

La logistique urbaine à Paris

Mai 2014



Objectifs spécifiques à 2020 :

- 25% de réduction des émissions de gaz à effet de serre dues au fret des marchandises
- 2,2 millions de teqCO₂ maximum souhaitées pour le fret routier de marchandises

25%
à 2020



- 6,4 millions de teqCO₂ émis par le transport de marchandises en 2009
- 20% des véhicules en circulation dans Paris transportent des marchandises
- 20% du coût total d'une livraison dans le dernier km
- 6 espaces logistiques urbains recensés en 2014
- 60 magasins Monoprix approvisionnés par voie ferrée
- 80 magasins Franprix approvisionnés par voie fluviale

Le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre et la première source de pollution atmosphérique à Paris. Le transport de marchandises émettait en 2009 près de 6,4 millions de teq CO₂. Source de difficultés de circulation, de bruit et de pollution, la livraison de marchandises dans les centres-villes, particulièrement celle du dernier km est aussi la plus coûteuse (20 % du coût total de la chaîne). Ainsi, parallèlement aux efforts entrepris pour réduire et améliorer le transport des personnes, **Paris agit pour réduire les déplacements dus à la logistique en ville.**

En septembre 2013, la **charte en faveur d'une de logistique urbaine durable** était révisée pour améliorer les pratiques du secteur : gestion des flottes motorisées, suivi des livraisons, mutualisation des espaces et des moyens, modes de livraisons non routiers... L'objectif est de contribuer aux 25 % de réduction gaz à effet de serre annoncés dans le Plan Climat Énergie de Paris, réduire la pollution de l'air et du bruit tout en améliorant l'approvisionnement des Parisiens.

Pour ce faire, entre autres mesures, citons :

- l'ouverture des plateformes de livraisons dans le cœur de Paris,
- la pratique de tarifs de stationnement privilégiés pour les véhicules peu émissifs (de petite taille ou électriques),
- l'extension de plages horaires de livraison pour les véhicules utilitaires répondant à certaines normes environnementales...

La ville expérimente aussi d'autres moyens de transport comme celui du Tramfret.

[En savoir plus sur la réglementation des marchandises à Paris](#)

Focus

Les espaces logistiques urbains (ELU)

Alors que l'on observe une demande de plus en plus forte pour des livraisons à domicile et de l'e-commerce pour les biens de consommation courante, liée notamment au vieillissement de la population et à la diminution du taux de motorisation personnel en centre-ville, les espaces logistiques s'éloignent des centres des villes pour des raisons liées à la rareté et au coût du foncier.

Dans le cadre de sa politique volontariste de réduction des nuisances dues à la logistique urbaine, Paris est à l'initiative de l'implantation de six Espaces Logistiques Urbains (ELU) de groupages et dégroupages de colis dans les parkings souterrains de la capitale afin de permettre l'émergence de nouvelles solutions pour réduire les émissions polluantes dans les livraisons. Le développement des ELU représente un enjeu important mais également un vrai défi lié à la rareté et au coût du foncier en cœur d'agglomération.

En savoir plus

La Charte en faveur d'une logistique urbaine durable

Initiée dès 2001 dans le cadre d'une concertation avec l'ensemble des acteurs professionnels et institutionnels puis lancée en 2006, la *Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises* a été révisée en septembre 2013. Renommée *Charte en faveur d'une logistique urbaine durable*, 80 partenaires y ont été associés au sein de groupes de travail relatifs à la qualité de l'air, aux équipements logistiques et à l'innovation.

En accord avec le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, la charte prend en compte les défis régionaux en matière de gestion des livraisons (flux, transport, stockage) dans le respect de l'environnement et veille à optimiser la concertation entre les partenaires pour développer des pratiques durables et favoriser les modes de transports multimodaux pour l'approvisionnement de Paris.

Quatre domaines ont fait l'objet d'un diagnostic plus approfondi dans cette nouvelle version :

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

Dans sa forme, la charte se veut plus concrète, plus opérationnelle et plus incitative, en s'appuyant sur une implication accrue des signataires qui s'engagent à porter ou soutenir des projets concourant à la mise en œuvre d'une logistique durable.

Elle se décline en 16 fiches actions dont :

- Développement du transport sur les canaux et sur la Seine
- Expérimentation du tramfret
- Développement des espaces logistiques dans les parkings concédés ou des bailleurs sociaux
- Expérimentation d'un service d'information sur la disponibilité et la réservation des aires de livraisons
- Déploiement des véhicules électriques et des bornes de recharges
- Labellisation de livraisons de nuits silencieuses

[Télécharger la charte](#)

Mots clefs : mobilité, consommation, gaz à effet de serre, territoire