



Transport de marchandises dans le quartier Gare de Luxembourg-Ville 2014

Transport de marchandises dans le quartier Gare de Luxembourg-Ville 2014

En 2014, un automobiliste a passé plus de 31 heures sur l'année dans les embouteillages à Luxembourg-Ville¹. Ce problème est crucial lors des heures de pointe dans la capitale où se mêlent travailleurs et camions de livraison. En effet, le quartier Gare de la Ville de Luxembourg est connu pour ses ralentissements dus aussi bien à la saturation des voies qu'à la nécessité de livrer les commerces de la zone. Le quartier est bien desservi par les transports en commun avec les gares ferroviaire et routière. Il offre également un vaste éventail d'activités comme des bureaux, hôtels, restaurants et magasins qui occasionnent de nombreuses livraisons.

Ce document a pour objectif de présenter quelques-unes des informations recueillies dans le cadre de l'enquête.

Périmètre d'enquête : focus sur le quartier Gare

Le périmètre d'enquête comprend l'avenue de la Gare, une partie de l'avenue de la Liberté, les rues Jean Origer, Fort Bourbon, Fort Elisabeth et Dicks, la place de Paris, une partie du bd de la Pétrusse et le haut de la rue de Strasbourg. Une vingtaine d'aires de livraison pour plus de 220 commerces sont réparties sur la zone d'étude.

Méthodologie

Les enquêtes ont été réalisées par 20 collaborateurs du LIST (Luxembourg Institute of Science and Technology) le mardi 16 septembre et le vendredi 3 octobre 2014 entre 7 h et 15 h. Sur 248 livraisons observées, 81 livreurs ont été interviewés et 91 questionnaires commerçants ont été collectés sur les 220 commerces.



¹ Source INRIX Scorecardmondial

Les produits livrés : le colis domine

La majorité des marchandises livrées sont des colis (66%). Le courrier, les fûts, les sacs de linge et les roll cages représentent 21% des livraisons. Pour finir, 13% des livraisons sont conditionnées sur palettes.

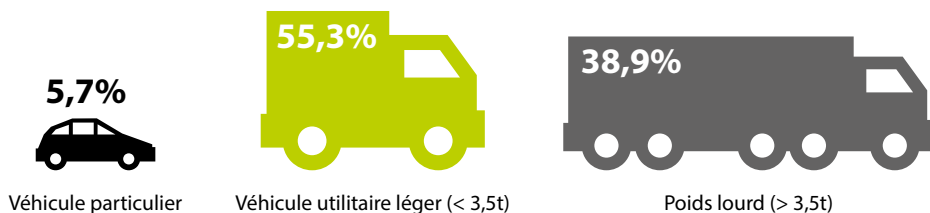
Les livreurs : une prépondérance des véhicules luxembourgeois



La majorité des véhicules observés sont immatriculés au Luxembourg (89%). Les autres véhicules sont immatriculés en France (5%), en Belgique (3%) et en Allemagne (3%) et sont généralement de plus gros gabarit que les véhicules immatriculés au Luxembourg. Aucune différence significative n'a été observée entre les heures d'arrivées.

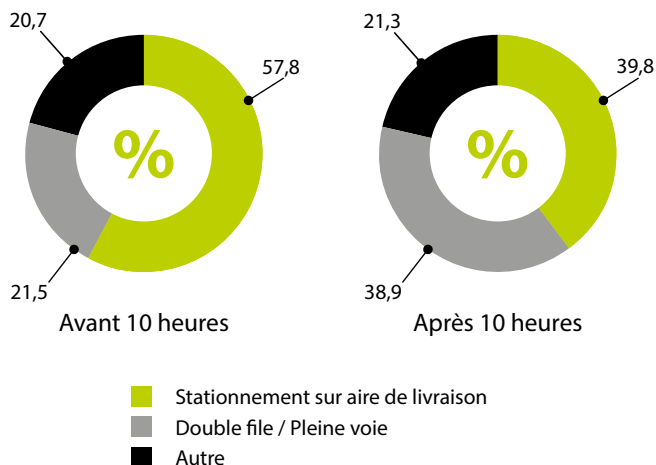
Les chauffeurs-livreurs déclarent travailler pour des entreprises de transport de taille plus importante le vendredi (flotte de 46 véhicules en moyenne) que le mardi (13 véhicules en moyenne). Ils déclarent également travailler pour des plus gros transporteurs avant 10 h (en moyenne 53 véhicules) qu'après 10 h (en moyenne 34 véhicules).

Les véhicules : avantage aux petits gabarits



Plus de la moitié des livraisons sont assurées par des véhicules utilitaires légers (fourgons ou fourgonnettes) plus maniables et plus faciles à garer que les poids lourds (semi-remorques ou porteurs). Ces derniers représentent tout de même plus du tiers des livraisons observées. Ils sont aussi nombreux que les véhicules utilitaires légers avant 10 h. Les véhicules immatriculés à l'étranger livrent essentiellement avec des porteurs (52%). Ces véhicules sont sans doute préférés aux autres poids lourds tels que les semi-remorques car ils sont plus adaptés à la circulation en ville et aux véhicules utilitaires légers car ils sont plus rentables sur des moyennes et longues distances.

Stationnement : illégal lorsque l'aire de livraison redevient place de stationnement



La moitié des livreurs se gare sur des aires de livraison. Cependant les livreurs sont souvent contraints de stationner en double file ou dans un couloir ou un arrêt de bus. Après 10 h, les stationnements en double file doublent (de 22% à 39%) ce qui contribue à la congestion du trafic aux heures de pointe. Ce constat s'explique par la réglementation de la majorité des aires de livraison dans le secteur Gare qui autorise les véhicules particuliers à stationner sur les aires de livraison à partir de 10 h.

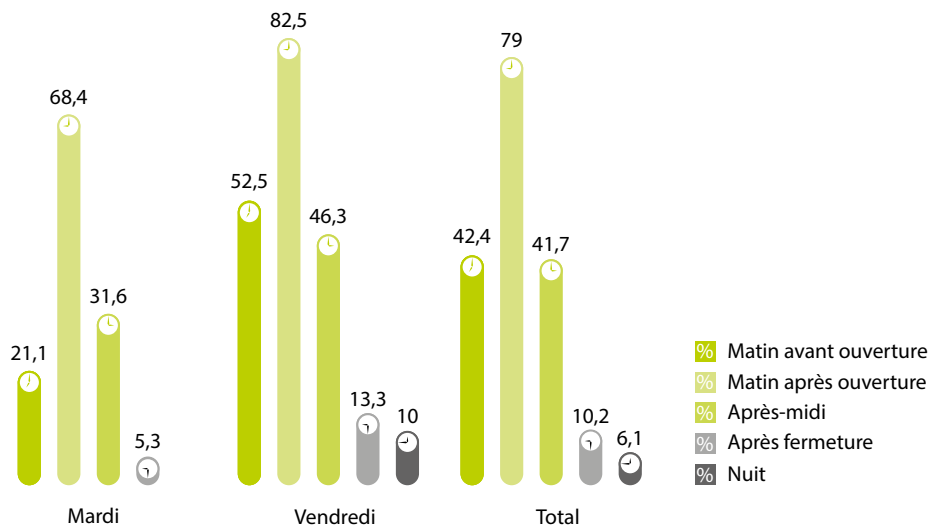


Je suis là plus de 30 minutes avant l'ouverture du magasin, juste pour être sûr d'être à l'heure."

Un chauffeur-livreur



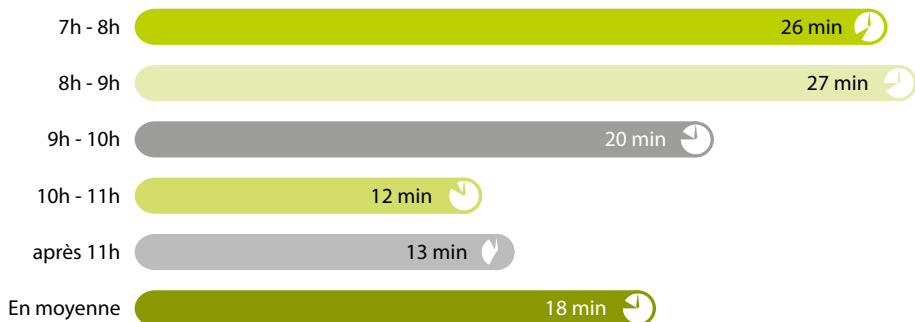
Jour et horaire : concentration sur la matinée



La majorité des commerçants reçoit leurs livraisons le matin après l'ouverture (79%). Les commerçants interrogés le vendredi sont deux fois plus nombreux à déclarer recevoir des livraisons le matin avant l'ouverture (53%) que ceux interrogés le mardi (21%). L'une des raisons est peut-être liée au type de commerces livrés : le secteur de l'horeca (hôtel-café-restaurant) serait livré généralement avant ouverture.

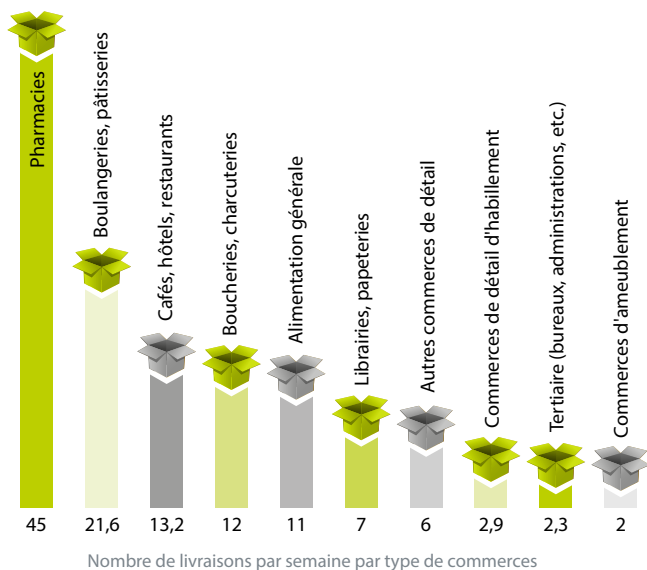
Il n'y a pas de différence significative en fonction du jour de collecte ou de la fréquence de livraison.

Durée : des livraisons plus courtes en fin de matinée



Le temps de livraison moyen est de 18 min. La moitié des livraisons sont très courtes (moins de 11 min). En moyenne, les livraisons durent 18 min et sont deux fois plus rapides après 10 h (12 min) qu'avant 10 h (24 min).

Fréquence des livraisons : similarité avec nos voisins français



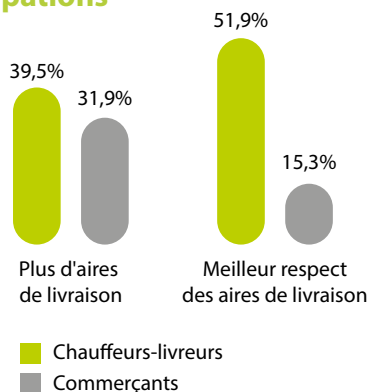
Bien que peu de commerçants aient été interrogés, le nombre de relevés de mouvements générés par semaine et par type d'établissement est similaire en moyenne à celui des français (cf. Guide pour l'aménagement des aires de livraisons du Certu).

Deux tiers des commerçants interrogés déclarent qu'ils sont livrés régulièrement du lundi au vendredi.

Les aires de livraison au cœur des préoccupations

À la question de savoir comment leurs conditions de travail pourraient être améliorées, la majorité des livreurs répondent qu'ils aimeraient plus d'aires de livraison (40%) et moins de stationnements illégaux des véhicules particuliers sur les aires de livraison (52%).

Les commerçants partagent les idées des chauffeurs-livreurs qui déclarent qu'il faudrait plus d'aires de livraison (32%) et un meilleur respect des aires de livraison (15%).



Pistes d'amélioration

Étaler les livraisons dans la journée, voire la nuit

Les commerces sont essentiellement livrés le matin. Encourager les livraisons en début d'après-midi, après la fermeture ou la nuit lorsque le trafic et le rythme des livraisons sont moins denses permettrait un meilleur partage de la voirie et une meilleure utilisation des véhicules. Attention : même si la livraison de nuit offre de nombreux avantages, elle implique une maîtrise des nuisances sonores.

Améliorer le respect des aires de livraison

L'aire de livraison, premier équipement logistique urbain, est souvent occupée par des véhicules particuliers en stationnement. Améliorer le respect des aires de livraison avec un contrôle renforcé permettrait de réduire les arrêts en double-file des transporteurs.

Simplifier la signalétique des aires de livraison.

Pour plus de clarté, la signalétique devrait être simplifiée. La photo ci-contre illustre les problèmes de compréhension que les usagers de la voirie peuvent rencontrer lorsque la signalisation est complexe.

Harmoniser la réglementation des aires de livraison

Les plages horaires et la signalisation verticale des aires de livraison ne sont pas harmonisées à l'échelle du quartier. Disposer d'un réseau cohérent d'aires de livraison favoriserait le respect des aires de livraison.

Ces pistes d'amélioration doivent faire l'objet de concertations avec l'ensemble des parties prenantes pour identifier des solutions adaptées à la Ville de Luxembourg.



Enquête réalisée par LIST dans le cadre du projet Lamilo
www.lamiloproject.eu

Contact :
Luxembourg Institute of Science and Technology
5, avenue des Hauts-Fourneaux
L-4362 Esch/Alzette
tpt-log@list.lu



Le rapport complet est disponible sur :
LIST.lu/en/project/lamilo/



© Luxembourg Institute of Science and Technology