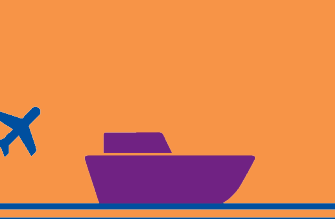


Mutualiser les espaces logistiques



PACTE POUR UNE **LOGISTIQUE** MÉTROPOLITAINE



LE PACTE POUR UNE LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE

La Métropole du Grand Paris s'est constituée en vue de la définition et de la mise en œuvre d'actions métropolitaines afin d'améliorer le cadre de vie des métropolitains, de réduire les inégalités entre les territoires qui la composent, de développer un modèle urbain, social et économique durable, moyens d'une meilleure attractivité et compétitivité au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Elle a quatre compétences obligatoires qui lui ont été transférées de manière progressive depuis 2016 :

- Le développement et l'aménagement économique, social et culturel,
- La protection et la mise en valeur de l'environnement,
- L'aménagement de l'espace métropolitain,
- La politique locale de l'habitat.

Conscient de l'importance de la logistique pour le territoire et soucieux d'en améliorer le fonctionnement pour les entreprises de transport, le tissu économique et les citoyens, le Conseil métropolitain a adopté, en juin 2018, le **Pacte pour une logistique métropolitaine** avec pour objectif d'apporter des réponses aux problématiques de congestion et de pollution. La mise en œuvre de cette démarche s'appuie sur l'ensemble des acteurs du territoire ; la logistique et son optimisation dépendant de leviers diversifiés et d'une gouvernance multipartenaire. Douze mesures prioritaires sont proposées par la Métropole du Grand Paris pour contribuer à une logistique durable des marchandises. Elles s'articulent autour de quatre axes principaux :



Axe 1 - Optimiser les flux et les livraisons

- 1 Réaliser l'harmonisation des règlements de voirie et de livraison dans la Métropole du Grand Paris ;
- 2 Optimiser l'utilisation des espaces publics (voies de circulation, de bus, aires de livraison...) par un meilleur accès et un partage des usages ;

- 3 Intégrer le transport de marchandises dans les projets de gares, lignes de transport en commun ;
- 4 Contribuer au développement du transport fluvial et à l'amélioration des conditions d'accès à celui-ci ;
- 5 Tester les solutions mixtes qui mutualisent l'usage de l'espace.



Axe 2 - Favoriser la transition des flottes vers des véhicules à faibles émissions et silencieux

- 6 Aider au déploiement des solutions (flotte et équipements) à faibles émissions et silencieux ;
- 7 Déployer des bornes de recharge électrique et des stations d'avitaillement pour GNV, BioGNV, hydrogène ;
- 8 Adapter les normes relatives au stationnement, au rechargement des véhicules électriques en sous-sol.



Axe 3 - Valoriser l'intégration des fonctions logistiques dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement

- 9 Intégrer les fonctions logistiques à la conception des opérations d'aménagement exemplaires et aux projets immobiliers innovants ;
- 10 Valoriser la logistique dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) ;
- 11 Prévoir la logistique dans les Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi).



Axe 4 : Le consomm'acteur, un maillon facilitateur de la chaîne logistique

- 12 Sensibiliser le consommateur aux enjeux logistiques

Les Mémos du Pacte	1
Introduction	3
Synthèse illustrée	6
Les espaces mutualisables.....	6
Les cas d'usages.....	8
Les espaces mutualisables	10
Halls d'immeubles (logements, résidences étudiantes).....	11
Bureaux.....	13
Quais fluviaux.....	14
Parkings souterrains.....	15
Dépôts de bus ou d'autres flottes de véhicules libérant des espaces à horaires réguliers (véhicules d'enlèvement des déchets, flottes municipales, etc.).....	16
Réserves des commerces et de la grande distribution (points relais, ...).....	17
Espaces logistiques urbains (ELU) à partager.....	18
Voirie et espaces de stationnement en surface.....	19
Espaces publics urbains à partager / boîtes à colis.....	21
Terrains délaissés urbains (par ex sous échangeur routier).....	22
Établissements scolaires du cycle primaire et secondaire.....	23
Les cas d'usage	25
Messagerie / livraison de colis, logistique du dernier km.....	26
Retrait de colis e-commerce.....	27
Logistique des chantiers.....	28
Commerce de proximité.....	29
Grande distribution orientée alimentaire.....	30
Événementiel.....	31
Quartiers d'affaires.....	32
Marchés.....	34



INTRODUCTION

Dans les zones urbaines denses, telles que la Métropole du Grand Paris, la logistique vise à optimiser les flux de marchandises afin d'assurer le service attendu par les acteurs économiques et les habitants, tout en réduisant les externalités négatives induites (congestion, émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants locaux, bruit, accidentologie). Pour cette gestion optimisée des flux de marchandises, il apparaît aujourd'hui qu'un des principaux enjeux est celui du besoin d'espaces logistiques urbains.

De nombreuses solutions de logistique, notamment celles permettant d'utiliser des moyens de distribution mieux adaptés aux zones urbaines et moins polluants tels les véhicules électriques, vélo cargos ou voies d'eau, nécessitent de disposer près de la zone de distribution d'un espace de transfert des marchandises. Par ailleurs, l'évolution du commerce de centre-ville, dans un contexte de développement rapide du e-commerce et du cross-canal, fait apparaître de nouveaux besoins de stocks de proximité. Ces espaces permettent de réapprovisionner les magasins, mais aussi de livrer le client final dans un temps réduit et en utilisant des moyens de livraison de proximité à faibles émissions. L'accroissement du recours aux modes alternatifs à la route, notamment au travers du réseau fluvial, sous-utilisé sur le territoire de la Métropole du Grand Paris, nécessite aussi d'avoir accès à des espaces le long des berges.

La rareté et le coût croissant des espaces fonciers et immobiliers, mais aussi la difficulté à faire accepter par les riverains ces activités souvent jugées perturbantes bien qu'indispensables à la vie même du territoire urbain et à ses activités économiques, imposent de trouver de nouvelles solutions de partage. Celles-ci peuvent être spatiales mais aussi temporelles. Elles peuvent concerner plusieurs activités logistiques entre elles ou encore une/des activités logistiques avec d'autres types d'activités.

Dans le cadre de la mesure "Tester les solutions mixtes qui mutualisent l'usage de l'espace", un comité opérationnel (COMOP), présidé par la Chambre de Commerce et d'Industrie Paris Ile-de-France, a été mis en place et a travaillé sur ces enjeux dans le cadre du Pacte pour une logistique métropolitaine. Le COMOP propose aujourd'hui à l'ensemble des acteurs impliqués ce mémo, "Mutualiser les espaces logistiques", fruit des contributions de ses membres et des partenaires qui ont bien voulu apporter leur expertise à ces travaux. Qu'ils soient tous ici remerciés de leur implication.

> MÉTHODOLOGIE

Comment imaginer sur un même espace la cohabitation de plusieurs activités différentes, parfois complémentaires, dont une activité logistique ? Comment mieux optimiser l'utilisation d'un espace sur une durée journalière en accueillant successivement plusieurs activités complémentaires ? Comment optimiser les espaces logistiques urbains en y faisant cohabiter plusieurs opérateurs logistiques ?

Ce sont là des questions clés qui nécessitent à la fois une ambition dépassant les habitudes d'organisation de l'espace, mais aussi une grande inventivité et une capacité d'adaptation aux situations particulières de chaque territoire. Ce mémo, construit comme une boîte à outils, vise à **aider les acteurs économiques, aménageurs, propriétaires immobiliers et fonciers, collectivités, à imaginer et mettre en œuvre des solutions de partage** afin de trouver de nouveaux moyens pour accueillir la logistique sur le territoire de la Métropole du Grand Paris.

Il ne s'agit donc pas de proposer des solutions toutes faites mais des outils afin d'aider les acteurs concernés à **construire des solutions nouvelles, innovantes et adaptées à chaque situation**. Ce mémo est conçu comme un cadre évolutif dans lequel sont recensées les principales opportunités foncières ainsi que les besoins des activités logistiques. Il s'agit d'une démarche collaborative puisque les personnes qui repèrent des plages horaires de disponibilité d'espaces fonciers ne sont pas nécessairement en mesure d'évaluer les opportunités logistiques que cela peut représenter. À l'inverse, ceux qui recherchent du foncier pour leurs activités logistiques n'ont pas nécessairement connaissance de tous les espaces qui pourraient être disponibles.

Le mémo fonctionne sous forme de briques : chaque activité, lieu disponible, type d'organisation logistique fait l'objet d'une fiche de synthèse indépendante. Ces fiches permettent d'évaluer si le besoin d'une organisation logistique pourrait être satisfait par un type d'espace disponible et inversement. Cette forme permet d'aborder la problématique sous différents points de vue.

Cette liste pourra être enrichie au cours du temps avec le développement des activités logistiques et la découverte par les acteurs concernés de nouveaux lieux ou modèles permettant une utilisation partagée. À mesure que la connaissance des organisations logistiques grandira, les fiches pourront être affinées et deviendront plus précises afin de correspondre au mieux au large spectre des activités logistiques.

> ACTEURS EN PRÉSENCE

Les acteurs concernés sont assez nombreux :

- État
- Collectivités locales - zones urbaines denses / zones rurales
- Riverains
- Clients finaux (particuliers, entreprises, administrations)
- Aménageurs et gestionnaires d'infrastructures
- Gestionnaires immobiliers / exploitants / copropriétés
- Constructeurs, acteurs du BTP
- Transporteurs / B to B, B to C et grossistes
- Donneurs d'ordre : e-marchands, commerçants, grande distribution, etc.

Certains acteurs ont un rôle plus prégnant dans l'organisation logistique, l'identification ou la gestion des espaces mutualisables, et sont détaillés ci-après.

① Les collectivités locales

Elles jouent un rôle réglementaire local, notamment à travers l'affectation du foncier dans les PLU(I). Elles peuvent inventorier des espaces publics et susciter des projets ou des expérimentations. L'inventaire des espaces disponibles est essentiel afin de favoriser la concrétisation des projets. Ces inventaires doivent d'une part s'intéresser aux caractéristiques physiques des espaces, mais aussi aux montages juridico-financiers permettant leur mobilisation effective. Les rapports privilégiés qu'elles entretiennent avec les acteurs institutionnels détenteurs de patrimoine font des collectivités locales les premiers interlocuteurs pour le recensement des disponibilités foncières et immobilières. Ces acteurs sont aussi essentiels dans leur rôle d'incitation par la mise en œuvre d'appels à projets et la maîtrise des marchés publics.

② Les aménageurs et gestionnaires d'infrastructures

Ils possèdent un patrimoine foncier, au sein duquel des espaces peuvent être mieux partagés. Il s'agit de travailler avec eux d'une part à définir les possibilités de diversification des usages de leurs espaces fonciers, et d'autre part les prérequis nécessaires au maintien d'une qualité de service compatible avec une cohabitation des activités logistiques. Le partage du foncier peut avoir un intérêt financier pour ces acteurs, sans passer par la vente de leur patrimoine.

③ Les gestionnaires immobiliers

Ces derniers gèrent de nombreux espaces, par exemple des halls ou des parcs de stationnement, ils peuvent trouver au travers d'un partage, une optimisation des moyens. Il convient de recenser les espaces disponibles et d'avoir une connaissance précise de leur fonctionnement afin d'éviter les conflits d'usage.

④ Les exploitants

Ils vont pouvoir imaginer, au travers de leur fonctionnement quotidien et de leur organisation interne, des possibilités de partage. Il s'agit pour eux d'augmenter la rentabilité de leurs espaces. Leur rôle est de penser comment pourraient s'agencer les espaces et leur utilisation afin de rendre possible le partage.

⑤ Les transporteurs du dernier kilomètre, grossistes et distributeurs / e-marchands

Ces acteurs vont pouvoir susciter des demandes et les adapter au contexte spécifique du partage. Ils doivent décrire très précisément les besoins de chaque activité logistique en termes d'espace, de disponibilité au cours de la journée et de matériel afin de faciliter les échanges avec les acteurs qui disposent de foncier.

⑥ Les commerçants et autres donneurs d'ordre

En tant que client / destinataire, ils ont une grande influence sur la livraison finale de leurs marchandises. Leur fonction leur permet de bien connaître les problèmes liés à la logistique de leur approvisionnement et d'envisager les opportunités qu'offre la gestion mutualisée. Ils deviendront dès lors plus sensibles à ces offres logistiques et pourraient les réclamer lorsqu'ils sont confrontés à un problème particulier (congestion chronique d'une rue commerçante, difficulté à gérer les multiples livraisons, etc.). Ils peuvent également intervenir sur la mise à disposition d'espaces à partager en cœur de ville, au plus près des clients finaux, espaces très prisés notamment par le e-commerce (réserves, halls d'entrée, ...).

SYNTHÈSE ILLUSTRÉE

Les espaces mutualisables

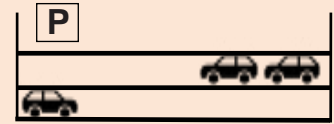
Halls d'immeubles

- Boîtes aux lettres connectées, armoires à colis... ;
- Livraison de colis ou de courses alimentaires.



Parkings sous-terrain

- Réhabilitation en espaces logistiques de proximité – villes denses ;
- Livraison de colis de tous formats ou de courses (frais et surgelé).



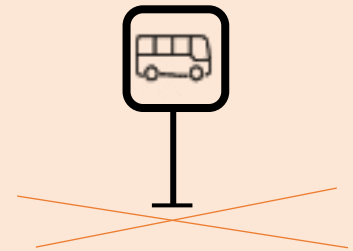
Espaces Logistiques Urbains (ELU)

- Activités de livraison et d'enlèvement, chaîne finale de la logistique ;
- Gestionnaire/exploitant unique qui coordonne le site, dans le cas d'un espace d'activités ouvert à plusieurs logisticiens.



Voirie et espaces de stationnement en surface

- Partage temporel de la voirie, des aires de livraison ;
- Privatisation de certaines places de livraison pour stationner des camions servant d'entrepôts mobiles, avec livraison terminale à pied ou en vélo cargo ;
- Positionnement de consignes de retrait de colis ou de camion de retrait de colis sur la voirie.



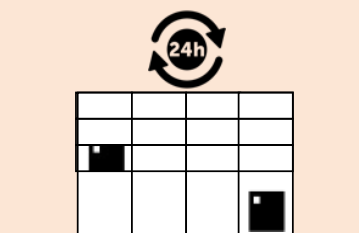
Réserves des commerces et de la Grande distribution (points relais...)

- Enlèvement des marchandises ;
- Activités de stockage à des horaires où le commerce n'est pas en fonction (Exemple : utilisation des espaces des restaurants le matin jusqu'à 11h) ;



Espaces publics urbains à partager / boîtes à colis

- Livraison de colis de tous formats ;
- Livraison de courses (frais et surgelé) ;
- Permet une optimisation des flux de logistique par une réduction des échecs de livraison B to C ;
- Localisation / accessibilité : dans des espaces de forte fréquentation, idéalement les pôles de transport ;
- Créneaux horaires disponibles : possibilité de livraison et de retrait jusqu'à 24/7.



Dépôts de bus ou d'autres flottes de véhicules libérant des espaces à horaires réguliers

- Espace Urbain de distribution – Messagerie urbaine ;
- Transit de petits colis – Exploitation période de jour 6h30 – 19h30.



Bureaux

- Livraison de colis de tout format, de courses (frais et surgelé), de produits alimentaires de proximité en circuits courts ;
- Activités de conciergerie : pressing, cordonnerie, retouches, etc.



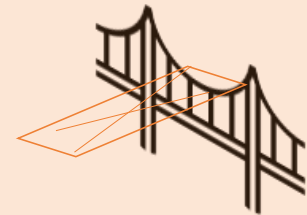
Établissements d'enseignement pendant les congés

- Utilisation d'espaces extérieurs ou des locaux communs (préau, gymnase, salle de restauration, etc.) ;
- Des synergies avec les cantines scolaires peuvent être envisagées ;
- À proscrire : matières dangereuses, manipulations nécessitant des équipements spécifiques / matériel lourd.



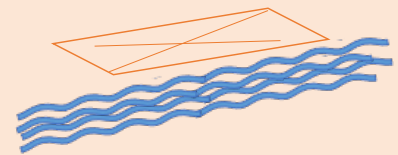
Terrains délaissés urbains (ex: sous les ponts ou échangeurs)

- En raison de leur localisation il pourra être pertinent de destiner ces sites à des fonctions dites "de plateforme urbaine de distribution" ou "d'espaces urbain de distribution" ;
- Attention : un délaissé n'est pas nécessairement un espace logistique en devenir !



Quais fluviaux

- Produits pondéreux et non périssables ;
- Logistique urbaine traditionnelle (alimentaire non frais, boissons, non alimentaire) ;
- Logistique de chantier ou industrielle.



Logistique des chantiers

- Véhicules : transports de personnes (véhicules personnels/VUL), de marchandises (poids lourds), de déchets, véhicules spéciaux (grues, convois exceptionnels, bétonneuses...), deux roues (motorisés ou non) ;
- Marchandises : produits, matériaux, outils, déchets de chantiers ;
- Occupations temporaires du domaine public.



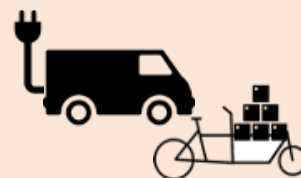
E-commerce

- Mise à disposition aux particuliers de colis, de produits alimentaires et de produits encombrants achetés sur internet ;
- Les produits alimentaires peuvent être sous température dirigée ;
- Les solutions hors domicile permettent de réduire le nombre de livraisons directes au destinataire, donc le nombre de véhicules de livraison et les échecs de livraison.



Messagerie

- Horaires : livraisons entre 8h et 19h (amplitude max) ;
- Types de véhicules : VUL (3.5t) Diesel, GNC et électriques. Triporteurs et vélo cargos (mécaniques ou à assistance électrique).



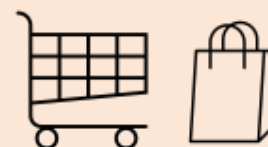
Commerce de proximité

- Horaires variables selon l'activité. Si alimentaire, commence très tôt vers 5-6h, si non-alimentaire livraisons vers 8h00 ;
- Type de véhicules, de marchandises : utilitaires, petits camions ou camions frigorifiques, véhicules de société.



Grande distribution

- Majeure partie de denrées alimentaires (sec, frais, surgelé, etc.) ;
- Stock de réserve réduit avec chambre froide ;
- Livraisons quotidiennes depuis des centrales régionales, nationales mais aussi par des producteurs locaux. Principalement le matin.



Événementiel

- Organisation d'activités regroupant pendant un temps réduit des exposants, un spectacle, ou autre activité attirant un public qui peut être très important ;
- L'installation et la libération des lieux peuvent être très contraintes en termes de temps ;
- L'organisation d'un événement est un projet logistique en tant que tel. Complexité accrue lorsque le lieu est multi-opérateurs (Ex: parc des expositions).



Logistique des quartiers d'affaires

- Dominante d'activité tertiaire : majorité de bureaux ;
- Activités de services pour les salariés (restauration) ;
- En dehors des heures de bureaux, cette typologie de quartier connaît une activité plutôt réduite permettant à d'autres fonctions de prendre le relais.



Logistique des marchés

- Horaires : 9h – 13h
- Type de véhicules : Véhicules utilitaires légers et camions porteurs
- Types d'activités avec lesquelles une mutualisation apparaît envisageable : commerces alimentaires, boucheries, traiteurs.



LES ESPACES MUTUALISABLES

Liste des fiches identifiées :

- ① Halls d'immeubles (logements, résidences étudiantes) ;
- ② Bureaux ;
- ③ Quais fluviaux ;
- ④ Parkings souterrains ;
- ⑤ Dépôts de bus ou d'autres flottes de véhicules libérant des espaces à horaires réguliers (véhicules d'enlèvement des déchets, flottes municipales, etc.) ;
- ⑥ Réserves des commerces et de la Grande distribution (Points relais, ...) ;
- ⑦ ELU - Espaces logistiques urbains à partager ;
- ⑧ Voirie et espaces de stationnement en surface ;
- ⑨ Espaces publics urbains à partager / boîtes à colis ;
- ⑩ Terrains délaissés urbains (espaces sous un échangeur routier, etc.) ;
- ⑪ Établissements d'enseignement pendant les congés.



ESPACES MUTUALISABLES 1

Halls d'immeubles (logements, résidences étudiantes)



Activité habituelle :

Lieu de passage pour les occupants de l'immeuble. Présence le plus souvent de boîtes aux lettres "classiques" pour recevoir le courrier et parfois les petits colis (environ 40% des colis). Pour les 60% de colis restants nécessitant en général une signature du destinataire, à défaut d'être remis en main propre, ils sont considérés en échec de livraison. Un volume significatif se retrouve en point relais après l'échec à la présentation du livreur, nécessitant un déplacement du client final pour le retrait. Face à la baisse du nombre de lettres et à l'augmentation d'envois de colis, les standards de boîtes aux lettres instaurés à la fin des années 70 ne sont plus forcément adaptés, notamment dans l'habitat collectif. Par ailleurs, de nombreuses résidences ne sont pas équipées de boîtes aux lettres normalisées et le nombre de gardiens d'immeubles est en constante diminution.

Caractéristiques de l'exploitation habituelle :

Lieu souvent accessible 24H/24H aux occupants de l'immeuble. Le plus souvent sous contrôle d'un digicode ou d'un interphone.

Intérêt du lieu pour une activité logistique complémentaire / Atouts :

Lieu de passage. Facile d'accès. Le plus souvent déjà identifié comme un lieu de réception du courrier et de petits colis. Avec la présence de boîtes à colis, élargissement des créneaux horaires de livraison et suppression des échecs de livraison. Optimisation des tournées de livraison.

Type d'activité logistique envisageable :

- Livraison de colis de tous formats évitant les échecs de livraison ou la nécessité de se déplacer en point de retrait ;
- Livraison de courses alimentaires, y compris frais et surgelé.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

Plusieurs solutions existent :

- Murs de boîtes à colis de différentes tailles mutualisées entre les habitants, pouvant nécessiter un réagencement des boîtes aux lettres privatives, qui peuvent alors être de dimension réduite. Ces boîtes à colis sont privatisées le temps d'une livraison (1 colis par case) ;
- Meuble indépendant constitué de plusieurs consignes mutualisées de différentes tailles ;
- Consigne indépendante pouvant accueillir dans le même espace plusieurs colis.

La profondeur de la consigne dépend du fabricant (en général de 40 à 60 cm). Le nombre de cases est à étudier en fonction du nombre de logements. Un ménage reçoit (valeur 2020) environ 20 colis par an. Un immeuble de 20 appartements correspond ainsi à 400 colis par an soit moins de 2 par jour. L'évolution rapide du nombre de colis et la saisonnalité peut nécessiter un surdimensionnement ou une progressivité de l'équipement.

- Ces consignes peuvent être en acquisition par la copropriété ou le bailleur mais aussi en location ;
- Horaires habituels des livraisons : 8h00-17h00, mais de plus en plus souvent en soirée ;
- Type de véhicules : livraison avec utilitaires devant stationner au plus près de l'entrée de l'immeuble.

Contraintes réglementaires identifiées :

- Réglementation française des boîtes aux lettres ;
- Spécifications européennes des boîtes à colis (TS 16819) ;
- Réglementation accessibilité PMR ;
- Respect de la chaîne du froid (en cas de consigne sous température dirigée) ;
- Réglementation liée à la sécurité publique et au traçage des colis entre l'expéditeur et le destinataire.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

Piste de solution : Modèle économique basé sur la location incluant les services (notamment la maintenance) Certains opérateurs de transport (notamment AMAZON) proposent des solutions clés en main d'armoires à colis, sans frais pour les occupants de l'immeuble, mais exclusivement réservées à leurs activités (pas de mutualisation avec d'autres opérateurs). Il y a un enjeu de mutualisation et de rationalisation de l'usage des espaces disponibles afin de répondre aux attentes de tous les occupants et opérateurs.

Plusieurs modèles économiques proposés :

- La location incluant les services / maintenance ;
- Des solutions clés en main d'armoires à colis sans frais pour les occupants de l'immeuble, mais exclusivement réservées aux activités d'un opérateur (exemple AMAZON).

Proposer d'étudier systématiquement une implantation de boîtes aux lettres et à colis connectées dans les nouveaux immeubles ou lors de rénovations importantes. Privilégier des solutions ouvertes à tous les acteurs du transport de colis plutôt que celles spécifiques à un opérateur.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Action de communication auprès des syndics, gestionnaires d'immeubles, bailleurs sociaux, promoteurs, etc. ;
- Enjeu de la privatisation de certains espaces de copropriété par des acteurs uniques à étudier.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

- Promoteurs publics et privés ;
- Gestionnaires et syndics d'immeubles.

Acteurs clés pour l'activité :

- Les opérateurs postaux et expressistes ;
- Commerçants locaux pour éventuellement la dépose d'achats effectués sur internet ;
- Fédérations professionnelles (Syndicat national des industriels des boîtes aux lettres et à colis SIBCO, ...).

Pistes d'expérimentations à proposer :

Sensibiliser aux enjeux de mutualisation et de rationalisation de l'usage des espaces disponibles. Actions à mener vis-à-vis des bailleurs et des copropriétés. Tester la mutualisation des boîtes aux lettres pour les résidences étudiantes (avec régisseur).

ESPACES MUTUALISABLES 2

Bureaux



Activité habituelle :

Lieux de travail.

Caractéristiques de l'exploitation habituelle :

Horaires de bureaux - variables selon les activités.

Intérêt du lieu pour une activité logistique complémentaire / Atouts :

- Livraison de colis privés sur le lieu de travail : intérêt serviciel et environnemental ;
- Service pouvant être proposé par les entreprises afin de faciliter le quotidien de leurs collaborateurs ;
- Livraison consolidée (notamment pour les gros ensembles tertiaires) permettant une optimisation des tournées et la suppression des échecs à la livraison ;
- Pas de déplacement en point relais nécessaire pour le destinataire.

Type d'activité logistique envisageable :

- Livraison de colis de tout format ;
- Livraison de courses, y compris frais et surgelé ;
- Livraison de produits alimentaires de proximité en circuits courts ;
- Élargissement possible à des activités de conciergerie : pressing, cordonnerie, retouche, etc.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

L'organisation du retrait sur le lieu de travail peut être soit manuelle (conciergerie, accueil) soit automatisée au travers de consignes de retrait des colis. La consigne permet de limiter la charge de travail pour le personnel d'accueil. Place nécessaire : environ 2 à 15 mètres linéaires. La profondeur de la consigne dépend du fabricant (en général de 40 à 60 cm). Le nombre de cases est à étudier en fonction du nombre de collaborateurs.

- Ces consignes peuvent être en acquisition par la copropriété ou le bailleur mais aussi en location ;
- Horaires habituels des livraisons : 8h00-17h00 ;
- Type de véhicules : livraison avec utilitaires devant ;
- Stationner au plus près de l'entrée de l'immeuble.

Contraintes réglementaires identifiées :

- Spécifications européennes des boîtes à colis (TS 16819) ;
- Réglementation accessibilité PMR ;
- Respect de la chaîne du froid (en cas de consigne sous température dirigée) ;
- Réglementation liée à la sécurité publique et au traçage des colis entre l'expéditeur et le destinataire.

Le cas échéant, respect des normes des établissements recevant du public et des immeubles de grande hauteur. Pour organiser le retrait de colis sur le lieu de travail dans des grands ensembles tertiaires, il est souhaitable de faire signer une charte par les utilisateurs.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

Option : Modèle économique basé sur la location incluant les services.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

Sans objet (acceptable).

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

- Promoteurs ;
- Gestionnaires Entreprises et administrations.

Acteurs clés pour l'activité :

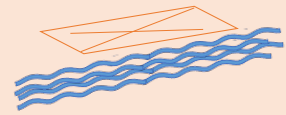
- Les opérateurs postaux et les expressistes ;
- Les commerçants locaux ;
- Plateformes et sites de circuits courts ;
- Gestionnaires d'immeubles, services généraux d'entreprise.

Pistes d'expérimentations à proposer :

- Mesure de l'impact environnemental de la livraison de colis sur le lieu de travail ;
- Implantation des boîtes à colis connectées dans les entreprises et/ou extension de l'activité du service d'accueil ;
- Mutualisation également des boîtes aux lettres pour le courrier interne (avec régisseur).

ESPACES MUTUALISABLES 3

Quais fluviaux



Activité habituelle :

Berges d'une rivière, d'un canal.
Permet l'accostage des bateaux.
Souvent utilisés pour des usages de loisirs ou de transport.

Caractéristiques de l'exploitation habituelle :

- Doit préserver l'écoulement des eaux. L'exploitation s'insère souvent dans le tissu urbain et peut jouxter des locaux d'habitation ou d'entreprises ;
- Des règles de fonctionnement doivent permettre une harmonie avec l'ensemble des fonctions urbaines présentes sur le quai.

Intérêt du lieu pour une activité logistique complémentaire / Atouts :

Les quais permettent la diversification de l'utilisation de la voie d'eau et la valorisation des modes de transport alternatifs. La mise à disposition de ces espaces conditionne surtout le bon développement du transport fluvial en ville.

- L'utilisation déjà existante de bords de quai à des fins logistiques pour le chargement/déchargement de marchandises sur un bateau/péniche ;
- L'installation plus systématique de plateformes logistiques sur les quais permettrait cette valorisation de la voie d'eau ;
- L'utilisation d'un quai fluvial ou d'une partie du quai pour la logistique peut prendre plusieurs formes : sur un créneau horaire quotidien, sur une période définie ou de façon permanente.

Types d'activités logistiques envisageables :

- De manière générale la logistique fluviale concerne plutôt des produits pondéreux et non périssables ;
- Logistique urbaine traditionnelle (alimentaire non frais, boissons, non alimentaire) utilisant le transport combiné, et permettant d'approvisionner les zones denses de la Métropole ;
- Logistique des chantiers, limitée au temps d'un projet ou de façon pérenne pour implanter des points commerciaux, voire des hubs ;
- Logistique liée à une usine de production installée le long du fleuve, des installations de traitement de déchets, etc.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Le transport combiné nécessite la mise à disposition de quais par la collectivité/établissement compétent, complétée par des garanties d'occupation foncière ;
- Ces activités peuvent demander des installations spécifiques (locaux de stockage, engins de transbordement, etc.), parfois pérennes ;
- Le déroulement des activités doit tenir compte des contraintes locales et des autres usages des quais ;
- En raison de ses contraintes (rupture de charge, lenteur, faibles rotations, ...), le transport fluvial représente souvent un coût plus important au regard du routier et offre moins de flexibilité.

Contraintes réglementaires identifiées et obstacles à surmonter :

- Réglementation d'occupation des sols ou d'exploitation fluviale qui ne permet pas toujours l'activité logistique ;
- Réglementation de circulation locale pas toujours adaptée avec les besoins de l'activité logistique ;
- En cas de partage des usages entre activité logistique et récréative, il est nécessaire d'organiser le fonctionnement du site, de maintenir la continuité piétonne / cyclable et de maîtriser les obstacles sécuritaires pour les personnes et les biens.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Mise à disposition d'espaces sur les quais par les collectivités/gestionnaires pour favoriser le développement de la logistique fluviale ;
- Mise en place des créneaux horaires quotidiens réservés à la logistique, permettant une mutualisation avec d'autres usages ;
- Mise en place de subventions de soutien/compensations/loyers modérés pour les entreprises volontaires afin de limiter les écarts de compétitivités entre les modes route/fleuve ;
- Développer une pédagogie de projet avec l'environnement riverain pour améliorer l'acceptation des activités logistiques.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Déterminer et sanctuariser le foncier disponible sur les berges à des fins d'activités mutualisées incluant la logistique urbaine ;
- Adapter les règlements de circulation locale ;
- S'appuyer sur les dispositifs de "droit à l'expérimentation" afin d'engager au besoin des évolutions de réglementations ;
- Rendre possible d'inscrire une obligation d'utilisation du fleuve dans les appels d'offres de travaux publics.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

- HAROPA et Collectivités locales ;
- VNF.

Acteurs clés pour l'activité :

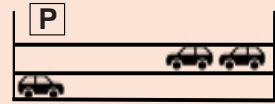
- Opérateurs de logistique et de transport ;
- Acteurs du BTP ;
- Distributeurs.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels à projets à mettre en place :

- Encourager la logistique fluviale des chantiers en ville dans le cadre de projets publics.
- Inciter les collectivités à lancer des appels à projet pour des expérimentations.
- Soutenir par le biais d'aides/subventions le différentiel de coût route/fleuve (exemple du projet "Franprix / XPO", soutenu par une subvention de la DGITM).

ESPACES MUTUALISABLES 4

Parkings souterrains



Activité habituelle :

Parking pour le public (particuliers ou entreprises). Type de véhicules : tourisme et utilitaires. Des services complémentaires de type borne de recharge ou lavage de voiture peuvent être proposés.

Caractéristiques de l'exploitation habituelle :

Horaires : jusqu'à 24/24.
Dépend des lieux et des gestionnaires.

Intérêt du lieu pour une activité logistique complémentaire / Atouts :

- Espaces partagés hors du trafic routier, ouverts au public et surveillés ;
- Créneaux horaires disponibles jusqu'à 24h/24 mais parfois calés sur les horaires de bureau ;
- Confort d'usage par la proximité immédiate du véhicule par rapport au point de retrait ;
- En ville dense, disposent de plus en plus souvent d'espaces disponibles en raison de la baisse de l'usage de la voiture pour le transport de personnes.

Types d'activités logistiques envisageables :

- Livraison de colis de tout format et relivraison de proximité en mode doux ;
- Livraison de courses, y compris frais et surgelé ;
- Stockage de proximité (par exemple réserve de magasins) ;
- Points de retrait pour les clients ;
- Accueil de consignes automatiques de retrait de colis ou de produits alimentaires.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Hauteur sous plafond réduite limitant l'accès de véhicules de livraison (souvent limitée à 1,90 m) ;
- Rampe d'accès parfois trop pentue pour des véhicules mais surtout pour des vélocargos ;
- Par facilité d'usage les activités de logistique dans les parkings souterrains plébiscitent les niveaux supérieurs. Ce sont également les niveaux les plus prisés par d'autres usages : places pour handicapés et autres services annexes tels que les bornes de rechargement pour les véhicules électriques, etc... Une concurrence entre les activités peut se produire ;
- Contraintes sécuritaires parfois complexes à lever et pouvant nécessiter des adaptations ;
- Souvent absence de locaux sociaux pour le personnel ;
- Horaires d'ouverture du parking.

Contraintes réglementaires identifiées et obstacles à surmonter :

- Spécifications européennes boîtes à colis (TS 16819) ;
 - Réglementation accessibilité (PMR notamment).
- Le cas échéant, respect des normes ERP, de la chaîne du froid. Selon quantité et type de marchandises et de véhicules, réglementations incendie, ICPE, ... applicables (ex. bornes de recharge électriques). Code du travail, réglementation liée à la sécurité publique.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

Un diagnostic préalable est nécessaire pour évaluer la faisabilité technique et l'opportunité. Si les parkings parisiens (ou en proche périphérie) s'intéressent à ces nouveaux usages, ils peuvent être moins pertinents ailleurs où la désaffection des parkings par les voitures particulières est moins forte et les contraintes foncières pour la logistique moins tendues.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

Faire évoluer les normes incendie pour l'installation de bornes de recharge de véhicules.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

- Promoteurs ;
- Gestionnaires de Parking / Collectivités.

Acteurs clés pour l'activité :

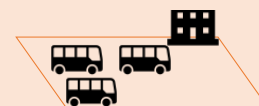
- Les opérateurs postaux et les transporteurs du dernier kilomètre ;
- Les commerçants locaux ;
- E-marchands ;
- Fédération Nationale des Métiers du Stationnement.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels à projets à mettre en place :

- Sensibiliser les collectivités à l'opportunité d'un usage logistique des parkings publics souterrains et à la réserve d'espaces pour cet usage lors des appels d'offres ;
- Dans les parkings durablement sous-utilisés, étudier la transformation partielle des usages pour les orienter vers la logistique urbaine ;
- Mettre en valeur les exemples de bonne intégration de la logistique urbaine dans les parcs de stationnement.

ESPACES MUTUALISABLES 5

Dépôts de bus ou d'autres flottes de véhicules libérant des espaces à horaires réguliers (véhicules d'enlèvement des déchets, flottes municipales, etc.)



Activité habituelle :

Remisage de bus, de véhicules d'enlèvement des déchets, flottes municipales, etc. (hors surfaces d'entretiens).

Caractéristiques de l'exploitation habituelle :

- Surfaces souvent importantes pouvant accueillir des bus (classiquement 12 m de long, 2,5m de large et 3,143m de haut – PTAC 19t / Giration 11,450m) ;
- Occupation seulement la nuit en période d'inactivité des engins (20h – 6h le plus souvent) ;
- Pour les bus électriques, une prise de recharge lente par bus.

Intérêt du lieu pour une activité logistique complémentaire / Atouts :

- Complémentarité en termes d'horaires – Période de nuit pour le remisage de bus et autres véhicules et période de jour pour un espace logistique urbain ;
- Besoins identiques en termes de charge au sol, giration, hauteur.

Type d'activité logistique envisageable :

Espace Logistique Urbain – Messagerie urbaine. Transit de petits colis – Exploitation période de jour 6h30 – 19h30 à valider en fonction de l'exploitation. Il s'agit d'activités de transit et de préparation de tournées sans aucun stockage la nuit.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Hauteur sous plafond : en général 4,2 m mais cela peut varier ;
- Types d'accès : portes et rampe permettant le passage des véhicules.
- Charge au sol : au minimum 1.5 t/m² ;
- Sécurité incendie et process de sécurité du site ;
- Remisage des véhicules de livraison (électriques ou vélocargos) la nuit et du matériel ;
- Nécessité de bureaux d'exploitation et locaux sociaux.

Contraintes réglementaires identifiées :

- Code du travail ;
- ICPE pour les installations techniques de type prises de recharge électriques.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Garder une zone de repli pour chacune des activités permettant de faciliter les périodes de transition ;
- Ne mutualiser que les surfaces de remisage de bus ou autres véhicules qui deviendront les lieux de transit des colis (tri et postes de stationnement des véhicules utilitaires) ;
- Ne pas mutualiser les locaux sociaux et les bureaux d'exploitation (sauf contraintes spécifiques) ;
- Prévoir une zone pour le remisage des véhicules de livraison, leur charge électrique et le stockage du petit matériel ainsi que pour les colis en instance.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

Prendre un préventionniste pour élaborer et présenter la notice de sécurité à la commission de sécurité.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

- Promoteurs (opérations neuves) ;
- Île-de-France Mobilités ;
- Communes ;
- RATP.

Acteurs clés pour l'activité :

- RATP ;
- Foncières (surfaces logistiques) ;
- Messagers et expressistes.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels d'offre à mettre en place :

Solution innovante à intégrer dans un potentiel AAP.

ESPACES MUTUALISABLES 6

Réserves des commerces et de la grande distribution (points, relais, ...)



Activité habituelle :

Lieux de stockage ou espaces de vente des commerces, parfois sous-utilisés.

Caractéristiques de l'exploitation habituelle :

- Horaires plus ou moins étendus selon la nature des commerces ;
- Approvisionnements réguliers ;
- Présence permanente du commerçant ou de ses employés.

Intérêt du lieu pour une activité logistique complémentaire / Atouts :

Les réserves et délaissés commerciaux peuvent représenter des opportunités d'espaces pour la logistique de façon pérenne ou transitoire. Ces espaces offrent des atouts évidents : une insertion au sein de la ville au plus proche des clients, la récupération rapide de micro-surfaces de stockage, des possibilités d'accès avec un véhicule de livraison et une présence humaine dans le commerce afin d'animer / surveiller. Pour le commerçant, l'accueil d'une activité logistique, comme un point relais, peut permettre d'optimiser l'utilisation de l'espace, d'apporter un complément de revenus et / ou de dynamiser les flux de clients digitaux dans son commerce physique.

Types d'activités logistiques envisageables :

- Points de dépôt de colis pour enlèvement, retour ou expédition des marchandises par les clients, supervisés par le commerçant en sus de son domaine de vente initial ;
- Point de livraison à domicile dans un quartier pour des colis ou marchandises en dépôt ;
- Activités de stockage temporaire pour optimiser des espaces sous-utilisés ou à des horaires où le commerce n'est pas en fonction (Par exemple : utilisation des espaces des restaurants le matin jusqu'à 11h).

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Organisation du stockage dans des espaces souvent réduits ;
- Nécessite une bonne intégration des flux générés par l'activité dans l'environnement urbain.

Contraintes réglementaires identifiées :

- Réglementation liée à la sécurité des marchandises ;
- Pas de contrainte majeure identifiée tant que la nature des marchandises n'est pas dangereuse ou périssable.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

La collectivité devra considérer ces commerces comme des générateurs de flux logistiques et réaliser si besoin les aménagements nécessaires sur la voirie (par exemple : places de livraison).

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

Démarches privées du commerce pour sécuriser les marchandises ou prévoir des aménagements en cas de produits périssables.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

Les commerçants de proximité, qui verront dans ce service une diversification des revenus.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

Tout opérateur logistique B to C, expressistes, opérateurs de colis.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels d'offre à mettre en place :

La fonction de point relais est déjà très développée en France. Toutefois, les activités pourraient être étendues (produits périssables, livraison, etc.).

ESPACES MUTUALISABLES 7

Espaces logistiques urbains (ELU) à partager



Activité habituelle :

- L'ELU peut s'insérer dans un ensemble immobilier protéiforme au cœur des villes et composer avec plusieurs activités différentes ;
- Sa présence dans un quartier rend possible la distribution en modes doux et la mise en œuvre de services de livraison de proximité.

Intérêt du lieu pour une activité logistique complémentaire / Atouts :

- Récupération potentielle de délaissés urbains proches des quartiers les plus denses ;
- Limitation de l'empreinte carbone de la logistique du dernier kilomètre par la réduction de la distance d'acheminement des colis, la consolidation des flux et l'opportunité de développer des pratiques de livraison moins polluantes (vélocargos, véhicules électriques, etc.).

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Nécessite la nomination d'un gestionnaire/exploitant unique qui coordonne les activités des différents usagers du site ;
- Oblige à une bonne évaluation du site dans son fonctionnement quotidien et implique souvent des adaptations spécifiques pour insérer les activités logistiques dans des sites qui n'étaient pas conçus pour cet usage à l'origine (hauteur, retournement, ...);
- Attention particulière à avoir dans la réduction des nuisances sonores.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Tenir compte des opportunités de la verticalité (entrepôt à étages) pour optimiser le foncier ;
- Mutualiser au maximum les surfaces en permettant l'accueil de plusieurs activités logistiques ;
- Lever les oppositions locales et les préjugés véhiculés sur les nuisances des activités logistiques par un travail de pédagogie avec l'environnement riverain ;
- Soutenir les démarches de labellisation aux livraisons silencieuses et autres dispositifs équivalents.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

- Les collectivités locales (communes et EPT) ;
- Les foncières immobilières.

Caractéristiques de l'exploitation habituelle :

- Il a pour objectif le regroupement et l'éclatement des marchandises et leur livraison au sein d'un quartier.

Types d'activités logistiques envisageables :

- Activité de réception, préparation de tournées et de livraisons ;
- Activité de point relais ;
- Activité de dépose de marchandises et enlèvement,
- Stockage de proximité ;
- Certaines activités avec des horaires différents peuvent cohabiter dans un même site.

Contraintes réglementaires identifiées :

- Réglementations ICPE et incendie qui peuvent limiter certains stockages (catégorie, volume) ou l'installation de bornes de recharge électriques ;
- En fonction de ces contraintes réglementaires, certaines activités de stockage par exemple peuvent être réduites.
- Règlements de copropriétés qui restreignent parfois les activités pouvant être exercées dans l'immeuble.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Acculturer les collectivités locales aux bénéfices d'une planification axée sur la logistique en préservant du foncier à vocation logistique dans les PLU/PLUi.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

Tous logisticiens et groupes de distribution.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels d'offre à mettre en place :

- Étudier au cas par cas un appel à projets en vue d'un ELU multi-opérateurs, idéalement en petite couronne dense ;
- Expérimentation : mise en place d'un ELU au sein d'un quartier économique / cœur commerçant. (Les bureaux sont autant générateurs de flux que les commerces ou restaurants).

ESPACES MUTUALISABLES 8

Voirie et espaces de stationnement en surface



Activité habituelle :

En général, 3 typologies d'espaces constituent la voirie :

- La voirie de circulation, de plus en plus souvent divisée en fonction de différents usages : circulation courante, voies réservées (bus, taxis, véhicules d'urgence), voies cyclables, tramway, etc ;
- Le trottoir, réservé à la circulation des piétons. Certains espaces sont privatisés, notamment pour des terrasses de cafés/restaurants ou étals de commerces ;
- Les bandes de stationnement, réservées à des stationnements payants de voitures, mais aussi des aires de livraison, arrêts minutes, places de stationnement handicapés, transport de fonds, stationnements 2 roues motorisés, vélos, trottinettes, etc.

Caractéristiques de l'exploitation habituelle :

- Les espaces sont segmentés en fonction des usages et des typologies de véhicules, pour la circulation et pour le stationnement ;
- Certaines filières de logistique urbaine, comme la collecte des déchets, utilisent de façon intensive l'espace public ;
- Certaines pratiques de partage des espaces de stationnement ont été mises en œuvre, par exemple à Paris le partage de 80% des aires de livraisons entre activités de livraison (le jour) et stationnement résidentiel (la nuit).

Intérêt du lieu pour une activité logistique complémentaire / Atouts :

L'espace public permet l'évolution de l'ensemble des formes de mobilités. Pour les livraisons de marchandises, il constitue un élément fondamental afin de permettre :

- La circulation dans les meilleures conditions des véhicules de livraison approvisionnant les commerces, les autres activités économiques et les habitants ;
- L'arrêt des véhicules de livraison durant les opérations de livraison ;
- L'accueil potentiel d'installations de logistique urbaine provisoires ou permanentes (consignes de retrait de colis, point d'accueil de véhicules, espaces logistiques de proximité, etc.).

Type d'activité logistique envisageable :

- Partage temporel de la voirie (voies multi-usages) intégrant dans les usages la livraison de marchandises ;
- Partage temporel des aires de livraison (livraison / stationnement résidentiel, etc.) ;
- Partage des usages de la voirie privilégiant les livraisons de marchandises (avec certaines typologies de véhicules propres) ;
- Privatisation de certaines places de livraison pour stationner des camions servant d'entrepôts mobiles, avec livraison terminale à pied ou en vélocargos ;
- Positionnement de consignes de retrait de colis ou de camion de retrait de colis sur la voirie.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- La privatisation des places de stationnement nécessite des contraintes techniques et équipements à définir ;
- Le partage temporel des espaces de voirie et de stationnement nécessite des investissements en technologies (capteurs, caméras, etc.) permettant une gestion de ces espaces.

Contraintes réglementaires identifiées :

- L'usage des voies réservées est réglementé ;
- La Loi d'Orientation des Mobilités (article 16) constitue une ouverture pour le partage de la voirie. Elle prévoit la "possibilité pour les collectivités locales de réserver certaines voies ou certaines portions de voies communales, de façon temporaire ou permanente, à diverses catégories d'usagers, de véhicules ou à certaines modalités de transport." ;
- Les aires de livraison ne sont pas réservées aux seuls professionnels. Privatiser des aires de livraison suppose le changement de nature de l'espace public et la mise en œuvre d'un appel d'offre ;
- Réglementation restant à préciser pour les Installations de consignes de retrait de colis sur la voie publique ;
- Le partage temporel nécessite de la rigueur mais surtout des moyens de contrôle par caméras, qui se heurtent à des difficultés réglementaires (CNIL notamment).

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Test en cours de capteurs et caméras dans le 4ème arrondissement de Paris ;
- Passer par un appel à projets qui permette de mettre en évidence les bonnes pratiques de partage des espaces publics.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Rencontrer les institutions gestionnaires des espaces publics (communes) et effectuer un travail de sensibilisation sur les enjeux d'un meilleur partage des espaces pour l'efficacité logistique du territoire.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

- Collectivités locales.

Acteurs clés pour l'activité :

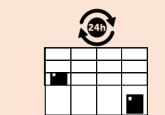
- Transporteurs du dernier kilomètre, commerçants, e-marchands, opérateurs de consignes de retrait de colis ;
- Fédérations de transporteurs, CCI.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels à projets à mettre en place :

- Voie multi-usages (certaines heures pour la circulation automobile, d'autres pour les livraisons) ;
- Voie HOV (high occupancy vehicle) pour le covoiturage mais aussi la circulation de véhicules utilitaires propres (électriques, GNV, hydrogène) incitant les professionnels à l'utilisation d'une flotte compatible avec la ZFE-m métropolitaine ;
- Développer les usages mixtes des aires de livraisons (par exemple places sanctuarisées / partagées à Paris) ;
- Privatisation de certains emplacements (avec paiement de redevance) pour positionner quotidiennement des camions permettant d'effectuer du retrait de colis ou de la livraison en vélocargos / à pied ;
- Espaces de stationnement de type Point d'accueil véhicules permettant un stationnement organisé et regroupé des véhicules.

ESPACES MUTUALISABLES 9

Espaces publics urbains à partager / boîte à colis



Activité habituelle :

Les espaces ouverts au public constituent des opportunités pour les boîtes à colis qui limitent les déplacements pour les clients et concentrent les tournées pour les livreurs.

Caractéristiques de l'exploitation habituelle :

Ces espaces sur l'espace public ou ouvert au public peuvent être à disposition de façon permanente tant que le lieu reste ouvert au public (une boîte à colis en station-service pourra être à disposition 24h/24, tandis qu'une qui est située dans une gare par exemple sera soumise aux horaires d'ouverture du lieu.).

Intérêt du lieu pour une activité logistique complémentaire / Atouts :

- Permet une optimisation des flux logistiques par une réduction des échecs de livraison B to C ;
- Localisation / accessibilité : dans des espaces à forte fréquentation, idéalement les pôles d'échange de transports publics ou les grands centres commerciaux ;
- Créneaux horaires disponibles : possibilité de livraison et de retrait jusqu'à 24/7.

Types d'activités logistiques envisageables :

- Livraison de colis de tout format ;
- Livraison de courses, y compris frais et surgelé ;
- Dans de nombreux pays (pas encore en France), les consignes permettent d'envoyer des colis.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Place nécessaire : environ 2 à 15 mètres linéaires,
- Investissement initial : 10 000 € à 100 000 € / Installation ;
- Frais de fonctionnement : de 400 € à 2 000 € par installation/an hors dégradations, jusqu'à 4 000 € ou plus par installation/an si boîtes réfrigérées ;
- Prévoir une accessibilité pour le public mais aussi pour les livreurs se déplaçant pour l'approvisionnement des consignes.

Contraintes réglementaires identifiées :

- Spécifications européennes des boîtes à colis ;
- Réglementation liée à l'accessibilité (ERP) ;
- Respect de la chaîne du froid (pour les consignes réfrigérées) ;
- Mise en conformité avec les PLU/PLUi et avis de l'ABF ;
- Réglementation liée à la sécurité publique et au traçage des colis entre l'expéditeur et le destinataire.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

Les boîtes à colis permettent de dégager de nombreuses externalités positives : regroupement des tournées de livraisons, limitation des nuisances, réduction des échecs de livraison, possibilité de regrouper livraison et collecte si ces consignes permettent l'envoi de colis.

En prenant en compte les aspects concurrentiels, notamment en lien avec le commerce de proximité et l'occupation de l'espace public, la collectivité peut se poser dans certains cas la question de l'implantation de celles-ci par une mise à disposition de foncier associée à une redevance d'occupation de l'espace public à un coût modéré.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

Les expérimentations déjà menées tant sur l'espace public que sur le domaine privé tendent à montrer que les contraintes réglementaires ne s'opposent pas au développement des consignes.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

Collectivités locales ou territoriales, gestionnaires d'espaces publics (gares, etc.)

Acteurs clés pour l'activité :

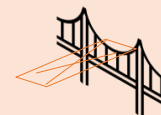
- Les opérateurs postaux et les expressistes ;
- Les commerçants locaux ;
- Les e-marchands.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appel à projets à mettre en place ou envisager :

Installation d'un système mutualisé pour des livraisons universelles de colis issus du e-commerce et du commerce de proximité. L'objectif étant que les consignes de retrait soient multi-acteurs. Extension des fonctionnalités des consignes à l'envoi de colis (et au retour) afin de consolider les flux livraison / collecte.

ESPACES MUTUALISABLES 10

Terrains délaissés urbains (par exemple sous échangeur routier)



Activité habituelle :

Ensemble divers d'espaces ou zones délaissés, soit en transition, soit par manque d'intérêt pour une urbanisation immédiate.

Caractéristiques de l'exploitation habituelle :

Le délaissé est par définition un espace non défini : il peut aussi bien prendre la forme d'une dent creuse, d'un lieu vide, ou d'un espace où l'activité préexistante n'est plus exercée.

Intérêt du lieu pour une activité logistique complémentaire / Atouts :

- Les délaissés constituent à la fois une opportunité de valorisation pour la collectivité mais surtout une des rares possibilités laissées à la logistique urbaine de se constituer une réserve foncière ;
- Ces espaces sont souvent à proximité de nœuds d'infrastructures et d'axes routiers magistraux, ce qui peut constituer un atout pour l'acheminement des marchandises ;
- La logistique urbaine peut-être une opportunité dans les solutions d'urbanisme transitoire.

Types d'activités logistiques envisageables :

- Les délaissés peuvent répondre aux besoins de plusieurs activités logistiques, cependant il sera nécessaire d'être vigilant à la configuration des lieux : un délaissé n'est pas nécessairement un espace logistique en devenir ! ;
- En raison de leurs localisations il pourra être pertinent de destiner ces sites à des fonctions dites "de plateforme urbaine de distribution" ou "d'espaces logistiques de proximité".

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- L'opérateur sera vigilant à l'insertion de son projet dans le quartier. Le développement des activités de logistique dans des espaces de reconquête peut occasionner des coûts fonciers qui ne correspondent pas à la logique économique de la supply chain.

Contraintes réglementaires identifiées :

- Les contraintes incendie sous les ouvrages routiers imposent de privilégier des espaces logistiques de proximité sans classement ICPE et donc sans stockage permanent. Les activités de cross dock (transit) sont mieux adaptées ;
- Prendre garde à la multi-domanialité des espaces (projet sous le périphérique parisien par exemple).

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Ces projets de court-long terme nécessitent un portage financier fort, généralement opéré par une foncière dédiée. En complément la collectivité pourra être amenée à apporter un soutien budgétaire. Cela peut éventuellement passer par une mise à disposition du foncier à un coût attractif ;
- La diversité d'activités, en complément de la logistique, permet dans la plupart des cas d'apporter un équilibre économique qui est nécessaire au projet.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Acculturer les collectivités locales aux bénéfices d'une planification axée sur la logistique ;
- Préserver du foncier à vocation logistique par son inscription dans les PLU/PLUi ;
- Élaborer les plans locaux de déplacements en tenant compte des flux de logistique dans le secteur.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

- Les collectivités locales (communes et EPT) ;
- Les foncières immobilières.

Acteurs clés pour l'activité :

- Tous logisticiens confondus ;
- Commerçants et groupes de distribution.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels à projets à mettre en place :

- Appels d'offre municipaux ou métropolitains de reconquête de délaissés en faveur d'activités logistiques.

ESPACES MUTUALISABLES 11

Établissements scolaires du cycle primaire et secondaire



Activité habituelle :

- Activités scolaires et périscolaires, principalement durant la période scolaire ;
- Activités annexes : Cantine scolaire, centres de loisirs, bureaux de vote, fêtes de fin d'année ;
- Certains élus réfléchissent à ouvrir les cours aux particuliers comme lieux de promenade ou squares le week-end.

Caractéristiques de l'exploitation habituelle :

- L'activité des établissements scolaires ne peut pas cohabiter aux mêmes horaires avec des activités logistiques. Les horaires d'utilisation des bâtiments s'étalent sur une plage variable entre 7h et 19h ;
- Avec un fonctionnement très réglé et d'importantes périodes de congés scolaires, l'utilisation de ces espaces pour des activités logistiques est envisageable en dehors des horaires de l'activité principale (week-ends, vacances scolaires).

Intérêt du lieu pour une activité logistique complémentaire / Atouts :

- Ces établissements sont nombreux dans des espaces de forte densité urbaine. Ils disposent souvent d'une cour de surface importante, d'un gymnase ou d'une salle de restauration et l'accès poids-lourd est généralement possible (accès pompier ou livraison pour les cantines scolaires / matériel) ;
- Des activités sont possibles durant la nuit et surtout pendant les vacances scolaires ou les week-ends ;
- Il peut s'agir d'une nouvelle source de financement pour les établissements scolaires.

Type d'activité logistique envisageable :

- Toute activité logistique manipulant des matières dangereuses ou nécessitant une présence importante d'équipements spécifiques ou de matériels lourds semble inadaptée ;
- Des synergies avec les cantines scolaires peuvent être envisagées ;
- L'utilisation des espaces extérieurs semble plus facile à mettre en place que celle d'espaces intérieurs. Il est aussi envisageable d'utiliser les locaux communs (préau, gymnase, salle de restauration, etc.).

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- L'utilisation des écoles pour leur mission première ne peut en aucun cas souffrir des activités logistiques, notamment pendant les horaires d'ouverture ;
- Il ne sera pas facile de laisser du matériel sur place (cela dépend de la configuration des écoles), ou dans ce cas il doit être bien isolé. Aucun matériel ni aucune marchandise ne peuvent être laissés à portée des enfants ;
- Les locaux utilisés, même les cours, doivent être nettoyés et parfois désinfectés avant l'arrivée des enfants.

Contraintes réglementaires identifiées :

- Le caractère spécifique des écoles en tant que lieux d'accueil obligatoire d'un public jeune comporte nécessairement des contraintes (réglementation, assurance, responsabilité, etc.).

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Se concentrer sur des activités ne nécessitant pas de matériel lourd, ou un matériel pouvant être facilement stocké sans occuper d'espace important ;
- Privilégier des activités en lien avec la proximité, les circuits courts, le lien social.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Rencontrer les institutions gestionnaires des établissements (communes, départements, régions) ;
- Rencontrer la direction des établissements ;
- Imaginer une démarche responsable autour des points relais, points de collecte, en lien avec les messages pédagogiques dans le cursus scolaire.

Acteurs clés pour l'accès au foncier :

- **Directeurs d'écoles ;**
- **Collectivités gestionnaires des établissements.**

Acteurs clés pour l'activité :

- Acteurs des circuits courts alimentaires ;
 - Groupes de restauration collective autour desquels des solutions innovantes pourraient être imaginées, notamment autour de la récupération des invendus ;
 - Milieu associatif local.
-

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels à projets à mettre en place :

- Mettre en place des opérations de groupage / dégroupage en horaires décalés ;
- Utilisation plus intensive des locaux durant les vacances scolaires, trouver des espaces complémentaires qui pourraient remplir la même fonction en dehors des vacances scolaires ;
- Développer des points de retrait circuits courts par exemple le samedi matin ;
- Imaginer des espaces de collecte de produits des habitants du quartier (ampoules, vêtements, DEEE, etc.) ;
- Imaginer des centres de récupération des invendus issus de la restauration collective ;
- Stationnement de vélocargos.

LES CAS D'USAGE

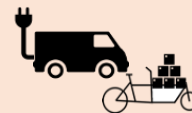
Liste des fiches identifiées :

- ① Messagerie ;
- ② E-commerce ;
- ③ Logistique des chantiers ;
- ④ Commerce de proximité ;
- ⑤ Grande distribution ;
- ⑥ Événementiel ;
- ⑦ Logistique des quartiers d'affaires ;
- ⑧ Logistique des marchés.



CAS D'USAGE 1

Messagerie / livraison de colis, logistique du dernier km



Caractéristiques de l'activité :

Horaires : livraisons entre 8h et 19h (amplitude max)
Types de véhicules : VUL (3.5t) GNC et électriques. Vélo-cargos (mécaniques ou à assistance électrique).

Caractéristiques techniques des espaces logistiques nécessaires :

- Facile d'accès au moins pour les VUL et si possible pour les poids-lourds ;
- Faible déclivité pour les vélocargos.

Opportunités pour une mutualisation :

Selon les types d'opérations : espace occupé entre 7h30 et 19h voire 9h et 18h30.

Type d'activité avec laquelle une mutualisation apparaît envisageable :

Parking de véhicules circulant la journée (par exemple dépôt RATP, garages Taxi, etc...), parkings souterrains, voirie, autres acteurs de messagerie (ELU), délaissés urbains, ...

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Sécurité : selon la configuration, un espace fermé ou avec vidéo-surveillance ;
- Concurrence : dépendant de la configuration. De préférence des espaces un minimum distincts, avec séparation étanche ;
- Selon la configuration, des investissements en équipements peuvent être nécessaires pour le transfert de colis entre véhicules ;
- Bornes de chargement pour véhicules électriques le cas échéant.

Enjeux réglementaires identifiées :

- Réglementation restant à préciser pour les installations de consignes de retrait de colis sur la voie publique ;
- Le partage temporel des espaces nécessite de la rigueur et des moyens de contrôle (caméras, etc.) qui se heurtent à des difficultés réglementaires (CNIL notamment).

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

Pour une installation en sous-sol (par exemple parking public sous-terrain), un monte-charge peut être une solution.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Acculturer les collectivités locales aux bénéfices d'une planification axée sur la logistique ;
- Préserver du foncier à vocation logistique par son inscription dans les PLU/PLUi.

Acteurs clés de l'opération logistique :

Opérateurs de messagerie et express.

Acteurs clés à mobiliser pour la mutualisation :

- Détenteurs de foncier ou de locaux ;
- Collectivités locales compétentes dans la gestion de la voirie.

CAS D'USAGE 2

Retrait de colis e-commerce



Caractéristiques de l'activité :

- Mise à disposition aux particuliers de colis, de produits alimentaires et de produits encombrants achetés sur internet ;
- Les produits alimentaires peuvent être sous température dirigée.

Caractéristiques techniques des espaces logistiques nécessaires :

- Être accessible à des horaires adaptés au grand public : en soirée et/ou le samedi notamment ;
- Lieux de passage des clients, facilement identifiables par les consommateurs : centres commerciaux, voirie, gares ou stations de transports publics, commerces, mairies, etc ;
- Être accessibles aux VUL et camions acheminant les marchandises.

Opportunités pour une mutualisation :

- La croissance du e-commerce mais aussi l'impact des livraisons sur la ville imposent de trouver des solutions de mutualisation. Les solutions hors domicile permettent de réduire le nombre de livraisons directes au destinataire, les échecs à la livraison et en conséquence le nombre de véhicules de livraison ;
- Un espace public qui est utilisé une partie de la journée ou de la semaine pour du retrait de colis, de produits alimentaires ou le positionnement d'un camion de retrait ;
- Un délaissé qui peut être utilisé pour positionner des consignes de retrait de colis.

Type d'activité avec laquelle une mutualisation apparaît envisageable :

- Espaces pour l'implantation de consignes de retrait de colis (produits secs ou frigorifiques) ;
- Point de retrait de produits alimentaires achetés sur internet (par exemple créneau horaire de 2 heures le samedi matin) ;
- Point de stationnement à des horaires précis, par exemple en fin d'après-midi, de camions pour un retrait des colis directement au camion.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Les solutions de retrait de colis, produits alimentaires ou encombrants nécessitent un approvisionnement par camion, donc possibilité d'accueil au moins des VUL 3,5t ;
- Elles imposent aussi une signalétique adaptée et un accès facile du public en centre urbain à pied ;
- Le modèle pourrait aussi être décliné aux drives temporaires en péri-urbain ou zones moins denses du territoire de la Métropole.

Enjeux réglementaires identifiés :

- La privatisation d'un espace de stationnement public pour un camion est actuellement difficile et peut nécessiter un appel d'offres. Le camion de retrait de colis ne fonctionne que si le site est parfaitement identifié et toujours au même endroit ;
- Le positionnement de consignes de retrait de colis sur la voie publique nécessite des autorisations spécifiques.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Mettre en place une expérimentation et mesurer les effets, tant sur le plan du service que sur le plan environnemental ;
- Trouver une solution de financement des installations (RATP, SNCF, commune, etc.) ;

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Faire évoluer les textes réglementaires qui prévoient déjà une privatisation de l'espace public pour de nombreuses activités : terrasses de cafés / restaurants, marchés de plein vent, brocantes, etc.

Acteurs clés de l'opération logistique :

- Marketplace de produits locaux ou de commerces de proximité ;
- Réseau de points relais (Mondial Relay, Relais Colis...) ;
- Acteurs du e-commerce ou de la distribution (par exemple Cdiscount) ;
- Réseaux de transport de colis e-commerce.

Acteurs clés à mobiliser pour la mutualisation :

- Mairies, SNCF, RATP, opérateurs de parcs de stationnement, Fédérations de commerçants, etc.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels à projets à mettre en place :

- Points de retrait de colis ou produits alimentaires devant des gares, à des heures bien définies en fonction des besoins ;
- Points de retrait de produits alimentaires achetés sur internet (surtout produits locaux ou des commerces de proximité) dans des lieux publics ;
- Positionnement de consignes sur l'espace public.

CAS D'USAGE 3

Logistique des chantiers



Caractéristiques de l'activité :

- Horaires : 24h/24 ;
- Véhicules : transports de personnes (véhicules personnels, véhicules utilitaires), de marchandises (poids lourds), de déchets, véhicules spéciaux (grues, convois exceptionnels, bétonneuses...);
- Marchandises : déblais / remblais, matériaux de gros œuvre et de second œuvre, outillage, déchets de chantiers ;
- Occupations temporaires du domaine public : bases vies et installations de chantier, échafaudages, emprises de chantier (bennes...).

Caractéristiques techniques des espaces logistiques nécessaires :

Espaces :

- Sécurisés pour la protection des biens et des personnes ;
- Généralement raccordés aux réseaux d'eau et d'électricité ;
- Pouvant accueillir des charges lourdes ;
- Nécessitant un périmètre plus ou moins large en considération de l'opération de travaux envisagée.

Opportunités pour une mutualisation :

- Permettre une gestion efficace des chantiers.

Type d'activité avec laquelle une mutualisation apparaît envisageable :

- Gestion des déchets et notamment tri des matériaux ;
- Stockage de matériaux (par exemple dans le cadre d'un centre de consolidation de chantier) ;
- Stationnement ;
- Quais fluviaux ;
- Base vie.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Sécurité/vol sur chantier ;
- Assurances ;
- Sensibilisation du personnel ;
- Espaces souvent réduits pour les travaux de bâtiment ;
- Identification des responsabilités ;
- Santé/sécurité des personnes ;
- Charte chantier.

Enjeux réglementaires identifiés :

- Si occupation du domaine public, quels sont les usages de mutualisation permis ? Un acteur centralisant ces opérations (par exemple le gestionnaire d'un centre de consolidation de chantier) peut être nécessaire ;
- Le partage des espaces pose des problèmes en matière de santé/sécurité ;
- Se pose aussi la question de la responsabilité.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Formation et sensibilisation ;
- Guides / Exemples de clauses à insérer dans les contrats ;
- Partager les bonnes pratiques.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Échanges avec les compagnies d'assurance et les pouvoirs publics locaux (collectivités, mairies...);
- Évolutions réglementaires ;
- Clauses de mutualisation à intégrer dans les marchés.

Acteurs clés de l'opération logistique :

- Maîtrise d'ouvrage ;
- Maîtrise d'œuvre ;
- Entreprises.

Acteurs clés à mobiliser pour la mutualisation :

- Assureurs et pouvoirs publics locaux.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels à projets à mettre en place ou envisager :

- Expérimentation d'une mutualisation à l'échelle de plusieurs chantiers ou d'un chantier et d'autres activités économiques pour les activités de gestion des déchets, stationnement, stockage de matériaux, restauration des salariés.

CAS D'USAGE 4

Commerce de proximité



Caractéristiques de l'activité :

- Horaires : variable selon l'activité. Si alimentaire, commence très tôt vers 5-6h, si non-alimentaire livraisons vers 8h00 ou plus tard ;
- Type de véhicules de marchandises : utilitaires, petits camions ou camions frigorifiques, véhicules de société.

Opportunités pour une mutualisation :

- Créneaux horaires laissés libres comme le matin avant l'ouverture mais dépend de l'activité ;
- Parfois pendant la fermeture de la pause déjeuner ;
- Rationnaliser les déplacements, réduire les nuisances et les coûts ;
- Optimiser l'espace disponible, valoriser les espaces commerciaux ou de réserve sous-utilisés de certains commerces.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Volonté de différenciation entre les commerces, donc peu de mutualisation de l'offre commerciale ;
- Volonté de contrôler soi-même la marchandise, notamment pour les produits frais ;
- Faible rémunération de l'activité de point relais ;
- Bien séparer l'activité du commerce et les activités annexes.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Étudier la possibilité de mettre en place des groupements d'achats ;
- Développer l'activité de points relais en étendant les services ;
- Utiliser une partie sous-utilisée du commerce pour des espaces logistiques de proximité.

Acteurs clés de l'opération logistique :

- Offices du commerce ;
- Réseaux de points relais ;
- Plateformes de circuits courts ;
- Commerçants, logisticiens ;
- Les Sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC) de centre-ville : coopérative rassemblant acteurs privés (commerçants, artisans, professions libérales), acteurs publics (ville, communauté de communes, canton...), acteurs consulaires, citoyens et salariés, présentes dans certains territoires mais pas nécessairement encore en Ile-de-France.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels à projets à mettre en place ou envisager :

- Développer des modèles de SCIC de centre-ville ;
- Sensibiliser les coopérateurs à la mutualisation ;
- Proposer des offres négociées pour mutualiser les achats avec potentiellement soutien des acteurs bancaires ;
- Développer une offre mutualisée avec le MIN de Rungis ;
- Développer la fonction de point relais ou les activités annexes au commerce de proximité en lien avec la logistique urbaine.

Caractéristiques techniques des espaces logistiques nécessaires :

- À proximité des réserves ou du rayon d'exposition.

Type d'activité avec laquelle une mutualisation apparaît envisageable :

- Fournitures liées au fonctionnement et à la gestion du commerce (ex : consommables, mobilier...) ;
- Point relais (retraits, retours, envois de colis) ;
- Relais Postal urbain ;
- Conciergerie de quartier ;
- Livraison de proximité.

Enjeux réglementaires identifiés :

- Respect des normes d'hygiène et de température ;
- Séparation accueil du public et des livreurs.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Établir des process clairs et un mode opératoire.

Acteurs clés à mobiliser pour la mutualisation :

- Les coopérateurs de la SCIC ;
- Le Président de la SCIC ;
- Commerçants ;
- Logisticiens.

**Caractéristiques de l'activité :**

- Grandes surfaces avec un assortiment composé d'une majeure partie de denrées alimentaires (sec, frais, surgelé, etc.) ;
- Stock de réserve réduit avec chambre froide ;
- Livraisons quotidiennes depuis des centrales régionales, nationales mais aussi par des producteurs locaux. Principalement le matin ;
- Ces activités parfois qualifiées de "locomotives alimentaires" sont souvent voisines de plusieurs autres magasins qui bénéficient de l'attractivité forte de ce type de commerces.

Caractéristiques techniques des espaces logistiques nécessaires :

- Espaces significatifs mais réduits par rapport à la surface du magasin (de quelques dizaines à quelques centaines de m²) ;
- Les marchandises sont réceptionnées à une entrée dédiée généralement située à l'arrière de l'accueil public ;
- Les espaces de livraison comportent au moins un quai PL ;
- Les marchandises sont stockées sur des palettes, transportées par des transpalettes manuels, électriques, et des chariots élévateurs qui peuvent aussi stocker en hauteur ;
- Les marchandises en attente de livraisons sont stockées dans des zones d'attente, sous température dirigée.

Opportunités pour une mutualisation :

- Mise à disposition des espaces de réception et de stockage des grandes surfaces pendant les périodes de faible activité ;
- Utilisation des grandes allées, parkings, quais et entrées visiteurs des magasins pour réaliser certaines opérations logistiques hors des horaires d'ouverture ;
- Utilisation des espaces du magasin pour la préparation des livraisons à domicile ou e-commerce.

Types d'activité avec laquelle une mutualisation apparaît envisageable :

- Mutualisation des espaces de réception avec les autres locaux commerciaux proches du magasin, qui partagent parfois la même galerie commerciale ;
- Mutualisation des flux avec d'autres commerces ayant les mêmes fournisseurs ;
- Mutualisation des livraisons à domicile avec les autres fonctions du magasin ou d'autres commerces.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Accessibilité partagée des espaces et intégrité des marchandises des différentes activités ;
- Connexion des locaux de la GMS avec les éventuels magasins proches ;
- Réticence au partage d'information avec d'autres enseignes potentiellement concurrentes ;
- Partage de l'exploitation et règles de sécurité ;
- Pour les livraisons à domicile, partage des espaces avec les particuliers acheteurs.

Enjeux réglementaires identifiés :

- Définir les questions de responsabilité en cas de détérioration de marchandises de l'un ou l'autre des utilisateurs.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Utilisation de grilles, barrières ou rubalise pour sanctuariser certains espaces pendant les moments d'utilisation par d'autres acteurs et dégager des itinéraires de circulation des marchandises dans les galeries marchandes ;
- Passer par des entreprises tierces afin qu'elles gèrent les flux.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Mettre en place une organisation des espaces de réception, de stockage et de circulation permettant de tracer les flux et évitant le mélange des flux après les opérations de déchargement ;
- Passer par une entreprise tierce pour l'organisation des flux en permettant ainsi la mutualisation des fonctions.

Acteurs clés de l'opération logistique :

- La direction des différents établissements ;
- Les commerces ;
- Les fournisseurs ;
- Les logisticiens.

Acteurs clés à mobiliser pour la mutualisation :

- La direction des différents établissements ;
- Les gestionnaires de site, centres commerciaux et les services de sécurité ;
- Les commerces ;
- Les fournisseurs.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels d'offre à mettre en place :

- Espace de réception unique pour les galeries marchandes ;
- Utilisation des espaces de réception des marchandises de la grande surface par d'autres commerces ;
- Étudier en amont les zones de réception logistique lors de la conception des centres commerciaux et grandes surfaces.

**Caractéristiques de l'activité :**

- Organisation d'activités regroupant pendant un temps réduit des exposants, un spectacle ou autre, et attirant un public qui peut être très important ;
- Selon le lieu et l'événement, l'installation et la libération des lieux peuvent être très contraintes en termes de temps impliquant des périodes d'activité aussi intense que le temps de l'évènement proprement dit ;
- L'organisation d'un événement est un projet logistique en tant que tel, dont la complexité est accrue lorsque le lieu est multi-opérateurs (par exemple parc des expositions).

Opportunités pour une mutualisation :

- Utilisation d'espaces logistiques utilisés de manière réduite lors de certaines périodes de l'évènement, pour y organiser des événements de petite, moyenne et grande taille ;
- Mobiliser des espaces logistiques supplémentaires, couverts ou extérieurs, en cas de besoin pour des événements d'ampleur dont la logistique nécessite des capacités supérieures à celles disponibles.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Accessibilité partagée des espaces et intégrité du matériel et des données sensibles des autres activités ;
- Dans le cas où le lieu recevrait l'évènement, l'accessibilité doit permettre la présence du public avec notamment la présence de locaux de services et d'une bonne accessibilité en transport ;
- Nécessité d'accès permettant l'installation d'importants éléments (structures pour fixer des éclairages, cloisons, installations volumineuses...).

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Mise en place de navettes pour transporter le public sur site ;
- Possibilité d'installer des structures amovibles dans ou à l'extérieur des bâtiments pour compenser certains manques (locaux sanitaires, etc.) ;
- La mutualisation peut permettre une amélioration de la rentabilité de certains lieux.

Acteurs clés de l'opération logistique :

- Les pouvoirs publics souvent partenaires des événements de leur territoire ;
- Les organisateurs des événements ;
- Les gestionnaires de sites.

Caractéristiques techniques des espaces logistiques nécessaires :

2 types d'espaces :

- Des espaces spécialisés dans un type d'évènement qui comportent des aménagements spécifiques liés à une activité précise (salles de théâtre, stades, Arena, etc.) ;
- Des espaces plus neutres, parfois des espaces publics ou des bâtiments, généralement des espaces de grandes tailles (plusieurs milliers de m²) facilement modulables et faciles d'accès pour les véhicules lourds, etc. Les bâtiments doivent être classés ERP.

Types d'activité avec laquelle une mutualisation apparaît envisageable :

- Grandes entreprises dont les locaux ou espaces extérieurs sont utilisés uniquement pendant la semaine et qui pourraient accueillir des événements ou de la logistique événementielle pendant le weekend ;
- Grands espaces inutilisés dans des entreprises ne fonctionnant pas durant une période de la semaine ;
- Utilisation d'espaces urbains publics ou privés et d'infrastructures pour la logistique d'opérations événementielles.

Enjeux réglementaires identifiés :

- L'activité première des lieux doit être compatible avec le transit d'objets destinés à l'accueil d'un public important (pas de matières dangereuses etc.) ;
- Définir les questions de responsabilité en cas d'endommagement de marchandises de l'un ou l'autre des utilisateurs ;
- Dans le cas où les espaces logistiques seraient utilisés pour organiser l'évènement, il est nécessaire que les lieux répondent au classement ERP.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Utiliser des lieux qui sont déjà classés ERP ou effectuer les démarches pour le classement ;
- Cibler les locaux d'activité qui présentent peu de risques ;
- Se limiter aux espaces destinés à l'accueil du public.

Acteurs clés à mobiliser pour la mutualisation :

- Les organisateurs de l'évènement ;
- Les équipes de montage ou prestataires ;
- Les gestionnaires de sites.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels à projets à mettre en place ou à envisager :

- Mobiliser des espaces logistiques privés pour la logistique événementielle afin de massifier les flux dans la ville ;
- Lancer un appel à projets pour utiliser des espaces logistiques (publics ?) pour y organiser des événements.



Caractéristiques de l'activité :

Les quartiers d'affaires sont des secteurs à dominante d'activité tertiaire. La majeure partie des bâtiments est ainsi occupée par des bureaux. On y trouve aussi des activités de services pour les salariés, notamment la restauration qui peut se trouver dans l'enceinte des locaux des entreprises ou à l'extérieur. En dehors des heures de bureaux, cette typologie de quartier connaît une activité plutôt réduite permettant à d'autres fonctions de prendre le relais. Les fonctions résidentielles sont souvent présentes mais restent le plus souvent peu importantes.

Caractéristiques techniques des espaces logistiques nécessaires :

- Dans les quartiers d'affaires spécialisés (La Défense, La Plaine Saint-Denis, Paris Rive Gauche, etc.), les bâtiments tertiaires peuvent disposer d'espaces logistiques dédiés et d'espaces publics et intérieurs de grandes dimensions. Ces espaces servent à l'accueil des employés et aux livraisons qui sont nombreuses dans le domaine tertiaire (fournitures de bureau, plis et colis, entretien et maintenance), ainsi que dans les activités annexes (restauration, commerces, déménagements, etc.) ;
- Dans le cas d'un quartier de tours, la livraison à l'intérieur des bâtiments ralentit le travail des livreurs, est perturbante, peu efficace et peut justifier un service externalisé et centralisé.

Opportunités pour une mutualisation :

- L'existence de locaux logistiques dans les bâtiments peut permettre une mutualisation des flux des entreprises d'un même bâtiment ou d'un même secteur afin de les massifier ;
- La présence de ces espaces intérieurs, a priori sécurisés, peut favoriser la livraison de nuit ;
- Les espaces logistiques peuvent être utilisés par d'autres acteurs de la logistique travaillant en dehors des horaires d'utilisation intense de ces locaux afin d'approvisionner des secteurs voisins de la ville, moins dotés en locaux logistiques ;
- La réduction des besoins en stationnement de véhicules peut, dans certains cas, favoriser l'émergence de ces solutions en permettant l'utilisation d'espaces parfois surdimensionnés.

Types d'activité avec laquelle une mutualisation apparaît envisageable :

- Organisation de tournées depuis un centre de distribution spécialisé dans la livraison du quartier (accès spécifiques, connaissance de l'organisation, etc.) ;
- Intégration de la livraison finale dans les fonctions de gestion des bâtiments afin que les livreurs soient en mesure de déposer tous les colis au même endroit (conciergerie de bâtiment) ;
- Utilisation des grands espaces pour du dégroupage de flux tels que la grande distribution livrée tôt le matin.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- L'accessibilité partagée des espaces et l'intégrité des données sensibles et du matériel des autres activités doivent être garanties. C'est notamment difficile quand l'entreprise tertiaire est fermée et cela peut nécessiter des aménagements spécifiques ;
- Implication d'une multitude d'acteurs qu'il sera difficile à mettre d'accord pour adopter une solution partagée ;
- Coût des travaux et de la mutualisation. Dans certains cas, il peut s'agir de revenus complémentaires pour l'occupation d'espaces sous-utilisés.

Enjeux réglementaires identifiés :

- Gestion du transfert de responsabilité, assurances ;
- Compatibilité avec les baux et règlements de copropriété.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Diagnostic des difficultés de livraison, de stationnement et de circulation dans le quartier d'affaires ;
- La présence de sécurité dans le bâtiment en dehors des horaires d'exploitation facilite l'utilisation par plusieurs entreprises ;
- La présence de quais de déchargement mutualisés favorise le travail de plusieurs entreprises dans les mêmes espaces ;
- Possibilité de limiter l'accès de ces espaces par la mise en place d'une séparation de la circulation des flux de logistique.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Étude des réglementations existantes dans l'espace, définition des contraintes nouvelles et évolution éventuelle de ces réglementations s'il s'agit de règlements locaux.

Acteurs clés de l'opération logistique :

- Gestionnaires des bâtiments ;
- Locataires des locaux logistiques et des bureaux ;
- Fournisseurs ;
- Logisticiens.

Acteurs clés à mobiliser pour la mutualisation :

- Gestionnaires des bâtiments ;
- Locataires des locaux logistiques et des bureaux ;
- Fournisseurs ;
- Logisticiens.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels à projets à mettre en place :

- Mise en place de conciergeries d'immeubles s'occupant de livrer les colis dans les étages ou de les mettre à disposition, notamment pour les colis e-commerce à destination des employés.

CAS D'USAGE 8

Marchés



Caractéristiques de l'activité :

- Horaires : 9h – 13h ;
- Type de véhicules : Véhicules utilitaires légers et camions porteurs.

Caractéristiques techniques des espaces logistiques nécessaires :

- Des aires de livraison à proximité du marché pour les professionnels.

Opportunités pour une mutualisation :

- Développer des aires de livraison partagées (réservées aux livraisons durant certaines heures de la journée) ;
- Adapter les horaires et la durée de livraison.

Type d'activité avec laquelle une mutualisation apparaît envisageable :

- Commerces alimentaires ;
- Boucherie, traiteur.

Contraintes techniques et financières à prendre en compte :

- Sécurité ;
- Concurrence ;
- Nuisance sonore.

Enjeux réglementaires identifiés :

- Des règlements de voirie trop nombreux et difficilement applicables ;
- Identification des professionnels, des commerçants et des artisans.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes techniques et financières / démarches à engager :

- Adopter un tarif horaire préférentiel pour les professionnels ;
- Adapter l'offre en aires de livraison aux besoins réels (quantification du nombre de livraisons grâce à l'étude des commerces) ;
- Organiser les flux à l'échelle du quartier grâce aux plans locaux de déplacements.

Pistes de solutions à explorer pour lever les contraintes réglementaires / démarches à engager :

- Harmoniser et simplifier les règlements de voiries et de circulation ;
- Mettre en place une carte professionnelle de stationnement pour l'identification des professionnels, des commerçants et des artisans.

Acteurs clés de l'opération logistique :

- Les collectivités territoriales.

Acteurs clés à mobiliser pour la mutualisation :

- Les commerçants et les artisans ;
- Les livreurs.

Pistes d'expérimentations à proposer / Appels à projets à mettre en place ou à envisager :

- Développer des aires de livraison partagées avec des horaires adaptés, et suivant les besoins réels en aires de livraison ;
- Convertir des voies de circulation à proximité des marchés en aire de livraison le matin ;
- Développer des voies multi-usages en fonction du moment de la journée.



Ce document est le fruit d'une démarche partenariale entre la Métropole du Grand Paris et la CCI Paris Île-de-France.



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