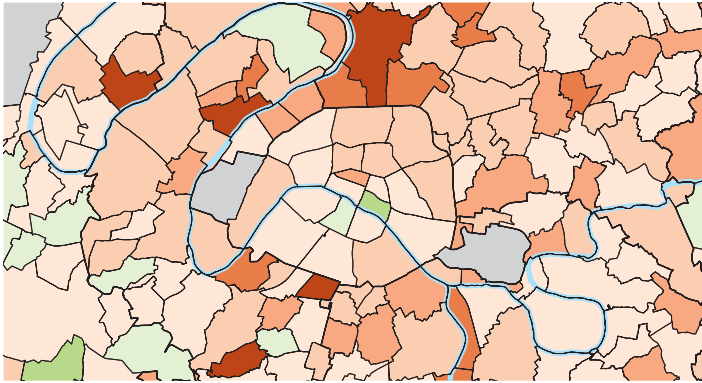


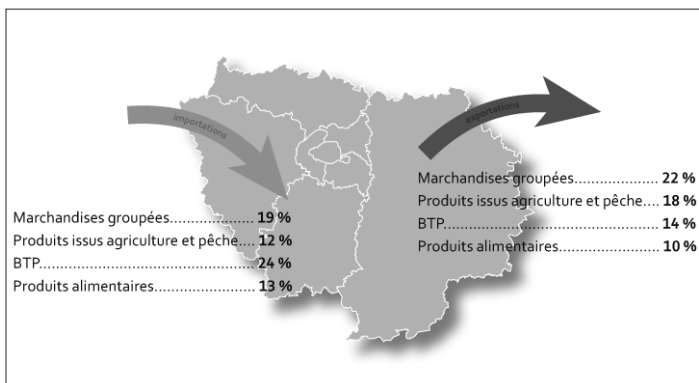
# Logistique urbaine : vers un schéma d'orientation logistique parisien



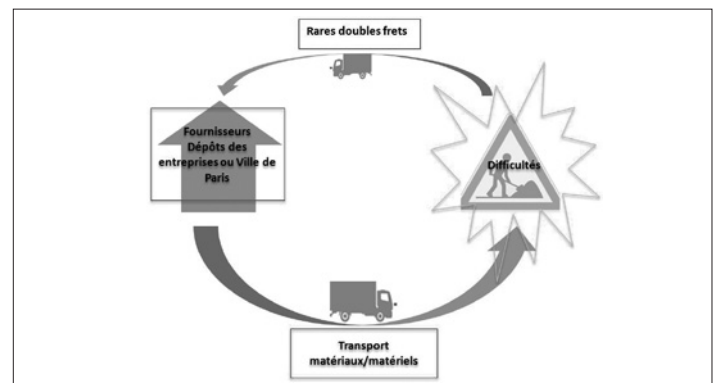
Fascicule 1/6 — Comptes-rendus des ateliers prospectifs



Fascicule 2/6 — Analyse des résultats de FRETURB



Fascicule 3/6 — Analyse des données SITRAM



Fascicule 4/6 — Étude des mouvements à l'adresse des chantiers de bâtiment



Fascicule 5/6 — Parc, immatriculations et licences, trois indicateurs de l'intensité économique et logistique



Fascicule 6/6 — Le patrimoine logistique parisien

## Fascicule 1/6 Comptes-rendus des ateliers prospectifs

# Logistique urbaine : vers un schéma d'orientation logistique parisien

- Fascicule 1 : Comptes-rendus des ateliers prospectifs
- Fascicule 2 : Analyse des résultats de FretUrb
- Fascicule 3 : Analyse des données SITRAM
- Fascicule 4 : Étude des mouvements à l'adresse des chantiers de bâtiment
- Fascicule 5 : Parc, immatriculations et licences, trois indicateurs de l'intensité économique et logistique
- Fascicule 6 : Le patrimoine logistique parisien

## Sommaire

1. Atelier n°1 - Les contraintes réglementaires sur les bâtiments logistiques – Pavillon de l'Arsenal le 26/02/2013
2. Atelier n° 2 - Prospective : quelles tendances ?

## Préambule

Deux ateliers ont eu lieu dans le cadre de l'étude logistique Ville de Paris.

Le premier, a permis de faire le point sur l'ensemble des contraintes réglementaires pesant sur les bâtiments logistiques.

Le second a porté sur le thème des évolutions tendanciennes des structures commerciales des villes, du développement des services, des évolutions démographiques... :

- interventions d'une démographe et d'un spécialiste des commerces ;
- échanges avec les professionnels du transport.

Carte en couverture : Évolution de la population entre 1999 et 2010 - Source : Recensement de la population Insee 1999 et 2010

**Directrice de la publication :** Dominique Alba

**Étude réalisée par :** Pierre Berger, Sandrine Françon, Hervé Levifve, Michèle-Angélique Nicol et Sophie Renouvel

**Sous la direction de :** André-Marie Bourlon

**Cartographie :** Apur sauf mention contraire

**Mise en page :** Apur

**www.apur.org**

# 1. Atelier n° 1

## Les contraintes réglementaires sur les bâtiments logistiques – Pavillon de l’Arsenal le 26/02/2013

### Un équipement logistique, définition

Distinguer les activités de CROSS DOCKING (ou « passage à quai » : il s’agit de faire converger les marchandises en un point pour les redistribuer ensuite avec du matériel plus petit) des activités de stockage.

En ce qui concerne l’aspect réglementaire, cette distinction n’est pas forcément pertinente puisque la réglementation développée ci-dessous s’applique en fonction de volume ou de surface d’entrepôt ainsi que des masses de marchandises à un instant t.

### Réglementation concernant les activités de stockage

La réglementation sur les entrepôts s’est beaucoup complexifiée ces dernières années en France. En 2002, 2 textes réglementaient les entrepôts, aujourd’hui 40.

L’association AFILOG a demandé la sortie des entrepôts de produits banals de consommation de la réglementation ICPE. La Commission des Lois a rendu un avis de principe favorable mais la situation n’a pas encore évolué. Elle a aussi demandé une simplification réglementaire au Ministère. Il l’a reçu favorablement mais la situation n’a pas non plus changé.

### Classement ICPE

Installation Classée pour la Protection de l’Environnement : installation pouvant représenter des dangers ou des inconvénients pour la commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l’agriculture, la protection de la nature et de l’environnement, la conservation des sites et des monuments classés.

Régime des installations classées, rubrique ICPE :

[http://www.cci.fr/c/document\\_library/get\\_file?uuid=7ab13d13-3e8f-4f1f-88f7-3412f01166a7&groupId=11000](http://www.cci.fr/c/document_library/get_file?uuid=7ab13d13-3e8f-4f1f-88f7-3412f01166a7&groupId=11000)

Détail de la nomenclature :

<http://www.enviroville.com./public/documents/nomenclatureICPE.pdf>

Pour les entrepôts (nomenclature : 1510), le classement ICPE est fonction de la masse (M) de marchandises combustibles stockée en instantané. L’entrepôt est classé ICPE, si  $M > 500$  tonnes. En raison du nombre important d’incendies touchant les petits entrepôts non réglementés, le chiffre de 500 tonnes sera peut-être réduit dans un avenir assez proche (200-300 tonnes).

Il est aussi fonction du volume (V) de l’entrepôt. Si  $M > 500$  t et :

- si  $V \geq 150\,000$  m<sup>3</sup>, l’installation sera classée ICPE, soumise à autorisation ;
- si  $V \geq 50\,000$  m<sup>3</sup> et  $< 150\,000$  m<sup>3</sup>, l’installation sera classée ICPE, soumise à enregistrement ;
- si  $V \geq 5\,000$  m<sup>3</sup> et  $< 50\,000$  m<sup>3</sup>, l’installation sera classée ICPE, soumise à déclaration.

Dans notre cas, le classement ICPE est assez contraignant. Il impose :

- une distance d’éloignement ;
- mixité des usages vraiment problématique voire impossible ;
- un accès pompier.

Il existe de nombreux autres critères de classification ICPE. Par exemple, pour le projet Chapelle International,  $M < 500$  t mais le projet est classé en raison de la présence d’installations techniques (groupe électrogène  $> 2$  MW, local de change de 50 kW, groupe froid). Cela dit, la mixité est permise dans ce

projet car ce sont les installations techniques et non l'entrepôt qui sont classées ICPE. Dès que le classement ne concerne pas le stockage, les contraintes d'isolation et de mixité sont beaucoup moins fortes.

L'antériorité joue aussi sur le classement. Par exemple, la gare des Gobelins mesure 30 000 m<sup>3</sup> pour du stockage mais n'est pas classée en raison à son antériorité à la loi. Si le propriétaire change mais que les marchandises stockées restent de même nature, l'antériorité joue toujours.

Pour avoir la liste complète des critères de classification, se reporter à la nomenclature.

## Le PLU

En zone UG, le PLU interdit la mixité entrepôt/logement.

Pour la notion du dernier km, le PLU est doté un outil réglementaire particulier (notamment pour les points relais collectifs) : les surfaces classées CINASPIC (Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif, cf. annexe).

## Étude d'impacts

Article R122-8 du code de l'environnement : tout projet dont le coût global des travaux est  $\geq 1\,900\,000$  euros est soumis à étude d'impact. Tout projet classé ICPE est soumis à étude d'impact : [http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=F777D13B1BF2ED67EE12DDA5E5B2C6A9.tpdjo15v\\_3?idArticle=LEGIARTI000022327853&cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20100805](http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=F777D13B1BF2ED67EE12DDA5E5B2C6A9.tpdjo15v_3?idArticle=LEGIARTI000022327853&cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20100805).

La soumission à étude d'impact d'un projet dépend aussi notamment de la surface SHON (S) de celui-ci :

- si  $S \geq 40\,000$  m<sup>2</sup>, le projet est soumis à étude d'impacts ;
- si  $S \geq 10\,000$  et  $< 40\,000$  m<sup>2</sup>, la soumission se fait au cas par cas.

Détails dans le tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement :

[http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=4A67D9AE4D4E265A8976D846CCD5E8AB.tpdjo15v\\_3?cidTexte=LEGITEXT000006074220&idArticle=LEGIARTI000025086815&dateTexte=&categorieLien=cid](http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=4A67D9AE4D4E265A8976D846CCD5E8AB.tpdjo15v_3?cidTexte=LEGITEXT000006074220&idArticle=LEGIARTI000025086815&dateTexte=&categorieLien=cid)

## Demande d'agrément à l'Etat

Si un projet de construction d'entrepôt en Ile-de-France a une surface de plancher  $\geq 5\,000$  m<sup>2</sup>, sa construction est soumise à une demande d'agrément auprès de l'État.

- article R 510-1 du code de l'urbanisme : *dans la région d'Ile-de-France, sont soumis à agrément, sous réserve des exceptions prévues aux articles R. 510-4 et R. 510-6, toute opération entreprise par toute personne physique ou morale de droit privé, ou de droit public lorsque le champ d'action de la personne morale relève en majeure partie du secteur concurrentiel, tendant à la construction, la reconstruction, la réhabilitation ou l'extension de tous locaux ou installations servant à des activités industrielles, commerciales, professionnelles, administratives, techniques, scientifiques ou d'enseignement.*

[http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=B72960F720A9CF4115F380E30CA44B70.tpdjo15v\\_3?cidTexte=LEGITEXT000006074075&idArticle=LEGIARTI000006820258&dateTexte=&categorieLien=cid](http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=B72960F720A9CF4115F380E30CA44B70.tpdjo15v_3?cidTexte=LEGITEXT000006074075&idArticle=LEGIARTI000006820258&dateTexte=&categorieLien=cid)

- article R 510-6 : *Sont dispensées de l'agrément les opérations qui répondent à l'une des conditions suivantes : lorsque ces opérations ajoutées à celles éventuellement réalisées sur le même site au cours des douze mois précédents portent sur une surface de plancher inférieure à 5 000 mètres carrés pour la construction de locaux destinés à un usage industriel sans utilisateur déterminé ou à un usage d'entrepôt.*

[http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=B72960F720A9CF4115F380E30CA44B70.tpdjo15v\\_3?idArticle=LEGIARTI000025198261&cidTexte=LEGITEXT000006074075&dateTexte=20130227](http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=B72960F720A9CF4115F380E30CA44B70.tpdjo15v_3?idArticle=LEGIARTI000025198261&cidTexte=LEGITEXT000006074075&dateTexte=20130227)

En raison de la taille minimale obligeant l'agrément (5 000 m<sup>2</sup>), la plupart des projets parisiens sont de taille inférieure.

## Autres Contraintes

- la réalisation de travaux à proximité directe d'une voie ferrée est très contrainte ;
- par exemple, une gue ne peut pas passer au-dessus du faisceau ferroviaire ;
- les règles du code du travail changent lorsque le travailleur travaille à plus de 6 m sous terre.

## Annexe à l'atelier n°1

### Les CINASPIC dans le PLU de Paris

#### Extrait du site de la Ville

Le changement de destination d'un bien immobilier :

Régi par le Code de l'Urbanisme et le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris dans le cadre des demandes de permis de construire ou déclaration préalable, instruites par la Direction de l'Urbanisme (Service du permis de construire), le changement de destination s'attache au local et est donc définitif au regard des règles d'urbanisme. Les destinations possibles d'un bien immobilier sont limitativement énumérées par le PLU : habitation, hébergement hôtelier, bureaux, commerces, artisanat, industrie, entrepôts, Cinaspic.

#### Extrait du règlement du PLU de Paris concernant les CINASPIC :

« *Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif :*

*Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :*

- *les locaux affectés aux services publics municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux destinés principalement à l'accueil du public ;*
- *les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services de secours, de lutte contre l'incendie et de police (sécurité, circulation...);*
- *les crèches et haltes garderies ;*
- *les établissements d'enseignement maternel, primaire, secondaire, technique ou professionnel ;*
- *les établissements universitaires, y compris les locaux affectés à la recherche, et les établissements d'enseignement supérieur ;*
- *les établissements judiciaires ;*
- *les établissements de santé : hôpitaux (y compris les locaux affectés à la recherche), cliniques, dispensaires, centres de court et moyen séjour, résidences médicalisées... ;*
- *les établissements d'action sociale ;*
- *les résidences sociales ;*
- *les établissements culturels et les salles de spectacle spécialement aménagées de façon permanente pour y donner des concerts, des spectacles de variétés ou des représentations d'art dramatique, lyrique ou chorégraphique ;*
- *les établissements sportifs ;*
- *les lieux de culte ;*
- *les parcs d'exposition ;*
- *les bâtiments ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains ;*
- *les locaux destinés à héberger des entreprises dans le cadre d'une politique de soutien à l'emploi (hôtels d'activité, pépinières, incubateurs) ;*
- *les « points-relais » d'intérêt collectif pour la distribution des marchandises ;*
- *les ambassades, consulats, légations, organisations internationales publiques et institutions supérieures de l'État.*

*Pour les institutions supérieures de l'État, sont visés les 11 institutions et grands corps d'État suivants, mentionnés dans la Constitution du 4 octobre 1958 : la Présidence de la République ; le Premier Ministre ; l'Assemblée Nationale ; le Sénat ; la Cour de Justice de la République ; le Conseil Supérieur de la Magistrature ; le Conseil Constitutionnel ; le Conseil d'État ; le Conseil Économique et Social ; la Cour de Cassation ; la Cour des Comptes. »*

## Extrait du code de l'urbanisme

Article R\*123-9, Modifié par [Décret n° 2006-1683 du 22 décembre 2006 – art. 1 JORF 28 décembre 2006 en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2007](#).

Le règlement peut comprendre tout ou partie des règles suivantes :

- 1° Les occupations et utilisations du sol interdites ;
- 2° Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ;
- 3° Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public ;
- 4° Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement, ainsi que, dans les zones relevant de l'assainissement non collectif délimitées en application de l'article L. 2224-10 du code général des collectivités territoriales, les conditions de réalisation d'un assainissement individuel ;
- 5° La superficie minimale des terrains constructibles, lorsque cette règle est justifiée par des contraintes techniques relatives à la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif ou lorsque cette règle est justifiée pour préserver l'urbanisation traditionnelle ou l'intérêt paysager de la zone considérée ;
- 6° L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ;
- 7° L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- 8° L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété ;
- 9° L'emprise au sol des constructions ;
- 10° La hauteur maximale des constructions ;
- 11° L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords ainsi que, éventuellement, les prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage, des quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger mentionnés au i de l'article R. 123-11 ;
- 12° Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement ;
- 13° Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations ;
- 14° Le coefficient d'occupation du sol défini par l'article R. 123-10 et, le cas échéant, dans les zones d'aménagement concerté, la surface de plancher développée hors œuvre nette dont la construction est autorisée dans chaque îlot.

Lorsque le plan de déplacements urbains a délimité, en application de l'article 28-1-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, des périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, le plan local d'urbanisme respecte ces limitations et, le cas échéant, fixe un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à un usage autre que d'habitation. Dans les secteurs mentionnés au troisième alinéa de l'article R. 123-8, le règlement prévoit les conditions de hauteur, d'implantation et de densité des constructions permettant d'assurer l'insertion de ces constructions dans l'environnement et compatibles avec le maintien du caractère naturel de la zone.

Les règles édictées dans le présent article peuvent être différentes, dans une même zone, selon que les constructions sont destinées à l'habitation, à l'hébergement hôtelier, aux bureaux, au commerce, à l'artisanat, à l'industrie, à l'exploitation agricole ou forestière ou à la fonction d'entrepôt. En outre, des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Les règles mentionnées aux 6° et 7° relatives à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques et par rapport aux limites séparatives, qui ne sont pas fixées dans le règlement, doivent figurer dans les documents graphiques. En zone de montagne, le règlement désigne, le cas échéant, les plans d'eau de faible importance auxquels il est décidé de faire application du huitième alinéa de l'article L. 145-5.

## Extrait de la Gazette des Communes (17 septembre 2010)

**C'est aux collectivités qu'il appartient, au regard de leurs choix en matière d'urbanisme et d'aménagement, de lister ou non les constructions entrant dans la catégorie des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (Cinaspic). Les décisions prises à cet égard relèvent de l'opportunité, sous réserve que soient détaillés dans le document d'urbanisme les motifs des règles retenues et sauf erreur manifeste dans le choix de ces règles.**

Selon l'article R. 123-9 du Code de l'urbanisme relatif au règlement du Plan local d'urbanisme (PLU), des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (Cinaspic). Ces derniers peuvent ainsi bénéficier de règles spécifiques de hauteur, d'implantation, de surface, etc. Toutefois, le code ne donne aucune définition de cette notion. Certains PLU énumèrent donc, dans leur lexique généralement annexé au règlement, les constructions ou installations qui relèvent précisément de cette catégorie. C'est en effet aux collectivités qu'il appartient, au regard de leurs choix en matière d'urbanisme et d'aménagement, de lister ou non les constructions entrant dans cette catégorie. Les décisions prises par les communes à cet égard relèvent de l'opportunité, sous réserve que soient détaillés dans le document d'urbanisme les motifs des règles retenues et sauf erreur manifeste dans le choix de ces règles. Le contrôle de l'État sera donc nécessairement limité sur cette question dans la mesure où il s'attache plus aux questions de stricte légalité que d'opportunité.

D'une manière générale, il n'est pas judicieux d'enfermer les Cinaspic dans des catégories prédéterminées. Il s'agit, en effet, d'une notion à caractère évolutif dépendante des pratiques et des évolutions, notamment technologiques. Une liste close n'aurait, par exemple, pas permis de considérer les éoliennes ou les antennes de radiotéléphonie comme faisant partie de cette catégorie, alors que c'est pourtant le cas. Enfin, les règles applicables aux Cinaspic ne sont pas nécessairement plus favorables mais peuvent être un moyen de contrôler de manière plus rigoureuse l'implantation de certains ouvrages ou installations.





# 2. Atelier n° 2

## Prospective : quelles tendances ?

Direction de la Voirie et des Déplacements le 23/04/2013

### Objet de la réunion

Dans le cadre de la mission d'élaboration du schéma d'orientation logistique confié par la Ville de Paris à l'Apur, une attention particulière est portée à la prospective et la détermination des facteurs influençant la logistique urbaine à l'horizon de 10 à 15 ans.

L'atelier a pour but de dégager un ensemble de tendances, qu'elles soient liées à des facteurs exogènes (évolution de la population, des commerces, etc.) ou endogènes (stratégies des entreprises, spécialisation, réglementations...).

Elle consiste donc en un premier temps à une présentation des évolutions démographique et commerciale de Paris des 10-15 dernières années, regard permettant de dégager des grandes tendances, et dans un deuxième temps un échange avec les professionnels de la logistique sur les présentations ainsi que le recueil de leurs points de vue sur l'avenir de la logistique urbaine.

### Participants

Hervé Levifve	Apur	levifve@apur.org
Ivan Derre	DRIEA	Ivan.derre@developpement-durable.gouv.fr
François Graille	DRIEA	François.graille@developpement-durable.gouv.fr
Antonia Ruffin	Agence de la mobilité - VdP	Antonia.ruffin@paris.fr
Philippe de Clermont-Tonnerre	Star's service	phdect@stars-service.com
Jean Depraeter	Gatmarif	Jean.depraeter@yahoo.fr
Elisabeth Charrier	FNTR IDF	Elisabeth.charrier@fntr.fr
Pascal Tassery	DU/SDCPPR	Pascal.tassery@paris.fr
Laetitia Dablanc	IFSTTAR	Laetitia.dablanc@ifsttar.fr
Sandrine Lesperat	AFILOG	Sandrine.lesperat@afilog.fr
Joël Dannard	RATP	Joel.dannard@ratp.fr
Cathy Blanc	SNTL	contact@sntl.fr
Jean-Luc Pottier	SCNF Géodis	Jean-luc.pottier@sncf.fr
Sylvaine Benjamin	DVD	Sylvaine.benjamin@paris.fr
François Prochasson	DVD	François.prochasson@paris.fr
Manuel Garrido	HAROPA Ports de Paris	Manuel.garrido@haropaports.com
Thierry Allegre	Martin Brower	tallegre@martinbrower.com
Dominique Larrouy	DVD AM	Dominique.larrouy-Estevens@paris.fr
Luc Serveau	FNTR	Luc.serveau@fntr.fr
Daniel Boudouin	CretLog	boudouin@jonction.fr
Héloïse Roche	TLF IdF	hroche@e-tlf.com
Pierre Berger	Apur	Pierre.berger@apur.org
Sophie Renouvel	Apur	renouvel@apur.org
Bruno Bouvier	Apur	Bouvier@apur.org
Sandrine Françon	Apur	francon@apur.org
Michèle-Angélique Nicol	Apur	nicol@apur.org
Nadia Bayan	DDEEES/BIE	Nadia.bayan@paris.fr
Christelle Sauvage	CCID	csauvage@cci-paris-idf.fr

## L'évolution de la ville (cf. présentation en annexe)

### Évolution démographique (Apur)

Depuis le début des années 2000, on observe un regain démographique à Paris après des décennies de baisse. On y compte aujourd'hui : 2,24 millions d'habitants, le chiffre est en forte augmentation, au-delà des projections réalisées par l'Insee (on atteint en 2010 les projections Insee de 2030).

La population parisienne est plus jeune qu'ailleurs en France.

Ce regain de croissance démographique concerne aussi la région Ile-de-France, mais avec un avantage à Paris, où de 2006 à 2010 la croissance dépasse celle de la petite couronne. On peut l'expliquer par une évolution des modes de vie : on préfère profiter de tous les équipements du centre, même si le nombre de personnes dans le foyer augmente. Le confort apporté par les services disponibles dans le centre (équipements publics, moyens de transport, emplois, loisirs urbains...) est préféré au confort de l'habitat en moyenne ou grande couronne (logements plus spacieux, présence de la nature...).

La proportion de cadres supérieurs et de professions libérales est beaucoup plus élevée que dans le reste de la France. Cela influe sur la consommation de la ville et donc sur l'évolution des commerces. Le vieillissement de la population est plus modéré à Paris que dans le reste du pays. Néanmoins, en 2030 un Parisien sur dix aura plus de 70 ans, et 25 000 personnes âgées seront dépendantes, avec une forte progression du maintien à domicile et des services à la personne.

### Évolution des commerces (Apur)

Dans Paris, on constate deux évolutions principales :

- une progression très forte des supérettes et des supermarchés ; on en dénombre aujourd'hui environ 700 qui maillent très bien le territoire. Ces surfaces de vente appartiennent quasi-toutes à des grands groupes (Casino, Carrefour...). Ces enseignes de grands groupes ont remplacé les indépendants. Cela a bouleversé la logistique globale, on est passé d'une organisation indépendante à une chaîne de distribution plus rationnelle ;
- les magasins qui font partie de réseaux d'enseigne (franchises) sont en forte augmentation. Ces réseaux représentent 25 % des magasins en nombre mais 45 % en surface commerciale.

On compte dans Paris 13 000 café/restaurants : les réseaux concernent majoritairement la restauration rapide. Mais il faut aussi savoir que les café/restaurants appartiennent eux à des « réseaux logistiques » puisqu'ils sont exclusifs de débitants (Tafanel, France Boisson...).

Les activités en forte progression : les magasins liés au « bien-être » (salon de bronzage, salon de massage), opticien, chocolaterie, cavistes, magasins bio.

Activité en décroissance : commerce de gros, commerces concurrencés par internet (librairie...).

Les services commerciaux restent relativement stables (agences bancaires, assurance...).

Le bilan général : le nombre de commerce est quasiment constant (très légère baisse : - 0,5 % : baisse du nombre de locaux mais augmentation de la surface de vente moyenne).

Évolution de la surface de vente/réserve : avec l'évolution de la réglementation, la taille des réserves diminue beaucoup. Cela qui influe fortement sur la logistique : la plupart des commerces alimentaires et de groupe franchisé fonctionnent maintenant en flux tendus.

## Évolution de la logistique urbaine par Daniel Boudouin du CretLog (cf. présentation en annexe)

Deux thèmes :

- la ville se transforme : l'économie se tertiarise. La logistique urbaine est actrice de l'organisation éco et sociale. Une ville performante est une ville qui maîtrise ses flux ;
- les relations centre-périphérie se recomposent. On est moins dans une relation dominant/dominé (rejet sur la périphérie des activités sources de nuisances). Il faut aujourd'hui avoir une organisation qui s'appuie sur les politiques de la périphérie. Paradoxe : plus de population, plus d'emplois dans le centre mais volonté d'aller vers une ville apaisée. Les activités source de nuisances sont rejetées.

Les besoins évoluent. Les exigences des clients sont plus élevées.

Trois binômes déterminent les pratiques actuelles en matière de distribution de marchandises :

- client/produit : les canaux de distribution se modifient. Double développement : circuit court (commerce de proximité), circuit long (e-commerce). Mixer ces deux types de flux devient de plus en plus difficile ;
- l'espace/le territoire : les contraintes du territoire. La ville est de plus en plus contrainte. Les réglementations sont de plus en plus serrées et l'espace de plus en plus sollicité par la diversité des pratiques. Les schémas logistiques des transporteurs sont de plus en plus dépendants de l'action publique ;
- le temps/la disponibilité. 3 types de temps : réglementaire (de plus court : droit de circulation dans un temps de plus en plus court) ; le temps prestataire (de plus en plus grand : on lui demande de livrer toute la journée) ; le temps client (se radicalise : il veut être livré quand il le souhaite).

Face à cela, la compétitivité globale du système logistique et donc de la ville s'exprime par l'obligation d'associer ces trois formes d'exigence.

### Les solutions

Deux grandes problématiques :

- l'accessibilité à Paris. Il faut positionner des bases logistiques selon une double logique distance/coût du foncier ;
- l'organisation des tournées. Les organisations sont dépendantes de la possibilité de créer des points relais (position, taille, gestion ?). C'est la puissance publique qui est maître du jeu car elle maîtrise le foncier où l'implantation de ces points relais est intéressante (connectés à plusieurs modes).

Dans l'avenir, on devrait voir apparaître une dissociation des tournées : une spécifique pour le BtoC et CtoC et une autre pour le BtoB. Le point relais semble être le bon outil pour accompagner l'adaptation des schémas logistiques. Il faut donc se demander quel organisme public ou privé est le mieux placé pour gérer la mise en place de ces points relais.

Les magasins Proxis sont majoritairement livrés le matin en trace directe ou en petites tournées (2 à 3 positions par tournée) par des véhicules d'environ 20 t depuis des plates-formes relais situées en périphérie. La réglementation tend à limiter la taille des véhicules et les prestataires ont de plus en plus de mal à rentrer dans Paris.

Schémas possibles à l'avenir :

- la massification (fluviale, tramway...). La massification passe nécessairement par un lieu de transfert et donc par un rôle accru de la collectivité en la matière et par une normalisation des UTI (unité de transport intermodal) ;
- les trains routiers. Il s'agit de faire rentrer un gros véhicule dans la ville puis, dans des points relais, de transférer la marchandise dans des plus petits véhicules, type 7,5 t. Ces points relais peuvent être positionnés en périphérie.

## Discussion

L'Apur tient tout d'abord à apporter deux éléments supplémentaires :

- le nombre de personnes présentes dans Paris dans un jour de semaine est estimé à environ 3,3 millions (emplois dans Paris + résidents non-actifs + étudiants non résidents parisiens + touristes), pour 2,2 millions de résidents ;
- le nombre de véhicules de livraison par jour dans Paris : environ 70 000 (sans compter le BTP).

IFSTTAR indique que le secteur du transport du dernier km étant très concurrentiel, malgré l'éloignement progressif des entrepôts logistiques, le prix du transport n'a pas augmenté. La massification ne semble donc pas indispensable ?

Le Gatmarif répond que, effectivement le prix du transport n'a pas augmenté, mais que les surcoûts ont été majoritairement absorbés par les sous-traitants, et que cela ne pourra se faire indéfiniment : les communes de proche banlieue ayant elles aussi tendance à rejeter les activités logistiques pour favoriser l'implantation de bureaux et de logements, les marges vont continuer à se réduire. De plus, l'exercice illégal de la profession tire les prix vers le bas.

Par ailleurs, la volonté politique d'avoir 50 % des livraisons du dernier kilomètre réalisées en véhicules non diesel pose des contraintes techniques : il est impossible d'assurer une livraison depuis un lieu trop excentré avec un véhicule électrique.

Le Gatmarif indique aussi qu'avec les nouvelles exigences des clients, partir loin de Paris représente un handicap certain.

Geodis se plaint de la non-pérennité des sites logistiques à Paris avec le site de Bercy comme exemple.

La Mairie de Paris, souligne que l'espace et la congestion sont les deux domaines sur lesquels la puissance publique peut intervenir. Mais que la Région a un gros travail à faire pour convaincre les municipalités de garder des espaces logistiques. Il faut donc préalablement bien définir les besoins et la localisation de ces espaces pour peser dans les décisions.

Elle sollicite donc les opérateurs pour faire connaître leurs besoins afin de les prendre en compte dans le travail de l'Apur.

Ports de Paris répond que le PLU a déjà permis le développement de nouveaux espaces et de nouvelles expérimentations logistiques. Cela dit, l'espace portuaire étant limité, pour continuer dans cette voie, il faudrait trouver d'autres espaces : grignoter de la place sur le fleuve avec les pontons logistiques flottants, ports à temps partagé...

En ce qui concerne les espaces mutualisés, Martin Brower indique que le partage d'un espace va poser problème car les messagers travaillent à peu près tous sur le même créneau horaire de livraison et que l'on va forcément se retrouver avec des points de saturation.

À cela, le CretLog précise que ces espaces doivent être des points de transfert et surtout pas de recomposition des flux. Il s'agit de normaliser les flux. La normalisation (dans des conteneurs) permet un transfert direct plus rapide entre les différents modes (rail, fluvial, tramway). Il s'agit donc bien de travailler sur la normalisation des contenants (petits conteneurs adaptés aux flux urbains) davantage que sur la présence d'entrepôts dans Paris.

Le Gatmarif est très sceptique sur la normalisation et son application dans le domaine ferroviaire. Il n'y a pas assez de chargeurs suffisamment importants sur Paris pour cela, et pas assez de sillons disponibles.

Il est en revanche plus convaincu par le mode fluvial. Il faudra accompagner son développement avec l'outil réglementaire.

Concernant la question des besoins logistiques, le Gatmarif préconise la conservation des sites existants et la création d'un ou deux autres situés à proximité immédiate du périphérique pour que l'approche se fasse par véhicule massifié.

La Ville de Paris propose plusieurs hypothèses de travail :

- dans 5 ans la réglementation actuelle sera respectée;
- impératif d'utiliser du véhicule propre à l'intérieur de Paris;
- présence de plateformes multimodales dans Paris.

À partir de ces trois points, il faut imaginer un espace logistique qui puisse s'insérer dans la ville avec un programme immobilier mélangeant les types d'activités afin de financer la partie logistique.

Sur le premier point, le Gatmarif doute que l'application de la réglementation fasse évoluer les organisations logistiques des messagers.

S'il y a une évolution réelle de la réglementation sur les types des véhicules, en limitant notamment la taille de ceux-ci, alors il est probable que la chaîne logistique serait modifiée.

Star's Service fait remarquer que les transporteurs sont avant tout tributaires des donneurs d'ordre. Il faudrait arriver à étaler les livraisons sur une journée complète afin de fluidifier le trafic et donc de réduire la pollution.

Le Gatmarif souligne aussi que les typologies des marchandises transportées influent beaucoup sur le type de véhicule utilisé. Si l'on ne doit utiliser que de l'électrique pour livrer les magasins Franprix par exemple, il faudra multiplier par 2 ou 3 le nombre de véhicule.

Le CretLog fait de même la remarque que le format des magasins Franprix qui a été construit à partir de l'organisation logistique. Si on la bouleverse, les coûts logistiques vont beaucoup augmenter.

Martin Brower note que si l'on veut faire baisser la pollution, il faut diminuer le nombre de véhicule et donc en utiliser des plus gros afin de massifier les flux. Le coefficient de remplissage pourrait être un bon indicateur.

L'Apur remarque que certains espaces logistiques parisiens ne sont pas utilisés par des messagers (Gobelins, chapelle Charbon). Pourquoi faudrait-il donc réserver de l'espace alors que ceux déjà présents ne sont pas utilisés ? Ne faut-il pas durcir la réglementation pour améliorer les choses ?

En ce qui concerne le durcissement de l'aspect réglementaire, la FNTR pense qu'il faut faire l'inverse : valoriser les meilleurs prestataires logistiques et leur donner des conditions d'exploitation qui permettent d'amortir leur coût. Les avantages concurrentiels peuvent être par exemple : permis de circuler sur les voies bus, etc.

Pour répondre sur le fait que ces installations ne sont pas utilisées par des messagers, le Gatmarif soulève plusieurs problématiques : la commercialisation est-elle offensive ? Les bâtiments correspondent-ils aux standards ? De plus, les anciens sites logistiques parisiens manquent de visibilité et de pérennité pour remettre en cause un schéma logistique déjà existant.

Le Gatmarif propose une petite synthèse sur les sites logistiques.

Un emplacement est-il bon pour faire de l'activité ? :

- comment on y accède ? Quelles sont les réglementations pour y accéder ?
- présence d'habitat autour ?
- le bâtiment correspond-t-il aux standards ?

De quoi a-t-on besoin en restant dans une évolution de la réglementation non révolutionnaire concernant les véhicules ?

- 2 projets en cours : Bercy (essayer de sauver ce qui existe) et Chapelle International ;
- il faudrait une à deux grandes installations de plus, bien positionnées (à proximité du périphérique) ;
- il faut aussi prévoir de réserver des superficies pour y faire des activités dont la nature n'est pas encore connue mais qui permettront aux professionnels de s'adapter plus facilement aux évolutions de la réglementation.

## Annexes à l'atelier n°2

Présentation Apur : Les tendances d'évolution à Paris – Population et commerce

Présentation CRETLOG : Les tendances d'évolution de la logistique urbaine

# Les tendances d'évolution à Paris

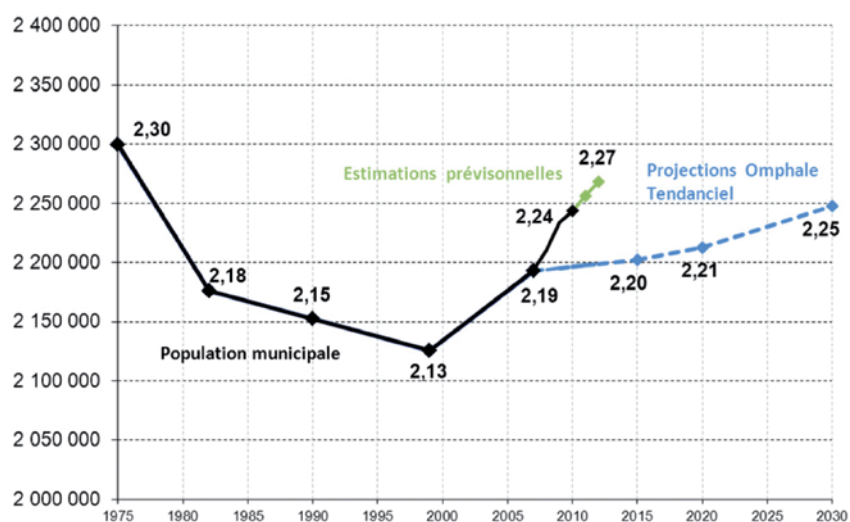
## Population et commerce

Réunion du mardi 23 avril 2013

17 bd Morland- 75 004 Paris  
tél : + 33 (0)1 42 76 22 58 - fax : + 33 (0)1 42 76 24 05  
<http://www.apur.org>

### Un regain démographique s'observe à Paris après des décennies de baisse de la population

- Paris: 2,244 millions d' hbts au 1er janvier 2010
- Les projections Insee à horizon 2030 : 2,25 millions d' hbts
- Des données provisoires 2011 et 2012 qui montrent une accélération de la croissance : 2,27 millions d' hbts en 2012



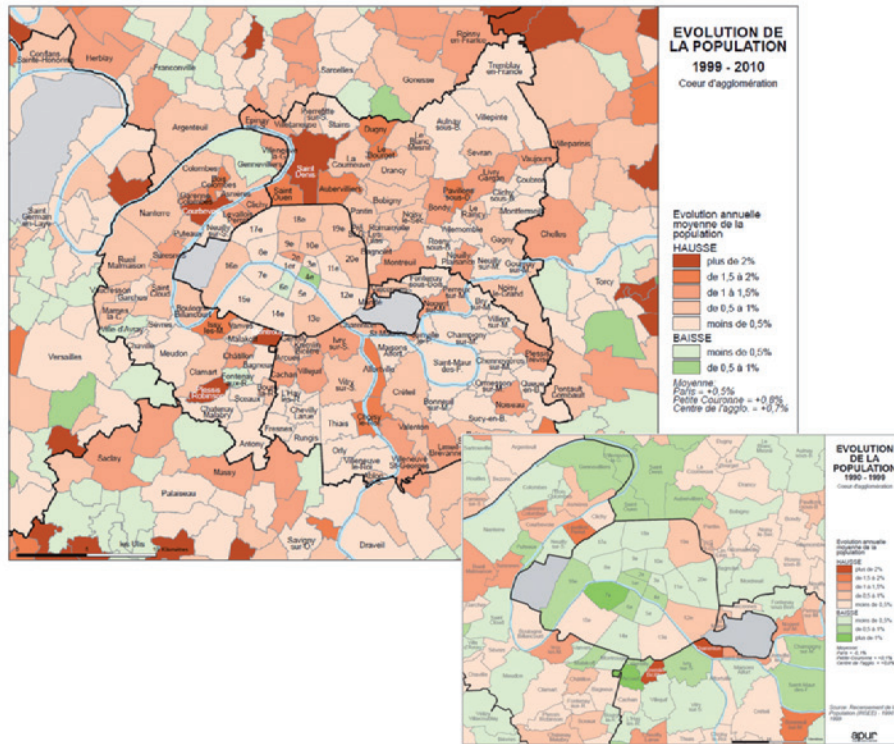
Sources : Estimations Localisées de population – Insee

## La petite couronne est portée par le dynamisme démographique des communes limitrophes de Paris

29 communes limitrophes:  
+14 700 habitants par an  
au lieu de +2000/an entre 90 et 99

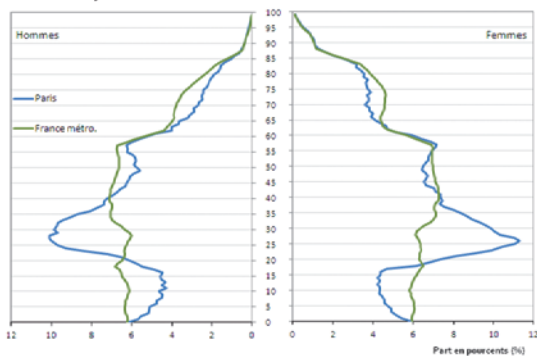
Importants programmes de construction de logements

La croissance démographique à Paris est désormais plus rapide qu' en petite couronne de 2006 à 2010

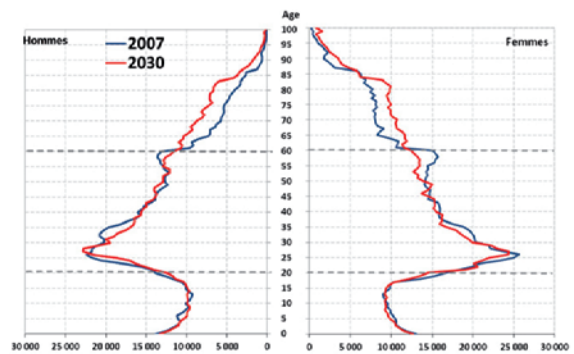


## Paris resterait caractérisé par une forte présence des jeunes adultes en 2030

Superposition des pyramide des âges Paris et France, année 2007



Pyramide des âges de la population parisienne en 2007 et 2030



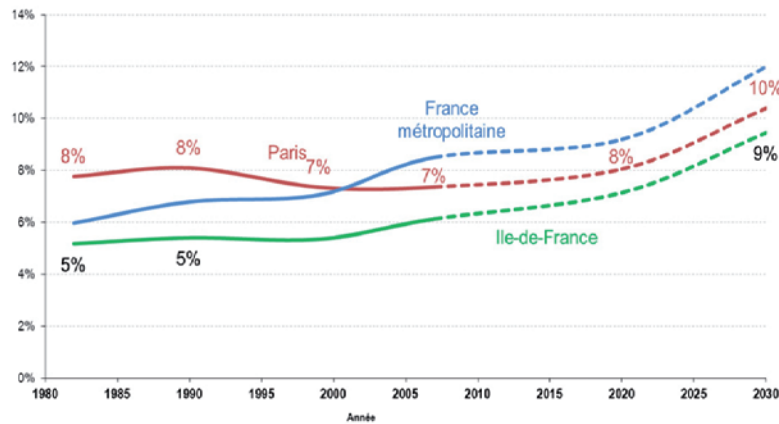
- Une seule catégorie surreprésentée à Paris : les 20-35 ans, sous l'effet d'un puissant flux migratoire, caractéristique typique d'un centre métropolitain.
- Une sous représentation des enfants – 20 ans, des 40-55 ans et des 65 ans et plus
- Progression inévitable du nombre de 60 ans ou plus à l'horizon 2030 à Paris, mais plus modérée qu'en France et qu'en Ile-de-France



# Une croissance modérée du nombre de Parisiens âgés dépendants à l'horizon 2030

Evolution et Projections de la part des 75 ans ou plus

Un Parisien sur dix serait âgé de 75 ans ou plus en 2030



## DEPENDANCE:

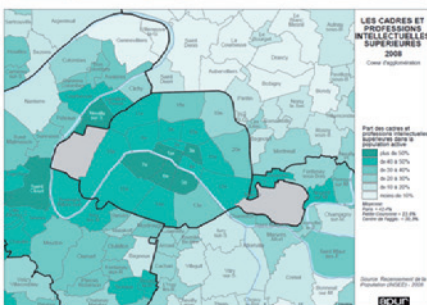
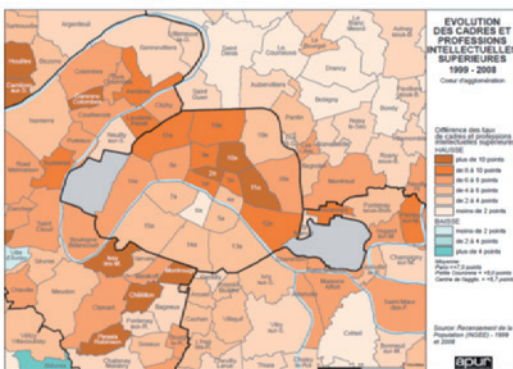
Entre +6 800 et + 9 800 Parisiens âgés dépendants d'ici 2030

Progression du maintien à domicile et prolongement de la durée de vie en couple

A l'horizon 2020, +2000 emplois à Paris liés à la dépendance (aide à domicile, services de portage, infirmiers...)

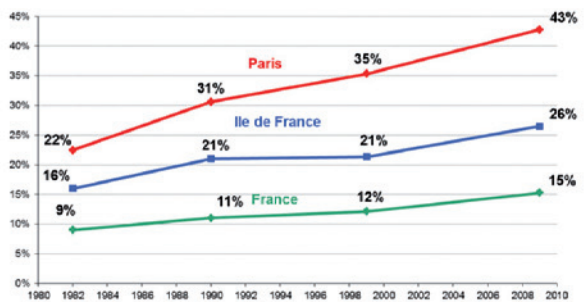
# Un poids croissant des cadres qui est une évolution économique et pas seulement sociale

Evolution des cadres et professions intellectuelles supérieures (1999-2008)

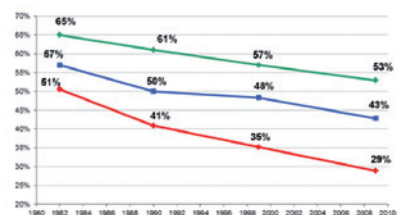


- 1999-2009: forte progression des cadres, hausse des professions intermédiaires, recul des ouvriers et employés

Cadres et professions intellectuelles supérieures (1982-2009)



Employés et ouvriers (1982-2009)



## Une forte progression de la grande distribution alimentaire

Au cours des 10 dernières années, fort développement des petits formats : émergence des supérettes de 120 à 400 m<sup>2</sup>

Elles étaient 242 en 2003 contre 409 en 2011, augmentation de près de 70%

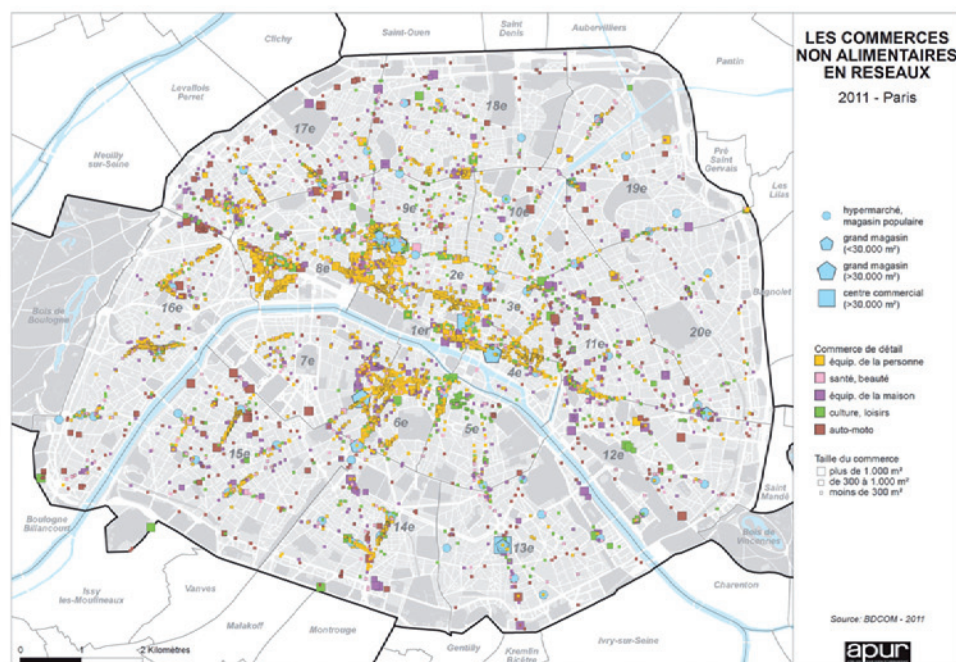
264 supermarchés



## Une augmentation des magasins en réseaux

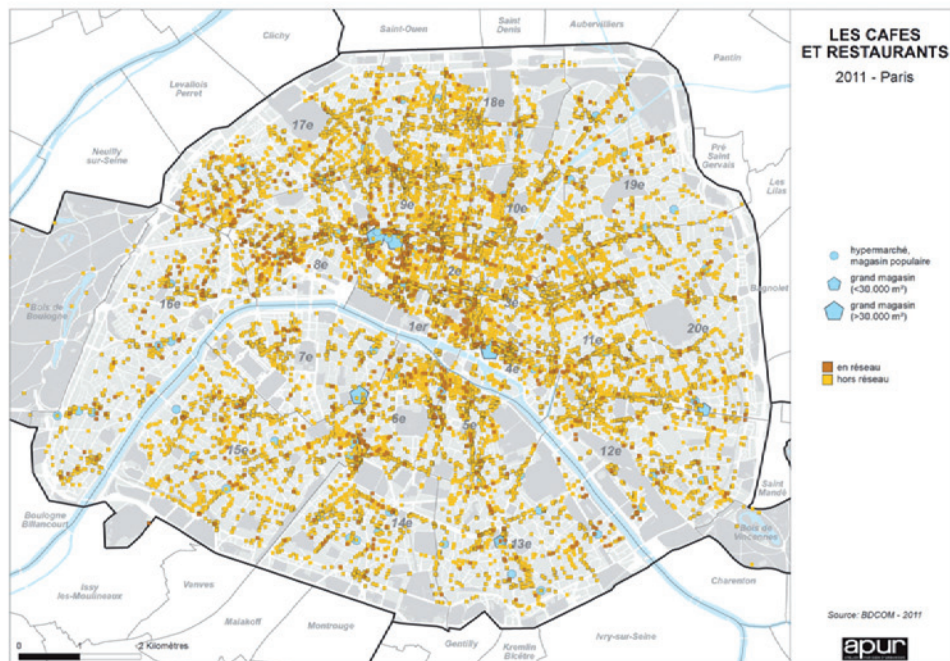
- Plus du ¼ du commerce de détail non alimentaire est en réseaux (25,7%, soit 5.700 sur 22.284)

- Les réseaux se sont fortement développés : 19% en 2003 contre 25,7% en 2011



## La restauration présente sur l'ensemble du territoire parisien

- Rest. traditionnelle : 5.464 (5% en réseaux)
- Rest. rapide : 2.630 (20% en réseaux)
- Bar, café, débit de boissons : 1.857 (5% en réseaux)
- Brasserie : 3.178 (1,5% en réseaux)



## Un essor des magasins liés au « bien être »

	Nombre en 2011	Evolution 2005-2007	Evolution 2007-2011	% réseaux
Soins de beauté	1 210	145 ↑	158 ↗	19,8%
Autres soins corporels	606	105 ↑	252 ↑	15,3%
Coiffure	2 545	-51 →	3 →	17,2%
Opticien	777	88 ↑	91 ↗	35,0%
Parfumerie	455	34 ↗	22 ↗	63,3%
Chocolaterie-Confiserie	286	14 ↗	36 ↗	54,5%
Torréfacteur - Commerce détail thé et café	97	7 ↗	2 →	39,2%
Commerce de détail de boissons	473	4 →	64 ↗	42,1%
Produits alimentaires bio et nature	167	8 ↗	42 ↑	39,5%

## Un essor des magasins liés au « bien être »

### Soins du corps

Evolution 2007-2011 : + 29,2 %

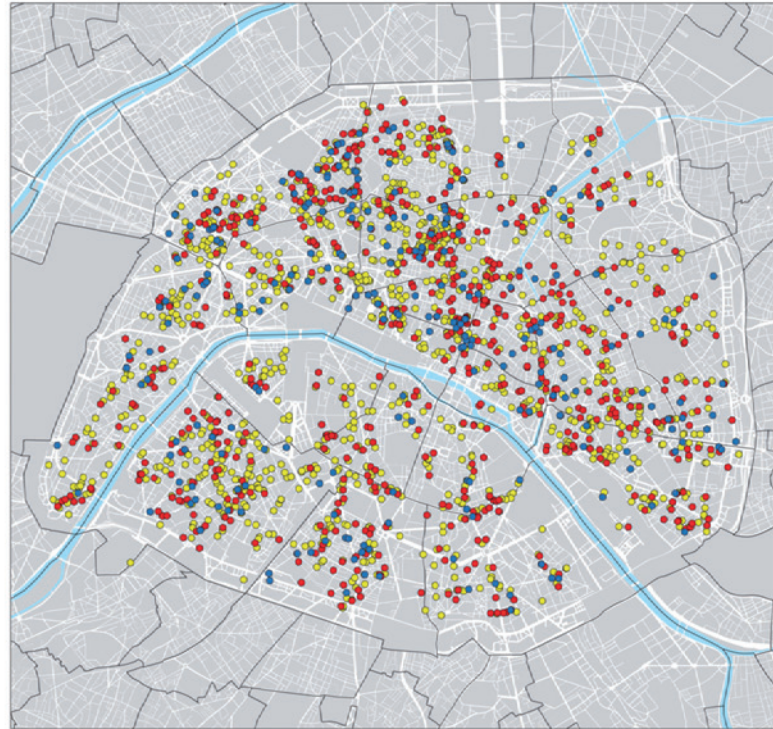
● maintien de l'activité (1.160)

● création (656)

● disparition (246)

Source : BDCOM 2007, 2011  
(codes SA202, SA203)

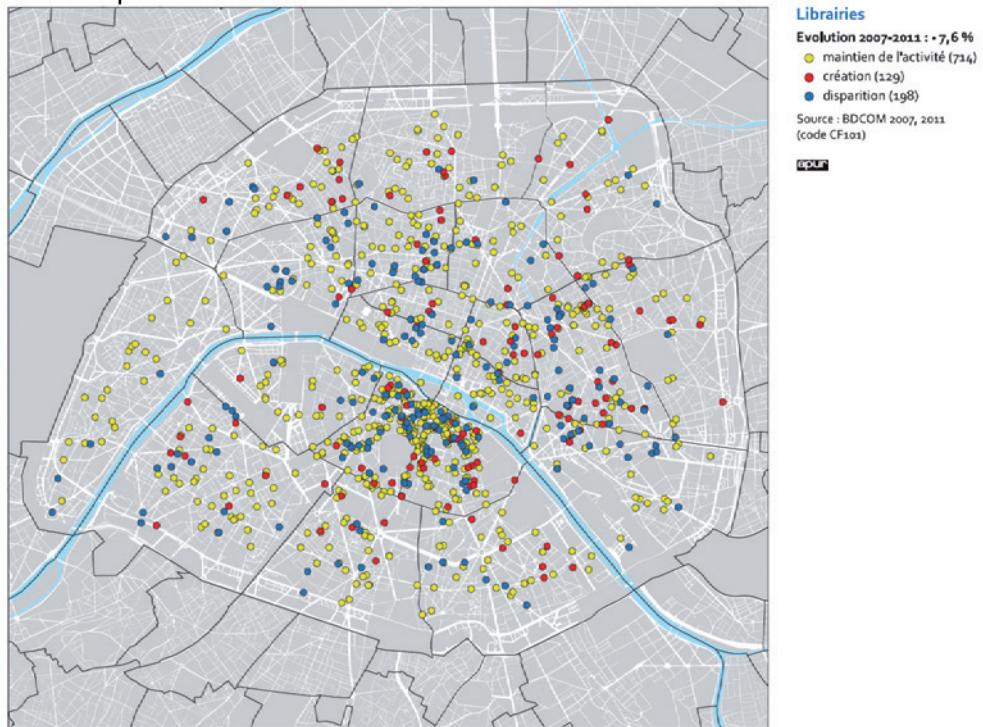
SPUR



## Des diminutions marquées pour certaines activités

	Nombre en 2011	Evolution 2005-2007	Evolution 2007-2011	% réseaux
Commerces de gros	2 564	-229 ↓	-457 ↓	0,0%
Librairies, papeterie, presse	1 330	-143 ↓	-211 ↓	14,1%
Meubles et équipement du foyer	1 679	57 ↑	-199 ↓	25,9%
Travaux de rénovation	1 716	-127 ↓	-157 ↓	7,1%
Téléphonie, informatique, radio-TV-HiFi	940	-25 →	-151 ↓	37,6%

## Des diminutions marquées pour certaines activités





# Les tendances d'évolution de la logistique urbaine

Daniel Boudouin, CretLog

1

## La logistique urbaine évolue avec la ville et la demande

### La ville se transforme.

Deux principales caractéristiques en lien avec la logistique urbaine :

1. **Elle produit de plus en plus** ; à sa place traditionnelle de lieu de consommation, se superpose (à nouveau) une fonction de production : l'essentiel de la « richesse » de l'Ile-de-France se réalise en zone urbaine. La tertiarisation de l'économie entraîne de nouveaux rythmes de desserte, d'autres exigences.

*La logistique urbaine n'est plus seulement une conséquence de l'organisation économique et sociale, elle devient acteur de celle-ci : la performance de la ville passe par une maîtrise de ses flux.*

2. **Les relations entre la ville centre et sa périphérie se recomposent** ; le rapport dominant/dominé n'est plus le même : pour piloter « durablement » ses flux, Paris doit bâtir une organisation dépendant des politiques d'aménagement conduites au niveau régional.

*En voulant se redynamiser (population, emploi) Paris va générer plus de mouvements de marchandises, ce qui est contradictoire avec une recherche de « ville apaisée », sauf à penser logistique à un large niveau géographique.*

2

## La logistique urbaine évolue avec la ville et la demande

### Les besoins changent.

L'expression de la demande fait émerger des exigences de plus en plus différenciées selon les catégories de prescripteurs.

Les opérateurs logistiques doivent ainsi composer (sur des bases économiques) avec 3 binômes qui déterminent les pratiques :

- 1. Le client/produit.** Les canaux de distribution se modifient avec un développement du « local » (circuit court) et du « lointain » (circuit long). *Mixer ces deux types de flux est de plus en plus difficile.*
- 2. L'espace/contraintes.** Les réglementations et les multiples sollicitations réduisent les possibilités d'équipement (donc d'organisation). *Les schémas mis en place par les opérateurs privés sont toujours plus dépendants de l'action publique.*
- 3. Le temps/disponibilité.** Le temps « réglementaire » se réduit, le temps « prestataire » s'agrandit, le temps « client » se radicalise. *La compétitivité globale s'exprime par la capacité à associer ces divers points.*

3

## Quelles solutions pour demain ?

Les réponses aux besoins s'organiseront autour de 2 problématiques :

### 1. L'accessibilité à Paris.

Valable pour tous les flux ; les critères pris en considération pour positionner les bases logistiques sont :

- *La distance avec un double choix : la proximité (selon coût et disponibilité du foncier) ou l'éloignement (selon capacité à massifier les flux)*
- *La fiabilité avec une double contrainte : la congestion et la capacité des réseaux (selon les heures)*

### 2. La distribution dans Paris

Intéresse principalement les tournées ; les organisations à construire sont dépendantes de :

- *La possibilité de créer des points relais (pour certains clients/produits) ce qui renvoie au lieu, au dimensionnement, à la gestion*
- *La connexion de ces points relais avec les réseaux et modes de transport (route, fer, fleuve)*

4



## Quelles solutions pour demain ?

### Le cas de la messagerie

#### 1. Le schéma actuel.

Il est construit sur des bases géographiques (partage du territoire) en associant tous types de clients et en optimisant la relation véhicule/temps,

*Ce schéma est soumis à de fortes tensions du fait des contraintes qui émanent de la ville (règlementation) et des clients (exigences)*

#### 2. Le futur.

Il s'organiserait probablement par une dissociation des tournées selon diverses catégories : les particuliers (B/C to C), les commerces (franchisés ou indépendants), les services (notamment bureaux).

**Exemple** : la desserte des particuliers par points relais. Ces derniers peuvent être gérés par des structures privées (type La Poste) ou publiques (en associant d'autres fonctions). Dans ce dernier cas, il s'agit de mettre en place des « **conciergeries** » par quartier avec des sites de 50 à 100 m<sup>2</sup> ; le rôle de la collectivité est essentiel (règlementation, gestion, investissement, ...). Nombreuses questions liées ....

5

## Quelles solutions pour demain ?

### Autre exemple : Le cas des livraisons pour magasins « proximi »

#### 1. Le schéma actuel.

Selon les surfaces (100 à 400 m<sup>2</sup>), ces commerces sont livrés (palette essentiellement) depuis des plateformes relais situées en périphérie le matin, en direct ou par tournées (3 magasins au maximum), les véhicules sont des « gros » porteurs : 19 T ou 21 T.

*Les livraisons se heurtent d'une part à une réglementation qui tend à limiter la taille des véhicules et d'autre part à des difficultés pour pénétrer dans Paris (saturation/perte de temps)*

#### 2. Le futur.

Passer par une recherche de massification depuis la plateforme amont jusqu'à Paris:

- Soit par mode ferré (train, tramtrain, tramfret) ou fluvial. Ceci nécessite un lieu de transfert et des UTI qui doivent être normalisés : problème de localisation et de gestion de la liaison jusqu'au client final (ou origine),  
Le rôle de la (des) collectivité(s) est déterminant.
- Soit par « train routier » jusqu'à un lieu proche du périphérique ou l'on passe d'un maxicode à des unités de 7,5T. Ce schéma est plus souple et l'interface peut être mise en œuvre par une structure privée (couplage éventuel avec un « drive »)

6





