

TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE PRESENTATION DE LA POLITIQUE PARISIENNE

Ch. RIPERT
Mairie de Paris, France
christophe.ripert@paris.fr

RESUME

Le transport des marchandises est indispensable à la vie économique et sociale de Paris. Il est garant de l'approvisionnement des parisiens et du dynamisme économique de la capitale et est potentiellement créateur d'emplois. Simultanément, comme toute activité génératrice de déplacements, il entraîne des nuisances, des encombrements et des pollutions. La municipalité se doit donc de concilier deux objectifs : favoriser le transport des marchandises, et limiter ses inconvénients.

Cette problématique a longtemps été négligée dans la gestion de l'espace urbain et dans les politiques de mobilité. C'est pourquoi, depuis 2002, cette question a été intégrée en tant que telle dans la nouvelle politique des déplacements de Paris, à laquelle les professionnels ont étroitement été associés.

Aujourd'hui, la Ville de Paris rejoint le cercle des capitales européennes à la pointe des politiques de transport de marchandises, avec la définition d'un plan d'actions global. Elle innove en mettant en œuvre une méthode de concertation exemplaire et en signant, ce qui a constitué une première en France, une charte des bonnes pratiques. Elle agit enfin au travers de nombreuses expériences de logistique propre.

INTRODUCTION

Ce texte constitue le bilan de plus de 5 années de mission au sein de la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris sur le domaine des transports des marchandises.

L'objectif recherché est de fournir un témoignage par rapport à une expérience sur un domaine novateur, « le transport de marchandises en ville », et sur un terrain d'exception, « la Ville de Paris ».

La présentation et l'analyse de cette expérience s'articulent autour de trois séquences. La première séquence détaille la politique, le plan d'actions et la méthodologie élaborés par la Ville pour les marchandises dans Paris. La seconde séquence expose les avancées des cinq années de concertation avec le nouveau dispositif marchandises pour Paris et les opérations exemplaires. Enfin, la dernière séquence ouvre l'analyse sur les premiers enseignements à tirer de ces 5 années d'expérience et sur des propositions de poursuite et de développement de la politique marchandises à l'échelle de Paris mais aussi de la région Ile de France.

1 LA PRISE EN COMPTE DES MARCHANDISES DANS LES POLITIQUES MOBILITE ET AMENAGEMENT DE LA VILLE DE PARIS

1.1 Une problématique nouvelle pour la Ville de Paris

La problématique du transport des marchandises en Ville a longtemps constitué une zone d'ombre dans le secteur de l'économie des transports et de la gestion des villes. L'évolution urbaine de notre société et ses enjeux environnementaux ont poussé les décideurs politiques et les chercheurs à reconsidérer l'intérêt porté à ce secteur. D'abord, regardé et défriché par la recherche notamment, à partir du début des années 90 par le PREDIT, le programme national « marchandises en ville » et le groupe de travail européen COST 321, les marchandises font l'objet depuis une petite dizaine d'années d'une attention plus marquée de la part des villes. Pour Paris, cette prise en compte a émergé en 2001 dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle politique mobilité, et du partage de l'espace urbain ainsi que de la redéfinition des compétences entre la Ville et la Préfecture de Police. En effet, historiquement, le secteur des marchandises sur Paris faisait l'objet d'un règlement préfectoral régissant la circulation, le transit et l'arrêt des véhicules transportant les marchandises liées au fonctionnement économique et social de la capitale. La volonté de positionner les marchandises de façon prioritaire et au même niveau que le transport en commun ou les modes doux de déplacements dans la gestion de la Ville constituait une rupture. En effet, on est passé pour les marchandises d'une simple vision circulation à une approche urbaine complète. Le caractère novateur de cette approche a contraint la Ville de Paris à élargir son champ de compétence, à adapter ses procédures et à ouvrir son partenariat aux acteurs du secteur des marchandises.

La politique mise en place en matière de marchandises entend non seulement contribuer au bon fonctionnement du secteur mais également à son développement et à sa modernisation.

1.2 Le fait déclencheur – Les couloirs de bus

Le contexte de la fin des années 90 et du début des années 2000 était favorable à une prise en compte des marchandises dans la gestion de la Ville de Paris. Les retombées des travaux de recherche du programme national commençaient à être connues ; Les contraintes de circulation atteignaient un niveau difficilement supportable pour les usagers, notamment professionnels ; la qualité de l'environnement était devenue un enjeu politique majeur et les marchandises figuraient au programme de la politique des déplacements de la nouvelle équipe municipale. Mais ce constat n'explique pas tout. En effet, on peut considérer que le facteur déclencheur qui a poussé la Ville et les Professionnels à engager une concertation « marchandises » a été la mise en place, en 2001, des premiers couloirs de bus protégés par un séparateur. Ces aménagements de voirie avaient pour objectif de séparer la circulation des bus du reste du trafic automobile afin d'améliorer la vitesse commerciale et la qualité de service du transport en commun de surface à Paris. Toutefois, les rues impactées par ces couloirs étaient devenues très difficiles pour la gestion des mouvements de marchandises dans la mesure où aucun aménagement d'aire de livraison n'avait été prévu à l'intérieur des couloirs. La vive réaction des professionnels à cette situation a fait naître les « Lincoln et les Demi Lincoln » pour équiper les couloirs de bus protégés en aire de livraison mais a aussi permis d'enclencher les premières discussions entre la Ville, le GATMARIF et la CCIP Délégation de Paris.

1.3 Un diagnostic partagé

Il était très important que la Ville de Paris et ses partenaires professionnels s'entendent sur un diagnostic partagé afin de permettre de jeter les bases d'une concertation « marchandises » solide et pérenne. Ce diagnostic portait essentiellement sur une vision et une analyse commune des paramètres qui caractérisaient le positionnement du secteur des marchandises dans Paris et ses conditions d'exploitation.

Cette vision commune reposait notamment sur les idées suivantes :

- Le transport de marchandises est indispensable à la vie économique et sociale de Paris et de son agglomération ;
- Les conditions d'exploitation du transport des marchandises dans Paris et de travail des conducteurs livreurs urbains sont difficiles ;
- Les impacts négatifs environnementaux du transport des marchandises dans Paris en terme de bruit, d'émission de polluants et de gaz à effet de serre sont importants et nuisent à la qualité de vie des riverains ;
- Le secteur des marchandises n'est pas assez pris en compte dans le partage de l'espace public et son intégration dans la Ville n'est pas satisfaisante notamment en terme de réservation d'espace ;
- Seul un engagement commun de tous les acteurs du secteur des marchandises permettra d'améliorer la situation

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

1.4 Des enjeux non négligeables pour Paris

Chaque année, environ 32 millions de tonnes de marchandises sont nécessaires au fonctionnement économique et social de Paris avec un partage modal déséquilibré en faveur de la route qui représente plus de 90 % des flux au détriment du fluvial 7% des flux et du fer 3% des flux. Au total l'approvisionnement des commerces, de l'industrie et de l'artisanat présent dans Paris génère plus de 1 600 000 mouvements¹ de marchandises par semaine. A cela il faut rajouter les flux achat et les flux annexes englobant les déchets, le BTP, les déménagements et les mouvements de marchandises liés aux différentes administrations. L'occupation d'espace voirie est située au alentour de 15 % et peut monter à plus de 20 % dans des quartiers à forte concentration commerciale. Les mouvements de marchandises sont par ailleurs générateurs d'effets externes négatifs non négligeables sur l'environnement² et la santé.

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

2 LA MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN D' ACTIONS AMBITIEUX

Cette reconnaissance se traduit par des orientations définies dans le PDU Île-de-France, orientations renforcées, pour Paris dans le cadre du Plan de Déplacement et de la révision du Plan Local d'Urbanisme. Il convient d'affirmer clairement que le transport à vocation économique doit se voir reconnaître une place officielle dans la ville, à la hauteur de son importance pour la vitalité de la Capitale.

2.1 Les objectifs

L'intervention de la Mairie de Paris sur le domaine du transport des marchandises en ville a pour objectif de :

- Rééquilibrer l'espace public occupé par ce secteur
- Réduire les impacts environnementaux négatifs générés par les déplacements de marchandises dans Paris (pollution, bruit, CO2, accidents, etc.)
- Augmenter l'efficacité économique et sociale de ce secteur
- Rendre la Ville de Paris plus attractive
- Intégrer les besoins logistiques de la Ville de Paris

2.2 La démarche mise en oeuvre

Pour réaliser ces objectifs durant la mandature, la démarche suivante a été mise en oeuvre. Elle se décline en trois points :

2.2.1 La mise en place d'une équipe consacrée à cette problématique au sein de l'Agence de la Mobilité de la Ville de Paris et de moyens d'intervention ;

2.2.2 La définition de principes guidant son intervention et reposant sur les notions :

- De rationalisation pour l'entrée et la sortie des marchandises de Paris en opérant un transfert modal de la route vers le fer et le fluvial ;
- D'optimisation pour la diffusion des marchandises dans les quartiers de Paris avec la mise en place de matériels propres et de nouvelles organisations de distribution.

2.2.3 L'ouverture de façon simultanée de trois chantiers :

- Un premier chantier sur l'amélioration des connaissances du secteur des marchandises dans Paris. Ce chantier a donné lieu à la réalisation d'études, de diagnostics et d'enquêtes qualitatives et quantitatives. Ces travaux visent, d'une part, à mieux connaître les déplacements des marchandises dans Paris avec notamment, l'analyse des filières irriguant Paris et la réalisation de bilans logistiques dans les quartiers mono activité et les couloirs de bus protégés. Ces travaux ont cherché d'autres part, à préciser le fonctionnement logistique de la capitale, le jeu des acteurs et les pistes de solutions pour orienter ce secteur vers des pratiques plus urbaines et durables.
- Un second chantier sur le schéma logistique de la Ville de Paris. Ce chantier a donné lieu à la mise en place de concertations avec les acteurs du secteur des marchandises et d'opérations exemplaires d'ordre technique et organisationnel.
- Un troisième chantier sur l'aspect prospectif au sein duquel des problématiques marchandises à long terme sont regardées.

2.3 L'utilisation d'outils adaptés

L'utilisation d'outils adaptés composés de :

- **la réglementation** qui doit être simplifiée pour être mieux comprise, donc appliquée. Basée sur les notions d'espace et de temps, elle doit évoluer en intégrant d'une part, le principe environnemental et d'autre part, les spécificités des différents quartiers ;
- **la concertation** avec les acteurs du secteur qui se décline de façon globale avec la Commission Extra Municipale des Déplacements et le Plan de Déplacements de Paris mais également ciblée avec la mise en place de groupes de travail (transporteurs,

commerçants et institutionnels, SNCF, RFF, Port Autonome de Paris, Préfecture de Police) ;

- ***l'expérimentation*** visant à mettre concrètement sur le terrain des opérations de démonstrations en coopération avec les acteurs du secteur ;
- ***la charte de bonnes pratiques*** « transport de marchandises dans Paris » visant à sceller des engagements gagnant/gagnant entre la Ville et les acteurs du secteur.

3 LA PRIORITE DONNEE AU DIALOGUE

État des lieux, échange d'informations, recherche commune de solutions : la Ville de Paris a engagé, au travers de concertations permanentes, un dialogue constructif avec les acteurs économiques et institutionnels du secteur des marchandises avec pour objectif d'aboutir à un plan d'actions visant à améliorer le fonctionnement logistique de la Ville de Paris. Dans ce cadre, trois groupes de travail ont été mis en place.

3.1 Vers le développement du fret ferroviaire

La Ville de Paris a souhaité lancer un plan de développement du transport ferroviaire de marchandises dans Paris en partenariat avec la SNCF, Réseau Ferré de France, la RATP, la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France, la Région d'Île-de-France et l'ADEME.

Le plan d'actions s'articulé autour des quatre objectifs suivants :

- ***Consolider l'existant*** (900 000 tonnes en 2006 entrant dans Paris par le fer) ;
- ***Préserver l'avenir***, en réservant des espaces embranchés au réseau ferroviaire pour le développement d'activités en logistique ferroviaire ;
- ***Positionner*** Paris au sein du schéma régional FRETILIEN ;
- ***Mettre en place*** des opérations exemplaires (Hôtel logistique, grande distribution, fret express par RER, déchets par tramway).

3.2 Un retour aux sources : la logistique fluviale

Grâce à la Seine et ultérieurement aux canaux de l'Ourcq, Saint Denis et Saint Martin, le développement économique de la Ville de Paris s'est historiquement effectué autour du transport fluvial. Sans commune mesure avec les taux de trafic enregistré dans le passé, la voie d'eau est aujourd'hui encore active dans le secteur du BTP de Paris. La volonté de la Ville de Paris a été de lancer un plan de reconquête de la voie d'eau avec ses partenaires : le Port Autonome de Paris, La Région Ile de France, Voies Navigables de France et l' ADEME

Ce plan de reconquête avait pour objectif de :

- ***Consolider l'existant*** (2,5 millions de tonnes en 2006 entrant ou sortant de Paris par la Seine et les canaux) ;
- ***Préserver l'avenir***, en maintenant les ports industriels présents sur Paris et en développant des ports à temps partagé ;
- ***Lancer des études*** de faisabilité sur les filières fret express, grande distribution, déchets, BTP et voitures ;
- ***Mettre en place*** d'opérations exemplaires.

3.3 Place au dialogue avec les professionnels du secteur des marchandises

Durant ces cinq années précédentes des rencontres régulières ont eu lieu entre la Ville de Paris et les acteurs économiques et institutionnels du transport de marchandises dans Paris. Les partenaires associés à ce dialogue ont été les Fédérations professionnelles de transport (GATMARIF, TLF, SNTL, FNTR, UNOSTRA, OTRE), les Organismes représentants les commerçants et les utilisateurs de transport de marchandises (CCIP, CMA, FCD, UCV, AUTF, CGI) et la Préfecture de Police.

Ces rencontres ont conduit au lancement d'études cofinancées³, à la mise en place d'un programme d'actions et d'opérations exemplaires.

4 LE NOUVEAU DISPOSITIF MARCHANDISES DE LA VILLE DE PARIS

La concertation menée depuis plus de 5 ans au sein de ces groupes de travail a fait émerger un nouveau dispositif marchandises pour la Ville de Paris. Ce dernier repose sur une double approche avec un volet réglementaire et un volet engagement. L'idée de base de cette double approche était de réserver le volet réglementaire aux seuls domaines clairement définis et pouvant faire l'objet d'un contrôle essai. Par contre, toutes les parties du dispositif, devant encore faire l'objet de précision et ne se prêtant pas à un contrôle facile relève du volet engagement de la part des acteurs du secteur des marchandises. Cette approche binaire permet d'apporter une souplesse dans la mise en œuvre du dispositif, une visibilité aux professionnels et de conserver toute sa crédibilité à la notion réglementaire.

4.1 Un nouveau règlement marchandises simplifié

Ce nouveau règlement se veut simplifié pour être plus facilement compréhensible, contrôlable et in fine applicable. Il est entré en vigueur le 01 janvier 2007.

Ce nouveau règlement distingue sur deux périodes et deux surfaces au sol :

- Une période de jour allant de 7 heures à 22 heures au cours de laquelle, seuls les véhicules d'une surface inférieure à 29 m², auront le droit de circuler et de livrer ;
- Une période de nuit allant de 22 heures à 7 heures au cours de laquelle la limite de taille est portée à 43 m²

Ce nouveau règlement porte l'introduction du principe environnemental :

Le principe environnemental a été introduit en réservant la tranche horaire 17 heures – 22 heures aux seuls véhicules propres de livraison inférieurs à 29 m² de surface au sol (Gaz, électriques, hybrides et dernière norme Euro selon le calendrier porté par la charte de bonnes pratiques). Ce principe devrait progressivement être renforcé au fur et à mesure des avancées du plan d'action inscrit dans la charte et mise en œuvre par le comité de suivi.

Afin de permettre un fonctionnement normal de la vie économique de Paris 9 dérogations ont été maintenues pour les trois prochaines années avec :

- Transport de fonds
- Approvisionnements des marchés
- Livraison des farines

- Camion citerne
- Porte voiture
- Transport de matériaux pour les chantiers
- Entretien de la voirie
- Collecte des déchets
- Déménagement

A la sortie du nouveau règlement le 1^{er} janvier 2007, il a été annoncé que certaines dérogations seraient supprimées à terme de trois ans. C'est le cas des véhicules « porte huit » utilisés par la filière automobile. Ces véhicules d'une longueur de 20 m sont trop encombrants pour évoluer normalement dans les rues de Paris. Il est donc demandé aux professionnels du secteur de l'automobile, à terme de trois ans, de modifier leur logistique afin de respecter le règlement commun.

4.2 Une précision du statut des aires de livraison

Afin de préciser le statut des aires de livraison défini dans le Code de la Route, tous les arrêts livraison sur les aires de livraison positionnées sur la voirie de la Ville de Paris sont limités à 30 minutes maximum. Ce principe est applicable depuis le 1^{er} janvier 2007. Cette durée est contrôlée à l'aide d'un disque horaire sur lequel le conducteur livreur doit indiquer son heure d'arrivée et le type de motorisation de son véhicule.

D'autre part, une expérimentation, portant sur la notion de professionnalisation est en cours depuis le 1^{er} janvier 2007 sur les aires de livraison positionnées sur le réseau de couloir de bus protégé. Seuls les véhicules ayant une silhouette « camionnettes » pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC et « camions » pour les véhicules de plus de 3.5 tonnes de PTAC ont le droit d'utiliser ces aires de livraison.

4.3 Une lecture marchandises des documents d'urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de Paris a fait l'objet d'une lecture marchandises approfondie. Les deux grandes avancées de ce travail portent sur :

- La possibilité de positionner des activités logistiques dans les trois zones du PLU (UGSU⁴, UG⁵ et UV⁶) et la réservation de sites fonciers situés sur des emprises ferroviaires et fluviales dédiés à la logistique urbaine intermodale.
- L'article 12, qui impose aux gros générateurs de marchandises d'intégrer sur leur emprise foncière une aire de livraison capable de gérer l'ensemble des mouvements générés par leur activité (500 m² pour les commerces, 2500 m² pour les bureaux, 150 chambres pour les hôtels et à partir du 1^{er} m² pour l'entreposage).

4.4 La signature de la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris :

4.4.1 Document d'engagement « Donnant – Donnant » ; Gagnant – Gagnant

Cette **Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris** précise les engagements pris par les partenaires. Elle fait référence au règlement « marchandises » applicable dans Paris, à la limitation à 30 minutes de l'utilisation des aires de livraison et plus généralement au plan d'actions devant guider la concertation Ville de Paris / Professionnels pour les 3 prochaines années.

La démarche portée par la charte est globale : en amont elle traite l'entrée et la sortie des marchandises de Paris pour lesquelles on souhaite favoriser les modes de transports durables par fer ou par fleuve, en aval elle porte sur les conditions de diffusion des marchandises dans les quartiers de la capitale avec le développement de l'utilisation de véhicules propres de livraison.

Elle traite potentiellement, non seulement des livraisons aux entreprises ou aux particuliers, mais aussi de l'évacuation des déchets ménagers, industriels, du BTP et des bureaux, etc.

Dans un souci d'harmonisation du dispositif marchandises à l'échelle de la région Ile de France et de l'optimisation de l'organisation de l'ensemble du schéma logistique (entrées, diffusion et sorties des marchandises), toute initiative dont l'objectif viserait à répondre à ces préoccupations sera encouragée. La Ville de Paris et les professionnels s'engagent à y prendre toute leur part.

La charte est jointe au projet de Plan de Déplacements de Paris qui donne les orientations politiques des déplacements de voyageurs et du transport des marchandises à échéance de 15 ans.

Elle répond aux enjeux de protection de santé publique, d'accompagnement du dynamisme économique et d'amélioration de l'environnement et du cadre de vie, portés par le Plan de Déplacements de Paris.

Le texte de la charte est articulé autour des 7 parties suivantes :

- Les principes fondateurs : au nombre de 10, ils constituent les grandes lignes directrices sur lesquelles reposent les engagements des signataires de la charte ;
- Les engagements des acteurs du secteur des marchandises : ils sont présentés dans 4 parties successives, suivant la logique du schéma logistique de la Ville de Paris autrement dit en commençant par les engagements des donneurs d'ordres, puis les engagements des acteurs des modes ferroviaire et fluvial correspondant à l'entrée des marchandises dans Paris, suivi des engagements spécifiques aux transporteurs livreurs effectuant la diffusion des marchandises dans les quartiers de la capitale, et enfin les engagements de la Ville de Paris et des autres institutionnels garants de la gestion du territoire et des règlements marchandises ;
- Les signataires de la charte : les institutionnels, les fédérations professionnelles et les chambres consulaires, les gestionnaires de réseaux et les entreprises ;
- Les annexes : elles sont constituées de 9 documents précisant les engagements portés par la charte.

4.4.2 Les signataires de la charte

La cérémonie de signature de la charte a eu lieu le 28 juin 2006 à l'Hôtel de Ville de Paris. Le document a été paraphé par le Maire de Paris et 46 partenaires acteurs du transport des marchandises dans Paris comprenant :

- Le Conseil Régional d'Ile-de-France
- Le Groupement des Activités de Transport et de Manutention de la Région Ile-de-France (GATMARIF)

- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP)
- Les gestionnaires d'infrastructures et opérateurs ferroviaires et fluviaux
- Les Chambres Consulaires, associations et syndicats professionnels
- Les premières entreprises ayant accompagné la démarche « Marchandises » de la Ville de Paris avec la mise en place d'opérations exemplaires
- Les fournisseurs d'énergie
- L'ADEME

4.4.3 Un document évolutif

La version de la charte signée le 28 juin 2006 a une durée de vie de 3 ans. La charte est un document non figé. Elle prendra en considération les évolutions en cours liées aux changements sociaux, économiques, environnementaux et technologiques (Technologies de l'Information et de la Communication, E-Commerce).

4.4.4 Le Comité de suivi

Un suivi et une évaluation de la charte seront effectués sous l'égide du Comité de suivi⁷ réunissant la Ville de Paris, la Préfecture de Police et les Acteurs Professionnels.

Ce Comité de suivi a pour objectif de préciser et faire vivre les engagements mutuels, d'accompagner leur mise en oeuvre et d'ajuster le contenu de la charte en fonction des évolutions du contexte.

Les prérogatives du Comité de suivi sont de piloter la concertation Marchandises pour les 3 années à venir, suivre les engagements portés par la charte, trouver des solutions aux problèmes rencontrés par les acteurs et gérer les conflits potentiels.

4.4.5 Le plan d'actions porté par la charte

Des thèmes prioritaires ont été listés dans la charte⁸, et constituent le plan d'actions pour les trois années à venir. Les grandes lignes de ce plan peuvent être résumées ainsi :

- Le renforcement du principe environnemental dans le règlement notamment avec un travail important à faire sur le bruit pour les livraisons de nuit
- La professionnalisation de toutes les aires de livraison de Paris. Une négociation est à poursuivre avec les autorités nationales sur ce sujet
- La sensibilisation des donneurs d'ordres avec notamment la rédaction d'un guide technique des bonnes pratiques en logistique urbaine. En effet, il existe manifestement un important champ d'action et des marges de manoeuvre importante afin de changer les habitudes et d'améliorer l'intégration du secteur des marchandises dans Paris.)
- La mise en place d'une formation de conducteur livreur urbain de marchandises
- La mise en oeuvre d'une procédure « déménagement ».

5 LES OPERATIONS EXEMPLAIRES

Le plan présenté ci-dessus a été complété par la mise en oeuvre d'opérations exemplaires en partenariat entre la Ville de Paris et les professionnels.

5.1 Un contexte favorable

Ces opérations portent sur des approches techniques et organisationnelles et visent à montrer par des exemples concrets que de nouvelles exploitations logistiques, plus urbaines et plus respectueuses de l'environnement, sont viables.

Leur mise en œuvre repose notamment sur l'utilisation de véhicules propres de livraison et le repositionnement d'outils logistiques dans Paris.

La Ville de Paris n'a pas vocation à devenir transporteur ni logisticien mais cherche à créer un contexte favorable, en veillant à assurer une visibilité réglementaire et un accompagnement en terme d'études et de foncier, qui incite les acteurs professionnels à mettre en place des logistiques propres dans Paris.

Les professionnels sont donc au cœur de la démarche de la Ville puisqu'ils gardent une maîtrise complète de l'offre logistique dans un contexte politique urbain cadré et leur apportant une visibilité.

5.2 Les engagements de la Ville de Paris

L'engagement de la Ville de Paris dans l'initiation ou l'accompagnement d'opérations exemplaires se situe aux trois niveaux suivants :

- Financer et piloter les études de faisabilité ;
- Mettre à disposition un espace à coût réduit le temps de l'expérimentation (2 à 3 ans) et à un coût logistique (60 € du m² par an) par la suite. Ces espaces sont mis à disposition d'opérateurs logistiques dans le cadre du respect du code des marchés publics (Appel d'offres basé sur un cahier des charges « logistique propre ») ;
- Financer et piloter une étude de faisabilité (Ces études sont cofinancées avec l'ADEME et ont obtenu le label PREDIT).

5.3 Initier et accompagner des opérations exemplaires

La Ville de Paris a souhaité initier et accompagner des opérations exemplaires en terme de logistique urbaine, notamment sur le repositionnement d'espaces logistiques dans Paris.

On peut citer entre autres :

- L'espace logistique « Concorde - Chronopost » au départ duquel sont livrés en véhicules électriques plus de 700 000 colis de fret express dans les 7^{ème} et 8^{ème} arrondissements ;
- L'espace logistique « St Germain l'Auxerrois - Petite Reine » au départ duquel sont traitées annuellement plus de 600 000 livraisons terminales en Cargocycles (vélos triporteurs à assistance électrique au pédalage) ;
- L'espace logistique « Porte d'Orléans – Natoora » qui traite des livraisons de produits agroalimentaires en véhicules électriques dans les 13^{ème} et 14^{ème} arrondissements.
- La mise en place d'un réseau d'automates logistiques comprend dans Paris 10 points relais situés dans les parcs de stationnement souterrains de la ville et dédiés aux flux de pièces détachées associés au service après vente et au dépannage.

D'autres projets sont en cours de préparation dans plusieurs parcs de stationnement de la Ville de Paris (Saint-Germain-des-Près, Pyramide, Suzanne Lenglen, etc.)

Il est important de citer aussi les travaux réalisés avec le Port Autonome, la SNCF, RFF, la Région Ile-de-France, la DRE et l'ADEME pour réserver des espaces dans Paris sur des emprises foncières embranchés au réseau ferroviaire ou mouillés par la Seine ou les canaux. (Fer : Batignolles Nord, Nord est parisien, Bercy et les Gobelins – Fleuve : ports dédiés et ports à temps partagé).

On peut noter, enfin, les soutiens apportés à des projets pilotés par la grande distribution, la filière fret express et les opérateurs messagers visant à exploiter dans Paris des véhicules propres de livraison⁹ développés autour des technologies GNV et électrique allant du 19 tonnes GNV aux vélos triporteurs en passant par le 10 tonnes électrique et le 3,5 t GNV.

Outre ces opérations déjà engagées, d'autres projets sont en cours de définition pour les mois à venir avec notamment l'accompagnement du développement des livraisons à domicile, entre autres celles générées par le e-commerce, l'expérimentation du concept « d'hôtel logistique » et la mise en place d'outils logistiques innovants dans les quartiers mono activité et les espaces civilisés.

6 LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS APRES 5 ANS DE CONCERTATION

6.1 Comment engager un dialogue entre une ville et des Professionnels ? L'exemple de Paris

Comme nous l'avons indiqué en première partie, à Paris, le dialogue s'est engagé sur un conflit : la mise en place des premiers couloirs de bus protégés notamment dans les grandes rues commerçantes de Paris (Rivoli).

Au début le dialogue était très revendicatif. Puis progressivement les professionnels sont devenus force de proposition.

En effet, dans les premiers temps la discussion était limitée à un petit nombre d'acteurs (fédérations professionnelles transporteurs et CCIP) et centrée sur la problématique des livraisons dans les couloirs de bus. Cette discussion était difficile car le dialogue n'avait jamais eu lieu entre la Ville et les professionnels marchandises. Les deux parties ne se connaissaient pas et ne parlaient pas le même langage.

Très rapidement cette réflexion est apparue insuffisante et la nécessité d'élaborer une doctrine et un plan d'action plus global s'est fait ressentir.

Le dialogue a pu évoluer grâce à un engagement et une volonté des deux parties. La Ville avait la volonté de prendre en compte les marchandises au sein de ses politiques mobilité et aménagement du territoire et d'appréhender cette activité comme un service rendu au public. De leur côté les professionnels souhaitaient vivement être associés à l'élaboration et à la mise en place d'un nouveau dispositif marchandises pour la Ville de Paris.

6.2 Comment faire vivre la concertation sur une longue période ? L'exemple de Paris

6.2.1 *Un dialogue structuré*

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

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

- Création d'un comité de pilotage
- Dégagement de moyens humains et financiers
- Elaboration d'un diagnostic commun
- Définition d'objectifs et mise en place d'un programme de travail cofinancé entre la Ville et les Professionnels

Mais il ne faut pas omettre parmi les facteurs positifs de la discussion les aspects humains et relationnels de la concertation qui ont contribué au succès. Les personnes impliquées dans la concertation ont appris à se connaître et à parler le même langage.

Avec le temps le dialogue s'est élargi à un nombre d'acteurs conséquent (une cinquantaine). La concertation étant de plus en plus connue, de nombreux acteurs ont voulu rejoindre le groupe de travail et participer aux travaux.

Dans le même temps les sujets de discussion et de travail se sont précisés, notamment sur la réglementation, les aires de livraisons, le contrôle, le principe environnemental et les opérations exemplaires.

La concertation a fait l'objet d'un pilotage politique ainsi que de synthèses et de bilans d'étape réguliers.

Concrètement, la concertation a été ponctuée de comités de pilotage se réunissant au minimum tous les 6 mois. Ces derniers sous présidence du Maire adjoint de Paris en charge des transports, ont permis de dynamiser les travaux et acter les avancées.

6.2.2 *L'organisation d'événements*

La concertation a été ponctuée d'événements. Ces derniers ont permis de rassembler l'ensemble des partenaires, de présenter les avancées des travaux et des négociations et d'ouvrir la démarche à l'extérieur. Ces événements se sont concrétisés par l'organisation de :

- Conférences de presse (le 5 avril 2005 annonce des 7 recommandations issues de la concertation marchandises Ville de Paris / Professionnels)
- Colloques nationaux et internationaux (plus de 1 par an depuis 5 ans : BESTUFS, IMPACTS, POLICE, Journée véhicules propres de livraison avec exposition, première Journée nationale « Transport de Marchandises en Ville du 30 juin 2005, etc.)
- Signature de la charte le 28 juin 2006
- Inaugurations des opérations exemplaires (ELU Concorde/Chronopost, ELU Saint Germain l'Auxerrois /Petite Reine, ELU Porte d'Orléans/Natoora, Réseau d'Automates Logistique /CONSIGNITY, Etc.)

6.2.3 *Des résultats concrets nécessaires*

Il est très important que la concertation ait abouti à des résultats concrets. Cela a permis de crédibiliser le travail réalisé, de consolider les idées portées et débattues au sein des discussions et de dynamiser les engagements des partenaires.

Ces résultats concrets se sont traduits par :

- La mise en place d'opérations exemplaires (techniques et organisationnelles)
- La mise en œuvre d'un nouveau dispositif marchandises pour Paris
 - . Un règlement marchandises simplifié ;
 - . Une précision du statut des aires de livraison ;

- . Lecture marchandises des documents d'urbanisme (sujet conflictuel avec le maintien d'activités logistiques sur les berges, obtenu avec condition de précaution d'intégration environnementale, port à temps partagé, etc.) ;
 - . La signature d'une charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris.
- La création d'une structure permettant de faire vivre la concertation pour les mois et années à venir notamment avec l'instauration d'une échéance de trois ans portée par la charte, la création d'un Comité de suivi (véritable instance de discussion, de prise de décision, de gestion des problèmes et des conflits) et la mise en place d'un plan d'actions prévisionnel.
 - Une évolution de la compréhension du secteur d'activité marchandises au niveau politique comme au niveau administratif au sein de la Ville. Et inversement, une meilleure connaissance de la part des professionnels des spécificités liées à la gestion de la ville.

6.3 La place du principe environnemental dans la démarche marchandises de la Ville de Paris

La prise en compte de l'environnement dans le plan d'actions marchandises de la Ville de Paris constituant une priorité politique.

Toutefois, la mise en œuvre de cette priorité a soulevé un certain nombre de difficultés et la recherche de solutions innovantes.

6.3.1 Une démarche combinant des aspects réglementaire et volontariste :

- L'aspect réglementaire

L'introduction du principe environnemental dans le nouveau règlement marchandises applicable à partir du 1^{er} janvier 2007 consiste à réserver la plage horaire allant de 17 heures à 22 heures aux véhicules propres de livraison (Véhicules gaz, électriques, hybrides, et dernières normes euro selon le calendrier¹⁰ porté par le charte de bonnes pratiques). Cette règle s'applique sur tout le territoire de la Ville de Paris. La plage horaire 17 heures 22 heures correspond aux pics de circulation et de pollutions observés dans Paris.

- L'aspect volontariste

Cet aspect repose sur l'engagement des professionnels. Inscrit dans la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris ces engagements, pris par les professionnels pour une durée de 3 ans, portent principalement sur l'utilisation de véhicules propres de livraison et le développement d'organisation logistique limitant les effets externes sur le milieu urbain.

Le respect de ces engagements est suivi par le **Comité de suivi** de la charte de bonnes pratiques composés de tous les organismes professionnels signataires de la charte.

6.3.2 Une démarche progressive :

La partie environnementale introduite dans le règlement marchandises de la Ville de Paris devrait évoluer à terme de trois ans et être renforcée suite aux avancées du programme de travail porté par la Charte. Cette montée en puissance progressive dans le temps permet d'apporter une visibilité aux professionnels et d'assumer une meilleure application. L'annexe n° 6 de la charte de bonnes pratiques porte un plan d'actions qui constitue la feuille de route de la concertation des 3 prochaines années. Ce plan d'actions liste,

notamment, les thèmes environnementaux devant être approfondi par les membres du Comité de suivi de la charte avec entre autres :

- Les livraisons de nuit et la mise au point d'ici 3 ans d'une norme relative aux émissions sonores ;
- La création d'un guide « logistique urbaine » de sensibilisation à l'attention des donneurs d'ordres publics et privés ;
- La création d'un partenariat avec l'ADEME pour le développement de l'utilisation des véhicules propres de livraison dans Paris.

Cette démarche progressive a été utilisée par des villes comme Stockholm ou Copenhague qui ont mis une dizaine d'années pour arriver à un règlement solidement basé sur le principe environnemental (Zone de basse émission, âge du véhicule, taux de chargement du véhicule, bruit, etc.)

6.3.3 Une démarche combinant les approches technique et organisationnelle

L'approche technique vise principalement l'utilisation des véhicules propres de livraison. Les normes EURO constituent une avancée importante au sein de cette approche notamment en ce qui concerne les émissions de particules. Malheureusement les techniques électriques et gaz, comportant de gros avantages en terme de pollution locale et de bruit, ont un bilan beaucoup plus contrasté.

En effet, l'offre en véhicules propres utilitaires demeure assez faible notamment sur les gammes de tonnage moyen. Cette dernière continue d'être onéreuse et les caractéristiques techniques de ces véhicules notamment électriques restent limitées en terme d'autonomie.

En ce qui concerne le gaz, le déploiement des flottes est considérablement limité à cause d'un sous-équipement de Paris et de son agglomération en stations de compression de distribution de gaz.

Ces freins sont très dommageables à la mise en place de la politique « marchandises » de la Ville de Paris. Dans le cadre du Comité de suivi de la charte il est demandé aux constructeurs et aux fournisseurs d'énergie (EDF et GDF signataires) de travailler à l'élimination de ces obstacles.

L'approche organisationnelle vise les schémas logistiques, mis en place par les filières, gros consommateurs de véhicule / km. Le repositionnement d'espaces logistiques dans Paris constitue une première avancée dans la mesure où il permet une diminution des V/km et l'utilisation de véhicules propres (électriques), difficile voire impossible, dans les schémas classiques. A titre d'exemple, l'expérimentation « Petite Reine – Livraisons terminales en vélos triporteurs à assistance électrique au pédalage » a permis d'économiser pour l'année 2005 : 600 000 tonnes/km en VUL diesel et plus de 200 tonnes d'émission de CO₂. De futures actions devraient permettre d'améliorer la situation avec entre autres :

- Une action menée auprès des donneurs d'ordre pour les amener vers des commandes transport et logistique plus responsables, notamment en regroupant leurs livraisons et en choisissant des créneaux de livraison en horaire décalé par rapport aux heures de pointes du trafic automobile sur la voirie parisienne ;
- Une action menée auprès des transporteurs pour les amener à mutualiser leurs moyens (véhicules, bureaux de ville, etc.) notamment à l'échelle du quartier et de l'arrondissement.

6.4 Les difficultés rencontrées

L'élaboration et la mise en œuvre de la démarche « Marchandises » de la Ville de Paris s'est heurtée à un certain nombre de difficultés.

6.4.1 *Un contexte réglementaire national peu adapté et contraignant*

Il est proposé d'illustrer ce constat à l'aide de trois exemples vécus par la Ville et ses partenaires dans le cadre de la mise en œuvre du dispositif marchandises présenté précédemment.

- *Premièrement, l'introduction du principe environnemental dans le dispositif marchandises de la Ville.* Cette volonté politique s'inscrivait dans les prescriptions portées par la LSRU, la LAURE, la LOTI, etc.) Toutefois, il s'est avéré très difficile de trouver un indicateur simple et contrôlable (norme EURO) sur lequel s'appuyer pour effectuer cette introduction. Dans le même ordre d'idée le Comité de suivi a dû renoncer à prendre en compte le bruit dans le règlement marchandises applicable depuis le 1^{er} janvier 2007. Il est pour les trois années à venir inscrit au plan d'actions de la charte et a donné lieu à la constitution d'un comité technique afin d'approfondir la problématique du bruit des livraisons.
- *Deuxièmement, le positionnement d'espaces logistiques urbains au sein des parcs de stationnement souterrain de la Ville de Paris.* Le caractère novateur de cette démarche s'est heurté aux normes de sécurité en vigueur dans les parcs de stationnement considérés dans un premier temps comme des établissements classés puis dans un second temps comme des établissements recevant du public. La difficulté a notamment portée sur l'exploitation en souterrain de véhicules de distribution électriques et les prises de recharge associées. Ces équipements présentaient un risque d'émission d'Hydrogène au vu d'un règlement de sécurité basé sur des techniques des années 50.
- *Troisièmement, la précision du statut des aires de livraison.* L'objectif de cette mesure, découlant de la concertation, était d'améliorer le caractère opérationnel des aires pour les opérations de chargement et de déchargement. Après analyse, il est apparu que cette opérationnalité pouvait être renforcée en précisant le temps d'arrêt (30 minutes pour Paris) et en limitant l'accès des aires aux professionnels du secteur des marchandises (compte propre et compte d'autrui). Ces deux mesures, déjà mise en pratique avec succès par la Ville de Barcelone se sont avérées en France non conforme aux dispositions du Code de la route. Elles ont, toutefois été mise en œuvre sur Paris dans le cadre d'une procédure d'expérimentation.

6.4.2 *Une vision régionale insuffisante*

L'approche « Marchandises » engagée sur le territoire de la Ville de Paris ne peut se concevoir que mis en cohérence et en perspective à l'échelle du bassin logistique de la région Ile de France. Malheureusement cela n'est pas aujourd'hui possible dans la mesure où malgré l'existence du PDU et de sa partie marchandises, la politique globale sur ce secteur à l'échelle de la région n'est pas clairement définie et encore moins mis en œuvre. Cela se traduit notamment sur le plan réglementaire où les textes régissant le transport des marchandises à l'échelle des communes ne sont pas harmonisés. Cette situation demeure problématique pour les professionnels obligés de prendre en compte près de 42 règlements différents pour livrer l'agglomération.

Le même constat peut être fait sur le réseau régional d'infrastructure de transport, le schéma logistique foncier et la concertation.

6.4.3 Les faiblesses du fret dans Paris

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

6.4.4 Une notion de temps différente entre la Ville de Paris et les entreprises

Comme il a été dit à plusieurs reprises au sein de ce bilan, la mise en œuvre sur Paris du nouveau dispositif marchandises comme des opérations exemplaires n'a pu se faire qu'avec l'engagement commun de la Ville et de ses partenaires professionnels et institutionnels. La recherche nécessaire du consensus et de la vision commune des choses a mis en évidence le décalage existant entre une collectivité et des entreprises ou leurs représentants professionnels par rapport à la notion de temps. Ce constat s'est révélé vrai notamment dans les opérations d'aménagement urbain de grande envergure où la vision de la collectivité s'inscrivait sur plusieurs années alors que les entreprises avaient des difficultés à se projeter au-delà de quelques mois.

6.4.5 Le très grand nombre d'acteurs

Le Maire de Paris a signé une charte de bonnes pratiques sur le thème des marchandises avec 47 partenaires. Ils devraient être encore plus nombreux dans trois ans lors de la signature de la nouvelle version de la charte. Ce nombre démontre la grande diversité des acteurs impliqués, parfois concurrents, souvent avec des intérêts divergents et la difficulté pour une ville comme Paris d'organiser un dialogue, de faire vivre une concertation et de trouver un consensus sur le sujet des marchandises.

Il a donc fallu trouver des réponses qui évitent de fausser la concurrence et qui permettent d'améliorer l'intégration des marchandises dans Paris.

7 COMMENT ALLER PLUS LOIN DANS LA CONCERTATION ?

7.1 Faire vivre le dispositif

Le travail de ces cinq dernières années a principalement porté sur l'élaboration du nouveau dispositif marchandises. La mise en œuvre de ce dernier s'est faite progressivement depuis l'été 2005 avec l'adoption du PLU, l'été 2006 avec la signature de la charte et janvier 2007 avec l'application du règlement marchandises simplifié et le nouveau statut des aires de livraisons. Il est important maintenant de faire vivre ces mesures afin de les consolider et de pouvoir mesurer leurs effets sur les conditions de travail des professionnels et le fonctionnement de la collectivité.

Un dispositif marchandises vivant passe nécessairement par la continuité de la concertation notamment des réunions du comité de suivi, l'application des règles et le suivi des engagements. Une batterie d'indicateurs a été actée lors du comité de suivi du

1^{er} février 2007. Leurs renseignements pendant les trois années de la charte permettront de réaliser des bilans annuels.

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

- Renforcer progressivement les contraintes d'exploitation sur son territoire ;
- Assurer une visibilité aux professionnels ;
- Développer ses mesures de soutien et d'accompagnement.

7.2 les thèmes prioritaires restant à développer

- La connaissance des transports de marchandises dans Paris et son agglomération. A ce sujet la Ville de Paris cofinance avec l'ADEME, pour trois ans, une thèse sur l'application du modèle de simulation FRETUB sur le territoire de l'agglomération parisienne. (Thèses de Frédéric HENRIO hébergé au Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon).
- Le renforcement du principe environnemental dans le dispositif marchandises de la Ville de Paris.
- L'amélioration de l'application du règlement marchandises applicable sur Paris depuis le 1^{er} janvier 2007. Cela passe par les trois types d'actions suivantes :
 - . La simplification des principes applicables avec la recherche d'indicateurs facilement contrôlables (essieux), la professionnalisation des aires de livraison et le partage des espaces de livraison dans le temps ;
 - . Le règlement doit être appliqué même sans un contrôle strict. Cette idée est renforcée par le fait que ce règlement est issu de 5 ans de concertation avec les professionnels. Le contrôle et les amendes devraient être réservés aux cas extrêmes ;
 - . La constitution d'une brigade spécialisée qui présente de nombreux avantages avec entre autres : la connaissance du dispositif, la connaissance des pratiques des professionnels, la connaissance du terrain et la possibilité de mieux cibler les interventions de contrôle dans le temps et l'espace.
- L'adaptation du règlement marchandises à l'échelle du territoire de la Ville de Paris avec la cohabitation de deux approches :
 - . Un règlement général applicable sur tout le territoire de la Ville de Paris ;
 - . Une règle de circulation (gabarie et horaire) spécifiques pour certains quartiers tels que Montmartre, le Marais, etc.
- La nécessité d'élaborer une politique marchandises à l'échelle du bassin logistique parisien

- . Enjeux ;
 - . Diagnostic commun ;
 - . Difficultés (pouvoir de police des maires) ;
 - . Création d'une autorité organisatrice à l'échelle de la région (son statut, ses prérogatives, son pilotage et son financement).
- Les évolutions à l'échelle nationale
 - . Code de la route (Statut des aires de livraison)
 - . Règlement sécurité des parcs de stationnement souterrains susceptibles d'accueillir des espaces logistiques urbains (ELU)
 - La nécessité d'une entente entre les villes françaises et européennes
 - . La journée nationale marchandises en ville (Historique, rappel du principe)
 - . Les groupes de travail européens - BESTUFS, POLIS, etc.

CONCLUSION

La démarche de la Ville de Paris constitue une avancée significative pour le secteur des marchandises en milieu urbain. Elle a démontré que la coopération « public / privé » pouvait apporter des solutions intéressantes pour les deux parties à condition de parler le même langage. La partie concertation de ce travail représente l'un des points les plus novateurs qu'il est important de capitaliser. Beaucoup reste à faire afin de consolider ces avancées. Ceci ne pourra être fait que dans la continuité et le maintien d'une forte volonté politique. Il faut être très prudent quand au caractère reproductible de cette démarche. Il semble intéressant sur la partie méthodologique mais beaucoup plus difficile sur les recommandations qui ont été mise en œuvre sur Paris.

¹ Un mouvement de marchandises constitue soit une livraison soit un enlèvement.

² Au sein de la Région Ile-de-France, la part du transport de marchandises dans la pollution automobile atteint à certaines heures de la journée 50 % des émissions de particules, le tiers du No_x et du SO₂ et le quart du CO₂. En terme d'énergie les poids lourds y consomment 46% du gas-oil, soit 22% des carburants.

³ Cofinancement d'un programme d'études - **Professionnels** : Prospective villes étrangères, Conducteur Livreur, Statut aires de livraison ; **Ville de Paris** : Diagnostic aires de livraison, Règlement marchandises, Guide technique aire de livraison

⁴ Zone UGSU : Urbaine de Grands services urbains

⁵ Zone UG : Urbaine Générale

⁶ Zone UV : Urbaine Verte

⁷ Voir annexe n°1 de la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons dans Paris : « Statuts du Comité de suivi de la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises sur Paris ».

⁸ Voir annexe n°6 de la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons dans Paris : « Plan d'action »

⁹ La Ville de Paris en collaboration avec l'ADEME a organisé le 6 novembre 2003 la journée nationale du véhicule propre de livraison. Les actes de cette journée sont disponibles sous forme de CD Rom auprès de l'Agence de la Mobilité de la Ville de Paris.

¹⁰ Euro3 : 1^{er} janvier 2007 ; Euro4 : 1^{er} janvier 2009 ; Euro5 : 1^{er} janvier 2010