

# la ville logistique

REPENSER LA LOGISTIQUE URBAINE À PARIS STRATÉGIE 2022 - 2026





# Sommaire

<b>ÉDITOS</b> .....	<b>p.5</b>
Emmanuel Grégoire.....	p.5
David Belliard.....	p.6
<b>1. LA LOGISTIQUE URBAINE À PARIS AUJOURD’HUI</b> .....	<b>p.8</b>
La logistique urbaine en quelques chiffres.....	p.9
Le bilan de la Charte logistique urbaine durable de 2013.....	p.12
Un secteur en pleine mutation.....	p.14
<b>2. UNE NOUVELLE STRATÉGIE ÉLABORÉE AVEC LES PROFESSIONNEL.LE.S</b> .....	<b>p.16</b>
Une stratégie concertée.....	p.17
Les six grands défis de la logistique urbaine.....	p.18
Une déclinaison opérationnelle toujours concertée.....	p.18
<b>3. PARIS : VILLE LOGISTIQUE</b> .....	<b>p.20</b>
Le foncier et l’immobilier logistique.....	p.21
Le partage de l’espace public.....	p.24
Les conditions de travail des livreur.se.s.....	p.27
Favoriser l’offre de proximité.....	p.29
La logistique des chantiers.....	p.32
La transition écologique du transport de marchandises.....	p.35
<b>4. UNE ADMINISTRATION EXEMPLAIRE</b> .....	<b>p.38</b>
La Ville s’engage.....	p.39
<b>5. PERSPECTIVES</b> .....	<b>p.42</b>
Les regards des chercheurs Adeline Heitz et Adrien Béziat.....	p.43



## Emmanuel Grégoire



À l'instar des grandes villes européennes et mondiales, Paris connaît une transformation rapide et radicale de la mobilité des biens sur son territoire : les modes de consommation connaissent en effet, depuis plusieurs années, une évolution profonde sous l'effet du e-commerce, dont l'influence semble avoir été renforcée avec la crise sanitaire ; les modes de distribution des marchandises en ville s'adaptent en conséquence, cherchant à garantir la disponibilité rapide des biens de consommation, tandis que la livraison à domicile connaît aujourd'hui un essor peu maîtrisé, qui s'étend au commerce de proximité et à la restauration ; au-delà, c'est également la mobilité des Parisiennes et des Parisiens qui a profondément évolué, recherchant davantage la proximité de services et de commerces de quartier. Moins visibles enfin, les flux des artisans ou liés à la logistique des chantiers restent un enjeu d'importance pour que la capitale demeure accessible à ces services.

### Ces évolutions ne sont pas sans conséquence sur l'environnement, sur l'emploi et sur la qualité de vie.

Si la Ville de Paris a d'ores et déjà prévu l'interdiction progressive de circuler pour les véhicules polluants à l'horizon 2024 puis 2030, force est de constater que le transport de marchandises s'opère, trop souvent encore, par des véhicules volumineux et/ ou thermiques.

Parallèlement, la pression d'un modèle économique très concurrentiel et atomisé qui ne rémunère que trop peu le travail conduit à la

précarisation de nombreux professionnels de la livraison, qui utilisent des véhicules (deux-roues, VUL, etc.) bruyants et polluants, et qui adoptent, pour certains, des comportements dangereux sur les voiries parisiennes.

Si l'immobilier logistique en ville connaît un engouement évident, ce nouveau marché immobilier attire en outre d'importants capitaux dont la logique de rentabilité n'est pas toujours compatible avec les exigences portées par la Ville de Paris en matière de souveraineté économique, de transition écologique et sociale, d'innovation, de qualité architecturale et urbaine.

Enfin, la préservation et le développement du commerce de proximité restent une priorité pour la Ville de Paris, ce qui interroge sur les moyens d'encadrer la concurrence que leur livre un e-commerce non encadré et non régulé.

**Face à ces évolutions, la Ville de Paris n'est pas restée sans réponse :** elle s'est engagée dans le développement d'une logistique urbaine plus vertueuse et plus efficace, au travers de la charte signée avec les professionnels dès 2013, de l'utilisation de son plan local d'urbanisme pour encourager l'installation d'espaces de distribution et de stockage ou encore de son action résolue au sein de la société d'économie mixte SOGARIS dont elle est un actionnaire prépondérant. La Ville de Paris a également travaillé à promouvoir le transport décarboné de marchandises, au travers de son règlement marchandises, du soutien spécifique apporté aux professionnels adoptant des pratiques socialement et écologiquement responsables, d'un soutien aux initiatives de report modal ferré ou fluvial et d'expérimentations de solutions innovantes (micro-hubs sur l'espace public, livraisons silencieuses en horaires décalés, aires de livraisons connectées...).

### Emmanuel Grégoire

Premier adjoint, adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et des relations avec les arrondissements

## David Belliard



Guerre en Ukraine, épidémie de la Covid, dérèglements climatiques... Les crises récentes - ou leurs émergences directes ou indirectes, ont souligné l'extrême fragilité de nos approvisionnements en énergies fossiles, mais aussi en marchandises diverses et variées. Nous vivons dans un environnement entrelacé, interdépendant, d'une grande fragilité. Pour exemple, l'autonomie alimentaire de Paris s'élève à seulement 3 jours. C'est peu dire que dans ce contexte, la question de la souveraineté logistique de notre ville et de notre métropole, au travers de l'organisation et de la consolidation des flux d'approvisionnement de notre collectivité est un sujet stratégique majeur. Et cela d'autant plus qu'il répond à une évolution significative des modes de consommation, qui ont vu s'installer et se développer le commerce en ligne, avec pour corollaire une explosion des livraisons. Sources de nuisances sonores et d'encombrement de notre espace public, cette croissance est permise par un modèle économique socialement destructeur et générant une très forte précarité. Travailler sur la logistique et l'approvisionnement de nos collectivités, c'est aussi trouver des réponses et interroger un modèle qui utilise des milliers de travailleurs indépendants, ces "forçats invisibles" de nos rues. Enfin, se pose bien sûr la question climatique et sanitaire : les flux logistiques représentent près d'un quart des émissions de CO<sub>2</sub> à Paris, et doivent à ce titre intégrer une trajectoire "zéro carbone".

C'est pour répondre à l'ensemble de ces enjeux que Paris a décidé de se doter d'une stratégie de logistique urbaine. Pour cela, et sans exhaustivité, plusieurs orientations peuvent être déjà soulignées. Les pénuries alimentaires durant la crise sanitaire l'ont montré, nous devons rapprocher les lieux

de stockage des lieux de consommation au cœur de ville. Pour cela, un maillage plus important d'espaces logistiques de différentes tailles permettra d'entreposer nos produits dans Paris, et donc de développer ainsi une logistique dite du dernier kilomètre moins carbonée, au travers par exemple de la cyclologistique. Parallèlement, et en toute logique, nous encouragerons plus fortement à consommer local et, chaque fois que possible, à produire sur le territoire parisien et métropolitain. Il s'agira en outre de mieux assurer la protection des plus vulnérables, un des axes prioritaires pour cette nouvelle stratégie logistique. Les accidents graves et mortels impliquent encore trop de poids lourds, tandis que les zones de livraison sont insuffisamment respectées. Aux mesures pour répondre à ces points, s'ajoutent aussi notre volonté d'améliorer les conditions de travail des livreurs et de sortir d'un système qui trop souvent, use de la précarité pour se développer. Enfin, pour décarboner massivement le secteur, nous mettrons tout en place pour accompagner les acteurs à réduire leur flotte de véhicules polluants en favorisant le développement de la livraison à pied, de la cyclologistique et bien sûr des motorisations électriques ou hydrogènes.

Ces objectifs - rapprocher, sécuriser, décarboner- tout comme ces chantiers sont fondamentaux, et doivent être menés avec l'ensemble des parties prenantes (État, Région, Métropole, monde professionnel). C'est toute la raison d'être de cette stratégie, qui a vocation à porter les besoins de la ville logistique à tous les niveaux et avec l'ensemble des acteurs impliqués.

### David Belliard

Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie





---

**LA LOGISTIQUE URBAINE  
À PARIS AUJOURD'HUI**



## La logistique urbaine en quelques chiffres

La logistique urbaine désigne l'ensemble des actions visant à assurer l'approvisionnement de la ville. Le transfert des marchandises d'un point à un autre nécessite une série d'opérations plus ou moins complexes et nombreuses qui vont de la transmission d'informations à la livraison au destinataire final en passant par le stockage et sa gestion, la préparation de commande, son conditionnement, son transport, etc. L'efficacité de cette chaîne logistique est essentielle à la performance économique d'une métropole. L'ADEME estime l'autonomie alimentaire d'une Métropole comme Paris à trois jours en cas de cessation de son approvisionnement. Le bon fonctionnement des activités de la logistique urbaine est donc essentiel !

### Une concentration exceptionnelle de flux de marchandises mais un déficit d'offre immobilière pour les accueillir

On estime à 4,4 millions le nombre de mouvements de marchandises chaque semaine en Ile-de-France. C'est dans le cœur de l'agglomération que l'intensité logistique est la plus forte : 62% de ces mouvements concernent la Métropole du Grand Paris et environ 1,1 million se concentrent dans Paris. Près de 500 000 colis sont livrés chaque jour à Paris. En termes de volumes, un Francilien

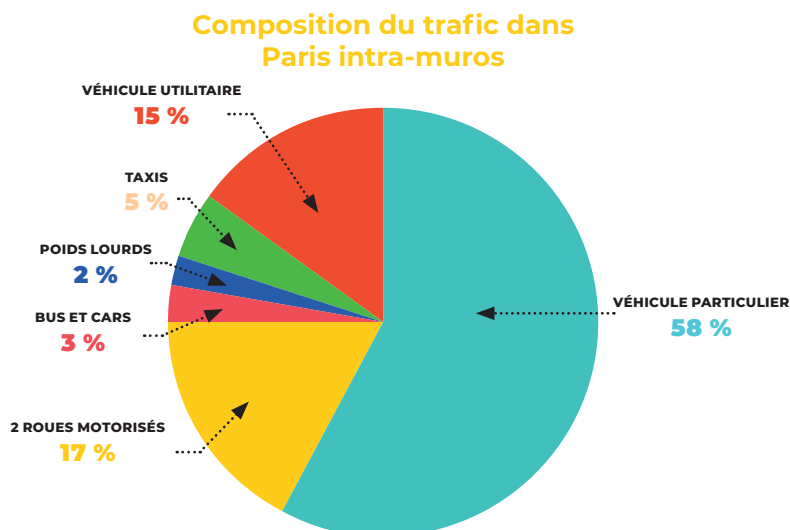
consomme en moyenne l'équivalent d'un semi-remorque de marchandises par an : entre 200 et 230 millions de tonnes de marchandises sont ainsi transportées chaque année en Ile-de-France.

La répartition des surfaces immobilières dédiées à la logistique est exactement à l'inverse de celle des mouvements puisque Paris en accueille à peine 1%. La croissance du parc logistique francilien depuis 40 ans se localise exclusivement en grande couronne, éloignant progressivement les lieux de stockage des lieux de consommation.

### 90% de la logistique francilienne s'opère par la route

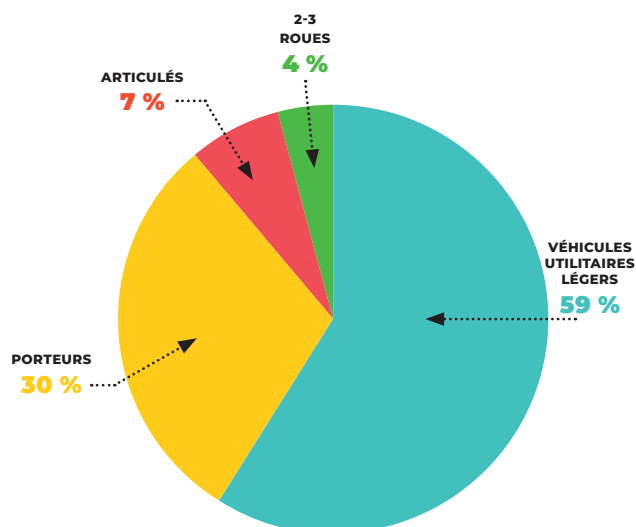
Les véhicules utilitaires (légers et poids lourds) représentent 18% du trafic parisien. Le transport routier de marchandises s'opère

dans Paris à 60% au moyen de véhicules légers (PTAC inférieur à 3,5 t). Les poids lourds (porteurs et articulés) représentent 37% des mouvements de marchandises dans Paris. Au niveau régional, ces parts sont respectivement de 50% et 45%.



Source : Ville de Paris, DVD, Bilan des déplacements 2019

### Répartition des mouvements de marchandises à Paris

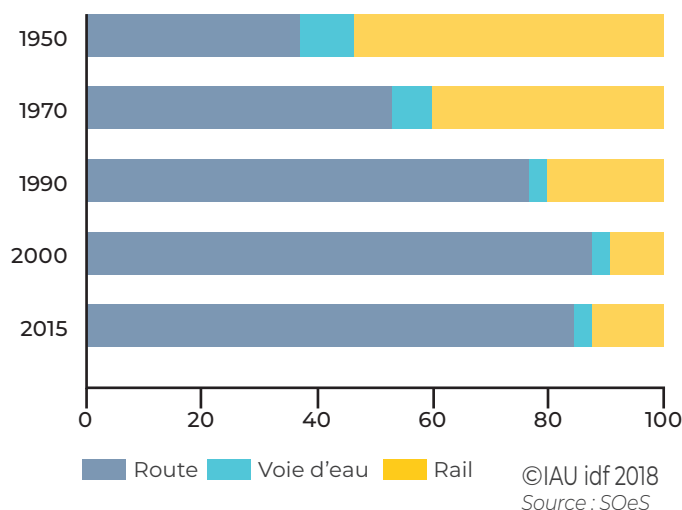


Source : ETMV 2011-2012-RIF-DRIEA/DGITM-Ademe, Ifsttar, Sirène (Insee) – Traitement Apur

Afin d'accueillir ces flux routiers, la Ville de Paris propose aujourd'hui plus de 9 000 places de livraison aux professionnels de la logistique.

L'explosion du fret routier, au détriment des autres modes, reste récente : en 1950, seulement 30% du fret français s'effectuait par la route quand aujourd'hui il représente quasiment 90%.

### La répartition modale du fret en France des années 1950 à nos jours (milliards de tkm)



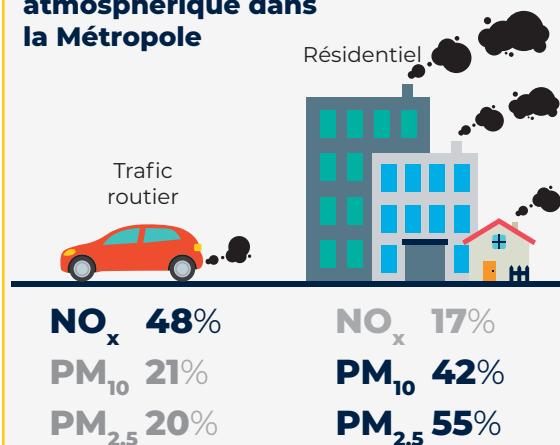
## Des conséquences environnementales importantes

96 % des poids lourds et 94% des véhicules utilitaires légers immatriculés dans la Zone à Faibles Émissions (ZFE) de la Métropole du Grand Paris roulent au diesel. Les véhicules électriques et l'hydrogène représentent 2% des véhicules utilitaires légers et moins de 1% des poids lourds.

Le transport routier contribue pour 73 % aux émissions de NOx et pour 42 % aux émissions de particules fines (PM10).

La pollution de l'air est la cause de 7 900 décès prématurés chaque année en Île-de-France.

### Sources et contributions aux niveaux de pollution atmosphérique dans la Métropole



Source : bilan des émissions AIRPARIF 2018

France Nature Environnement estime que 25% des émissions de CO2 à Paris proviendraient du transports de marchandises.

Une tonne acheminée en fret fluvial représente une réduction de 60% d'émissions de gaz à effet de serre en comparaison avec le transport routier. Lorsque le fret fluvial est couplé avec le ferroviaire, ce chiffre peut atteindre jusqu'à -90% d'émissions.

**À Paris, le fret représente un quart des émissions de CO2 liées à la mobilité**

**Un usage intensif de la livraison en Île-de-France et surtout à Paris**

Près de 300 000 livraisons et enlèvements ont lieu chaque jour, soit 1/3 de toutes celles réalisées en Île-de-France

**25 % des émissions de CO2 de la mobilité**

**Des externalités négatives importantes de la logistique par la route**

Actuellement, seul 6,5% du tonnage de marchandise transporté en Île-de-France transite par la Seine\*  
À tonnage égal, le transport par voie fluviale consomme 5 fois moins de carburant et émet 2,5 fois moins de CO2 que la route

**38 % des particules fines et d'oxydes d'azote du trafic routier**



\*15 tonnes sur près de 230 tonnes transportées en Île-de-France

**Un secteur économique dynamique mais des conditions de travail souvent difficiles**

L'Île-de-France concentre environ 400 000 emplois salariés dans le secteur des transports et de la logistique soit 20% des emplois du secteur en France.

Le secteur du e-commerce a connu en France une croissance spectaculaire de son chiffre d'affaire au cours de la dernière décennie (+244 % entre 2010 et 2019, APUR, 2020) et 37% des Français disent acheter davantage en ligne depuis le début de la crise sanitaire (Observatoire des Usages internet de Médiamétrie, 2021). Le secteur des colis légers, la « messagerie », lui, croît de 15% à 20% par an depuis quelques années.

On observe parallèlement une diminution de 30 à 90 % de certains types de commerces physiques à Paris concurrencés par la vente en ligne à (APUR, 2020). A contrario, 43% des Franciliens, suite au confinement, qui déclarent vouloir acheter davantage de produits locaux (IPR, 2020).

Le transport des matériaux de construction et des déchets constitue un enjeu majeur en Île-de-France :

- 30% des tonnages de marchandises échangées par la route
- 30 % des tonnages de marchandises transportées par le fleuve

Ce sont en outre des métiers des métiers risqués et difficiles en particuliers lors des opérations de chargement et de déchargement des véhicules motorisés :

- 82% des maladies professionnelles concernent des « troubles musculo-squelettiques ».
- 9 accidents sur 10 ont lieu alors que le véhicule est à l'arrêt

Par ailleurs, une étude portant sur l'analyse des accidents graves de la circulation survenus à Paris entre 2015 et 2018 montre que les victimes décédées suite à un accident impliquant un poids lourd représentent 12% du total des victimes décédées (3% des blessés graves et 2% des blessés légers).

Les entreprises considèrent que les recrutements pour des conducteurs livreurs en zone urbaine sont difficiles dans 65% cas (contre 44 % tous secteurs confondus en Île-de-France).

Un cycle d'enquêtes menées par la Chaire Logistics City, dirigée par Laetitia DABLANC, sur les micro-entrepreneurs de la livraison instantanée à Paris montre que :

- 41.4% des chauffeurs-livreurs sont autoentrepreneurs
- 79,7% des livreurs gagnent moins de 1500 euros brut/mois
- 38% d'entre eux ne bénéficient pas d'une assurance

## La bilan de la Charte logistique urbaine durable de 2013

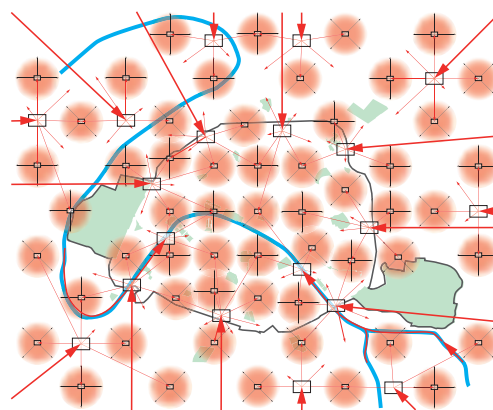
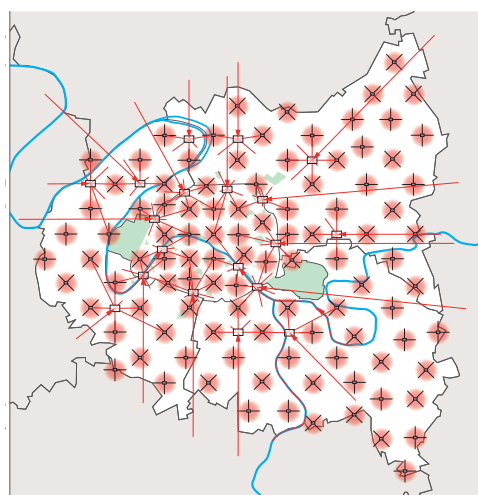
Indispensable à la vie économique et sociale de la cité, le transport de marchandises est une activité essentiellement privée, qui concerne de multiples acteurs. Sa gouvernance est donc complexe. L'intervention de la Ville de Paris se situe donc sur plusieurs plans : au niveau réglementaire, par des actions incitatives mais aussi à travers un volet d'animation, de collaboration, pour essayer de concilier activité économique et réduction des nuisances environnementales.

La charte pour une logistique urbaine durable partagée et signée en 2013 par une centaine de partenaires de l'ensemble de la chaîne logistique (des fédérations professionnelles, les chambres consulaires, des entreprises), du monde de la recherche et du secteur public se donnait déjà pour objectif de concilier les différents enjeux suivants :

- Assurer l'approvisionnement et circulation des marchandises nécessaires aux habitant.e.s et à la vie économique
- Diminuer les émissions de polluants atmosphériques, les émissions de gaz à effet de serre et le bruit
- Limiter la congestion routière
- Apaiser la cohabitation entre les différents modes de transport (sécurité).

Cette charte a permis de poursuivre le travail avec les professionnel.le.s, initié en 2006 et de décliner une vingtaine de « fiches action » dont les principales réalisations sont :

- la production par l'Apur en 2014 **d'un premier document d'orientations stratégiques** qui a permis d'identifier la nécessité d'un maillage d'équipements logistiques de différentes tailles (hôtels logistiques, espaces de logistique urbaine ou lieux d'échanges, relais de proximité) ;



### Schéma du maillage logistique de Paris et petite couronne

- plateformes multimodales
- lieux d'échanges

#### Flux marchandises

- massifiés
- éclatés
- dernier kilomètre

apur

#### 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

- d'introduire lors de la modification du PLU de 2016 des **Périmètres de Localisation Logistique** en faveur d'espaces logistiques ;
- le soutien à la création par Sogaris de **Chapelle International, le 1er hôtel logistique connecté au réseau ferroviaire** à Paris ;



©Ville de Paris

Terminal ferroviaire urbain de l'hôtel logistique de Chapelle International (Sogaris)

- la mise en place par la Ville de Paris d'**aides financières** destinées aux professionnels pour l'achat de véhicules non-polluants et/ou silencieux ;



- des expérimentations lauréates d'un appel à **expérimentation logistique** conduit avec le soutien de l'incubateur Paris&Co : consigne automatique sur l'espace public, micro-hub, mutualisation de flux, livraisons en horaires décalés...



©Christophe Belin

Expérimentation micro-hub, rue de la Bourse (2<sup>e</sup>)

- L'opportunité de **proposer des espaces fonciers délaissés ou sous-utilisés** pour un usage logistique à l'occasion d'appels à projets (ex : porte de Pantin) ;



©Syvi

ELU P4 de Sogaris, issu de l'appel à projet logistique, Porte de Pantin (19<sup>e</sup>)

- **l'instauration d'un dialogue régulier et constructif** avec les professionnel.le.s, les fédérations, les institutionnel.le.s, dans le cadre de groupes de travail thématiques pour la plupart co-animés par les services de la Ville et des représentant.e.s des professionnel.le.s : sortie du diesel, e-commerce, logistique retour, sécurité routière, etc.

## Un secteur en pleine mutation

On assiste depuis quelques années à une transformation rapide et radicale de la mobilité des biens dans les métropoles internationales : modes de consommation, e-commerce, livraisons à domicile. La crise sanitaire est venue accélérer ces tendances. Depuis deux ans, nous connaissons une explosion du nombre de livraisons et autant d'externalités négatives sur l'espace public. Les espaces de stationnement et de livraison connaissent une pression croissante.

Les conditions de circulation et de livraison en ville entrent aujourd'hui en contradiction avec les aspirations des Parisien.ne.s, qui demandent l'apaisement de la circulation et la végétalisation de la ville. La place du camion est régulièrement questionnée par les citoyen.

ne.s au regard de la pollution et de la gêne visuelle engendrées ainsi que des accidents encore trop nombreux dus aux angles morts.

À une autre échelle, le contexte institutionnel a évolué avec la création de la Métropole du Grand Paris qui s'est saisie de l'enjeu logistique en convergence avec les objectifs de la Ville de Paris. De façon très concrète, cette convergence s'est traduite par la volonté d'une harmonisation des règlements marchandises communaux pour une meilleure lisibilité à l'adresse des transporteurs.

**Pour répondre à l'évolution du secteur, la Ville de Paris a décidé de se doter d'une nouvelle stratégie de logistique urbaine.**





---

**UNE NOUVELLE  
STRATÉGIE ÉLABORÉE  
AVEC LES PROFESSIONNEL·LE·S**



## Une stratégie concertée

La Ville de Paris s'est engagée au début de l'année 2021 dans une large concertation pour élaborer sa stratégie logistique. Elle s'est concentrée autour **d'un nombre limité d'objectifs (6)**.

Ont été distinguées les actions qui relèvent entièrement des compétences de la Ville de Paris (« **la Ville s'engage** »), des actions d'accompagnement de mesures qui ne relèvent pas de ses compétences (« **La Ville accompagne** ») et des actions de plaidoyer (« **la Ville soutient** »).

Cette stratégie a été élaborée en **partenariat étroit avec les acteurs privés et publics** qui, au quotidien, œuvrent dans le domaine du transport de marchandises. **Plus de 300 partenaires se sont mobilisés à l'occasion d'ateliers** qui ont permis de partager un diagnostic, des enjeux et de définir des pistes d'action.

L'ensemble des filières concernées par la logistique urbaine se sont rendues disponibles : **entreprises** de transport (routier, fluvial ou ferré), de logistique, de cyclologistique, plateformes de livraisons instantanées, commerces et e-commerces, constructeurs de véhicules, gestionnaires de réseaux, entreprises du BTP, promoteurs immobiliers, entreprises de l'économie sociale et solidaire, etc.

Les **fédérations et associations de professionnel.le.s**, les **associations d'usager.e.s**, les chambres consulaires, mais aussi des universitaires, des aménageurs, ou encore des agences d'urbanisme ont partagé leur expertise.

Les **différents niveaux institutionnels et territoriaux** ont également apporté leur expérience et leur vision : des mairies d'arrondissements aux services de l'État en passant par les Établissements Publics Territoriaux, les Conseils départementaux des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis, du Val de Marne, la Métropole du Grand et la Région Île-de-France.

Pour mener ces travaux, **le pilotage a été confié à l'Agence de la Mobilité de la Direction de la Voirie et des Déplacements**. De **nombreuses autres directions ont été mobilisées** ce qui démontre le caractère très transverse de la logistique dans les politiques de la Ville : Direction de l'Attractivité et de l'Emploi, Direction de l'Urbanisme, Direction des Constructions Publiques et de l'Architecture, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, Direction de l'Immobilier, de la Logistique et des Transports, Direction des Finances et des Achats, Centre d'Action Sociale de la Ville de Paris. Enfin, l'appui de **Sogaris** sur les thématiques du foncier et de l'immobilier, l'accompagnement de la **Métropole du Grand Paris** sur la transition énergétique et l'apport des expertises de **l'Apur** ont été déterminants dans la conduite de ce travail.

Deux **chercheur.se.s spécialisé.e.s** dans la logistique urbaine, **Adeline HEITZ**, Maître de conférences en Urbanisme au Conservatoire National des Arts et Métiers, et **Adrien BÉZIAT**, Chargé de Recherche à l'Université Gustave Eiffel, ont accompagné la Ville de Paris tout au long du processus afin de définir au mieux les enjeux à relever et à percevoir les sujets qui n'auraient pas été suffisamment mis en lumière lors des ateliers de concertation.

## Les six grands défis de la logistique urbaine

Afin de répondre aux enjeux environnementaux, sociaux, économiques et apporter au quotidien un service de qualité aux Parisien.ne.s, la logistique urbaine doit répondre à six grands défis :

### 1 - Le foncier et l'immobilier logistique

Pour un maillage réduisant les flux de circulation, favorisant une (cyclo)logistique du dernier kilomètre au plus près des points de livraison.

### 2 - Le partage de l'espace public

Pour des flux logistiques réduits et encadrés améliorant la cohabitation entre les modes de transport sur l'espace public et l'insertion de ces activités dans la ville dense.

### 3 - Les conditions de travail des livreur.euse.s

Pour l'implantation d'infrastructures d'accueil et de repos, une réduction des accidents de la route et l'ouverture de nouveaux droits pour ces professionnel.le.s souvent précarisé.e.s.

### 4 - Les nouveaux modèles à inventer pour favoriser l'offre de proximité

Pour un accompagnement des acteurs en faveur de circuits plus courts et une sensibilisation des consommateurs aux coûts environnementaux et sociaux des produits.

### 5 - La logistique des chantiers

Pour une réduction des flux de camions de chantier au profit d'une logistique fluviale et intermodale ainsi qu'une meilleure mutualisation des flux des artisans.

### 6 - La transition écologique

Pour un accompagnement financier des professionnel.le.s afin de se diriger vers des mobilités logistiques partagées, moins émettrices de gaz à effet de serre et intermodales.

## Une déclinaison opération toujours concertée

Cette nouvelle stratégie se déclinera par des objectifs annuels. À l'été 2022, une **première feuille de route identifiera les actions à engager pour l'année à venir (2022-2023)** selon les 6 défis. L'année suivante un premier bilan sera tiré et de nouvelles actions enrichiront la démarche et ainsi de suite.

**Les objectifs annuels seront élaborés par les services de la Ville, en relation étroite avec les partenaires.** Les partenaires pourront de façon spontanée proposer des actions à inscrire à la feuille de route.

Le **comité des partenaires**, instauré pour conclure la phase des ateliers de concertation, est désormais la **nouvelle instance d'échange**. Il se réunira au moins deux fois par an pour adopter la feuille de route annuelle mais aussi pour échanger sur le bilan d'avancement des actions et les nouvelles orientations proposées. Les partenaires pourront également partager leurs retours d'expérience sur les actions mises en œuvre.





## PARIS : VILLE LOGISTIQUE

*En parlant de « ville logistique », plutôt que de « logistique urbaine », on change la focale. D'une question de transport, on passe à une question d'urbanisme. La logistique et le transport de marchandises deviennent des thèmes transversaux qui vont concerner tous les aspects et toutes les étapes de l'aménagement de la ville.*

**Adeline HEITZ & Adrien BÉZIAT**, *chercheur.se.s*

## Le foncier et l'immobilier logistique



© Joséphine Brueder

« La transformation de modes de vie rend aujourd'hui essentiel le développement d'une logistique urbaine maîtrisée et décarbonée, une logistique au service de la ville et de ses habitants : c'est tout le sens des engagements pris par la Ville de Paris pour déployer un réseau de sites bien localisés, respectueux de leur environnement et adaptés aux besoins des activités logistiques et productives. »

**François Dagnaud**, Maire du 19<sup>e</sup> arrondissement de Paris et Président de Sogaris

### Les enjeux

**1/ Renforcer le maillage d'espaces logistiques** pour rationaliser et réduire les flux en favorisant les véhicules électriques, la cyclologistique et les livraisons à pied.

**2/ Mobiliser les outils réglementaires et fonciers** pour préserver des implantations industrielles ou logistiques présentes à Paris

**3/ Identifier les opportunités foncières, réinvestir les espaces délaissés** pour déployer un maillage d'espaces logistiques (parkings souterrains, garages automobiles, stations-services, infrastructures routières, etc.), et prévenir l'implantation d'opérateurs opportunistes, (dark stores, dark kitchens) qui viennent concurrencer les commerces de proximité.

## La Ville s'engage

### Identifier le foncier mobilisable pour accueillir les activités logistiques.

La Ville de Paris a engagé un travail d'identification des quartiers carencés. **Les parcelles mobilisables et éligibles seront cartographiées dans le futur PLU Bioclimatique.** Ces espaces seront clairement distingués des locaux utilisés par des cuisines ou des magasins aveugles qui eux feront l'objet d'une réglementation spécifique.

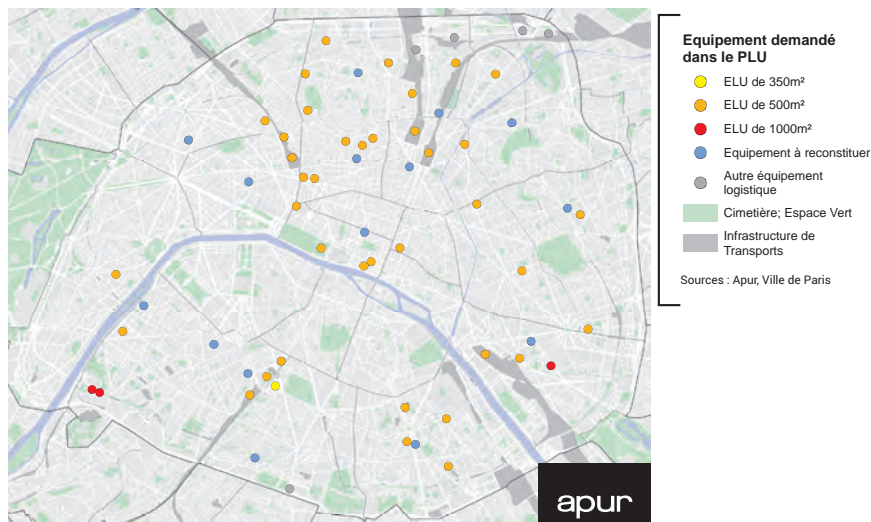
### Agir sur le foncier.

Pour peser sur le marché locatif très tendu des locaux productifs, la Ville de Paris renforce **sa stratégie de maîtrise, directe et indirecte, d'une infrastructure immobilière. Un plan de transformation et de revalorisation d'actifs immobiliers aujourd'hui sous utilisés** permettra la reconversion de sites pour y accueillir des activités logistiques et productives.

Cette démarche pourrait également s'ouvrir à **l'expérimentation de nouveaux modes de production urbaine sur le modèle de l'urbanisme transitoire**, à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques ou au service de la logistique de chantier notamment. Ainsi, certaines parcelles non-exploitées avant la phase travaux d'un projet urbain pourraient être mobilisées temporairement pour des activités logistiques.

Enfin, sur le modèle de la politique de préemption de locaux commerciaux, et fort des enseignements de la crise sanitaire sur les « fonctions essentielles », un dispositif ciblé de portage foncier par les opérateurs de la Ville

de Paris et/ou l'EPFIF sera étudié pour **assurer la maîtrise des implantations stratégiques en matière d'approvisionnement et de distribution.**



### Les périmètres de localisation logistiques

(PLOc logistiques) identifient dans le plan local d'urbanisme de Paris les parcelles sur lesquelles les éventuels porteurs de projet doivent apporter la preuve, lors du dépôt d'un permis de construire, que leur projet assure le maintien ou la création d'un espace de logistique urbaine, ou n'empêche pas sa réalisation future.

## La Ville accompagne

### Programmer des équipements dédiés à la logistique.

De la même manière que l'on programme les besoins en équipements d'un nouveau quartier, **les nouveaux projets urbains intégreront dans leur programmation un pourcentage a minima de surfaces logistiques** permettant d'organiser les flux de

distribution à destination des commerces, des activités et des habitants. Pour ce faire, la Ville de Paris s'appuiera sur des études de modélisation menées par A. Heitz et A. Béziat, qui proposent une approche innovante de programmation urbaine aux aménageurs.

## La Ville soutient

### Demander des évolutions réglementaires indispensables.

La réglementation actuelle contraint l'installation de bornes de recharge électriques en surface ou au 1er sous-sol, le reste étant interdit. Cela constitue un frein majeur au déploiement de flottes et à la reconversion d'espaces en sous-sols. Cette situation paradoxale contrevient aux enjeux de lutte contre le dérèglement climatique et pour la qualité de l'air. Dans la perspective de l'interdiction du diesel en 2024 et du thermique en 2030, la Ville de Paris entend **peser auprès des**

**autorités en charge de la réglementation de ces installations pour obtenir une simplification des normes** en s'alignant sur les réglementations en vigueur dans d'autres États européens.

Enfin, pionnière en matière d'urbanisme logistique, la Ville de Paris avait introduit dès 2016 la logistique urbaine dans le champ des CINASPIC. Cet outil réglementaire qui a permis d'exploiter judicieusement les socles et les sous-sols avec des règles de constructibilité adaptées, est aujourd'hui remis en cause par les nouvelles dispositions

du code de l'urbanisme sur les destinations. L'ensemble des fonctions logistiques sont aujourd'hui regroupées dans la destination «entrepôt» qui ne permet pas de distinguer les fonctions de stockage des fonctions de transfert de marchandises d'un mode de transport massifié vers des véhicules plus légers (petits véhicules électriques, cargo cycles, livraisons à pied). **La Ville de Paris souhaiterait que cette fonction de transfert de marchandises aujourd'hui assurées par les espaces de logistique urbaine et qui n'ont pas de fonction de stockage soit bien indiquées dans le code de l'urbanisme.** Cela permettrait notamment de contraindre l'activité des darks stores / dark kitchen.

### Favoriser la multimodalité des grands sites logistiques,

Les sites qui peuvent être raccordés au rail ou à la voie fluviale sont rares. Leur développement ne pourra se faire qu'en intégrant dans leur modèle économique le fait qu'ils devront dans un premier temps fonctionner uniquement avec du fret routier. En effet, de nombreux facteurs freinent encore le développement

de la logistique urbaine par voie fluviale et/ou ferroviaire : la réglementation, la nécessaire adaptation de la filière professionnelle, la mise à niveau des infrastructures ferroviaires, la priorité donnée au transport de voyageurs dans l'attribution des sillons, etc.

**Une adaptation de la fiscalité des terminaux ferroviaires urbains est également nécessaire.**



Site P4 Porte de Pantin de Sogaris – architecte Syvil ©Thomas Garcia

## Le partage de l'espace public



©Josephine Brueder

« Paris a lancé la transformation de son espace public ! Nous faisons plus de places aux piétons et aux vélos. C'est une réelle opportunité pour une logistique du dernier kilomètre qui se réinvente : plus sûre, moins polluante, moins bruyante. Réduire le trafic routier, c'est le fluidifier au profit de celles et ceux qui en ont réellement besoin, et notamment les professionnel.le.s de la logistique urbaine. »

**David Belliard**, Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie

### Les enjeux

**1/ Améliorer l'usage des aires de livraison, qui est le principal outil à destination des livreurs** en repensant leur nombre, leur maillage territorial, leurs dimensions et en évitant les détournements d'usage (stationnement, véhicules non autorisés)

**2/ Mieux partager l'espace public au cours de la journée** en encourageant les livraisons silencieuses en horaires décalés

**3/ Apaiser la cohabitation des différents modes de livraison** (poids lourds, véhicules utilitaires légers, vélocargos, livraisons à vélo ou à pied) **et des autres usager.e.s de l'espace public** (autobus, taxis, véhicules particuliers, vélos, trottinettes, piétons...) en renforçant les équipements anti-angles morts des poids lourds et en sécurisant l'espace public

**4/ Réduire les flux de véhicules motorisés** en encourageant la cyclogistique, les livraisons à pied et faciliter le stationnement des professionnels

## La Ville s'engage

**La sanctuarisation des aires de livraison** existantes et leur déploiement dans les rues où elles font défaut constituent le premier objectif pour faciliter et sécuriser les opérations de chargement et de déchargement.

**1 000 aires de livraison supplémentaires seront ainsi réalisées d'ici 2026**, notamment dans les rues identifiées comme étant sous-dotées, s'ajoutant au 9 000 déjà présentes sur Paris.



©Christophe Belin

Aménagement d'une aire de livraison le long d'une piste cyclable



**La Ville de Paris renforcera le contrôle du respect de ces aires** avec l'appui de la nouvelle Police municipale et agira pour en faciliter l'accès, par exemple à travers leur réservation (expérimentations).

Dans les secteurs où l'espace hors voirie est difficilement mobilisable, et en complément des aires de livraison dont l'utilisation est limitée à 30 minutes, **des expérimentations de micro-hubs logistiques** seront conduites afin d'évaluer la pertinence de leur déploiement à une plus grande échelle.



## La Ville accompagne

La Ville accompagne les logisticiens qui souhaitent expérimenter les livraisons en horaires décalés pour éviter les heures de pointe. Ces livraisons se faisant souvent tôt le matin, un travail important est mené pour lutter contre **les nuisances sonores induites. Les livraisons silencieuses en horaires décalés seront promues.**

Par ailleurs, la Ville sera attentive à la généralisation des **contrôles** pour s'assurer que l'ensemble des véhicules de livraison y compris les deux-roues motorisés, respectent bien la **ZFE et les normes sonores.**

**La Ville encourage le développement de la cyclologie** en facilitant au quotidien les opérations de chargement et de déchargement, grâce à de **nouveaux aménagements de voirie**. Ainsi, la Ville a élaboré un plan vélo avec un budget de plus de 250 millions d'euros d'investissements pour l'aménagement de nouvelles infrastructures, le développement massif de solutions de stationnement sécurisé, le renforcement de l'écosystème vélo, la création de 30 000 nouvelles places en arceaux sur l'espace public, dont **1 000 places réservées aux vélos-cargos.**

A la suite de la réforme du Stationnement, l'accès à la **carte Pro-Mobile**, qui offre un tarif préférentiel de stationnement aux professionnels, **a été étendu depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2021 aux entreprises de grande couronne (77, 78, 91, 95).**



## La Ville soutient

Les poids-lourds sont la cause de nombreux accidents mortels liés notamment aux angles-morts. La Ville demande à l'État **d'accélérer le calendrier prévu par l'Union européenne** imposant les poids-lourds à s'équiper en **dispositifs de lutte contre les angles-morts**. La technologie avec vision directe, la plus efficace pour éliminer les angles-morts des poids lourds, s'appliquera aux nouveaux modèles qu'en novembre 2025 et aux modèles existants à partir de novembre 2028. Selon l'Union Européenne, ces mesures de sécurité pourraient épargner près d'un millier de vies chaque année.

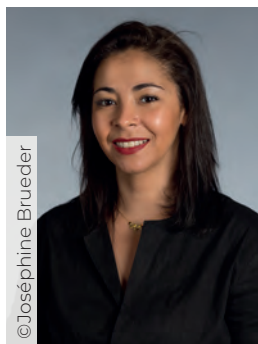
Aujourd'hui, le code de la route n'offre pas la **possibilité de réserver des aires de livraison ni des places de stationnement à certains types de professionnel.l.e.s**, notamment pour des interventions d'urgence. Il n'est pas non plus permis de **réserver sa place à l'avance**. Des expérimentations seront menées dans ce sens afin d'argumenter en faveur d'**une évolution législative du Code de la route**.



©Christophe Belin

Livraison par un véhicule utilitaire électrique

## Les conditions de travail des livreur·se·s



© Joséphine Brueder

« Nous ne pouvons pas rester impassible face aux conditions, souvent très difficiles, dans lesquelles certains livreurs travaillent. Nous devons collectivement améliorer celles-ci, pour garantir leur sécurité et leurs droits. Leur statut doit

évoluer pour qu'ils puissent bénéficier d'une véritable protection sociale. »

**Afaf Gabelotaud**, Adjointe à la Maire de Paris en charge des entreprises, de l'emploi et du développement économique



© Joséphine Brueder

« L'essor de l'économie de plateforme a profondément transformé nos modes de consommation. Le « tout livraison » se fait aux détriment des droits sociaux des livreurs et génère toujours plus de déchets d'emballages. Les acteurs de

l'Économie Sociale et Solidaire - comme les modèles coopératifs, la Maison des Coursiers et les opérateurs de consigne ESS - construisent des alternatives crédibles. »

**Florentin Letissier**, Adjoint à la Maire de Paris en charge de l'économie sociale et solidaire, de l'économie circulaire et de la contribution à la stratégie zéro déchet

### Les enjeux

**1/ Développer des infrastructures et des services nouveaux** pour répondre aux besoins quotidiens des chauffeur.e.s-livreur.se.s (repos, pauses déjeuner, besoins sanitaires, points d'eau, accompagnement et accès aux droits, ... )

**2/ Prévenir les accidents de travail** dus à la circulation, sécuriser et faciliter le partage de la voirie

**3/ Encourager les entreprises à proposer de meilleures conditions de travail** (salaire, statut, équipements...) pour améliorer l'attractivité du métier et mieux protéger les travailleur.se.s.

**4/ Accompagner les entreprises sociales et solidaires** de la logistique

## La Ville s'engage

La Ville souhaite améliorer les conditions de travail du métier de chauffeur-livreur, notamment à travers **l'amélioration des conditions de circulation à vélo**. L'investissement massif dans le Plan Vélo et l'ensemble des actions décrites dans le chapitre précédent sur le partage de l'espace public y contribuent largement.

Afin d'améliorer l'accès des livreur.se.s à **l'information sur leurs droits**, une **Maison des coursiers** a ouvert boulevard Barbès sous l'impulsion de la Mairie du 18<sup>e</sup> arrondissement. **La Ville de Paris souhaite étudier les conditions de pérennisation et d'essaimage de ce projet et donnera aussi accès aux livreur.se.s**, et plus particulièrement aux auto-entrepreneur.se.s, **à des services existants comme les Maisons de la Vie Associative et Citoyenne**, présentes dans chaque arrondissement.

Afin de faciliter les **synergies entre les entreprises du secteur du transport et de la logistique et l'écosystème de l'économie sociale et solidaire (ESS)**, la Ville de Paris organisera un événement pour permettre à ces deux univers de se rencontrer, de créer de nouvelles opportunités de collaboration et de renforcer les partenariats existants.



Maison des coursiers, boulevard Barbès  
(18<sup>e</sup> arrondissement)

## La Ville accompagne

**La Ville travaillera avec les plateformes pour élaborer une Charte sociale** et inciter ces acteurs à développer des démarches responsables sur le territoire parisien. **Ce travail associera également les commerçant.e.s** pour que cette charte ait aussi vocation à faciliter l'accès aux services essentiels (ex : accès aux toilettes des restaurants).

Le renforcement de l'attractivité de ce métier sous tension passe également par la promotion de parcours d'insertion et professionnels mieux identifiés et en constante progression à Paris et par une **meilleure sensibilisation du grand public sur les conditions de travail** des chauffeurs-livreurs.

## La Ville soutient

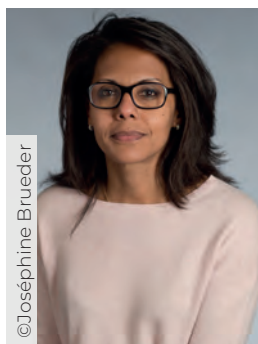
La Ville contribuera à **favoriser l'accès à des qualifications professionnelles** en concourant à faire évoluer les formations notamment pour les nouveaux métiers comme ceux de la cyclologistique.

La Ville sera également **attentive au contenu des Directives européennes** en cours de réflexion sur les travailleurs des plateformes et sur la réglementation de la puissance des vélos à assistance électrique.



Renforcer la sécurité routière grâce à des aménagements adaptés (rue de Rivoli)

## Favoriser l'offre de proximité



©Joséphine Brueder

« Le développement du e-commerce transforme la ville et peut déséquilibrer l'économie de nos commerces de proximité. Un soutien doit leur être apporté. La Ville accompagne la structuration de circuits alimentaires courts et de proximité,

ce qui apporte des débouchés à l'agriculture durable locale et donne accès, aux Parisiens à une alimentation plus saine. Nous sommes résolus à organiser la collaboration entre filières courtes et longues et à encourager de nouveaux modes de livraison plus durables. »

**Audrey Pulvar**, Adjointe à la Maire de Paris en charge de l'alimentation durable, l'agriculture et des circuits courts



©Sophie Robichon

« A Paris, nous soutenons le commerce de proximité avec les leviers dont nous disposons : aides financières, installation chez nos bailleurs via le GIE Paris commerces, les protections de nos rues en commerce et

en artisanat, la richesse et diversité de nos marchés. La Ville accompagne également ses commerçants désireux de contribuer à la transition écologique, grâce aux circuits courts, aux modes de livraison doux, et à la mutualisation de commandes, tout en se différenciant et répondant aux attentes des Parisiens. »

**Olivia Polski**, Adjointe à la Maire de Paris en charge du commerce, de l'artisanat, des professions libérales et des métiers d'art et mode

### Les enjeux

**1/ Mettre en relation** les acteurs des filières classiques (transporteurs, chargeurs de la grande distribution...) et de l'ESS ou des petits commerçants pour accompagner la digitalisation des commerces physiques

**2/ Informer et sensibiliser les consommateurs** sur les impacts écologiques et sociaux des nouvelles pratiques de consommation et promouvoir les alternatives responsables

**3/ Innover grâce à l'expérience des territoires :** solutions de mutualisation, en lien avec les communes périphériques, animer un réseau autour d'une digitalisation responsable

## La Ville s'engage

Afin de favoriser l'offre de proximité, la Ville promouvra les bonnes pratiques notamment à l'intention des nouveaux entrants. Ainsi, lorsque **la Ville, en tant que bailleur**, attribuera un local elle diffusera au nouvel occupant un **fascicule d'information** rappelant les différentes modalités de **livraison du dernier kilomètre en mode décarboné** (livraison à pied, en cyclologistique, en véhicule électrique...) et **les aides financières** proposées par la Ville pour accompagner les professionnels.le.s (achat de véhicules, équipement en bornes de recharge électrique, aides aux livraisons silencieuses, etc.) ainsi que **les services d'autopartage en véhicule électrique** (Mobilib'Utilitaire). Elle fournira également une revue des acteurs de l'ESS proposant une offre sur ce sujet.

Un lien spécifique sera effectué sur la filière alimentaire avec les États Généraux de l'Agriculture et de l'Alimentation Durables et dans le cadre des missions du **futur opérateur AgriParis en faveur des circuits alimentaires courts et de proximité**.



Offre d'auto-partage Mobilib'Utilitaire par l'opérateur Clem'

## La Ville accompagne

Les commerces de proximité gagneront en compétitivité à la fois grâce à une plus grande numérisation de leurs services et à un meilleur ancrage dans les différents quartiers, de la Ville du Quart d'Heure. **La Ville soutiendra leurs initiatives de mutualisation de commande dans la restauration** (approvisionnement ou livraison optimisés à l'échelle d'un quartier.

Afin **d'impulser des dynamiques collectives et territoriales**, un groupe de travail regroupant les **services de la Ville** (Direction de l'attractivité et de l'Emploi, Direction de la voirie et des déplacements), **les chambres consulaires et les représentants des commerçants** afin d'établir **un plan commun d'actions à déployer**.

**La Ville mettra en place les outils pour éclairer les choix de consommation des Parisien.ne.s en faveur d'achats durables et responsables**, et incitera les grands acteurs à le faire également.

**Un appel à projet destiné à promouvoir des innovations logistiques des petits commerçants**, notamment dans le cadre des **circuits courts** pourra être organisé dans le cadre de l'Urban Lab de Paris&Co.



©Arnaud Caillou

Promouvoir les circuits courts



©Christophe Belin

Implantation de drive multi enseignes (exemple de Pickup et Carrefour)

## La Ville soutient

La Ville plaidera auprès de l'État pour une évolution du cadre législatif afin que les coûts écologiques des différents modes de livraison (à domicile, en point relais, en 24h ou quelques jours) soient obligatoirement indiqués au client lors de la commande en ligne.

La Ville proposera également que l'ADEME engage un travail de sensibilisation des e-consommateurs aux conséquences environnementales et sociales de leurs modes de consommation qui pourrait notamment se traduire par un outil de simulation permettant au consommateur de comparer les différentes chaînes logistiques qu'impliquent ses choix d'achat.

## La logistique des chantiers



©Josephine Brueder

« L'acceptation des chantiers passe par une réduction et une meilleure maîtrise des nuisances. Avec le Protocole de bonne tenue des chantiers et la Charte chantier durable, les constructeurs s'engageront à réduire les sources de gênes. La logistique est un élément clé, il faut favoriser les filières sèches et limiter les flux des camions. »

**Jacques Baudrier**, Adjoint à la Maire de Paris en charge de la construction publique, du suivi des chantiers, de la coordination des travaux sur l'espace public et de la transition écologique du bâti

### Les enjeux

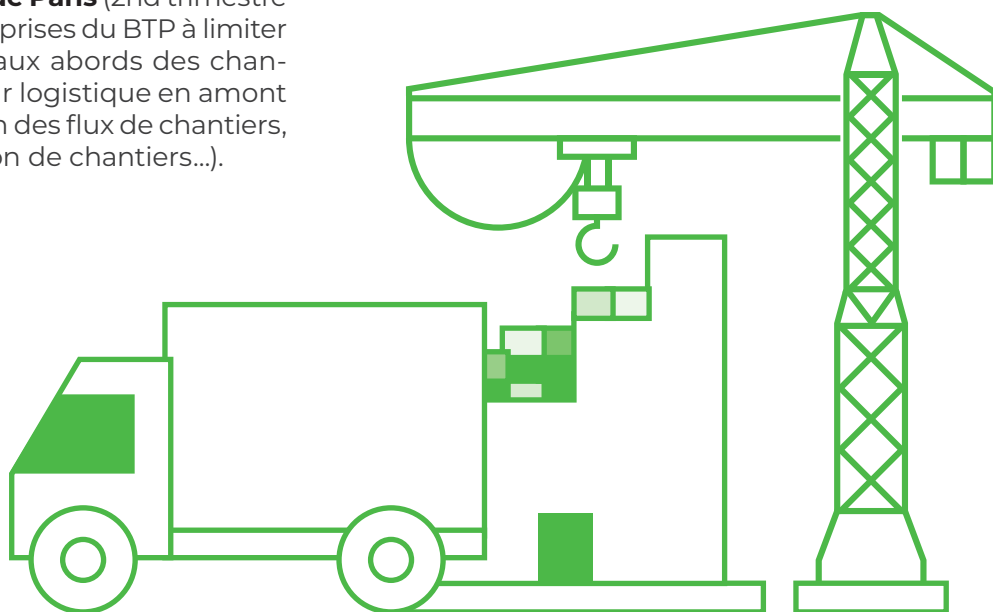
**1/ Réduire la circulation des camions** et autres véhicules **aux abords des chantiers.**

**2/ Réduire les flux des artisans et des entreprises du BTP** dans le cadre des chantiers diffus, aussi bien dans le secteur du bâtiment que dans celui des travaux publics.

**3/ Accompagner les professionnel.le.s** du bâtiment et des travaux publics **pour adapter leurs modes de déplacement** à la transition énergétique.

## La Ville s'engage

La nouvelle **Charte chantier durable à faibles nuisances de la Ville de Paris** (2nd trimestre 2022) incitera les entreprises du BTP à limiter les flux de véhicules aux abords des chantiers en organisant leur logistique en amont (système de régulation des flux de chantiers, centre de consolidation de chantiers...).





L'**identification de foncier disponible** est indispensable afin de constituer un maillage d'équipements logistiques à toutes les échelles :

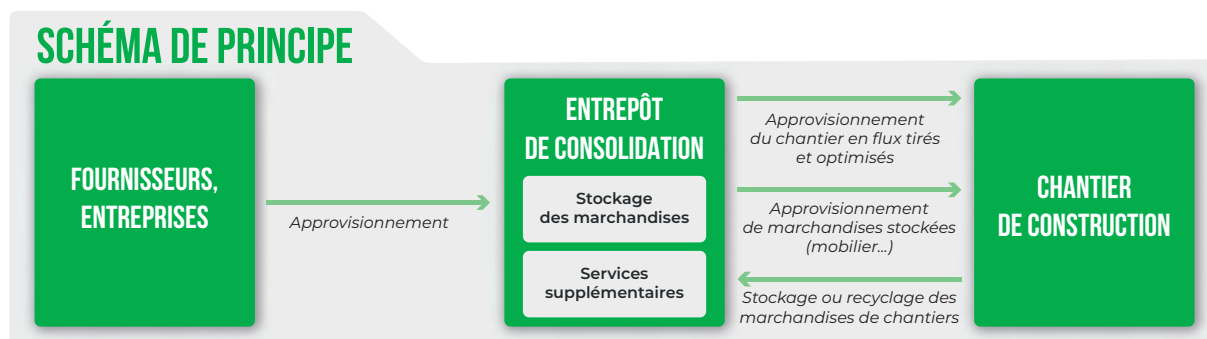


Schéma de principe d'un centre de consolidation de chantier

- **des centres de consolidation** de chantier à l'échelon métropolitain ;
- **des délaissés urbains et des espaces sous-utilisés qui pourront être exploités en stockage intermédiaires et mutualisés** pour les chantiers plus modestes ;
- Enfin, **certains délaissés de voirie** pourraient être mobilisés pour faciliter les interventions de chantiers, sous la forme de stockage mutualisés pour les chantiers diffus (**interventions sur des bâtiments, l'espace public, les réseaux...**).

## La Ville accompagne

La Ville accompagne la mise en réseau des acteurs et **l'échange de bonnes pratiques** des entreprises du BTP en participant activement à **la Communauté Chantiers de la Fabrique de la Logistique**.

Il importe d'inscrire des **exigences d'organisation logistique du chantier dès la conception des projets** afin de ne pas limiter les exigences environnementales des opérations d'aménagement à un objectif global de bilan carbone de la construction. La Ville accompagnera les aménageurs dans une meilleure prise en compte de cette problématique.

Paris est doté de plusieurs ports. Il est nécessaire de **préserver des quais dédiés au transport de marchandises** et de positionner les lieux de stockage ou les centres de consolidation de chantiers à proximité. Le recours à la voie fluviale permet de réduire les flux routiers : un bateau remplace plusieurs dizaines de camions.

La Ville encouragera **les innovations organisationnelles dans le transport fluvial** :

- développement et mutualisation des navettes fluviales
- utilisation de bateaux auto-déchargeants
- développement de concepts innovants du type ©Flexi-Malle afin de diversifier les types de marchandises transportées par bateau.





©Jean-Baptiste Gurliat

**Utilisation de la voie fluviale pour le chantier de la place de la Bastille (4<sup>e</sup> arrondissement).** 8 km d'anciennes bordures sciées en deux ont été utilisées pour réaliser les 8 000 m<sup>2</sup> de dalles de la presqu'île piétonne. La transformation de ces matériaux a été réalisée par le Centre de Maintenance et d'Approvisionnement de la Ville de Paris, situé sur le port de Bonneuil-sur Marne. Les 2 000 tonnes de granit ont été livrées par voie fluviale depuis le CMA. **Une barge fluviale a permis d'éviter 15 camions sur la route.**

## La transition écologique du transport de marchandises

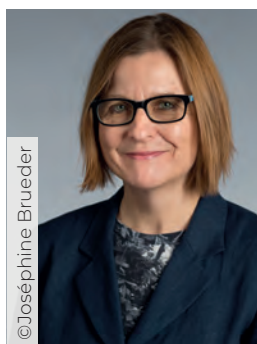


©Josephine Brueder

« Ventes en ligne et livraisons à domicile ont beaucoup progressé ces dernières années. Face à l'urgence climatique, l'émergence d'une logistique bas-carbone est nécessaire : c'est pourquoi la Ville de Paris accompagne les

acteurs pour optimiser les flux et engager la transformation des flottes de véhicules. La Ville s'engage aussi en faveur du fret fluvial, tant sur la Seine que sur les canaux, qui constitue une opportunité majeure pour répondre au défi climatique. »

**Dan Lert**, Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transition écologique, du plan climat, de l'eau et de l'énergie



©Josephine Brueder

« La pollution atmosphérique cause diverses difficultés respiratoires et près de 8000 décès annuels prématurés en Ile-de-France. L'amélioration de la qualité de l'air est notre priorité, avec pour objectif les recommandations de l'OMS. La transition des transports de marchandises y participe.. »

**Anne Souyris**, Adjointe à la Maire de Paris en charge de la santé publique et des relations avec l'APHP, de la santé environnementale, de la lutte contre les pollutions et de la réduction des risques.

### Les enjeux

**1/ Accompagner les professionnel.le.s du transport de marchandises dans la conversion de leur flotte de véhicules** vers des motorisations et des carburants plus vertueux.

**2/ Diminuer les flux de véhicules motorisés** grâce au report modal en faveur des mobilités douces pour les livraisons du dernier kilomètre.

### La Ville s'engage

La Ville de Paris met en place des **aides à l'achat à destination des professionnel.le.s** pour leur permettre de s'équiper en véhicules électriques ou vélos-cargos.

La Ville de Paris développe son **maillage en bornes de recharge électrique**, prévoit la création de **10 hubs de recharge rapide** d'ici 2024, notamment pour répondre aux besoins des professionnel.le.s et **installe des stations-service hydrogène** en poursuivant la conversion des stations-services de son

patrimoine et en recherchant des sites d'opportunité (une expérimentation a été menée Pont de l'Alma et une station pérenne Porte de Saint Cloud verra le jour en 2022) .

La Ville de Paris développe le **service d'auto-partage Mobilib' Utilitaire**, opéré par la société Clem. Ce service permet de louer ponctuellement un véhicule utilitaire électrique. A terme, la société Clem va déployer 266 véhicules utilitaires électriques (contenance 2 palettes), dans 54 stations réparties dans tout Paris.

Afin d'encourager le report modal, la Ville préserve ses espaces logistiques ferroviaires et fluviaux (Seine et Canaux)



©Christophe Belin

Réseau Bélib' de bornes de recharge pour véhicules électriques



©Ville de Paris

Bateau auto-déchargeant Zulu utilisé pour le transport de bancs lors de l'emballage de l'Arc de Triomphe (œuvre de Christo et Jeanne-Claude)

## La Ville accompagne

La Ville de Paris engagera des discussions avec la Métropole, la Région et l'État pour **créer un guichet unique d'aides à l'écomobilité pour les professionnel.le.s.**

## La Ville soutient

La Ville de Paris souhaite que **l'État augmente ses aides financières pour l'achat de véhicules professionnels à faibles émissions, notamment pour les poids-lourds.**

L'État doit favoriser la **création d'une véritable filière industrielle de rétrofit de véhicules** (transformation de véhicules thermiques en véhicules électriques) afin de faire émerger un

marché de véhicules décarbonés à des tarifs plus abordables. Le rétrofit permet également de limiter gaspillage des ressources en utilisant plus longtemps le parc de véhicules existant et de créer de l'emploi non-délocalisable.





---

**UNE ADMINISTRATION EXEMPLAIRE**

## La Ville s'engage



©Josephine Brueder

« Pour assurer ses besoins propres, l'administration parisienne est un acteur de premier plan de la logistique urbaine. Grâce à cette nouvelle stratégie, nous poursuivons de manière ambitieuse la structuration de notre chaîne logistique interne,

ainsi que la réduction de notre empreinte carbone : nous continuons ainsi à optimiser le nombre de véhicules de la flotte de la Ville, tout en accroissant très fortement la part des motorisations propres. »

**Antoine Guillou**, Adjoint à la Maire de Paris en charge des ressources humaines, du dialogue social et de la qualité du service public



©Josephine Brueder

« La Ville de Paris est pleinement engagée dans la mise en œuvre d'une politique d'achat responsable ambitieuse. Avec 1,6 milliard d'euros annuels de marchés publics, elle dispose d'un levier important pour accélérer la transition écologique

de tous les acteurs de la logistique urbaine. »

**Paul Simondon**, Adjoint à la Maire de Paris en charge des finances, du budget et de la finance verte

## La Ville s'engage pour la sécurité routière

Toutes les bennes à ordures ménagères de la DPE (Direction de la Propreté et de l'Eau) sont équipées de dispositifs de sécurité. Ainsi, **en plus des autocollants désormais obligatoires signalant les angles morts, la Ville a équipé les châssis de ses bennes d'un carénage « pare-cyclistes »**. Il doit être installé à un minimum de 27cm par rapport au sol afin d'éviter qu'un cycliste

ne passe sous les roues d'un poids lourd. La DPE **expérimente également différents systèmes de détection des angles morts avant d'être généralisés sur les bennes** en renforcement des dispositifs existants.

Enfin pour limiter les risques d'accidents, la circulation des poids lourds de plus 16,5 mètres de long est strictement interdite dans Paris et ceux dont la longueur est comprise entre 12 mètres et 16,5 mètres ne sont autorisés à circuler qu'entre 22h et 7h (arrêté du 31/12/2020).



©Loïc Jourmet

Benne à ordures ménagères de la DPE

## La Ville s'engage à limiter les flux routiers de ses chantiers

Le centre de maintenance et d'approvisionnement étudie **le recours au transport fluvial pour les chantiers de voirie** depuis son site de Bonneuil . Dans une première expérimentation, des bancs en béton ont ainsi été acheminés par voie fluviale sur les Champs Élysées depuis le centre de Maintenance et d'approvisionnement (CMA) à l'occasion de l'empaquetage de l'Arc de Triomphe par les équipes de Christo et Jeanne-Claude.



Transport de bancs en béton depuis le CMA de Bonneuil-sur-Marne

## La Ville s'engage pour le zéro diesel

**La flotte municipale** de véhicules pour les citadines, berlines et fourgonnettes gérée par la DILT (Direction de l'Immobilier, de la Logistique et des Transports) **est zéro diesel depuis décembre 2015**. La flotte de bennes pour la récolte des ordures ménagère de la Direction de la Propreté et de l'Environnement roule au GNV. La Ville de Paris s'est engagée dans une démarche active de dé-dieselisation de l'ensemble de sa flotte pour répondre aux enjeux de la Zone à Faibles Émissions.

Un **service d'autopartage municipal** a aussi été mis en place pour réduire le nombre de véhicules motorisés.



Service d'autopartage municipal



## La Ville s'engage à réduire ses flux logistiques

La DILT a mis en place un **centre de consolidation logistique** pour la distribution des équipements de protection individuelle lors de la crise sanitaire en 2020. Elle va l'étendre à d'autres besoins pour réduire les flux logistique interne de la Ville.

Dans le cadre de la réforme en cours sur la filière ingénierie, la Ville étudie avec l'École des Ingénieurs de la Ville de Paris (EIVP) la création d'un **module consacré à la logistique urbaine**. L'objectif, à terme, est de permettre une optimisation des flux maîtrisée par toutes les directions de la Ville.

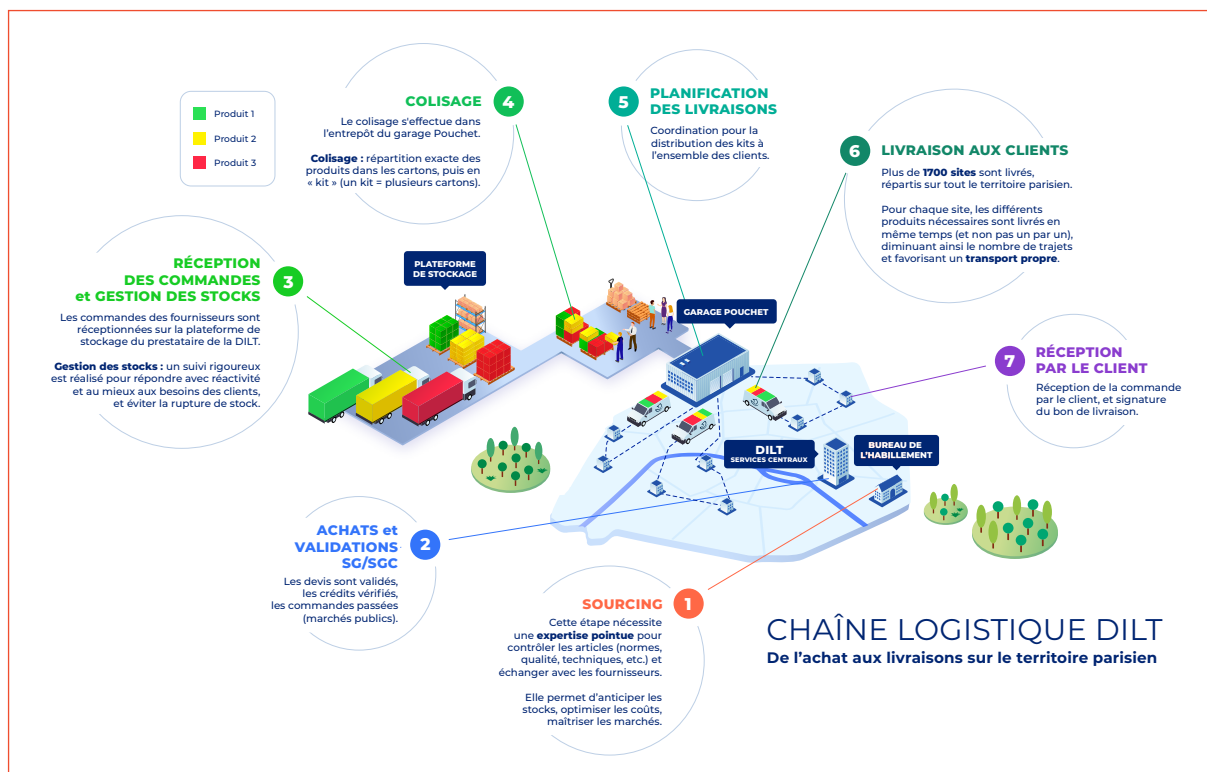
## La Ville s'engage via sa commande publique

La Ville privilégiera, **dans le cadre de la commande publique, les livraisons à pied, à vélo et zéro émission**, lorsque cela est possible. Nos marchés publics doivent permettre d'accompagner nos délégataires dans la lutte contre la pollution sonore et de l'air.

Nous privilégierons également les professionnels.s s'engageant pour la sécurité routière, pour que tous nos prestataires soient équipés, **dans les meilleurs délais, de dispositifs de lutte contre les angles morts**.

À travers son **Plan alimentation durable et la démarche AgriParis, la Ville promeut les circuits courts**.

L'objectif est de passer de 53,7% de bio ou durable aujourd'hui à 100% dans la restauration collective parisienne d'ici la fin du mandat, dont 50% provenant de moins de 250 kms autour de Paris.





**PERSPECTIVES**

## Le regard des chercheur·se·s Adeline HEITZ et Adrien BÉZIAT sur la stratégie

**L'implication des collectivités pour la mobilité des marchandises est apparue tardivement par rapport aux politiques en direction de la mobilité des personnes. Paris a été parmi les premières à s'emparer du sujet de la « logistique urbaine » il y a de cela une vingtaine d'années. Pourtant vous invitez en tant que chercheur à dépasser ce concept pour s'intéresser à la ville logistique. Pourquoi ?**

La logistique urbaine est un champ de recherche qui a émergé à partir des années 1990. Il s'est rapidement diffusé dans différents pays (États-Unis, Japon, France, Pays-Bas, Italie, Angleterre... pour ne citer que ceux-là). Les pouvoirs publics s'en sont emparés pour expérimenter de nouvelles réglementations en matière de transport de marchandises ou de nouveaux projets immobiliers logistiques dans le but d'améliorer l'organisation des flux de marchandises en ville et de réduire leurs impacts négatifs (pollution, congestion, insécurité).

La logistique urbaine constitue souvent le dernier (ou le premier) kilomètre des chaînes logistiques. Il s'effectue en milieu urbain et se heurte directement aux problématiques liées au partage de l'espace avec les autres fonctions de la ville.

La logistique urbaine a d'abord été traitée comme une politique sectorielle liée au transport, aussi bien par la recherche que par les politiques publiques, relevant plutôt des services de voiries ou de mobilités. Cette question souvent considérée comme technique était traitée à part, en marge de la politique de mobilité des personnes, et du développement économique de la ville. Perçue comme une « fonction vitale » mais en « coulisse » de la ville, la logistique urbaine a d'abord fait l'objet de politiques en silo.

Progressivement, la question de l'organisation des flux dans les espaces urbains a été intégrée à l'exercice de planification dans une vision territoriale stratégique. La logistique n'est plus seulement une question de flux mais aussi une question de lieux. Dès lors, les espaces à l'origine et destination des flux, ainsi que

leurs fonctions, sont considérés. Le PLU de Paris, qui depuis 2013 tient compte de cette question dans l'aménagement de l'espace, est effectivement précurseur en la matière.

Le e-commerce et son dérivé, le quick commerce, ont beaucoup participé à faire évoluer la prise en compte de cette question en rendant visible cette logistique par l'intermédiaire des livraisons aux particuliers.

On se rend compte que la question des flux de marchandises englobe non seulement celle du transport, mais aussi celle de la structure commerciale des villes, de la localisation des habitant.e.s, des équipements publics ou des bureaux. En parlant de « ville logistique », plutôt que de « logistique urbaine », on change la focale. D'une question de transport, on passe à une question d'urbanisme. La logistique et le transport de marchandises deviennent des thèmes transversaux qui vont concerner tous les aspects et toutes les étapes de l'aménagement de la ville.

**Vous relevez dans vos analyses qu'on est à un tournant dans les organisations logistiques. Pouvez-vous nous donner des exemples ? Quelles sont les attentes des acteurs dans le domaine vis-à-vis de la puissance publique ?**

Les entreprises du transport, de la logistique, du e-commerce et du commerce de gros sont effectivement à un tournant majeur. Les problématiques environnementales se font plus pressantes, les réglementations se durcissent en conséquence : mise en place de Zones à Faibles Émissions, circulation zéro-diesel, zéro artificialisation nette, etc. Les conditions de circulation dans les espaces urbains les plus denses deviennent plus difficiles pour les véhicules motorisés, qui sont encore aujourd'hui majoritairement utilisés pour la livraison urbaine, du fait des besoins de partage de l'espace public avec d'autres modes de transport (pistes cyclables, voies de bus). Dans le même temps, les livraisons se multiplient avec l'augmentation du e-commerce, le développement du « quick-commerce », et les exigences des consommateurs qui augmentent. Les délais de livraison de plus

en plus rapide ou la possibilité de renvoyer la marchandise (flux retours) poussent les entreprises à améliorer leur qualité de service tout en cherchant à optimiser leurs coûts.

Il faut avoir conscience que la logistique urbaine en France se structure autour de PME ou de TPE, voire d'auto-entrepreneur. se.s pour certains types de livraison. Ces acteurs réalisent l'essentiel de leur activité en sous-traitance de quelques grandes entreprises de transport ou de logistique, plus connues et mieux armées pour absorber les évolutions réglementaires.

Les pouvoirs publics doivent s'adresser à l'ensemble de ces acteurs et à ce marché très segmenté. Aujourd'hui, de nombreuses entreprises ont bien conscience du tournant sur les questions environnementales et adaptent leurs activités en conséquence. Les évolutions réglementaires dans les années à venir vont avoir un impact énorme sur les transporteurs et va bouleverser leur activité. Certaines grandes entreprises sont en mesure de conduire ces changements. Reste que, pour certains acteurs, l'équilibre doit être trouvé entre les contraintes et ressources des entreprises, la temporalité rapide des évolutions réglementaires, et les exigences environnementales et sociales.

On se rend compte que la question des flux de marchandises englobe non seulement celle du transport, mais aussi celle de la structure commerciale des villes, de la localisation des habitant.e.s, des équipements publics ou des bureaux. En parlant de « ville logistique », plutôt que de « logistique urbaine », on change la focale. D'une question de transport, on passe à une question d'urbanisme. La logistique et le transport de marchandises deviennent des thèmes transversaux qui vont concerner tous les aspects et toutes les étapes de l'aménagement de la ville.

**Vous relevez dans vos analyses qu'on est à un tournant dans les organisations logistiques. Pouvez-vous nous donner des exemples ? Quelles sont les attentes des acteurs dans le domaine vis-à-vis de la puissance publique ?**

Les entreprises du transport, de la logistique, du e-commerce et du commerce de gros sont effectivement à un tournant majeur. Les problématiques environnementales se font plus pressantes, les réglementations se durcissent en conséquence : mise en place de Zones à Faibles Émissions, circulation zéro-diesel, zéro artificialisation nette, etc. Les conditions de circulation dans les espaces urbains les plus denses deviennent plus difficiles pour les véhicules motorisés, qui sont encore aujourd'hui majoritairement utilisés pour la livraison urbaine, du fait des besoins de partage de l'espace public avec d'autres modes de transport (pistes cyclables, voies de bus). Dans le même temps, les livraisons se multiplient avec l'augmentation du e-commerce, le développement du « quick-commerce », et les exigences des consommateurs qui augmentent. Les délais de livraison de plus en plus rapide ou la possibilité de renvoyer la marchandise (flux retours) poussent les entreprises à améliorer leur qualité de service tout en cherchant à optimiser leurs coûts.

Il faut avoir conscience que la logistique urbaine en France se structure autour de PME ou de TPE, voire d'auto-entrepreneur. se.s pour certains types de livraison. Ces acteurs réalisent l'essentiel de leur activité en sous-traitance de quelques grandes entreprises de transport ou de logistique, plus connues et mieux armées pour absorber les évolutions réglementaires.

Les pouvoirs publics doivent s'adresser à l'ensemble de ces acteurs et à ce marché très segmenté. Aujourd'hui, de nombreuses entreprises ont bien conscience du tournant sur les questions environnementales et adaptent leurs activités en conséquence. Les évolutions réglementaires dans les années à venir vont avoir un impact énorme sur les transporteurs et va bouleverser leur activité. Certaines grandes entreprises sont en mesure de conduire ces changements. Reste que, pour certains acteurs, l'équilibre doit être trouvé entre les contraintes et ressources des entreprises, la temporalité rapide des évolutions réglementaires, et les exigences environnementales et sociales.

Dans ce contexte, les entreprises du transport et de la logistique peuvent être concertées en amont des politiques publiques, ce qui leur permet d'anticiper les effets de ces politiques sur leurs organisations. Elles peuvent aussi être force de proposition. Des démarches d'ateliers, de chartes ou de pactes ont pu être entreprises ces dernières années. Elles ont notamment permis à la puissance publique d'engager un travail visant l'amélioration des conditions de réalisation des livraisons, avec par exemple un objectif d'harmonisation des réglementations de circulation et stationnement, ou encore d'amélioration de la lisibilité et de la disponibilité des informations. Les attentes des professionnel.le.s en la matière sont importantes. Aujourd'hui les entreprises du transport et de la logistique, souvent représentées par les fédérations, négocient avec la puissance publique les conditions d'application des nouvelles mesures (calendrier, subventions éventuelles i.e. primes à la conversion pour aider la transition vers des véhicules moins polluants). La mise en œuvre de la transition écologique débouche sur un compromis, résultat d'un rapport de force où chacun défend ses intérêts à court et long terme, avec une temporalité pouvant apparaître comme trop rapide pour certains et trop lente pour d'autres. La décision finale revient, bien entendu, à la puissance publique, mais la concertation facilite l'adhésion des entreprises au projet.

**On a l'impression que la puissance publique est cantonnée au soutien aux expérimentations et on s'interroge véritablement pour savoir si ces expérimentations trouveront un débouché opérationnel sans aide publique. Qu'en pensez-vous ?**

La logistique urbaine offre un bel exemple de l'évolution du rôle de la puissance publique. Historiquement, les collectivités locales ont développé dans les années 1990 une attitude défensive vis-à-vis du trafic lié au transport de marchandises en ville. L'objectif était de limiter ses impacts négatifs, mais a parfois eu l'effet opposé en les amplifiant. On a commencé à expérimenter la logistique urbaine avec les « centres de distribution urbain » (CDU) au début des années 2000. A ce moment-là, le rôle de la puissance publique était effectivement de porter des expérimentations aux côtés des entreprises notamment par le biais des subventions. Puis son rôle a évolué vers celui de l'impulsion de projets, par exemple

au travers d'appel à projets innovants, ce qui a permis à des consortiums d'acteurs immobiliers, du transport et de la logistique de s'associer et de porter des expérimentations.

Aujourd'hui le rôle de la puissance publique est plutôt celui de régulateur. Par la mise en place de règles de circulation mais aussi d'usage du foncier, les communes peuvent intégrer le développement des activités logistiques et du dernier kilomètre dans le développement urbain. En près de vingt ans on est passé d'une approche ponctuelle, expérimentale de la logistique urbaine, à une approche plus systématique et plus intégrée à la fabrique de la ville. De la planification (PLU de 2013), en passant par la programmation urbaine (création des PLOC et des « pastilles L ») jusqu'aux projets urbains, qui ont pu voir le jour sous le régime des CINASPIC jusqu'à récemment, la Ville de Paris a été un exemple visible de ce rôle dans l'évolution des politiques publiques. C'est aussi par le biais de son soutien aux expérimentations initiales (même lorsque celles-ci n'ont pas abouti) que les collectivités locales ont pu développer en interne l'expertise et l'ingénierie nécessaire à ces nouvelles formes d'action.

**Avec le développement du e-commerce, la question de la responsabilité du « consommateur » vis-à-vis de la chaîne logistique émerge, du moins dans les discours, tant d'un point de vue environnemental afin de limiter les déplacements « carbonés » ou la prolifération des emballages que d'un point de vue social avec l'uberisation du secteur de la livraison. Mais n'y-a-t-il pas le risque que cela reste au stade de vœu pieu ?**

Le développement du e-commerce a contribué à dévoiler le fonctionnement du système logistique, projetant le consommateur dans la chaîne logistique, en tant que participant (via le recours aux points-relais) ou en tant que superviseur / observateur (avec les outils de suivi des livraisons proposés par les transporteurs). L'amélioration constante de l'offre en matière de service logistique pour les consommateurs passe par des frais de livraison très bas, parfois « offerts » et des délais toujours plus courts. La visibilité de ces flux dans la ville incite les consommateurs à s'intéresser aux effets de leur mode de consommation, tant sur le plan environnemental que social. Le modèle de la livraison réalisée par des véhicules thermiques vient

se heurter à une conscience écologique grandissante et le développement du quick commerce, qui repose sur un modèle problématique au plan social, est rejeté par une partie de la population.

L'emploi du terme de « consom-acteur » permet de souligner la prise de conscience réelle des conséquences de ce mode de consommation. La multiplication des travaux scientifiques sur les conséquences environnementales et les enjeux sociaux de ces modes de consommation contribuent fortement aujourd'hui à cette prise de conscience collective. Le défi, pour les pouvoirs publics, et principalement les collectivités territoriales, est d'agir dans une situation paradoxale où l'habitant.e est aussi un consommateur de biens et un producteur de flux. Ce que veut l'habitant.e (circulation apaisée, aménagements piétons et cyclables, silence, ...) n'est pas toujours en adéquation avec ce que souhaite le consommateur (choix, approvisionnement rapide et à la demande, retours, ...).

Certes, les pouvoirs publics peuvent initier un travail de pédagogie et de sensibilisation sur les conséquences de la consommation e-commerce. Elles peuvent aussi encou-

rager la pratique émergente d'entreprises qui proposent, sous la forme d'options, des livraisons durables, moyennant un tarif plus élevé pour le consommateur. Le problème étant que le prix de ces services limitera leur adoption à certains espaces et certaines populations, et pourrait conduire à une logistique urbaine à deux vitesses.

C'est ici qu'on touche du doigt les limites de faire reposer la responsabilité d'une logistique urbaine « vertueuse » sur les épaules du consommateur. Il y a effectivement un risque que l'appel à la consommation responsable reste au stade de vœux pieux. Si des services de livraisons rapides et performants sont proposés aux habitant.e.s, certain.e.s y auront recours. L'enjeu est de proposer des solutions en matière d'urbanisme et d'aménagement qui satisfasse des intérêts parfois contradictoires. L'équation est difficile à optimiser. Et si elle est impossible à résoudre, il faut assumer la dimension conflictuelle du problème et accepter qu'à certains problèmes ne correspondent que des solutions politiques. In fine, seule la puissance publique est en mesure de – et a la légitimité pour – trancher.

# GLOSSAIRE

**Apur** : Atelier Parisien d'urbanisme, agence d'urbanisme (association à but non lucratif créée en 1967 et réunissant 29 partenaires) est un lieu d'étude partagé et prospectif multiscalaire. Il documente, analyse et imagine les évolutions urbaines et sociétales concernant Paris, les territoires et la Métropole du Grand Paris.

**Articulé** : Un véhicule articulé, appelé par abus de langage un semi-remorque, est un attelage composé d'un tracteur routier et d'une ou plusieurs semi-remorques à proprement parler, utilisé dans le domaine du transport routier. (source : Wikipedia)

**CMA** : Centre de maintenance et d'approvisionnement de la direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris

**CINASPIC** : Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif

**Dark kitchen** : Le terme dark kitchen est un vocable anglais repris dans l'usage courant du français pour désigner des « restaurants virtuels » ou « cuisines fantômes », accessibles uniquement en ligne via des plateformes de livraison de nourriture sur Internet. (source : Wikipedia)

**Dark store** : Un dark store est un type de commerce de détail basé sur la livraison de produits de consommation courante commandés depuis une application en ligne. Il est constitué d'entrepôts fermés au public où s'effectue la préparation des commandes passées par internet. (source : Wikipedia)

**DAE** : Direction de l'attractivité et de l'emploi de la Ville de Paris

**DCPA** : Direction constructions publiques et architecture de la Ville de Paris

**DEVE** : Direction des espaces verts et de l'environnement de la Ville de Paris

**DILT** : Direction de l'immobilier, de la logistique et des transports de la Ville de Paris

**DPE** : Direction de la propreté et de l'eau

**DVD** : Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris

**EPFIF** : Établissement public foncier d'Île-de-France

**OAP** : Orientations d'aménagement et de programmation

**Paris&Co** : l'agence de développement économique et d'innovation de Paris et de la métropole

**PLU** : plan local d'urbanisme

**PLoc** : périmètre de localisation

**PTAC** : le poids total autorisé en charge est la masse qu'un véhicule chargé ne doit pas dépasser au sens de la réglementation, tel que spécifié dans le code de la route.

**Porteur** : Communément appelé « rigide » dans le jargon professionnel, le porteur possède, sur le même châssis, la cabine et un volume de chargement pour transporter les marchandises. (source : Wikipedia)

**Sogaris** : (Société de la gare routière de Rungis) Sogaris est une société privée à capitaux publics spécialisée en logistique urbaine qui intervient en tant que société foncière, promoteur et investisseur sur le territoire francilien essentiellement.

**Urban Lab** : Plateforme d'innovation urbaine de Paris&Co



VILLE DE  
**PARIS**