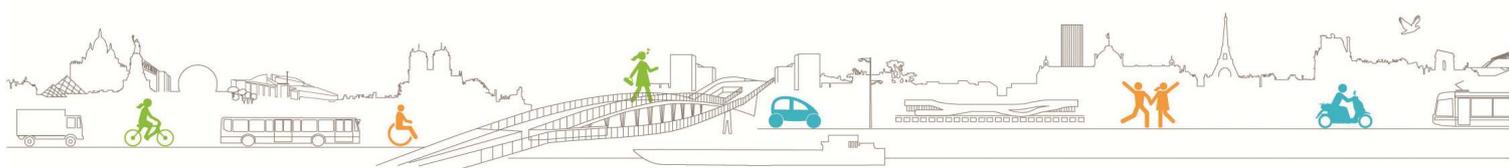


# Charte en faveur d'une logistique urbaine durable

| Hôtel de Ville de Paris | 18 septembre 2013 |





# Sommaire

## Préambule : d'une charte de bonnes pratiques

à une charte de projets .....	p.05
-------------------------------	------

## Les principes directeurs de la charte

1. Développer une logistique urbaine favorable au dynamisme économique .....	p.09
2. Développer une logistique urbaine respectueuse de l'environnement .....	p.09
3. S'inscrire dans une démarche territoriale .....	p.10
4. Agir dans le cadre d'une démarche de concertation dynamique et collective .....	p.11
5. Développer une logistique urbaine mieux insérée dans la ville .....	p.12

## Les orientations de la déclinaison opérationnelle des principes directeurs de la charte

1. Agir sur les structures et les équipements de logistique urbaine .....	p.13
1.1 Des plateformes de logistique connectées aux réseaux régionaux .....	p.13
1.2 Des équipements de logistique urbaine pour la desserte des quartiers .....	p.16
2. Développer des pratiques innovantes de logistique durable .....	p.17
2.1 Les organisations logistiques .....	p.17
2.2 Les nouveaux services aux particuliers et aux professionnels .....	p.18
2.3 La communication .....	p.18
2.4 La formation .....	p.19

## Une démarche de concertation et de projets

Des « fiches projets » matérialisant les initiatives concrètes du secteur logistique .....	p.21
---	------



## Préambule : d'une charte de bonnes pratiques à une charte de projets

Forte de ses 2,2 millions d'habitants et de ses 1,8 million d'emplois, Paris est au cœur d'une grande agglomération urbaine et se doit d'offrir à ses résidents, ses salariés ainsi qu'aux visiteurs et touristes étrangers des structures et réseaux performants permettant la circulation des personnes et des biens.

Le dynamisme et la prospérité économique de la métropole parisienne sont intimement liés aux échanges qui animent la cité et qui répondent aux besoins de sa population, de ses entreprises et de leurs activités économiques. La logistique est ainsi au cœur du fonctionnement des espaces urbains. C'est un secteur créateur de richesses, d'emplois et dont l'efficacité constitue un élément majeur de l'attractivité du territoire métropolitain et de la compétitivité des commerces et entreprises qui y sont implantés.

Pour autant, l'environnement de la zone dense francilienne doit encore être amélioré. Ses habitants aspirent légitimement à un cadre de vie sain et apaisé, qui s'accommode mal des nuisances aujourd'hui générées pour partie par le transport et la livraison de marchandises (bruit, pollution directe, cohabitation avec les autres usagers de l'espace public).

La route constitue le mode d'acheminement le plus largement utilisé, avec 90% des flux de marchandises, et l'on estime que 20% des véhicules en circulation dans Paris sont dédiés au transport de marchandises, ce qui représente 1,5 million de mouvements (livraisons et enlèvements) par semaine.

Le développement d'une logistique moderne et efficace doit ainsi permettre d'acheminer dans les meilleures conditions possibles les marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Son organisation vise à la fois la recherche de l'efficacité et l'insertion urbaine.

Cette démarche doit articuler des actions aux différentes échelles de la chaîne logistique. Au niveau régional, il convient de développer les modes de transports multimodaux pour l'approvisionnement de Paris. Au niveau local il s'agit d'organiser la diffusion des marchandises dans les quartiers de la capitale.

Cette nouvelle organisation logistique traite non seulement des livraisons aux entreprises ou aux particuliers, mais aussi de l'enlèvement des déchets ménagers, industriels, du BTP, des bureaux, etc.

Le transport et la livraison de marchandises concernent de nombreux acteurs : logisticiens, transporteurs, grossistes, chargeurs (expéditeurs et destinataires), chambres consulaires, autorités en charge des infrastructures ferrées, fluviales et routières, collectivités locales en charge du développement économique, de l'emploi, de l'urbanisme, de la voirie et du contrôle du respect des réglementations, ainsi que le consommateur final.

Dans un cadre partenarial, la Mairie de Paris ambitionne de fédérer l'ensemble de ces acteurs qui font vivre la ville, afin de mettre en place des outils réglementaires, techniques ou organisationnels destinés à impulser une dynamique vertueuse.

Cette démarche a été initiée dès 2001 dans le cadre d'une concertation avec l'ensemble des acteurs professionnels et institutionnels qui a présidé à l'élaboration de la « charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris » signée le 28 juin 2006.

Regroupant 47 partenaires (chargeurs, expéditeurs et destinataires, acteurs des modes ferroviaire et fluvial, transporteurs livreurs, institutionnels, chambres consulaires), cette charte a constitué une première étape décisive. Articulée autour de grands principes communs et d'engagements spécifiques aux différentes catégories de partenaires, elle est en effet l'expression d'une volonté partagée de préserver l'activité commerciale de la ville tout en optimisant et modernisant le transport et les livraisons de marchandises afin d'en limiter les nuisances.

En cela, elle a constitué une démarche pionnière qui a permis d'obtenir des résultats tels que la mise en place d'une nouvelle réglementation, uniforme sur tout le territoire parisien et dans laquelle figurait le principe environnemental.

Un bilan de la charte de 2006 a été effectué sous l'égide du Comité de suivi réunissant la Ville de Paris, la Préfecture de Police, les chambres consulaires et les acteurs professionnels. L'ensemble des partenaires s'est accordé pour renouveler cet engagement collectif en faveur d'une logistique mieux adaptée aux exigences urbaines, environnementales et économiques.

Quatre domaines ont fait l'objet d'un diagnostic plus approfondi pour être mieux intégrés dans la nouvelle charte :

- le contrôle, avec l'objectif principal d'accroître le respect de la réglementation parisienne (contrôle du principe environnemental, respect des aires de livraison) ;
- le foncier, notamment pour développer les Espaces Logistiques Urbains ;
- la communication, pour sensibiliser les entreprises et favoriser l'acceptabilité des activités de transport dans l'opinion publique ;
- le territoire, pour valoriser l'usage du foncier logistique et mettre en cohérence l'action parisienne avec les orientations des collectivités franciliennes.

Cette nouvelle charte est le fruit de ce travail et de ces échanges. Dans sa forme, elle se veut plus concrète, plus opérationnelle et plus incitative, en s'appuyant sur une implication accrue des signataires, qui s'engageront à porter ou soutenir des projets concourant à la mise en œuvre d'une logistique durable.

Déclinaison de la politique municipale en matière de transports, elle vise à :

- contribuer au développement économique ;
- réduire les nuisances liées à l'acheminement de marchandises ;
- encourager les initiatives innovantes ;
- préparer et planifier les éventuelles évolutions réglementaires municipales, nationales et européennes afin d'élaborer avec les professionnels les voies et moyens de leur application.

Les actions de la charte seront donc déclinées sous forme de projets. Ceux-ci seront formalisés par les acteurs concernés en « Fiches Projets », et seront suivis et concertés dans le cadre d'une instance opérationnelle de suivi des projets de la charte regroupant l'ensemble des partenaires.

## La charte s'articule en trois parties :

### I Les principes directeurs de la charte

- Développer une logistique urbaine favorable au dynamisme économique
- Développer une logistique urbaine respectueuse de l'environnement
- S'inscrire dans une démarche territoriale
- Agir dans le cadre d'une démarche de concertation dynamique et collective
- Développer une logistique urbaine mieux insérée dans la ville

### II Les orientations de la déclinaison opérationnelle des principes directeurs de la charte

- Agir sur les structures et équipements de logistique urbaine
  - Des plateformes de logistiques connectées aux réseaux régionaux
  - Des équipements de logistique urbaine pour la desserte des quartiers
- Développer des pratiques innovantes de logistique durable
  - Les organisations logistiques
  - Les nouveaux services aux particuliers et aux professionnels
  - La communication
  - La formation

### III Une démarche de concertation et de projets

Des « fiches projets » matérialisant les initiatives concrètes du secteur de la logistique.

Elle comporte en annexe un tableau des projets, décrivant les actions que les signataires s'engagent à mener dans le cadre de la démarche de concertation instaurée par la charte, pendant un délai d'un an, ce tableau étant mis à jour chaque année.

## Partie 1

# Les principes directeurs de la charte

Les signataires de la présente charte déclarent partager de grands principes qu'ils s'engagent à prendre en compte dans le cadre de leur activité.

Ils se fonderont sur ces principes pour l'élaboration et le pilotage des projets qui formeront la partie opérationnelle de la charte.

### 1. Développer une logistique urbaine favorable au dynamisme économique

Le secteur de la logistique est vital pour le fonctionnement de l'économie parisienne et constitue lui-même un secteur important d'emplois. Les actions entreprises par l'ensemble des partenaires pour développer et orienter les pratiques de logistique urbaine devront donc contribuer au dynamisme économique et commercial de la capitale.

### 2. Développer une logistique urbaine respectueuse de l'environnement

Le transport de marchandises participe pour une part importante aux émissions de gaz à effet de serre (1/3 des émissions régionales proviennent de cette activité). Il prend également une part importante dans les émissions polluantes d'oxydes d'azote et de particules fines (40 % pour Paris), ainsi que dans les émissions de bruit.

L'amélioration de la qualité de l'environnement de la zone dense francilienne, actuellement très dégradé et nocif pour la santé des plus faibles, dépend donc en partie de notre capacité à mettre en place une logistique durable. De ce fait, il est nécessaire que les projets menés dans le cadre de la charte, qu'ils relèvent de l'action publique ou de l'initiative privée, respectent strictement principe d'un meilleur respect de l'environnement.

Ce principe rejoint la politique menée par la municipalité parisienne en matière d'environnement, déclinée dans le Plan Climat Énergie et le Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement.

### 3.S'inscrire dans une démarche territoriale

Les modes de transport, distribution et livraison des marchandises au niveau parisien sont dépendants de l'organisation de la logistique aux niveaux national et régional.

Une stratégie régionale se met en place sous l'impulsion de la Région Île de France et de la DRIEA, conscientes qu'au-delà des questions de mobilité des franciliens et du renfort des réseaux de transport collectif, une politique forte d'orientation de la logistique est indispensable à l'attractivité économique et à la qualité de vie de la métropole.

Le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'Île de France (PDUIF) inclut dans ses actions la mise en œuvre du défi « Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ». Celui-ci liste les actions suivantes :

- préserver et développer des sites à vocation logistique
- favoriser l'usage de la voie d'eau
- améliorer l'offre de transport ferroviaire
- contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison
- améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

Le schéma directeur de la Région Île de France (SDRIF) précise ces orientations en matière d'affectation de l'espace francilien. Document général de planification, il donne un certain nombre de préconisations quant à l'implantation des activités logistiques et l'intégration des équipements. Il insiste notamment sur la nécessité de réduire les nuisances générées par les livraisons du dernier kilomètre, en relayant les grands équipements régionaux de logistique par des plates-formes et centres de distribution urbains à créer dans les zones urbaines denses.

En parallèle, le Préfet de Région, a demandé aux services de l'État (DRIEA) d'élaborer, en concertation avec les collectivités locales et les acteurs de la logistique un « document d'orientations stratégiques pour le fret en Île de France - horizon 2025 ».

Produit en mars 2012, le document présente trois orientations stratégiques :

- assurer un développement cohérent de la logistique aux différentes échelles du territoire ;
- développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal ;

- favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et en améliorer la sécurité.

Les actions mises en œuvre dans le cadre de la Charte parisienne seront conformes aux prescriptions du SDRIF et du PDUIF, ainsi qu'aux orientations stratégiques de la Région et de la DRIEA.

Elles feront l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales de la Région Île-de-France et tout particulièrement, les conseils généraux d'Ile de France engagés dans un processus comparable<sup>1</sup>.

Les axes de travail sur la zone urbaine dense concerneront aussi bien la mise en cohérence des réglementations que l'immobilier logistique et la massification des flux.

## 4. Agir dans le cadre d'une démarche de concertation dynamique et collective

Le secteur de la logistique est un domaine complexe, lieu de rencontre de nombreux acteurs institutionnels et professionnels. La concertation est donc une condition de réussite des projets qui s'y développent et une condition d'efficacité et d'efficience des réglementations qu'il pourrait s'avérer nécessaire de prendre à l'appui des principes et des orientations de la charte.

La charte parisienne est le cadre de cette concertation, dans une logique opérationnelle de suivi des projets dont le territoire s'étend du quartier à la ville, en lien avec les instances récemment créées au niveau régional, pilotées par la Région Ile de France et la Préfecture de Région.

Un « comité opérationnel de suivi des projets de la charte » sera instauré, se réunissant 3 à 4 fois par année, afin d'instaurer un dialogue permanent. Il permettra le suivi des projets menés par les partenaires, mais aussi leur information réciproque concernant les évolutions réglementaires ou urbaines ayant un impact sur l'organisation de la logistique.

Un comité de pilotage de la charte présidé par le Maire de Paris ou son représentant se réunira annuellement afin d'établir le bilan des activités des partenaires et orienter son action pour l'année à venir. Il sera également l'instance de concertation des projets de réglementation ayant un impact sur l'organisation de la logistique et de la circulation des marchandises dans Paris.

---

<sup>1</sup> Et notamment la Seine-Saint-Denis qui a sa propre charte d'objectifs sur les transports de marchandises, signée le 21 septembre 2012 par le Département et ses partenaires

## 5. Développer une logistique urbaine mieux insérée dans la ville

Il est impossible de mener des activités de logistique dans des espaces urbains denses tel que le territoire parisien sans veiller à ce que celles-ci soient compatibles avec la présence d'autres types d'activités et d'usages.

La proximité des zones logistiques et des zones d'habitation ou d'activité et le partage de l'espace public par les véhicules de transport des marchandises avec les usages de déplacements des personnes et de loisir rendent nécessaire de travailler à l'insertion de l'activité de logistique dans la ville. Cette démarche conditionne la conservation d'infrastructures en zone dense, favorables à la fois à l'efficacité économique et au respect de l'environnement par les activités de logistique.

Cela ne sera possible que si par ailleurs, les projets de développement urbain et d'aménagement de l'espace public intègrent cette activité dès la conception

Le Plan Local d'Urbanisme prévoit, dans les opérations importantes, un espace logistique facilement accessible.

Dans la mesure du possible, les immeubles nouvellement construits dans Paris devront également faire l'objet d'une étude sur les conditions d'implantation d'un espace logistique au RDC ou en sous-sol (avec un accès facile pour les logisticiens).

## Partie 2 : Les orientations de la déclinaison opérationnelle des principes directeurs de la charte

Les cinq grands principes de la charte peuvent être traduits selon deux orientations principales : les actions relatives aux structures et équipements de la logistique urbaine (plates-formes, réseaux, équipements de proximité...) et les actions relatives aux pratiques de logistique innovantes (nouveaux modes d'organisation, nouveaux services, ...).

Les orientations décrites dans ce chapitre sont les cibles que les signataires de la charte s'engagent à privilégier en tant que porteurs de projets.

### 1. Agir sur les structures et équipements de logistique urbaine

#### 1.1. Des plateformes de logistique connectées aux réseaux régionaux

L'inscription des actions parisiennes dans une stratégie régionale est un des principes de la charte. L'optimisation de la chaîne logistique urbaine dans son ensemble ne peut être pensée qu'à l'échelle de la région.

Une logistique métropolitaine durable passe par la massification, voire la mutualisation, du transport des marchandises vers des plateformes logistiques en zone dense, qui permettent ensuite des livraisons finales par véhicules propres ou à faibles émissions.

Elle nécessite que les portes d'entrée des grands mouvements de flux internationaux ou nationaux vers la métropole soient connectées à des réseaux d'infrastructures dédiées au fret, notamment ferrées et fluviales.

Elle nécessite également que restent présentes, en zone dense, des plateformes favorisant à la fois un acheminement massifié multimodal et une distribution finale conforme aux principes de respect de l'environnement et d'insertion urbaine.

### Les structures ferroviaires

À la suite de la charte de 2006, la Ville de Paris a défini dans son PLU des zones « UGSU » (Grands Services Urbains), à règlement spécifique, permettant la préservation d'emprises consacrées à la logistique. Paris compte 9 zones de ce type, embranchées au réseau ferroviaire mais très majoritairement approvisionnées par la route, parfois dans une logique de plateforme nationale et non de desserte locale.

La conservation d'emprises embranchées sur les faisceaux ferroviaires est nécessaire, afin de préserver la possibilité d'un report de la route vers le rail et de permettre le développement de livraisons finales par véhicules à faible impact environnemental, évitant l'approche de la zone dense par le réseau routier saturé.

Les programmes d'aménagement urbain qui concernent les secteurs aujourd'hui affectés à la logistique devront intégrer ces fonctions en veillant à leur insertion urbaine afin d'assurer leur acceptabilité par les riverains.

Le développement de projets de logistique urbaine utilisant le mode ferroviaire passe par la présence d'opérateurs en mesure d'assurer un service de fret ferroviaire à l'échelle régionale et par la possibilité de pouvoir disposer de sillons pour le fret dans les horaires d'activité de la logistique dans un contexte de saturation par le transport de voyageurs. De ce point de vue, le réseau maillé de tramways en cours de construction en Ile de France représente un potentiel à explorer.

Les projets de la charte seront orientés vers le développement de l'usage de la voie ferrée pour l'approvisionnement d'hôtels logistiques bien insérés dans le tissu urbain, affectés exclusivement à la desserte locale, et développant les livraisons finales par véhicules propres ou à faibles émissions, notamment électriques.

### Les structures fluviales

La voie d'eau transporte un volume substantiel de matériaux à destination de la métropole, dans une dynamique positive. En 2010, environ 1 million de tonnes de marchandises ont été transportées sur les canaux parisiens (canal Saint Denis, canal de l'Ourcq à grand gabarit), soit 30 % de plus qu'en 2009.

Le canal Saint Denis, le canal de l'Ourcq et la Seine sont les seules « voies d'accès » à la métropole parisienne qui ne soient pas saturées. De plus, les infrastructures fluviales font l'objet de projets d'investissements importants aux échelles nationale et régionale (Canal Seine Nord Europe, renforcement de l'axe Paris - Le Havre, port multimodal d'Achères).

Le mode fluvial représente donc un potentiel de développement qui en fait le support de projets de logistique durable.

Les projets de la charte s'orienteront vers la mise en place de nouvelles filières utilisant ce mode de transport, à ce jour trop cantonné aux matériaux de construction, notamment la distribution urbaine, le transport des déchets ou l'acheminement des voitures.

Les projets de la charte s'orienteront vers le développement des activités logistiques des ports parisiens existants ou inscrits comme tels au PLU et la création de nouveaux espaces portuaires dans le respect, pour ce qui concerne les canaux parisiens, des schémas directeurs négociés avec les collectivités riveraines.

Ces espaces portuaires s'inséreront au mieux dans le tissu urbain (sécurisation des accès véhicules, embellissement des installations, limitation des nuisances, ouverture au public des berges en dehors des heures de fonctionnement de port). Les projets d'aménagement urbain représentent une opportunité pour assurer l'intégration paysagère et fonctionnelle de ces espaces.

Un des objectifs sera de préserver les sites fluviaux dont la vocation logistique (actuelle ou future) est établie et de parvenir chaque fois qu'il sera possible à leur sanctuarisation.

### Les structures routières

Les différents modes de transport (route, fer et voie d'eau) sont complémentaires. Chacun d'entre eux est pertinent selon le type d'activité et les infrastructures en place.

Aujourd'hui, les marchandises arrivant à Paris sont acheminées à 90% par la voie routière. Ce mode de transport présente une souplesse d'utilisation et un rapport économique qui le rendent compétitif et irremplaçable sur de nombreux segments de la logistique.

Au titre du respect de l'environnement et de l'insertion urbaine, les projets de la charte devront s'orienter vers une intermodalité avec le fer et la voie d'eau et vers l'usage de véhicules plus « propres » et mieux insérés dans la ville, notamment à motorisation électrique. L'accompagnement du développement de véhicules propres ou à faibles émissions devra prendre en compte la mise en place d'un réseau de points de distribution de l'énergie liée à ces technologies.

Les objectifs fixés par la Région et l'Europe en matière environnementale constituent un premier cadre. Ainsi, le « Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie » approuvé par le Conseil Régional en décembre 2012 vise une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier à l'horizon 2020, tandis que le livre blanc européen daté de mars 2011 affiche un objectif de réduction de 50 % de l'usage des véhicules à moteurs thermiques en centre urbain à l'horizon 2030.

Lors de sa séance des 12 et 13 novembre 2012, le Conseil de Paris a par ailleurs émis le vœu que « 50 % des livraisons du dernier kilomètre soient effectués par des véhicules non-diesel à l'horizon de 5 ans et qu'un réseau conséquent de bornes de recharge soit déployé à Paris en complément des bornes existantes ». Deux groupes de travail spécifiques réunis dans le cadre des « fiches projets » évoquées ci-après sont chargés d'étudier les conditions de déclinaisons de ce vœu.

## 1.2. Des équipements de logistique urbaine pour la desserte des quartiers

Les quartiers parisiens sont le lieu du dernier maillon de la chaîne de la logistique, souvent appelé « dernier kilomètre » malgré la grande variété des distances parcourues avant livraison, révélatrices de la diversité d'organisation des différents domaines de la logistique (messagerie / colis, matériel professionnel, frais, matériaux lourds...).

Or, c'est l'ensemble de ces activités qui doit être quotidiennement facilité par la mise en place d'équipements de proximité.

### Les espaces logistiques urbains

Adaptés au traitement de la messagerie et des petits colis, il s'agit de plateformes de quelques centaines de m<sup>2</sup>, approvisionnées par camions, qui permettent une distribution aux clients au moyen de véhicules propres ou à faibles émissions adaptés à la circulation en centre-ville.

Ce mode de fonctionnement permet de réduire la pollution en centre urbain et les émissions de CO<sub>2</sub> ».

Les projets de la charte s'orienteront vers la création de nouveaux espaces logistiques urbains, sur le domaine de la ville mais aussi dans des espaces privés (parkings commerciaux n'appartenant pas à la ville par exemple) ou au sein du patrimoine des bailleurs sociaux.

### Les bureaux de ville

Il s'agit de locaux de petites dimensions qui permettent de grouper et distribuer sur place des marchandises aux clients, ainsi que d'enlever des colis et plis apportées par l'expéditeur lui-même. Ce type d'équipement trouve toute sa pertinence à l'échelle d'un quartier.

### Les aires de livraison

C'est la plus petite unité foncière de la trame logistique. Il s'agit d'un outil réglementaire régi par le code de la route et le code général des collectivités territoriales, à la disposition de tout véhicule qui procède à des livraisons et enlèvements.

Ces aires constituent un outil indispensable pour une livraison dans de bonnes conditions de sécurité et de confort, sans gêne à la circulation. Elles doivent être bien positionnées par rapport aux principaux sites de la voie recevant des livraisons, et rester disponibles pour cet usage. Certaines sont aujourd'hui ouvertes au stationnement la nuit.

Les projets de la charte s'orienteront vers une meilleure répartition des aires, un meilleur contrôle de leur utilisation, notamment via des adaptations du disque horaire et le développement d'outils innovants de connaissance de leur occupation. Ils mobiliseront, lorsque cela s'avèrera nécessaire,

des expérimentations par exemple pour surveiller en temps réel l'occupation des aires de livraison ou pour tester leur réservation sur des créneaux horaires précis.

Une attention particulière sera apportée à ce type d'équipement pour faire évoluer son statut et sa gestion en vue d'intégrer la diversité des situations de livraison et de stationnement en ville.

## 2. Développer des pratiques innovantes de logistique durable

### 2.1. Les organisations logistiques

#### Les livraisons en horaires décalés

Les livraisons en horaires décalés, notamment de nuit, permettent de minimiser les mouvements aux heures de pointe de la circulation et de réduire ainsi les temps de trajet, la consommation d'énergie et l'émission de polluants. Les temps de parcours plus réguliers permettent également de mieux planifier la livraison.

Elles nécessitent cependant de garantir la tranquillité des riverains par l'utilisation de véhicules et moyens de manutention labellisés silencieux ainsi que par la formation des livreurs à des pratiques silencieuses.

La charte pourra donc être le cadre de projets d'expérimentation de livraisons silencieuses en horaires décalés et de mise en place d'une certification en ce sens.

#### Nouvelles organisations des livraisons

Les mouvements en tournée, telles que ceux effectués par les grossistes, permettent de réduire très sensiblement les distances parcourues par livraison par rapport aux mouvements en trace directe sans optimisation du chargement.

Le transport en compte propre représente une part importante du fret, tant en terme de volume que de nombre de mouvements. Les activités sont très variées (commerce, bâtiment, travaux publics...). La recherche d'organisations collectives (regroupement de commandes...) permettrait de développer des livraisons en tournée.

Les projets de la charte pourront donc être orientés vers la mise en place de nouvelles organisations optimisant les mouvements de livraisons.

### 2.2. Les nouveaux services aux particuliers et aux professionnels

### Les déménagements, dessertes de chantiers, activités professionnelles sur sites

L'organisation des activités nécessitant l'arrêt ou le stationnement sur voie publique pourra être facilitée par la possibilité de réserver un emplacement de stationnement pour un véhicule.

La charte pourra être le cadre de projets de réservation, qui seront également l'occasion d'harmoniser les règles d'intervention des entreprises, aujourd'hui variables suivant les arrondissements.

### Le e-commerce et la livraison à domicile

Le développement très important de ce type d'activité (+ 20 à 30% par an) est générateur de nouvelles livraisons. Les échecs constatés aujourd'hui lors de la présentation de colis au client, imposent de mettre en œuvre de nouveaux modes de remise au client final (point relais, consignes, regroupement des commandes...).

Les projets de la charte pourront donc d'orienter vers le développement de nouveaux services facilitant l'acte de livraison à domicile.

## 2.3. La communication

La logistique est un service aux résidents et usagers de Paris.

Pourtant, la présence de la logistique en ville est assimilée par les riverains aux nuisances sonores, à la pollution et à la congestion de la voirie. Cette image très négative résulte notamment de la méconnaissance des efforts entrepris pour minimiser l'incidence de la circulation des véhicules de livraison.

La signature de la charte et les actions de promotion des projets innovants de logistique sont l'occasion de montrer que les activités logistiques sont d'une part un outil indispensable au développement économique créateur d'emplois directs et d'autre part le lieu d'innovations importantes, pour améliorer son acceptabilité dans des zones urbaines denses.

## 2.4. La formation

Pour améliorer l'image et la performance des activités de logistique, il est nécessaire d'obtenir un comportement adapté des professionnels du secteur, qu'il s'agisse de conduite du véhicule, de stationnement ou de mode de déchargement des marchandises.

Les actions de formation permettent des gains immédiats et importants en terme de nuisances (pollution, bruit, sécurité routière, relations sociales) et de coûts (consommation, véhicules...).

Les projets de la charte pourront s'orienter vers des actions de formation conformes à ses principes de respect de l'environnement et d'insertion urbaine.



## Partie 3

# Une démarche de concertation et de projets

Cette nouvelle charte se veut plus opérationnelle que celle de 2006 et comporte un volet composé de « fiches projets » dont les pilotes pourront être à la fois les acteurs institutionnels et les acteurs privés du secteur des marchandises.

Au-delà de l'affirmation de principes communs et d'orientations pour la logistique urbaine, la signature par l'ensemble des acteurs de la logistique de la présente charte de la logistique durable doit permettre avant tout la mise en place d'un espace de concertation et de réflexion pour les projets qui en seront issus.

Ce travail s'effectuera au sein du « comité opérationnel de suivi des projets », qui regroupe tous les signataires de la charte, qui se réunira trois à quatre fois par an.

Le comité de pilotage de la charte présidé par le maire de Paris ou son représentant se réunira annuellement afin d'établir le bilan des activités des partenaires et orienter son action pour l'année à venir.

## Des « fiches projets » matérialisant les initiatives concrètes du secteur de la logistique

Les fiches projets sont un outil de suivi. Elles contiennent :

- les objectifs du projet et l'impact attendu
- un descriptif du projet
- les moyens mis en œuvre et le coût
- les actions en cours
- les indicateurs permettant son évaluation (gain économique, emploi, bilan carbone et pollution de proximité, sécurité routière, réduction de la congestion et du bruit, ...)
- le pilote et les partenaires associés
- le calendrier.

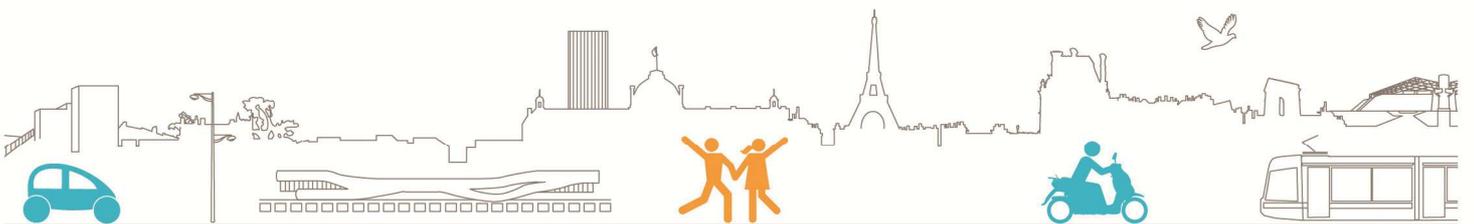
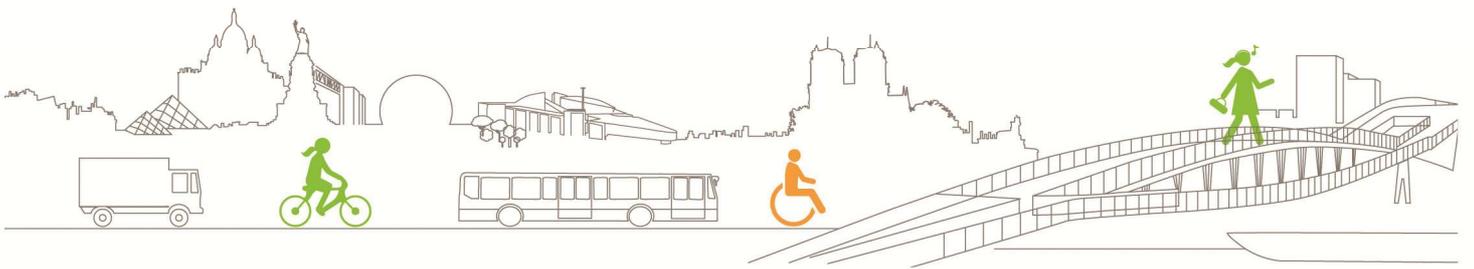
Chaque projet comportera un pilote désigné pour coordonner les partenaires associés et les actions concrètes à mettre en œuvre. Il assurera la mise à jour de la fiche au fur et à mesure de l'avancement de l'objectif.

Ces fiches seront évolutives. Leur suivi sera assuré par une commission opérationnelle issue du comité de pilotage. La création de nouvelles fiches sera validée en comité de pilotage. Les fiches matérialiseront les avancées réalisées et la coopération entre partenaires pour la réalisation de projets innovants et respectueux de l'environnement.

Les partenaires de la charte s'engagent à développer ou soutenir activement les projets conformes aux principes énoncés dans la charte et à ses orientations.

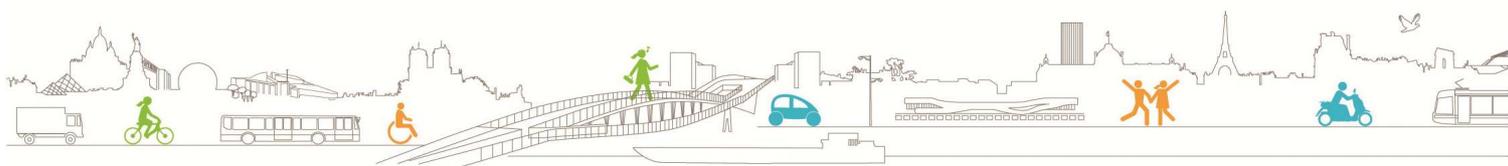
La charte matérialise donc une démarche commune à l'ensemble des acteurs visant à développer des projets s'inscrivant dans une politique de développement durable et d'innovation.





# Liste des signataires

| Hôtel de Ville de Paris | 18 septembre 2013 |



---

## Institutionnels

Ville de Paris  
Conseil Régional d'Ile de France  
Préfecture de la Région Ile de France  
Conseil Général de Seine Saint Denis

## Chambres consulaires

Chambre de Commerce et d'Industrie (Départementale) de Paris  
Chambre de Commerce et d'Industrie des Hauts-de-Seine  
Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Paris

## Gestionnaires d'Infrastructures et Opérateurs Ferroviaires et Fluviaux

GRDF  
Ports de Paris  
Régie Autonome des Transports Parisiens  
Réseau Ferré de France  
Société Nationale des Chemins de Fer - Géodis  
Voies Navigables de France

## Autres acteurs

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie IdF  
Agence Parisienne du Climat  
Atelier Parisien d'Urbanisme  
EDF  
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France  
Marché International de Rungis  
MEDEF Paris



## Associations ou Syndicats Professionnels de transporteurs

Association Française du Transport Routier International (AFTRI)  
Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport (AFT)  
Chambre Syndicale du Déménagement  
Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF)  
Fédération Nationale du Transport Routier (FNTR)  
Groupement des Activités de Transport et de Manutention d'Ile de France (GATMARIF)  
Groupe Promotrans  
Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE)  
Syndicat National du Transport Léger (SNTL)  
Union des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles (UNOSTRA)

## Associations ou Syndicats Professionnels de chargeurs

Alliance du Commerce (Union du Commerce de centre-ville, Fédération des enseignes de l'habillement, Fédération des enseignes de la chaussure)  
Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)  
Chambre Syndicale des Entrepositaires d'Ile de France (CEI)  
Comité d'Alimentation d'Île-de-France  
Confédération du Commerce Inter-entreprises (CGI)  
Syndicat de la Librairie Française (SLF)  
Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de Construction (UNICEM)

## Entreprises

ALUD	DHL Express
Astre	Ecolotrans
BSA	FedEx
Carrefour	Franprix
Casino	Galeries Lafayette
Cemafroid	GEFCO
Chronopost	GNVert
Colis Privé	Greenway Services
Colizen	Groupe La Poste
Dachser	Heppner
Delanchy	La Petite Reine
Deret	La Poste Courrier



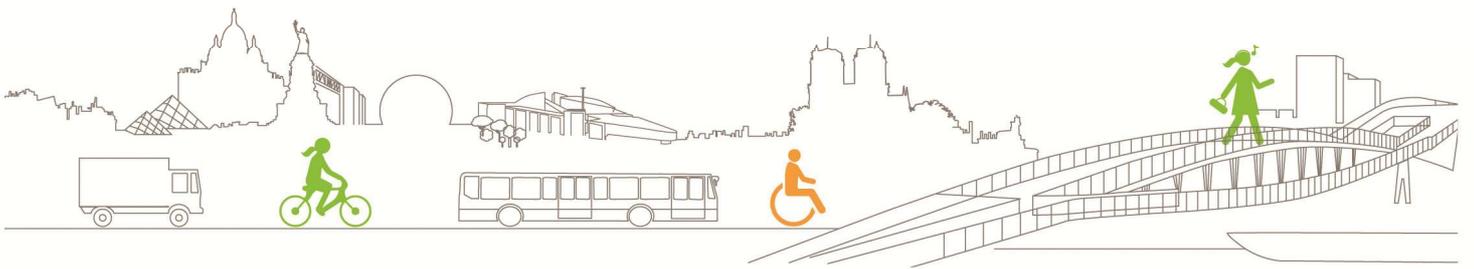
Le Printemps  
Martin Brower  
Monoprix  
Petit Forestier  
Point P  
SEMAEST  
Sephora  
SOGARIS  
Speed Distribution  
STAF Transports

Star's Service  
STEF  
The Green Link  
TNT Express  
UPS France  
Vert Chez Vous  
Vins et cafés Richard  
Vir Transport  
Transports Tendron

## Associations et organismes de recherche partenaires

AFILOG  
Centre de recherche sur le transport et la logistique (CRETLOG)  
Club du Dernier Kilomètre de Livraison (CDKL)  
Efficacity  
Fondation de l'École des Mines – Chaire FRELON de logistique urbaine  
Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR)  
Laboratoire d'Économie des Transports (LET)



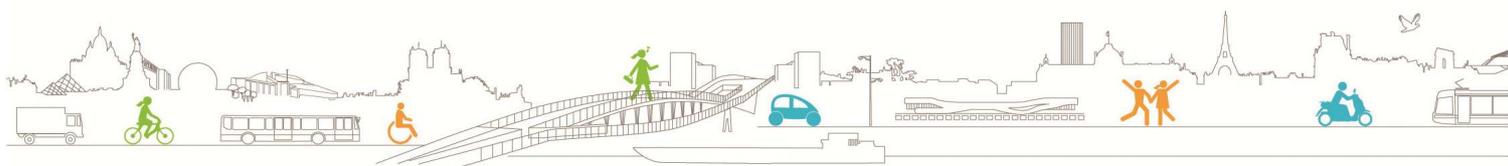


# Liste des projets

## Annexe

à la charte en faveur d'une logistique urbaine durable

| Hôtel de Ville de Paris | 18 septembre 2013 |

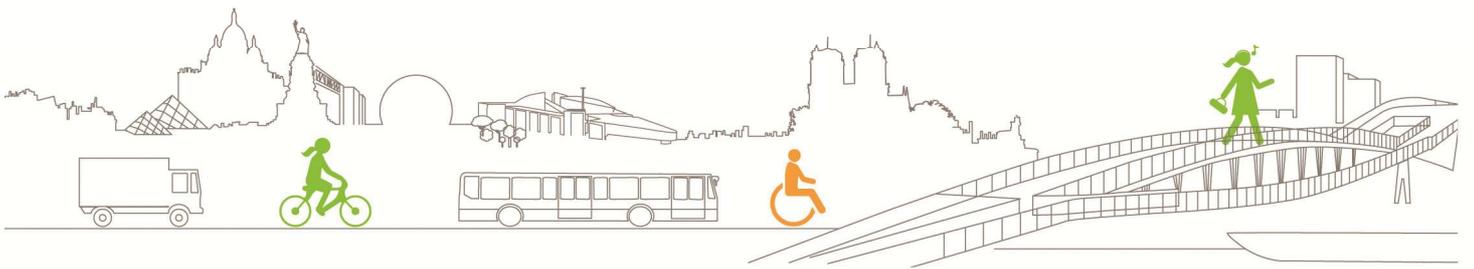




Nom du projet		Pilote du projet	Partenaires (septembre 2013)
1	Schéma d'orientation de la logistique urbaine décliné au territoire parisien	Ville (DVD)	Ville (DU) / APUR / Région / État (DRIEA) / IAU / Conseils généraux / GATMARIF / FNTR / SOGARIS / SNCF / RFF / Ports de Paris / VNF / CCIP / CMAP / ADEME / LaPoste / Chronopost / OTRE / SNTL / AFTRI / CGI (Duval-Boucharechas) / Delanchy / Martin Brower / Carrefour / Géodis / CRET-LOG / IFSTTAR / LET / CERTU / Afilog / RATP / The Green link / Franprix / TLF / Point P / Cluster LUD CCI92 / STEF / DHL Freight / INRS / GNVert / CAIF / MIN de Rungis / GRDF
2	Hôtel logistique Chapelle International	SOGARIS	Ville (DU, DVD) / Région / État / ADEME / CG93 / RFF / RATP / OTRE / Carrefour / UPS / Chronopost / CRET-LOG / Point P / Heppner / INRS / CGI (Duval-Boucharechas)
3	Développement du transport sur les canaux Port de l'Allier sur le canal St Denis	Ville (DVD)	Ville (DU) / CG93 / Région / ADEME / SOGARIS / VNF / Ports de Paris / Franprix / INRS / IAU
4	Expérimentation du tram-fret avec un opérateur	APUR RATP	Région / État / Ville / Chargeurs / ADEME / Carrefour / DHL / CRET-LOG / Easydis (groupe Casino) / STIF / Franprix / Géodis / INRS / IAU / Efficacity / MIN de Rungis
5	Programme de développement des espaces logistiques dans les parkings concédés ou au sein du patrimoine des bailleurs sociaux	Ville (DVD)	Bailleurs sociaux / APUR / APEP (association des propriétaires et exploitants de parcs) / Ville(DLH) / ADEME / SLF / Chronopost / Delanchy / Heppner / DHL / UPS / Star's Service / CRAMIF / SOGARIS / The Green Link / Cluster LUD CCI 92 / DHL Freight / INRS / IAU / SEMAEST / Colis Privé
6	Modernisation des aires de livraison Innovation-expérimentation d'un service d'information sur la disponibilité et de réservation des aires de livraison	Ville (DVD)	Préfecture de Police / GATMARIF (CEI et CSD) / CMAP / CCIP / OTRE / SNTL / RATP / Delanchy / Chronopost / Carrefour / Géodis / Afilog / UCV / Galeries Lafayette / CGI / Franprix / TLF / AUTF / FNTR / MEDEF / Colis Privé
7	Déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques dans Paris	Ville (DVD)	État / Région / Filière industrielle / Opérateurs ayant des flottes électriques / ADEME / EDF / RATP / SNTL / Chronopost / Delanchy / Carrefour / Géodis / Star's Service / UCV / Galeries Lafayette / Point P / Cluster LUD CCI 92 / MIN de Rungis / Petit Forestier / Colis Privé
8	Développement de flottes de véhicules électriques (en propre ou sous-traité)	GATMARIF (TLF)	État / Région / Ville / EDF / ADEME / RATP / OTRE / SNTL / La Poste / DERET / UPS / Renault Trucks / Martin Brower / Chronopost / Carrefour / DHL / TNT / CNPA Loueurs / Cemafruid / Géodis / Star's Service / UCV / Galeries Lafayette / Mercedes / Volvo / Fedex / Point P / TLF / MIN de Rungis / Petit Forestier / Colis Privé
9	Protocole entre la Ville de Paris et les professionnels du transport de voiture concernant la circulation de porte voitures. Reprise du travail selon les principes de la charte : concertation, environnement, insertion urbaine, dynamisme économique.	GATMARIF (Groupe de travail Transport de voitures)	FNTR / OTRE / CNPA Loueurs / Constructeurs (Renault, PSA) / Ville / Préfecture de Police / Ports de Paris / VNF / SNCF / ADEME / TLF

	Signature du protocole avant fin 2013.		
10	Labélisation de livraisons de nuit silencieuses avec Certibruit : certification de la globalité de la chaîne - véhicules, sites, formation des personnels + mise en œuvre d'un numéro vert.	Cemafruid	Mac Do / Martin Brower / Carrefour / Easydis (groupe Casino) / Monoprix / Pomona / GT Location / PERIFEMville (DEVE - DVD) / Région / CUB / LNE / CIDB / AFT-IFTIM / Cemafruid / FNE / Interface transport / CRETLog / DERET / Fraikin Delanchy / ADEME / CG93 / OTRE / SLF / La Poste / PROMOTRANS / UCV / Galeries Lafayette / GATMARIF (CEI et FNTR) / CGI (Terre Azur) / Franprix / Point P / STEF / CAT
11	Mise en place d'un dispositif de réservation de places de stationnement pour les opérations de déménagement	Chambre Syndicale du Déménagement	Ville de Paris (DVD) / GATMARIF / FNTR / Préfecture de Police / OTRE
12	ALUD : expérimentation d'un service de livraison de proximité à pied	ALUD	Ville (DDEES, DASES, DVD) / CCIP / La Poste / ADEME / Région / Cemafruid / Casino / RATP / Coliposte / Pick-Up Services / APUR / La Petite Reine / Star's Services / IFSTTAR / The Green Link / CDC / UPS / DHL / Fedex / Géodis / INRS / Le Parisien / TNT / Saveurs et Vie / Mondial Relay / EPFL / SEMAEST
13	Incitations aux bonnes pratiques de livraisons des petits commerçants et des comptes propres	CCIP / CMAP	Ville (DDEES / DVD) / CGI / SLF / Cemafruid / IFSTTAR / Afilog / UCV / GATMARIF(CEI et FNTR) / Point P / STEF / INRS / IAU / AUTF / MEDEF / CAIF / SEMAEST / Petit Forestier
14	Développer la logistique urbaine fluviale avec un bateau autodéchargeant Port du Gros Caillou	Ports de Paris	Ville (DU, Mission berges) / Région / ADEME / Carrefour / Groupe Galeries Lafayette / VNF / Franprix / The Green Link / Point P / Cluster LUD CCI 92 / INRS / UCV / Galeries Lafayette
15	E-commerce et livraisons à domicile	GATMARIF FNTR	Opérateurs de e-commerce et de messagerie express / CCIP / Transporteurs / La Poste / ALUD / APUR / Ville (DDEES, DVD) / ADEME / RATP / OTRE / SNTL / Chronopost / Carrefour / DHL / TNT / UPS / Géodis / Afilog / UCV / Galeries Lafayette / Franprix / The Green Link / Fedex / IFSTTAR / TLF / Point P / INRS / IAU / MIN de Rungis / SEMAEST / Efficacy / Colis Privé
16	50% des livraisons du dernier km en véhicule non diesel à horizon 2017	GATMARIF (FNTR)	Constructeurs et loueurs automobiles (Renault Trucks, Mooville, Iveco, Renault, Scania, Fraikin) / APUR / Région / Ville (DEVE, DVD) / CCIP / Ports de Paris / ADEME / RATP / EDF / GrDF / CGI (Terre Azur et Brake) / OTRE / SNTL / TLF / CEI / Martin Brower / Heppner / DHL / Carrefour / UPS / Géodis / Star's Service / UCV / Galeries Lafayette / Vins et Cafés RICHARD / Groupe Galeries Lafayette / Franprix / Sephora / STAF / VIR transport / Dilitrans / The Green Link / Fedex / Point P / IFSTTAR / Transports Gilles Valot/Cluster LUD CCI 92 / Transfrigoroute / STEF / TNT / CMAP / DHL Freight / CAT / INRS / IAU / CAIF/ GNVert / GRDF / MIN de Rungis / Colis Privé





# Les 16 fiches actions

| Hôtel de Ville de Paris | 18 septembre 2013 |



**ACTION 1**

**Schéma d'orientation de la logistique urbaine décliné au territoire parisien**

Axe : **EQUIPEMENTS LOGISTIQUES**

Objectif stratégique : **Répondre aux besoins d'espaces logistiques et à l'évolution des flux à horizon 10-15 ans**

Pilote de l'action : **Ville de Paris (DVD)**

Partenaires (sept 2013) : **Ville (DU, DVD), APUR, Région IdF, État (DRIEA), IAU, Conseils généraux, GATMARIF, FNTR, SOGARIS, SNCF, RFF, Ports de Paris, VNF, CCIP, CMAP, ADEME, La Poste, Chronopost, OTRE, SNTL, AFTRI, CGI (Duval-Boucharechas), Delanchy, Martin Brower, Carrefour, Géodis, Cret-Log, IFSTTAR, LET, CERTU, Afilog, RATP, The Green Link, Franprix, TLF, Point P, Cluster LUD CCI 92, STEF, DHL Freight, INRS ; GNVert, MIN de Rungis, GRDF**  
Échéance : **2014**

**Suivi de l'action**

**Paramètres de l'action**

Résultat : **Cibler et qualifier les besoins d'espaces logistiques à Paris en fonction de l'évolution des flux de marchandises à horizon 10-15 ans**

Coût : 150 000 € DVD  
2 x 15 000 € SOGARIS

Indicateur de suivi : Niveau d'avancement du projet

Contraintes :

Indicateur d'impact :

Opportunité : **Maintien de la logistique urbaine à prendre en compte dans le cadre de la révision du PLU, en améliorant sa compatibilité avec l'ensemble des activités urbaines.**

**Objectifs**

Le transport de marchandises en ville regroupe une multitude d'acteurs et de produits différents, agissant au sein d'organisations très diverses, ayant chacune leur logique, leur type de véhicules, et évoluant vers un nombre croissant de livraisons à domicile.

Afin de réduire les nuisances de cette activité, et notamment du « dernier km », il est nécessaire d'optimiser les tournées à partir de centres de distribution urbaine. Cette tendance pose la question de leur dimensionnement et de leur positionnement, qu'il est impératif d'évaluer pour préserver la fonction logistique dans les documents d'orientation comme le SDRIF, le PDU, ou le PLU.

Pour disposer de données objectives sur les besoins à horizon de 10 à 15 ans et d'envisager les moyens d'une organisation logistique plus durable, la Ville de Paris souhaite faire réaliser un schéma d'orientation de la logistique urbaine, décliné au territoire parisien.

**Description du projet**

- ✓ Mobilisation de l'ensemble des acteurs et des connaissances disponibles pour expliquer comment est organisé aujourd'hui le transport de marchandises en zone dense. Prospective visant à déterminer avec les professionnels et les universitaires-chercheurs les grandes tendances à un horizon de 10 à 15 ans pouvant impacter la livraison en ville.
- ✓ En fonction de ces éléments détaillés, proposition d'une architecture logistique métropolitaine et un schéma d'orientation logistique pour le territoire parisien, basée sur :
  - Un maillage de sites logistiques, depuis les grandes plateformes jusqu'aux petits équipements permettant de développer la logistique de proximité
  - Des moyens de transport : véhicules routiers, trains, trams, bateaux, caisses mobiles, en maximisant l'usage de véhicules décarbonnés.
  - Des organisations permettant de répondre à la demande : question de la gouvernance, des outils permettant de favoriser la mutualisation, de l'usage des outils de mobilité numérique, les services de proximité (type ALUD).

**Calendrier**

1. 2013 : recueil des données et schéma général d'orientation de la logistique
2. 2014 : approfondissement, notamment avec des analyses par filières

## ACTION 2

## Hôtel logistique de Chapelle International

Axe : **EQUIPEMENTS LOGISTIQUES**

Objectif stratégique : **Développer des modèles d'espaces logistiques adaptés au tissu urbain, associant logistique et autres activités (tertiaire, éqts publics).**

Pilote de l'action : **SOGARIS**

Partenaires (sept 2013) : **Ville (DU, DVD), Région IdF, État, ADEME, CG93, RFF, RATP, OTRE, Carrefour, UPS, Chronopost, CRETLOG, Point P, Heppner, INRS, CGI (Duval-Boucharechas)**

Échéance : **2013**

### Suivi de l'action

### Paramètres de l'action

Résultat : **Améliorer la faisabilité et l'acceptabilité des hôtels logistiques**

Coût : 50 M€  
Financement : SOGARIS

Indicateur de suivi : Réalisation de l'Hôtel Logistique « Chapelle International »

Contraintes : Réserve d'espace foncier multimodal.

Indicateur d'impact : Émergence d'autres projets de création d'hôtels logistique

Pertinence : Maintien de la logistique urbaine en permettant une entrée dans Paris par le fer ou le fleuve et en améliorant sa compatibilité avec l'ensemble des activités urbaines.

### Objectifs

Paris est une ville dense, qui continue de se densifier dans le cadre de projets urbains, qui se développent souvent sur des sites logistiques en perte d'activité.

Les activités logistiques doivent être maintenues, mais sur un modèle nouveau d'hôtels logistiques, plus denses, mieux intégrés aux quartiers environnants, optimisant les connections aux réseaux primaires de transport, et permettant la mixité des activités.

### Description du projet

Ce nouveau modèle est à construire. Le projet d'hôtel logistique à Chapelle International en est un exemple, permettant de recueillir des données réalistes.

Ce concept permettra de traiter :

- La viabilité économique des sites logistiques ferroviaires,
- L'intégration urbaine de ce type d'équipement logistique (qualité architecturale, traitement acoustique, circulation de véhicules et de piétons pour l'accès et la traversée éventuelle),
- La mixité des fonctions offertes par le bâtiment (activités logistiques, activités tertiaires, commerces, autres activités, jardin public, équipements publics sportifs),
- La mutualisation des coûts fonciers,
- La mise en réseau avec les autres équipements immobiliers du secteur de la logistique urbaine
- Les contraintes réglementaires de construction, d'urbanisme, d'environnement.

Cette étude permettra d'améliorer l'acceptabilité des hôtels logistiques et contribuera donc à leur développement. Elle sera aussi une « boîte à outils » pour la réalisation d'autres hôtels logistiques.

### Calendrier

Pour l'hôtel logistique de Chapelle International :

1. 2013 : instruction du permis de construire
2. 2014 : début de la construction
3. 2016 : livraison
4. 2017 : mise en exploitation

Pour l'ensemble des sites :

2013 : définition du concept et identification d'autres sites potentiels dans Paris

**ACTION 3****Développement du transport sur les canaux  
Port de l'Allier sur le canal St Denis**Axe : **DEVELOPPEMENT DU FRET  
PAR VOIE D'EAU**Pilote de l'action :  
**Ville (DVD – Service des Canaux)**Objectif stratégique : **Développer la logistique  
urbaine par voie d'eau, en  
complément du transport de  
pondéreux**Partenaires (sept 2013) : **Ville (DU), CG 93,  
VNF, Région, ADEME, SOGARIS, Ports de  
Paris, Franprix, INRS, IAU**Échéance : **2014****Suivi de l'action****Paramètres de l'action**Résultat : **Améliorer l'acceptabilité de la  
logistique urbaine par voie d'eau et  
diversifier les filières**

Coût : Sera connu à l'issue de l'appel à projets

Indicateur de suivi : Avancée du projet

Contraintes : Proximité des riverains futurs

Indicateur d'impact : CO<sub>2</sub> évité, emplois créés, mesures de  
bruitPertinence : Le transport par voie d'eau offre de  
nombreuses opportunités pour la  
distribution urbaine**Objectifs**

Très utilisés par le passé, notamment au cours des révolutions industrielles, les canaux parisiens ont eu en 2011 un trafic supérieur à 1 Mt de marchandises transportées.

La principale utilisatrice de ces voies d'eau est la filière BTP.

La filière « distribution urbaine » n'emprunte pas encore les canaux, alors que ce mode de transport est pertinent pour cette activité, comme le prouve l'activité de Vert chez Vous.

Le port de l'Allier, situé au cœur d'un nouveau quartier en zone dense, offre de réelles opportunités de distribution urbaine par voie d'eau.

Il s'inscrit dans le cadre des schémas directeurs des canaux de l'Ourcq et de St Denis, qui prévoient le lancement d'appels à projets pour les ports de fret, une prospective auprès des chargeurs et un travail avec les aménageurs et constructeurs des futurs quartiers urbains programmés sur les berges.

**Description du projet**

Le port de l'Allier est un des projets du schéma directeur du canal St Denis, négocié avec les collectivités riveraines.

Sur une surface d'environ 5000 m<sup>2</sup>, à intégrer au domaine public fluvial, il permettra d'abriter des activités de distribution urbaine et des activités tertiaires.

Le service des canaux de la Ville de Paris prépare un appel à projets au port de l'Allier, sur la base d'un cahier des charges exigeant.

Le port doit être un modèle d'insertion paysagère et fonctionnelle dans un contexte urbain en mutation, en travaillant sur la sécurisation des accès véhicules, l'esthétique des installations, la limitation des nuisances sonores et l'ouverture au public des berges en dehors des heures de fonctionnement du port.

Ce modèle permettra d'améliorer l'acceptabilité d'autres sites portuaires de logistique urbaine, sur la Seine ou les canaux.

**Calendrier**

1. 2014 : appel à projets lancé par le service des canaux et valorisation du projet retenu
2. 2017 : début de la construction
3. 2019 : livraison

**ACTION 4****Expérimentation du Tramfret avec un opérateur**Axe : **ALTERNATIVES A LA ROUTE**Pilote de l'action : **APUR – RATP**Objectif stratégique : **Développer le transport de marchandises par tramway**Partenaires (sept 2013) : **Région, État, Ville, Chargeurs, ADEME, Carrefour, Easydis (Casino), DHL, CRET-LOG, STIF, Franprix, GEODIS, INRS, IAU, Efficacity, MIN de Rungis**Échéance : **2015****Suivi de l'action****Paramètres de l'action**Résultat : **Appréciation de la faisabilité du transport de marchandises par tramway**

Coût : En cours de définition

Indicateur de suivi : Avancée du projet

Contraintes : Gouvernance de l'expérimentation à définir, cout d'investissement minimal

Indicateur d'impact : CO<sub>2</sub> évité

Opportunité :

**Objectifs**

Le projet Tramfret vise à démontrer, par la mise en place d'une expérimentation, que le réseau de tramways (T2, T3) peut offrir une alternative et une complémentarité aux moyens classiques de transport de marchandises (camions, trains, bateaux). La possibilité à terme de mailler les tramways permet également d'envisager la circulation de tramfret sur les lignes T1 et T4.

L'objectif est de mettre en place un transport régulier de marchandises par tramway en 2014. Les chargeurs concernés appartiennent à la filière de la grande distribution qui possède des supermarchés en bord de réseau.

**Description du projet**

En 2011, une marche à blanc a été réalisée : du 14 novembre au 10 décembre 2011, une rame tramfret vide a circulé deux fois par jour sur le T3. Cette expérience a permis de démontrer que :

- L'insertion d'un tramway supplémentaire ne perturbe pas la circulation voyageurs.
- L'insertion d'un tramway supplémentaire ne perturbe pas la circulation routière,
- L'idée du Tramfret est bien accueillie par les usagers, les riverains et les commerçants.

En 2012, une étude, dénommée « étude chargeur » a été menée grâce au soutien financier de la Région Ile de France et de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (chacun 75000€), afin de mettre au point la feuille de route opérationnelle pour la mise en place d'un service de livraison par tramway en 2014.

Cette étude vise à définir le coût de la mise en place et de l'exploitation d'un tramway marchandises en prenant en compte l'ensemble des contraintes techniques, réglementaires et organisationnelles (flux, matériel roulant, raccordements).

La mise en place d'un démonstrateur est envisagée en 2014 et une extension de l'offre pourra être envisagée ultérieurement avec l'extension du réseau.

**Calendrier**

1. 2013 : finalisation de l'étude chargeur
2. 2015 : mise en œuvre du démonstrateur

**ACTION 5****Développement des espaces logistiques dans les parkings concédés ou au sein du patrimoine des bailleurs sociaux**Axe : **ESPACES LOGISTIQUES URBAINS**Objectif stratégique : **Créer un réseau d'équipements logistiques urbains pour la desserte des quartiers**Pilote de l'action : **Ville de Paris (DVD)**Partenaires (sept 2013) : **Bailleurs sociaux, APUR, APEP (association des propriétaires et exploitants de parcs), Ville (DLH), ADEME, SLF, Chronopost, Delanchy, Heppner, DHL, UPS, Star's Service, CRAMIF, SOGARIS, The Green Link, Cluster LUD CCI 92, DHL Freight, INRS, IAU, SEMAEST**Échéance : **2014****Suivi de l'action****Paramètres de l'action**Résultat : **Définition d'un schéma de développement des espaces logistiques urbains (maillage et échéance)**

Coût :

Indicateur de suivi : **Nombre d'ELU en exploitation, nombre de km en véhicules décarbonnés,**

Contraintes :

Indicateur d'impact : **Gain CO<sub>2</sub>, nombre de colis distribués, création d'emploi.**Pertinence : **Développement de schémas logistiques durables.****Objectifs**

Les nuisances de la desserte logistique des quartiers doivent être réduites au maximum : congestion, émission de polluants, bruit.

Les élus parisiens ont émis le vœu qu'à horizon 2017, 50 % des livraisons du dernier km soient réalisés en véhicule non diesel.

L'utilisation de ce type de véhicules ainsi que la réduction des km parcourus nécessitent le développement de petites plateformes logistique permettant un groupage/dégroupage au plus près du client final.

**Description du projet**

- ✓ Identification du potentiel d'espaces logistiques urbains au sein du patrimoine de la Ville de Paris : (parkings concédés, ou autre patrimoine comme Suzanne Lenglen) et des bailleurs sociaux (parkings, Rez-de-Chaussée)
- ✓ Identification des besoins et des prix du marché
- ✓ Élaboration d'un programme de déploiement de ses espaces logistiques, calé sur le rythme de renouvellement des concessions ou des baux de location, et répondant aux besoins

**Calendrier**

1. 2013 : recueil des données et programme de déploiement des espaces logistiques urbains
2. 2014 : ELU des parkings St Germain L'Auxerrois et Meyerbeer

**ACTION 6****Expérimentation d'un service d'information sur la disponibilité et de réservation des aires de livraison**Axe : **AIRES DE LIVRAISON**Pilote de l'action : **Ville (DVD)**Objectif stratégique : **Augmenter la disponibilité des aires de livraison pour les chauffeurs-livreurs**Partenaires (sept 2013) : **Préfecture de Police, GATMARIF (CEI et CSD), CMAP, CCIP, OTRE, SNTL, RATP, Delanchy, Chronopost, Carrefour, Géodis, Afilog, UCV, Galeries Lafayette, CGI, Franprix, TLF, AUTF, FNTR, MEDEF**Échéance : **2016****Suivi de l'action****Paramètres de l'action****Résultat : Réduction de la congestion, de la pollution et du bruit**

Coût : en cours d'évaluation

Indicateur de suivi : Avancée du projet

Contraintes : Faisabilité juridique

Indicateur d'impact : Taux de respect et d'utilisation des aires de livraison.

Pertinence :

**Objectifs**

L'aire de livraison est le plus petit équipement logistique et est utilisé par l'ensemble des chauffeurs livreurs.

Ces derniers sollicitent des services leur permettant d'optimiser leurs tournées, à savoir :

- connaître en temps réel la disponibilité des ZL
- effectuer une réservation correspondant à leur attente

La Ville souhaite expérimenter ce service au profit des véhicules électriques.

**Description du projet**

- ✓ Évaluation des besoins des professionnels
- ✓ Lancement d'études de faisabilité (juridique, technique, financières)
- ✓ Mise en œuvre d'une expérimentation sur un secteur donné (instrumentation des places, système informatisé associé, dispositif de contrôle)
- ✓ Évaluation
- ✓ Préconisations pour l'avenir

**Calendrier**

1. 2013 : études
2. 2014 : expérimentation
3. 2016 : évaluation

**ACTION 7****Déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques dans Paris**Axe : **VEHICULES PROPRES**Objectif stratégique : **Inciter et accompagner le développement des véhicules électriques**Pilote de l'action : **Ville (DVD)**Partenaires (sept 2013) : **État, Région, Filière industrielle, opérateurs ayant des flottes électriques, ADEME, EDF, RATP, SNTL, Chronopost, Delanchy, Carrefour, Géodis, Star's Service, UCV, Galeries Lafayette, Point P, Cluster LUD CCI 92, MIN de Rungis, Petit Forestier**Échéance : **2014****Suivi de l'action****Paramètres de l'action**Résultat : **Réduction de la pollution et du bruit**Coût global  
approché : 5 M€

Financement : à l'étude

Indicateur de suivi : Nombre de bornes et nombre de connectiques

Contraintes : Évolutivité des bornes du fait de l'absence d'harmonisation au niveau européen

Indicateur d'impact : CO<sub>2</sub> et polluants évités

Opportunité :

**Objectifs**

L'exécutif parisien a émis le vœu que 50% des livraisons du dernier km soient réalisés en véhicule non diesel.

Des solutions se développent pour des utilitaires légers électriques, bien adaptés au dernier km et à la spécificité parisienne. La ville doit accompagner ce déploiement par une sécurisation des tournées en permettant une recharge sur voirie.

Elle doit aussi anticiper la recharge de poids-lourds électriques, même si les modèles techniques et économiques sont aujourd'hui à consolider, pour accompagner des innovations comme celles de Deret, Martin Brower, ou autres logisticiens.

**Description du projet**

- ✓ Évaluation des besoins actuels de professionnels et du développement potentiel de la filière (localisations cohérente avec les espaces logistiques à venir, type de connectique, type de charge, gestion du turn-over sur les places)
- ✓ Lancement des études de faisabilité (juridique, technique, financière)
- ✓ Déploiement d'infrastructure de recharge publique complémentaire au dispositif Autolib (schémas envisageables à l'étude)
  - a. Dédier la 5<sup>ème</sup> borne (250 bornes) du réseau des bornes publiques Autolib à un usage strictement public (interdire l'accès des bluecars)
  - b. Généraliser ce principe de la 5<sup>ème</sup> borne à l'ensemble des stations Autolib (250 bornes supplémentaires),
  - c. Bâtir un réseau public de recharge en s'appuyant sur les zones de livraison non sanctuarisées,
  - d. Modifier les bornes Ville-DVD existantes (40) pour délivrer du courant triphasé 380 V,
  - e. Installer des bornes de recharge rapide sur les stations-services du domaine public de la ville (tous véhicules).

**Calendrier**

1. 2013 : études
2. 2013 : début du déploiement pour d et e
3. 2014 : déploiement pour a, b et c selon arbitrage Ville

**ACTION 8****Développement de flottes de véhicules électriques**Axe : **VEHICULES PROPRES**Pilote de l'action : **GATMARIF (TLF)**Objectif stratégique : **Inciter et accompagner le développement des véhicules électriques**Partenaires (sept 2013) : **État, Région, Ville, EDF, ADEME, RATP, OTRE, SNTL, La Poste, DERET, UPS, Renault Trucks, Martin Brower, Chronopost, Carrefour, DHL, TNT, CNPA Loueurs, Cemafroid, Géodis, Star's Service, UCV, Galeries Lafayette, Mercedes, Volvo, Fedex, Point P, TLF, MIN de Rungis, Petit Forestier**Échéance : **2014****Suivi de l'action****Paramètres de l'action****Résultat : Réduction de la pollution et du bruit**

Coût :

Indicateur de suivi : Nombre de véhicules, nombre de km parcourus en véhicules électriques

Contraintes :

Indicateur d'impact : CO2 et polluants évités

Pertinence :

**Objectifs**

L'exécutif parisien a émis le vœu que 50% des livraisons du dernier km soient réalisés en véhicule non diesel en 2017, puis 100 % en 2020.

Des solutions se développent pour des utilitaires légers électriques, bien adaptés au dernier km. Les propriétaires de flotte évoluant vers l'électrique doivent partager leur expérience :

- Pour identifier et lever les freins au déploiement des véhicules électriques pour le transport de marchandises
- Pour partager leurs expériences positives et inciter d'autres opérateurs à franchir le pas

**Description du projet**

- ✓ Recensement des opérateurs présentant des véhicules électriques dans leur flotte :
  - La Poste : achat en 2012 de VE. Retour d'expérience et évaluation économique. Flotte d'une centaine de VE prévue en 2013.
  - Martin Brower : expérimentation d'un camion bi température pour la livraison des MacDonald parisiens
  - Renault Truck : recherche et développement
  - Deret : flotte de 50 véhicules 5,5 t
- ✓ Partage d'expérience et évaluation
- ✓ Diffusion de cette évaluation auprès des transporteurs, des loueurs de véhicules et des entreprises et administrations pratiquant le fret interne.

**Calendrier**

1. 2013 : échanges, production d'un cahier de recommandations
2. 2014 : partage du retour d'expérience

**ACTION 9****Optimisation du transport de voitures**Axe : **PRATIQUES LOGISTIQUES**Objectif stratégique : **Réduire les risques et les nuisances du transport de voiture en « Portes 8 ».**Pilote de l'action : **GATMARIF (Groupe de travail Transport de Voitures)**Partenaires (sept 2013) : **FNTR, OTRE, CNPA Loueurs, constructeurs (Renault, PSA), Ville, PP, Ports de Paris, VNF, SNCF, ADEME, TLF**Échéance : **2014****Suivi de l'action****Paramètres de l'action**Résultat : **Réduction de la congestion, du bruit et des risques d'accident**

Coût :

Indicateur de suivi : Signature du protocole

Contraintes :

Indicateur d'impact :

Opportunité :

**Objectifs**

Les voitures sont aujourd'hui livrées aux loueurs (longue ou courte durée) et aux concessionnaires automobiles par des portes-voitures pouvant transporter 8 véhicules. Ces véhicules assurent aujourd'hui un millier de mouvements hebdomadaires dans la capitale pour une durée moyenne de livraison de 60 minutes nécessitant une surface au sol (en double file) de 80 m<sup>2</sup>.

Les véhicules encombrants présentent une forte accidentologie. Dans Paris intra-muros, par rapport à l'ensemble des véhicules motorisés, un tracteur routier/semi-remorque a une probabilité 12 fois plus élevée d'être impliqué dans un accident mortel.

En outre, la circulation, le stationnement et le déchargement de ces véhicules génèrent des nuisances importantes en termes de congestion et de bruit.

Il est donc nécessaire de limiter au strict minimum l'utilisation des portes-huit.

**Description du projet**

- ✓ Signature d'un protocole d'engagements sur le transport et la livraison de voitures dans Paris.
  - Identification de quartiers où les portes-huit doivent être interdits,
  - Identification d'axes privilégiés de circulation et de voies à interdire,
  - Identification de créneaux horaires de circulation,
  - Engagement à travailler sur des solutions alternatives.
- ✓ Identification des solutions alternatives pour un transport groupé (transport fluvial ou ferré), de leurs coûts et échéances de mises en œuvre et des éventuels dispositifs incitatifs ou réglementaires les accompagnant,

**Calendrier**

1. 2014 : signature du protocole

**ACTION 10**

**Labellisation de livraisons de nuit silencieuses**

Axe : **PRATIQUES LOGISTIQUES**

Objectif stratégique : **Ouvrir les créneaux de livraison de nuit en contrepartie d'un engagement dans le label Certibruit garantissant des livraisons respectueuses des riverains**



Pilote de l'action **Cemafruid SNC**

Partenaires (sept 2013) :

Association CERTIBRUIT

Identification R.N.A : W943003115  
N° de parution : 20120014

McDo & Martin Brower, Carrefour, Easydis (Casino), Monoprix ; Pomona, GT Location, PERIFEM, Ville de Paris (DEVE, DVD), Région IDF, CUB, LNE, CIDB, Cemafruid, FNE, AFT IFTIM, Interface Transport, CRET Log, Deret, Fraikin

Delanchy/ADEME/CG93/OTRE/SLF/LaPoste/PROMOTRANS/UCV/Galeries Lafayette/GATMARIF(CEI, FNTR)/CGI (Terre Azur)/Franprix/PointP/STEF/CAT

Échéance : **2013**

**Suivi de l'action**

**Paramètres de l'action**

Résultat : **Réduction de la pollution et du bruit**

Coût : Labellisation d'un site : 240 à 550 €, à la charge du site demandeur selon la taille du site par an

Indicateur de suivi : Nombre de sites labellisés

Contraintes : Pas de financement des actions de l'association loi 1901 autres que ses cotisations

Indicateur d'impact : CO<sub>2</sub> particules et polluants évités, gain économique pour les commerces labellisés / encombrement de la voirie

Opportunité : Le projet est un levier pour moderniser le parc des engins de transport avec des véhicules propres et silencieux

**Objectifs**

Actuellement, la majeure partie des livraisons se concentre en début de journée entre 7h30 et 10 h, aux heures de congestion de la circulation.

Le report des livraisons aux heures de moindre circulation (de 22h à 7h) permet d'assurer :

- Une moindre occupation de la voirie et une réduction de la congestion, et de la pollution,
- Une meilleure fiabilité horaire de la livraison,
- Une possibilité de massification, par l'utilisation de camions de plus gros gabarits (>29 m<sup>2</sup>) et l'optimisation du matériel qui roule le jour et la nuit,
- La qualité des rayons qui sont prêts à l'ouverture du magasin,
- La valorisation de l'usage de véhicules propres et silencieux.

**Description du projet**

- ✓ Expérimentations réalisées en 2011 et 2012, conception du label « livraison de nuit respectueuse des riverains, associé à une charte d'engagement et création de l'association Certibruit (loi 1901 créé le 21 mars 2012)
- ✓ Mise en œuvre des premières labellisations en 2013, sur la base de 4 principes :
  - Adaptation de l'aire de livraisons et du bâti si nécessaire,
  - Camion et matériel certifié PIEK,
  - Formation du personnel réalisant les livraisons de nuit.
  - Information des riverains et numéro vert à disposition pour le recueil et le traitement des plaintes liées au bruit,

Cette mise en œuvre est conditionnée par la viabilité financière de l'association Certibruit et le financement des activités d'audit et de gestion de la hotline prévu par la charte.

**Calendrier**

1. **2012**: mise en œuvre de la démarche pour 10 sites (4 sites finalement labellisés) – amélioration de la charte (retours d'expérience) – site internet : [www.certibruit.fr](http://www.certibruit.fr)
2. **2013** : généralisation et déploiement de la charte, calcul de l'impact environnemental des émissions CO<sub>2</sub> et particules. Communication auprès des parisiens, participation aux journées du développement durable de Paris

**ACTION 11****Dispositif de réservation de places de stationnement pour les opérations de déménagement**Axe : **NOUVEAUX SERVICES**Objectif stratégique : **Améliorer les conditions d'exercice de l'activité**Pilote de l'action : **Chambre Syndicale du Déménagement**Partenaires (sept 2013) : **Ville de Paris, GATMARIF, FNTR, PP, OTRE**Échéance : **2015****Suivi de l'action****Paramètres de l'action****Résultat :** Harmonisation de la réglementation du stationnement et amélioration des conditions de travail et de la sécurité des déménageurs

Coût : Le service est financé par l'utilisateur

Indicateur de suivi : Avancée du projet

Contraintes : Mise en œuvre à bref délai

Indicateur d'impact : Nombre de réservations, gain de temps, réduction des accidents du travail

Pertinence :

**Objectifs**

Le nombre de déménagements (chargements, déchargements) était évalué à 260 000 par an, en 2008, à Paris. Les demandes d'autorisations pour ces opérations sont traitées par les commissariats d'arrondissement de manière non homogène et avec des avis négatifs conduisant à des « contournements » échappant la plupart du temps au contrôle ou à des déménagements très longs du fait des contraintes (pas de stationnement à proximité, pas de monte-meubles).

La profession est en attente d'une harmonisation de l'instruction des demandes d'autorisation, et d'une généralisation des monte-meubles, permettant de faciliter l'exercice de la profession et de réduire le temps d'occupation de l'espace public. Cette harmonisation devra permettre, comme dans d'autres villes de disposer d'un système sécurisé et pérenne rendant les opérations de déménagements plus courtes en durée et plus efficaces en temps.

Par ailleurs l'absence actuelle de système de réservation a pour conséquence d'augmenter la pénibilité du travail et d'accroître les risques professionnels. En effet, à défaut de stationnement proche du lieu du déménagement, les salariés des entreprises sont obligés de se déplacer sur la chaussée et ainsi prendre des risques en matière de sécurité.

De sorte, que la mise en place de ce système de réservation aura nécessairement comme conséquence de réduire de tels risques.

**Description du projet**

La première étape du projet consiste à mettre en cohérence les pratiques des commissariats d'arrondissements, par la rédaction d'un guide d'instruction des demandes de stationnement, d'occupation du domaine public ou de fermeture des voies. Ce guide détaillera les différents cas de figure et les réponses-type à y apporter. Il définira également une procédure d'autorisation des monte-meubles, assortie de conditions de mise en œuvre.

Ce guide sera rédigé par la Ville (DVD) en concertation avec la Préfecture de Police. Il sera soumis aux partenaires au troisième trimestre 2013, pour une finalisation avant fin 2013.

La deuxième étape du projet consiste à étudier, puis mettre en place un service de réservation de places de stationnement à destination des déménageurs, en contrepartie d'un paiement. Il est nécessaire de définir précisément ce service (mode opératoire, dimensionnement, modèle économique, montage juridique), avant de lancer les procédures qui permettraient d'aboutir à une mise en œuvre à échéance 2 ans.

**Calendrier**

- 2013 : Guide du déménagement à Paris et définition du service de réservation de places de stationnement unifié pour tous les arrondissements.
- 2015 : Mise en œuvre du service avec réservation automatisée.

**ACTION 12****Expérimentation d'un service de livraison de proximité à pied**Axe : **NOUVEAUX SERVICES**Pilote de l'action : **ALUD – La Tournée**Objectif stratégique : **Expérimenter la livraison à pied dans les quartiers denses**Partenaires (sept 2013) : **Ville (DDEES, DASES, DVD), CCIP, La Poste, ADEME, Région, Cemafroid, Casino, RATP, Coliposte, Pick-Up Services, APUR, La Petite Reine, Star's Services, IFSTTAR, The Green Link, CDC, UPS, DHL, Fedex, GEODIS, INRS, Le Parisien, TNT, Saveurs et Vie, Mondial Relay, EPFL, SEMAEST**Échéance : **2014****Suivi de l'action****Paramètres de l'action****Résultat : Réduction de la pollution et du bruit**

Coût :

Indicateur de suivi : Nombre d'emplois créés, nombre de livraisons, nombre de clients

Contraintes :

Indicateur d'impact : CO<sub>2</sub> et polluants évités

Opportunité :

**Objectifs**

L'Association pour une Logistique Urbaine Durable (ALUD) a expérimenté à Belleville, depuis octobre 2011, un service de livraisons à pied, dénommé La Tournée, adapté aux zones urbaines denses à forte intensité commerciale.

Ce modèle logistique est performant et a un bénéfice social important (création d'emplois en insertion, reliance sociale, service aux personnes à mobilité réduite).

Lancé en version « prototype » sur un micro terrain, il doit maintenant passer à un « vrai » terrain, ce qui lui permettra de trouver son modèle économique et de prouver son intérêt en tant qu'alternative viable pour la livraison d'hyper proximité.

**Description du projet**

Aujourd'hui le service collecte des colis chez les commerçants de proximité et les livre chez les habitants du quartier.

Des expérimentations de livraisons en sous-traitance ont été conduites avec Saveurs et Vie (repas pour les personnes âgées du CASVP), La Poste (lettres recommandées distribuées en soirée) et ColiPoste (messenger), à l'échelle d'1/4 d'arrondissement.

Pour prolonger ce type d'expérimentations et leur donner une vraie dimension, des sas d'échanges des colis (locaux de dépôt/récupération, points de concentration) sont nécessaires dans les 4 arrondissements pressentis pour l'extension du service. Ils peuvent être partagés avec d'autres opérateurs de logistique de proximité.

**Calendrier**

1. 2014 : expérimentation de tournées à pied sur 4 arrondissements après obtention des locaux nécessaires

**ACTION 13****Incitation aux bonnes pratiques de livraison des petits commerçants et des comptes propres**Axe : **COMMUNICATION  
FORMATION**Pilote de l'action : **CCI PARIS et CMAP**Objectif stratégique : **Rationaliser le transport et les commandes des commerçants et artisans**Partenaires (sept 2013) : **Ville (DDEEES, DVD), CGI, SLF, Cemafruid, IFSTTAR, Afilog, UCV, GATMARIF (CEI et FNTR), Point P, STEF, INRS, IAU, AUTF, MEDEF, CAIF, SEMAEST, Petit Forestier**Échéance : **2014****Suivi de l'action****Paramètres de l'action**Résultat : **Réduction de la pollution et de la congestion**

Coût :

Indicateur de suivi : **Nombre de guides distribués**

Contraintes :

Indicateur d'impact :

Opportunité : **Agir sur le transport en compte propre****Objectifs**

Alors que les organisations professionnelles sont bien identifiées et engagées dans des actions responsables d'optimisation de leur activité, le transport en compte propre est diffus et représente une activité annexe pour les commerçants et les commerçants.

Ces derniers peuvent optimiser leurs pratiques de transport ou leurs modes de commande, s'ils sont sensibilisés aux gains générés par ces rationalisations.

**Description du projet**

- ✓ Conception d'un guide de bonnes pratiques de livraison, présentant quelques principes et leurs bénéfices économiques et environnementaux pour le client-citoyen et les commerçants.
  - Respecter les aires de livraison
  - Rationaliser les commandes
  - Faciliter la réception des marchandises
  - Étendre les plages de livraison
- ✓ Impression et distribution auprès des commerçants.

**Calendrier**

1. 2014 : finalisation et distribution du guide

**ACTION 14****Développement du transport sur la Seine  
Logistique urbaine sur le Port du Gros Caillou**Axe : **DEVELOPPEMENT DU FRET  
FLUVIAL**Objectif stratégique : **Développer la logistique  
urbaine par voie d'eau**Pilote de l'action : **Ports de Paris**Partenaires (sept 2013) : **Ville (DU, Mission  
berges), VNF, Région, ADEME, Carrefour,  
Groupe Galeries Lafayette, Franprix, The  
Green Link, Point P, Cluster LUD CCI 92,  
INRS, UCV**Échéance : **2014****Suivi de l'action****Paramètres de l'action****Résultat :****Coût :**Indicateur de suivi : **Avancée du projet****Contraintes :**Indicateur d'impact : **CO<sub>2</sub> évité, emplois créés, mesures de  
bruit, kilomètres routiers évités, volume  
de marchandises transportées par voie  
d'eau****Pertinence :** **Permet de développer de nouveaux moyens  
de manutention auto-déchargeants.****Objectifs**

Dans la continuité de la réussite de l'opération menée sur le port de La Bourdonnais permettant le transport par voie d'eau de denrées alimentaires pour la grande distribution, Ports de Paris a l'ambition de créer et d'aménager d'autres sites dans Paris permettant de répondre à ce nouvel usage tout en élargissant le champ des marchandises transbordées.

L'un des sites envisagés est le port du Gros Caillou. Celui-ci est idéalement situé dans le centre-ouest parisien pour un grand nombre de distributeurs. Il dispose de caractéristiques physiques compatibles avec une activité de transbordement afin de transférer les marchandises entre un bateau et des véhicules de livraison. Ce projet doit s'intégrer pleinement dans celui de réaménagement des berges rive gauche.

**Description du projet**

Suite aux échanges entre Ports de Paris et la Ville de Paris concernant le réaménagement des berges parisiennes, il est prévu de réserver une partie du linéaire du site pour le développement d'une activité de logistique urbaine.

Etant donné la configuration du site et les projets attenants, le mode de manutention pressenti est celui du bateau auto-déchargeant. Ce type d'unité fluviale est doté de son propre moyen de manutention : grue, plateforme élévatrice, transpalettes, roro, etc. Cela permet de se passer d'engin de manutention à quai.

De nombreux acteurs se sont déjà dits intéressés par des sites comme celui du port du Gros Caillou. On peut citer les secteurs de la grande distribution, la distribution spécialisée, la restauration, la presse.

Une attention toute particulière sera portée sur la mixité et la compatibilité des usages du port dans son ensemble.

Au même titre que l'exploitation en cours sur le port de La Bourdonnais, ce type d'opération permet de réduire très significativement le trafic routier entrant dans Paris et ses émissions de polluants (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Particules) et externalités associées (bruit, accidents, congestion). De plus cela permet d'utiliser pour la distribution finale des moyens routiers propres et adaptés à la circulation en ville.

**Calendrier**

1. 2014 : réhabilitation, commercialisation, livraison, exploitation.

**ACTION 15**

**E-commerce et livraisons à domicile**

Axe : **NOUVEAUX SERVICES**

Pilote de l'action : **GATMARIF et FNTR**

Objectif stratégique : **Répondre à l'évolution des flux**

Partenaires (sept 2013) : **Opérateurs de e-commerce et de messagerie express, CCIP, Transporteurs, La Poste, ALUD, APUR, Ville (DDEEES, DVD), ADEME, RATP, OTRE, SNTL, Chronopost, Carrefour, DHL, TNT, UPS, Géodis, Afilog, UCV, Galeries Lafayette, Franprix, The Green Link, Fedex, IFSTTAR, TLF, Point P, INRS, IAU, MIN de Rungis, SEMAEST, Efficacity**

Échéance : **2014**

**Suivi de l'action**

**Paramètres de l'action**

Résultat : **Faciliter les livraisons aux particuliers**

Coût :

Indicateur de suivi : **Réunions du groupe de travail**

Contraintes :

Indicateur d'impact :

Opportunité : **Nécessité d'adapter le transport de marchandises aux nouveaux modes de consommation**

**Objectifs**

Le e-commerce et les livraisons à domicile réalisées par les commerçants entraînent une augmentation de 20 à 30 % par an des livraisons aux particuliers.

La remise ne se fait souvent qu'à la 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> présentation, ce qui pose de nombreuses questions liées aux nuisances générées par cette évolution des modes de consommation.

- Ces livraisons se substituent-elles à d'autres déplacements et quel est le bilan ?
- Le consommateur a-t-il le choix ? Est-il informé et sensibilisé aux impacts du transport de son achat ?
- Peut-on livrer en horaires décalés pour réduire les échecs de remise ?
- Peut-on livrer différemment (conciergeries, consignes, points relais) ?
- Ces livraisons à domicile peuvent-elles être mutualisées à l'échelle d'un quartier ?
- Quel impact pour les aires de livraison ?
- Comment sensibiliser les acteurs au respect du Règlement Local de Publicité en matière de publicité sur les véhicules de livraison ?

**Description du projet**

Le projet consiste à mettre en place un groupe de travail réunissant les acteurs concernés, afin d'établir une prospective fiable sur ce sujet, des préconisations d'amélioration et un programme d'actions.

**Calendrier**

- 2013: recueil des données, compréhension des phénomènes,
- 2014: préconisations d'optimisation

**ACTION 16****Mise en œuvre de l'objectif de 50 % des livraisons du dernier km en véhicule non diesel à horizon 2017**

Axe : **OPTIMISATION ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT ROUTIER**

Objectif stratégique : **Réduire la pollution locale**

Pilote de l'action : **GATMARIF (FNTR)**

Partenaires (sept 2013) : **Constructeurs et loueurs automobiles (Renault Trucks, Mooville, Iveco, Scania, Renault, Fraikin), APUR, Région IdF, Ville (DEVE, DVD), CCIP, Ports de Paris, ADEME, RATP, EDF, GrDF, CGI (Terre Azur et Brake), OTRE, SNTL, TLF, CEI, Martin Brower, Heppner, DHL, Carrefour, UPS, Géodis, Star's Services, UCV, Groupe Richard, Groupe Galeries Lafayette, Franprix, Séphora, VIR Transport, STAF, Dilitrans, The Green Link, Fedex, Point P, IFSTTAR, Transports Gilles Valot, Cluster LUD CCI 92, Transfrigoroute, TNT, CMAP, STEF, DHL Freight, CAT, INRS, IAU, CAIF, GNVert, GRDF, MIN de Rungis**

Échéance : **2014**

**Suivi de l'action****Paramètres de l'action**

Résultat : **Établir un plan d'action pour dédieséliser les livraisons à Paris**

Coût :

Indicateur de suivi : Réunions du groupe de travail

Contraintes :

Indicateur d'impact : Evolution de la répartition des motorisations dans le parc de véhicules de livraison du « dernier km »

Opportunité : Vœu du Conseil de Paris lors de la communication du Maire sur la lutte contre la pollution du 12 novembre 2012

**Objectifs**

Dans sa communication au Conseil de Paris du 12 novembre 2012, le Maire a fixé des objectifs précis en matière de lutte contre la pollution.

Un volet de cette communication concerne la logistique urbaine selon les principes de la charte.

Un vœu a également été adopté indiquant qu'à horizon 5 ans, 50 % des livraisons du dernier km devraient être réalisés en véhicule non diesel. Il a été complété par un vœu du Conseil de Paris du 10 juin 2013, fixant un objectif à plus long terme de 100 % des livraisons non diesel à horizon 2020, assorti de l'étude des moyens d'aide à la conversion des véhicules.

Ces objectifs fixent des caps qui imposent de travailler sur de nouveaux schémas logistiques, de nouveaux véhicules, selon les particularités de chaque filière. Une des pistes d'action sera plus particulièrement développée par l'action 8 concernant les véhicules électriques.

**Description du projet**

Le projet consiste à mettre en place un groupe de travail réunissant les acteurs concernés, afin de définir quels sont les schémas logistiques permettant d'atteindre cet objectif et les échéances réalistes pour leur déploiement.

- Filières concernées
- Offre de véhicules non diesel
- Espaces logistiques induits
- Report modal envisageable
- Impacts socio-économiques
- Interfaces avec les études concernant la qualité de l'air (suites ZAPA)

**Calendrier**

2014: formalisation de scénarios permettant d'atteindre l'objectif

