



HAL
open science

La démarche exemplaire de paris pour le transport de marchandises en ville

Christophe Ripert, Michael Browne

► **To cite this version:**

Christophe Ripert, Michael Browne. La démarche exemplaire de paris pour le transport de marchandises en ville. *Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation*, 2009, 55 | 2009, pp.39-62. 10.46298/cst.12079 . hal-04151559

HAL Id: hal-04151559

<https://hal.science/hal-04151559v1>

Submitted on 5 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA DÉMARCHE EXEMPLAIRE DE PARIS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

CHRISTOPHE RIPERT

SOGARIS

MICHAEL BROWNE

TRANSPORT STUDIES DEPARTMENT
UNIVERSITY OF WESTMINSTER

INTRODUCTION

Le développement suivant constitue une analyse de la politique « marchandises », menée au cours de la période 2002-2008 par la Ville de Paris¹. Le travail effectué durant ces 7 années découle d'une démarche empirique développée pour la première fois sur un territoire urbain. L'exemple de Paris constitue un cas spécifique de par la dimension de son territoire, la densité de la population et la concentration des activités économiques.

La finalité de cet article est de formaliser les concepts innovants qui ont soutenu les stratégies adoptées et la méthodologie mise en œuvre. Il s'articule autour de quatre parties. La première partie présente la démarche mise en

¹ Les pouvoirs de police étant dévolus au Maire, le plan d'actions « Marchandises » de la Ville de Paris est contraint par les limites administratives de la commune. Le territoire de Paris couvre une surface de 104 km². Il est divisé en 20 arrondissements et compte 2 125 246 habitants soit une densité moyenne de 22 000 habitants au km².

œuvre et la volonté politique dont ont fait l'objet les marchandises pour leur introduction et leur développement dans les politiques « mobilité et urbanisme » de la Ville de Paris. Les objectifs politiques et les enjeux représentés par le secteur des marchandises y sont traités au regard d'une problématique nouvelle pour la ville. La seconde partie est dédiée à l'explication du plan d'action développé sur la base d'une concertation entre la ville et ses partenaires professionnels et institutionnels. Bien qu'ayant été couronné de succès, ce plan d'action s'est toutefois heurté à de nombreux obstacles et difficultés et sa reproductibilité semble soumise à des conditions préalables. La méthode adoptée fait l'objet de la troisième partie dans laquelle sont développés les apports de la recherche nationale et internationale, le fait déclencheur, ainsi que le pilotage de la concertation. Enfin, la dernière partie ouvre l'analyse sur des propositions de consolidation et d'ouverture de la démarche.

1. UNE DÉMARCHE INITIÉE DANS LE CADRE D'UNE VOLONTÉ POLITIQUE

1.1. LES OBJECTIFS

Compte tenu du caractère indispensable des transports de marchandises pour la vie économique et sociale de Paris, l'objectif poursuivi par les politiques était de redonner à ce secteur d'activité une place officielle au sein de la capitale. Ce premier objectif était accompagné d'autres projets visant à améliorer les conditions de travail des conducteurs livreurs, augmenter la rentabilité des services produits par les acteurs professionnels et accroître l'attractivité économique du territoire parisien.

Dans le même temps, sensibilisés aux limites techniques et organisationnelles des transports dans Paris, les politiques visaient un second objectif qui consistait à maîtriser l'espace occupé par les marchandises et à diminuer leurs effets externes négatifs impactant la qualité de vie des riverains.

Ces objectifs étaient portés par les élus en charge de la voirie et des déplacements, ainsi que du commerce et de l'artisanat.

1.2. DES ENJEUX NON NÉGLIGEABLES POUR PARIS

Chaque année, environ 31,5 millions de tonnes de marchandises (IAURIF, 1997) sont nécessaires au fonctionnement économique et social de Paris intra-muros qui compte 2 125 246 habitants et 1 600 000 emplois. Le partage modal est déséquilibré en faveur de la route, qui représente plus de 90 % des flux, au détriment du fluvial (7 %) et du fer (3 %).

Au total, l'approvisionnement des commerces, de l'industrie et de l'artisanat

présents dans Paris génère plus de 1 600 000 mouvements² de marchandises par semaine. A cela, il faut ajouter les flux achat et les flux annexes englobant les déchets, le BTP, les déménagements et les mouvements de marchandises liés aux différentes administrations.

L'occupation d'espace voirie se situe aux alentours de 15 % et peut atteindre plus de 20 % dans des quartiers à forte concentration commerciale.

Les mouvements de marchandises sont par ailleurs générateurs d'effets externes négatifs non négligeables sur l'environnement et la santé. Au sein de la Région Ile-de-France, la part du transport de marchandises dans la pollution automobile représente à certaines heures de la journée 50 % des émissions de particules, le tiers du Nox (oxydes d'azote) et du SO₂ (dioxyde de soufre) et le quart du CO₂ (dioxyde de carbone-gaz à effet de serre). En termes d'énergie, les poids lourds y consomment 46 % du gazole, soit 22 % des carburants (ADEME/EDF, 1997).

Ces données soulignent l'importance des enjeux économiques et environnementaux du fonctionnement logistique de Paris.

1.3. UNE PROBLÉMATIQUE NOUVELLE POUR LA VILLE DE PARIS

Le transport des marchandises en ville a longtemps constitué un pan négligé dans le secteur de l'économie des transports et de la gestion des villes. L'évolution urbaine de notre société et les enjeux environnementaux ont poussé les décideurs politiques et les chercheurs à reconsidérer l'intérêt porté à ce secteur.

D'abord appréhendé et défriché par des actions de recherche, le domaine du transport des marchandises en ville fait l'objet depuis une décennie d'une attention plus marquée de la part des villes.

Pour Paris, cette prise en compte a émergé en 2001, dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle politique mobilité et de la redéfinition du partage de l'espace urbain, ainsi que des compétences respectives de la Ville et de la Préfecture de Police. En effet, historiquement, le secteur des marchandises sur Paris faisait l'objet d'un règlement préfectoral régissant la circulation, le transit et l'arrêt des véhicules transportant les marchandises. Cette approche limitée à la circulation considérait le transport des marchandises comme un mal nécessaire.

La reconnaissance du caractère indispensable des marchandises pour la vie économique et sociale de Paris a constitué une rupture au sein des services techniques de la ville, de même que la volonté de positionner le fret au même

² Source : modèle FRETURB (modèle de simulation des déplacements de marchandises en ville développé par le Laboratoire d'Économie des Transports -LET- dans le cadre du programme national de recherche Transport de marchandises en ville). Un mouvement de marchandises constitue soit une livraison soit un enlèvement.

niveau d'importance que le transport en commun de personnes. On est passé pour les marchandises d'une vision sectorielle à une approche globale, incluant non seulement la circulation, mais aussi l'urbanisme, l'environnement, l'économie et le social.

Poussée par une forte volonté politique, cette approche à caractère novateur a amené la Ville de Paris à élargir son champ de compétence, à adapter ses procédures, à dégager des moyens humains et financiers et à instaurer un dialogue avec les acteurs du secteur des marchandises.

1.4. UN SECTEUR D'ACTIVITÉ LONGTEMPS EXCLU DES POLITIQUES URBAINES MENÉES DANS PARIS ET SON AGGLOMÉRATION

La Ville de Paris est marquée par les empreintes de son passé industriel et logistique. De nombreux quartiers portent encore les marques des usines et des entrepôts qui ont permis le développement économique de la capitale, notamment le long des emprises ferroviaires et des berges de la Seine et des canaux. Ces empreintes constituent souvent des friches, qui font actuellement l'objet de projets de développement urbain englobant des logements, des bureaux, des équipements collectifs ou encore des espaces verts.

Ces friches ont commencé à se constituer il y a une trentaine d'années. A partir de cette époque, les activités logistiques de stockage et de transit, fragilisées par l'augmentation du prix du foncier, ont peu à peu quitté Paris pour se repositionner en petite couronne et au-delà. Ce phénomène a récemment été amplifié par le rejet des riverains, de plus en plus soucieux de leur qualité de vie en milieu urbain. Cette migration forcée a contraint les opérateurs économiques à faire évoluer leur schéma logistique pour approvisionner la capitale. Nous sommes passés d'un schéma type, basé sur le fer ou le fleuve pour l'entrée des marchandises et la route pour leur distribution dans les quartiers, à une organisation route/route. Cette évolution a multiplié les tonnes/kilomètres et les effets externes négatifs associés, avec une augmentation de la consommation énergétique, des émissions de polluants, du bruit, des gaz à effet de serre, de l'occupation d'espace, etc.

Le plan marchandises de la Ville de Paris visait à repositionner au sein de la capitale les outils logistiques nécessaires à son fonctionnement économique. Le retour de la logistique dans Paris s'est heurté toutefois à de nombreuses difficultés que nous tenterons d'expliquer.

2. UN PLAN D'ACTION CONCERTÉ

2.1. L'UTILISATION D'OUTILS CLASSIQUES

Un plan d'action a été défini en 2002, tenant compte des recommandations et des prescriptions issues du diagnostic « marchandises » de la Ville de Paris et du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Région Ile-de-France. Ce plan

d'action reposait sur l'amélioration des connaissances des flux de marchandises, l'évolution du schéma logistique de la Ville de Paris vers des pratiques plus urbaines et plus durables et une analyse prospective à moyen et long termes.

La mise en œuvre de ce plan d'actions a été pilotée par une concertation « marchandises » entre la ville et les acteurs professionnels et institutionnels du secteur. Elle a donné lieu à l'instauration d'un nouveau dispositif marchandises pour Paris, basé à la fois sur un volet réglementaire simplifié, des engagements portés par une charte (ROGER MARCHART, RIPERT, 2006) de bonnes pratiques et une lecture marchandises des documents de planification urbaine avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU), le Plan de Déplacements de Paris (PDP) et le Plan Climat de Paris.

A titre d'exemple, le PLU de la Ville de Paris donne la possibilité de positionner des activités logistiques dans les zones UGSU (Urbaine de Grands Services Urbains), UG (Urbaine Générale) et UV (Urbaine Verte).

Ce dispositif « marchandises » s'est accompagné d'opérations exemplaires (RIPERT, 2007a) portant sur l'expérimentation de technologies propres et d'organisations innovantes, permettant de mieux intégrer les marchandises dans la Ville de Paris.

Inscrite dans le long terme, cette démarche est aujourd'hui portée par le comité de suivi de la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris, signée le 28 juin 2006 par le Maire de Paris et 46 partenaires professionnels et institutionnels. Ce comité constitue une instance de concertation en charge du suivi des engagements, du pilotage du plan d'actions régulièrement actualisé, ainsi que de la gestion des conflits et des problèmes rencontrés par les acteurs du secteur des marchandises.

2.2. UNE MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE

Le dispositif « marchandises » de la Ville de Paris devrait évoluer et être renforcé en fonction des avancées du programme de travail lié à la Charte. Cette montée en puissance progressive sécurise les professionnels et permet d'assurer une meilleure application de la partie réglementaire de ce dernier.

Cette démarche progressive a été adoptée par des villes comme Stockholm ou Copenhague. En effet, ces villes ont mis une dizaine d'années pour asseoir leur règlement « marchandises » sur le principe environnemental (zone de basse émission, âge du véhicule, taux de chargement du véhicule, bruit, etc.).

La mise en œuvre de ce dispositif n'a pu se faire qu'avec la combinaison des outils réglementaires et d'engagement (Charte), mais aussi des approches techniques et organisationnelles.

2.3. DIFFICULTÉS ET OBSTACLES AU DÉVELOPPEMENT DU PLAN D'ACTION

Les limites géopolitiques

L'approche « Marchandises » engagée sur le territoire de la Ville de Paris ne peut se concevoir que mise en cohérence et en perspective à l'échelle du bassin logistique de la région Ile-de-France. Malheureusement, aujourd'hui, cela est impossible dans la mesure où, malgré l'existence du PDU et de sa partie marchandises, la politique « marchandises » à l'échelle de la région n'est pas clairement définie et encore moins mise en œuvre.

Cela se traduit notamment sur le plan réglementaire. En effet, les textes communaux régissant le transport des marchandises ne sont pas harmonisés à l'échelle de la région Ile-de-France (DABLANC, 1998). Cette situation demeure problématique pour les professionnels, obligés de prendre en compte près de 42 règlements différents pour livrer l'agglomération.

Le même constat peut être fait sur le réseau régional des infrastructures de transport, le schéma des équipements logistiques et la concertation.

Un contexte réglementaire national peu adapté et contraignant

Ce constat peut être illustré à l'aide de trois exemples vécus par la Ville et ses partenaires dans le cadre de la mise en œuvre de son dispositif marchandises.

- *Premièrement, l'introduction du principe environnemental dans le dispositif marchandises de la Ville* (DABLANC, 2008). Cette volonté politique s'inscrivait dans les prescriptions portées par la LSRU³, la LAURE⁴ et la LOTI⁵. Toutefois, il s'est avéré très difficile de trouver un indicateur simple et contrôlable (normes EURO), sur lequel s'appuyer pour effectuer cette introduction. De même, le Comité de suivi a dû renoncer à prendre en compte le bruit dans le règlement marchandises applicable depuis le 1er janvier 2007. Ce paramètre a été inscrit au plan d'actions de la charte et a donné lieu à la constitution d'un comité technique, afin d'approfondir la problématique du bruit des livraisons.

- *Deuxièmement, le positionnement d'espaces logistiques urbains au sein des parcs de stationnement souterrains de la Ville de Paris*. Le caractère novateur de cette démarche s'est heurté aux normes de sécurité en vigueur dans les parcs de stationnement, considérés dans un

³ LSRU : Loi n° 2000-1028 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains couramment appelée loi SRU. C'est un texte qui a modifié en profondeur le droit de l'urbanisme et du logement. Adoptée sous le gouvernement de Lionel JOSPIN, elle a été publiée au Journal Officiel du 14 décembre 2000.

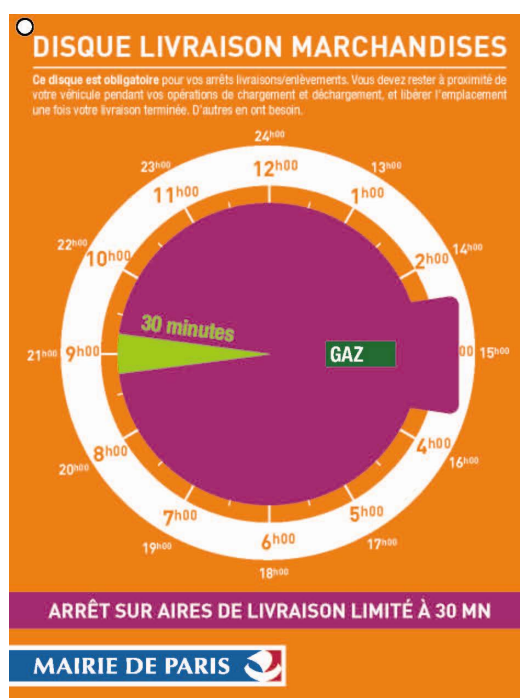
⁴ LAURE : Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Journal Officiel du 1er janvier 1997.

⁵ LOTI : Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs parue au Journal Officiel du 31 décembre 1982.

premier temps comme des établissements classés, puis, dans un second temps, comme des établissements recevant du public. La difficulté a porté sur l'exploitation en souterrain de véhicules de distribution électriques et les prises de recharge associées. Ces équipements présentaient un risque d'émission d'hydrogène au vu d'un règlement de sécurité basé sur des techniques des années 50.

- *Troisièmement, la clarification du règlement associé au fonctionnement des aires de livraison.* L'objectif de cette mesure était d'améliorer le caractère opérationnel des aires pour les opérations de chargement et de déchargement. Après analyse, il est apparu que cette opérationnalité pouvait être renforcée en précisant le temps d'arrêt à 30 minutes pour Paris⁶ (Figure 1) et en limitant l'accès des aires aux professionnels du secteur des marchandises (compte propre et compte d'autrui). Ces deux mesures, déjà mises en pratique avec succès par la Ville de Barcelone, se sont avérées en France non conformes aux dispositions du Code de la route. Elles ont toutefois été mises en œuvre sur Paris à titre expérimental.

Figure 1 : Disque livraison marchandises



Source : Agence de la Mobilité - Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris - 2006

⁶ Depuis le 1er janvier 2007, l'accès aux 10 000 aires de livraisons situées sur la voirie parisienne est limité à 30 minutes. Le contrôle de cette durée est effectué à l'aide du « Disque livraison marchandises ». Ce disque a été distribué à 120 000 exemplaires auprès des professionnels du secteur des marchandises.

Le très grand nombre d'acteurs

Le nombre de signataires de la charte de bonnes pratiques, 46 en juin 2006, illustre ce constat. Ils devraient être encore plus nombreux, début 2010, lors de la réactualisation du texte de la charte. La diversité des acteurs impliqués au niveau local dans le secteur des marchandises explique en partie les difficultés rencontrées par la Ville de Paris pour organiser un dialogue, faire vivre une concertation et trouver un consensus sur le sujet des marchandises.

Toutefois, il a fallu trouver des réponses qui évitent de fausser la concurrence et qui permettent d'améliorer l'intégration des marchandises dans Paris. A titre d'exemple, le projet de professionnalisation des livraisons et enlèvements de marchandises dans Paris s'est heurté à de profondes divergences d'intérêts entre les transporteurs pour compte propre et ceux pour compte d'autrui. Les négociations menées avec la Chambre de Commerce de Paris, la Chambre des Métiers de Paris et les fédérations professionnelles de transporteurs ont abouti à une reconnaissance professionnelle basée sur la silhouette du véhicule utilisé, la formation du conducteur livreur urbain employé et la signature de la charte de bonnes pratiques par l'entreprise.

Les faiblesses de l'image du fret dans Paris

Au sein de la Ville de Paris, le secteur des marchandises était méconnu des services techniques. Peu de données quantitatives et qualitatives étaient disponibles. La vision politique de ce secteur n'était portée que par les élus en charge des transports et du commerce. Ce constat explique pourquoi la prise en compte des marchandises dans les grands projets d'urbanisme et d'aménagement portés par la Ville de Paris a donné lieu à de nombreux débats et arbitrages. Il a fallu être présent, développer des arguments et trouver des solutions innovantes pour maintenir ou repositionner des activités logistiques sur le territoire de la Ville de Paris. Cette difficulté a été renforcée au sein des débats publics par la mauvaise image des activités logistiques déjà présentes dans Paris. En effet, les riverains parisiens étaient marqués par des exploitations logistiques très mal intégrées au milieu urbain, en termes de bruit, d'architecture, de propreté, d'émissions de polluants, de poussières et de vibrations.

Un horizon temporel différent entre la Ville de Paris et les entreprises

La mise en œuvre sur Paris du nouveau dispositif marchandises, comme des opérations exemplaires, n'a pu se faire qu'avec l'engagement commun de la Ville et de ses partenaires professionnels et institutionnels. La recherche nécessaire de ce consensus a mis en évidence le décalage temporel existant entre une collectivité et des entreprises ou leurs représentants professionnels. Ce constat s'est manifesté notamment dans les opérations d'aménagement urbain de grande envergure où la vision de la collectivité s'inscrivait sur plusieurs années, alors que les entreprises avaient des difficultés à se projeter

au-delà de quelques mois.

La faiblesse des moyens

Les enjeux représentés par ce secteur d'activité ne sont pas négligeables, notamment par rapport à ceux des déplacements de voyageurs, que ce soit d'un point de vue économique mais aussi environnemental et social.

Toutefois, les moyens humains et financiers affectés sur Paris à cette problématique ont été très limités (RIPERT, 2007b). Pour la Ville de Paris, sur les six dernières années, deux postes d'ingénieur à temps complet ont été affectés aux marchandises et les dépenses réalisées par la ville se sont montées à un peu plus de 7 millions d'Euros. De 2002 à 2007, la répartition de ce budget affecté aux marchandises par la Ville de Paris s'est opérée de la façon suivante : 1 055 420 € de salaires, 23 600 € de déplacements, 926 900 € d'études, 4 800 000 € d'investissements (positionnement des aires de livraison sur la voirie) et 212 000 € de communication. Les moyens mis en œuvre par la Préfecture de Police en charge du contrôle et les services du Conseil Régional d'Ile-de-France ont été encore plus limités.

La faiblesse de ces moyens a eu des répercussions sur l'ampleur des mesures adoptées et sur leur mise en œuvre et plus particulièrement sur leur contrôle. A titre de comparaison, la Ville de Londres (7,1 millions d'habitants) a dégagé des moyens humains et financiers beaucoup plus importants, avec la mise en place de la « *Freight Unit* » qui compte 16 personnes au sein de « *Transport for London* » et du système de contrôle par caméras « *CCTV* » pour la *Congestion Charge* et la « *Low Emission Zone* », la zone à faible émissions polluantes (BROWNE et al., 2008).

2.4. L'ARBITRAGE POLITIQUE AU SEIN DE LA VILLE DE PARIS

La mise en œuvre du plan d'action marchandises de la Ville de Paris a donné lieu à de nombreux débats politiques. Ces débats ont eu lieu en Mairie centrale entre les adjoints au Maire de Paris concernés par le transport, l'urbanisme, le commerce, la Seine et les canaux, etc., mais aussi au niveau des Mairies d'arrondissement. Ils ont mis en évidence l'existence de divergences sur les objectifs politiques poursuivis et la différence du niveau de connaissance et de compréhension du secteur des marchandises par les élus de Paris.

Globalement, on peut considérer que la prise en compte des marchandises dans le projet politique développé pour la Ville de Paris constitue une avancée significative. Toutefois, il est à craindre que l'implication des élus pour la réserve d'espace pour la logistique dans Paris soit insuffisante et compromette à moyen terme un transfert modal à grande échelle pour l'entrée et la sortie des marchandises de Paris.

2.5. LA REPRODUCTIBILITÉ DE LA DÉMARCHE

Le programme national « Marchandises en Ville » a mis en évidence des indicateurs « fret » invariants sur les villes ayant fait l'objet d'une enquête approfondie. Cela tend à démontrer une certaine similitude dans le fonctionnement logistique des villes françaises.

Plusieurs villes ont adopté une charte de bonnes pratiques marchandises, et ont repris les orientations réglementaires mises en œuvre sur Paris touchant aux livraisons/enlèvements et au fonctionnement des aires de livraison.

Toutefois, ce constat ne nous autorise pas à considérer que la démarche menée sur Paris est une démarche clé en main pour les autres villes. En effet, le fonctionnement logistique d'une ville et de son agglomération est complexe. Il est dépendant des spécificités locales politiques, économiques, sociales, géographiques, historiques, etc.

Le caractère reproductible de la démarche engagée par la Ville de Paris ne peut donc se concevoir qu'avec la mise en avant des points suivants :

- la présence d'une forte volonté politique locale ;
- la mise en place d'une coopération public / privé ;
- l'instauration d'un dialogue structuré et approfondi entre toutes les parties prenantes ;
- la constitution d'un diagnostic partagé ;
- la mise en œuvre de moyens suffisants et adaptés ;
- le choix d'une vision positive du secteur des marchandises en ville ;
- l'élaboration d'une démarche globale et progressive, apportant une visibilité aux acteurs institutionnels et professionnels.

3. UNE MÉTHODE ADAPTÉE

3.1. LES APPORTS DE LA RECHERCHE

La définition et la mise en œuvre du plan marchandises de Paris ont bénéficié des apports de la recherche menée, à partir du début des années 90 au sein du PREDIT⁷ par le programme national « marchandises en ville », (en particulier les enquêtes réalisées en 1994 et 1997 à Bordeaux, Dijon et Marseille par le LET) mais aussi au niveau de la région Ile-de-France, par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF), enfin, au niveau international, par le groupe de travail européen COST 321⁸.

Ces recherches ont apporté des données qualitatives et quantitatives (PATIER,

⁷ PREDIT : Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, porté par les Ministères chargés de la recherche, des transports, de l'environnement et de l'industrie, l'ADEME, l'OSEO et l'ANR.

⁸ COST : *European Cooperation in the field of Scientific and Technical Research* ; COST 321 : *Urban Goods Transport* / June 1998.

ROUTHIER, 1996-1997) longtemps inexistantes, ainsi que de nouveaux outils de mesure et de simulation spécifiquement développés pour le transport des marchandises en ville (ROUTHIER, PATIER, 2001). Elles ont ainsi permis de mieux comprendre le fonctionnement de ce secteur et d'accélérer la réalisation d'un diagnostic et la mise en place d'un dialogue entre la ville et les professionnels.

3.2. LE FAIT DÉCLENCHEUR : LES COULOIRS DE BUS

Le contexte de la fin des années 90 et du début des années 2000 était favorable à une prise en compte des marchandises dans la gestion de la Ville de Paris. En effet, les retombées des travaux de recherche du programme national commençaient à être connues ; les contraintes de circulation atteignaient un niveau difficilement supportable pour les usagers, notamment professionnels ; la qualité de l'environnement était devenue un enjeu politique majeur et les marchandises figuraient au programme de la politique des déplacements de la nouvelle équipe municipale.

Au-delà de ce contexte général, on peut considérer que le facteur déclencheur ayant poussé la Ville et les Professionnels à engager une concertation « marchandises » a été la mise en place, en 2001, des premiers couloirs de bus protégés par un séparateur. Ces aménagements de voirie avaient pour objectif d'isoler la circulation des bus du reste du trafic automobile, afin d'améliorer la vitesse commerciale et la qualité de service du transport en commun de surface à Paris. Toutefois, faute de concertation avec les transporteurs, aucune aire de livraison n'avait été positionnée à l'intérieur des couloirs de bus ce qui rendait les livraisons dans les rues impactées très difficiles, voire impossibles. La vive réaction des professionnels à cette situation a fait naître les « Lincoln⁹ » et « Demi Lincoln¹⁰ » pour équiper les couloirs de bus protégés en aires de livraison, mais a aussi permis d'enclencher les premières discussions entre la Ville, le GATMARIF et la Chambre de Commerce et Industrie de Paris (Délégation de Paris).

3.3. LE PILOTAGE DE LA CONCERTATION

La concertation marchandises n'a pu s'engager et se développer entre la Ville de Paris et les Professionnels qu'avec une forte implication politique. Pour Paris, cette implication a concerné, d'une part, l'adjoint au Maire de Paris en charge des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie et, d'autre part, l'adjoint ayant la délégation du commerce, de l'artisanat, des professions indépendantes et des métiers d'art.

⁹ Lincoln : aire de livraison positionnée dans les couloirs de bus protégés dont l'emprise est située à 100 % sur le trottoir. Le nom « Lincoln » provient du fait que le premier aménagement de ce type a été réalisé rue du Président Lincoln dans le 8^{ème} arrondissement de Paris.

¹⁰ Demi Lincoln : aire de livraison positionnée dans les couloirs de bus protégés dont l'emprise est située à 50 % sur le trottoir et à 50 % sur la chaussée.

Elle s'est manifestée, dans un premier temps, par des objectifs et un message politique clairs. Par la suite, elle a été renforcée par la présidence systématique des comités de pilotage de la concertation et des comités de suivi de la charte. Enfin, elle s'est concrétisée par la prise des décisions issues des avancées de la concertation et par leur mise en œuvre sur le territoire parisien.

Un diagnostic partagé

La Ville de Paris et ses partenaires professionnels se sont entendus sur un diagnostic partagé. Cela a permis de jeter les bases d'une concertation « marchandises » solide et pérenne. Ce diagnostic avait pour objectif de dégager un consensus sur les caractéristiques du fonctionnement logistique de Paris. Cette vision commune s'articulait autour des considérations suivantes :

- le transport de marchandises est indispensable à la vie économique et sociale de Paris et de son agglomération ;
- l'exploitation du transport des marchandises dans Paris est difficile ;
- le travail des conducteurs livreurs urbains est peu reconnu ;
- les impacts négatifs environnementaux du transport des marchandises dans Paris en termes de bruit, d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre sont importants et nuisent à la qualité de vie des riverains ;
- le secteur des marchandises n'est pas pris en compte dans le partage de l'espace public et son intégration dans la ville n'est pas satisfaisante, notamment en termes de réservation d'espace ;
- seul un engagement commun de tous les acteurs publics et privés du secteur des marchandises permettra d'améliorer la situation.

Ce diagnostic a permis de mettre en place un plan d'action accepté par tous les acteurs et d'apporter aux professionnels une visibilité sur les projets de la Ville de Paris.

Un dialogue structuré

Il est vite apparu que les objectifs de la Ville de Paris et ceux des professionnels étaient certes différents, mais pas opposés.

Les parties prenantes ont souhaité structurer le dialogue pour le faire évoluer vers une concertation permanente à l'aide des points suivants :

- création d'un comité de pilotage (ce comité de pilotage a été transformé en comité de suivi pour le suivi et l'évaluation des engagements portés par la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris) ;
- dégagement de moyens humains et financiers ;
- élaboration d'un diagnostic commun ;
- définition d'objectifs et mise en place d'un programme de travail cofinancé entre la Ville et les Professionnels.

En outre, il ne faut pas omettre, parmi les clés de réussite de la discussion, les aspects humains et relationnels de la concertation qui ont contribué à son

succès. Les personnes impliquées dans la concertation ont appris à se connaître et à parler le même langage.

Avec le temps, le dialogue s'est élargi à un nombre d'acteurs important (une cinquantaine). La concertation étant de plus en plus connue, de nombreux acteurs ont voulu rejoindre le groupe de réflexion et participer aux travaux. Dans le même temps, les sujets de discussion et de travail sont devenus plus spécifiques, notamment sur la réglementation, les aires de livraisons, le contrôle, le principe environnemental et les opérations exemplaires.

La concertation a fait l'objet de synthèses et de bilans d'étapes réguliers. Elle a été ponctuée de comités de pilotage se réunissant au minimum tous les 6 mois sous la présidence de l'Adjoint au Maire de Paris en charge des transports. Ces derniers ont permis de dynamiser les travaux et d'acter les avancées.

L'organisation d'événements

La concertation a été ponctuée d'événements (RIPERT, 2007c) qui ont rassemblé l'ensemble des partenaires. Ils ont aussi permis de présenter les avancées des travaux et des négociations et d'ouvrir la démarche à l'extérieur : organisation de conférences de presse et de colloques nationaux et internationaux, ainsi que par la signature de la charte et l'inauguration des opérations exemplaires.

Des résultats concrets nécessaires

Il est très important que la concertation ait abouti à des résultats concrets. Cela a permis de crédibiliser le travail réalisé et de consolider les idées portées et débattues au sein des discussions. Ces résultats concrets se sont traduits par la mise en place d'espaces logistiques urbains (Figure 2), la mise en œuvre d'un nouveau dispositif marchandises (réglementaire) et la signature d'une charte de bonnes pratiques.

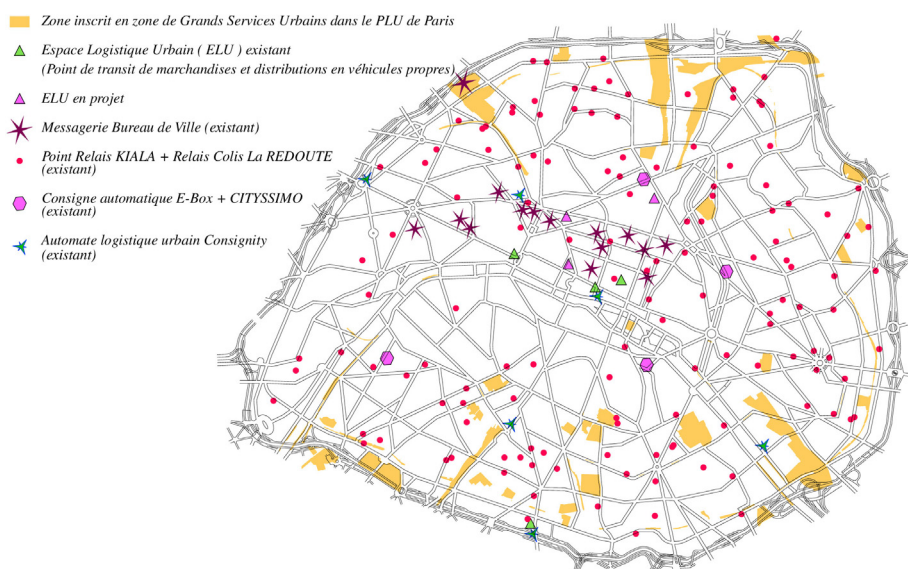
Ces résultats concrets ont parfois nécessité une prise de risques de la part des politiques, des professionnels précurseurs et des services techniques de la Ville de Paris. Il est intéressant de remarquer une certaine émulation entre professionnels autour de la mise en place des premiers espaces logistiques urbains et des autres avancées en logistique urbaine propre.

4. LA CONSOLIDATION ET L'OUVERTURE DE LA DÉMARCHE

4.1. LA PÉRENNITÉ DES ACTIONS

Une fois mises en œuvre, les mesures « marchandises » prises par la Ville de Paris ont fait l'objet d'un suivi et d'une évaluation, afin de les consolider et de pouvoir mesurer leurs effets sur les conditions de travail des professionnels et le fonctionnement de la collectivité.

Figure 2 : Sites logistiques urbains, existants ou en projet dans Paris



**EXEMPLES DE SITES DE LOGISTIQUE URBAINE
(existants et en projet)**

Source : Agence de la Mobilité – Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris – Juin 2006

Un dispositif marchandises vivant passe nécessairement par la continuité de la concertation, notamment des réunions du comité de suivi, l'application des règles et le suivi des engagements. Des indicateurs (RIPERT, 2007d) ont été actés lors du comité de suivi du 1er février 2007. Ils portent, notamment, sur le taux d'usage quotidien des aires de livraison (licite, illicite et libre), le taux d'utilisation du disque « livraison marchandises », le taux de verbalisation sur les aires de livraison par la préfecture de police de Paris, le taux d'équipement en véhicules propres de livraison et le nombre d'espaces logistiques urbains en exploitation dans Paris. Le renseignement de ces indicateurs par la Ville et ses partenaires professionnels et institutionnels, pendant les trois ans de validité de la charte, devait permettre de réaliser des bilans annuels.

Trois années après la signature de la charte, le bilan du suivi des engagements est difficile à faire. Peu d'indicateurs ont été renseignés. Seul l'usage des aires de livraison a donné lieu à deux enquêtes lourdes¹¹ (VILLE DE PARIS 2004-2008) par la Ville de Paris permettant de faire un diagnostic livraisons sur la période de comparaison. Il a été observé une augmentation de la disponibilité des aires de livraison et une plus grande rotation des véhicules. Dans le même

¹¹ Le diagnostic livraison a donné lieu à deux enquêtes. La première a été réalisée en 2004, sur 2 journées, entre 6h et 13h et a porté sur 14 secteurs. La seconde a été réalisée en 2008, sur 1 journée, entre 6h et 13h et a porté sur 12 secteurs.

temps, l'usage des aires pour des opérations de livraison diminue et l'utilisation du disque « Livraison marchandises » reste limitée. Enfin, le contrôle des aires de livraison est encore faible.

Les autres indicateurs n'ont pas été renseignés ou ont donné lieu à de simples sondages, ce qui pose des questions quant à la fiabilité des données fournies. Les difficultés rencontrées pour la réalisation de ce bilan peuvent en partie s'expliquer par les élections municipales de mars 2008 qui ont suspendu, pour une période de plusieurs mois, le portage politique du dossier marchandises de Paris.

Le développement du dispositif marchandises sera d'autant plus important que Paris sera le terrain de toutes les expérimentations et des opérations innovantes en logistique urbaine propre. Il n'y a pas de meilleur moyen que l'opération concrète pour montrer l'exemple et convaincre les professionnels de changer leurs habitudes d'exploitation, pour aller vers des pratiques urbaines plus durables. Afin de maintenir et renforcer son pouvoir attractif, Paris doit veiller à l'équilibre des trois piliers suivants :

- renforcer progressivement les contraintes d'exploitation sur son territoire ;
- assurer une visibilité aux professionnels ;
- développer des mesures de soutien et d'accompagnement aux opérations innovantes et exemplaires.

Enfin, la Ville de Paris doit affecter des moyens humains et financiers à la hauteur des enjeux représentés par ce secteur d'activité. Afin d'assurer la continuité et un développement de l'action marchandises, il est proposé la création d'une section spécifiquement affectée aux « Marchandises » au sein de l'Agence de la Mobilité de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris. Cette section devrait comporter au minimum les cinq expertises suivantes :

- stratégie, management et coopération nationale et internationale ;
- amélioration des connaissances qualitatives et quantitatives ;
- concertation avec les partenaires professionnels et suivi/évaluation de la charte de bonnes pratiques ;
- mise en œuvre, suivi/évaluation des opérations exemplaires ;
- communication envers les professionnels, les institutionnels et les riverains mais aussi au sein des services techniques de la Ville.

4.2. LES THÈMES PRIORITAIRES RESTANT À PRÉCISER AU SEIN DU DISPOSITIF MARCHANDISES ACTUEL DE LA VILLE DE PARIS

La connaissance des transports de marchandises dans Paris et son agglomération

Depuis mars 2007, la Ville de Paris cofinance, avec l'ADEME, sur une durée de trois ans, une thèse sur l'application du modèle de simulation FRETURB

(Cf. note 2) sur le territoire de l'agglomération parisienne¹². La première année, ce travail de recherche devait fournir des données quantitatives et qualitatives sur le secteur des marchandises pour Paris et son agglomération. La seconde année devait être dédiée à la spatialisation des données de trafic par voirie, quartier et commune. Enfin, la dernière année devait être consacrée à l'élaboration de scénarios, issus pour Paris des orientations des PDU, PLU, Plan Climat et autres documents de planification.

Plus généralement, le jeu des acteurs, le fonctionnement logistique des filières et le déploiement technologique au sein des organisations logistiques restent à approfondir sur Paris et son agglomération.

L'amélioration de l'application du règlement marchandises en vigueur sur Paris depuis le 1er janvier 2007

D'un point de vue réglementaire, cet objectif pourra être atteint avec la simplification des principes applicables, la recherche d'indicateurs facilement contrôlables (essieux), la professionnalisation des aires de livraison et le partage des espaces de livraison dans le temps. L'application de ce règlement devrait aussi être renforcée grâce aux cinq années de concertation qui ont précédé sa mise en œuvre. Enfin, la constitution d'une brigade spécialisée peut aussi présenter de nombreux avantages et, notamment, permettre de mieux cibler les interventions de contrôle dans le temps et l'espace. Cela nécessitera une bonne connaissance du dispositif réglementaire, du territoire de la Ville de Paris et des pratiques des professionnels du transport. Une brigade spécialisée (Agence de la Mobilité de la Ville de Paris, 2004) a été mise en place avec succès sur le centre-ville de Barcelone pour le contrôle des 4 500 aires de livraison.

L'adaptation géographique du règlement marchandises à l'échelle du territoire de la Ville de Paris

Cette adaptation passe par la cohabitation d'un règlement général applicable sur tout le territoire de la Ville de Paris et de règles de circulation (gabarits et horaires) spécifiques pour certains quartiers tels que Montmartre, le Marais, Montorgueil, etc. En effet, il semble difficile, voire impossible, d'intégrer des conditions de circulation et de livraison normales dans ces quartiers historiques aux rues étroites, très commerçantes et où se concentrent de nombreux touristes.

Il est important, toutefois, de bien veiller à préserver le caractère de simplicité de cette approche réglementaire. Pour cela, il devra subsister un règlement marchandises unique pour tout le territoire de Paris et une seule règle de circulation destinée aux quartiers contraints. Une cartographie présentant ces deux approches devrait être mise en ligne sur le site de la Ville de Paris.

¹² Thèse de F. HENRIOT au Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon (LET).

4.3. MIEUX FAIRE COHABITER LA MOBILITÉ DES VOYAGEURS ET LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN MILIEU URBAIN : LES ACTIONS EN FAVEUR DES FLUX D'ACHAT

Le lien entre les flux voyageurs et marchandises est essentiellement représenté par les déplacements à vocation achat. Ces derniers représentent plus de 50 % des véhicules kilomètres équivalent voiture particulière¹³, à l'échelle des agglomérations (Bordeaux, Dijon et Marseille) enquêtées dans le cadre du programme national « Marchandises en ville » (DUFOUR, PATIER, ROUTHIER, 2007). Ils prennent plusieurs formes : à pied, en transport en commun, en mode doux, en voiture, etc. Ces flux d'achat représentent un enjeu très important pour Paris, d'un point de vue occupation d'espace, énergétique, pollution, mais aussi économique et social. Ils méritent donc d'être traités de façon approfondie. Pour cela, il est nécessaire d'avoir une politique globale des déplacements qui ne mette pas les deux types de flux en concurrence, mais, au contraire, cherche à les associer au sein de solutions communes.

Les livraisons à domicile

De nombreux magasins offrent à leurs clients un service de livraison à domicile. Très utilisé dans la grande distribution, notamment pour les produits pondéreux, il est de plus en plus souvent pris en charge par des sociétés spécialisées. Les flux générés par les livraisons à domicile restent globalement localisés au sein des quartiers environnant le magasin générateur.

Plusieurs recommandations peuvent être formulées pour améliorer leur insertion dans la ville, avec, notamment, l'utilisation de véhicules de livraison propres et silencieux, la création d'un emplacement spécifique pour les véhicules utilitaires pour les nouveaux magasins, la formation des équipes affectées à ce service, la mutualisation des moyens à l'échelle des magasins d'un même quartier. Ce service est en pleine expansion et mériterait une attention plus importante au sein de la charte marchandises de la Ville de Paris et du programme national de recherche marchandises en ville.

Adapter les matériels du transport en commun

Le transport en commun est utilisé quel que soit le type d'achat. Pour les achats effectués sur Paris (APUR, 2001), la part des différents moyens de déplacement varie selon le type d'achat (Tableau 1). Toutefois, les bus, le métro, le RER et le tramway s'avèrent souvent peu adaptés à ce type de flux, notamment en termes d'aménagement intérieur. Afin de faciliter les déplacements d'achat en transport en commun, il est important d'intégrer cette donnée dès l'origine de la conception du service et des matériels associés. Plusieurs pistes de réflexion devront être suivies avec entre autres : la mise en place de plates formes dans les matériels roulant permettant un accès voyageur avec colis ; le dimensionnement des abris-bus ; l'accès métro, RER et

¹³ VUL = 1,5 VP ; Porteur = 2 VP ; Véhicule articulé = 2,5 VP.

Tramway ; la mise en place de campagnes d'information transport en commun incluant le thème des flux d'achat, etc.

Tableau 2 : Répartition modale des déplacements pour achats à Paris, selon leur fréquence (jours de semaine)

	A pied	TC	Voiture	% des déplacements d'achat
Quotidiens	86	12	2	46
Hebdomadaires ou bihebdomadaires	73	18	9	18
Exceptionnels	34	47	17*	36

* : quel que soit le lieu de résidence de l'acheteur (Paris ou hors Paris)

Étendre la politique cyclable aux flux d'achat

La présence des vélos est de plus en plus importante sur la voirie parisienne. Avec la mise en place du service Velib' et le succès du service de livraisons terminales en cargo-cycles, le vélo est en passe de devenir un mode de déplacement majeur au sein de la Ville de Paris. Aussi, il semble important que les flux d'achat soient pris en compte par ce développement. Il est proposé d'étudier la faisabilité d'utiliser les cargo-cycles pour les livraisons à domicile et d'adapter le service Vélib' aux flux d'achat notamment avec l'équipement de certains vélos (sur les stations situées dans les quartiers les plus commerçants) de paniers plus volumineux positionnés à l'arrière, voire la location aux particuliers de vélos triporteurs. Enfin, il est important de veiller à ce que les cycles développés pour le transport de marchandises (Cargo-cycles, triporteurs, etc.) soient assimilés à des vélos d'un point de vue circulation, notamment dans les couloirs de bus.

Accompagner le développement du e-commerce

La vente en ligne connaît un développement récent. Elle pose des questions concernant la mobilité individuelle liée à l'acte d'achat (ALLIGIER, 2007) et aux transports des marchandises associés à la livraison des biens. Pour Paris, il n'est pas certain que ce type d'achat limite les flux de déplacement des consommateurs. En effet, beaucoup d'entre eux effectuent des repérages avant l'acte d'achat électronique et d'autres utilisent le temps gagné pour effectuer de nouvelles activités, elles-mêmes génératrices de déplacements. D'autre part, la partie logistique de ce secteur commercial génère des livraisons en grande partie englobées dans le secteur de la messagerie et du fret express.

En 2007, les opérateurs de fret express présents sur Paris ont enregistré une croissance soutenue de leur trafic. Il est important d'accompagner le développement des flux marchandises générés par le e-commerce, notamment avec le renforcement des réseaux de points-relais déjà en exploitation dans Paris, le

positionnement des espaces logistiques du type Concorde Chronopost¹⁴ et l'utilisation des véhicules propres de livraison. Ce constat vient aussi renforcer l'intérêt du projet de navettes RER entre l'aéroport Roissy CDG et le site des Halles dans le premier arrondissement de Paris, navettes qui seraient principalement utilisées pour acheminer du fret express.

4.4. OUVRIR LA DÉMARCHE À L'ENSEMBLE DES ACTEURS

La sensibilisation des donneurs d'ordres

Le travail de concertation a principalement été mené en coopération avec les professionnels du transport pour compte propre et compte d'autrui. A la demande de plusieurs fédérations professionnelles, une démarche de sensibilisation a été entreprise auprès des donneurs d'ordre privés et publics. Ces derniers jouent un rôle très important dans le secteur des marchandises. En effet, en achetant les prestations de transport et de logistique, ils imposent souvent à leurs sous-traitants transporteurs les conditions d'exécution des mouvements de marchandises en termes d'horaires, de taille de véhicule, de fréquence des livraisons, etc. Les transporteurs ont souvent des difficultés à concilier les conditions de livraisons demandées par les donneurs d'ordres et les règlements de circulation et de livraisons imposés par la collectivité.

Ce travail de sensibilisation doit donc se focaliser sur les répercussions des décisions d'achat des prestations transports et logistiques associées, prises par les donneurs d'ordres en termes de circulation, d'urbanisme, de condition de travail et de pollution.

Vers une reconnaissance du métier de conducteur livreur urbain¹⁵

Le conducteur livreur urbain (LASSERRE et al., 2005) exerce une fonction-clé au sein du secteur des marchandises en ville, l'interface entre les différentes parties intervenant dans le maillon urbain de la chaîne logistique avec l'expéditeur, le destinataire, mais également l'agent de police en charge du contrôle du dispositif marchandises et les autres usagers de la voirie parisien-

¹⁴ L'opérateur de fret express Chronopost exploite depuis juin 2005 un espace de transit de 1 000 m² sur lequel sont traitées plus de 750 000 expéditions par an en véhicules électriques de livraison. Cet espace est situé au 1er niveau du parc de stationnement Concorde, propriété de la Ville de Paris.

¹⁵ « Par **conducteurs livreurs urbains** de marchandises, on entend les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés qui s'effectuent en milieu urbain au moyen de véhicules utilitaires légers ou de véhicules porteurs de petit et de moyen tonnages, soit à des opérations de courses consistant à acheminer, sans rupture de charge, des colis, des objets ou des plis, soit à des enlèvements et des livraisons de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières ou occasionnelles nécessitant, pour une même expédition acheminée de domicile à domicile des opérations de groupage et de dégroupage caractéristiques de l'activité de messagerie expresse, rapide ou traditionnelle. Ces deux activités sont soumises aux mêmes contraintes spécifiques en matière de livraison (délai, circulation, arrêt et environnement) » (DUMONT-FOUYA, 2005).

ne. Il utilise quotidiennement les aménagements de voirie pour effectuer les opérations d'arrêt livraison et/ou d'enlèvement. Ce métier est difficile et nécessite la maîtrise de compétences multiples comme la conduite, la connaissance géographique de la Ville de Paris ou encore le droit des transports. Il demande beaucoup de patience, de résistance physique et de diplomatie. C'est aussi un métier peu reconnu et mal considéré. Les entreprises de transport ont d'ailleurs des difficultés à recruter et à garder leurs salariés.

La charte stipule dans ses principes fondateurs la revalorisation du métier de conducteur livreur urbain. Elle propose pour cela de s'appuyer sur la formation professionnelle et la recherche de la qualité. Les engagements spécifiques aux transporteurs livreurs font aussi référence à la notion de formation professionnelle adaptée devant être suivie par les conducteurs, d'ici 2010, et devant déboucher sur l'attribution d'une attestation de « conducteur livreur urbain ». Les organismes de formation professionnelle dans le transport, tels que l'AFT-IFTIM et PROMOTRANS, ont élaboré un programme de formation spécifique pour les conducteurs livreurs urbains.

Dans le cadre du suivi et de l'évaluation de la charte, il est proposé la mise en place d'un comité technique sur la revalorisation du métier de conducteur livreur urbain. Outre la mise en place effective de la formation professionnelle dans les entreprises de transport, ce comité devra veiller à travailler sur l'image de ce métier vis-à-vis de la population susceptible d'être intéressée, mais aussi du grand public et notamment des autres usagers de la voirie.

L'introduction des transports de marchandises dans le programme d'enseignement de l'École des Ingénieurs de la Ville de Paris (EIVP)

L'EIVP forme l'ensemble des cadres des directions techniques de la Ville de Paris, notamment ceux de la Direction de la Voirie et des Déplacements. Afin de compléter la formation en génie urbain des futurs cadres techniques de la Ville de Paris, il est proposé d'introduire, dans le programme d'enseignement de l'École, un cycle de conférences sur le domaine du transport de marchandises en ville et plus particulièrement sur le fonctionnement logistique de Paris et de son bassin. Au sein de cet enseignement, les transports de marchandises apparaîtraient au même niveau que le déplacement des voyageurs. Cette idée pourrait être étendue aux formations en logistique et en aménagement du territoire, dispensées par les universités et les instituts d'urbanisme.

Associer les aménageurs fonciers à la logistique urbaine

Les véhicules propres de livraison constituent une solution adaptée pour diminuer la pollution en milieu urbain. Leur utilisation semble être efficace pour des mouvements de courte distance, c'est-à-dire associés à une entrée ou une sortie massifiées des marchandises effectuées par train, voie d'eau ou véhicule routier de grand volume. Ces véhicules propres sont donc amenés à

rester dans Paris.

Toutefois, le développement de ce type d'organisation se heurte actuellement à un manque de places de stationnement accessibles aux véhicules utilitaires, notamment en termes de hauteur. Ce constat est particulièrement vrai pour l'utilisation des ports « à temps partagé », qui n'autorise pas le stationnement des véhicules de livraison sur les berges de la Seine. Il est proposé, dans le cadre de la construction de nouveaux parcs de stationnement, ou de rénovation de parcs existants, de rendre accessible le premier niveau aux véhicules utilitaires (3,5 tonnes de PTAC), avec une hauteur sous plafond minimum de 3,80 m.

La bonne intégration des marchandises en milieu urbain passe par une approche foncière. Pour Paris, cette approche s'est concrétisée par la prise en compte des marchandises dans les documents d'urbanisme (PLU), l'aménagement de 10 000 aires de livraison sur la voirie et le positionnement d'espaces logistiques dans les parcs de stationnement. Toutefois, cet effort doit aussi être partagé par les propriétaires privés en intégrant sur leur emprise foncière, comme l'article 12 du PLU le stipule, une aire de prise en charge et de dépose capable de traiter tous les mouvements de marchandises générés par leur activité. Une prise en compte des marchandises dès la conception des locaux et l'aménagement des parcelles de terrain devrait aussi faciliter leur intégration. Un travail de sensibilisation à la logistique urbaine est à mener auprès des professionnels aménageurs fonciers.

D'autre part, il serait souhaitable que la Ville de Paris puisse faire appel à l'expertise de professionnels, spécialisés dans l'immobilier logistique, comme par exemple la société SOGARIS¹⁶ qui est spécialisée dans la conception et la gestion de l'immobilier logistique, pour démultiplier ses actions foncières envers les marchandises avec, notamment, le positionnement d'espaces logistiques urbains dans ses parcs de stationnement. Ces acteurs de l'immobilier logistique gèrent historiquement des plates-formes de fret dans la région Ile-de-France. Ces plates-formes constituent souvent des centres de distribution pour Paris et son agglomération. Il est proposé qu'à l'échelle de ces dernières, ces sociétés puissent jouer un rôle d'initiateur voire de facilitateur en faveur de mesures touchant la logistique urbaine durable avec notamment :

- le positionnement de stations de compression de gaz « GNV » ;
- la location de véhicules propres de livraison ;
- la mutualisation des moyens de distribution ;
- la mise en place de navettes permettant de massifier l'entrée des marchandises dans Paris ;
- la création, dans Paris, de points relais affectés à la zone logistique permettant une distribution de proximité des marchandises, etc.

¹⁶ SOGARIS : Société d'Économie Mixte (SEM) dont le capital est partagé entre les départements 75 (49,53 %), 92 (14,65 %), 93 (8,63 %) et 94 (7,19 %), SAGI (14,88 %), GCE SEM (4 %), Divers (1,12 %).

4.5. LA NÉCESSITÉ D'ÉLABORER UNE POLITIQUE « MARCHANDISES » À L'ÉCHELLE DU BASSIN LOGISTIQUE PARISIEN

L'expérience de la Ville de Paris pourrait servir de base à la mise en œuvre d'une démarche régionale. Les avancées enregistrées sur Paris dans le cadre de la concertation seraient étendues à l'ensemble des communes de l'agglomération. L'objectif serait d'harmoniser les règlements et les engagements des acteurs du secteur des marchandises à l'échelle de la région parisienne. La position centrale de Paris au sein de l'agglomération en termes géographique et de fonctionnement renforce cette idée.

Toutefois, l'atomisation de l'organisation administrative du territoire de la région Ile-de-France et la décentralisation du pouvoir de police au niveau de la commune constituent des données importantes à prendre en compte. A ce niveau, il peut être utile d'observer l'expérience de l'agglomération londonienne (BROWNE et al., 2006) qui avec « *Transport For London-TFL* » dispose d'une autorité organisatrice unique pour le déplacement des voyageurs et le transport des marchandises. Cette autorité a pour rôle de définir une vision globale « transport de marchandises » pour le Grand Londres, de gérer un budget central et de coordonner une mise en œuvre à l'échelle des cinq « *Freight Quality Partnership* ». Ces derniers regroupent les 33 *boroughs* (districts) de la Ville de Londres et chacun dispose d'un pouvoir de police.

CONCLUSION

Tous les acteurs qu'ils soient professionnels ou institutionnels rencontraient des problèmes liés aux déplacements des marchandises dans Paris. Pris individuellement, ces acteurs se heurtaient rapidement à des limites dans leur capacité à trouver seul des solutions. La coopération exemplaire « public/privé » a démontré son efficacité et a pu apporter des solutions intéressantes pour les deux parties. La concertation et la forte volonté politique représentent les points les plus novateurs qu'il est important de capitaliser.

Toutefois, cette démarche entreprise par la Ville de Paris touche à ses limites. Si l'on veut aller plus loin, il est indispensable de porter cette action sur une échelle géographique plus large, représentée par la région Ile-de-France, d'ouvrir la réflexion à d'autres acteurs, notamment les riverains, et d'autres sujets, notamment les flux d'achat. La collectivité devra dégager, au même titre qu'elle le fait pour le déplacement des voyageurs, des moyens humains et financiers à la hauteur des enjeux représentés par ce secteur d'activité.

Il faut maintenir une approche globale en rattachant le transport des marchandises en ville aux autres maillons de la chaîne logistique et en développant une interactivité avec le déplacement des voyageurs, l'aménagement du territoire, le développement économique, l'environnement, les TIC, etc. Plus globalement, il est important de présenter le secteur des marchandises sous un angle positif, en mettant en valeur les atouts du fret pour le fonctionnement de la ville.

Il semble aussi indispensable de développer le sujet de l'acceptation des transports de marchandises par le public, les riverains et les consommateurs. Pour cela, il est proposé de les associer à la concertation et de baser la réflexion à partir des besoins et des ressentis de l'utilisateur final.

Il n'y a pas de solution unique aux questions posées par les marchandises en ville, mais une multitude de réponses qu'il est indispensable de mettre en œuvre sur le terrain afin de les tester, si possible en privilégiant les actions de recherche et de démonstration. Penser le futur « Transport de marchandises » de la Ville de Paris et de son agglomération nécessite d'identifier les ruptures auxquelles nous allons être confrontés dans les prochaines années en ayant comme objectifs prioritaires l'amélioration du cadre de vie urbain, la réduction des inégalités et le développement durable. Si la reproductibilité de cette démarche semble possible sur sa partie méthodologique, elle s'avère plus difficile sur les recommandations issues de la concertation mises en œuvre sur Paris.

BIBLIOGRAPHIE

ADEME/EDF (1997) **Bilans environnementaux TMV Ile-de-France et Bordeaux**. 107 p.

AGENCE DE LA MOBILITÉ DE LA VILLE DE PARIS (2004) **Compte-rendu de la visite technique « Transport de marchandises en ville » effectuée sur la Ville de Barcelone le 16 avril 2004 dans le cadre de la concertation « marchandises » Ville de Paris / Professionnels**. Paris, 9 p.

ALLIGIER L. (2007) **Le développement du E.commerce : transformation des intermédiaires et évolution des logistiques**. Lyon, Université Lumière Lyon 2, 236 p. (Thèse pour le doctorat de sciences économiques).

APUR (2001) **Les comportements d'achat en Ile-de-France dans les enquêtes globales transport**. 101 p.

DABLANC L. (1998) **Transport de marchandises en ville, une gestion publique entre police et services**. Paris, Editions Liaisons, 182 p.

DABLANC L. (2008) Urban Goods Movement and Air Quality, Policy and Regulation Issues in European Cities. **Oxford Journal of Environmental Law**, Vol. 20, n° 2, pp. 245-266.

BROWNE M., ALLEN J., ATTLASSY M. (2006) **Comparing freight transport strategies and measures in London and Paris**. Transport Studies Group, University of Westminster–Laboratoire d'Economie des Transports, 29 p.

BROWNE M., ALLEN J., PIOTROWSKA M., RIPERT Ch. (2008) **Dossier de la visite technique sur le thème des marchandises en ville effectuée par la délégation française les 24 et 25 janvier 2008 à Londres**. University of Westminster, 33 p.

DUFOUR J.G., PATIER D., ROUTHIER J.-L. (2007) **Du transport de marchandises en ville à la logistique urbaine**. Éditions Techniques de l'ingénieur.

DUMONT-FOUYA L. (2005) **Définition du conducteur livreur urbain**. GATMARIF – Agence de la mobilité de la Ville de Paris, 10 p.

IAURIF (1997) **La logistique du fret en Ile-de-France**. Paris, 129 p.

LASSERRE J.A., AKONO D., BAURIN J. (2005) **Conducteurs urbains de marchandises à Paris**. AFT-IFTIM/IPTL – Agence de la mobilité de la Ville de Paris, 81 p.

PATIER D., ROUTHIER J.-L. (1996-1997) **Transport de marchandises en ville. Enquêtes quantitatives réalisées à Bordeaux, Marseille et Dijon**. METL/DRAST – ADEME – LET, 540 p. (Rapports de recherche et annexes).

RIPERT Ch. (2007a) Annexe n° 11 : Les opérations exemplaires en logistique propre mises en place sur le territoire de la Ville de Paris depuis mars 2002. In **Bilan des actions du transport de marchandises de la Ville de Paris de 2002 à 2007**.

RIPERT Ch. (2007b) Annexe n° 1 : Évaluation budgétaire de la politique marchandises mise en œuvre par la Ville de Paris entre 2002 et 2007. In **Bilan des actions du transport de marchandises de la Ville de Paris de 2002 à 2007**.

RIPERT Ch. (2007c) Annexe n° 13 : Liste des événements ayant ponctué les 6 années de concertation marchandises entre la Ville de Paris et les Professionnels. In **Bilan des actions du transport de marchandises de la Ville de Paris de 2002 à 2007**.

RIPERT Ch. (2007d) Annexe n°14 : Suivi et évaluation du nouveau dispositif marchandises et des engagements portés par la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris. In **Bilan des actions du transport de marchandises de la Ville de Paris de 2002 à 2007**.

ROGER MACHART J., RIPERT Ch. (2006) **La charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris**. Paris, 28 p.

ROUTHIER J.-L., PATIER D. (2001) **Mesurer l'impact du transport de marchandises en ville—Le modèle de simulation FRETURB (Version n° 1)**. ADEME, METL – LET, 104 p. (Programme national marchandises en ville).

VILLE DE PARIS (2004–2008) **Diagnostics livraisons**. Paris, 5 p.