents de planification

Le transport de marchandises en ville est régi à plusieurs niveaux territoriaux et par divers documents. Certains textes étant opposables à d'autres, il nous a semblé logique de commencer le recueil et l'analyse en respectant la hiérarchie des normes et en débutant par les documents de planification de "référence".

1.2. Les arrêtés municipaux

La réglementation du TMV est largement définie par les arrêtés municipaux et notamment ceux portant sur :

- la circulation des véhicules ;
- le stationnement et l'arrêt des véhicules ;
- les aires dédiées aux livraisons ;
- les zones spéciales (zone piétonne, zone industrielle, ...).

1.2.1. Le périmètre de collecte des arrêtés

L'analyse de ces arrêtés municipaux s'est déroulée en trois temps. Le premier temps fut consacré à leur collecte.

Un échantillon de communes a tout d'abord été constitué sur la base des critères suivants :

- densité de population importante ;
- présence d'une infrastructure routière importante (RD941) ;
- présence d'un projet d'aménagement important (BHNS par exemple).

Ainsi, 41 communes du territoire d'étude ont été contactées. 25 d'entre elles ont répondu à cette sollicitation et 23 ont confirmé disposer d'une réglementation spécifique au transport de marchandises en ville. Au total, la collecte a permis de récupérer 102 arrêtés, répartis de la façon suivante :

Commune	Réponse	Réglementation en vigueur	Nombre d'arrêtés transmis
ANNEQUIN	non		
ANNEZIN	non		
AUCHEL	oui	oui	1
AUCHY-LES-MINES	non		
AVION	oui	oui	11
BARLIN	non		
BETHUNE	oui	oui	2
BEUVRY	oui	oui	
BILLY BERCLAU	oui	oui	3
BILLY-MONTIGNY	oui	oui	1
BRUAY-LA-BUISSIÈRE	oui	oui	0
CALONNE RICOUART	non		
CAMBRIN	non		
CARVIN	non		
COURRIÈRES	oui	oui	11
DOURGES	oui	oui	1
DOUVRIN	non		
ESSARS	oui	oui	8
FOUQUIÈRES LES BÉTHUNE	non		
HAILLICOURT	non		
HARNES	oui	oui	14
HENIN-BEAUMONT	oui	oui	1
HOUDAIN	oui	oui	1
ISEBERGUES	oui	oui	12
LA BASSÉE	non		
LENS	oui	oui	16
LIBERCOURT	non		
LIEVIN	oui	non	0
LILLERS	oui	oui	5
LOCON	non		
LOISON-SOUS-LENS	oui	oui	5
LOOS-EN-GOHELLE	oui	oui	1
MONTIGNY EN GOHELLE	non		
NOEUX LES MINES	oui	non	0
NORRENT FONTES	non		
NOYELLES-GODAULT	oui	oui	1
OIGNIES	oui	oui	1
ROUVROY	non		
RUITZ	oui	oui	1
SALLAUMINES	oui	oui	5
VENDIN-LE-VIEIL	oui	oui	1
Total			102

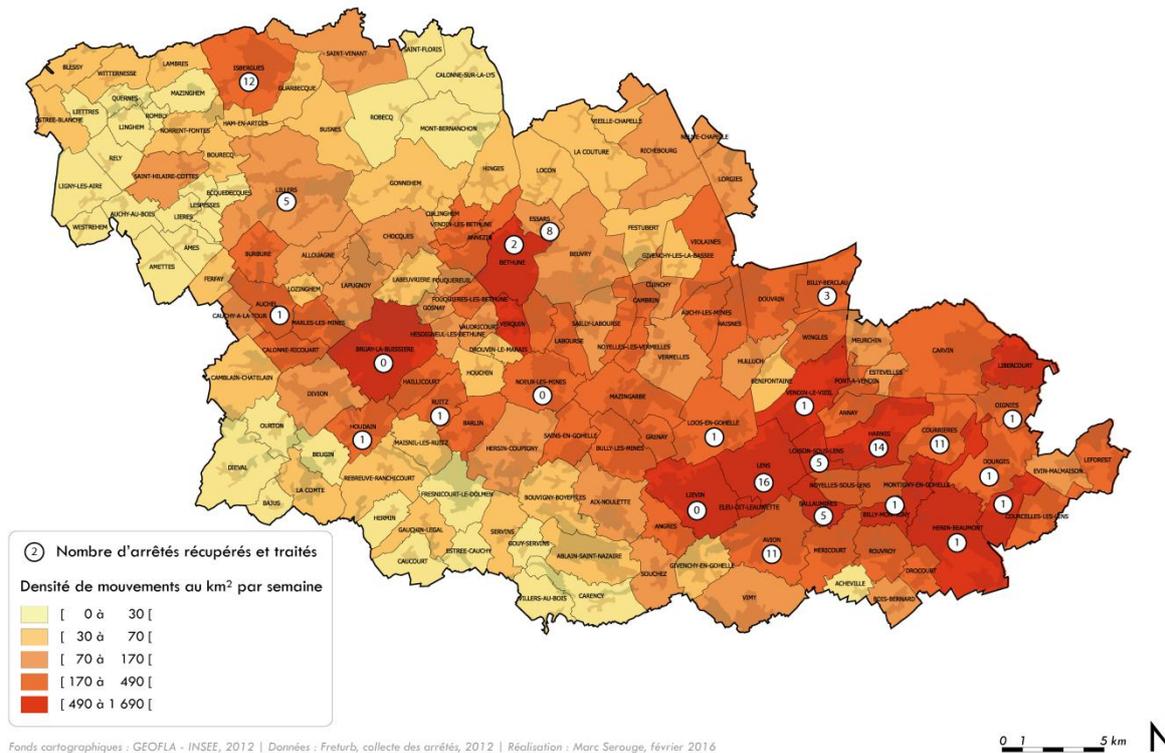
Tableau 1 : bilan de la collecte des arrêtés | Marc Serouge, 2016

Il est à noter que deux communes ont répondu ne pas disposer d'une réglementation.

Une première lecture du tableau montre qu'il existe a priori deux "pratiques" communales en matière de prise d'arrêtés, l'une visant à légiférer "massivement (comme Lens) et l'autre au contraire très peu (comme Loos-en-Gohelle par exemple).

Il paraît logique de supposer que ces pratiques dépendent de la pression que subissent les communes en termes de livraisons et d'enlèvements. Toutefois, la carte suivante révèle qu'il n'existe pas de logique particulière.

Nombre d'arrêtés collectés selon la densité de mouvements



Carte 1 : nombre d'arrêtés collectés et densité de mouvements des communes | Marc Serouge, 2016

En effet, comme nous pouvons le constater, la densité de mouvements hebdomadaires à Lens et Béthune est importante. Néanmoins, le nombre d'arrêtés pris diffère considérablement entre ces deux communes. Les stratégies en matière de prise d'arrêtés dépendent donc de la "culture marchandises" propre à chaque commune et bien évidemment à des spécificités locales (fort trafic poids-lourds par exemple).

1.2.2. Analyse de la forme

Le second temps de l'analyse des arrêtés a porté sur la "forme". Un simple passage en revue des arrêtés collectés met en évidence l'absence d'unité dans leur mise en page et leur structure.

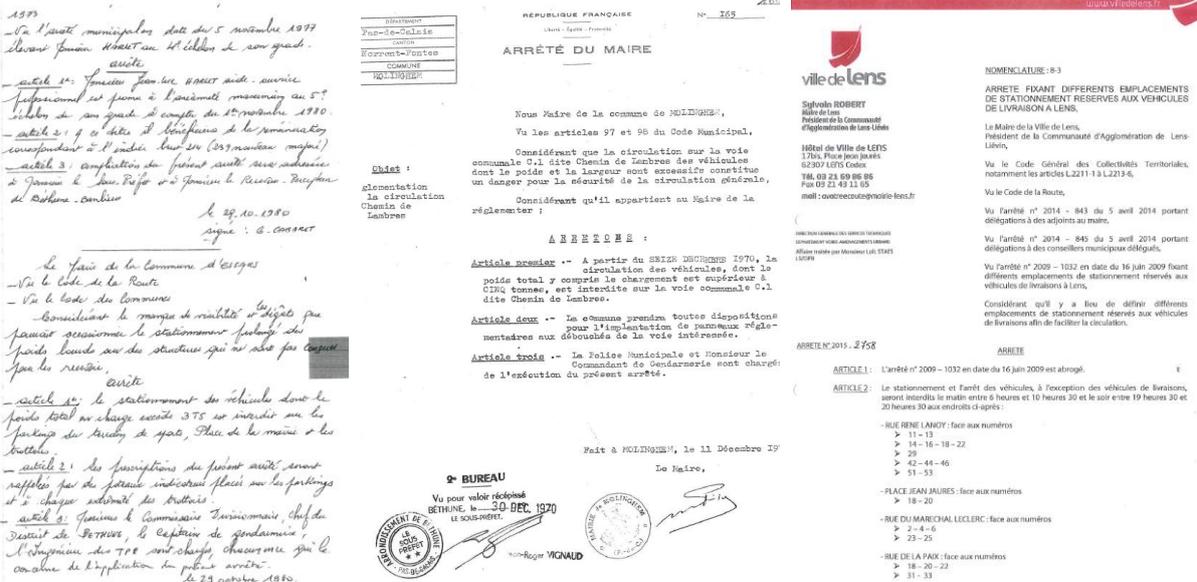


Illustration 1 : exemple d'arrêtés collectés | Marc Serouge, 2016

L'illustration ci-dessus révèle une grande disparité entre les documents collectés. Nous pouvons constater que certains arrêtés sont manuscrits, d'autres typographiés. Nous constatons aussi que les polices de caractères et les présentations des arrêtés diffèrent largement d'un document à l'autre.

Ces faits, s'ils paraissent anodins, révèlent toutefois certains problèmes de "solidité" juridique, de lisibilité, de pertinence, voire même de cohérence.

Ainsi, un arrêté "type" doit comporter au minima trois parties :

- les motivations ;
- le dispositif ;
- la date et la signature.

Comme le précise l'article L.2213 du Code Général des Collectivités Territoriales, un arrêté doit être motivé ("*le maire peut, par arrêté motivé...*"). De plus, la motivation doit être expressément contenue et explicitée dans l'arrêté, sous peine que ce dernier soit jugé juridiquement irrecevable.

Le "dispositif" précise quant à lui le contenu de l'arrêté et ses effets juridiques. Il s'agit donc du cœur de l'arrêté. Il peut se composer d'un seul article ou de plusieurs et contenir des dérogations aux mesures prises.

La date et la signature sont également des éléments devant obligatoirement figurer sur un arrêté. En effet, un arrêté ne précisant pas sa date d'entrée en vigueur n'a aucune valeur juridique et peut être contesté. Il en est de même pour la signature du Maire ou de son adjoint (signature et sceau de la commune) qui attestent de l'authenticité du document.

Afin de rendre l'arrêté juridiquement solide, compréhensible de tous et facilement applicable, il est donc nécessaire d'en harmoniser l'aspect et la structure.

1.2.3. Analyse du fond

Le troisième et dernier temps de l'analyse des arrêtés s'est concentré sur le fond. Ainsi, la forme ayant été traitée, nous avons débuté l'analyse du contenu. L'ensemble des arrêtés recueillis a été numérisé de deux manières différentes, par vidéocodage d'une part et grâce à une saisie manuelle d'autre part.

Le vidéocodage consiste à scanner les arrêtés puis, au moyen d'un traitement par OCR "Optical Character Recognition" (ou en français Reconnaissance Optique des Caractères), à en récupérer le texte au format informatique.

Cette technique permet d'effectuer facilement des requêtes terminologiques et de faire ressortir le vocabulaire le plus fréquemment utilisé.

En revanche, elle ne permet pas l'analyse précise du contenu et, c'est pourquoi une saisie manuelle ciblée (portant sur certains éléments des arrêtés) a été opérée.

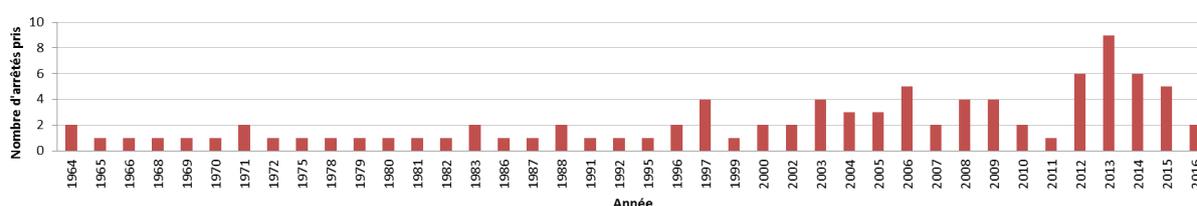
En 2009, le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), devenu aujourd'hui CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) a publié une étude intitulée "*Livraisons en centre-ville, les pratiques réglementaires de 50 villes passées au crible*" dont l'objectif est, comme son nom l'indique, de réaliser l'analyse des réglementations "marchandises" d'une cinquantaine de villes françaises.

L'ouvrage n'étant pas trop ancien, nous utiliserons régulièrement une partie de ses résultats pour positionner le territoire d'étude face à la "moyenne" française.

Les aspects temporels

Les plus vieux arrêtés traités datent de 1964 et les plus récents de 2016. 52 ans séparent donc les documents les plus récents des plus anciens.

Ainsi, il est probable que les arrêtés les plus anciens ne tiennent pas compte, s'ils sont encore en vigueur, des évolutions socio-économiques (évolution des caractéristiques physiques des véhicules, nouvelle dénomination des voiries, nouvelles possibilités réglementaires, ...).



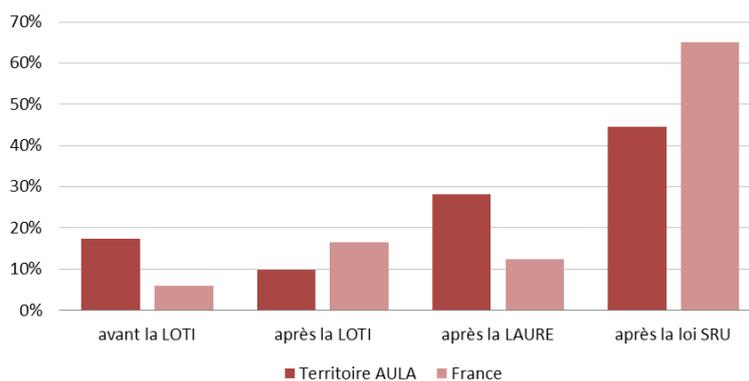
Graphique 1 : nombre d'arrêtés pris selon l'année | Marc Serouge, 2016

Le graphique ci-dessus nous montre que 2013 est l'année où le plus d'arrêtés ont été pris.

On constate également que la progression du nombre d'arrêtés s'accélère dans le temps de façon marquée à partir de 1996.

Cette accélération est à mettre en regard avec la publication de la LAURE qui est probablement la loi qui a eu le plus d'effet sur les prises d'arrêtés au niveau du territoire d'étude.

Le graphique ci-après révèle que 17 % des arrêtés traités ont été pris entre 1964 et 1982 (soit en presque 20 années), 10 % entre 1982 et 1996 (en 14 ans d'écart), 28 % entre 1996 et 2003 (7 ans d'écart) et 45 % entre 2003 et 2016 (13 ans d'écart). De la sorte le territoire d'étude se démarque de la moyenne nationale, soit en proposant proportionnellement plus d'arrêtés (avant la LOTI et après la LAURE), soit moins (après la LOTI et après la loi SRU).



Graphique 2 : répartition du nombre d'arrêtés pris en fonction du cadre réglementaire national | Marc Serouge, 2016

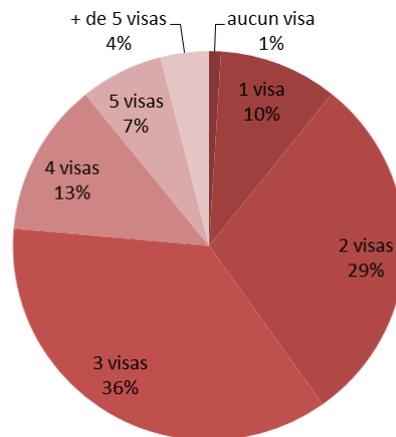
Les visas

Les possibilités réglementaires sont ainsi régulièrement citées dans les arrêtés au travers de ce qui est appelé "visa". Il s'agit des références aux codes, lois, décrets, ... Ils débutent généralement par le terme "vu" (exemple : "*vu le Code Général des Collectivités Territoriales*").

Les visas n'ont pas de portée juridique propre. En conséquence, l'omission d'un visa ou une erreur dans les visas est sans influence sur la légalité de l'acte. Toutefois, il est conseillé de viser les principaux textes et codes

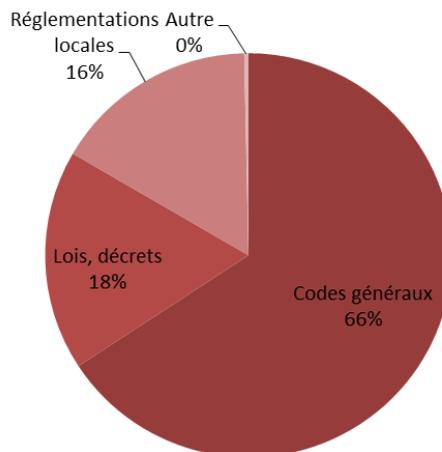
juridiques (Code de la Route, Code Général des Collectivités Territoriales) ; afin de justifier la compétence du pouvoir adjudicateur.

Même si les visas n'ont pas de portée juridique on note remarque que la quasi-totalité des arrêtés traités vise une loi, un décret ou un texte réglementaire...



Graphique 3 : répartition des arrêtés en fonction du nombre de visas | Marc Serouge, 2016

Le nombre moyen de visas par arrêté est de 2,8. Ce nombre s'élève à 4 dans l'ouvrage du CERTU et, il y est précisé que "*peu d'arrêtés donnent le sentiment de citer des textes en lien direct avec les objectifs poursuivis*". Ce "sentiment" n'est pas partagé en ce qui concerne les arrêtés du territoire d'étude et les références citées sont généralement celles qui définissent les pouvoirs de Police du Maire.



Graphique 4 : nature des textes juridiques cités en référence dans les arrêtés traités | Marc Serouge, 2016

Les champs réglementés

Par champ réglementé, nous entendons l'action sur laquelle va porter l'arrêté. Ainsi, nous distinguons 3 champs :

- la circulation ;
- le stationnement ;
- l'arrêt.

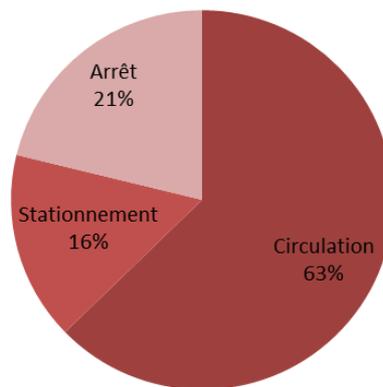
Si le terme de "circulation" est clair et sans équivoque, il n'en est pas de même pour les termes de "stationnement" et "d'arrêt".

Il est fréquent que ces termes soient confondus ; ce qui peut être lourd de conséquences pour l'efficacité des mesures prises dans un arrêté.

Ainsi, le Code de la Route définit l'arrêt de la façon suivante : "*immobilisation momentanée d'un véhicule sur la route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer*".

De même, le Code de la Route définit le stationnement comme "*l'immobilisation d'un véhicule sur la route, hors les circonstances de l'arrêt*".

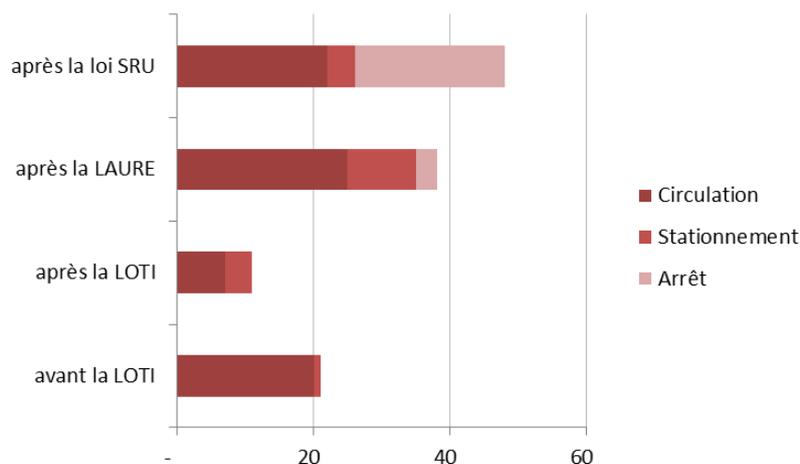
Le graphique suivant révèle que la majorité des arrêtés (63 %) fait référence à la circulation des véhicules ; ce qui est à peu près comparable au taux décrit dans l'ouvrage du CERTU (60 %).



Graphique 5 : répartition des arrêtés en fonction du champ réglementé | Marc Serouge, 2016

En croisant ces informations avec les dates d'entrée en vigueur des arrêtés (cf. graphique ci-dessous), nous constatons que la circulation constitue le champ le plus anciennement abordé.

Nous constatons également qu'après la loi SRU, le champ arrêt apparaît beaucoup plus fréquemment. Ceci est à mettre en relation avec le développement des aires de livraison (désormais formellement autorisé dans le CGCT) que nous aborderons plus loin.



Graphique 6 : répartition des arrêtés selon le champ et la réglementation nationale | Marc Serouge, 2016

Les motivations

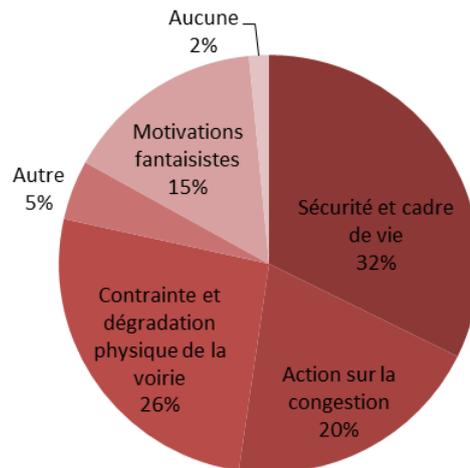
La ou les motivations, car il peut y en avoir plus d'une par arrêté, sont généralement repérable(s) par le terme "considérant".

La motivation correspond à la justification de l'arrêté. Comme expliqué plus haut, sans motivation, un arrêté peut être contesté par le tribunal administratif. En moyenne, les arrêtés traités comptent 1,3 motivations.

Comme le montre le graphique ci-dessous, 2 % des arrêtés ne sont pas justifiés et n'ont donc aucune valeur juridique.

De même, 15 % ont une motivation fantaisiste ; où la mesure à prendre est justifiée par la mesure prise (exemple : "*considérant qu'il y a lieu d'interdire la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes*").

Au total, 17 % des arrêtés ne sont pas motivés (ou pas correctement) contre 56 % au "niveau national".



Graphique 7 : répartition des arrêtés en fonction des motivations | Marc Serouge, 2016

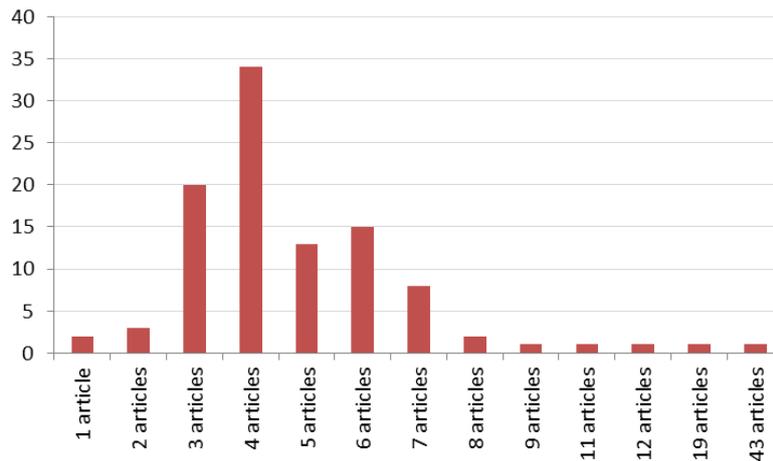
Nous observons aussi que la sécurité des personnes constitue la motivation la plus importante (32 % des arrêtés traités).

Il est à noter que les motivations environnementales sont absentes du panel observé ; alors qu'il constitue un enjeu très important.

Le dispositif

Comme nous l'avons vu précédemment, le dispositif est le cœur de l'arrêté. Il peut être composé d'un ou plusieurs articles.

Le graphique ci-dessous répartit les arrêtés traités en fonction du nombre d'articles qui les compose.



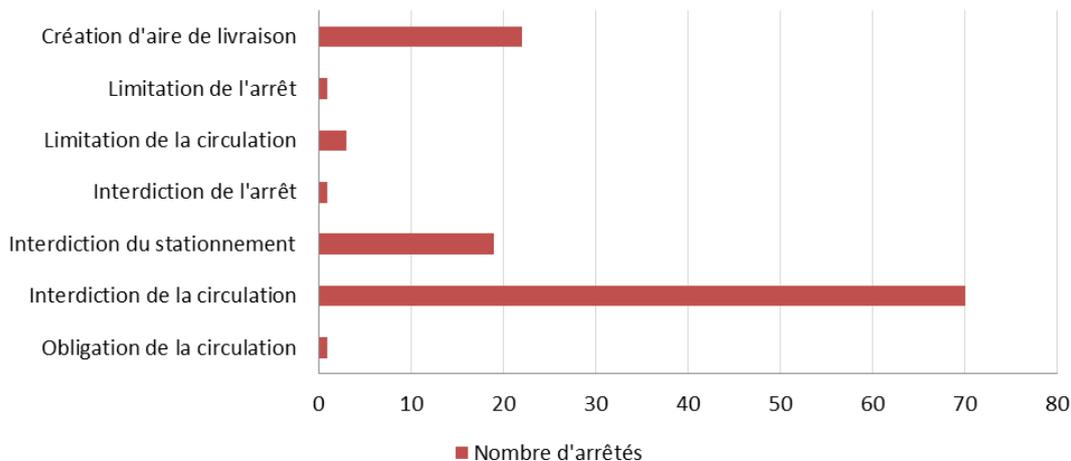
Graphique 8 : répartition des arrêtés en fonction du nombre d'articles qui les compose | Marc Serouge, 2016

En moyenne, un arrêté est composé de 5,2 articles.

Les mesures

Les mesures visent à conseiller, limiter, interdire, favoriser ou autoriser, la circulation, le stationnement ou l'arrêt des véhicules.

Plusieurs mesures peuvent être prises dans un même arrêté. Aussi, nous en avons dénombré 117 sur les 102 arrêtés traités (ce qui fait environ 1,1 mesures par arrêté).

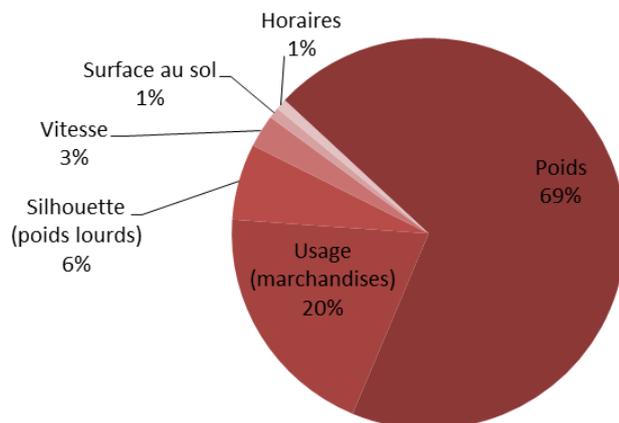


Graphique 9 : nombre de mesures prises selon le champ réglementé | Marc Serouge, 2016

Le graphique précédent démontre que la mesure la plus régulièrement prise est l'interdiction de circuler (70 mesures de ce type).

Les mesures ciblent les véhicules concernés au moyen de paramètres qui sont le poids, la silhouette, la vitesse, la durée ou le type de marchandises.

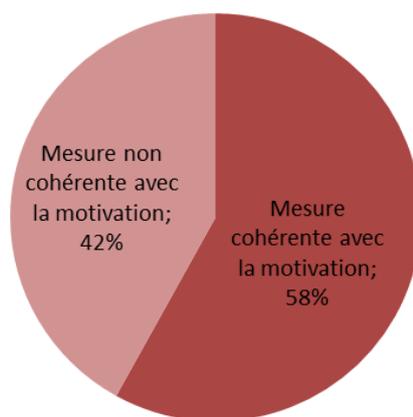
Sans grande surprise, et à l'instar des 50 villes passées au crible dans l'étude du CERTU, le poids reste de très loin le paramètre le plus utilisé avec 70 % des mesures prises. C'est ce que montre le graphique ci-dessous.



Graphique 10 : répartition des paramètres utilisés sur le total de mesures | Marc Serouge, 2016

Nous notons également que la surface au sol des véhicules est un paramètre qui apparaît une fois seulement. Cela souligne une certaine inadéquation entre des motivations (en lien avec le gabarit des voies notamment) et des paramètres adoptés.

Ainsi, les mesures prises doivent impérativement être cohérentes avec les motivations de l'arrêté. Les paramètres retenus doivent correctement répondre aux besoins formulés dans la justification. Le cas échéant, la validité de l'arrêté peut être discutée.



Graphique 11 : cohérence entre mesures et motivations | Marc Serouge, 2016

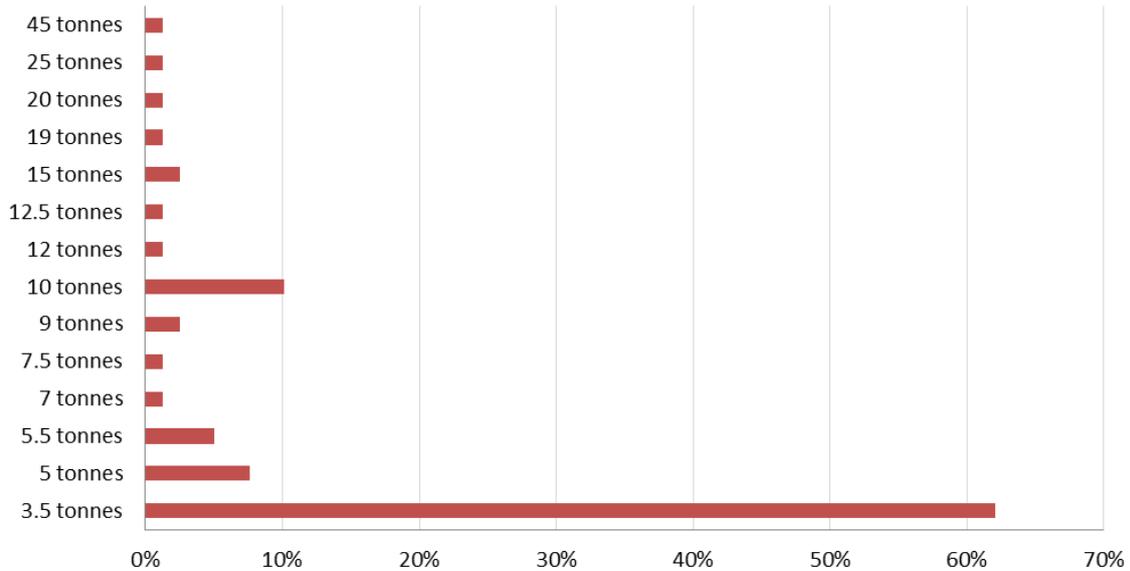
Le graphique ci-dessus montre que "seules" 58 % des mesures prises sont cohérentes avec les motivations.

À titre d'exemples, nous pouvons évoquer plusieurs arrêtés limitant la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes dans des rues. Ces arrêtés sont motivés par l'étroitesse des rues. Or, le paramètre retenu est le poids des véhicules ; alors que la largeur serait plus appropriée.

Dans le même ordre d'idées, plusieurs dérogations semblent incohérentes avec les mesures prises et leurs justifications.

C'est notamment le cas lorsqu'une voie est interdite à la circulation (pour des raisons de résistance de la chaussée) aux véhicules d'un certain tonnage, à l'exception de ceux assurant la desserte locale ou ceux des services publics.

Le poids constitue le paramètre le plus utilisé. Une analyse plus fine révèle qu'à ce jour 14 seuils de poids sont utilisés sur le territoire d'étude.

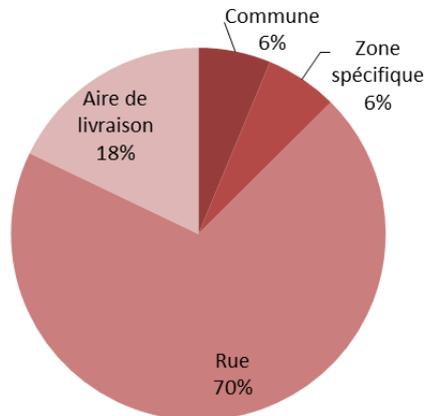


Graphique 12 : répartition des seuils de tonnage | Marc Serouge, 2016

Ainsi, le seuil de 3,5 tonnes est le plus répandu (62 %) ; ce qui de prime abord peut s'avérer handicapant pour concilier les besoins logistiques de certaines entreprises et commerces avec les types de véhicules utilisés.

La portée

La portée des arrêtés correspond à leur aire d'application spatiale. La grande majorité des arrêtés traités a pour échelle d'application la rue (70 % des arrêtés analysés).



Graphique 13 : répartition des arrêtés en fonction de leur échelle d'application | Marc Serouge, 2016

À noter que le terme "zone spécifique" englobe les aires piétonnes, les zones résidentielles ou encore les zones industrielles et artisanales. 6 % des arrêtés sont concernés.

D'autre part, 18 % des arrêtés traitent des aires de livraison (pour leur création).

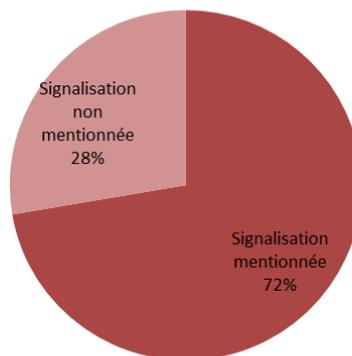
Enfin, seuls 6 % des arrêtés ont une portée générale et couvrent la totalité de la commune. Cette logique présente l'avantage de simplifier la compréhension de la législation en vigueur (à condition que la signalisation soit bien implantée et conforme) par l'utilisateur de l'espace mais limite à l'inverse la prise en compte de "spécificités locales".

Nous avons pu constater au cours de l'analyse que des arrêtés avaient été pris à l'échelle communale. Ces arrêtés interdisaient la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes sur certaines. Quelques mois/années plus tard, de nouveaux arrêtés interdisant la même chose ont été pris sur le même périmètre.

Ceci laisse supposer qu'il n'y a pas forcément de "mémoire" de ce qui est fait en matière de réglementation ou tout du moins pas d'outil évitant ce genre de "sédimentation" réglementaire.
La mise en œuvre d'un outil de gestion des arrêtés pourrait s'avérer être une piste de réflexion intéressante.

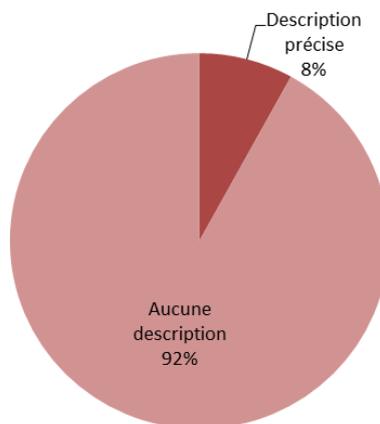
La signalisation

La signalisation verticale et/ou horizontale est généralement obligatoire sur la voirie publique pour faire appliquer une décision prise.
Le graphique ci-après nous apprend que 72 % des mesures font référence à la mise en place d'une signalétique.



Graphique 14 : part des mesures faisant référence à la signalisation | Marc Serouge, 2016

Toujours par rapport à la signalisation, nous constatons d'après le graphique suivant que seuls 8 % des arrêtés décrivent précisément le type de panneau à installer ou le marquage à appliquer contre 45 % au niveau national (cf. guide du CERTU).



Graphique 15 : part des mesures précisant le type de signalisation à installer | Marc Serouge, 2016

Dans la grande majorité des arrêtés, la signalisation est mentionnée sans pour autant être décrite. Cela traduit peut-être une méconnaissance "technique" face à cette question.

Le vocabulaire et la terminologie

L'analyse des arrêtés a également porté sur le champ lexical et la terminologie employée. Le traitement par reconnaissance optique de caractères a ainsi permis de mettre en évidence plusieurs éléments intéressants.

Tout d'abord, il n'y a pas d'homogénéité "lexicale" entre les communes qui ont transmis leurs arrêtés.

Ce constat peut également être fait au sein d'une même commune. Ceci s'explique en partie par des effets de mode et de renouvellement du personnel en charge de la rédaction des arrêtés (nous l'avons vu, les arrêtés analysés les plus anciens datent du milieu des années 1960).

Termes et expressions	Occurrences
Véhicules de livraison	4
Transports de marchandises	1
Véhicules utilitaires légers	1
Véhicules utilitaires	7
Camions	8
Poids-lourds	103
Véhicules lourds	9

Tableau 2 : terminologie employée dans les arrêtés pour décrire les véhicules | Marc Serouge, 2016

Ce traitement a ainsi montré que 7 expressions différentes étaient utilisées pour décrire un véhicule de transport de marchandises et, de la même manière, 5 expressions utilisées pour désigner une aire de livraison.

Autre élément révélé par ce traitement, les bornes utilisées pour délimiter les seuils des mesures. Par exemple, les mesures ayant pour paramètre le poids sont délimitées en fonction d'un état du véhicule. Ainsi, certains arrêtés, en plus de la limite de poids, considèrent le véhicule chargé, d'autres au contraire fixent la même limite mais le véhicule à vide, d'autres avec une remorque, etc.

À noter qu'une confusion entre PTAC¹ et PTR² a fréquemment été constatée dans plusieurs arrêtés (une référence au PTAC figurant dans l'arrêté mais accompagnée d'une description correspondant au PTR).

Enfin, cette méthode met en évidence qu'une même mesure peut être exprimée de plusieurs manières. Aussi, une voie sur laquelle la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes est interdite est soumise aux mêmes restrictions qu'une voie sur laquelle la circulation est limitée aux véhicules de 3,5 tonnes et moins. Cette nuance complexifie la compréhension des arrêtés.

Il convient donc d'harmoniser tous ces critères afin d'améliorer la lisibilité des arrêtés et de faciliter les contrôles par les agents de la Police Municipale et plus généralement des autorités publiques.

¹ Se référer au glossaire.

² Se référer au glossaire.

Arrêt

Immobilisation momentanée d'un véhicule sur la route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement de marchandises, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer.

Compte d'autrui

Mode de gestion où le transport est effectué par un professionnel du transport responsable par contrat de l'acheminement de la marchandise.

Compte propre

Mode de gestion où le transport est assuré directement par l'entreprise expéditrice ou réceptrice de la marchandise, autre qu'un transporteur professionnel.

Enlèvement

L'enlèvement de marchandises par un chauffeur-livreur (opération de chargement de son véhicule) correspond à une expédition de marchandises pour un établissement.

Entreprise

il s'agit d'une structure économique et sociale qui regroupe des moyens humains, matériels, immatériels (service) et financiers, qui sont combinés de manière organisée pour fournir des biens ou des services à des clients. Une entreprise est généralement une structure légale : une société - anonyme, par actions, à responsabilité limitée, coopérative, etc. Elle peut avoir plusieurs établissements.

Équivalent Véhicule Particulier (EVP)

Unité de mesure permettant de prendre en compte l'encombrement de la voirie par des véhicules de gabarit différent.

Établissement

Unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise.

Mode d'organisation

Il s'agit de la manière dont la personne physique ou morale qui réalise le transport organise ses parcours pour effectuer les livraisons et enlèvements. On distingue la tournée et la trace directe.

Mode de gestion

Il s'agit de la manière dont la personne physique ou morale qui réalise le transport exécute l'acheminement de ses expéditions et/ou de ses réceptions. On distingue le compte d'autrui et le compte propre.

Mouvement

Un mouvement est l'événement qui correspond à la visite d'un véhicule dans un établissement avec dépose (livraison) ou/et enlèvement de marchandises. Ce mouvement peut donner lieu à la réalisation simultanée d'une livraison et d'un enlèvement on parle alors d'opération conjointe qui correspond à un seul mouvement. Le mouvement est lu au niveau de l'établissement. Un établissement peut être responsable de plus de mouvements qu'il n'en génère. Par ailleurs, générer un mouvement ne signifie pas forcément réaliser le transport.

Poids Total Autorisé en Charge (PTAC)

Le Poids Total Autorisé en Charge est le poids maximum du véhicule et son chargement. Le poids des véhicules ne doit pas dépasser le PTAC. Chaque véhicule a son PTAC propre, fixé par le service des Mines. En outre, pour un véhicule à deux essieux, le PTAC est fixé à 19 tonnes, 26 tonnes pour un véhicule à trois essieux, et 32 tonnes pour un véhicule à 4 essieux ou plus.

Poids Total Roulant Autorisé (PTRA)

Le Poids Total Roulant Autorisé correspond au poids maximal de l'ensemble des véhicules composés par le tracteur et sa remorque.

Position

Synonyme du terme "mouvement", utilisé par les transporteurs et logisticiens.

Stationnement

Immobilisation d'un véhicule sur la route en dehors des circonstances de l'arrêt.

Trace directe

Il s'agit d'un mode d'organisation au cours duquel le parcours est effectué entre une origine et une destination sans arrêt intermédiaire, pour effectuer deux opérations (un enlèvement à l'origine et une livraison à la destination).

Tournée

Il s'agit d'un mode d'organisation. On parle de tournée lorsque le parcours comporte plus d'un point de livraison ou d'enlèvement de marchandises.

Véhicules kilomètres

Il s'agit d'une unité de mesure du trafic routier. Un véhicule kilomètre correspond au déplacement d'un véhicule sur une distance d'un kilomètre.

Véhicule Utilitaire Léger

Il peut s'agir d'une camionnette ou d'un camion de 3,5 tonnes ou moins de PTAC.

Liste des sigles et abréviations

Sigle	Signification
ADEME	Agence de Développement et de Maîtrise de l'Énergie
AULA	Agence d'Urbanisme de l'Artois
BANO	Base Adresses Nationale Ouverte
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
CDU	Centre de Distribution Urbaine
CEREMA	Centre d'Étude et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CGCT	Code Général des Collectivités Territoriales
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
ELU	Espace Logistique Urbain
EMD	Enquête Ménages Déplacements
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
ETMV	Enquêtes Transport de Marchandises en Ville
ETP	Équivalents Temps Pleins
GES	Gaz à Effet de Serre
IGN	Institut Géographique National
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
LAET	Laboratoire Aménagement Économie Transports
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
LET	Laboratoire d'Économie des Transports
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
MAPAM	Modernisation de l'Action Publique territoriale et d'Affirmation des Métropoles
OSM	Open Street Map
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SCR	Système de Coordonnées de Références
SIG	Système d'Information Géographique
SMESCOTA	Syndicat Mixte d'Études pour le SCOT de l'Artois
SMT	Syndicat Mixte des Transports
SRU	Solidarité et Renouvellement Urbain
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PNMV	Programme National Marchandises en Ville
PTAC	Poids Total Autorisé en Charge
PTRA	Poids Total Roulant Autorisé
TMV	Transport de Marchandises en Ville
VP	Véhicule Particulier
VUL	Véhicule Utilitaire Léger