



# LA VILLE LOGISTIQUE

Repenser la logistique urbaine à Paris

**Stratégie 2022 - 2026**



**Dossier de presse  
Jeudi 16 juin 2022**

A 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 visible enfin, les flux des artisans ou liées à la logistique des chantiers restent un enjeu d'importance pour que la capitale reste 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 reste 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

# Édito

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 CO2 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 la 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 BELLARD**

Adjoint à la maire de Paris  
chargé de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie



# Sommaire

## LA LOGISTIQUE URBAINE À PARIS AUJOURD'HUI

P 6-9

## UNE STRATÉGIE ÉLABORÉE AVEC LES PROFESSIONNELS

P 10-11

## PARIS : VILLE LOGISTIQUE :

P 12-19

Le foncier et l'immobilier logistique

Le partage de l'espace public

Les conditions de travail des livreurs

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

La logistique des travaux

La transition écologique du transport de  
marchandises

## UNE ADMINISTRATION EXEMPLAIRE

P 20-22



# LA LOGISTIQUE URBAINE À PARIS AUJOURD'HUI

Livraison de matériaux de construction au port de l'Arsenal

# La logistique en quelques chiffres

**500.000 colis** livrés chaque jour à Paris



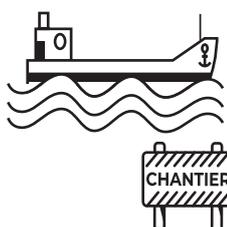
**4,4 millions de livraisons/enlèvements** chaque semaine en Île-de-France

**51%** des opérations en Île-de-France sont réalisées par les transporteurs (effectuées par un professionnel, pour le compte d'autrui), les **49 % restants en compte propre** (dont particuliers, artisans,...)



**1/4** des mouvements de marchandises en Île-de-France ont lieu dans Paris qui n'accueille qu'environ **1% des surfaces immobilières dédiées à la logistique**

**9.000 places** de livraison parisiennes



**30%** des tonnages de matériaux et déchets de chantiers sont **transportés par le fleuve**

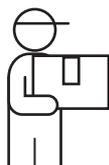
En 1950, près de **30% du fret français s'effectuait par la route** quand il représente aujourd'hui quasiment **90%**



**25%** des émissions de CO2 proviendraient du transports de marchandises à Paris

Le fret fluvial, c'est **-60% d'émissions de gaz à effet de serre qu'en transport routier**. Si le fluvial est couplé au ferrovière, cela peut atteindre jusqu'à **90 %**

**+244%** de croissance du **chiffre d'affaires du e-commerce** en France entre 2010 et 2019



**+37%** des français disent avoir « **renforcé leurs achats en ligne depuis le début de la crise sanitaire** »

**+43%** des Franciliens, suite au confinement veulent **acheter davantage de produits locaux**

# Bilan de la charte logistique de 2013

La création de la charte de logistique urbaine avait réuni une centaine de partenaires de l'ensemble de la chaîne logistique (des fédérations professionnelles, des chambres consulaires, des entreprises), du monde de la recherche et du secteur public pour la signature d'une charte 2013 qui se donnait déjà pour objectif de concilier différents enjeux. Elle reposait sur trois objectifs :

**1/ Assurer l'approvisionnement et la circulation des marchandises nécessaires aux habitants et à la vie économique**

**2/ Diminuer les émissions de polluants atmosphériques, les émissions de gaz à effet de serre et le bruit**

**3/ Limiter la congestion routière**

Les principales réalisations de cette charte sont :

- La production par l'Apur d'un premier document d'orientations stratégiques qui a permis d'identifier la nécessité d'un maillage d'équipements logistiques de différentes tailles, d'introduire lors de la modification du PLU de 2016 des Périmètres de Localisation logistiques, d'identifier des délaissés urbains mobilisables
- Le soutien à la création par la Sogaris du 1er hôtel logistique embranché fer à Paris, Chapelle International
- La mise en place par la Ville de Paris d'aides financières destinées aux professionnels pour l'achat de véhicules moins polluants et/ou silencieux

# 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 Parisiens, qui demandent l'apaisement de la circulation et la végétalisation de la ville. La place du camion est régulièrement questionnée par les citoyens au regard de la pollution et de la gêne visuelle engendrées ainsi que des accidents encore trop nombreux dus aux angles morts.

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



Livraison par un véhicule utilitaire électrique

# UNE STRATÉGIE ELABORÉE AVEC LES PROFESSIONNELS

# Une stratégie concertée

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.**

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**

**STRATÉGIE 2022-2026**



# 1. Le foncier et l'immobilier logistique

La Ville de Paris explore tous les leviers dont elle dispose pour accentuer la transformation vers une logistique urbaine décarbonée et responsable en mobilisant notamment le foncier.

## Actions clés :

- Renforcement du maillage d'espaces de logistique urbaine à Paris afin d'assurer une logistique du dernier km la plus décarbonée et silencieuse possible et ce, au plus près du besoin des consommateurs.
- Développement de sites multimodaux qui permettront de limiter les flux routiers.

# 2. Le partage de l'espace public

L'objectif de la Ville de Paris est de permettre aux flux logistiques de se faire efficacement, de façon sécurisée en permettant la meilleure cohabitation possible de tous les usages dans l'espace public tout en continuant l'apaisement de nos rues.

## Actions clés :

- 1000 zones de livraisons supplémentaires et un contrôle accru pour en assurer un meilleur respect
- Extension de la carte PRO-Mobile à la grande couronne (après 6 mois de mise en place, plus de 1000 professionnel.le.s en profitent déjà)
- 1000 places de stationnement vélo-cargo pour faciliter le développement de la cyclologistique
- Mise en place de livraisons silencieuses en horaires décalés



**Site de logistique P4 Porte de Pantin de Sogaris - Architecte Syvil**



**Aire de livraison**

### 3. Les conditions de travail des livreurs

L'explosion de la livraison à domicile a précarisé la profession de chauffeur-livreur courte distance avec des conditions d'emploi dégradées en matière de statut, de conditions de travail ou de formation initiale et continue. Il est nécessaire d'améliorer et encadrer les conditions de travail de ces nouveaux emplois précaires.

#### Actions clés :

- Développement de la Maison des coursiers
- Création d'un maillage d'aménités (accès aux sanitaires, à des fontaines à eau et à l'électricité)
- Création d'une charte sociale et environnementale avec les plateformes

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

Depuis plusieurs années, on connaît une explosion des achats en ligne très fortement renforcés récemment par la crise sanitaire. Notre enjeu est d'apporter des solutions pour la logistique des commerces de proximité qui pâtissent du e-commerce.

#### Actions clés :

- Information et sensibilisation des commerces de proximité à une logistique moins émettrice de GES avec des aides de la Ville pour l'achat de vélos-cargos, vélos électriques et camionnettes électriques
- Développement de véhicules utilitaires électriques partagés pour les professionnels grâce à Mobilib' Utilitaire opéré par Clem'



**Maison des coursiers, boulevard Barbès (18e arrondissement)**



**Offre Mobilib'Utilitaire par l'opérateur Clem'**

## 5. La logistique des chantiers

Le transport des matériaux de construction et des déchets constituent un enjeu majeur en Ile-de-France. Il est essentiel de repenser la logistique des chantiers à Paris notamment en organisant les flux logistiques de marchandises et d'approvisionnement en matériaux de chantier. Nous devons concentrer les flux logistiques pour diminuer les nuisances des plus grands chantiers et aider les artisans à mutualiser leurs outils de travail et électrifier leur flotte de véhicules logistiques.

### Actions clés :

- Massifier les flux par le recours à la voie fluviale pour désengorger l'espace public
- Création d'une charte «chantier durable à faibles nuisances»

## 6. La transition écologique du transport de marchandises

Le transport de marchandises est responsable d'une part importante de la pollution dans les grandes métropoles. La transition énergétique du transport de marchandises doit être amplifiée et accélérée.

### Actions clés :

- Refonte des aides de la Ville en faveur des professionnels pour une logistique moins polluante et plus silencieuse.
- Création d'un maillage de bornes électriques et de stations hydrogène
- Développement de la cyclologistique avec la création d'infrastructures cyclables et d'aides à l'achat pour vélo-cargo.



**Utilisation de la voie fluviale pour le chantier de la place de la Bastille (4e arrondissement)**



**Livraison par vélo-cargo**



**UNE ADMINISTRATION  
EXEMPLAIRE**

UI  
USAGE  
ELLE

PARIS.

mbalages  
le Jaume

CITEO

VILLE DE  
PARIS



## La Ville s'engage

L'administration parisienne, via sa commande publique, est un acteur majeur de la logistique urbaine.

Structuration d'une chaîne de logistique interne, réduction de l'empreinte carbone et mise en place d'une commande publique responsable sont autant de leviers essentiels pour la transformation de la logistique urbaine parisienne. La Ville de Paris s'engage à :

- Favoriser les achats locaux dans sa commande publique
- Mettre en place des dispositifs de lutte contre les angles morts sur ses poids-lourds
- Réduire les flux routiers engendrés par les chantiers commandés par la Ville de Paris
- Faire évoluer la flotte de la Ville de Paris vers une flotte de véhicules électriques et hydrogènes, moins émetteurs de gaz à effet de serre
- Réduire les flux routiers de ses chantiers
- Décarboner sa flotte de véhicules en favorisant l'électrique et l'hydrogène.



**Les bennes de la Ville de Paris roulent toutes au GNV et sont équipées de carénages pare-cyclistes pour plus de sécurité.**



**Livraison de bancs par voie fluviale depuis le Centre de Maintenance et d'Approvisionnement de Bonneuil-sur-Marne.**



**La Ville s'est dotée d'une flotte de véhicules électriques en autopartage pour ses agents.**



CONTACT

**Service de presse • [presse@paris.fr](mailto:presse@paris.fr)  
01 42 76 49 61**