



**De la gouvernance parisienne à celle
de l'arrondissement: qui sont les véritables
acteurs de la régulation ?**

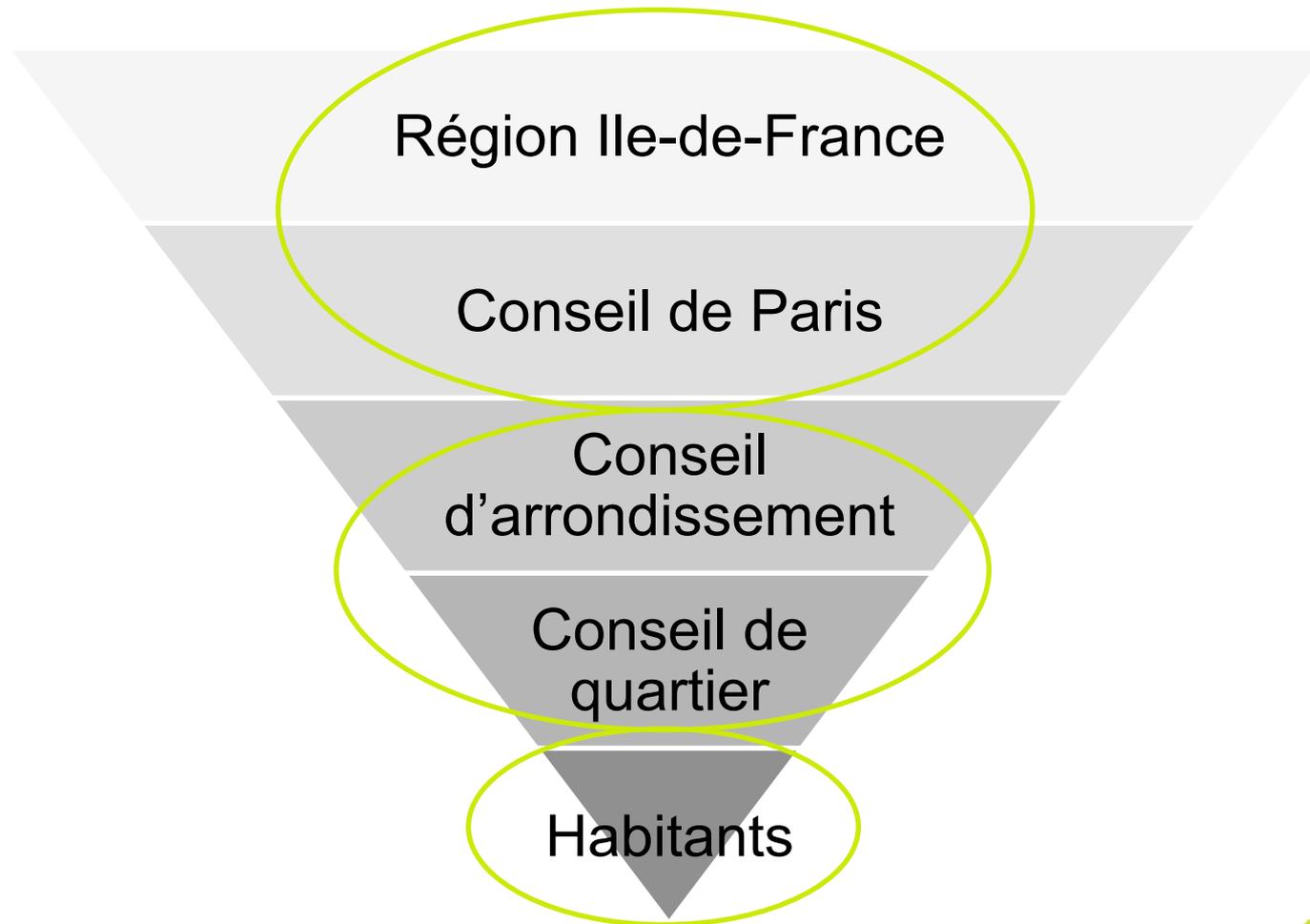
Virginie AUGEREAU

**Colloque de la Commission de Géographie des Transports du CNFG
La gouvernance logistique des territoires
11-13 septembre 2018 – Gennevilliers**

INTRODUCTION

- ✓ Le transport de marchandises en ville et la logistique urbaine
- ✓ Paris, une ville modèle :
 1. concertation
 2. réglementation
 3. expérimentation
- ✓ De multiples acteurs
- ✓ Un effet d'entonnoir

INTRODUCTION

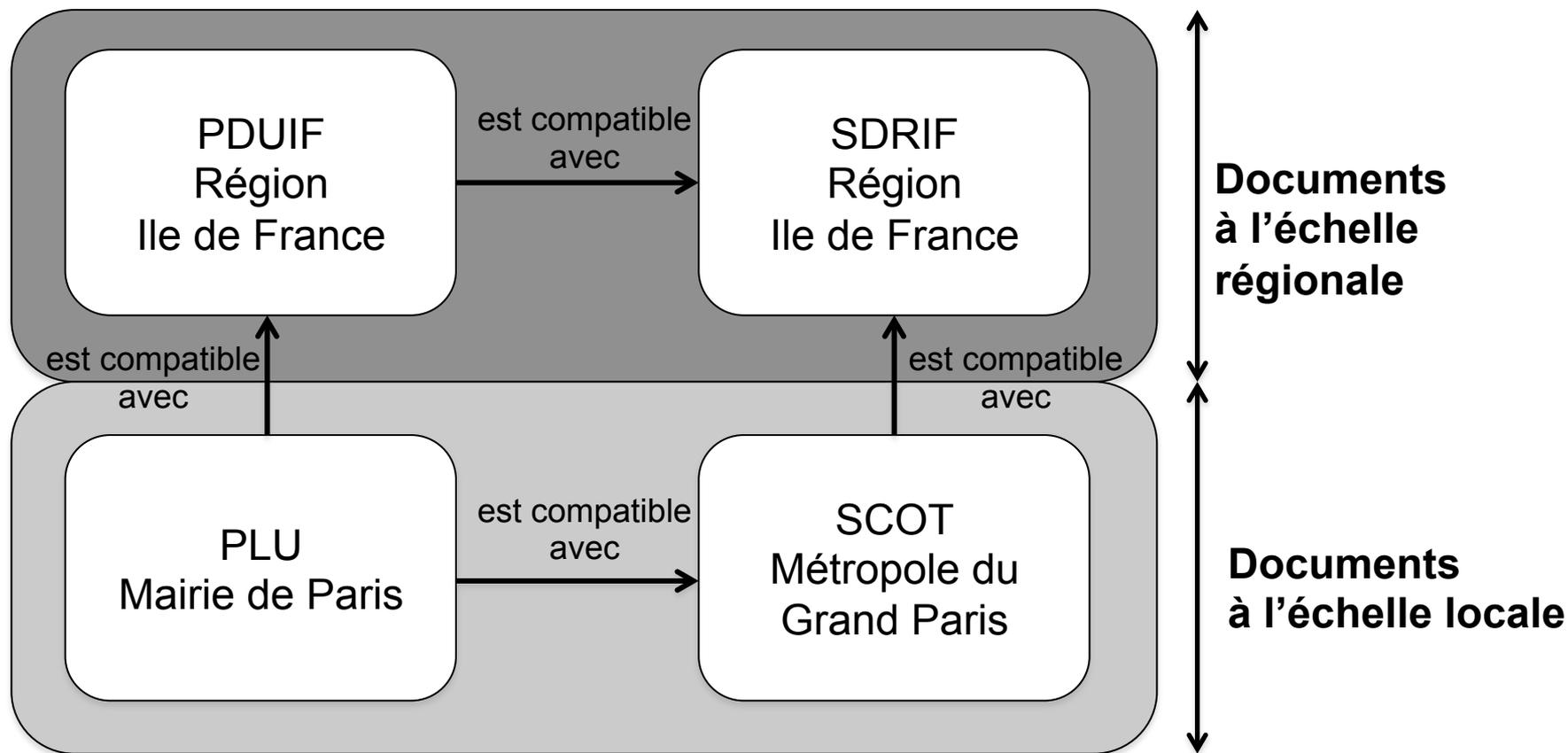


Transport de marchandises et
logistique urbaine

Qui sont les véritables acteurs de la régulation ?

1. Des grandes orientations régionales à la mise en application municipale

1.1. La place du TMV et de la logistique urbaine dans les principaux documents de planification



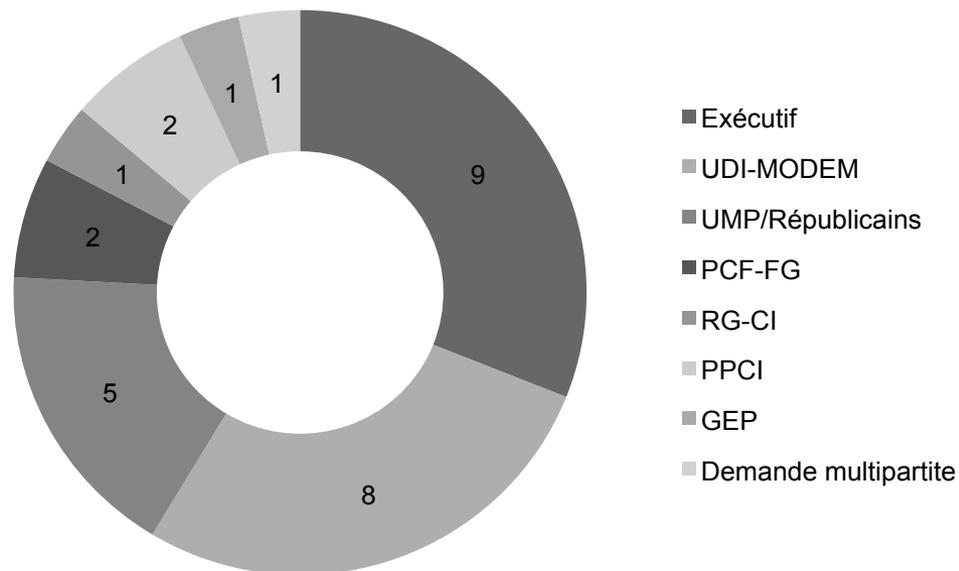
1.1. La place du TMV et de la logistique urbaine dans les principaux documents de planification

SDRIF (2013)	PDUIF (nouvelle version 2014)	SCOT (diagnostic en cours)	PLU (révision de 2016)
Préservation et aménagement des sites logistiques	Préserver et développer les sites à vocation logistique	Maintien et développement des espaces logistiques	Préserver et développer les espaces logistiques
Soutien aux entreprises privilégiant le ferroviaire et le fluvial	Améliorer les performances environnementales	Une logistique plus durable et plus multimodale	La Seine comme véritable atout, renouvellement des installations portuaires
Amélioration de la gestion des flux	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier		Rationaliser les entrées des marchandises et améliorer leur diffusion
	Optimiser les conditions de livraison		Faciliter les livraisons
Création d'un observatoire régional		Intégration de technologies innovantes	

1.2. Le Conseil de Paris, lieu d'échanges spécifique

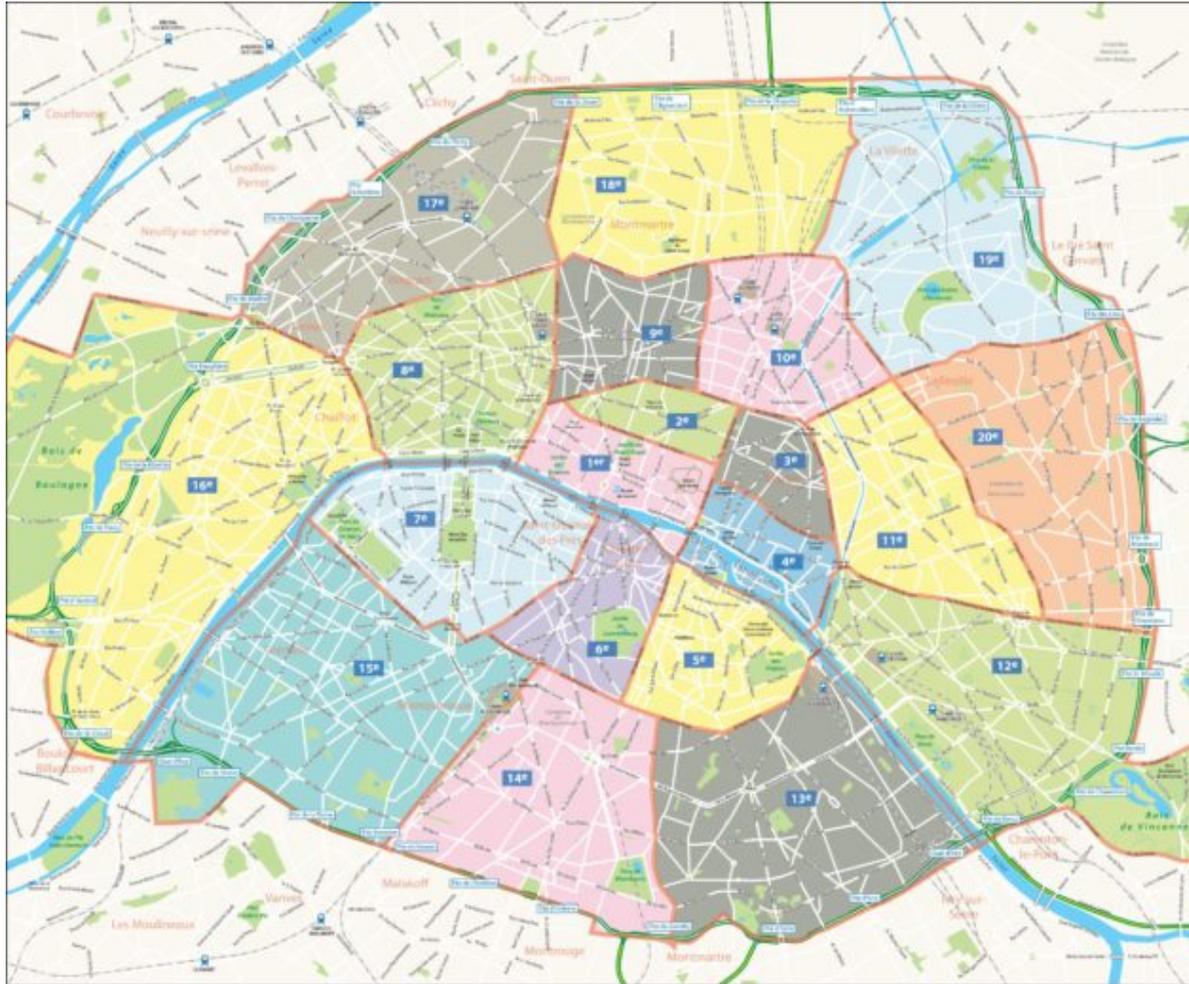
Sur le TMV et la logistique urbaine:

- ✓ La révision du PLU
- ✓ 29 vœux proposés en 39 séances
 - 1/2 par l'exécutif et l'UDI
 - Tous les vœux de l'exécutif adoptés (sur les espaces logistiques)
 - 1/2 des vœux de l'opposition rejetés (sur les livraisons)



2. L'arrondissement, une échelle charnière

2.1. Le Conseil d'arrondissement, relais du Conseil de Paris



2.1. Le Conseil d'arrondissement, relais du Conseil de Paris

Transport de marchandises en ville et logistique urbaine

**Nouveau Plan
Climat**
UDI
avis positif

Paris aux piétons
LR
avis négatif

**Nouvelle
tarification du
stationnement**
LR
avis négatif



Un sujet secondaire
Pas de vœu proposé auprès du Conseil de Paris

2.2. Le Conseil de quartier, comment les habitants échantent avec leurs élus

- ✓ Des élus et des représentants du quartier
- ✓ Lieu de proposition ou de questions
- ✓ Communication autour des grands projets



Le TMV et la logistique urbaine

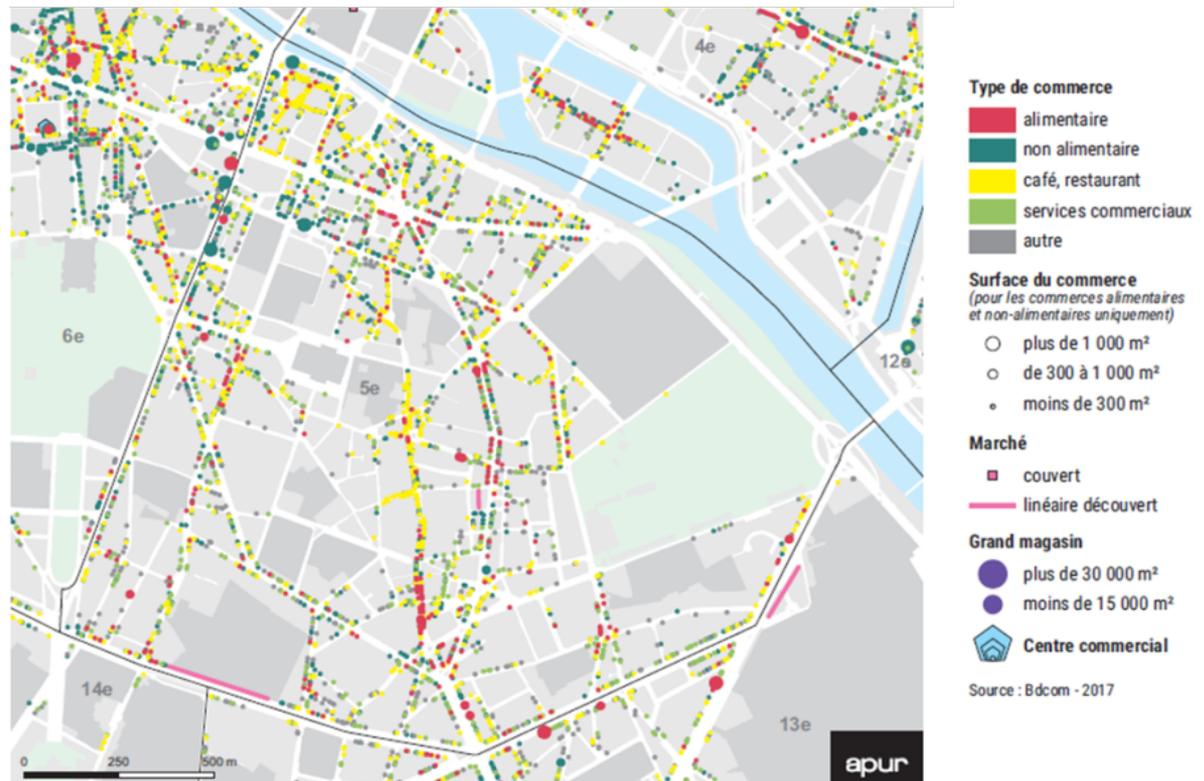
- ✓ Un sujet non abordé par les élus
- ✓ Seules la question des livraisons est abordée par les habitants



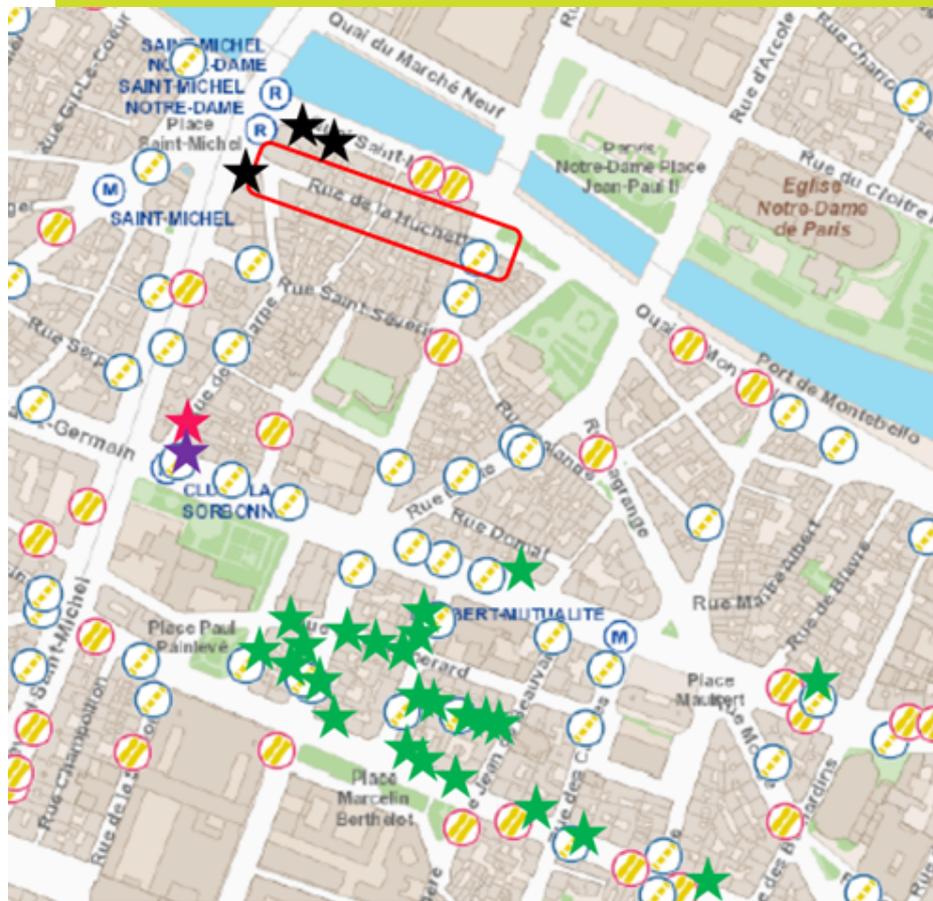
3. Commerces et livraisons: principal enjeu du transport de marchandises en ville dans le V^{ème} arrondissement de Paris

3.1. Une spécificité structurelle ?

- ✓ 2 500 commerces
- ✓ 6 commerces pour 100 m de voies
- ✓ 41 commerces pour 1 000 habitants
- ✓ Surreprésentation du secteur de la restauration/hôtellerie et des librairies
- ✓ Des commerces de petites tailles



3.2. Les professionnels d'une part, les professionnels d'autre part



- ★ Gibert Jeune
- ★ Au Vieux Campeur
- ★ Mac Donald's
- ★ Supermarché Diagonal
- Zone de restaurants
- Zone de livraison périodique
- Zone de livraison permanente

TRAITS POINTILLÉS
vous pouvez stationner :

- La nuit entre 20h et 7h
- Le dimanche
- Les jours fériés

OUI

DOUBLE BANDE JAUNE
places réservées
exclusivement
aux livraisons

24h/24 et 7j/7

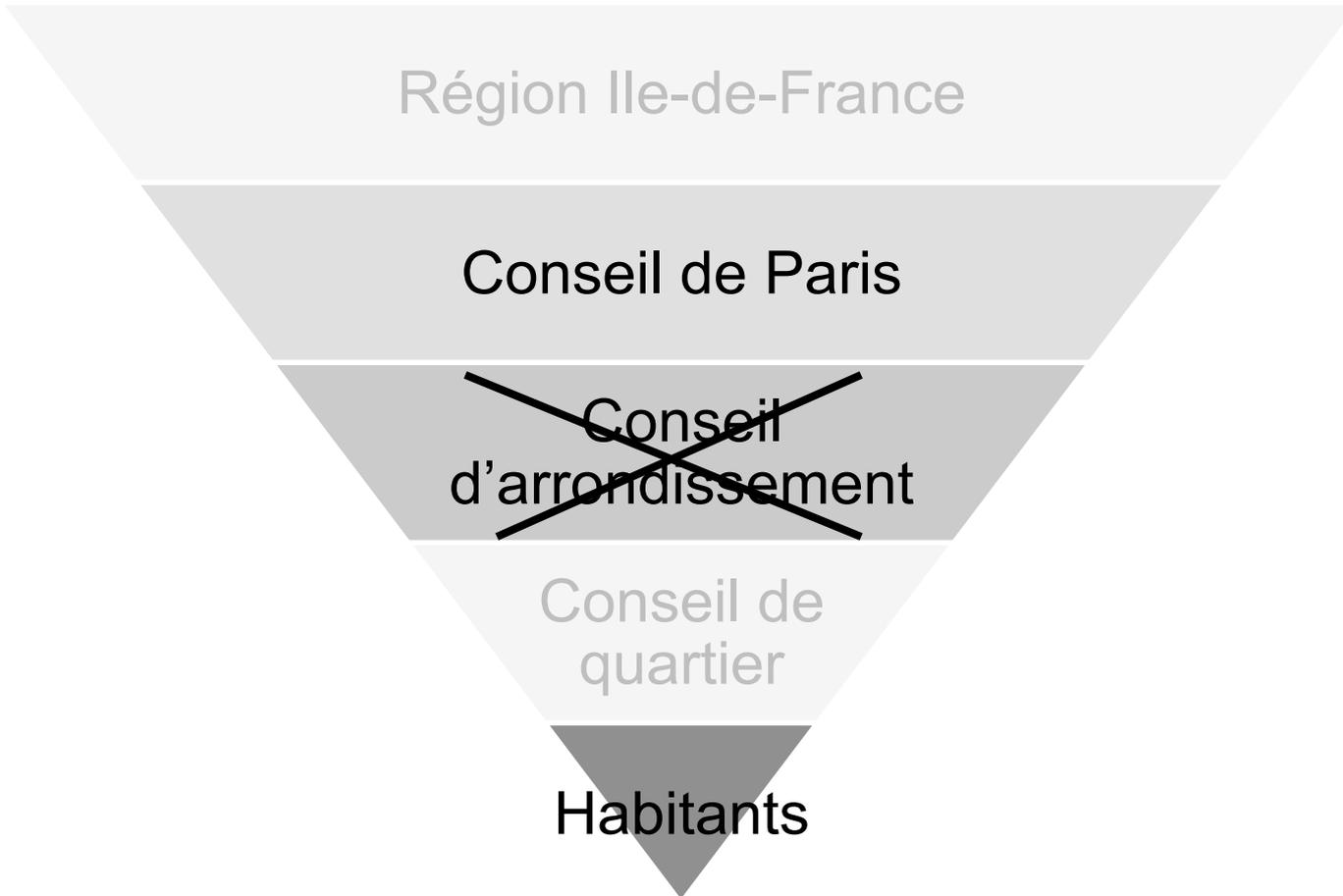
NON

3.2. Les professionnels d'une part, les professionnels d'autre part

- ✓ Une adaptation des commerçants
- ✓ Une inégalité de la proximité des espaces de livraison
- ✓ Une régulation entre commerçants
- ✓ Une inexistence de la mairie



CONCLUSION



Transport de marchandises et
logistique urbaine