



PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



La logistique urbaine en Île-de-France : aperçu des principaux enjeux

Synthèse bibliographique
à partir des publications
parues entre 2015 et 2023

Novembre 2023



Rédaction

Lancelot Valverde - DRIEAT IF/SCDD/DMEM

Linda Leforestier - DRIEAT IF/SCDD/DMEM

Avec la contribution de Louise Hurtel et Yvelise Lucas de Lestanville - SCDD/DCAT

Sommaire

Introduction	5
1. La logistique urbaine dans le transport de marchandises en Île-de-France	5
2. Le foncier	9
3. L'impact du commerce en ligne.....	10
4. Les recommandations pour limiter les nuisances et optimiser la logistique urbaine	11
Références bibliographiques	14

Introduction

Selon le Ministère de la Transition Écologique¹, la **logistique urbaine se définit comme l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville**. Nombre de ses enjeux tournent autour de l'organisation du dernier maillon de la chaîne logistique, aussi appelée **logistique du dernier kilomètre**, soumis au double effet de la croissance des volumes à traiter et de la recherche de la réduction de ses impacts (encombrement, pollution). Cependant la logistique urbaine ne se résume pas à un problème de transport, c'est plus globalement **une question d'urbanisme forte**, où la gestion du foncier, les choix de gouvernance et d'encadrement sont des enjeux croissants.

L'évolution des modes de consommation, notamment liée à la forte croissance du e-commerce et à la crise sanitaire, nécessite d'adapter l'organisation du transport de marchandises en ville. Ainsi comme mentionné dans le livre blanc de la chaire Logistics City² 2019, « la logistique urbaine se traduit concrètement par des **innovations** entrepreneuriales et d'organisation des services logistiques en ville, ainsi que, du côté des pouvoirs publics, par la mise en place de mesures concernant la **gestion des flux** de circulation et du **stationnement** ».

Nous proposons ici un **tour d'horizon des principaux thèmes souvent associés à la logistique urbaine en Île-de-France**, nous appuyant sur différentes études issues d'acteurs institutionnels, privés ou académiques publiées au cours des dix dernières années. Cette revue a pour but de proposer une vision synthétique tout en donnant au lecteur le moyen d'approfondir les différents sujets avec des travaux plus spécifiques.

1. La logistique urbaine dans le transport de marchandises en Île-de-France

La très forte densité urbaine et le dynamisme économique de l'Île-de-France impliquent une activité de transport de marchandises particulièrement intense. Contrairement au fret longue distance qui se caractérise notamment par la massification des flux relativement bien mesurés, la logistique urbaine concerne une multitude de livraisons éclatées sur toute l'aire urbaine et souvent réalisées par des véhicules utilitaires légers (VUL). **Il est donc très difficile d'avoir une connaissance précise du secteur au travers d'indicateurs quantitatifs**. Par ailleurs, la complexité des chaînes logistiques et la diversité des acteurs impliqués ne facilite pas le recueil de données sur les flux qui approvisionnent les commerces, entreprises et habitants de la région.

Ainsi, bien qu'il ne s'agisse pas d'une enquête spécifique à la logistique du dernier kilomètre, beaucoup d'études sur le sujet reprennent les résultats de **l'Enquête Transport de Marchandises en Ville (ETMV)**, pilotée par le Laboratoire d'Économie des Transports (LAET – CNRS/Univ Lyon2/ENTPE) et qui remonte à 2013. L'unité de base utilisée dans cette enquête est le mouvement, c'est-à-dire l'enlèvement ou la livraison d'une marchandise en un point donné. Outre une publication qui détaille la méthodologie et les résultats de l'enquête³, on peut citer notamment les études de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)⁴ et de l'Institut Paris Région⁵ qui s'appuient sur ses enseignements pour établir l'état des lieux de la logistique en Île-de-France. Cette enquête permet d'apporter un éclairage quantitatif sur des sujets étroitement liés à la logistique urbaine : la concentration des activités dans l'espace et dans le temps, l'utilisation des véhicules utilitaires légers et l'offre de stationnement.

Comme pour la plupart des activités, le cœur d'agglomération concentre les mouvements de marchandises

Bien que les entrepôts ou les commerces de gros soient les activités générant le plus de mouvements par établissement, à l'échelle de la région les petits commerces représentent à eux seuls autant que ces deux secteurs réunis (24 %). Les activités tertiaires de bureau (18 %), très présentes en milieu urbain représentent également une part importante des mouvements. Le transport de marchandises en Île-de-France relève en grande partie de la logistique urbaine. C'est donc sans surprise que la répartition spatiale des mouvements se superpose avec le niveau de densité urbaine de la région (*Figure 1*).

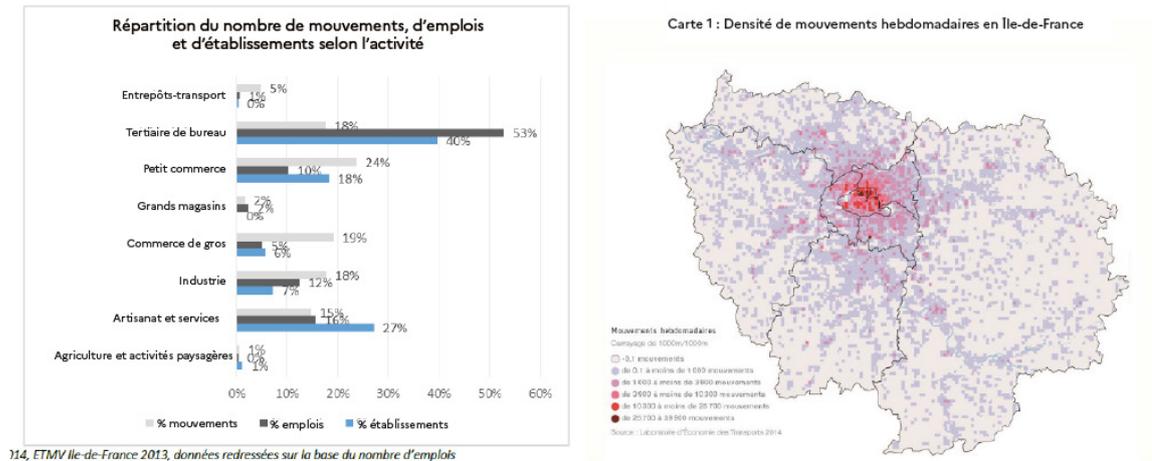
1 <https://www.ecologie.gouv.fr/logistique-urbaine-durable>

2 Chaire logistics City. 2019. « [Livre blanc de la nouvelle logistique urbaine](#) »

3 Serouge, Marc, Danièle Patier, Jean-Louis Routhier, et Florence Toilier. 2014. « [Enquête Marchandises En Ville Réalisée En Île-de-France Entre 2010 et 2013](#) »

4 APUR. 2017. « [Atlas des Grandes Fonctions Métropolitaines – Logistique](#) »

5 IPR. 2018. « [Île-de-France 2030 La région se transforme La Logistique fonction vitale](#) »



114, ETMV Ile-de-France 2013, données redressées sur la base du nombre d'emplois

Figure 1 : Activités génératrices et répartition spatiale des mouvements de marchandises (Serouge et al. 2014)

Par ailleurs bien que les enjeux de logistique urbaine peuvent toucher tous les centres urbains de la région, dans une cartographie pour la stratégie de la région Île-de-France¹, l'IPR identifie le secteur intra-A86 (cercle blanc) comme particulièrement concerné (figure 2) :

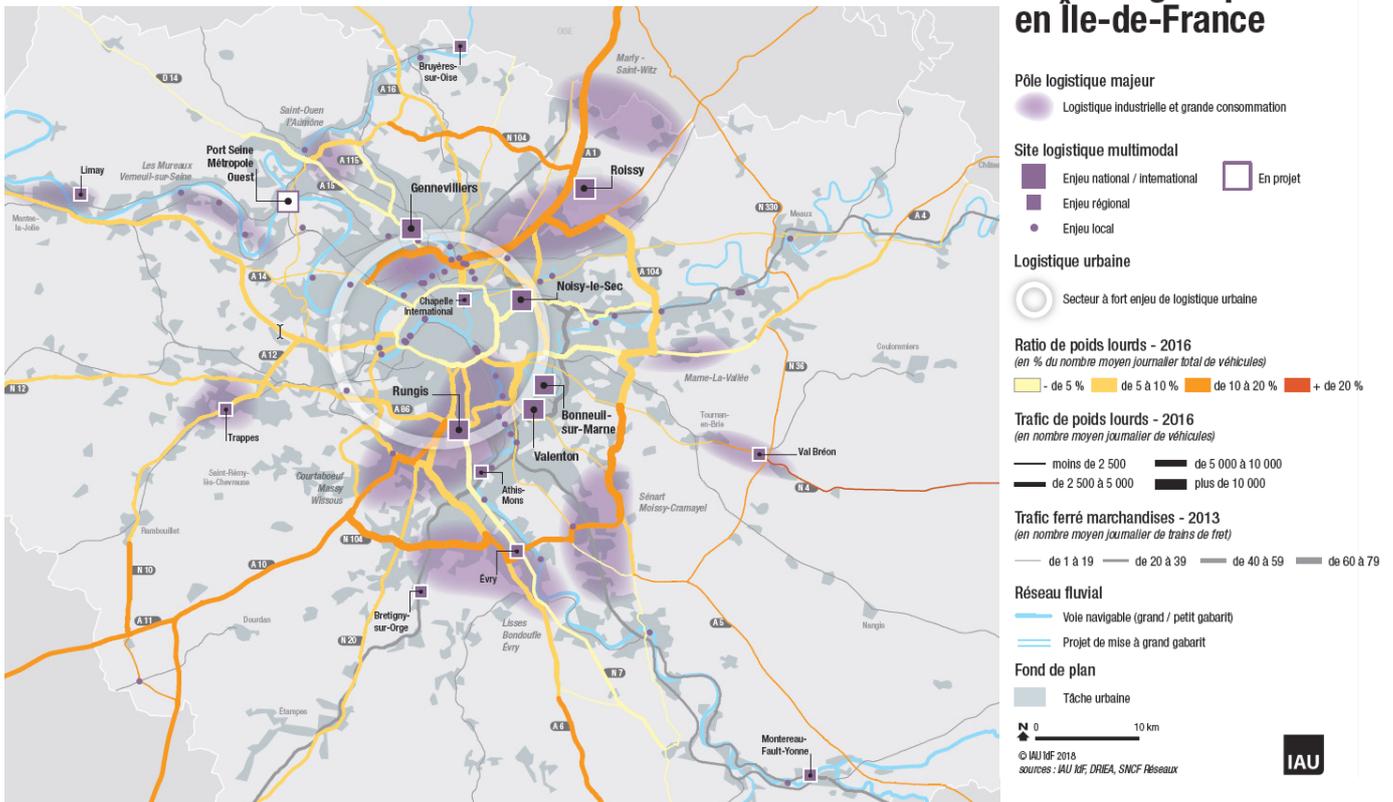


Figure 2 : Fret et logistique en Île-de-France, IAU 2017

1 Région Île-de-France. 2018. « [Stratégie régionale fret et logistique](#) ».

Une période de pointe plus marquée pour la livraison que pour le transport de personnes

L'analyse des mouvements permet également de renseigner sur la répartition temporelle des livraisons de marchandises. Le graphique suivant, qui superpose la répartition des heures de départ des déplacements de personnes selon l'Enquête Globale Transport¹ (Île-de-France Mobilités / Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement de l'Aménagement et des Transports) et celle des mouvements issue de l'ETMV, suggère que le transport de marchandises en Île-de-France est beaucoup plus concentré. **Le pic du matin entre 8h et 10h représente en effet 35 % des mouvements journaliers** et se superpose en partie avec la période de pointe du trafic routier de personnes.

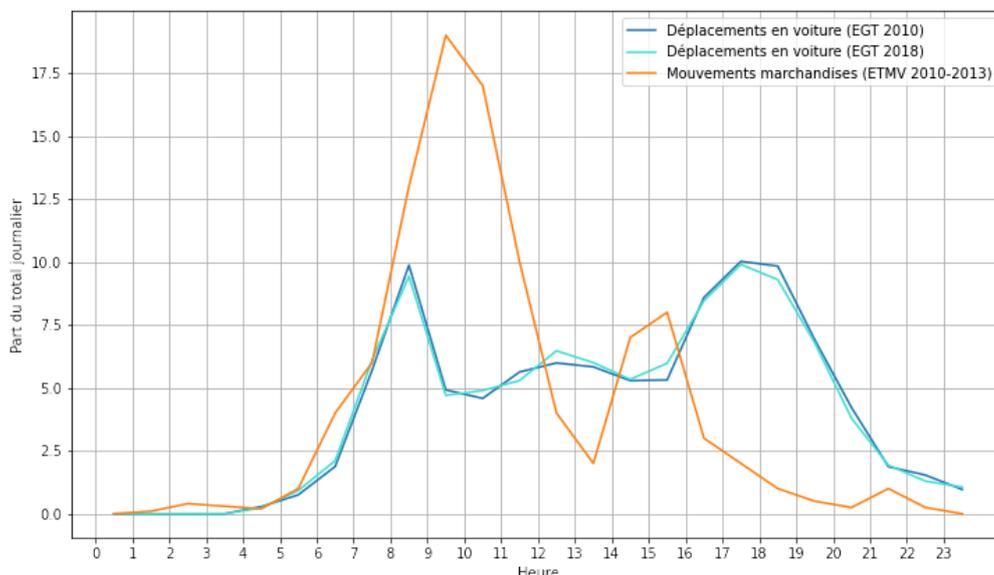


Figure 3 : Répartitions horaires du transport de personnes et de marchandises – EGT et ETMV (traitement DRIEAT)

Le nombre de mouvements est en revanche plutôt stable du lundi au vendredi et au cours de l'année, à l'exception d'une baisse de 25 % au mois d'août.

L'utilisation massive des Véhicules Utilitaires Légers pour la logistique urbaine

L'ETMV permet aussi d'estimer la répartition des types de véhicule utilisés : **les VUL concernaient déjà plus de 50 % des mouvements de marchandises à l'échelle de la région**. Bien qu'aucune enquête ne permette de mesurer l'évolution de ce chiffre, on peut supposer que la croissance du e-commerce a entraîné une hausse de l'utilisation des VUL. D'après les données du Service Données et Statistique du ministère de la transition écologique², le parc de VUL (+ 11,5 % depuis 2013) a augmenté plus vite que celui des véhicules légers (+ 8,2 %). Selon la ville de Paris³, les VUL représentent aujourd'hui **18 % du trafic dans la capitale**.

L'offre de stationnement : une infrastructure clef mais inégalement répartie

L'enquête estime également que **65 % des livraisons se font en double file ou sur un stationnement interdit**, preuve que la question de l'occupation de l'espace public est un enjeu important de la logistique urbaine. Bien que peu de connaissances ne soient disponibles sur l'offre d'emplacements de livraison en Île-de-France, Adrien Béziat a pu réaliser une analyse offre-demande des aires de livraison à Paris⁴, seul territoire où des données sont disponibles. Cette comparaison par secteur du nombre d'aires de livraison (8 819 dans tout Paris) met en évidence des problèmes de sur ou de sous-équipement selon les quartiers.

1 « Déplacements par tranche horaire » de l'EGT

2 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-de-vehicules-en-circulation-au-1er-janvier-2022>

3 Ville de Paris. 2022. « La ville logistique - Repenser la logistique urbaine à Paris - Stratégie 2022 - 2026 »

4 Béziat, Adrien. 2021. « Spatialiser l'offre et la demande de stationnement pour la logistique urbaine à Paris » Transports urbains N° 138 (1): 29-33

L'auteur montre la difficulté d'estimer la demande en emplacement de livraison et souligne que d'autres leviers doivent être mobilisés en plus de l'offre en infrastructure de stationnement, comme l'harmonisation des réglementations, leur application effective ou le choix des périodes de livraison.

On peut également retrouver une estimation de la capacité des espaces publics parisiens à accueillir des livraisons dans une publication de l'APUR datant de 2017¹ :

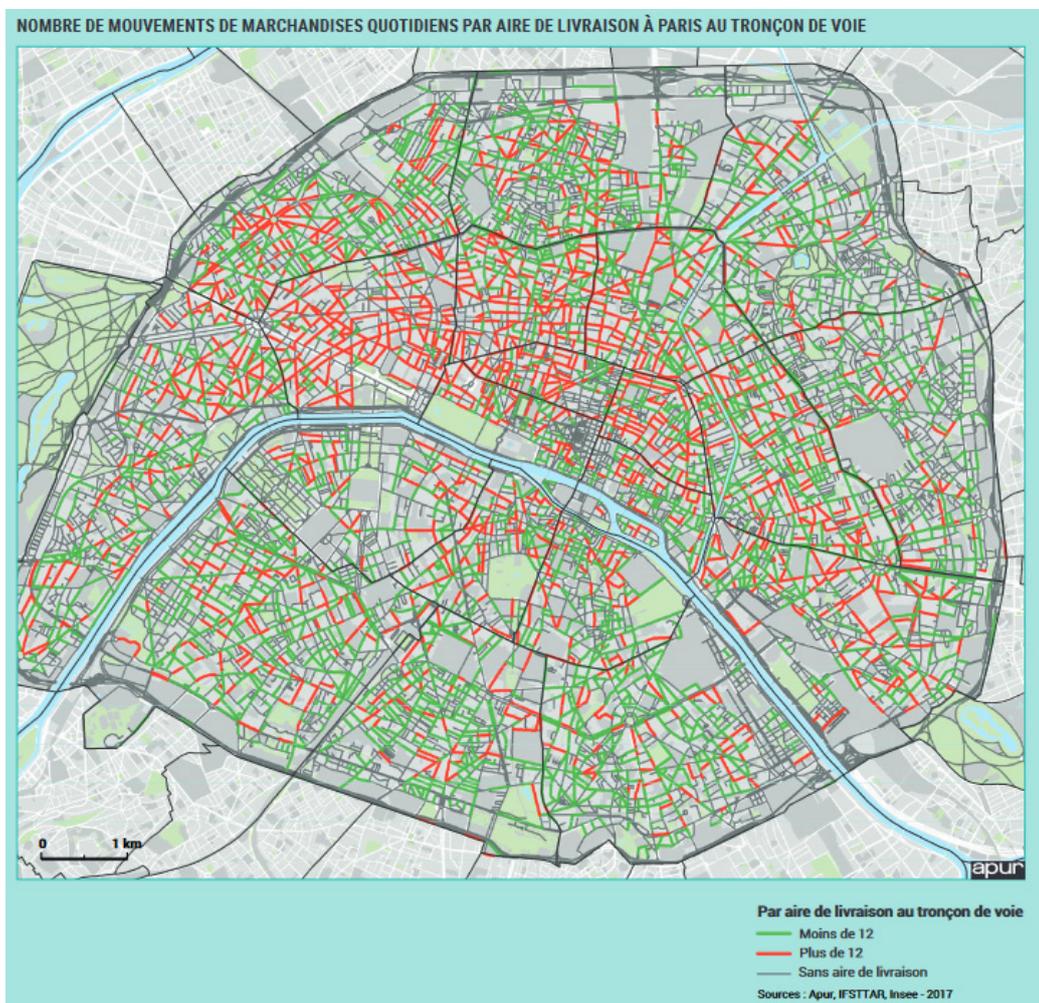


Figure 4 : Mouvements de marchandises par aire de livraison au tronçon de voie
(carte : APUR, données : APUR, IFSTTAR, Insee 2017)

Enfin, le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) propose plusieurs informations complémentaires sur les livraisons de marchandises en ville en France. On y trouve notamment des estimations :

- des temps d'arrêts, 2/3 des livraisons se font en moins de 10 minutes ;
- de la part des traces directes² dans la distance parcourue par les véhicules de transport de marchandises en milieu urbain, 75 % contre 25 % de tournées ;
- du nombre de moyen d'établissements desservis lors d'une tournée, égale à 13 ;
- de la part de mouvements de marchandises prédominant par heure de la journée. L'approvisionnement des commerces avant l'ouverture dans la matinée explique par exemple le profil temporel des mouvements (cf. figure 1).

Toutefois ces chiffres sont issus d'enquêtes de transport de marchandises en ville et d'enquêtes chargeurs relativement anciennes (années 2000) et pourraient avoir évolué de manière significative.

¹ APUR. 2017. « [Atlas des Grandes Fonctions Métropolitaines – Logistique](#) »

² Une trace directe désigne un parcours composé uniquement d'un enlèvement et d'une livraison, en opposition à la tournée

2. Le foncier

Typologie des entrepôts de logistique en zone urbaine

Le parc d'entrepôts francilien a fait l'objet de nombreuses analyses qui ont notamment permis de décrire la répartition spatiale des infrastructures logistiques à l'échelle de la région^{1 2}. Cependant ces travaux concernent principalement les grandes plateformes en périphérie des centres urbains et non les espaces plus centraux qui favorisent la multimodalité, la mixité des usages et la mutualisation. Les initiatives dans ce domaine sont de plus en plus nombreuses bien que nombre d'entre elles ne soient encore qu'au stade d'expérimentation³.

À partir des travaux menés par l'IFSTTAR sous la direction de Laetitia Dablanç⁴, l'association des professionnels de la logistique (Afilog)⁵ propose une typologie⁶ des espaces logistiques urbains qui liste les formats destinés à la zone urbaine. Des critères de taille, d'implantation, de fonction et d'usages ont été utilisés pour définir quatre types :

- porte d'entrée de l'agglomération (+ de 10 ha) ;
- plateforme urbaine de distribution (2 000 - 50 000 m²) ;
- espace urbain de distribution (500 - 10 000 m²) ;
- espace urbain de livraison (aire de livraison, consigne, point-relai, bureau de ville, conciergerie, etc.).

En regroupant les espaces de distribution et de livraison on retrouve globalement la typologie de SOGARIS, qui décompose ses sites en 3 catégories : les plateformes proches d'autoroutes urbaines, les hôtels logistiques et les espaces urbains de distribution⁷.

Pour plus de détails sur les dynamiques à l'œuvre en France et dans le monde en matière d'immobilier logistique urbain, il est possible de se référer à la troisième publication de la chaire logistics city⁸. En revanche malgré l'identification et la caractérisation de ces espaces propres aux zones urbaines denses, il semble qu'aucune publication n'en ait fait une cartographie précise sur le territoire francilien comme cela a été le cas pour le parc d'entrepôts toutes activités confondues.

Locaux du « quick-commerce » : entre commerce et entrepôt

Le *dark store* est une activité de vente en ligne au cœur des villes dans des délais rapides. Les locaux abritant cette activité sont constitués d'entrepôts n'accueillant pas de clientèle. De taille moyenne, il peut s'agir d'anciens magasins où les marchandises sont stockées, les commandes préparées, et d'où partent les livreurs à vélos ou motorisés.

Plus de 80 dark stores appartenant à une dizaine d'enseignes ont été recensés sur le territoire parisien et sa proche banlieue en janvier 2022 par l'APUR⁹. Des versions destinées à la livraison de plats cuisinés existent également. Il s'agit alors de *dark kitchens*, des restaurants virtuels ou cuisines fantômes, accessibles uniquement en ligne via des plateformes de livraison telles que Deliveroo, Uber Eats, ou Just Eat. Enfin, le drive piéton désigne un point de retrait de commandes en ligne de produits alimentaires au sein de supérettes ou supermarchés déjà existants.

L'étude de l'APUR évoque également les conséquences sur les riverains de l'expansion très rapide des dark stores. En plus des nuisances sonores et de l'encombrement de la voirie engendrés par les allers et venues des livreurs sur de grandes amplitudes horaires, ils pourraient fragiliser les petites surfaces commerciales de quartier.

1 DRIEAT. 2022. « [Les dynamiques de construction d'entrepôts en Île-de-France et dans ses franges - 1990-2019](#) »

2 Heitz, Launay et Béziat, 2019. [Heterogeneity of logistics facilities: an issue for a better understanding and planning of the location of logistics facilities](#)

3 Heitz, Adeline. 2017. « [La Métropole Logistique: Structure métropolitaine et enjeux d'aménagement La dualisation des espaces logistiques métropolitains](#) »

4 Directrice de recherche au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)

5 Association de professionnels de la logistique

6 <https://www.afilog.org/logurbaine/typologie/>

7 SOGARIS. 2018. « [La logistique urbaine du Grand Paris](#) »

8 Chaire logistics City. 2023. « [L'immobilier logistique urbain et périurbain](#) »

9 APUR. 2022. « [Drive piétons, dark kitchens, dark stores – Les nouvelles formes de la distribution alimentaire à Paris](#) »

Enfin, du fait de leur développement rapide, notamment suite à la crise sanitaire de 2020, le statut des dark stores est resté à leurs débuts dans un flou juridique¹. Selon le règlement d'urbanisme de la ville de Paris, un entrepôt n'a pas le droit de s'installer au pied des immeubles d'habitation. Pour échapper ainsi à certaines obligations légales, les opérateurs se sont déclarés comme commerces, alors que la destination principale de leur activité reste l'entreposage. Début mars 2022, après le contrôle de 65 dark stores, le service de l'urbanisme de la ville de Paris en a considéré 45 comme illégaux.

3. L'impact du commerce en ligne

De nombreux travaux se sont intéressés à l'impact du e-commerce sur la logistique urbaine. Le commerce en ligne connaît une forte croissance depuis plusieurs années avec notamment une hausse de 42 % du chiffre d'affaires du secteur entre 2019 et 2020². L'APUR³ et l'IPR⁴ proposent des analyses des pratiques de consommation (fréquence d'achat, modes de livraison privilégiés...) et des innovations logistiques dans la région Île-de-France. Les évolutions provoquées par le développement du commerce en ligne peuvent être regroupées en deux types.

D'une part, l'émergence de pratiques propres à la livraison B2C⁵. En effet la livraison aux particuliers provoque une multiplication des flux et des points de livraisons. Cette atomisation logistique a notamment engendré la multiplication des livraisons en point relais ou en consigne, et le développement de moyens de transport moins capacitaires comme les vélos cargo. Cependant, bien que les difficultés de mutualisation inhérentes à la livraison aux particuliers provoquent probablement une augmentation globale des flux de marchandises en ville, le manque de données sur les déplacements générés par le e-commerce ne permet pas d'en mesurer précisément l'ampleur. Selon l'étude partenariale Intercommunalités de France - la Poste, les livraisons du e-commerce représenteraient 12 % du volume total.

D'autre part, le secteur du e-commerce influence directement la logistique urbaine plus traditionnelle : il constitue un accélérateur de transformation⁶, dont « les normes de rapidité et de flexibilité se transfèrent progressivement au commerce de détail et à sa logistique »⁷. Enfin l'enjeu social de la profession de chauffeur-livreur, déjà notable dans le secteur de la livraison plus traditionnelle⁸ est accentué par le e-commerce, notamment à travers la livraison de repas et de courses alimentaires à domicile. Une enquête auprès de livreurs sur l'est Parisien a notamment pu mettre en évidence les difficultés liées aux volumes horaires, à la précarité et la dangerosité du métier⁹.

1 A.Lebatteux 2022. La destination de l'immeuble à l'épreuve des nouveaux usages urbains. Droit et Ville n°94, p87 à 101

2 Fevad. 2022. « [Les chiffres-clés du e-commerce 2022](#) »

3 APUR. 2020a. « [Le e-commerce dans la Métropole du Grand Paris – Impacts de la vente en ligne sur le commerce de rue et nouvelle organisation de la logistique](#) »

4 IPR. 2016. « [Comment améliorer la performance logistique du e-commerce ? Pratiques d'achats et livraison sur internet](#) »

5 « Business to Consumer » c'est-à-dire de professionnel à particulier

6 Chaire logistics City. 2021. « [Les mobilités dues au e-commerce quels impacts sur la ville ?](#) »

7 Roland Berger. 2020. « [La logistique urbaine face aux défis économiques et environnementaux](#) »

8 GATMARIF. 2021. « Pour une Logistique urbaine optimisée en Île-de-France à l'horizon 2030 »

9 6-t et Chaire logistics City. 2022, « [Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et en petite couronne](#) »

4. Les recommandations pour limiter les nuisances et optimiser la logistique urbaine

Comme déjà évoqué en première partie, la logistique urbaine exerce de multiples contraintes sur le trafic routier en milieu urbain. Sa contribution aux émissions de polluants est encore plus marquée, en raison de la concentration des trajets dans les zones les plus densément peuplées et d'une motorisation souvent plus polluante que la moyenne des véhicules. Selon Intercommunalité de France et le groupe La poste, la logistique urbaine générerait 30 % des gaz à effet de serre et 40 % des émissions de particules fines en ville¹. En Île-de-France, en raison de l'importante part des populations exposées à la circulation du transport de marchandises, Coulombel et al² estiment que celle-ci est responsable de 36 % des dommages sanitaires liés à la pollution du trafic routier, alors qu'elle ne représente que 8 % des distances parcourues.

La logistique urbaine génère aussi des nuisances sonores. Dans le rapport *Quelle stratégie pour la logistique urbaine francilienne ?*³ de l'année 2018, la chambre de commerce et d'industrie de Paris souligne par exemple son impact néfaste sur les riverains, en raison des bruits générés par la circulation, mais également par les activités de manutention, les opérations de chargement et déchargements engendrant des bruits importants. Cette nuisance est aussi un des enjeux évoqués dans le pacte logistique urbaine de la Métropole du Grand Paris (MGP)⁴ et dans le schéma d'orientation de l'APUR⁵.

En 2021 la MGP a conduit une enquête⁶ auprès des collectivités de son territoire qui a notamment pu mettre en évidence leurs principales préoccupations en termes de logistique urbaine (cf. figure 5 ci-dessous) :

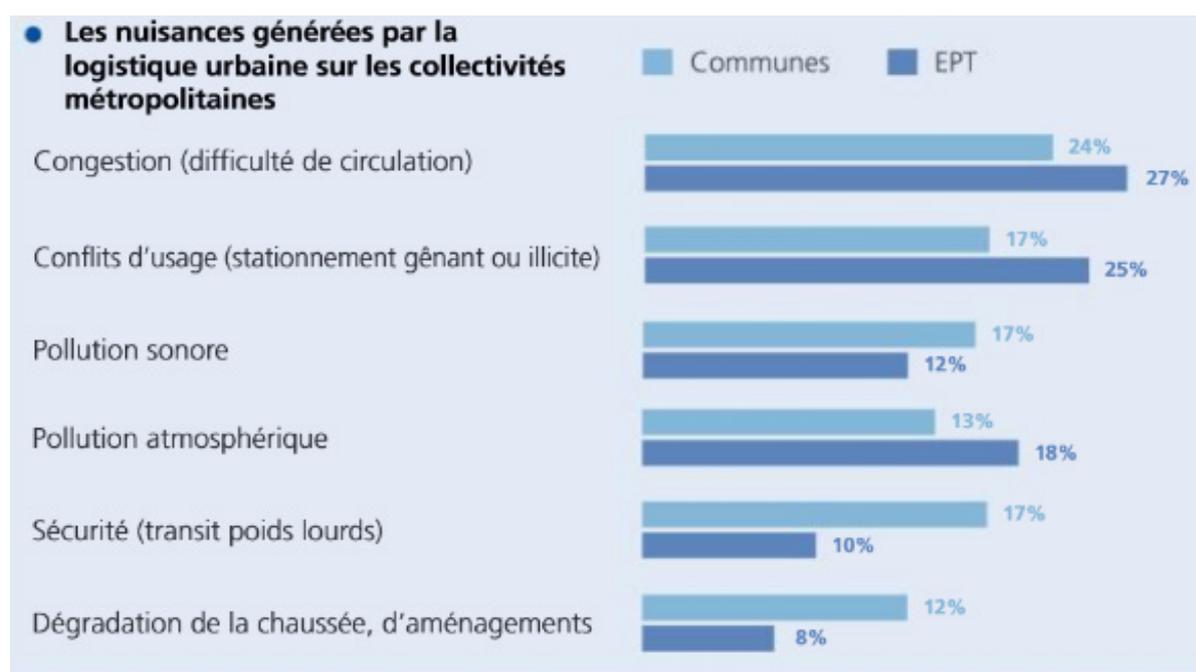


Figure 5 : Principales nuisances de la logistique urbaine selon les collectivités de la métropole du Grand Paris

Ainsi nombre de publications recensent des recommandations à l'attention des entreprises, collectivités et autres acteurs du secteur pour limiter ces nuisances. Les bonnes pratiques mises en avant par les professionnels et les observateurs spécialistes se retrouvent bien souvent dans les orientations stratégiques élaborées par les collectivités. Nous proposons dans cette partie un recensement des idées les plus souvent évoquées à l'attention des pouvoirs publics et/ou des entreprises du secteur.

1 Intercommunalité de France, La poste. 2022. « [Logistique urbaine la capacité à agir des collectivités](#) »

2 Coulombel, Nicolas, Laetitia Dablanc, Mathieu Gardrat, et Martin Koning. 2018. « [The Environmental Social Cost of Urban Road Freight: Evidence from the Paris Region](#) ». Transportation Research Part D: Transport and Environment 63 (août): 514-32

3 Chambre de commerce et d'industrie d'IDF. 2018. « [Quelle stratégie pour la logistique urbaine francilienne ?](#) »

4 Métropole du Grand Paris. 2018. « [Pacte pour la logistique métropolitaine](#) »

5 APUR. 2014. « [Logistique urbaine : vers un schéma d'orientation logistique parisien](#) »

6 <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/logistique-metropolitaine#une-enquete-logistique-urbaine-au-service-des-collectivites-metropolitaine>

Favoriser l'utilisation des modes ferroviaire, fluvial et de la cyclo-logistique

La diversification des modes de transport pour diminuer les externalités dues au transport routier fait partie des recommandations souvent évoquées. Le report modal prend une large place parmi les bonnes pratiques recueillies par l'APUR en vue des jeux olympiques 2024¹. L'étude rappelle notamment que la Seine dispose de réserve de capacité pour le déplacement de très grands volumes jusqu'au cœur des villes tandis que le vélo-cargo constitue un mode particulièrement adapté en zone dense pour remplacer une partie des livraisons des VUL. Pour faire face à la flexibilité du transport routier, la viabilité de ces reports nécessite des adaptations, comme l'investissement dans des infrastructures intermodales aux abords des fleuves² ou l'adaptation de la réglementation en faveur de la cyclo-logistique³. Dans son livre blanc le GATMARIF (Groupement des Activités de Transport et de Manutention de la Région Île-de-France) émet néanmoins des réserves sur l'efficacité du mode ferroviaire en évoquant des obstacles techniques et financiers à son utilisation : aménagements type ascenseurs à prévoir, exploitation des lignes par le transport de voyageurs et ruptures de charges supplémentaires.

Le soutien à l'intégration du fluvial dans les chaînes logistiques figure dans la stratégie fret et logistique de la région Île-de-France⁴, dans celle de la ville de Paris à travers sa volonté de préserver ses espaces logistiques ferroviaires et fluviaux (Seine et Canaux) et dans les mesures du pacte pour la logistique métropolitaine (Métropole du Grand Paris 2018).

Intégrer davantage la logistique urbaine dans les documents de planification

Une des principales recommandations formulées à l'attention des collectivités est d'intégrer des objectifs en termes de logistique urbaine dans les documents de planification (SCoT, SDRIF, PDUIF, PLUs, PLUIs⁵, chartes, etc.), notamment dans le but de réserver du foncier aux activités de chargement, déchargement et distribution en milieu urbain (Intercommunalité de France, La poste 2022 ; ADEME 2018 ; Idrac, Bolzan, et Jean 2021 ; Chambre de commerce et d'industrie d'IDF 2018). Dans un article de 2017⁶, les chercheurs Jean Debrie et Adeline Heitz précisent que malgré la prise en compte de la logistique urbaine dans le SDRIF et le PDUIF, ce sont les autorisations accordées par les SCoT et PLU qui permettent effectivement d'encadrer l'implantation des infrastructures logistiques de la région. Ainsi malgré l'émergence de chartes, la faible influence des documents régionaux limite la mise en place d'une planification logistique généralisée à l'échelle de l'Île-de-France.

Harmoniser les réglementations

L'harmonisation des réglementations en termes de circulation, stationnement, motorisation, consommation d'espace constitue aussi un des principaux leviers pour améliorer l'efficacité de la logistique urbaine. Il s'agit d'une demande des professionnels du secteur comme en témoigne les préconisations de l'Observatoire de l'Immobilier d'Entreprise d'Île-de-France (ORIE)⁷ et du GATMARIF. Cette nécessité d'homogénéisation entre les différentes collectivités de l'agglomération pour faciliter la lisibilité, le respect et le contrôle des réglementations est également reconnue par l'ADEME⁸ et l'APUR⁹, dès 2014.*

Adapter l'offre de stationnement pour les livraisons

En plus de l'harmonisation des réglementations en matière de stationnement, le dimensionnement et la gestion des aires de livraisons sont importants. La chambre du commerce et d'industrie d'Île-de-France et l'ADEME recommandent notamment aux collectivités d'effectuer un diagnostic de l'offre existante et du tissu commercial sur leur territoire et de mettre en place des dispositifs de contrôle pour veiller au bon respect des règles d'utilisation des aires de livraison.

1 APUR. 2021. « [Recueil de bonnes pratiques pour la logistique urbaine](#) »

2 GATMARIF. 2021. « [Pour une Logistique urbaine optimisée en Île-de-France à l'horizon 2030](#) »

3 Intercommunalité de France, La poste. 2022. « [Logistique urbaine la capacité à agir des collectivités](#) »

4 Région Île-de-France. 2018. « [Stratégie régionale fret et logistique](#) »

5 Schéma de COhérence Territoriale, Schéma Directeur de la Région Île de France, Plan de Déplacement Urbain d'Île de France, Plan Local d'Urbanisme

6 Debrie, Jean, et Adeline Heitz. 2017. « [La question logistique dans l'aménagement de l'Île-de-France : formulation d'un enjeu métropolitain versus absence de concrétisation dans les projets urbains ?](#) » Géographie, économie, société »

7 ORIE. 2018. « La logistique urbaine : un enjeu stratégique pour les territoires franciliens »

8 ADEME. 2018. « [Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine](#) »

9 APUR. 2014. « [Logistique urbaine : vers un schéma d'orientation logistique parisien](#) »

Sensibiliser la population

Le renvoi régulier de colis, le choix de la livraison à domicile plutôt qu'en point relais et en moins de 24 h sont autant de pratiques qui accentuent les impacts du transport de colis. Le consommateur a donc un rôle de plus en plus direct sur la logistique urbaine à travers le e-commerce et la sensibilisation aux impacts des livraisons est souvent citée comme moyen de rendre plus vertueuse la logistique urbaine. (Intercommunalité de France, La poste 2022; APUR 2021a; Idrac, Bolzan, et Jean 2021; GATMARIF 2021)

Développer de nouvelles pratiques de mutualisation

La limitation du nombre de kilomètres parcourus et l'optimisation des prestations logistiques de manière générale requiert de mutualiser au maximum les flux et les infrastructures logistiques. La métropole du grand Paris¹ recommande également d'utiliser les gares et infrastructures de transport de voyageurs pour le transport de marchandises, idée que l'on retrouve à travers la proposition d'utilisation des voies de bus dans le livre blanc du GATMARIF². L'APUR³ évoque la mise en location par la RATP d'aires de dépôt de bus comme entrepôt en journée à Amazon et Chronopost, tandis que l'ADEME encourage les livraisons en horaires décalés et la création d'Espaces de Logistique Urbains (ou Espace Urbains de Distribution pour reprendre les termes mentionnés au 2).

Favoriser le partage de données

Comme mentionné en première partie, il est aujourd'hui très difficile de quantifier les flux de la logistique urbaine en raison du manque de données publiées. Les informations sur les livraisons et les déplacements de marchandises en milieu urbain sont détenues par un ensemble d'entreprises en concurrence et donc réticentes à partager leurs données. Ce problème est relevé par plusieurs acteurs⁴ qui appellent souvent à la création de plateformes de partage de données standardisées et l'intervention d'intermédiaires de confiance pour favoriser l'ouverture⁵. Ce rôle d'intermédiaire pourrait à terme être endossé par un observatoire.

1 Métropole du Grand Paris. 2018. « [Pacte pour la logistique métropolitaine](#) »

2 GATMARIF. 2021. « [Pour une Logistique urbaine optimisée en Île-de-France à l'horizon 2030](#) »

3 APUR. 2021. « [Recueil de bonnes pratiques pour la logistique urbaine](#) »

4 Chaire logistics City. 2021. « [Les mobilités dues au e-commerce quels impacts sur la ville ?](#) »

5 Roland Berger. 2020. « [La logistique urbaine face aux défis économiques et environnementaux](#) »

Références bibliographiques

Documents transversaux

- ADEME. 2018. « Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine »
- APUR. 2014. « [Logistique urbaine : vers un schéma d'orientation logistique parisien](#) »
- APUR. 2017. « [Atlas des Grandes Fonctions Métropolitaines – Logistique](#) »
- APUR. 2021. « [Recueil de bonnes pratiques pour la logistique urbaine](#) »
- CEREMA. 2015. « [La logistique urbaine - Connaître et agir](#) »
- Chaire logistics City. 2019. « [Livre blanc de la nouvelle logistique urbaine](#) »
- Idrac, Bolzan, Jean, 2021. « [Mission LUD Logistique urbaine durable](#) »
- Intercommunalité de France, La poste. 2022. « [Logistique urbaine la capacité à agir des collectivités](#) »
- IPR. 2018. « [Île-de-France 2030 La région se transforme La Logistique fonction vitale](#) »
- Roland Berger. 2020. « [La logistique urbaine face aux défis économiques et environnementaux](#) »
- Chambre de commerce et d'industrie d'IDF. 2018. « [Quelle stratégie pour la logistique urbaine francilienne ?](#) »
- GATMARIF. 2021. « [Pour une Logistique urbaine optimisée en Île-de-France à l'horizon 2030](#) »
- ORIE. 2018. « [La logistique urbaine : un enjeu stratégique pour les territoires franciliens](#) »

E-commerce et logistique urbaine

- APUR. 2020a. « [Le e-commerce dans la Métropole du Grand Paris – Impacts de la vente en ligne sur le commerce de rue et nouvelle organisation de la logistique](#) »
- APUR. 2022. « [Drive piétons, dark kitchens, dark stores – Les nouvelles formes de la distribution alimentaire à Paris](#) »
- Chaire logistics City. 2021. « [Les mobilités dues au e-commerce quels impacts sur la ville ?](#) »
- Fevad. 2022. « [Les chiffres-clés du e-commerce 2022](#) »
- IPR. 2016. « [Comment améliorer la performance logistique du e-commerce ? Pratiques d'achats et livraison sur internet](#) »
- 6-t et Chaire logistics City. 2022, « [Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et en petite couronne](#) »

Foncier de la logistique urbaine

- APUR. 2020. « [Des espaces de logistique urbaine intégrés dans les projets immobiliers](#) »
- SOGARIS. 2018. « [La logistique urbaine du Grand Paris](#) »
- DRIEAT. 2022. « [Les dynamiques de construction d'entrepôts en Île-de-France et dans ses franges - 1990-2019](#) »
- Heitz, Adeline, Pierre Launay, et Adrien Béziat. 2019. « [Heterogeneity of Logistics Facilities: An Issue for a Better Understanding and Planning of the Location of Logistics Facilities](#) ». European Transport Research Review 11 (1): 5.
- Chaire logistics City. 2023. « [L'immobilier logistique urbain et périurbain](#) »
- A.Lebatteux 2022. La destination de l'immeuble à l'épreuve des nouveaux usages urbains. Droit et Ville n°94, p87 à 101

Orientations stratégiques

- Métropole du Grand Paris. 2018. « [Pacte pour la logistique métropolitaine](#) »
- Région Ile-de-France. 2018. « [Stratégie régionale fret et logistique](#) »
- Ville de Paris. 2013. « [Charte en faveur d'une logistique urbaine durable](#) »
- Ville de Paris. 2022. « [La ville logistique - Repenser la logistique urbaine à Paris - Stratégie 2022 - 2026](#) »

Articles de recherche

- Béziat, Adrien. 2021. « [Spatialiser l'offre et la demande de stationnement pour la logistique urbaine à Paris](#) » Transports urbains N° 138 (1): 29-33
- Coulombel, Nicolas, Laetitia Dabanc, Mathieu Gardrat, et Martin Koning. 2018. « [The Environmental Social Cost of Urban Road Freight: Evidence from the Paris Region](#) ». Transportation Research Part D: Transport and Environment 63 (août): 514-32.
- Heitz, Adeline. 2017. « [La Métropole Logistique: Structure métropolitaine et enjeux d'aménagement La dualisation des espaces logistiques métropolitains](#) »
- Debrie, Jean, et Adeline Heitz. 2017. « [La question logistique dans l'aménagement de l'Île-de-France : formulation d'un enjeu métropolitain versus absence de concrétisation dans les projets urbains ?](#) » Géographie, économie, société »
- Serouge, Marc, Danièle Patier, Jean-Louis Routhier, et Florence Toilier. 2014. « [Enquête Marchandises En Ville Réalisée En Île-de-France Entre 2010 et 2013](#) »
- Heitz, Launay et Béziat, 2019. « [Heterogeneity of logistics facilities: an issue for a better understanding and planning of the location of logistics facilities](#) »



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale et interdépartementale
de l'Environnement, de l'Aménagement et
des Transports d'Île-de-France

Ponant 2, 27-29 rue Leblanc

75732 Paris cedex 15

Tél. 01 40 61 80 80

Dépôt légal : Novembre 2023

ISBN : 978-2-11-172396-2