

## Défi 7 – Rationaliser l'organisation des flux de marchandises

## 1 DESCRIPTION DU PROJET

La Ville de Paris a engagé depuis plusieurs années un travail de concertation et de co-construction avec les acteurs économiques du transport de marchandises (routier, ferroviaire, fluvial).

Ce travail s'articule autour d'une *Charte pour une Logistique Urbaine Durable* (première charte signée en 2006, la seconde en 2013). Il fédère une centaine d'acteurs publics et privés et se décline en groupes de travail thématiques (E-commerce, compte propre, logistique retour, sortie du diesel, transport fluvial...) dont les objectifs sont de concilier le dynamisme économique, le partage de l'espace public, la préservation de l'environnement, les contraintes des différents secteurs d'activité ...

Des actions structurantes ont été menées, parmi lesquelles :

- l'adoption, en 2006, d'un nouveau règlement marchandises introduisant un principe environnemental (plage horaire de 17h à 22h réservée aux véhicules de livraison les plus propres),
- la création d'espaces urbains de distribution,
- l'accompagnement des professionnels vers une « flotte verte » (aides, aménagement de bornes de recharge sur l'espace public, stations d'avitaillement, report modal ...)

La Ville s'engage ainsi sur plusieurs fronts - réglementaire, foncier, financier - et souhaite appréhender, par des démonstrateurs, des solutions techniques et organisationnelles susceptibles d'apporter des bénéfices pour le territoire et ses usagers.

Le **programme d'expérimentations Logistique Urbaine Durable** a été lancé en mars 2015. L'objectif était de mobiliser des entrepreneurs et de faire émerger des dispositifs reproductibles participant à l'amélioration de la logistique du dernier kilomètre et à la réduction de ses aspects négatifs (nuisances sonores, émissions de polluants locaux et de CO<sub>2</sub>, congestion, etc.). Pour cela, le programme offrait aux lauréats l'opportunité de tester leur solution innovante en conditions réelles, et notamment sur l'espace public.

6 thématiques étaient proposées :

- mutualisation des flux,
- stockage et consignes,
- livraisons,
- rationalisation des tournées,
- stationnement et aires de livraison,
- solutions de transport.

L'appel à expérimentations a été publié en ligne. Un flyer a été produit et largement diffusé (salon international de la logistique, réseau des partenaires de la Ville). Une réunion de lancement a été organisée en avril 2015 pour répondre aux questions des candidats potentiels.



Crédits photo Ville de Paris

La Ville a reçu 32 candidatures. Le jury était composé des trois élus de la Ville, à l'urbanisme, au commerce et aux transports, qui assurent le pilotage de la charte marchandises. L'annonce des lauréats a eu lieu en septembre 2015. 22 lauréats ont été retenus, majoritairement issus de la logistique (15 lauréats sur 22), puis des start-up.

L'appel à expérimentations était initialement envisagé pour une mise en œuvre sur une période de 18 mois. Cependant, la Ville a décidé de laisser les porteurs de projets avancer à leur rythme, en fonction de leurs moyens. Certains projets ont rencontré des difficultés (recherche d'emplacements appropriés, autorisations des mairies d'arrondissement...). Plus de la moitié ont été réalisés. D'autres ont été abandonnés devant la

difficulté à trouver un local, un partenaire, la fragilité du concept ou de l'équipe. Dans les projets déployés, on peut citer :

- le BIL : camion faisant fonction d'entrepôt logistique mobile, intégrant un véhicule électrique de 800 kg pour livrer les commerces de centre (Illustration ci-dessus)
- Martin Brower : Camion pilote Euro V labellisé Piek équipé d'un dispositif hybride pour le groupe froid
- UPS : livraisons en cyclos cargos électriques depuis une remorque stationnée sur voirie
- Pickup services : Service de mise à disposition des colis dans des consignes automatiques installées sur la voie publique

## 2 LES ACTEURS DU PROJET

L'appel à projet a été piloté par l'Urban Lab de Paris&Co, en partenariat avec la Ville de Paris et sa Direction de la Voirie et des Déplacements.

La Ville s'est appuyé sur une quinzaine de partenaires provenant de différents horizons : Cerema, IFSTTAR, Novalog, Mov'eo, CCI Paris Ile-de-France, Franprix, Haropa, Semaest, CGI, Gatmarif, Rungis, Sogaris, Samada – Groupe Monoprix, La Poste, Saemes, Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Paris.

Ils ont travaillé en collaboration avec les porteurs de projets pour concrétiser les expérimentations. Grâce à la participation de territoires d'expérimentation, d'experts, et de testeurs-usagers volontaires, les dispositifs ont été évalués en situation réelle.



Crédits photo Ville de Paris

Les moyens financiers sont restés modestes. Ils ont consisté en la réalisation puis son enlèvement d'un marquage au sol, en pose de panneau de signalement de l'expérimentation avec QR code (accès au site d'information de la Ville). La Ville a aussi fait appel à des ressources de communication interne (réalisation d'un logo, d'un flyer, de reportages photographiques, de films...).

L'Urban Lab, en plus du pilotage du programme, a financé une étude d'évaluation des expérimentations, avec le soutien financier de l'Ademe et de la Caisse des dépôts et consignation. Le coût de l'étude était de 95 000 euros TTC.

## 3 VIE ET SUITES DU PROJET

La grande majorité des projets ont un impact environnemental positif :

- en favorisant mutualisation et massification, ils réduisent les distances parcourues en mode routier
- en utilisant des solutions alternatives aux véhicules thermiques, ils limitent les émissions de polluants.

Ces projets améliorent les services rendus aux parisiens avec la création de nouveaux concepts comme les consignes. Certains ont également permis un travail dans de meilleures conditions et/ou avec des organisations optimisées (BIL, Coursier.fr, consignes, Geoconcept).

Les porteurs de projets ont mentionné des gains médiatiques (notoriété acquise, articles dans la presse...) et commerciaux (finalisation des solutions et nouveaux clients).

Urban Lab a également produit [un document de synthèse de l'évaluation](#) disponible en ligne.

La Ville envisage de réaliser sur son territoire d'autres expérimentations (aires de livraisons, consignes...) selon une procédure d'appel à manifestation d'intérêt ou d'appel à propositions.

## 4 CONTACT

Laurence Morin, responsable de la division logistique urbaine, Direction de la voirie et des Déplacements, Ville de Paris

Elise Batkin, Urban Lab de Paris & Co

Pour plus de précisions, n'hésitez pas à nous contacter à [pduif@iledefrance-mobilites.fr](mailto:pduif@iledefrance-mobilites.fr)