



Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris

**HOTEL DE VILLE DE PARIS
LE 28 JUIN 2006**

Sommaire

Préambule

1 – Les principes fondateurs

2 – Les engagements spécifiques aux chargeurs, expéditeurs et destinataires

3 – Les engagements spécifiques aux acteurs du développement du fer et du fleuve

4 – Les engagements spécifiques aux transporteurs livreurs

5 – Les engagements spécifiques à la Ville de Paris aux institutionnels et aux autres acteurs

6 – Les signataires

7 – Les annexes

Annexe 1 : Statuts du Comité de suivi de la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris

Annexe 2 : Règlement « marchandises » applicable sur le territoire de la Ville de Paris

Annexe 3 : Le disque horaire

Annexe 4 : « Arrêté n°01 16885 du 29 octobre 2001 réglementant à Paris les activités bruyantes »

Annexe 5 : Définitions

Annexe 6 : Plan d'actions

Annexe 7 : Plan de situation des infrastructures ferroviaires

Annexe 8 : Plan de situation des infrastructures portuaires destinées au fret

Annexe 9 : Professionnalisation des aires de livraison

Préambule

Une grande agglomération urbaine doit offrir à ses résidents et ses usagers la possibilité de bénéficier d'une logistique efficace et performante de livraison des marchandises.

A Paris :

- 32 millions de tonnes de marchandises arrivent chaque année dont 1 million de tonnes par le fer et 2,5 millions de tonnes par le fleuve ;
- 1 500 000 mouvements ont lieu chaque semaine ;
- 20% des véhicules en circulation sont dédiés au transport de marchandises.

La Ville de Paris a la volonté de mieux organiser et réguler ces livraisons de marchandises, en articulant la **recherche de l'efficacité** avec un **objectif « d'urbanité »**, c'est-à-dire de respect de l'environnement et de la tranquillité des résidents: qualité de l'air par la réduction des émissions polluantes, minimisation des nuisances sonores, esthétique visuelle, moindres encombrements, etc.

Elle a choisi de le faire en concertation avec l'ensemble des acteurs professionnels du transport – chargeurs, expéditeurs, destinataires, gestionnaires d'infrastructures, transporteurs livreurs – dont les organisations représentatives ont pris leurs responsabilités en s'engageant dans ce partenariat.

La Préfecture de Police accompagne cette démarche. Concernant le contrôle du dispositif « marchandises » elle veillera, avec toute l'attention nécessaire, au respect des arrêtés municipaux correspondant au contenu de la charte.

Cette concertation « marchandises » engagée depuis plus de 4 ans a permis la mise en place d'un plan d'actions ayant donné lieu à des travaux cofinancés entre la Ville et les professionnels. Sept recommandations ont émergé de ce plan d'actions. Leur mise en œuvre vise à adapter le dispositif marchandises aux réalités logistiques de la Ville de Paris. La présente charte est issue de ces recommandations.

Cette **Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris** précise les engagements pris par les partenaires. Elle fait référence au règlement « marchandises » applicable dans Paris, à la limitation à 30 minutes de l'utilisation des aires de livraison et plus généralement au plan d'actions¹ devant guider la concertation Ville de Paris / Professionnels pour les 3 prochaines années.

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

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

¹ Voir annexe n°6 : « Plan d'actions »

La charte est un document non figé. Elle prendra en considération les évolutions en cours liées aux changements sociaux, économiques, environnementaux et technologiques (Technologies de l'Information et de la Communication, E-Commerce).

Un suivi et une évaluation de la charte seront effectués sous l'égide du Comité de suivi² réunissant la Ville de Paris, la Préfecture de Police et les Acteurs Professionnels.

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

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

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

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

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

² Voir annexe n°1 : « Statuts du Comité de suivi de la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises sur Paris ».

1. Les principes fondateurs

La Charte est fondée sur les principes suivants :

- Le « **donnant donnant** » entre les pouvoirs publics et les acteurs professionnels pour arriver à un « **gagnant gagnant** » dans l'efficacité de la logistique urbaine et son « urbanité » ;
- La nature de **service au public** de la logistique urbaine, relevant d'une démarche de partenariat public privé ;
- Le **respect de l'environnement**, tant en terme d'émissions de polluants, d'occupation d'espace public et de bruit. La mise en œuvre de ce principe sera introduite dans le dispositif marchandises de façon progressive. Afin de réduire les nuisances, tous les signataires s'engagent à prendre en compte ce principe dans leurs pratiques professionnelles ;
- L'**optimisation de la chaîne logistique urbaine** dans son ensemble dont l'organisation s'étend à l'échelle de la région. Elle se traduit en amont des organisations par un transfert modal de la route vers le fer et la voie d'eau et en aval par la mise en place de pratiques logistiques respectueuses de l'environnement et des habitants ;
- La réservation de jour comme de nuit aux seuls mouvements³ de marchandises, ainsi qu'aux interventions d'urgence ou de dépannage prioritaire, des **aires de livraison spécialement identifiées dites « professionnelles⁴ »** situées sur le réseau de couloirs de bus dans un premier temps et progressivement des autres aires de livraison situées sur la voirie de la Ville de Paris ;
- La mise en place **d'engagements volontaires** inscrits dans cette Charte constituant une étape préalable au renforcement du règlement marchandises⁵ en vigueur sur le territoire de la Ville de Paris dont les dispositions sont en conséquence simplifiées ;
- L'exigence de **rigueur dans le suivi des règles** qui figurent dans ce règlement, tant pour les professionnels, que pour les autres utilisateurs, en particulier s'agissant du respect des couloirs de bus, du temps d'arrêt sur les aires de livraisons (limité dorénavant à ½ heure pour toutes les livraisons) afin d'éviter le stationnement de véhicules ventouses. Parallèlement, les signataires de la charte s'engagent à mener les actions nécessaires au développement de l'utilisation des véhicules propres de livraison (offre énergétique, offre véhicules et incitation fiscale) ;

³ Mouvements : livraisons ou enlèvements de marchandises effectués à l'aide d'une camionnette (PTAC < 3,5 tonnes) ou d'un camion (PTAC > 3,5 tonnes)

⁴ Aire de livraison professionnelle : voir définition annexe n°5 - point n°2

⁵ Le règlement est rappelé en annexe n°2

- La mise en place de moyens permettant **d'améliorer le contrôle du dispositif marchandises** sur Paris (règlement et aires de livraisons) ;
- Le **réaménagement progressif des aires de livraisons** actuellement positionnées sur la voirie de la Ville de Paris, selon le nouveau guide technique édité à l'intention des services de la Ville et élaboré en concertation avec la profession ;
- La **revalorisation du métier de conducteur livreur urbain**, qui s'appuie sur la formation professionnelle et la recherche de la qualité ;
- **L'horizon à 3 ans** des engagements de la Charte dont les dispositions seront alors actualisées. Il convient toutefois de préciser que si elle est conforme aux documents d'urbanisme actuellement projetés, cette charte sera réactualisée en tant que de besoin pour être mise en conformité avec les documents de planification approuvés par le Conseil de Paris après d'éventuelles adaptations.

Les dispositions de cette Charte engagent les signataires.

2. Les engagements spécifiques aux chargeurs, expéditeurs et destinataires

Les expéditeurs et destinataires tiendront compte dans leurs rapports contractuels avec leurs opérateurs de transport quelles que soient les contraintes liées à la logistique urbaine :

- Les chargeurs expéditeurs et destinataires s'engagent à organiser leurs approvisionnements et leurs enlèvements afin de minimiser le nombre de mouvements de marchandises sur la voirie parisienne avec tous les effets externes négatifs associés (bruit, occupation d'espace, émission de polluants et de gaz à effet de serre, kilométrage parcouru et consommation d'énergie, etc.) ;
- Les horaires d'ouverture des sites pour les livraisons seront adaptés en concertation avec les opérateurs de transport en fonction de la congestion de la circulation et des nuisances pour les riverains ; il conviendra, dans certains cas, que ces horaires soient avancés plus tôt dans la journée ; la CCIP et les autres représentants des générateurs de trafic inciteront les commerces à adopter cette bonne pratique ; le Comité de suivi pourra être saisi de différents entre les parties ;
- Les commerces qui envisagent d'ouvrir de nouvelles surfaces exposeront précisément dans leur dossier à la CDEC (Commission Départementale d'Équipement Commercial) les moyens de livraison qui sont prévus. En particulier, ainsi que le précise le PLU pour les destinations « commerce », « artisanat » et « industrie », des aires de livraisons internes seront aménagées sur les terrains d'assiette de ces projets pour tous les établissements de plus de 500 m² de « SHON » relevant d'une ou plusieurs de ces destinations. L'accès des véhicules et la manutention des marchandises devront être assurés sur ces terrains. Pour ce faire, la conception architecturale des bâtiments devra intégrer

en amont les besoins logistiques des futurs occupants. Les infractions éventuelles seront signalées au Comité de suivi ;

- Pour ceux qui ne disposent pas d'aires de livraisons privatives, les besoins supplémentaires d'aires de livraison sur la voie publique seront signalés à la Ville de Paris (DVD) qui étudiera la demande ;
- Les chargeurs s'efforceront d'inciter leurs transporteurs (en propre ou en sous-traitance) à utiliser des modes ou des techniques adaptés au milieu urbain dense que ce soit pour leurs approvisionnements (fer et fleuve, cf. infra § 3), ou pour les livraisons à leurs clients (véhicules propres ou à faibles émissions) ;
- Les livraisons à domicile effectuées en utilisant des véhicules propres seront développées par les commerçants afin de favoriser les mouvements de clientèle en transport en commun et en modes de déplacements doux ;
- La gestion des emballages usagés est de la responsabilité des donneurs d'ordres destinataires. Elle peut être laissée à la responsabilité des transporteurs livreurs, dans le cadre de dispositions contractuelles prévues et rémunérées ; le lieu de leur dépôt sera alors expressément convenu.

3. Les engagements spécifiques aux acteurs du développement du fer et du fleuve⁶

Pour limiter les nuisances engendrées par le trafic routier - encombrements de la voirie, pollutions atmosphériques, émissions de gaz à effet de serre, nuisances sonores, etc. - tous les acteurs concernés s'efforcent d'utiliser le fer ou le fleuve de préférence à la route. C'est dans cet esprit que **les signataires s'engagent à faciliter l'entrée des marchandises dans Paris ou leur sortie par la voie ferroviaire ou fluviale**. Si l'évolution de leurs rapports contractuels est de nature à remettre en cause des modes d'exploitation utilisant un de ces modes alternatifs, ce qui pourrait entraîner le transfert vers la route de tonnages conséquents jusqu'alors amenés par le fer ou par la voie d'eau, les acteurs concernés alerteront le Comité de suivi.

RFF, la SNCF et la Ville de Paris s'engagent à préserver des espaces dont la vocation est d'accueillir de la logistique ferroviaire ("plates-formes" ou "hôtels" dédiés à la logistique urbaine ferroviaire) au sein des terrains dont ils sont propriétaires.

Il est possible de citer tout ou partie des principaux sites suivants, situés dans Paris, particulièrement bien desservis et adaptés à la logistique ferroviaire :

- Les Batignolles – Partie de la Zone Nord (17^{ème})
- Dans le secteur de La Chapelle (18^{ème})
- Bercy – La Rapée (12^{ème} – Halles Gabriel Lamé et Rapée Supérieure et Inférieure)
- Le site de la gare Est-Pierres (18^{ème})
- Dans le secteur de Pantin Villette (19^{ème})

⁶ Sur les 286 millions de tonnes de marchandises transportées en Ile de France en 2003, 90% le sont par la route. Plus de 85% de ces marchandises sont déplacées sur des distances inférieures à 135 Km (source : DREIF).

- Cour Hébert (18^{ème})
- Tolbiac – embranchement BTP – (13^{ème})
- Vaugirard – embranchement CPCU – (15^{ème})

D'autres sites, également raccordés au fer, mais davantage insérés dans les quartiers d'habitation, pourraient être exploités dans des conditions d'environnement à améliorer :

- Les Gobelins (13^{ème})

Ces sites sont matérialisés sur le plan fourni en annexe⁷.

La plupart de ces terrains sont positionnés dans des quartiers ou secteurs faisant l'objet d'orientations d'aménagement dans le Plan Local d'Urbanisme de Paris en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Les sites de logistique urbaine ferroviaire positionnés sur ces terrains s'inscriront dans les opérations d'urbanisme prévues, et à ce titre ils participeront au dynamisme économique local. Ils seront aménagés et gérés en veillant aux bonnes conditions d'environnement notamment vis à vis du voisinage immédiat, des populations locales et des projets de logements prévus dans les opérations d'urbanisme. En contre partie, les opérations d'urbanisme prendront en compte les besoins spécifiques nécessaires au développement d'une activité logistique.

Dans le Plan Local d'Urbanisme de Paris, ces terrains s'inscrivent dans la Zone Urbaine de Grands Services Urbains (UGSU) à l'exception de la gare des Gobelins car la dalle qui la recouvre constitue un quartier et implique un classement en zone Urbaine Générale (UG) et du site Tolbiac – embranchement BTP – localisé sur le secteur Masséna Bruneseau classé également en zone UG dans la ZAC Paris Rive Gauche. Ce site Tolbiac devrait être déplacé pour être rapproché du faisceau ferroviaire dans le cadre de l'aménagement du secteur Masséna Bruneseau. L'objectif de la zone UGSU, s'agissant du fret, est d'améliorer par l'utilisation notamment du fer ou de la voie d'eau la réception et la diffusion des marchandises en réduisant les pollutions dues à leurs transports.

La **SNCF** et **RFF** concéderont ces sites en priorité à des entreprises qui en feront un usage respectueux de l'environnement urbain, c'est à dire associant le fer pour l'acheminement depuis l'extérieur de Paris à des véhicules propres pour les livraisons et enlèvements dans Paris. Elles feront rapport des dispositions prises à cet égard devant le Comité de suivi.

La Petite Ceinture fait l'objet d'un protocole cadre entre la Ville de Paris et RFF qui met en place un partenariat pour répondre à la fois à la demande importante d'ouverture au public et de valorisation du site grâce à des aménagements adaptés et à l'objectif de préservation des infrastructures ferrées dans l'hypothèse d'une éventuelle reprise de l'activité ferroviaire à moyen/long terme sur certains tronçons.

⁷ Voir annexe 7 : « Plan de situation des infrastructures ferroviaires destinées au fret »

La **RATP** s'engage à faciliter des études de faisabilité de transport de marchandises utilisant partiellement ses infrastructures sans dégradation du service et de la qualité du service voyageurs.

Le **Port Autonome de Paris** poursuivra sa mission d'établissement public de l'Etat avec le maintien, l'entretien et le développement des installations portuaires⁸ pour favoriser les transports par voie d'eau. Le PAP s'assurera de l'utilisation optimale et rationnelle et du bon entretien des berges parisiennes qui lui sont affectées et attachera un soin particulier à l'intégration des activités logistiques urbaines dans leur environnement. Dans le cadre de la mise en place de plates-formes et « hôtels logistiques » dans Paris, **le PAP et la Ville de Paris** veilleront particulièrement à préserver les sites suivants :

Activités Portuaires

- Port de Tolbiac (13^{ème})
- Port de Bercy Amont (12^{ème})
- Port de la Bourdonnais (7^{ème})
- Port de Javel Bas (15^{ème})
- Port Victor (15^{ème})
- Port du Point du Jour (16^{ème})
- Port Serrurier (Canal de l'Ourcq - 19^{ème})

Postes de Transit à temps partagé

- Port d'Austerlitz (13^{ème})
- Port de la Rapée (12^{ème})
- Port de Bercy aval (12^{ème})
- Port Saint Bernard (5^{ème})
- Port de la Tournelle (5^{ème})
- Port des Célestins (4^{ème})
- Port du Pont Neuf (1^{er})
- Port du Pont Neuf Rive Droite (1^{er})
- Port des Saints Pères (6^{ème})
- Port des Champs Elysées (8^{ème})
- Port du Gros Caillou (7^{ème})
- Port de Grenelle (15^{ème})
- Port de Javel Haut (15^{ème})

Activités portuaires à l'étude

- Port de l'Allier (Canal Saint Denis - 19^{ème})

La Ville de Paris s'engage à développer le transport et le transfert des marchandises sur les canaux St Denis, Ourcq (sur sa partie grand gabarit) et St Martin.

La Ville de Paris et ses partenaires ferroviaires et fluviaux s'engagent à accompagner les opérations innovantes et à mettre en relation les différents acteurs concernés.

⁸ Voir annexe n° 8 : « Plan de situation des infrastructures portuaires destinées au fret »

4. Les engagements spécifiques aux transporteurs livreurs

Les **transporteurs livreurs**, en compte propre et compte d'autrui, signataires de cette Charte, s'engagent à :

- Acquérir et utiliser des disques horaires⁹ en nombre correspondant à la flotte des véhicules (en propriété ou en location) qu'ils font circuler dans Paris ;
- Organiser leur exploitation afin de minimiser le nombre de mouvements de marchandises sur la voirie parisienne et tous les effets externes négatifs associés (bruit, occupation d'espace, émission de polluants et de gaz à effet de serre, kilométrage parcouru et consommation d'énergie, etc.) ;
- N'exploiter dans Paris que des véhicules conformes au règlement (en terme de surface et de motorisation) et à la Charte (en terme de normes EURO), et à terme ne confier ces véhicules qu'à des conducteurs livreurs urbains habilités ;
- Mettre en conformité leur flotte à la norme Euro 3 au 1^{er} janvier 2007, Euro 4 au 1^{er} janvier 2009 et Euro 5 au 1^{er} janvier 2010 ;
- S'assurer de la conformité des véhicules aux normes « Euro » en vigueur à la date de leur première mise en circulation, notamment en terme d'émission de polluants, par un contrôle technique effectué à une fréquence au moins égale à celle prescrite par la réglementation ;
- Expérimenter, autant que possible, l'usage de véhicules propres¹⁰ ou à faible pollution. En cas de pic de pollution prévu par AIRPARIF (Indice ATMO supérieur ou égal à 6) les transporteurs livreurs s'engagent à diminuer le kilométrage effectué sur la voirie parisienne et ne faire circuler que des véhicules propres ou des véhicules à faible pollution ;
- Veiller à limiter les nuisances sonores, tant par les caractéristiques techniques de leurs véhicules, que par celles des matériels de manutention (ces dispositions qui impliquent une collaboration active des constructeurs feront l'objet d'une démarche auprès de ceux-ci par la Ville de Paris en liaison avec les transporteurs livreurs) et par la pratique professionnelle de leurs conducteurs. Ceux-ci devront respecter les obligations réglementaires de l'article n° 4 de l'arrêté¹¹ n° 01 16885 du 29 octobre 2001 relatif aux activités bruyantes à Paris ;
- Faire suivre à leurs conducteurs, d'ici 2010, une formation professionnelle adaptée débouchant sur l'attribution d'une attestation de « conducteur livreur urbain¹² », soit en interne par des formateurs habilités, soit par l'AFT-IFTIM ou PROMOTRANS ;
- Assurer un suivi de l'activité de leurs conducteurs livreurs urbains.

⁹ Le disque horaire est présenté en annexe n°3 de la charte. Il constitue le dispositif de contrôle des 30 minutes, durée limite de l'utilisation des aires de livraison positionnées sur la voirie de la Ville de Paris.

¹⁰ Véhicules propres : véhicules électriques, gaz et hybrides.

¹¹ Voir annexe n°4 : « Arrêté n°01 16885 du 29 octobre 2001 réglementant à Paris les activités bruyantes »

¹² Voir annexe n°5 : « Définitions ».

Le Comité de suivi réuni par la Ville de Paris sera informé des manquements éventuels à ces engagements et avisera sur les dispositions à prendre.

L'AFT-IFTIM, d'une part, et PROMOTRANS d'autre part, s'engagent dans un délai d'un an à mettre au point et à proposer ce module de formation professionnelle du conducteur livreur urbain de marchandises ; ils en rendront compte au Comité de suivi.

5 - Les engagements spécifiques à la Ville de Paris, aux institutionnels et aux autres acteurs

La Ville de Paris s'engage :

- A respecter les prescriptions du PDU Ile de France en ce qui concerne le transport de marchandises en ville et notamment l'harmonisation des règlements marchandises à l'échelle de l'agglomération parisienne ;
- A réaménager progressivement les aires de livraisons actuellement positionnées sur la voirie de la Ville de Paris, selon le nouveau guide technique rédigé à l'attention des services de la Ville et élaboré en concertation avec la profession. Les sites les plus utiles en fonction de l'évolution de la demande logistique générée par l'activité économique seront aménagés en priorité ; certaines aires inutilisées pourront être déplacées ou supprimées. Le programme de réaménagement à l'échéance de 2010 sera réalisé, en fonction de la mise aux normes pompiers des rues de Paris et de la réalisation des grands projets tels que les espaces civilisés, les couloirs de bus, les quartiers verts, le tramway, etc. Le Comité de suivi sera tenu informé chaque année de l'avancée de ce programme ;
- A faciliter la mise en œuvre du règlement « marchandises » et à le faire évoluer dans le cadre d'un dispositif simple, concerté et en rapport avec le fonctionnement de la Ville de Paris, notamment le renforcement du principe environnemental. Dans le cadre de la mise en place du nouveau dispositif « marchandises », la Ville de Paris s'engage à accompagner son contrôle en participant à la formation des agents ;
- A préparer un système d'information sur les emplacements et les disponibilités de ces aires ;
- A favoriser un accord cadre entre les grands bailleurs et les transporteurs livreurs sur les modalités de livraisons aux particuliers dans les grands ensembles ;
- A mener, en partenariat avec les membres du Comité de suivi, des actions de promotion dans le grand public des dispositions de cette Charte, tendant notamment à mettre en évidence les difficultés du métier de conducteur livreur urbain de marchandises et à valoriser les services rendus aux Parisiens par la profession ;
- A sensibiliser les services de la Ville de Paris, générateurs de mouvements de marchandises, aux règles de bonnes conduites de la logistique urbaine ;

- A créer un contexte favorable à l'émergence d'opérations exemplaires en terme de logistique urbaine propre ;
- A apporter une visibilité aux professionnels dans le cadre de l'introduction progressive du principe environnemental au sein du dispositif marchandises ;
- A publier des statistiques liées aux déplacements des marchandises dans Paris ;
- A travailler à la professionnalisation des aires de livraison situées sur la voirie parisienne avec comme objectif que cette professionnalisation intervienne au plus tôt.

La Région Île-de-France, souhaitant favoriser la mise en place d'organisations de transport de marchandises et de logistique plus respectueuses sur le plan environnemental et plus économes en énergie fossile, s'engage :

- à soutenir les expérimentations de nouvelles organisations visant à favoriser l'utilisation du rail et de la voie d'eau (short lines ferroviaires par exemple, ou fluviales pour des trafics – tels les déchets- non ou peu utilisateurs de la voie d'eau) pour le transport des marchandises à destination du cœur de l'agglomération. Plus largement, elle s'attachera à favoriser le développement, en zone dense comme en périphérie, de sites logistiques multimodaux susceptibles de permettre la massification et le report modal, y compris pour la livraison des marchandises dans Paris,
- à favoriser l'harmonisation des réglementations en matière de marchandises à l'échelle de l'agglomération ; concernant les horaires de livraison notamment, cette harmonisation est nécessaire pour éviter les parcours non productifs que les livreurs s'imposent pour respecter des horaires incompatibles entre eux. Cette harmonisation devrait concerner aussi l'utilisation de véhicules moins polluants.

Les autres acteurs

Les fournisseurs d'énergies (**EDF, GDF, ...**) s'engagent à accompagner le développement de l'utilisation des véhicules propres de livraison.

L'**ADEME** s'engage à :

- Accompagner les projets de logistique urbaine ayant comme objectif une diminution de la consommation d'énergie, des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, du bruit et plus généralement de l'ensemble des impacts ayant un effet négatif sur l'environnement de la Ville de Paris ;
- A favoriser la mise en place et le développement de véhicules propres et économes de livraison de marchandises dans Paris ;
- A contribuer aux actions d'évaluation économique, énergétique et environnementale des systèmes de transport et de logistique urbaine répondant aux principes de la Charte.

Les engagements financiers annuels de l'ADEME resteront subordonnés d'une part à l'obtention des autorisations de programmes suffisantes, et d'autre part au respect des procédures d'attribution y afférentes.

6 - Les signataires

Cette liste est une proposition soumise à l’approbation des signataires envisagés

La Ville de Paris

- le Maire de Paris

Le Conseil Régional

- Le Vice-Président de la Région d’Ile de France, chargé des transports et de la circulation

Le Groupement des Activités de Transport et de Manutention de la Région Ile de France (G.A.T.M.A.R.I.F.)

- Le Président

La Chambre de Commerce et d’Industrie de Paris (C.C.I.P.)

- Le Vice Président de la CCIP délégation de Paris, chargé de l’aménagement, de l’urbanisme et du développement économique

Les gestionnaires d’infrastructures et opérateurs ferroviaires et fluviaux

- La Société Nationale des Chemins de Fer (S.N.C.F.) – Le Directeur Général Délégué Fret
- Le Réseau Ferré de France (R.F.F.) – Le Directeur Régional Ile de France
- Le Port Autonome de Paris (P.A.P.) – Le Président
- La Régie Autonome des Transports Parisiens (R.A.T.P.) – La Présidente

Les chambres consulaires, associations et syndicats professionnels

- La Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (T.L.F.) – Le Président
- La Fédération Nationale des Transports Routiers (F.N.T.R.) – Le Président Ile de France
- Le Syndicat National des Transports Légers (S.N.T.L.) – Le Président
- L’Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles (U.N.O.S.T.R.A.) – Le Président
- L’Organisation des Transporteurs Routiers Européens (O.T.R.E.) – Le Président
- L’Association Française du Transport Routier International (A.F.T.R.I.) – Le Délégué Général
- L’Association des Utilisateurs de Transport de Fret (A.U.T.F.) – Le Délégué Général
- La Chambre de Métiers et de l’Artisanat de Paris (C.M.A.P.) – Le 1^{er} Vice-Président
- La Confédération Française du Commerce Interentreprises (C.G.I.) – Le Directeur Général
- La Fédération des Entreprises du Commerce et de la Distribution (F.C.D.) – Le Président
- L’Union du Grand Commerce de Centre-Ville (U.C.V.) – Le Secrétaire Général

- Le Syndicat de la Librairie Française (S.L.F.) – Le Président
- L'Association pour le développement de la Formation Transport et techniques d'Implémentation et de Manutention (A.F.T.-I.F.T.I.M.) – Le Président
Délégué Général
- PROMOTRANS - Le Président

Les premières entreprises

- BSA INTERNATIONAL
- CARREFOUR
- CHRONOPOST
- D.H.L.
- FEDERAL EXPRESS
- GEFCO
- GEODIS
- GRAVELEAU
- GROUPE HEPPNER
- LA PETITE REINE
- LA POSTE
- LR SERVICES
- MORY GROUP
- MONOPRIX
- SOGARIS
- SPEED DISTRIBUTION LOGISTIQUE
- STARS SERVICE
- TNT EXPRESS
- TRANSPORTS ALIMENTAIRES ET FRIGORIFIQUES (STAF)
- UPS
- UF SERVICES
- VIR TRANSPORT

Les autres acteurs

- Groupe Electricité de France (EDF) : Le Délégué Régional Ile de France
- Groupe Gaz de France (GDF) : Le Directeur Branche Clientèles
- L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie Ile de France (ADEME) : Le Délégué Régional Ile de France

7 – les annexes

Ces annexes font partie intégrante de la Charte

Annexe 1 : Statuts du Comité de suivi de la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris

Annexe 2 : Règlement « marchandises » applicable sur le territoire de la Ville de Paris

Annexe 3 : Le disque horaire

Annexe 4 : « Arrêté n°01 16885 du 29 octobre 2001 réglementant à Paris les activités bruyantes »

Annexe 5 : Définition du conducteur livreur urbain

Annexe 6 : Plan d'actions

Annexe 7 : Plan de situation des infrastructures ferroviaires

Annexe 8 : Plan de situation des infrastructures portuaires destinées au fret

Annexe 9 : Professionnalisation des aires de livraison



Annexe n° 1
Statuts du Comité de suivi de la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris

1 - Contexte

Dans le cadre de la concertation « Marchandises » Ville de Paris / Professionnels, il a été décidé de mettre en place une Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris.

Cette mesure doit nécessairement être mise en perspective avec l'ensemble des six autres recommandations issues de la concertation avec notamment : la limitation à 30 minutes de l'utilisation des aires de livraison, la simplification du règlement marchandises et la réservation des aires de livraison aux professionnels.

L'objectif de cette mesure est de créer un outil permettant de préciser et de faire vivre les engagements mutuels de la collectivité et des professionnels de façon à mieux intégrer le secteur des marchandises dans Paris.

Un Comité de suivi de la charte est constitué afin d'accompagner la mise en place des engagements pris par les parties signataires et veiller à ajuster son contenu notamment par rapport aux évolutions de son contexte.

2 – La constitution du Comité de suivi

2.1 – Le pilotage et la présidence

Le Comité de suivi de la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris est placé sous la présidence de l'adjoint au Maire de Paris en charge des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie ainsi que de l'adjoint au Maire de Paris en charge du commerce, de l'artisanat, des professions indépendantes et des métiers d'art.

Le secrétariat de ce Comité est assuré par l'Agence de la Mobilité de la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) de la Ville de Paris.

2.2 – Les membres du Comité de suivi

La Préfecture de Police.

Les fédérations professionnelles et les chambres consulaires signataires de la charte sont représentées de droit au sein du Comité de suivi.

RFF, SNCF, PAP.

La Région, la DRE, l'ADEME ainsi que les organismes nationaux et locaux représentant les institutions et la recherche (CERTU, GART, ENPC, etc.) peuvent être invités au Comité de suivi de la charte.

Pour la Ville de Paris la Direction du Développement Economique et de l'Emploi (DDEE), le Service de l'Ecologie Urbaine (SEU), et la Direction de l'Urbanisme (DU) feront partie du Comité de suivi de la charte de bonnes pratiques.

3 – Les prérogatives du Comité de suivi

3.1 – Pilotage de la concertation marchandises Ville de Paris – Professionnels

Le Comité de suivi de la charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris se substitue au Comité de pilotage de la concertation marchandises Ville de Paris – Professionnels.

A ce titre, le Comité de suivi de la charte gèrera toutes les questions issues de la concertation marchandises¹³ initiée par la Ville de Paris depuis 2002 avec les acteurs du secteur des marchandises sur Paris (les opérateurs de transport, les générateurs de transport, les gestionnaires de réseaux de transport et les institutionnels).

3.2 – Suivi des engagements portés par la charte

La charte porte un certain nombre d'engagements pris par les signataires. Le Comité de suivi veille au respect de ces engagements. Il procède si nécessaire à l'ajustement de ces derniers et réalise un bilan semestriel pour évaluer leur application et leurs impacts sur la collectivité et les acteurs du secteur marchandises.

3.3 – Gestion des conflits

Le Comité de suivi de la charte constitue un lieu de médiation entre les différents acteurs publics et privés du secteur des marchandises

3.4 – Assistance du Comité de suivi

Le Comité peut se faire assister dans ses missions de suivi et d'évaluation par une entité extérieure compétente¹⁴ choisie par les membres signataires de la charte dans le respect des procédures du code des marchés publics.

4 – Périodicité des réunions

Le Comité de suivi se réunit tous les semestres en assemblée ordinaire pour traiter des thèmes de la concertation marchandises ainsi que du suivi et de l'évaluation de la charte.

A la demande d'un membre signataire de la charte une assemblée extraordinaire peut être réunie afin de traiter un problème spécifique de transport ou de livraison de marchandises sur Paris.

¹³ Voir les 7 recommandations constituant le bilan à trois ans de la concertation « marchandises » Ville de Paris – Professionnels

¹⁴ Consultant expert en « Transport de marchandises en ville »

Annexe n°2
Règlement « marchandises » applicable sur le territoire de la Ville de Paris

1 – Présentation

Le nouveau règlement, porté par la Ville de Paris, reste basé sur les principes inscrits dans le règlement de 1999, à savoir : la surface au sol occupée par les véhicules de livraison, les plages horaires et les itinéraires. La zone d'application concerne toutes les voies de Paris ce qui impliquera un double arrêté Ville de Paris et Préfecture de Police.

Ces principes sont repris par le PDU Ile de France dans le cadre de l'harmonisation des règlements marchandises à l'échelle de la petite couronne et de l'agglomération.

Conformément au souhait de la Ville ce nouveau règlement introduit le principe environnemental.

Conformément au souhait des professionnels, de la Ville de Paris et de la Préfecture de Police, ce nouveau règlement est simplifié.

3 – Objectifs

Les objectifs poursuivis par ce règlement « Marchandises » sont :

- **Retirer de la circulation de la voirie parisienne les véhicules les plus encombrants (occupant une surface au sol importante) ;**
- Diminuer la pollution ;
- Donner un avantage aux véhicules propres de livraison ;
- Respecter les prescriptions portées par le Plan de Déplacement Urbain de la région Ile-de-France dans le cadre de l'harmonisation des règlements marchandises à l'échelle de l'agglomération parisienne ;
- Faciliter sa compréhension par les acteurs professionnels et les agents de police (contrôle).

3 – Principe du règlement simplifié

Plages horaires	7h-17h	17h-22h	22h – 7h
Véhicules d'une surface inférieure à 29 m²			
Réglementation générale Pour toutes voies dans Paris Sauf restrictions locales en terme de gabarit			
Déroghations permanentes Meunerie Citernes Porte-voitures Déménagements Chantiers – voiries Appro. Marchés découverts			
Véhicules d'une surface comprise entre 29m² et 43 m²			
Réglementation générale Pour toutes voies dans Paris			
Déroghations permanentes Meunerie Citernes Porte-voitures Déménagements Chantiers – voiries			
Déroghation générale et permanente pour les « transports de fonds »			
	Autorisés toutes voies		
	Interdits toutes voies		
	Interdits toutes voies sauf : - aux véhicules propres (électriques, gaz et hybrides) - et véhicules aux normes « Euro » selon le calendrier porté par la Charte de Bonnes Pratiques		

4 – Application du règlement

4.1 Cadre d'application

La nouvelle réglementation s'applique chaque jour dans Paris à la circulation des véhicules effectuant des opérations de transport ou de livraison et enlèvement de marchandises pour compte propre et compte d'autrui.

4.2 – Le périmètre d'application

Dans un souci de cohérence et de simplicité, une zone géographique unifiée, qui se situe à l'intérieur du périphérique a été retenue. La réglementation s'applique donc à toutes les voies de Paris. Toutefois, localement des règlements de circulation spécifiques peuvent exister en fonction du gabarit autorisé par la dimension de la chaussée.

5 – Analyse du nouveau règlement

5.1 – La livraison de jour

5.1.1 - La surface occupée au sol par le véhicule de livraison de jour

Afin de simplifier la lecture du règlement il est proposé d'organiser la nouvelle réglementation marchandises autour d'un seul seuil de surface au sol, contre 4 seuils pour l'ancien règlement.

Ce seuil unique, < à 29 m² a été choisi sur les critères suivants :

- Cette surface de véhicules est en adéquation avec la longueur minimum de l'aire de livraison parisienne, 12 m, portée par le guide technique « Aire de livraison » de la Ville de Paris. En effet un véhicule inférieur à 29 m² fait 10 m de long et peut donc s'arrêter sur une aire de 12 m de long tout en ayant la place de manutentionner les marchandises à livrer ;
- Cette surface s'inscrit dans la définition du « Porteur » donnée par le code de la route. La capacité de chargement de ce dernier devrait éviter la multiplication des petits véhicules. Par exemple, La charge utile d'un véhicule de 19 tonnes correspond à celle de 7 véhicules légers de 3,5 tonnes de PTAC ;
- L'offre actuelle en véhicules propres de livraison va jusqu'à cette taille de camion avec le camion 19 tonnes GNV ;
- Ce seuil permet de supprimer dans l'immédiat deux dérogations : les véhicules frigorifiques, et les véhicules postaux. La suppression de ces deux dérogations va dans le sens de la simplification du règlement ;
- Cette surface est demandée par les professionnels notamment la grande distribution alimentaire ;
- Cette surface correspond aux normes « pompiers ».

5.1.2 - L'introduction du principe environnemental

L'introduction du principe environnemental passe par la réservation du créneau horaire 17h – 22h aux seuls véhicules propres de livraison électriques, gaz, hybrides et aux véhicules respectant les normes « Euro » selon le calendrier¹⁵ porté par la Charte de Bonnes Pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris.

Ce créneau horaire correspond à la période journalière où l'on enregistre les pics de circulation et de pollution.

¹⁵ Euro3 : 1^{er} janvier 2007 ; Euro4 : 1^{er} janvier 2009 ; Euro5 : 1^{er} janvier 2010

Afin de faciliter le contrôle et la lecture de la catégorie du véhicule de livraison liée au principe environnemental introduit dans la réglementation marchandises applicable sur le territoire de la Ville de Paris, dans un premier temps sur la période 17h – 22h, il sera aménagé un emplacement spécial sur le disque horaire sur lequel sera indiqué clairement la catégorie du véhicule ((électrique, GNV, hybride, normes Euro, autre). Cet affichage s'effectuera à la diligence et sous la responsabilité du transporteur et pourra être vérifié par les services de contrôle sur présentation de la carte grise du véhicule.

5.2 - La livraison de nuit

5.2.1 – La surface occupée au sol par le véhicule de livraison de nuit

La livraison de nuit correspond au créneau horaire 22 heures – 7 heures. Sur ce créneau la livraison ne peut être effectuée qu'avec des véhicules ayant une surface au sol inférieure ou égale à 43 m².

5.2.2 – Introduction du paramètre bruit

Il est proposé d'annoncer que dans un délai de trois ans ce créneau ne sera autorisé qu'aux véhicules exploités par les entreprises ayant signé la charte et respectant les normes bruit mises en place à cette échéance.

5.3 - Les dérogations

Dans l'immédiat, 6 dérogations permanentes subsistent avec : la meunerie, les citernes, les porte-voitures, les déménagements, les chantiers voiries et l'approvisionnement des marchés découverts.

Il est proposé d'annoncer à la sortie de ce nouveau règlement que la dérogation « Porte-voitures » devrait être supprimée à terme de trois ans. Les professionnels de ce secteur doivent s'organiser durant ce délai pour respecter les bases du règlement adopté.

6 - La communication

L'application de ce nouveau règlement passe, entre autre, par une campagne de communication. Il est proposé la création d'une plaquette synthétique présentant les principes du nouveau règlement marchandises en vigueur sur Paris ainsi que le statut des aires de livraison positionnées sur la voirie de la capitale.

Ce document, édité à plusieurs milliers d'exemplaires, devrait être distribué à l'ensemble des acteurs marchandises intervenant sur Paris.

Annexe n°3 Le disque horaire

Constat

Le diagnostic d'utilisation des 9780 aires de livraison réparties sur le territoire de la Ville de Paris laisse apparaître un taux d'utilisation des aires de livraison pour les mouvements de marchandises très faible avec seulement 6% de leur temps d'occupation quotidien. Par contre, le stationnement illicite est important et représente 47% de la période observée. Enfin les aires sont libres pendant 47 % de la période observée (Etude BETURE INFRASTRUCTURE – Octobre 2004).

Orientation

Outre les propositions de nouvelle approche concernant le positionnement des aires de livraison sur la voirie parisienne, il est proposé de limiter à 30 minutes l'utilisation des aires de livraison situées sur le territoire de la Ville de Paris, sans préjudice des dispositions de la circulaire P.P. du 9/02/1978. Cette mesure sera accompagnée d'un dispositif de contrôle : mise en place d'un disque.

Objectifs

Globalement, cette mesure devrait améliorer le caractère opérationnel des aires de livraison en augmentant la rotation des véhicules en terme d'arrêt livraison.

D'un point de vue contrôle, cela devrait faciliter la mission des agents de police.

D'un point de vue voirie, cela devrait diminuer les arrêts en double file et autres arrêts illicites et dans le même temps diminuer l'espace occupé par le secteur des marchandises dans Paris.

Pertinence des 30 minutes

Cette durée tient compte des temps de chargement et de déchargement prévus au contrat type applicable aux transports publics de marchandises pour les envois inférieurs à 3 tonnes. Elle est mentionnée dans le décret approuvé dans le cadre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI).

D'autre part, il a été observé, au sein des diagnostics pilotés par l'Agence de la Mobilité sur les quartiers mono-activité, les couloirs de bus protégés et plus généralement sur les aires de livraison parisiennes que la durée moyenne d'une livraison sur Paris est de 14 minutes.

Pour les livraisons de grosse taille (> à 3 tonnes) dont la manutention devrait durer plus de 30 minutes, il est proposé de permettre, au regard du bon de livraison en cas de contrôle, un repositionnement du disque. Afin de préserver le caractère simple du dispositif, il n'est pas nécessaire de prévoir de disposition spécifique pour ce type de livraison.

Périmètre d'application et dispositif de contrôle

Il est proposé que toutes les aires de livraison présentes sur la voirie de la Ville de Paris soient soumises aux 30 minutes, dispositif contrôlable à l'aide d'un disque placé derrière le pare brise.

Le disque pourra être repositionné par le conducteur livreur dans les 2 cas suivants (et sur présentation du bordereau de livraison) :

- livraison longue ;
- livraisons multiples à partir d'un même emplacement.

Diffusion

Il est proposé de diffuser le disque en deux temps :

- Dans un premier temps, une diffusion gratuite à l'attention des opérateurs (transporteurs) et générateurs de transport (commerçants, artisans) via les fédérations professionnelles et les organismes consulaires ;
- Dans un second temps, une diffusion payante générale et permanente auprès de l'ensemble des utilisateurs des aires de livraison via le réseau distribuant la Paris carte (Stationnement) et la carte de stationnement résidentiel. (SVP 15, Bd Carnot, bureaux de tabac et kiosques à journaux).

Le prix de vente du disque devra couvrir le coût de fabrication et de distribution ainsi que la commission donnée aux distributeurs (bureaux de tabac et kiosque à journaux).

DISQUE ARRET LIVRAISON

Ce disque est obligatoire pour vos arrêts livraison/enlèvements.
Vous devez rester à proximité de votre véhicule pendant vos opérations de chargement et déchargement, et libérer l'emplacement une fois votre livraison terminée.
D'autres peuvent en avoir besoin.

Je peux livrer si mon véhicule a une surface inférieure à 29m²

Je peux livrer si mon véhicule a une surface inférieure ou égale à 43m² mais attention au bruit !!

7h00 17h00 22h00 7h00

Je livre uniquement si mon véhicule est :
a- électrique, gaz ou hybride
b- au gazole et remplit la norme EURO 3 (jusqu'au 31/12/08) ou EURO 4 (à partir du 1/1/09) ou EURO 5 (à partir du 1/1/10)

E3 E4 E5 GNV EL HYB AUT

MAIRIE DE PARIS info Le 3975 Paris.fr

Informations complémentaires :
www.paris.fr ou www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr

Campagne d'information pour accompagner l'entrée en vigueur du disque

Cette campagne devra être intégrée à celle effectuée pour la mise en place du nouveau règlement marchandises.

Plusieurs supports pourraient être utilisés avec entre autres :

- Une plaquette d'information (A4 plié en deux) ;
- Des articles dans la presse professionnelle ;
- Des PV factices.

Le disque lui-même sera un support de communication (verso) où seront rappelés le statut des aires de livraison et le règlement marchandises applicable sur Paris.

Un emplacement spécial sera aménagé sur le disque horaire (recto) sur lequel sera indiquée clairement la catégorie du véhicule (électrique, gaz, normes Euro) au regard du principe environnemental introduit dans le règlement marchandises applicable sur le territoire de la Ville de Paris dans un premier temps sur le créneau 17h – 22h.

Annexe n°4
« Arrêté n°01 16885 du 29 octobre 2001 réglementant à Paris les activités bruyantes »

Le Préfet de Police

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit;

Vu l'arrêté des consuls du 12 messidor an VIII;

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 2512-13;

Vu le Code de la santé publique et notamment ses articles L 1311-1, L. 1311-2, L. 1312-1 et L 1312-2;

Vu le nouveau Code pénal et notamment ses articles R. 610-5 et R. 623-2;

Vu le Code de la santé publique et notamment ses articles R. 48-1 et suivants:

Vu le décret n° 98-11-43 du 15 décembre 1998 relatifs aux prescriptions applicables aux établissements ou locaux recevant du public et diffusant à titre habituel de la musique amplifiée, à l'exclusion des salles dont l'activité est réservée à l'enseignement de la musique et de la danse:

Vu l'arrêté ministériel NOR/EQUU9900635A du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation:

Vu l'ordonnance préfectorale du 3 mai 1926 concernant les musiciens et chanteurs ambulants modifiée par les arrêtés n° 97-102-48 et 97-102-49 du 18 février 1997;

Vu l'arrêté n° 89-10266 du 3 avril 1989 réglementant et interdisant les manifestations bruyantes sur la voie publique;

Vu l'arrêté n° 99-10586 du 17 mai 1999 réglementant la circulation, le stationnement et l'arrêt des véhicules distribuant les marchandises à Paris;

Vu l'arrêté n° 00-10803 du 29 mai 2000 relatif à l'installation et à l'utilisation de systèmes d'alarme sonore audibles de la voie publique;

Sur la proposition du Directeur de la Protection du Public,

Arrête :

Article premier

- Les travaux bruyants et gênant le voisinage sont interdits, en tous lieux, à l'intérieur des immeubles comme sur le domaine public, aux heures suivantes :

- avant 7 h et après 22 h les jours de semaine;

- avant 8 h et après 20 h le samedi;

- les dimanches et jours fériés.

Toutefois, quand la nécessité de poursuivre des travaux est avérée et sur demande expresse, des dérogations peuvent être accordées aux entreprises pendant ces heures, après avis de services de police (Direction de la Police Urbaine de Proximité et Direction de l'Ordre Public et de la Circulation).

Article 2

- En période nocturne (entre 22 h et 7 h), le niveau sonore à partir duquel une infraction peut être constatée est fixée à Paris à 25.0 dB (A). Les relevés effectués par les services établissant les nuisances sonores sont établis sur la base de cette référence.

Article 3

- Les travaux bruyants d'entretien, de réglage ou de réparation des véhicules sont interdits sur les voies et lieux publics ainsi que sur les voies privées accessibles au public. Toutefois, les réparations de courte durée permettant la remise en service d'un véhicule en cours de circulation et immobilisé par une avarie sont tolérées.

Article 4

- Les manipulations, chargements ou déchargements de matériaux, matériels, denrées ou objets quelconques, effectués dans les limites horaires conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral réglementant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules de distribution ou d'enlèvement des marchandises à Paris doivent être assurés en prenant toutes précautions appropriées pour limiter le bruit.

Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris

Article 5

- Les manifestations publiques à caractère commercial, festif, sportif, culturel ou touristique, lorsqu'elles donnent lieu à sonorisation doivent respecter les dispositions suivantes :

* Quand elles sont fixes et installées pour plusieurs jours sur un site, les organisateurs doivent produire, aux services de la Préfecture ds Police, une étude d'impact conformément aux modalités prévues au décret n° 98-1143 du 15 décembre 1998, contenant les pièces suivantes :

- un plan d'implantation précisant notamment la distance entre les sources de bruit et les bâtiments les plus proches comportant ces locaux à usage d'habitation ou destinés à un usage impliquant la présence prolongée de personnes;

- un descriptif technique de chacun des équipements de sonorisation;

- une atestation établie par un acousticien professionnel précisant le niveau sonore moyen et le niveau de crête émis dans le public ainsi que l'impact sonore sur l'environnement le plus proche.

* Quand elles sont mobiles, les organisateurs doivent faire en sorte que leur installation de sonorisation ne dépasse pas une émission de 81 dB (A) pour une mesure effectués à 10 mètres de chaque sources isolée.

Article 6

- Les bateaux à passagers, qu'ils soient touristiques ou non, ne doivent pas émettre un niveau de bruit supérieur à 76 dB (A) mesurable en tout point des berges de la Seine ou des canaux.

Article 7

- Les tirs de feu d'artifice font l'objet d'autorisation spécifique et ne doivent en aucun lieu accessible au public atteindre une valeur de crête de 140 dB.

Article 8

- Des autorisations individuelles peuvent être délivrées à titre précaire et révocable, à des chanteurs et musicien de rue à la condition expresse que leur activité n'occasionne ni trouble à la tranquillité publique ni gêne à la circulation. Dans le cas contraire, l'exercice de cette activité sera immédiatement suspendue sur toute demande ou réquisition des forces de police.

Article 9

- La conception, l'installation, l'exploitation et l'entretien des moteurs, des équipements actionnés par des moteurs des équipements individuels de conditionnement d'air doivent satisfaire en matière de bruit aux exigences définies dans le Code de la santé publique notamment par les articles R.48-1 et suivants. Les équipements collectifs d'immeubles, notamment ascenseurs, vide-ordures, installations de chauffage et de conditionnement d'air, canalisation d'eau, surpresseurs et éjecteurs d'eau doivent satisfaire les normes acoustiques définies par l'arrêté 5 date du 30 jun 1999 précité.

Article 10

-- Les éléments et équipements des bâtiments doivent être maintenus en bon état de manière à ne pas altérer anormalement les performances acoustiques existantes. Les travaux ou aménagements effectués dans les bâtiments ne doivent pas avoir pour effet de diminuer sensiblement les caractéristiques initiales d'isolement acoustique des parois. Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 9 précité, toutes précautions doivent être prises pour limiter le bruit lors de l'installation de nouveaux équipements individuels ou collectifs dans les bâtiments. Les mesures nécessaires au contrôle des dispositions prévues au présent article seront effectuées conformément aux normes en vigueur.

Article 11

- En cas de déclenchement injustifié d'une alarme ou de tout autre dispositif d'alerte sonore, les peines prévues à l'article R. 48-2 du Code de la santé publique peuvent être engagées, sans préjudice des sanctions prévues par l'arrêté préfectoral du 29 mai 2000 précité.

Article 12

- Les infractions au présent arrêté seront constatées et poursuivies conformément aux lois et règlements en vigueur.

Article 13

- L'arrêté préfectoral n° 89-10265 du 3 avril 1989 modifié réglementant et interdisant les manifestations bruyantes sur la voie publique est abrogé.

Article 14

- Le Directeur de la Protection du Public, le Directeur de la Police Urbaine de Proximité, le Directeur de l'Ordre Public et de la Circulstion, le Directeur de la Logistique, le Directeur de la Circulation des Transports et du Commerce et le Directeur du Laboratoire Central sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au « Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris ».

Fait à Paris, le 29 octobre 2001

Jean-Paul PROUST

Annexe n° 5
Définitions

Point n° 1 : Définition du conducteur livreur urbain

« Par **conducteurs livreurs urbains** de marchandises, on entend les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés qui effectuent en milieu urbain au moyen de véhicules utilitaires légers ou de véhicules porteurs de petit et de moyen tonnage, soit des opérations de courses consistant à acheminer sans rupture de charge, des colis, des objets ou des plis, soit des enlèvements et des livraisons de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières ou occasionnelles nécessitant pour une même expédition acheminée de domicile à domicile des opérations de groupage et de dégroupage caractéristiques de l'activité de messagerie expresse, rapide ou traditionnelle. Ces deux activités sont soumises aux mêmes contraintes spécifiques en matière de livraison (délai, circulation, arrêt et environnement) ».

Point n° 2 : Définition de l'aire de livraison professionnelle

« Une **aire de livraison professionnelle** est, jusqu'à nouvel ordre, une aire de livraison située sur le réseau de couloirs d'autobus et réservée à l'arrêt des véhicules utilitaires habilités à effectuer des opérations de chargement et de déchargement. Ceux-ci sont identifiables par leur carrosserie et la limitation à trois du nombre de places assises (camionnette¹⁶ et camion¹⁷). Sur ces aires le conducteur doit rester à proximité de son véhicule pour céder éventuellement la place à d'autres véhicules prioritaires. La durée de son arrêt est limitée à trente minutes. Le temps ainsi imparti est contrôlé au moyen d'un disque horaire placé derrière le pare-brise. Pour accéder à ces aires, le conducteur ne peut emprunter les couloirs d'autobus protégés que sur le tronçon nécessaire à l'accès à la première aire de livraison disponible et, pour les quitter après livraison, il ne peut emprunter que le tronçon conduisant à la première sortie. Ces aires de livraison professionnelles restent accessibles aux interventions d'urgence et de dépannage prioritaire. »

¹⁶ Camionnette : « Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et dont le PTAC est inférieur ou égal à 3500 kg » - « Voir fichier centrale automobile du ministère des transports de l'équipement du tourisme et de la mer »

¹⁷ Camion : « Véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et dont le PTAC excède 3500 kg » - « Voir fichier centrale automobile du ministère des transports de l'équipement du tourisme et de la mer »

Annexe n° 6
Plan d'actions

La concertation a déjà permis de faire ressortir un certain nombre de points d'action (guide technique, 30 minutes, simplification du règlement, professionnalisation des aires de livraison...) ayant donné lieu à des études.

Les 7 recommandations qui ont été annoncées en conférence de presse, le 6 avril 2005, par la Ville de Paris et les Professionnels sont issues de ce programme de travail.

Le Comité de suivi veillera au bon respect de ces engagements mais accompagnera également le développement de nouvelles actions avec entre autres :

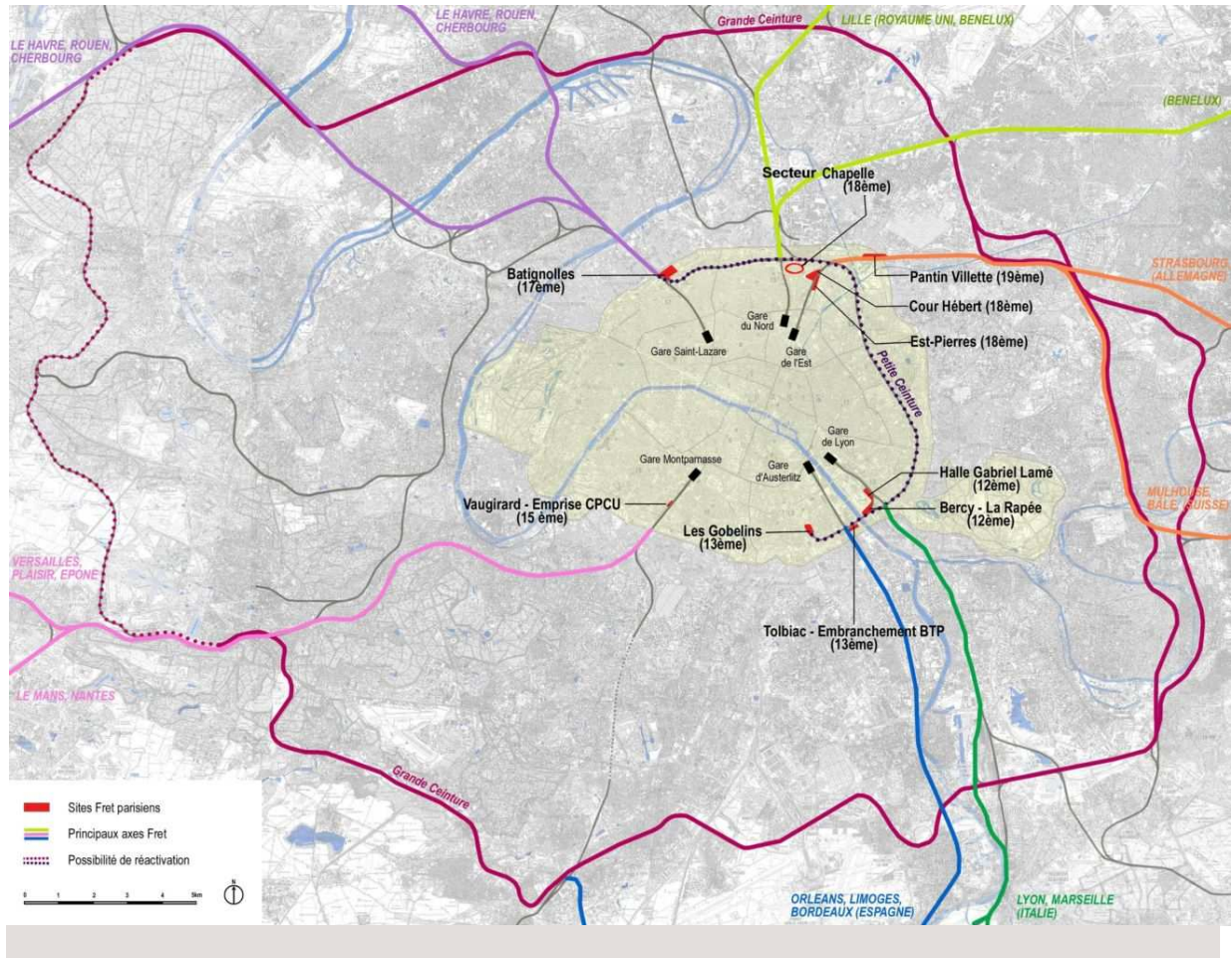
- Les livraisons de nuit et la mise au point d'ici 3 ans d'une norme relative aux émissions sonores ;
- Le changement du statut de l'aire de livraison, porté actuellement par le code de la route, et la professionnalisation de l'ensemble des aires de livraison positionnées sur la voirie parisienne ;
- L'opportunité de la création d'un macaron « professionnel » et de sa distribution dans le cadre de la professionnalisation des aires de livraison¹⁸ ;
- La création d'un guide « logistique urbaine » de sensibilisation à l'attention des donneurs d'ordres publics et privés ;
- La création en partenariat avec l'ADEME d'un guide technique d'aide à la décision pour guider les professionnels dans leurs investissements en véhicules propres de livraison ;
- La mise en place et le développement d'un système d'information « marchandises » à l'attention des professionnels ;
- La précision du concept de logistique ferroviaire urbaine (espaces logistiques, exploitation ferroviaire, matériel ferroviaire urbain) et la mise en place d'opérations exemplaires ;
- La précision du concept de logistique fluviale urbaine et la mise en place d'opérations exemplaires.

Cette liste n'est pas exhaustive et toute autre piste d'action mise en avant par les membres du Comité de suivi pourra être prise en compte dans ce plan d'actions.

¹⁸ Voir annexe n°9 : « Professionnalisation des aires de livraison »

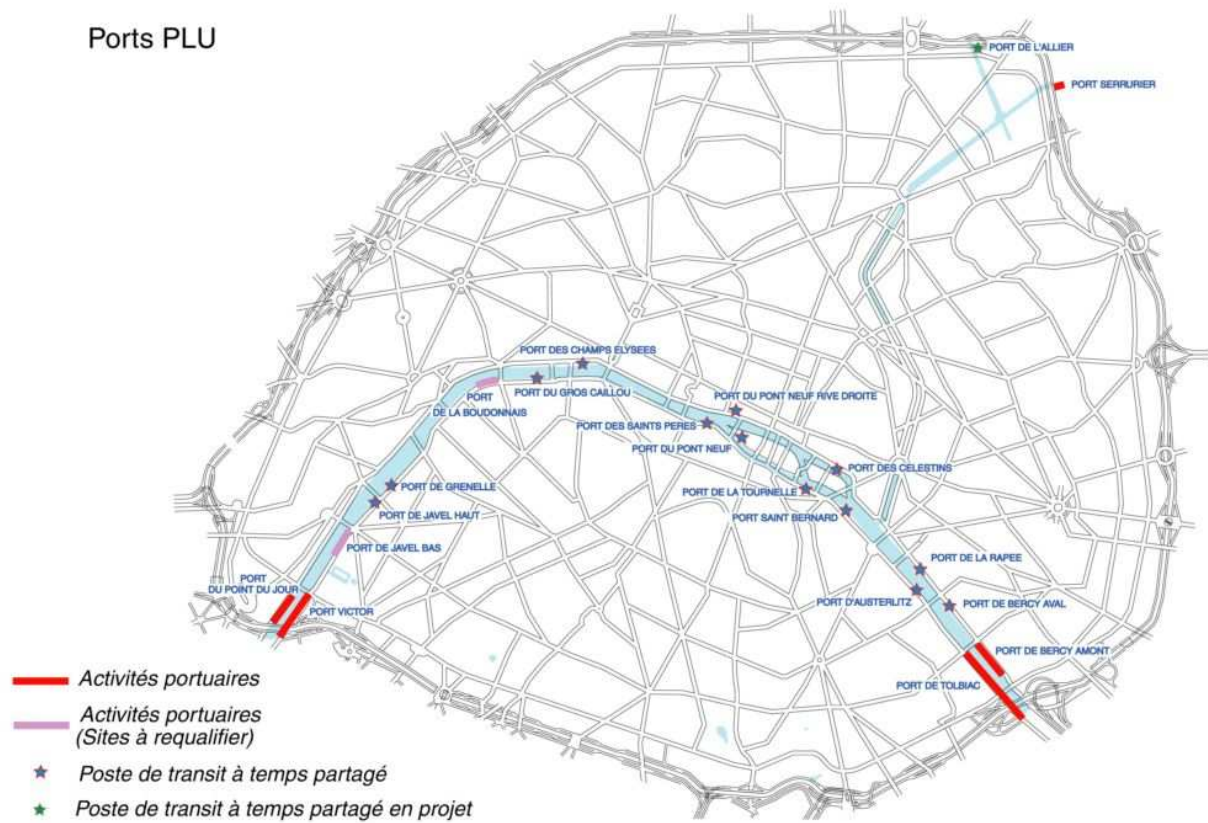
Annexe n° 7
Plan de situation des infrastructures ferroviaires

Plan de situation des infrastructures ferroviaires



Annexe n° 8 Plan de situation des infrastructures portuaires destinées au fret

Plan de situation des infrastructures portuaires destinées au fret



Annexe n° 9
Professionnalisation des aires de livraison

1 – Proposition

Cette proposition vise à réserver aux professionnels des marchandises (compte propre et compte d'autrui) ainsi qu'aux interventions d'urgence ou de dépannage prioritaire, l'utilisation des aires de livraison positionnées sur la voirie de la Ville de Paris. Cette mesure constitue l'une des 7 recommandations issues de la concertation « Marchandises » menée entre la Ville de Paris et les professionnels. L'objectif recherché est d'améliorer le caractère opérationnel de ces espaces et par la même faciliter la gestion des flux commerciaux indispensables à la vie économique de la Ville de Paris.

Les Villes de Dijon et de Barcelone ont déjà mis en place cette mesure. Les premiers retours d'expériences sont très positifs.

2 – Une première expérimentation sur les couloirs de bus

Afin, de tester et d'évaluer cette mesure sur le territoire de la Ville de Paris, une expérimentation sera mise en place sur le dispositif livraison positionné sur le réseau de couloirs de bus protégés.

La sélection « professionnelle » se fera sur la base du type de véhicule. Seuls les véhicules ayant une carrosserie marchandises (camionnette et camion) et trois sièges maximum à l'avant par construction auront le droit de faire un arrêt livraison/enlèvement sur les aires de livraison positionnées sur le réseau de couloirs de bus protégés¹⁹.

Cette expérimentation sera menée sur une période de trois ans dans le cadre de la charte de bonnes pratiques.

3 - Généralisation de la mesure

Au vu des résultats de l'expérimentation menée sur le réseau de couloirs de bus protégés il est prévu d'étendre progressivement la professionnalisation aux autres aires de livraison positionnées sur la voirie parisienne et d'en subordonner l'accès aux trois conditions suivantes :

- une entreprise ayant signé la charte
- un conducteur livreur urbain disposant de l'attestation professionnelle de formation, dans le cas d'entreprises disposant de tels personnels,
- un véhicule de livraison professionnel (tel que défini ci-dessus) et aux normes Euro selon le calendrier de la Charte.

¹⁹ Voir définition de l'aire de livraison professionnelle annexe n°5