

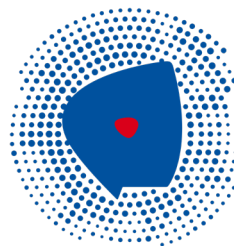
REVUE DE PRESSE

COMITÉ DES PARTENAIRES DU PACTE POUR UNE LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE

9 février 2021



LA LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE



Métropole
du Grand Paris

Les Echos

LA
TRIBUNE

l'Officiel
des transporteurs

Le journal du
Grand Paris

Affiches
PARISIENNES

Flottes
Automobiles

la semaine
de
l'île de France

actu TRANSPORT
LOGISTIQUE
Le portail des transports et de la supply chain

TRANSPORTISSIMO
LE TRANSPORT EST NOTRE HISTOIRE

INDUSTRIE
mag

AFRICA LOGISTICS
MAGAZINE
Le journal logistique des décideurs africains

**Roissy
Mail**
L'information du Grand Roissy en direct

Sommaire

Logistique : la Métropole du Grand Paris pousse les feux Les Echos - 17/02/2021	3
La Métropole du Grand Paris veut pousser les feux sur la logistique urbaine LesEchos.fr - 12/02/2021	5
Lancement de l'acte 2 du pacte pour une logistique métropolitaine L'Officiel des Transporteurs - 12/02/2021	7
Au sud-est de Paris, la Seine est aussi devenue un enjeu politique de développement économique La Tribune - 16/02/2021	9
Au Sud-Est de Paris, la Seine est aussi devenue un enjeu politique de développement économique Latribune.fr - 15/02/2021	13
La Métropole du Grand Paris veut donner un « nouveau souffle » à son Pacte pour une logistique métropolitaine Affiches Parisiennes - 19/02/2021	16
LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS VEUT DONNER UN « NOUVEAU SOUFFLE » À SON PACTE POUR UNE LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE La Semaine de l'Île de France - 23/02/2021	18
Logistique urbaine du Grand Paris : enjeux, freins et solutions, un décryptage pour aller plus loin logistique-chimique.eu - 10/02/2021	20
Logistique urbaine du Grand Paris : enjeux, freins et solutions, un décryptage pour aller plus loin africalogisticsmagazine.com - 11/02/2021	22
Acte 2 du Pacte pour une logistique métropolitaine Industrie-mag.com - 16/02/2021	23
Acte 2 du Pacte pour une logistique métropolitaine transportissimo.com - 16/02/2021	25
Logistique urbaine : la Métropole de Paris veut accélérer l'expérimentation FlotAuto.com - 11/02/2021	27
La Métropole du Grand Paris s'engage pour une logistique métropolitaine Roissymail.com - 11/02/2021	30
Logistique urbaine du Grand Paris : enjeux, freins et solutions, un décryptage pour aller plus loin alliancelogistics.fr - 10/02/2021	32
La Métropole relance son pacte logistique Le Journal du Grand Paris - 15/02/2021	34
La Métropole relance son pacte logistique lejournaldugrandparis.fr - 09/02/2021	35
Dichotomies urbaines actu-transport-logistique.fr - 12/02/2021	36

Les Echos

ENTREPRISES & COLLECTIVITÉS

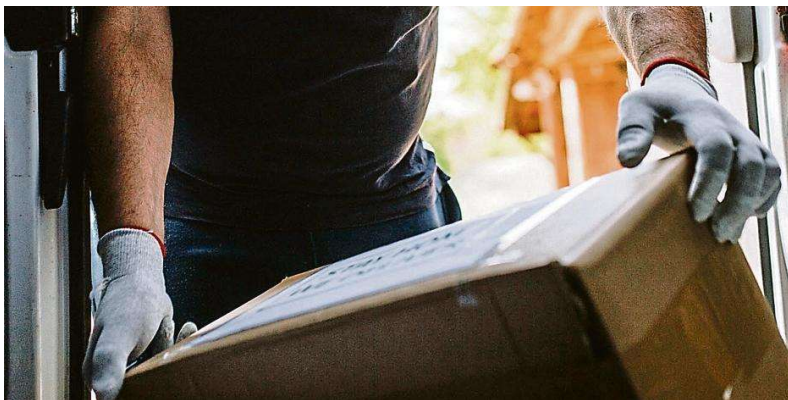
SPÉCIAL ÎLE-DE-FRANCE

Logistique : la Métropole du Grand Paris pousse les feux

Alors que la crise sanitaire a intensifié le recours aux livraisons, la Métropole du Grand Paris lance l'acte II de son plan pour la logistique urbaine.

Laurence Albert
@L_Albert_

Rarement les Franciliens ont eu autant recours à la livraison et au e-commerce que pendant cette crise sanitaire. Jamais, non plus, la question environnementale n'a paru si pressante, alors que les 78 communes de la zone à faible émission (ZFE) métropolitaine s'apprentent à intensifier, en juin, leur chasse aux véhicules polluants. C'est dans ce contexte que les 131 communes de la Métropole du Grand Paris (MGP) viennent d'engager l'acte II de leur plan de logistique urbaine lancé en 2018, et signé depuis par 82 acteurs, collectivités, entreprises et fédérations professionnelles. « La crise sanitaire et l'essor du e-commerce ont montré que la logistique était un service essentiel pour les habitants. Il est urgent d'accélérer », fait valoir le président de la métropole, Patrick Ollier. Chaque année, 200 millions de tonnes de marchandise sont acheminées en Ile-de-France, dont 90 % par la route. « La logistique urbaine doit se réinventer et ce pacte va se réorienter vers les solutions réglementaires, environnementales et technologiques avec de premières pistes dès juin », confirme Jean-Michel Genestier, le maire du Raincy, conseiller métropolitain délégué à la logistique urbaine. La nouvelle feuille de route identifie cinq thèmes : les enjeux de la ZFE, la logistique du dernier kilomètre, le fluvial, la data et le foncier. Réimplanter du foncier logistique en zone dense est à la fois crucial et difficile, car cela suppose un changement de mentalité chez les élus et les aménageurs. « Les entrepôts ont quitté les villes, et restent les grands absents de la programmation. Il y a une forme de déni », observe Sonia Samadi à la Sogaris. Un travail d'anticipation auquel la métropole veut inciter les maires. « Si les plans locaux d'urbanisme, en cours de révision dans les communes, ne prévoient pas d'espaces consacrés à la logistique, nous aurons du mal à les intégrer dans notre nouveau schéma de cohérence territoriale. Il faut que les villes détectent rapidement les parcelles de 5.000 mètres carrés qu'elles comptent affecter à cet usage », avance Patrick Ollier. La gestion de l'espace public dédié aux livraisons fait également débat. A Paris, 42 aires sont surveillées



TRANSPORT. Chaque année, 200 millions de tonnes de marchandise sont acheminées en Ile-de-France. Photo iStock

par vidéo et 126 autres sont pilotées par une application permettant à la fois à la ville de repérer les infractions et aux logisticiens de cartographier en temps réel les disponibilités pour optimiser leur tournée.

Congestion et conflits d'usage

« Cette expérimentation permet un meilleur contrôle et davantage de fluidité » assure David Belliard, maire adjoint chargé de l'espace public. Une évolution du Code de la route serait nécessaire à sa généralisation. L'expérimentation est regardée de près par la métropole. Selon une enquête réalisée auprès de 36 communes, dont les résultats ont été dévoilés le 9 février, plus des deux tiers des collectivités métropolitaines ont déjà mis en place des moyens de contrôle (disque de stationnement, etc.). Toutefois, 80 % des élus estiment que la logistique urbaine génère encore des problèmes, essentiellement de congestion ou de conflits d'usage. Pour fluidifier le trafic, la MGP veut jouer les chefs d'orchestre en harmonisant

Le chiffre

90%

La part des marchandises livrées en Ile-de-France qui le sont par la route.

les réglementations municipales. Selon l'enquête, seul un tiers des collectivités dispose d'une réglementation en matière de transport des marchandises (horaires de passage, stationnement, gabarit des véhicules, etc.), mais leurs critères « multiples », freinent l'optimisation des tournées. En septembre 2019, une expérimentation d'harmonisation devait être menée à Drancy, Les Lilas et Romainville. Las, la crise sanitaire et les municipales en ont perturbé le déroulement. « Il faut accélérer en 2021 et viser une coordination par secteur géographique », estime Jean-Michel Genestier. Diplômé, la métropole assure qu'il ne s'agit pas d'unifier à tous crins, que les particularismes locaux (ports, centre-ville...) seront pris en compte et le pouvoir de police des maires sanctuarisé. Mais elle veut avancer vite, d'autant que le maillage du territoire francilien par les entrepôts se poursuit et que les élus avouent sans ambages avoir « de faibles connaissances » dans le domaine de la logistique urbaine, ainsi qu'un fort besoin d'accompagnement. ■

LE BAROMÈTRE DE L'ÎLE-DE-FRANCE

Nombre de marchés publics en cours
Total Ile-de-France : 5.655
 Inférieur à 500 : 1.817 (Paris)
 De 501 à 1.000 : 397 (Val-d'Oise)
 542 (Yvelines)
 498 (Seine-et-Marne)
 492 (Essonne)

Créations d'emplois et levées de fonds
Par des start-up franciliennes, cumul depuis le 1^{er} janvier
 2020 : 858 Créations en nombre
 2021 : 1.123 Créations en nombre
 2020 : 447,2 Levées de fonds en millions d'euros
 2021 : 326,7 Levées de fonds en millions d'euros

SOURCES : E-MARCHESPUBLICS.COM, TRENDÉO

DU 8 AU 14 FÉVRIER 2021
Chaque semaine, « Les Echos » présentent le baromètre des marchés publics, en partenariat avec la plate-forme e-marchés-publics.com. Il s'agit des marchés en cours de publication.

LE TABLEAU DE BORD DE LA SEMAINE

Créations d'entreprises - Ile-de-France
Nombre annuel de créations

2019	244.147
2020	251.781

SOURCE : INSEE

+ 3,1%
Evolution sur un an du nombre total de créations d'entreprises en Ile-de-France en 2020.

+ 16,1%
Evolution sur un an du nombre total de créations d'entreprises en Ile-de-France au quatrième trimestre 2020.

+ 23,9%
Evolution sur un an du nombre total de créations d'entreprises en Ile-de-France en décembre 2020.

EN PARTENARIAT AVEC LA CCI PARIS ÎLE-DE-FRANCE

— Adélaïde Tenaglia



JEUNESSE. Nanterre est la seconde ville du département à être labellisée. Photo Shutterstock

92 Le Parc de Nanterre devient « Cité éducative »

La ville de Nanterre va faire partie du programme national qui vise à assurer une meilleure prise en charge éducative des jeunes.

Après Gennevilliers, Nanterre devient la deuxième ville des Hauts-de-Seine à recevoir le label national « Cité éducative » pour ses quartiers Parc Nord et Parc Sud. Elle fait partie des 46 nouvelles communes désignées le 31 janvier par le Comité interministériel de la ville. Créé en 2019, après la remise du rapport de Jean-Louis Borloo, ce label avait fait l'objet d'une première expérimentation début 2017, à Grigny (Essonne). Créé par le ministère de l'Éducation et le ministère de la Ville, il vise à assurer une meilleure prise en charge éducative des jeunes de 3 à 25 ans en associant les acteurs locaux : Education nationale, associations, professionnels sociaux, de la santé et de la culture. Le programme, doté initialement de 100 millions d'euros, a été renforcé par un apport de 15 millions d'euros de l'Etat. Une enveloppe qui sera partagée entre les villes lauréates. Cette dotation avait échappé une première fois à la ville de Nanterre en 2019, qui avait dû se consoler avec un

label régional et une enveloppe de 15.000 euros. Celle-ci a permis à la municipalité d'organiser les premières réunions avec les acteurs locaux et de déterminer les besoins en matière d'éducation du quartier du Parc, le plus populaire de la ville.

Soutien scolaire et valorisation des parcours de réussite

D'ici à juillet, grâce à l'obtention du label, Nanterre développera plusieurs actions concrètes : soutien scolaire, accompagnement des parents à la scolarité de leur enfant, communication sur les activités du quartier, valorisation des établissements scolaires... Enfin, la commune va mettre en place un programme de « modèles positifs » : des jeunes actifs issus des établissements scolaires du quartier du Parc viendront présenter leur parcours. « L'idée est de montrer aux jeunes qu'ils ont des perspectives, qu'ils peuvent s'autoriser à avoir de l'ambition », explique Jean-Pierre Bellier, adjoint au

maire en charge de l'action éducative. L'obtention de ce label intervient alors que le quartier du Parc est engagé dans un projet de rénovation urbaine. Deux écoles du Parc Sud vont être rénovées, le pôle universitaire Léonard-de-Vinci va s'installer dans l'ancienne école d'architecture de la ville, désaffectée depuis 2004. Enfin, les tours Aillaud vont connaître d'importants travaux de rénovation thermique et esthétique. Pour encourager la mixité dans le quartier, une partie des appartements réaménagés sera proposée en accès à la propriété. L'objectif de la mairie est de réduire la part de logement social de 95 % à 78 % dans le quartier Parc Sud à l'horizon 2028. En Ile-de-France, 10 nouvelles villes vont bénéficier du label « Cité éducative », portant leur nombre total à 32 dans la région. Pantin, Aubervilliers et Epinay-sur-Seine font partie des nouvelles venues franciliennes dans le dispositif. En France, 126 communes détiennent ce label. — Adélaïde Tenaglia



Logistique : la Métropole du Grand Paris pousse les feux

Alors que la crise sanitaire a intensifié le recours aux livraisons, la Métropole du Grand Paris lance l'acte II de son plan pour la logistique urbaine.

Laurence Albert

[@L_Albert_](#)

Rarement les Franciliens ont eu autant recours à la livraison et au e-commerce que pendant cette crise sanitaire. Jamais, non plus, la question environnementale n'a paru si pressante, alors que les 78 communes de la zone à faible émission (ZFE) métropolitaine s'apprêtent à intensifier, en juin, leur chasse aux véhicules polluants. C'est dans ce contexte que les 131 communes de la Métropole du Grand Paris (MGP) viennent d'engager l'acte II de leur plan de logistique urbaine lancé en 2018, et signé depuis par 82 acteurs, collectivités, entreprises et fédérations professionnelles. « *La crise sanitaire et l'essor du e-commerce ont montré que la logistique était un service essentiel pour les habitants. Il est urgent d'accélérer* », fait valoir le président de la métropole, Patrick Ollier. Chaque année, 200 millions de tonnes de marchandise sont acheminées en Ile-de-France, dont 90 % par la route. « *La logistique urbaine doit se réinventer et ce pacte va se réorienter vers les solutions réglementaires, environnementales et technologiques avec de premières pistes dès juin* », confirme Jean-Michel Genestier, le maire du Raincy, conseiller métropolitain délégué à la logistique urbaine. La nouvelle feuille de route identifie cinq thèmes : les enjeux de la ZFE, la logistique du dernier kilomètre, le fluvial, la data et le foncier. Réimplanter du foncier logistique en zone dense est à la fois crucial et difficile, car cela suppose un changement de mentalité chez les élus et les aménageurs. « *Les entrepôts ont quitté les villes, et restent les grands absents de la programmation. Il y a une forme de déni* », observe Sonia Samadi à la Sogaris. Un travail d'anticipation auquel la métropole veut inciter les maires. « *Si les plans locaux d'urbanisme, en cours de révision dans les communes, ne prévoient pas d'espaces consacrés à la logistique, nous aurons du mal à les intégrer dans notre nouveau schéma de cohérence territoriale. Il faut que les villes détectent rapidement les parcelles de*

5.000 mètres carrés qu'elles comptent affecter à cet usage », avance Patrick Ollier. La gestion de l'espace public dédié aux livraisons fait également débat. A Paris, 42 aires sont surveillées par vidéo et 126 autres sont pilotées par une application permettant à la fois à la ville de repérer les infractions et aux logisticiens de cartographier en temps réel les disponibilités pour optimiser leur tournée.

Congestion et conflits d'usage

« *Cette expérimentation permet un meilleur contrôle et davantage de fluidité* » assure David Belliard, maire adjoint chargé de l'espace public. Une évolution du Code de la route serait nécessaire à sa généralisation. L'expérimentation est regardée de près par la métropole. Selon une enquête réalisée auprès de 36 communes, dont les résultats ont été dévoilés le 9 février, plus des deux tiers des collectivités métropolitaines ont déjà mis en place des moyens de contrôle (disque de stationnement, etc.). Toutefois, 80 % des élus estiment que la logistique urbaine génère encore des problèmes, essentiellement de congestion ou de conflits d'usage. Pour fluidifier le trafic, la MGP veut jouer les chefs d'orchestre en harmonisant

les réglementations municipales. Selon l'enquête, seul un tiers des collectivités dispose d'une réglementation en matière de transport des marchandises (horaires de passage, stationnement, gabarit des véhicules, etc.), mais leurs critères « multiples », freinent l'optimisation des tournées. En septembre 2019, une expérimentation d'harmonisation devait être menée à Drancy, Les Lilas et Romainville. Là, la crise sanitaire et les municipales en ont perturbé le déroulement. « *Il faut accélérer en 2021 et viser une coordination par secteur géographique* », estime Jean-Michel Genestier. Diplômé, la métropole assure qu'il ne s'agit pas d'unifier à tous crins, que les particularismes locaux (ports, centre-ville...) seront pris en compte et le pouvoir de police des maires sanctuarisé. Mais

elle veut avancer vite, d'autant que le maillage du territoire francilien par les entrepôts se poursuit et que les élus avouent sans ambages avoir « *de faibles connaissances* » dans le domaine de la logistique urbaine, ainsi qu'un fort besoin d'accompagnement. ■

Le chiffre

90%

La part des marchandises livrées en Ile-de-France qui le sont par la route.



Chaque année, 200 millions de tonnes de marchandise sont acheminées en Ile-de-France. *Photo iStock*



La Métropole du Grand Paris veut pousser les feux sur la logistique urbaine

Alors que la crise sanitaire a intensifié le recours aux livraisons, la Métropole du Grand Paris lance l'acte II de son plan pour la logistique urbaine. Elle espère une première salve de mesures concrètes en juin, au moment où s'intensifiera la chasse aux véhicules polluants. Rarement les Franciliens ont eu autant recours à la livraison et au e-commerce que pendant cette crise sanitaire. Jamais, non plus, la question environnementale n'a paru si pressante, alors que les 78 communes de la Zone à Faible Emission (ZFE) métropolitaine s'apprêtent à intensifier, en juin, leur chasse aux véhicules polluants.

C'est dans ce contexte que les 131 communes de la Métropole du Grand Paris (MGP) ont engagé le 9 février l'acte II de leur plan de logistique urbaine lancé en 2018, et signé depuis par 82 acteurs, collectivités, entreprises et fédérations professionnelles.

« La crise sanitaire et l'essor du e-commerce ont montré que la logistique était un service essentiel pour les habitants. Il est urgent d'accélérer, d'engager de nouvelles expérimentations » fait valoir le président de la Métropole, Patrick Ollier. Chaque année, 200 millions de tonnes de marchandise sont acheminées en Ile de France, et 90 % le sont par la route. « La logistique urbaine doit se réinventer et ce pacte va se réorienter vers les solutions réglementaires, environnementales et technologiques avec de premières pistes concrètes dès juin » confirme Jean-Michel Genestier, le maire du Raincy, conseiller métropolitain délégué à la logistique urbaine. La nouvelle feuille de route égrène cinq thèmes, des enjeux de la nouvelle réglementation ZFE, en passant par la logistique du dernier kilomètre, le fluvial, la data ou encore le foncier.

Forme de déni

Réimplanter du foncier logistique en zone dense est à la fois crucial et difficile, car cela suppose un changement rapide de mentalité chez les élus et les aménageurs. « Les entrepôts ont quitté les villes, et restent encore les grands absents de la programmation urbaine. Il y a une forme de déni » observe Sonia Samadi à la Sogaris. Un travail d'anticipation auquel la MGP veut inciter les maires. « Si les plans locaux d'urbanisme, en cours de révision dans les communes, ne prévoient pas d'espaces consacrés à la logistique, nous aurons du mal à les intégrer dans notre nouveau SCOT. Il faut que les villes détectent rapidement les parcelles de 5.000 mètres carrés qu'elles comptent affecter à cet usage » avance donc Patrick Ollier.

La gestion de l'espace public dédié aux livraisons fait également débat. Paris expérimente de nouvelles technologies : 42 aires de livraison sont surveillées par vidéo et 126 autres sont pilotées par une application permettant à la fois à la mairie de repérer les infractions et aux logisticiens de cartographier en temps réel les places disponibles pour optimiser leur tournée. « Cette expérimentation permet un meilleur contrôle et davantage de fluidité » assure David Belliard, maire adjoint de Paris chargé de l'espace public. Une évolution du Code de la route serait nécessaire à sa généralisation. Toutefois, l'expérimentation est regardée de près par Jean-Michel Genestier, que le recours à la donnée intéresse.

Congestion et conflits d'usage

Selon une enquête dévoilée le 9 février par la MGP, réalisée auprès de 36 communes, plus des deux tiers des collectivités métropolitaines ont déjà mis en place des moyens

de contrôle « classique » des aires (disque de stationnement..). Toutefois, 80 % des élus estiment que la logistique urbaine génère encore des problèmes, essentiellement de gestion ou de conflits d'usage.

Pour fluidifier le ballet des camions et des utilitaires, la Métropole veut jouer les chefs d'orchestre, en harmonisant les réglementations municipales. Selon l'enquête, seul un tiers des collectivités dispose d'une réglementation en matière de transport des marchandises (horaires de passage, stationnement, gabarit des véhicules..), mais leurs critères « multiples », freinent l'optimisation des tournées. En septembre 2019, une expérimentation d'harmonisation devait donc être menée dans trois villes (Drancy, Les Lilas et Romainville).

Las, la crise sanitaire et les municipales en ont perturbé le déroulement. « Il faut accélérer en 2021 et viser une coordination par secteur géographique » estime Jean-Michel Genestier. Diplomate, la MGP assure qu'il ne s'agit pas d'unifier à tous crins, que les particularismes locaux (ports, centre-ville...) seront pris en compte et le pouvoir de police des maires sanctuarisé. Mais elle veut avancer vite, d'autant que le maillage du territoire francilien par les entrepôts se poursuit et que les élus avouent sans ambages avoir « de faibles connaissances » dans le domaine de la logistique urbaine, ainsi qu'un fort besoin d'accompagnement.

L'Officiel des transporteurs

www.actu-transport-logistique.fr

■ TRANSPORTS LANDRY UN DÉVELOPPEMENT CONSTANT ■ TEMPÉRATURE DIRIGÉE TRANSPORT CONNECTÉ ■ ESSAI NOUVEAU VOLVO FH ■ LFSS CONGÉ DE PATERNITÉ RÉFORMÉ ■ ADBLUE QUELLE LOGISTIQUE? ■ ÎLE-DE-FRANCE VERS UNE NOUVELLE ÉCOTAXE?

N° 3054 du 12 février 2021 – 7,62 euros – ISSN : 1259-2439

GRAND PARIS POUR UNE LOGISTIQUE **MÉTROPOLITAINE**



Dichotomies urbaines

Des besoins en fret qui se multiplient face à l'explosion de l'e-commerce mais des mesures qui ne facilitent pas la livraison en centre-ville. Les contradictions quant à la politique de logistique urbaine perdurent. Alors que se tenait le 9 février un colloque sur la logistique des centres-villes organisé par la Métropole du Grand Paris, détaillant les enjeux et les besoins du secteur transport-logistique, est paru le même jour un rapport préconisant l'instauration d'une écotaxe sur les camions à l'échelle de la Région. Cette énième taxe ciblant les professionnels du secteur aurait vocation à financer des projets de transport mais, encore une fois, en se basant principalement sur la mobilité des personnes. Certes, réduire le nombre de voitures sur les routes participerait à décongestionner le Grand Paris. Mais en l'absence de développement d'infrastructures de stationnement pour charger ou décharger les marchandises, les conducteurs de camions et VUL n'auront toujours d'autre choix que de se garer sur une voie de bus voire la seule voie

de circulation commune à tous les véhicules, limitant par la même occasion la fluidité de circulation. Une dichotomie qui se retrouve également dans l'emplacement des entrepôts, toujours plus éloignés du centre car repoussés en grande couronne voire au-delà par le coût du

foncier, générant encore plus de circulation. Et la situation n'ira qu'en s'amplifiant avec la crise sanitaire qui dope l'e-commerce, générant toujours plus de livraisons. Si des solutions émergent du côté des transporteurs pour limiter le nombre de véhicules, comme le développement de plateformes de mutualisation plus proches du centre, peu d'initiatives apparaissent du côté des pouvoirs publics pour accompagner cette tendance. Le contexte profite en revanche à d'autres structures, à l'instar des dark stores, un concept venu des États-

Unis. Des start-up développent des entrepôts aménagés uniquement pour le stockage des marchandises et la préparation de commandes, d'où partent des coursiers (à vélo, scooter, voiture) qui doivent livrer en moins de trente minutes chez le client 24 heures sur 24. L'une d'elles, Cajoo, vient de récolter 6 millions d'euros lors d'une levée de fonds, et entend bien lancer son offensive à Paris...



GWENAËLLE ILY
Cheffe de rubrique
g.ily@infostrm.com

LANCEMENT DE L'ACTE 2 DU PACTE POUR UNE LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE

Lancé en juin 2018, le pacte pour une logistique métropolitaine du Grand Paris entre dans une nouvelle phase. Avec pour objectif une décarbonation des mobilités franciliennes d'ici à 2030, la Métropole souhaite engager des projets logistiques concrets sans préciser les mesures d'accompagnement à l'attention des transporteurs et logisticiens.



DR

Décarboner la mobilité francilienne d'ici à 2030. Telle est l'ambition réaffirmée par la Métropole du Grand Paris au sein d'une zone à faibles émissions (ZFE) limitée par l'A86. Cette ZFE rassemble 5 millions d'habitants, 2,5 millions de véhicules, toutes activités confondues, et 79 communes sur les 131 que compte la Métropole. Après les véhicules Crit'Air 5, à partir du 1^{er} juin 2021, ce sont les Crit'Air 4 qui y seront interdits de circuler. Fixé par Patrick Ollier, président de la Métropole du Grand Paris, ce cap couvre toutes les mobilités des particuliers ainsi que des professionnels. Pour structurer cette démarche avec ces derniers, un Pacte pour une logistique urbaine

a été lancé en juin 2018. Comptant aujourd'hui 82 partenaires publics/privés, son bilan a été présenté le 9 février. Rappelées par Jean-Michel Genestier, chargé de la mise en œuvre du pacte, 12 mesures prioritaires avaient été identifiées en juin 2018 autour de quatre axes : « *optimiser les flux et les livraisons, favoriser la transition des flottes vers des véhicules à faibles émissions et silencieux, valoriser l'intégration des fonctions logistiques dans l'urbanisme et les projets d'aménagement, et intégrer le consommateur comme maillon facilitateur de la chaîne logistique* ».

VERS DES RÉGLEMENTATIONS URBAINES HARMONISÉES

Perturbées par le mouvement des Gilets jaunes, les élections municipales et la crise



DR

Patrick Ollier, président de la Métropole du Grand Paris, maire de Rueil-Malmaison : « *L'acte 2 du pacte pour une logistique métropolitaine se déclinera par des mesures concrètes.* »



Jean-Michel Genestier, conseiller métropolitain délégué à la logistique métropolitaine, maire du Raincy : « La mise en œuvre du pacte pour une logistique métropolitaine ne sera pas fondée sur une écologie punitive. »

sanitaire, les deux années écoulées ont permis de structurer la démarche autour de plusieurs protocoles et guides. L'un d'eux concerne l'harmonisation des réglementations de transport de fret avec la publication d'un référentiel. Bâtie avec les transporteurs et les logisticiens, assure-t-on, « cette "boîte à outils" à l'attention des collectivités, vise à définir un cadre réglementaire commun et partagé par les professionnels », explique Martine Vasquez, cheffe de projet de fret urbain pour la Ville de Paris. Face à une forte hétérogénéité des règles en vigueur, il a été décidé de retenir trois critères principaux pour les harmoniser : la longueur des



véhicules fixée à 12 mètres maximum, les horaires d'accès compris entre 7 heures et 17 heures ou entre 7 heures et 20 heures, et un temps de stationnement sur les aires de livraison de trente minutes maximum. La Ville de Paris s'en est d'ailleurs inspirée pour réviser son règlement marchandises fin 2020 en reprenant comme critère la longueur des véhicules et non plus la surface au sol. La révision du règlement parisien comprend aussi la prise en compte des normes Crit'Air à la place des normes Euro des véhicules.

Après un premier test sur les communes de Drancy, Romainville et Les Lilas, de nouvelles expérimentations plus étendues sont annoncées dans les prochains mois pour évaluer ce référentiel sur le terrain.

RELANCER LA DYNAMIQUE

Les autres réalisations ayant fait l'objet d'un protocole seront disponibles sur le site de la métropole au cours du premier trimestre 2021. Elles ont porté sur le développement de la logistique urbaine fluviale, l'intégration de la fonction logistique dans l'aménagement et les projets immobiliers, la mutualisation des espaces logistiques, et la



ENJEUX, FREINS ET SOLUTIONS UN DÉCRYPTAGE POUR ALLER PLUS LOIN

Écouter les témoignages et les retours d'expériences aide à trouver des pistes. Entre autres solutions, il faut penser au mode fluvial pour le transport de marchandises en matière de logistique urbaine. C'est le propos d'Antoine Berbain, directeur général de Haropa - Ports de Paris. Il donne plusieurs exemples qui ont fait leurs preuves. L'armateur Sogestran propose une solution d'autodéchargement de tout type de marchandise, sauf pour le vrac, sur les quais urbains existants grâce à sa barge Zulu. Une déchetterie fluviale Suez en est à sa deuxième expérimentation à Paris : 19 tonnes de déchets ont ainsi pu être évacuées entre le port de Tolbiac et Gennevilliers pour y être recyclées, et autant de camions évités. Une expérimentation qui a démontré son efficacité au bout de deux ans. Pour Dominique Ritz, directeur territorial VNF Bassin de Seine, l'usage final reste mal connu. Il faut identifier ce qu'est le fluvial pour le transport de marchandises, comment il s'intègre dans cette logistique pour réduire le nombre de poids lourds et favoriser les véhicules légers. Le fluvial peut apporter beaucoup en la

matière. Il constate qu'une grande appétence pour le fluvial se dessine clairement en France. Paris a été en avance sur ce point avec Franprix. « *Le Grand Paris a un gros potentiel, positive Dominique Ritz. Ce sont 13 000 bateaux qui ont circulé en 2020, ce qui représente plus de 8 000 kilomètres de poids lourds mis bout à bout et ainsi évités, tout comme 8 000 tonnes de CO₂, rien que sur Paris. Il faut persévérer.* »

DES CONSOMMATEURS À SENSIBILISER

Un Challenge Consom'acteur a également été lancé par la Métropole du Grand Paris pour sensibiliser les consommateurs aux enjeux logistiques : réduire les kilomètres parcourus, consommer moins de produits suremballés, modifier ses expériences de livraison, réduire ses achats de produits neufs. Il était important de disposer d'éléments quantitatifs et de retour de vécu auprès des acteurs concernés, connaître les attentes et besoins pour se projeter dans l'acte 2 du pacte logistique. Les territoires aussi ont joué le jeu. Six établissements publics territoriaux (EPT) et 22 % des communes se sont investis, ce

qui est satisfaisant et montre l'intérêt pour ce sujet. En matière de retours, les problèmes les plus cités sont une perception de congestion par rapport aux livraisons. Les EPT citent les conflits liés au stationnement sur l'espace public et les horaires d'accès. Pour les communes, ce sont d'abord les nuisances sonores et la pollution qui sont incriminées. Les moyens, en matière de personnel, sont toujours insuffisants, rarement plus de 10 à 20 personnes. Ce qui ressort à l'unanimité est une attente en matière d'accompagnement sur la transition énergétique pour un nouveau modèle, plus durable en matière de mobilité des marchandises. « *On a eu pu avoir la complémentarité des acteurs. Cela montre que c'est un sujet complexe, que les choses sont en train de se structurer. 18 mois pleins pour trouver un point de bascule vont permettre de lancer des ateliers pour faire un point d'étape. Nous sommes dans la construction, en attente d'une feuille de route de l'acte 2 du pacte* », a conclu Jean-Marie Genestier, maire du Raincy et conseiller métropolitain délégué à la logistique métropolitaine. •

MARIE-HELEN GALLON-CADIOT

sensibilisation des consommateurs à la logistique urbaine. Sur la base de ces travaux, Patrick Ollier a donné pour mission à Jean-Michel Genestier de présenter d'ici à juin 2021 « au moins une action concrète » autour de cinq thèmes composant l'acte 2 du pacte pour une logistique métropolitaine. Ces cinq thèmes sont : « *faciliter la transition énergétique des véhicules dans le cadre de la ZFE, repenser la logistique du dernier kilomètre en lien avec l'essor de l'e-commerce et la transition numérique du commerce, développer la logistique fluviale, réimplanter la fonction logistique en milieu dense, et promouvoir la data au*

service de la logistique ».

La décarbonation des mobilités franciliennes d'ici à 2030 suppose plusieurs conditions. L'une d'elles est l'acceptation par les particuliers et les professionnels, qui peut dépendre des mesures d'accompagnement envisagées pour atteindre l'objectif fixé. Or, si Patrick Ollier et Jean-Michel Genestier assurent que les dispositions à venir ne seront pas fondées sur « une écologie punitive », aucune mesure incitative ou de financement n'a été évoquée le 9 février. En revanche, un projet de vidéosurveillance est à l'étude pour contrôler l'accès des véhicules dans la ZFE. •

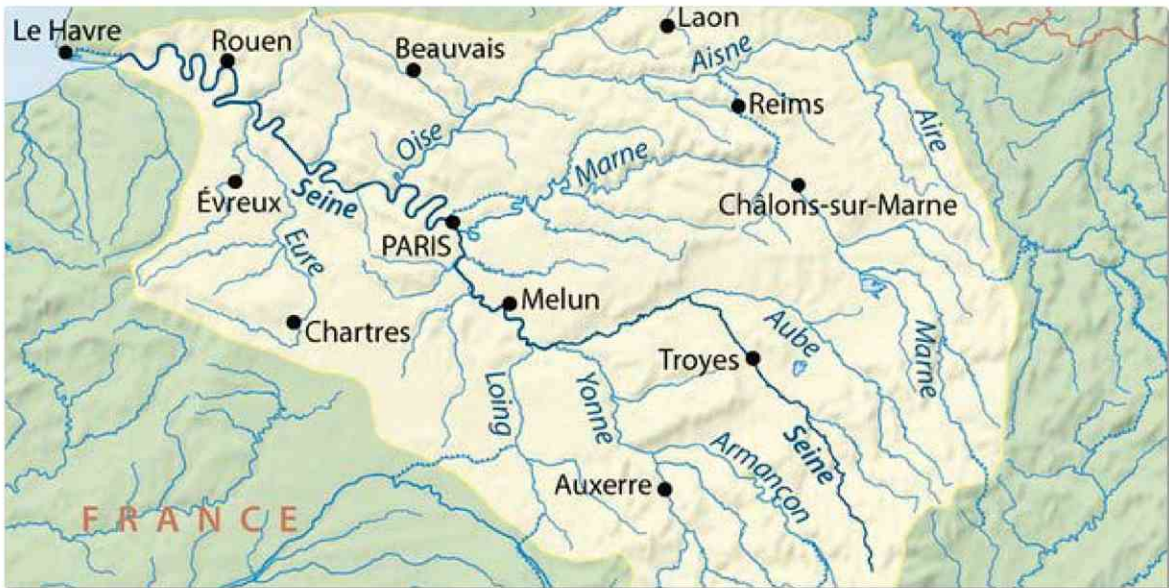


ERICK DEMANGEON

TERRITOIRES

AU SUD-EST DE PARIS, LA SEINE EST AUSSI DEVENUE UN ENJEU POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

AMANDINE IBLED, CESAR ARMAND ET OLIVIER MIRGUET



ENQUÊTE. Il n'y a pas que l'axe Seine Paris-Rouen-Le Havre dans le paysage fluvial. La Seine irrigue également les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand-Est. L'Yonne a déjà investi près de 8 millions d'euros dans un port. L'Aube mise sur une voie d'eau de 28 kilomètres qui la relierait à l'Île-de-France. Dans la région-capitale aussi, les départements de la Seine-et-Marne, de l'Essonne et du Val-de-Marne entendent bien accélérer l'intermodalité.

Saviez-vous que c'est l'Yonne et non la Seine qui coule sous le pont Mirabeau cher à Apollinaire ? « Quand deux cours d'eau se réunissent, c'est bien celui ayant le plus petit débit qui se jette dans l'autre », explique Yves Boquet, professeur de géographie à l'université de Bourgogne. Il se trouve qu'à Montereau-Fault-Yonne (Seine-et-Marne), la Seine a un débit moyen de 80 mètres cubes par seconde pour un bassin versant, alors que celui de l'Yonne est de 93 mètres cubes/seconde.

8 MILLIONS D'EUROS POUR UN PORT DANS L'YONNE

« L'Yonne, par ses voies navigables à grand gabarit, a longtemps approvisionné en bois de chauffage la capitale », rappelle la maire (LR) de Sens, Marie-Louise Fort. Avec l'essor de l'autoroute qui place la sous-préfecture départementale au cœur d'un nœud entre l'A6, l'A5 et l'A19 et la ligne Paris-Lyon-Marseille, l'affluent de la Seine est délaissé. Et ce alors qu'au vingtième siècle, le port de Gron, situé au sud de Sens, a une activité économique très dynamique avec un trafic fluvial important.

Changement de braquet en 2010 : cinq millions d'euros sont débloqués par la communauté de communes de Sens, le conseil général de l'Yonne, la région Bourgogne, ainsi que la chambre de commerce et d'industrie (CCI) départementale et le Fonds européen de développement régional (Feder). Le port de Gron devient une plateforme portuaire permettant aux industriels de faciliter leurs imports/exports grâce à une liaison fluviale mixte et régulière allant jusqu'à 700 tonnes.



Trois ans plus tard, LogiYonne, chargée de l'exploitation portuaire, réalise un tiers de l'activité? projet industriel (colis lourds) du port du Havre. Tant est si bien qu'en 2015, la plateforme s'agrandit à 24.000 mètres carrés avec le déblocage de 3 millions d'euros supplémentaires. Gron qui dispose d'une zone portuaire sous douane, doit également son développement économique en partie à? la construction du port fluvial, pouvant accueillir des bateaux de 90 mètres de long. Celui-ci constitue une plateforme logistique efficace pour l'export des marchandises sur l'Yonne, puis la Seine à? destination des ports de Rouen et du Havre.

LA SOLUTION RÉSIDE DANS L'INTERMODALITÉ

En 2019, selon les chiffres de Voies navigables de France (VNF), le trafic sur l'affluent de la Seine représentait 1.700 voyages de bateaux chargés pour un million de tonnes de marchandises transportées, soit 860.000 tonnes de sable et de terre, 60.000 tonnes de céréales et 3.700 tonnes de produits divers chargés à Gron. L'activité? du port ne se cantonne pas à? l'import-export des matières premières, elle constitue aussi un atout important pour le transport de matériel pour les terminaux gaziers d'Asie ou les tourets de câbles électriques pour l'Afrique.

« Si le transport fluvial comporte de nombreux atouts, et notamment écologiques, il reste encore des efforts à réaliser sur la compétitivité vis-à-vis du transport routier », nuance Clarisse Quentin, vice-présidente (Libres !) chargée du développement économique et de l'attractivité touristique du Grand Sénonais (Sens). Pour elle, la solution réside dans l'intermodalité des transports, via notamment la voie ferrée. « Nous avons la chance de posséder un embranchement ferroviaire (deux voies de 750 mètres - embranchements sur la ligne Paris Lyon Marseille) près du port de Gron qui pourrait permettre de proposer une offre commerciale de plateforme trimodale : fer, fleuve, route », explique-t-elle.

Logiyonne a commandé en 2019 une étude de marché afin de déterminer la faisabilité technique, opérationnelle et économique d'implantation d'une plateforme trimodale sur Gron et d'un service ferroviaire cadencé en connexion du port maritime du Havre. « Les résultats sont concluants. Ils démontrent que le fait de pouvoir amener du ferroviaire au fluvial permet d'être plus compétitif en multimodal », souligne Clarisse Quentin. « C'est une offre en cours de développement, encore peu connue, mais avec une véritable volonté politique locale. Nous allons encourager la région et l'État à nous suivre sur ce projet », poursuit-elle. Partenaire de ce projet, l'établissement public Haropa, issu de la fusion des ports de Paris, Rouen et Le Havre, suit avec grand intérêt l'avancée du dossier. Le fret ferroviaire étant dans l'aire du temps, le président de l'UMEP (Union maritime et portuaire) présentera prochainement cette initiative au cabinet du ministre des Transports.

MISE AU GABARIT D'UNE VOIE ENTRE L'AUBE ET LE 77

Autre sujet sur le bureau de Jean-Baptiste Djebbari : la mise au gabarit de 28,5 km de voie fluviale, dont dix kilomètres de canal créés, entre Villiers-sur-Seine (Seine-et-Marne) et Nogent-sur-Seine (Aube) pour accroître les échanges de marchandises vers Rouen, Le Havre et le nord de l'Europe. Coût estimé de l'opération : 343 millions d'euros (valeur 2018). Les régions Île-de-France et Grand-Est sont prêtes à apporter chacune 35,6% du financement de même que les conseils départementaux de la Seine-et-Marne et de l'Aube contribueraient à hauteur de 14,4% chacun. Sans attendre la fin de l'enquête publique le 18 février prochain, les élus demandent à l'Etat de « confirmer le bouclage financier » afin de « permettre l'engagement des travaux aussitôt achevés les études et procédures ».

« L'intérêt économique de la voie fluviale est vital pour le département de l'Aube, mais aussi pour l'Yonne et le sud de la Marne. La Seine permet d'échanger avec les ports de Rouen et du Havre, donc avec le monde entier », assure Gérard Ancelin, vice-président (DVD) du département de l'Aube chargé du développement économique.

« Nous pourrions faire passer des bateaux de 2.500 tonnes et pas seulement de 650 tonnes maximum. Cela pourrait être important pour l'agroalimentaire et nous permettrait de retirer des routes 300 camions par jour », confirme Patrick Septiers, président (UDI) de la Seine-et-Marne.

DES « ASSISES DE LA SEINE » EN ÎLE-DE-FRANCE

Le président du département de Seine-et-Marne devait d'ailleurs participer à des « Assises de la Seine » en novembre 2020 avec ses homologues franciliens, mais la réunion a été ajournée du fait de la crise de la Covid-19. Objectif : avancer de concert sur le fret pour abaisser le nombre de poids lourds sur les routes départementales et nationales. « *Beaucoup d'entreprises comme Amazon, Carrefour ou Franprix s'installent chez nous. Nous travaillons avec Haropa et VNF pour que leurs camions aillent vers des péniches pour entrer dans Paris* », affirme le président (LR) de l'Essonne, François Durovray.

Son voisin (PCF) du Val-de-Marne, Christian Favier, mise sur le projet de port aux Ardoines à Vitry-sur-Seine prévu pour 2022. « *C'est une opération d'intérêt national pour laquelle les projets vont s'échelonner sur une longue période, d'autant plus importante avec la Seine amont* », poursuit-il. Ce dernier a également rencontré le futur patron d'Haropa, Stéphane Raison, pour accroître le transport fluvial régulier entre Rouen et Bonneuil-sur-Marne, qui possède un embranchement ferré, et donc renforcer l'intermodalité rail-voie d'eau.

La métropole du Grand Paris, qui rassemble 131 communes de la première couronne parisienne, vient aussi de s'emparer du sujet. A l'occasion du comité des partenaires du pacte pour une logistique métropolitaine, l'intercommunalité a annoncé, le 9 février, la réalisation d'une étude de faisabilité d'un simulateur numérique d'itinéraire logistique par voie d'eau en lien avec Haropa et VNF. En Île-de-France, le fleuve reste effectivement sous-utilisé pour cet usage avec un pourcentage de l'ordre de... 6%.

La Métropole du Grand Paris veut donner un « nouveau souffle » à son Pacte pour une logistique métropolitaine

Timothée David

En organisant un webinaire sur le sujet, la Métropole du Grand Paris entend relancer ses travaux sur la question de la logistique urbaine qui avait pris du plomb dans l'aile ces derniers mois. Des mesures concrètes sont promises pour le mois de juin.



J. -M. Genestier (à gauche) et E. Lengereau (à droite) se voient confier la charge par Patrick Ollier (au centre) d'aboutir à cinq réalisations concrètes d'ici le mois de juin

Sans doute la Métropole espérait-elle une mise en route plus rapide du Pacte pour une logistique métropolitaine qu'elle signait le 28 juin 2018. « Il faut dire que l'on n'a pas été aidé, chacun a eu sa campagne pour les Municipales à préparer, puis il y a eu la Covid », explique Patrick Ollier avant de poursuivre : « Nous reprenons notre souffle à partir de maintenant. On ne peut pas continuer à attendre pour mettre en œuvre un pacte qui est prêt ». Ouvrir un « acte 2 » qui fasse passer du « théorique au concret » est le mot d'ordre donné par le

président de la MGP à son vice-président en charge du sujet, Jean-Michel Genestier, maire du Raincy qui a pris la suite des travaux entamés lors de la précédente mandature par Patrick Braouezec. « Sera-t-il possible d'avoir une action concrète et visible par thématique réalisable d'ici le mois de juin ? », lui demande-t-il. « Je pense que toutes les intelligences réunies permettront de relever le défi », ré-pond Jean-Michel Genestier.

Le grand absent Paradoxalement, alors qu'elle l'avait mis en pause, la Covid a également donné une nouvelle importance au pacte métropolitain. La crise sanitaire a multiplié les livraisons de +40 % à +200 % selon les secteurs, d'après les chiffres avancés par le maire du Raincy, et l'acheminement des produits, en particulier dans le fameux « dernier kilomètre » touche de nombreux enjeux : pollution de l'air, encombrement des centre-ville, embouteillages... Des maux conséquences, pour Sonia Samadi, directrice du développement et de l'innovation chez Sogaris, un acteur important du monde de la logistique et partenaire de la MGP, de politiques ayant chassé loin des villes les espaces logistiques remplissant pourtant une « fonction incontournable ». « La logistique est souvent le grand absent des projets urbains », dénonce-t-elle.



Le casse-tête

Le casse-tête s'annonce important pour la MGP, alors qu'il s'agit de tendre vers l'harmonisation des réglementations des 131 communes qui la composent. « Il n'est pas toujours facile de faire évoluer en la matière des maires jaloux de leur pouvoir de police », déplore Jean-Michel Genestier. Patrick Ollier indique, lui, que le Schéma de cohérence territoriale (Scot) métropolitain doit pousser chacun des membres à adapter son PLU. Un Scot qui se fait toujours attendre. Patrick Ollier indiquait pourtant l'an passé que ce document structurant était prêt mais que, dans un souci démocratique, il souhaitait attendre l'élection des nouveaux conseillers métropolitains pour le soumettre à approbation. Les PLU devraient, par ailleurs, permettre d'identifier les espaces disponibles pour installer des centres logistiques qui peuvent être de petites plateformes davantage que de grands hangars.



Trente mois à attendre ?
 En attendant de plus amples réalisations, tout n'a pas été négatif dans les 30 mois qui se sont écoulés depuis la signature du Pacte, d'après Jean-Michel Genestier. Ils ont, selon lui, permis de « fédérer l'écosystème de la logistique » qui comprend acteurs économiques et décideurs publics et de faire émerger un « tronc commun qui réponde aux volontés d'efficacité économiques des transporteurs et aux demandes des habitants ». Quelques réalisations ont d'ailleurs pu être présentées, venant notamment de la ville de Paris, représentée dans ce webinaire par David Belliard. Un arrêté du 31 décembre dernier est, par exemple, venu modifier la réglementation des poids-lourds dans Paris, favorisant les critères de contrôle. Au sein du travail qu'il mène actuellement sur la voirie de la capitale et des états généraux du stationnement, une application permettant de localiser les aires de livraison libres parmi les 9 000 que comptent la ville lumière (et, qui promet-il par ailleurs, ne seront pas supprimées), est expérimentée. Son intérêt ? Permettre de contrôler le respect des 30 minutes de stationnement auxquelles ont droit les transporteurs et leur permettre de localiser l'espace disponible le plus proche. Evolution prévue, un programme de réservation. Maire du XVII^e arrondissement et vice-président métropolitain en charge de la communication et de

l'innovation numérique, un secteur qui aura un rôle majeur à jouer dans les questions logistiques, Geoffroy Boulard a rappelé le partenariat avec la Sogaris à la porte de Champerret, dans son arrondissement, pour l'exploitation d'un site qui permettra de laisser les camions aux portes de la capitale. D'un point de vue métropolitain, les concours Inventons la métropole ont leur importance pour intégrer la fonction logistique aux projets immobiliers de la métropole. n

Les thématiques

D'ici le mois de juin, Patrick Ollier attend une réalisation concrète pour chacune des thématiques suivantes :
 l Intégrer la logistique dans les opérations d'aménagement l Penser au fluvial pour le transport de marchandises l Mutualiser les espaces logistiques l Harmoniser les réglementations de transport de marchandises l Sensibiliser les consommateurs aux enjeux logistiques, le challenge consomm'acteur. ■

LA MÉTROPOLITAINE DU GRAND PARIS VEUT DONNER UN « NOUVEAU SOUFFLE » À SON PACTE POUR UNE LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE

Timothée David

En organisant un webinar sur le sujet, la Métropole du Grand Paris entend relancer ses travaux sur la question de la logistique urbaine, qui avait pris du plomb dans l'aile ces derniers mois. Des mesures concrètes sont promises pour le mois de juin.



J. -M. Genestier (à gauche) et E. Lengereau (à droite) se voient confier la charge par Patrick Ollier (au centre) de finaliser cinq réalisations concrètes, d'ici juin prochain.

Sans doute la Métropole espérait-elle une mise en route plus rapide du Pacte pour une logistique métropolitaine qu'elle signait le 28 juin 2018. « Il faut dire que l'on n'a pas été aidé, chacun a eu sa campagne pour les Municipales à préparer, puis il y a eu la Covid », explique Patrick Ollier avant de

poursuivre : « Nous reprenons notre souffle à partir de maintenant. On ne peut pas continuer à attendre pour mettre en œuvre un pacte qui est prêt ». Ouvrir un « acte 2 » qui fasse passer du « théorique au concret » est le mot d'ordre donné par le président de la MGP à son vice-président en charge du sujet, Jean-Michel Genestier, maire du Raincy, qui a pris la suite des travaux entamés lors de la précédente mandature par Patrick Braouezec. « Sera-t-il possible d'avoir une action concrète et visible par thématique réalisable d'ici le mois de juin ? », lui demande-t-il. « Je pense que toutes les intelligences réunies permettront de relever le défi », répond Jean-Michel Genestier.

Le grand absent

Paradoxalement, alors qu'elle l'avait mis en pause, la Covid a également donné une nouvelle importance au pacte métropolitain. La crise sanitaire a augmenté les livraisons de +40 % à +200 % selon les secteurs, d'après les chiffres avancés par le maire du Raincy.

L'acheminement des produits, en particulier dans le fameux « dernier kilomètre » touche de nombreux

enjeux : pollution de l'air, encombrement des centre-ville, embouteillages... Des maux conséquences, pour Sonia Samadi, directrice du développement et de l'innovation chez Sogaris, un acteur important du monde de la logistique et partenaire de la MGP, de politiques ayant chassé loin des villes les espaces logistiques remplissant pourtant une « fonction incontournable ». « La logistique est souvent le grand absent des projets urbains », dénonce-t-elle.

Le casse-tête

Le casse-tête s'annonce important pour la MGP, alors qu'il s'agit de tendre vers l'harmonisation des réglementations des 131 communes qui la composent. « Il n'est pas toujours facile de faire évoluer en la matière des maires jaloux de leur pouvoir de police », déplore Jean-Michel Genestier. Patrick Ollier indique, lui, que le Schéma de cohérence territoriale (Scot) métropolitain doit pousser chacun des membres à adapter son PLU. Un Scot qui se fait toujours attendre. Patrick Ollier indiquait pourtant l'an passé que ce document structurant était prêt mais que, dans un souci démocratique, il souhaitait attendre

l'élection des nouveaux conseillers métropolitains pour le soumettre à approbation. Les PLU devraient, par ailleurs, permettre d'identifier les espaces disponibles pour installer des centres logistiques qui peuvent être de petites plateformes davantage que de grands hangars.

Les thématiques

D'ici le mois de juin, Patrick Ollier attend une réalisation concrète pour chacune des thématiques suivantes :

- l Intégrer la logistique dans les opérations d'aménagement
- l Penser au fluvial pour le transport de marchandises
- l Mutualiser les espaces logistiques
- l Harmoniser les réglementations de transport de marchandises
- l Sensibiliser les consommateurs aux enjeux logistiques, le challenge consomm'acteur.



Trente mois à attendre ?

En attendant de plus amples réalisations, tout n'a pas été négatif dans les 30 mois qui se sont écoulés de-puis la signature du Pacte, d'après Jean-Michel Genestier. Ils ont, selon lui, permis de « fédérer l'écosystème de la logistique » qui comprend acteurs économiques et décideurs publics et de faire émerger un « tronc commun qui réponde aux volontés d'efficacité économiques des transporteurs et aux demandes des habitants ». Quelques réalisations ont d'ailleurs pu être présentées, ve-nant notamment de la

ville de Paris, représentée dans ce webinaire par David Belliard. Un arrêté du 31 décembre dernier est, par exemple, venu modifier la réglementation des poids-lourds dans Paris, favorisant les critères de contrôle. Au sein du travail qu'il mène actuellement sur la voirie de la capitale et des états généraux du stationnement, une application permettant de localiser les aires de livraison libres parmi les 9 000 que comptent la ville lumière (et, qui promet-il par ailleurs, ne seront pas supprimées), est expérimentée. Son intérêt ? Permettre de contrôler le respect des 30 minutes de stationnement auxquelles ont droit les transporteurs et leur permettre de localiser l'espace disponible le plus proche. Evolution prévue, un programme de réservation. Maire du XVII e arrondissement et vice-président métropolitain en charge de la communication et de l'innovation numérique, un secteur qui aura un rôle majeur à jouer dans les questions logistiques, Geoffroy Boulard a rappelé le partenariat avec la Sogaris à la porte de Champerret, dans son arrondissement, pour l'exploitation d'un site qui permettra de laisser les camions aux portes de la capitale. D'un point de vue métropolitain, les concours Inventons la métropole ont leur importance pour intégrer la fonction logistique aux projets immobiliers de la métropole. n ■



Logistique urbaine du Grand Paris : enjeux, freins et solutions, un décryptage pour aller plus loin

urldefense.proofpoint.com/v2/url

February 10, 2021



Un webinaire était organisé le 9 février dans le cadre du “Comité des partenaires du Pacte pour une logistique métropolitaine”, par la [Métropole du Grand Paris](#). Il mettait en perspective les enjeux et les solutions en matière de logistique urbaine, mais aussi des témoignages et les résultats de certaines enquêtes. Autant d’éléments à prendre en compte avant d’avancer davantage.

Un webinaire était organisé le 9 février dans le cadre du “Comité des partenaires du Pacte pour une logistique métropolitaine”, par la [Métropole du Grand Paris](#). Il mettait en perspective les enjeux et les solutions en matière de logistique urbaine, mais aussi des témoignages et les résultats de certaines enquêtes. Autant d’éléments à prendre en compte avant d’avancer davantage. [Read More](#)





Logistique urbaine du Grand Paris : enjeux, freins et solutions, un décryptage pour aller plus loin

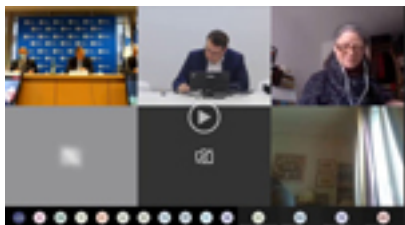
Un webinaire était organisé le 9 février dans le cadre du "Comité des partenaires du Pacte pour une logistique métropolitaine", par la **Métropole du Grand Paris**. Il mettait en perspective les enjeux et les solutions en matière de logistique urbaine, mais aussi des témoignages et les résultats de certaines enquêtes. Autant d'éléments à prendre en compte avant d'avancer davantage. C'est le propos d'Antoine Berbain, directeur général de Haropa - Ports de Paris. Il donne plusieurs exemples qui ont fait leur preuves. Parmi eux, celui de l'armateur Sogestran qui propose une solution d'autodéchargement de tout type de marchandise, sauf pour le vrac, sur les quais urbains existants grâce à sa barge Zulu.

Autre exemple, une déchetterie fluviale Suez en est à sa deuxième expérimentation à Paris : 19 tonnes de déchets ont ainsi pu être évacuées entre le port de Tolbiac et Gennevilliers pour y être recyclées, et autant de camions évités. Une expérimentation qui a démontré son efficacité au bout de deux ans.

Une appétence pour le fluvial



Industrie Mag - Le journal de l'industrie.

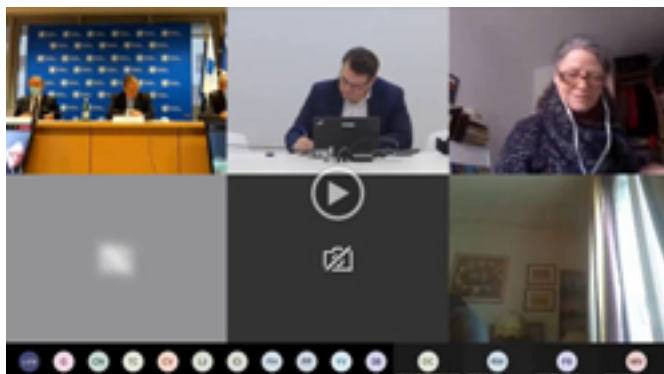


- accueil .
- newsletter .

Flux RSS .

- soumissions .
- publicité .
- contacts

Une nouvelle feuille de route pour 2021 !...



Le mardi 9 février 2021, à l'occasion du Comité des partenaires du Pacte pour une logistique métropolitaine, qui a réuni près de 300 participants, **Patrick OLLIER**, Président de la **Métropole du Grand Paris**, **Jean-Michel GENESTIER**, Maire du Raincy, Conseiller délégué à la Logistique métropolitaine, **Etienne LANGEREAU**, Maire de Montrouge, Conseiller délégué en charge du Suivi de l'installation des bornes de recharge électrique (Métropolis), ont lancé officiellement l'acte 2 du Pacte, en présence également de **Geoffroy BOULARD**, Maire du 17^e arrondissement de Paris, Vice-président délégué à la communication et à l'innovation, de **David BELLIARD**, Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie, d'**André SANTINI**, Maire d'Issy-les-Moulineaux, Vice-président délégué à la stratégie économique, de plusieurs élus métropolitains et de l'ensemble des partenaires institutionnels et privés.

Adopté à l'unanimité le 28 juin 2018 par le Conseil métropolitain, le Pacte pour une logistique métropolitaine a été signé, depuis sa mise en place, par 82 partenaires volontaires. Les mesures déployées étant arrivées en fin d'étude ou d'expérimentation, cette rencontre a été l'occasion de présenter le bilan, de revenir sur les attentes des collectivités et de présenter les nouvelles orientations stratégiques de la logistique métropolitaine.

Un bilan encourageant et innovant

Le Pacte a permis de fédérer les acteurs métropolitains, de poser un diagnostic partagé sur les enjeux logistiques du territoire, et de lancer les premiers projets :

Une étude de faisabilité d'un simulateur numérique d'itinéraire logistique par la voie d'eau en lien avec HAROPA (réunion des Ports du Havre, de Rouen et Paris) et Voies

Navigables de France (VNF).

La construction d'un référentiel réglementaire commun per mettant une simplification, une meilleure lisibilité et une harmonisation des règles concourant à l'optimi sation des flux de marchandises.

La mise en œuvre du référentiel dans le cadre d'une expérimentation sur la commune de Drancy.

La rédaction de « Mémos : guides de bonnes pratiques boîte à outils » sur des sujets aussi important que le transport fluvial, la mutualisation de l'espace public, la prise en compte de la logistique dans les opérations d'aménagement ou la réglementation de l'espace public en matière de transport de marchandise.

La sensibilisation des consommateurs aux enjeux logistiques avec le challenge consomm'acteurs

De grands défis dans un contexte inédit

Le contexte général s'est radicalement transformé depuis le début de l'année 2020. La crise sanitaire a montré que la logistique, souvent « invisible », était un service essentiel pour les habitants et les entreprises de la **Métropole du Grand Paris**. La digitalisation des pratiques de consommation s'est accélérée avec un impact considérable sur l'organisation de l'écosystème logistique. La transition vers un territoire durable et résilient est une priorité pour tous les acteurs du territoire : la mise en place de la **Zone à Faibles Emissions** est un instrument important de cette démarche, elle aura un impact majeur sur les acteurs de la logistique.

Dans ce cadre, l'acte 2 s'articule autour de nouveaux enjeux en matière de logistique :

1. Accélérer la transition décarbonée des flottes de véhicules de transport routier de marchandises.
2. Déployer sur le territoire des pratiques de livraisons innovantes, en particulier en matière de logistique du dernier km.
3. Développer le transport de marchandises par voie fluviale.
4. Réimplanter de manière raisonnée du foncier et de l'immobilier logistique en zone urbaine dense.
5. Mieux utiliser les données numériques pour comprendre et agir sur le système logistique métropolitain.

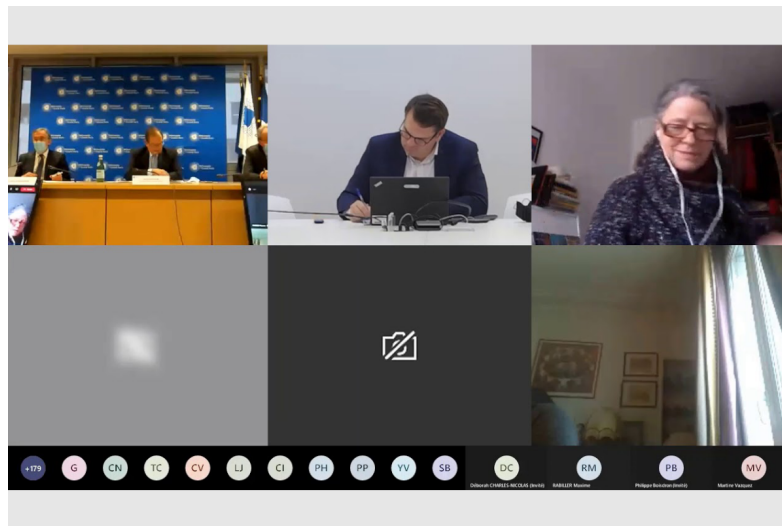
*« En deux ans, un travail considérable a été réalisé pour mettre en œuvre ce pacte, lancer les différentes mesures et fédérer les acteurs de l'écosystème logistique, plus de 80 partenaires, autour d'une vision commune en faveur d'une logistique urbaine durable et responsable au sein de la Métropole. Nous lancerons un plan d'actions concrètes d'ici à l'été 2021 autour des cinq axes », a déclaré Patrick OLLIER, Président de la **Métropole du Grand Paris**.*

*« La **Métropole du Grand Paris** souhaite bâtir avec ses partenaires l'acte 2 du Pacte en axant ses actions vers une logistique urbaine, agile et performante. Construisons ensemble cette logistique de demain ! », a déclaré Jean-Michel GENESTIER, Maire du Raincy, Conseiller délégué à la Logistique métropolitaine.*

<https://metropolegrandparis.fr/>



Acte 2 du Pacte pour une logistique métropolitaine



Adopté à l'unanimité le 28 juin 2018 par le Conseil métropolitain, le Pacte pour une logistique métropolitaine a été signé, depuis sa mise en place, par 82 partenaires volontaires.

À l'occasion du Comité des partenaires du Pacte pour une logistique métropolitaine, qui a réuni près de 300 participants, **Patrick Ollier**, Président de la **Métropole du Grand Paris**, Jean-Michel Genestier, Maire du Raincy, Conseiller délégué à la Logistique métropolitaine, Etienne Langereau, Maire de Montrouge, Conseiller délégué en charge du Suivi de l'installation des bornes de recharge électrique (Métropolis), ont lancé officiellement l'acte 2 du Pacte, en présence également de Geoffroy Boulard, Maire du 17^e arrondissement de Paris, Vice-président délégué à la communication et à l'innovation, de David Belliard, Adjoint à la Maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie, d'André Santini, Maire d'Issy-les-Moulineaux, Vice-président délégué à la stratégie économique, de plusieurs élus métropolitains et de l'ensemble des partenaires institutionnels et privés.

Les mesures déployées étant arrivées en fin d'étude ou d'expérimentation, cette rencontre a été l'occasion de présenter le bilan, de revenir sur les attentes des collectivités et de présenter les nouvelles orientations stratégiques de la logistique métropolitaine.

Un bilan encourageant et innovant

Le Pacte a permis de fédérer les acteurs métropolitains, de poser un diagnostic partagé sur les enjeux logistiques du territoire, et de lancer les premiers projets :

- une étude de faisabilité **d'un simulateur numérique d'itinéraire logistique par la voie d'eau** en lien avec HAROPA (réunion des Ports du Havre, de Rouen et Paris) et Voies Navigables de France (VNF).
- la construction d'un référentiel réglementaire commun permettant une simplification, une meilleure lisibilité et une harmonisation des règles concourant à l'optimisation des flux de marchandises.
- La mise en œuvre du référentiel dans le cadre d'une **expérimentation** sur la

commune de Drancy.

- la rédaction de « **Mémos – guides de bonnes pratiques – boîte à outils** » sur des sujets aussi important que le transport fluvial, la mutualisation de l'espace public, la prise en compte de la logistique dans les opérations d'aménagement ou la réglementation de l'espace public en matière de transport de marchandise.
- la **sensibilisation des consommateurs** aux enjeux logistiques avec le challenge consomm'acteurs

De grands défis dans un contexte inédit

Le contexte général s'est radicalement transformé depuis le début de l'année 2020. La crise sanitaire a montré que la logistique, souvent « invisible », était un service essentiel pour les habitants et les entreprises de la **Métropole du Grand Paris**. La digitalisation des pratiques de consommation s'est accélérée avec un impact considérable sur l'organisation de l'écosystème logistique. La transition vers un territoire durable et résilient est une priorité pour tous les acteurs du territoire : la mise en place de la **Zone à Faibles Emissions** est un instrument important de cette démarche, elle aura un impact majeur sur les acteurs de la logistique.

Dans ce cadre, l'acte 2 s'articule autour de nouveaux enjeux en matière de logistique :

1. Accélérer la **transition décarbonée des flottes de véhicules** de transport routier de marchandises.
2. Déployer sur le territoire des **pratiques de livraisons innovantes**, en particulier en matière de **logistique du dernier km**.
3. Développer le transport de marchandises par **voie fluviale**.
4. Réimplanter de manière raisonnée du **foncier et de l'immobilier logistique** en zone urbaine dense.
5. **Mieux utiliser les données numériques** pour comprendre et agir sur le système logistique métropolitain.

« *En deux ans, un travail considérable a été réalisé pour mettre en œuvre ce pacte, lancer les différentes mesures et fédérer les acteurs de l'écosystème logistique, plus de 80 partenaires, autour d'une vision commune en faveur d'une logistique urbaine durable et responsable au sein de la Métropole. Nous lancerons un plan d'actions concrètes d'ici à l'été 2021 autour des cinq axes* », a déclaré **Patrick Ollier**, Président de la **Métropole du Grand Paris**.

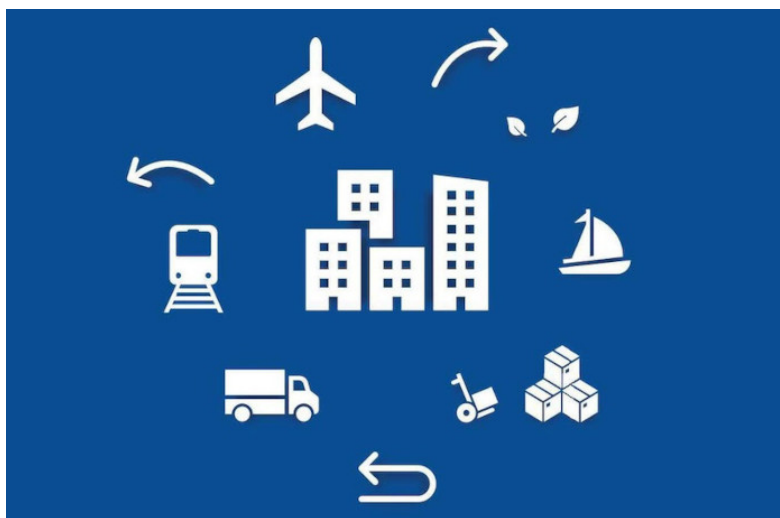
« *La **Métropole du Grand Paris** souhaite bâtir avec ses partenaires l'acte 2 du Pacte en axant ses actions vers une logistique urbaine, agile et performante. Construisons ensemble cette logistique de demain !* », a déclaré Jean-Michel Genestier, Maire du Raincy, Conseiller délégué à la Logistique métropolitaine.

Les réalisations du Pacte en quelques chiffres :

- 82 partenaires signataires en décembre 2020
- 35 comités opérationnels
- 32 mois de Pacte
- 24 communes et EPCI
- 12 mesures
- 7 semaines de challenge Consomm'acteur
- 4 mémos
- 3 visites de site
- 2 expérimentations



Logistique urbaine : la Métropole de Paris veut accélérer l'expérimentation

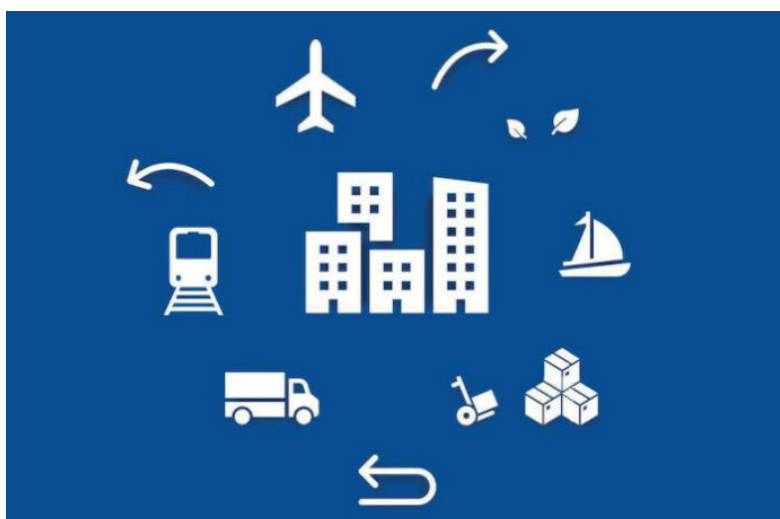


- Mots clés connexes
- Dernier kilomètre

Lors d'un événement organisé le 9 février 2020, la métropole de Paris a fait le point sur les avancées de son pacte pour une logistique métropolitaine, avec pour objectif d'encourager les expérimentations.

par Manon Lamoureux -
11 février 2021

82



Adopté en juin 2018 par la métropole de Paris, le « pacte pour une logistique métropolitaine » liste douze mesures destinées à optimiser les flux et les livraisons sur le territoire de la métropole, favoriser la transition des flottes vers des véhicules à faibles émissions et silencieux, valoriser l'intégration des fonctions logistiques dans l'urbanisme

et sensibiliser les consommateurs. Parmi les 82 signataires, plusieurs acteurs publics et privés ont collaboré à la rédaction de mémos, destinés à accompagner les collectivités de la métropole dans l'encadrement des activités logistiques sur leur territoire. Harmoniser la réglementation sur le territoire métropolitain

Un premier groupe de travail s'est ainsi intéressé à l'harmonisation des règles municipales sur le transport de marchandises. « La réglementation est très hétérogène d'une collectivité à une autre, mal signalée et peu visible, a pointé Martine Vasquez, chef de projet fret urbain à la métropole de Paris. La situation est donc complexe pour les acteurs privés qui cherchent à organiser et à optimiser les flux. »

Les membres du groupe ont ainsi proposé un cadre réglementaire commun. Le critère discriminant est la longueur des véhicules, avec un palier à 12 m. La plage horaire sélectionnée est celle de la ville de Paris, c'est-à-dire de 7 h à 17 h, avec une possibilité d'extension jusqu'à 20 h. Enfin, la durée de stationnement sur les aires de livraison a été fixée à 30 minutes.

Ce cadre a d'ores et déjà été utilisé par la ville de Paris lors de la révision de sa réglementation marchandises. Les autres collectivités de la métropole sont invitées à faire de même. « Le mémo indique le type de signalisation à mettre en place et l'arrêté type d'une réglementation marchandises », a précisé Martine Vasquez. Prévoir des espaces logistiques en ville

En parallèle, un second groupe a travaillé sur l'intégration de la logistique dans les opérations d'aménagement. « La logistique est devenue une fonction urbaine incontournable dans nos villes mais elle est la grande absente dans nos programmations urbaines, a constaté Sonia Samadi, directrice du développement et de l'innovation chez l'aménageur Sogaris. Nous avons du mal à accepter que les entrepôts reviennent en ville. Or, si l'on veut décongestionner l'espace public, il faut créer des espaces adaptés qui permettent d'internaliser les nuisances. De plus, l'horizon de la transition énergétique est paradoxalement beaucoup plus proche dans les échéances des collectivités que l'horizon de développement des projets urbains logistiques. »

Pour surmonter ces problèmes, les membres du pacte recommandent de travailler sur l'anticipation et la programmation : quelle est la taille et le type des espaces à développer ? Quel type de quartier peut accueillir quel type d'espace ? Quels seront les usages de demain afin d'assurer la réversibilité des quartiers ? Comment les évaluer et les contrôler ? Autre conseil : intégrer ces espaces à des stratégies économiques, énergétiques ou paysagères. « Par exemple, l'entrepôt urbain de Chapelle International accueille de l'agriculture urbaine sur 6 000 m² en toiture », a illustré Sonia Samadi.

Un troisième groupe s'est d'ailleurs penché sur les possibilités de mutualisation de l'immobilier pour les pratiques logistiques, avec un partage de l'espace entre plusieurs activités logistiques ou avec d'autres fonctions. Un quatrième groupe a de son côté piloté un challenge sur sept semaines auprès d'habitants volontaires de la métropole, qui devaient relever quatre défis sur les thématiques du zéro déchet et de la modification de leurs pratiques de livraison.

Encourager le recours au fluvial

Autre réalisation du pacte : une étude de faisabilité a été réalisée pour le développement d'un outil numérique comparant transport fluvial et transport routier sur le territoire de la métropole. « Nous souhaitons maintenant engager la phase de développement de cet outil qui prendra la forme d'une plate-forme numérique de simulation, ouverte à tous, avec un comparatif des externalités négatives : bruit, accidentologie, émissions atmosphériques polluantes, temps de transport, voire coûts », a annoncé Antoine Berbain, directeur général d'Haropa-Ports de Paris.

Enfin, un sondage en ligne a été mené fin 2020 auprès de six établissements publics

territoriaux (EPT) et trente communes de la métropole. Résultats : 80 % des répondants font état de nuisances générées par la logistique urbaine, en particulier des conflits d'usage liés au stationnement et des difficultés de circulation, ainsi que de la pollution sonore et atmosphérique. Pourtant, seules 35 % des communes ont un service dédié à la logistique urbaine (67 % des EPT) et 29 % disposent d'une réglementation marchandises sur leur territoire (33 % des EPT). Les répondants attendent avant tout un accompagnement de la métropole dans le cadre de la ZFE, ainsi qu'une aide à l'expérimentation de solutions logistique.

Un plan d'actions d'ici juin 2021

Prochaine étape : « Je souhaite désormais que ce pacte qui est théorique et regroupe un ensemble d'orientations puisse se décliner à travers des mesures concrètes dès juin prochain », a déclaré Patrick Ollier, président de la métropole du grand Paris et maire de Rueil-Malmaison. Les futures expérimentations devrait concerner cinq axes : la transition énergétique des flottes, les pratiques de livraison innovantes, le transport par voie fluviale, l'immobilier logistique en zone dense et les données numériques.



La Métropole du Grand Paris s'engage pour une logistique métropolitaine

11 février 2021

Patrick Ollier

Patrick Ce mardi 9 février 2021, via une conférence en webinaire ayant rassemblé plus de 300 personnes sur l'application Teams, s'est déroulé le Comité des partenaires du Pacte pour une logistique métropolitaine. Animé par Jérôme Libeskind, Fondateur de Logicités, la conférence, bien qu'ayant rencontré plusieurs problèmes techniques, a pu présenter les projets et la vision de parcs logistiques plus harmonieux tout en étant proches des centres-villes, mais également d'accompagner les communes et les citoyens au zéro carbone par l'aménagement de bornes de rechargement électrique, ainsi que par l'accompagnement des entreprises et des commerces du Grand Paris dans cette transition écologique et numérique.

La conférence s'est tenue en présence de **Patrick Ollier**, Président de la **Métropole du Grand Paris**, Jean-Michel Genestier, Maire du Raincy et Conseiller délégué à la logistique métropolitaine, Geoffroy Boulard, Maire du 17^{ème} arrondissement de Paris et Vice-Président délégué à la communication et à l'innovation numérique, Etienne Lengereau, Maire de Montrouge et Conseiller délégué en charge du suivi de l'installation des bornes de recharge, et David Belliard, Maire adjoint à la Ville de Paris, chargé de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie et Conseiller métropolitain. La conférence a été également un bon moyen de laisser la parole à divers partenaires participant à ce pacte comme les entreprises Sogaris, La Poste, Haropa, Voies Navigables de France (VNF) et aussi la Chambre de commerce et de l'industrie Paris – Île-de-France.

« Nous sommes heureux de pouvoir proposer cette conférence. Nous reprenons notre souffle après que plusieurs événements nous ont fortement ralenti dans notre démarche. En effet, depuis décembre 2019, nous avons eu les maires qui étaient mobilisés sur les élections municipales et au printemps 2020, l'arrivée de la pandémie. C'est avec satisfaction, que malgré le COVID, nous puissions reprendre nos objectifs », déclare **Patrick Ollier**, dans son discours d'accueil.

« Le Pacte est prêt ! Il possède des mesures concrètes pour les villes, tout en prenant en compte les enjeux de la logistique par l'implantation d'idées innovantes et écologiques. Ce Pacte a pour mission d'harmoniser et d'intégrer les entrepôts de logistique à proximité des centres-villes, de contribuer au développement des alternatives en matière de logistique comme avec le transport de marchandises fluvial, aussi appelé Axe Seine, et de déployer la mutualisation entre les communes et les entreprises afin d'optimiser les transports pour le dernier kilomètre, c'est-à-dire de l'entrepôt aux commerçants / consommateurs. Sans oublier la création de 5 000 bornes pour les véhicules électriques », ajoute-t-il.

Dans les actions qui permettront d'apporter des solutions, Jean-Michel Genestier émet quelques propositions : « Nous devons fédérer l'écosystème des centres-villes. Trouver des solutions pour les entreprises, allant de la logistique à l'entrepôt jusqu'au magasin ou chez le particulier. Et avec les circonstances actuelles du COVID-19, nous voyons bien qu'une multiplication des livraisons a été constatée. Nous sommes conscients des changements et de la demande des habitants en milieu urbain pour plus d'écologie, comme avec l'augmentation des quartiers réservés aux piétons. Nous devons faire

évoluer la logistique vertueuse. Notons également dans cette chasse au carbone, en ce qui concerne Paris intramuros, l'interdiction des camions de gros gabarits, point dur de production de carbone, et basculer vers un système de transfert modal, ainsi que développer le transport ferroviaire et fluvial à plus grande échelle ».

Autre action écologique afin de décarboner la capitale et le territoire du Grand Paris, le projet Métropolis, qui est déjà en cours d'application par l'implantation de 5 000 bornes, dont 250 bornes charge rapide, afin de recharger les véhicules électriques. Pour le moment, 600 bornes sont actuellement en service et 120 sont en train d'être installées, réparties sur 26 communes. « Il y a une forte volonté de vouloir décarboner et les ventes de véhicules propres sont en augmentation. La métropole est légitime pour réaliser ce projet, car c'est une zone dense, mais également car c'est la métropole des maires. Les choses avancent, rappelons l'interdiction des véhicules vieux et polluants (CRIT 4 et CRIT 5) à l'intérieur de la capitale. L'enjeu est d'embarquer tout le monde, accompagner l'ensemble des acteurs. Il n'y a pas d'écologie punitive », dit Etienne Lengereau. Au sujet du prix de la recharge, le projet Métropolis table sur un coût de 6€/100km, avec une grille tarifaire en fonction de la charge.

Pour voir l'intégralité de la table ronde, cliquez sur le lien [ici](#). WM



Logistique urbaine du Grand Paris : enjeux, freins et solutions, un décryptage pour aller plus loin

AccueilTransporttransport logistiquemercredi 10 février 2021transport logistiqueNo
Comments Un webinar était organisé le 9 février dans le cadre du “Comité des partenaires du Pacte pour une logistique métropolitaine”, par la Métropole du Grand Paris. Il mettait en perspective les enjeux et les solutions en matière de logistique urbaine, mais aussi des témoignages et les résultats de certaines enquêtes. Autant d’éléments à prendre en compte avant d’avancer davantage.



Ecouter les témoignages et les retours d’expériences aide à trouver des pistes. La Métropole du Grand Paris a pour ce faire organisé un webinar autour de la logistique urbaine le 9 février. Il faut notamment penser au mode fluvial pour le transport de marchandises en matière de logistique urbaine. C’est le propos d’Antoine Berbain, directeur général de Haropa – Ports de Paris. Il donne plusieurs exemples qui ont fait leur preuves. Parmi eux, celui de l’armateur Sogestran qui propose une solution d’autodéchargement de tout type de marchandise, sauf pour le vrac, sur les quais urbains existants grâce à sa barge Zulu.

Autre exemple, une déchetterie fluviale Suez en est à sa deuxième expérimentation à Paris : 19 tonnes de déchets ont ainsi pu être évacuées entre le port de Tolbiac et Gennevilliers pour y être recyclées, et autant de camions évités. Une expérimentation qui a démontré son efficacité au bout de deux ans.

Une appétence pour le fluvial

Pour Dominique Ritz, directeur territorial de Voies navigables de France (VNF) Bassin de Seine, l’usage final reste mal connu. Il faut identifier ce qu’est le fluvial pour le transport de marchandises, comment il s’intègre dans cette logistique pour qu’elle aille

dans le sens de moins de poids lourds et plus de véhicules légers, tout en respectant la place du vélo.

Le fluvial peut apporter beaucoup en la matière. Il constate qu'une grande appétence pour le fluvial se dessine clairement en France. Paris a été en avance sur ce point avec Franprix. "Le Grand Paris a un gros potentiel. 13 000 bateaux ont circulé en 2020, ce qui représente plus de 8 000 km de poids lourds mis bout à bout ainsi évités, tout comme 8 000 tonnes de CO2, rien que sur Paris. Il faut y aller", positive Dominique Ritz.

Sensibiliser les consommateurs aux enjeux

Un Challenge Consomm'acteur a également été lancé par la Métropole du Grand Paris pour sensibiliser les consommateurs aux enjeux logistiques : réduire les kilomètres parcourus, consommer moins de produits suremballés, modifier ses expériences de livraison, réduire ses achats de produits neufs. Il était important de disposer d'éléments quantitatifs et de retour de vécu auprès des acteurs concernés, connaître les attentes et besoins pour se projeter dans le Pacte 2.

Les territoires aussi ont joué le jeu, à l'occasion d'une enquête menée auprès des collectivités de la métropole. Six établissements public territoriaux (EPT) et 22 % des communes se sont investis, ce qui est satisfaisant et montre l'intérêt pour ce sujet. En termes de retours, les problèmes les plus cités sont une perception de congestion par rapport aux livraisons. Les EPT citent les conflits liés au stationnement sur l'espace public et les horaires d'accès. Pour les communes ce sont davantage les nuisances sonores et la pollution qui sont incriminées. Les moyens, en matière de personnel, sont toujours insuffisants, rarement plus de 10 à 20 personnes. Et il existe rarement un service dédié.

Un nouveau modèle, plus durable

Ce qui ressort à l'unanimité est une attente en matière d'accompagnement sur la transition énergétique pour un nouveau modèle, plus durable en matière de mobilité des marchandises. "On a eu pu avoir la complémentarité des acteurs. Cela montre que c'est un sujet complexe, que les choses sont en train de se structurer. 18 mois pleins pour trouver un point de bascule vont permettre de lancer des ateliers pour faire un point d'étape. Nous sommes dans la construction, en attente d'une feuille de route du Pacte 2", a conclu Jean-Marie Genestier, maire du Raincy et conseiller métropolitain délégué à la logistique métropolitaine.

Source:www.actu-transport-logistique.fr

**INFRASTRUCTURES**

La Métropole relance son pacte logistique

Patrick Ollier, président de la métropole du Grand Paris, a, le 9 février, annoncé l'acte 2 du pacte logistique.

En pause en raison des municipales et de la crise Covid, la démarche métropolitaine en matière de logistique urbaine a été relancée lors d'un comité des partenaires du pacte consacré à cette thématique, créé en 2018 et qui compte désormais 82 signataires. « *Il faut des mesures visibles par tout le monde, ce travail doit aboutir à des résultats concrets* », a indiqué **Patrick Ollier**, qui attend de nouvelles propositions en juin prochain. L'installation de petites plateformes de logistique innovante avec des véhicules électriques, pour lesquelles des maires volontaires sont recherchés, est déjà évoquée. **Patrick Ollier** souhaiterait notamment que les plans locaux d'urbanisme (PLU) identifient des zones logistiques d'environ 5 000 m². ■ R.R



La Métropole relance son pacte logistique

A l'occasion d'un comité des partenaires du pacte pour une logistique métropolitaine, le 9 février 2021, **Patrick Ollier**, président de la **métropole du Grand Paris**, a annoncé l'acte 2 de cette démarche qui doit faire émerger des actions en juin prochain. En pause en raison des municipales et de la crise Covid, la démarche métropolitaine en matière de logistique urbaine a été relancée lors d'un comité des partenaires du pacte consacré à cette thématique, créé en 2018 et qui compte désormais 82 signataires. « L'acte 1 est terminé, l'acte 2 est lancé aujourd'hui pour établir une nouvelle feuille de route pour 2021 », a affirmé **Patrick Ollier** en préambule.

Les différents groupes de travail vont donc reprendre leurs échanges. « Il faut des mesures visibles par tout le monde, ce travail doit aboutir à des résultats concrets », a indiqué le président de la **métropole du Grand Paris**, qui attend de nouvelles propositions en juin prochain. L'installation de petites plateformes de logistique innovante avec des véhicules électriques, pour lesquelles des maires volontaires sont recherchés, est déjà évoquée. **Patrick Ollier** souhaiterait notamment que les plans locaux d'urbanisme (PLU) identifient des zones logistiques d'environ 5 000 m².

Harmonisation des règlements de livraison

Certaines actions, qui n'ont pas pu être mises en place, vont par ailleurs être reprogrammées, à l'image de l'expérimentation pour l'harmonisation des règlements de livraison à l'échelle métropolitaine, annoncée en mai 2019. « L'objectif est d'avoir une commune test par établissement public territorial à la fin de l'année », a indiqué Jean-Michel Genestier, conseiller métropolitain qui coordonne le dispositif.

En préparation également, la création d'un « challenge des consom'acteurs », pour inciter les Grands-parisiens à faire les bons gestes, et la mise en place de solutions pour favoriser le report modal vers le ferroviaire et le fluvial. S'agissant du fluvial, un simulateur de trajet logistique par voie d'eau – permettant de comparer avec les autres modes – est en cours de réalisation, de même qu'un guide pour présenter ce mode de transport, ont signalé Antoine Berbain, directeur général de Ports de Paris, et Dominique Ritz, directeur territorial du bassin de la Seine de Voies navigables de France (VNF).

Cartographie interactive des places de livraison

David Belliard, adjoint à la maire de Paris chargé notamment des mobilités, a lui présenté l'expérimentation d'un système de cartographie interactive en temps réel dans la Capitale pour connaître les places de livraison libres ou occupées. « Cela permettra ensuite de mettre en place un système de réservation, qui nécessite une évolution du code de la route », a-t-il ajouté.

« Nous devons mobiliser le réseau des 131 communes pour favoriser l'innovation et le numérique, les expérimentations et le déploiement de solutions », a fait valoir Geoffroy Boulard, maire du 17^e arrondissement et vice-président de la Métropole chargé de la communication et de l'innovation numérique. A l'image de ce qui a été fait pour le développement par les communes, avec le soutien de la Métropole, de plateformes de « click and collect » pour les commerçants.




Dichotomies urbaines

Éditorial | publié le : 12.02.2021 | Dernière Mise à jour : 12.02.2021

Des besoins en fret qui se multiplient face à l'explosion de l'e-commerce mais des mesures qui ne facilitent pas la livraison en centre-ville. Les contradictions quant à la politique de logistique urbaine perdurent. Alors que se tenait le 9 février un colloque sur la logistique des centres-villes organisé par la **Métropole du Grand Paris**, détaillant les enjeux et les besoins du secteur transport-logistique, est paru le même jour un rapport préconisant l'instauration d'une écotaxe sur les camions à l'échelle de la Région. Cette énième taxe ciblant les professionnels du secteur aurait vocation à financer des projets de transport mais, encore une fois, en se basant principalement sur la mobilité des personnes. Certes, réduire le nombre de voitures sur les routes participerait à décongestionner le Grand Paris. Mais en l'absence de développement d'infrastructures de stationnement pour charger ou décharger les marchandises, les conducteurs de camions et VUL n'auront toujours d'autre choix que de se garer sur une voie de bus voire la seule voie de circulation commune à tous les véhicules, limitant par la même occasion la fluidité de circulation. Une dichotomie qui se retrouve également dans l'emplacement des entrepôts, toujours plus éloignés du centre car repoussés en grande couronne voire au-delà par le coût du foncier, générant encore plus de circulation. Et la situation n'ira qu'en s'amplifiant avec la crise sanitaire qui dope l'e-commerce, générant toujours plus de livraisons. Si des solutions émergent du côté des transporteurs pour limiter le nombre de véhicules, comme le développement de plateformes de mutualisation plus proches du centre, peu d'initiatives apparaissent du côté des pouvoirs publics pour accompagner cette tendance.

Le contexte profite en revanche à d'autres structures, à l'instar des dark stores, un concept venu des États-Unis. Des start-up développent des entrepôts aménagés uniquement pour le stockage des marchandises et la préparation de commandes, d'où partent des coursiers (à vélo, scooter, voiture) qui doivent livrer en moins de trente minutes chez le client 24 heures sur 24. L'une d'elles, Cajoo, vient de récolter 6 millions d'euros lors d'une levée de fonds, et entend bien lancer son offensive à Paris...



15-19 avenue Pierre-Mendès-France
75013 Paris
Tél. : 01 82 28 78 00
www.metropolegrandparis.fr