



La logistique urbaine

Phase 1-

Schéma d'orientation pour le territoire parisien

Synthèse – janvier 2015

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>

Introduction

Fiche action #1 dans le cadre de la charte marchandises 2013 de la Ville de Paris

But : Répondre aux besoins d'espaces logistiques et à l'évolution des flux à l'horizon 10/15 ans – anticiper le contenu du PLU

Suivi administratif et technique de l'étude :

- Partenaires membres du CA : Ville de Paris, Région IdF, DRIEA, CCIP, RATP
- Associés à l'étude : SOGARIS, IFSTTAR
- Invités : CG92-93-94, IAU, professionnels (GATMARIF, FNTR, TLF, SNTL, OTRE,...), CMAP, CGI, CRET-LOG, RFF, SNCF Geodis, Port de Paris, VNF, ADEME, La Poste, Chronopost, AFTRI, Delanchy, Martin Brower, Carrefour, Afilog, CERTU

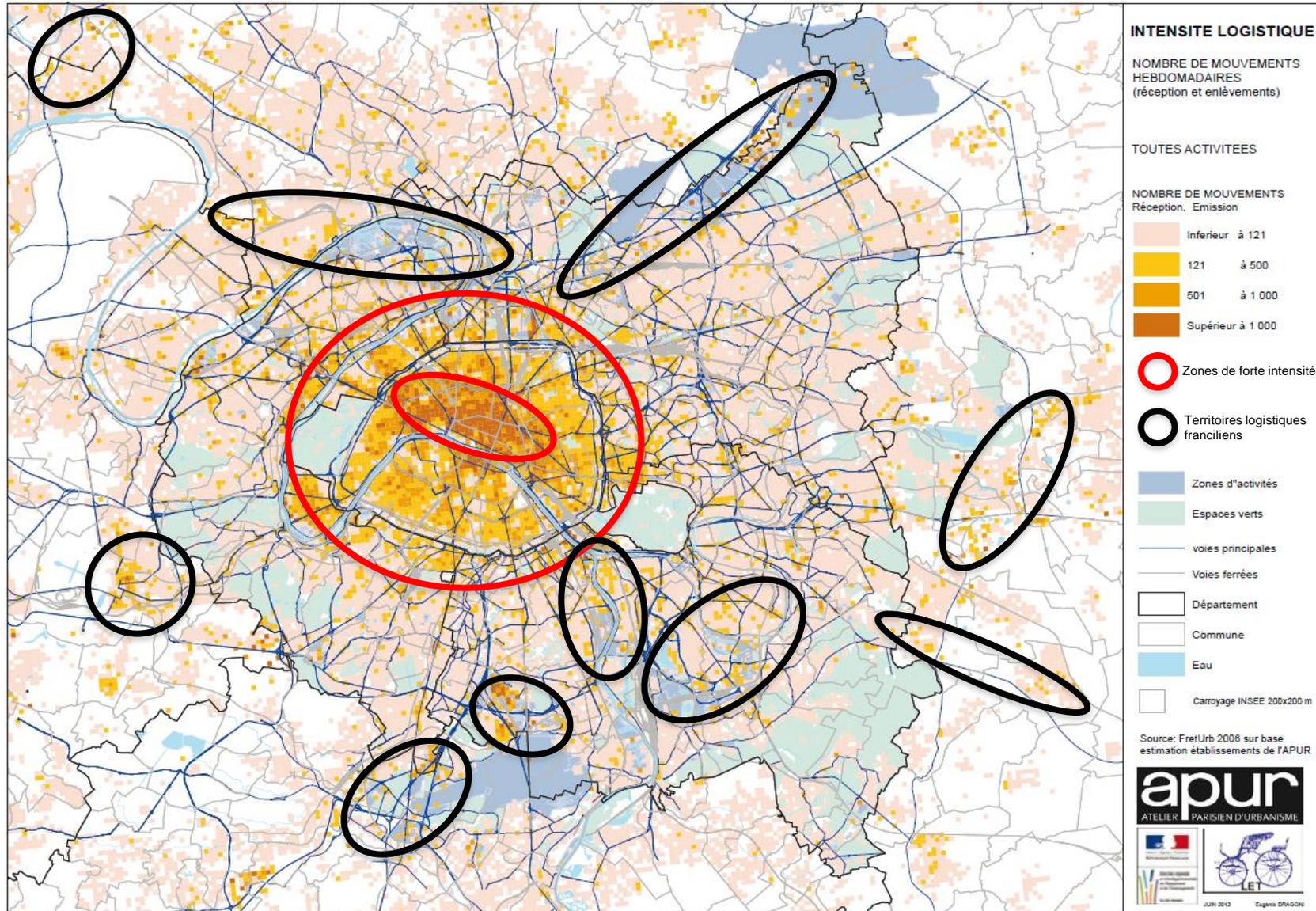
Objectifs de l'étude :

1/ Les grands enjeux de la logistique urbaine : Quantitatif, Qualitatif, Prospectif

2/ Pistes et propositions pour une organisation plus vertueuse : Maillage de sites logistiques, réinvention des sites, moyens de transport, organisation

1.1. Etat actuel: analyse de données

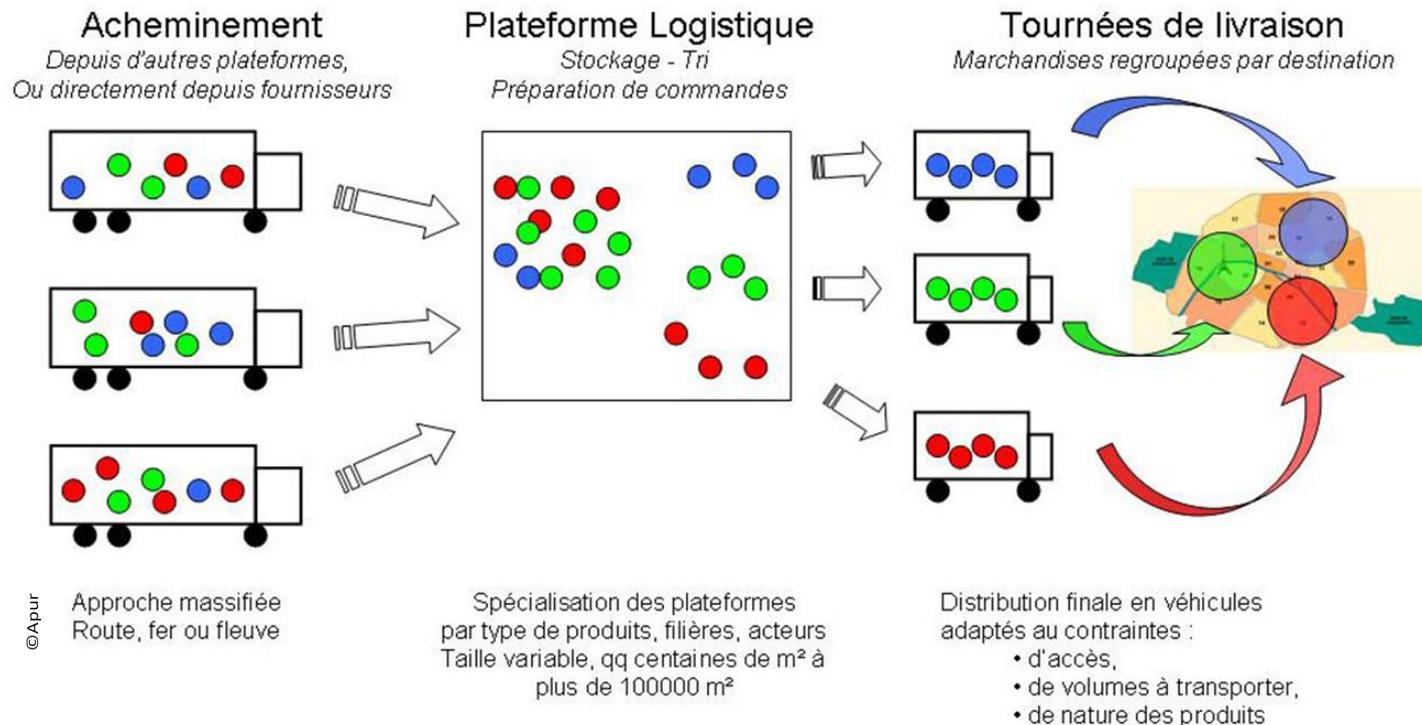
Mouvements : une forte polarité de l'hyper centre



1.1. Etat actuel: analyse de données

Un fonctionnement en système:

- Une implantation régionale basée sur : stockage – hub – dépôt – livraison



- Une organisation des flux tirée par la demande
- Une demande forte dans Paris (1/3 des mouvements)

1.1. Etat actuel: analyse de données

Observations sur les 20 dernières années:

- Tonnages transportés en PL (base SITRAM): 14,1 millions de tonnes en 2010 contre 33,7 millions en 1991.
- Desserrement logistique: perte de surfaces logistiques en cœur d'agglomération au profit de la grande couronne. Ainsi, le poids de la 1^{ère} couronne dans la région en termes de surfaces logistiques est passé de 36% à 23%.
- Un parc de PL + VUL immatriculés en Ile-de-France globalement **à la baisse sur 10 ans**, composé à 94% de VUL. En revanche, un parc plus équilibré dans le transport de marchandises professionnel (51% VUL – 49% PL).
On observe une utilisation plus fréquente des véhicules utilitaires légers dans le centre de l'agglomération (Paris et Seine-Saint-Denis, notamment) et des poids lourds en grande couronne (principalement Seine-et-Marne et Val-d'Oise).

1.2. Etat actuel: point de vue sur l'évolution

- Les organisations logistiques sont diverses car adaptées aux contraintes des différents types de marchandises et aux logiques économiques des entreprises. Les activités économiques parisiennes engendrent environ 1,2 million de mouvements de véhicule par semaine mais avec de grandes variations selon les secteurs : **pas de logique dominante**
- Une pression importante des **flux de marchandises** dans Paris qui **tend à augmenter** (population qui augmente et vieillit, besoin accru des commerces de centre ville, développement du e-commerce)
- Les acteurs de la logistique sont davantage dans **une logique d'adaptation** (au marché, aux contraintes réglementaires,...) que d'anticipation (développement d'activités, conquêtes de nouveaux marchés,...)

2. Prospective

Un véritable levier de changement :

L'interdiction des véhicules diesel pour la livraison en 2020

Les réponses possibles :

- Une offre en véhicules qui évolue : nouvelles offres en électrique et en GNV.
- **Un enrichissement de l'offre en moyens de traitement des flux, matériels et immatériels** : développement de la **caisse mobile**, des systèmes d'information interconnectés
- Une nouvelle offre d'espaces de logistique pour répondre à ces nouveaux moyens de traitement : un maillage du territoire efficace et un renouvellement des typologies d'espaces (polyvalence, espaces de recharge électrique...)

2.1. Enrichissement de l'offre

Hypothèse : La caisse mobile

Principes :

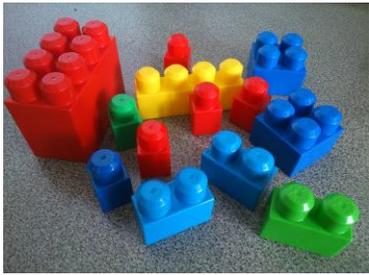
- Préparation des tournées sur **plateformes extérieures, mises en caisses mobiles,**
- Acheminement dans Paris de façon massifiée: bateau, train, tram, porteur routier,
- Caisses mobiles déposées sur véhicules propres pour livraison finale,
- Besoin de stationnement et de recharge des véhicules de livraison dans Paris,
- Pas de stockage dans les bâtiments : évite classement ICPE 15-10

Réponse adaptée :

- À la disparition du foncier en zone dense,
- Aux problèmes de congestion.



©Apur



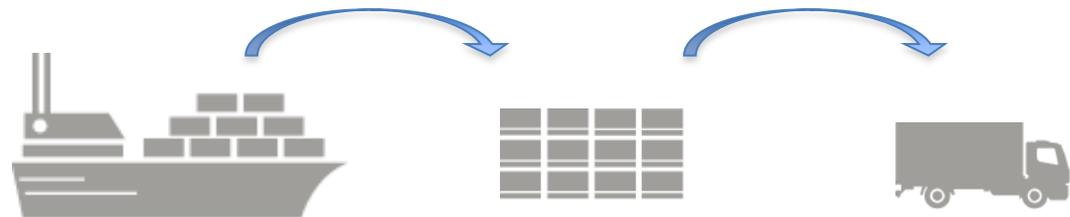
©Apur



©Apur



©Apur



2.2. Une nécessaire mixité des sites

Inventer des bâtiments répondant aux besoins de la logistique et pouvant accueillir d'autres activités

- Service ville : garage à bennes, dépôts, parking autocar...
- Service aux artisans : petites cellules de faible stockage, petits ateliers,
- Activité économique : data center...
- Loisirs : équipements de sport (fitness, foot en salle, tennis,...),
- Espaces verts en toiture.

Exemples:

- Chapelle International: logistique + data center, jardin, salle de fitness,
- Centre de bus de Lagny : centre bus + crèche, collège, activités,
- Poste Louvre : plateforme de tri postal + hôtel, crèche, logements, bureaux, commerces,
- SMR Ladoumègue : garage rames tramway + stade, logements étudiants.
- Projet en cours d'instruction bd de Ménilmontant : déchèterie sous le terrain de sport (ouverture prévue en 2018)

2.3. Vers quel schéma ?

Nécessite d'offrir une grande variété de réponses:

- qui s'adaptent au tissu existant : études au cas par cas
- qui répondent à des grands principes : mixité des usages, gestion des nuisances, offre de services, aux normes (opérationnelles et réglementaires)

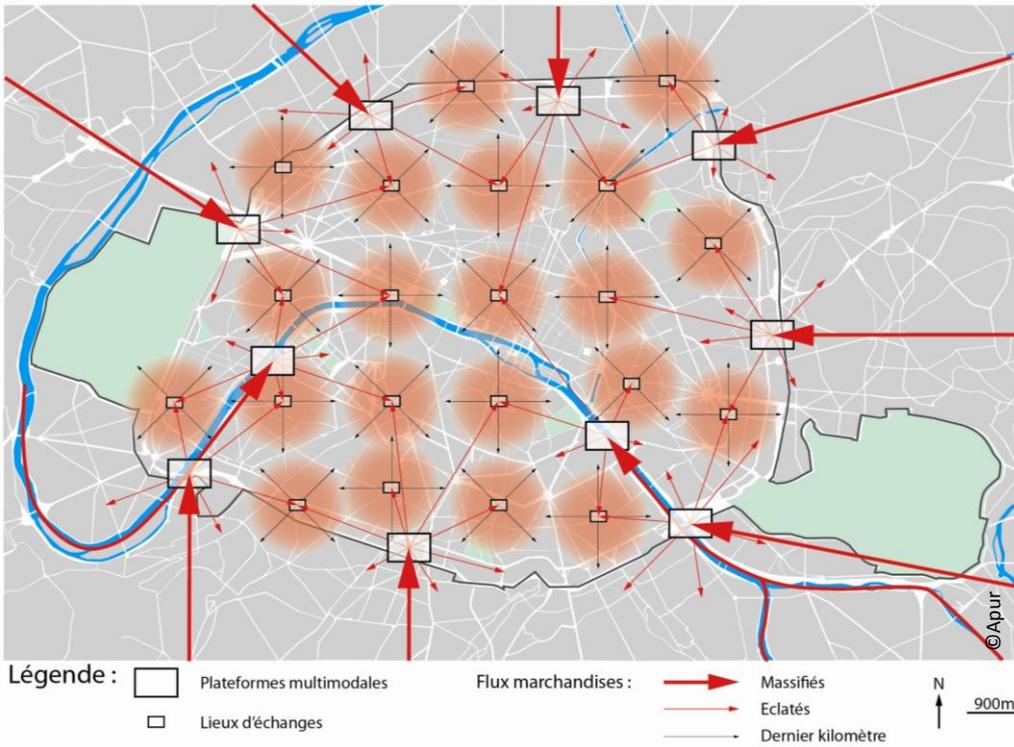
Une offre qui combine :

- 1/ Des grands sites (10 000 à 20 000 m²) pour recevoir des flux pondéreux massifiés,
- 2/ Des sites de taille intermédiaire, disséminés dans le diffus,
- 3/ Des petits équipements de proximité pour la livraison aux particuliers.

Des lieux à mieux utiliser / développer :

- Les aires de livraison,
- Les centres de distribution urbains.

2.3. Vers quel schéma ?



Principes

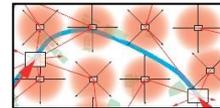
- Des points de pénétration des marchandises de différentes tailles, basés sur l'utilisation de contenants mobiles, permettant l'interfaçage entre des moyens massifiés et des véhicules adaptés à la livraison finale,
- Une offre dédiée vers le service aux particuliers.

3 niveaux de réponse aux besoins



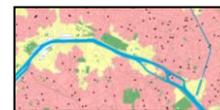
1/ Les hôtels logistiques (ou plateformes)

Arrivée massifiée et préparation des tournées



2/ Les lieux d'échange

Cross-docking pour une livraison du dernier km en véhicule propre



3/ Les relais de quartier/bureaux de ville

Services de proximité

2.4. Où placer des espaces logistiques?

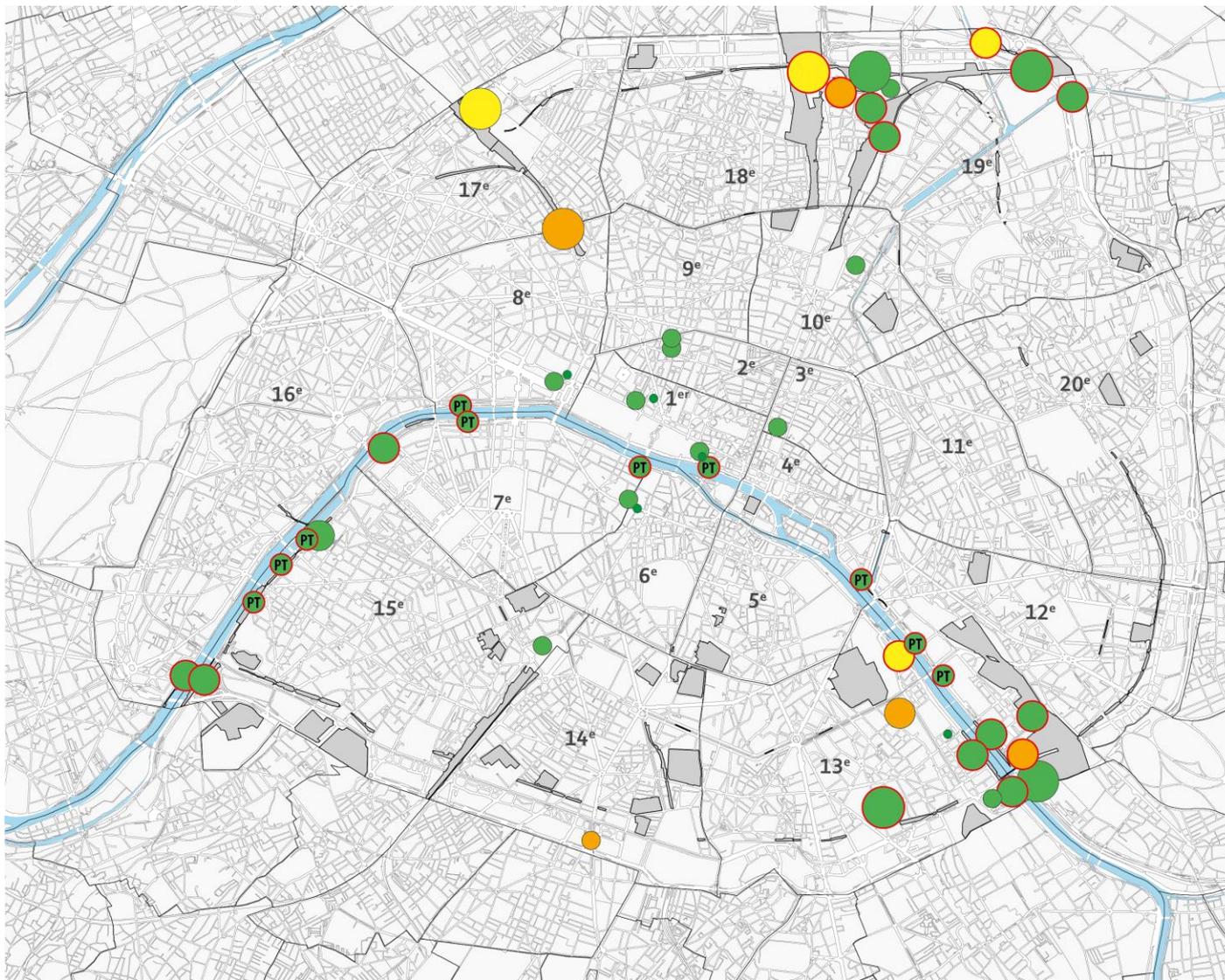
METHODE DE TRAVAIL POUR
L'IDENTIFICATION DE SITES LOGISTIQUES
A INSCRIRE AU PLU
DOCUMENT DE TRAVAIL A CONSERVER

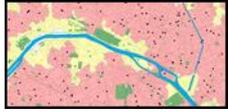
Sites logistiques parisiens en 2014

État	Surface
● En activité	○ < 1 000 m ²
● En projet	○ < 20 000 m ²
● Sans logistique	○ > 20 000 m ²

○ Cité dans le PDUIF comme devant garder
une vocation logistique
PT Port à temps partagé

PLU EXISTANT
■ UGSU





2.4. Où placer des espaces logistiques?

PICK UP
131 sites



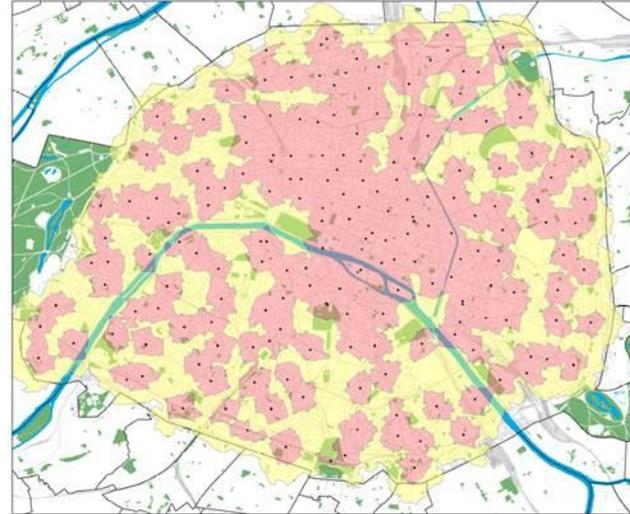
KIALA
126 sites

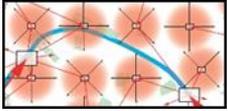


**RELAIS
COLIS**
122 sites



LA POSTE





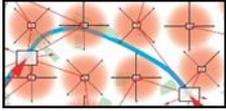
2.4. Où placer des espaces logistiques ?

Les réflexions PLU

Le PLU peut être un outil adapté pour compléter les maillages des sites de niveaux 1 et 2 grâce à des emplacements réservés

Méthodologie adoptée :

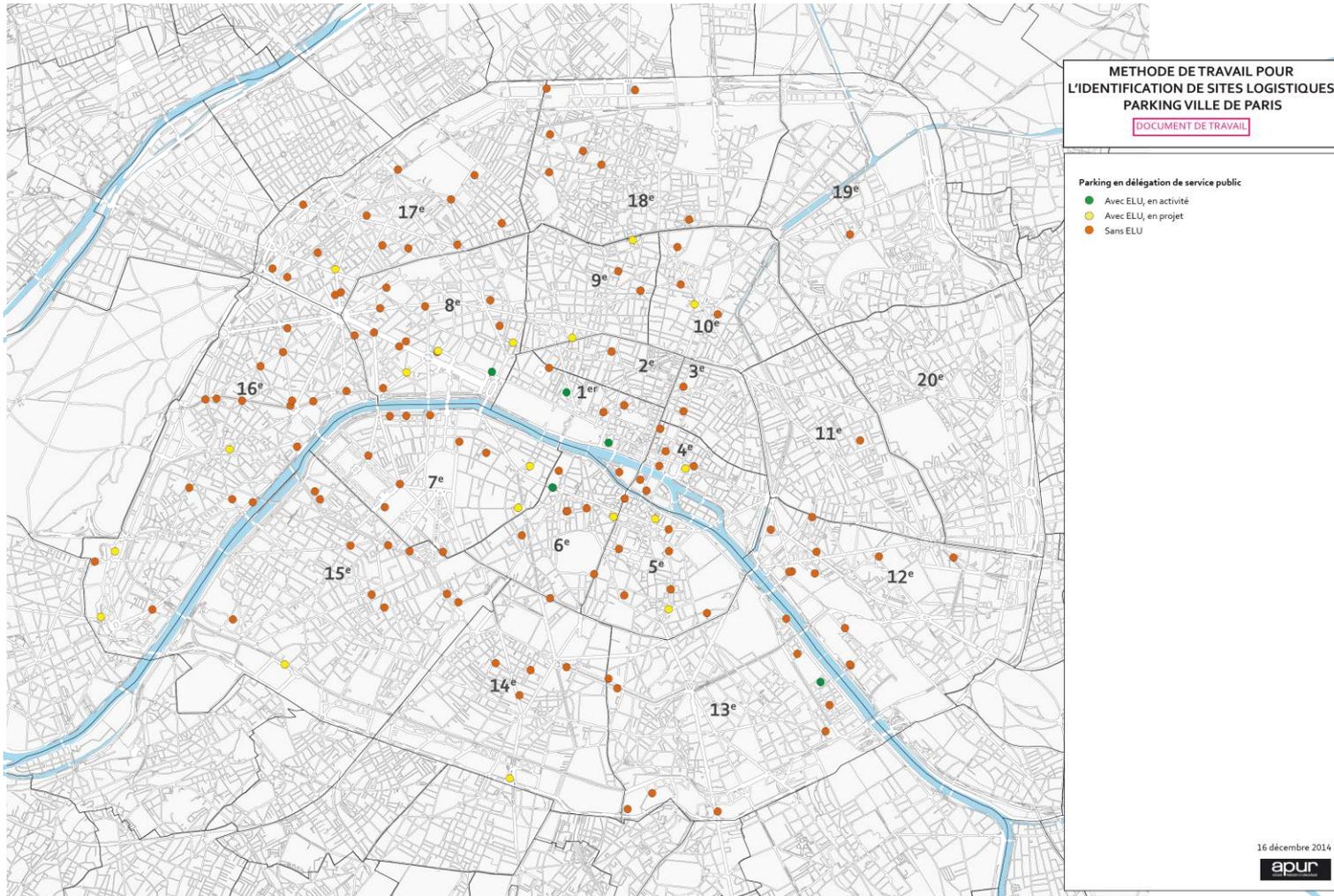
- Recensement de tous les lieux susceptibles de les accueillir :
 - Les gares
 - Les grands commerces (centres commerciaux avec parkings, grands magasins, hypermarchés, commerces de plus de 5 000 m²)
 - Les ensembles immobiliers sur dalle
 - Les parkings
 - Les sites sous utilisés : La Poste, France Telecom...
 - ...
- Arbitrages en cours



2.4. Où placer des espaces logistiques?

Les autres pistes

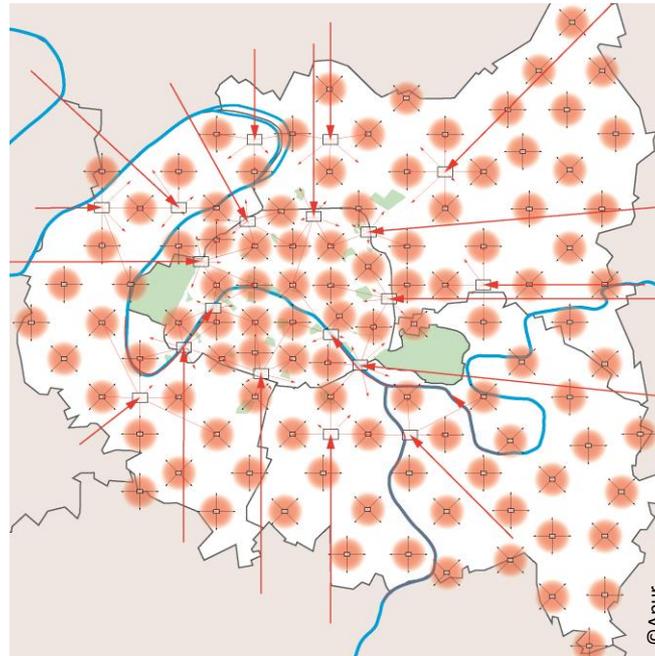
Exemple : les parkings de la Ville de Paris



La suite du travail en 2015 : phase 2

1 – Consolider le schéma d'organisation logistique à l'échelle de la métropole : recensement des sites existants ou en projet, place de la logistique dans les PLU et les CDT...

Vers un maillage de la Métropole ?



2 – Dans Paris, proposer une typologie de lieux capables d'accueillir des ELU et établir des faisabilités d'implantation, en privilégiant les sites maîtrisés par la Ville de Paris et les sites de projet.