



La Logistique Urbaine pendant les JOP

Comité de concertation LUJOP

Contribution sur les périmètres de réglementation de la circulation et sur les périmètres d'interdiction de la circulation motorisée institués pour les JOP 2024

Destinataires :

Monsieur le préfet de la zone de défense de Paris

Monsieur le chef de la mission fret de la DGITM

Introduction

Le comité de concertation LUJOP sur la logistique du quotidien pendant les Jeux Olympiques s'est constitué en mars 2023 au sein de la MGP qui le co-pilote avec la DGITM – en relation étroite avec le TDM –, le programme Interlud+, la mairie de Paris et le Club Logistique en Or. Il fédère 36 confédérations et fédérations représentatives des intérêts des entreprises appelées à un titre ou à un autre à être concernées par les enjeux de logistique urbaine et plus globalement de déplacement des marchandises (liste en annexe) pendant les JOP 2024.

Il a pour objectifs :

- D'identifier les besoins d'informations des entreprises ;
- D'impliquer les acteurs économiques et institutionnels ;
- De coconstruire des solutions logistiques qui permettent le maintien de l'activité économique pendant la période des Jeux.

La démarche a pour but de fournir aux entreprises, le plus en amont possible de l'ouverture des JOP, les informations nécessaires, précises et fiables leur permettant de mettre en place leur plan de continuité d'activité.

Il s'agit également de faire remonter les préoccupations et les préconisations auprès des différentes autorités administratives afin d'examiner les conditions dans lesquelles les opérateurs économiques pourront s'insérer dans les dispositifs de sécurité et de sûreté pour poursuivre leur activité (accéder, circuler, stationner, charger, décharger, emporter, livrer, dépanner).

Parallèlement, la démarche accompagne les entreprises qui explorent dès à présent toutes solutions et initiatives opérationnelles permettant de diminuer, décaler, dévier ou détourner la demande de

transport de marchandises (règle des 4 D) et qui pourraient se pérenniser au-delà des JOP pour en constituer l'héritage.

Le Gt LUJOP *Réglementation- dispositifs de circulation et zones sécurisées* a procédé à travers le prisme logistique le plus large à un examen minutieux des dispositifs proposés par la préfecture de police de Paris relative à la circulation routière que des impératifs de sécurité et de sûreté commandent de réglementer et de restreindre.

La présente contribution a été élaborée sur la base des informations du dossier de presse de la Préfecture de police de Paris du 29 novembre et des informations collectées au cours de la réunion de consultation des acteurs de la logistique du 19 décembre 2023.

Remarques d'ordre général

1° Le maintien de l'activité économique et des commerces parisiens et franciliens durant toute la période des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 est fondamental.

Cette capacité des commerces à rester ouverts repose principalement sur la possibilité de se déplacer qui doit être accordée à toutes les personnes concernées au titre de la livraison et l'approvisionnement (les professionnels de la logistique urbaine), de la consommation des biens et des services (la clientèle) et de l'exercice de leur activité (les personnels salariés), sans omettre les activités dépannage.

2° Le Comité salue les efforts menés par la Préfecture de Police de Paris pour traduire cette volonté exprimée au plus haut niveau de l'Etat de faire des JOP 2024 un événement dont le succès et le rayonnement internationaux reposeront en partie sur sa capacité à maintenir l'activité économique, pour ne l'interdire que de façon exceptionnelle et circonscrite dans le temps et dans l'espace. Si les règles de circulation dans les périmètres de sécurité qui ont été annoncées seront contraignantes en ce sens qu'elles vont conduire à désoptimiser les flux de marchandises, le comité appelle à ce que ces derniers ne soient pas rendus impossibles au point de compromettre les activités économiques qui en dépendent.

3° Le Comité appelle à ce que des mesures soient prises pour accompagner les entreprises à appréhender ces règles de circulation et à ce que les informations sur les plans de circulation au sein et aux abords des périmètres (sens interdits, voies ou portions de voies éventuellement bloquées à la circulation motorisée pendant toute la durée des jeux, règles de stationnement, localisation des points d'accès des véhicules motorisés ou non motorisés dans les périmètres rouges) leurs soient très rapidement communiquées de façon à les mettre en capacité d'établir leur plan de continuité d'activité, avant la publication des arrêtés préfectoraux annoncée pour le printemps 2024.

4° Le Comité demande la plus extrême vigilance sur la précision, la fiabilité et la cohérence des informations produites et du vocabulaire utilisé qui peut revêtir une connotation « policière » avec laquelle les non professionnels de la sécurité ne sont pas familiers. Il fait le constat que toutes les parties prenantes n'ont pas la même lecture des informations qui leurs sont communiquées ; or l'enjeu est d'éviter toute ambiguïté dans la compréhension de ce que les entreprises peuvent faire et ne pas faire.

Exemple : le tableau composant l'annexe 1 du dossier de presse de la Préfecture de police de Paris du 29 novembre indique que les livraisons avec véhicules motorisés et vélos cargo se feront dans les périmètres rouge et bleu sur justificatif, alors que d'autres informations indiquent que les conditions

de circulation des véhicules motorisés obéiront à un régime différent selon la couleur du périmètre concerné.

Le comité appelle de la même façon à ne pas démultiplier les sources d'information et à les concentrer sur un guichet public unique.

Pour l'heure, plusieurs sites diffusent des bouts d'informations tels que celui de la MGP sur la question des travaux pendant les JOP, celui de la Ville de Paris au travers d'une FAQ (LUJOP a pour objectif de réviser et compléter cette FAQ), celui du TDM à venir, ou encore celui du programme CEE d'InTerLUD+ qui regroupe en synthèse les annonces et informations du comité.

5° Nous recommandons à une période définie et adaptée que puisse être effectué un « test event » sur une zone restreinte dans Paris lié à un site Olympique afin de voir les difficultés éventuelles (Gestion des FSI, gestion des demandes et contrôle des QR Code...)

6° Durant les JOP, une hotline entre professionnels et préfecture faciliterait la réactivité face aux imprévus, clarifiera les procédures, optimisera la gestion du trafic et renforcera la collaboration. Elle assurerait ainsi une meilleure fluidité, sécurité et coordination pour le succès de l'événement. Ce dispositif existe dans le cadre des plans neiges et verglas.

Remarques et propositions spécifiques de nature opérationnelle

1° Disposer d'une délimitation précise des périmètres

Les cartes des périmètres qui ont été mises en ligne sur le site de la Préfecture de Police de Paris permettent de se faire une idée de leur étendue géographique mais ne peuvent en l'état être exploitées à des fins professionnelles.

Le comité souligne qu'il est essentiel pour les professionnels de pouvoir rapidement, avant la publication des arrêtés préfectoraux annoncée pour le printemps, disposer de données sous-jacentes aux cartes (détail des rues et des N° de rues) dans un format exploitable par les outils utilisés dans les entreprises pour la gestion et la planification des flux et dans un format exploitable par les systèmes d'information géographique (comme QGIS par exemple).

2° Les justificatifs à produire pour circuler dans les périmètres bleus (hors cas particulier de celui du parcours de la cérémonie d'ouverture)

L'accès des véhicules motorisés dans les périmètres bleus pendant leur activation (H-2,5h avant le début des épreuves et H +1 après la fin de la dernière épreuve) sera libre et pourra faire l'objet d'un contrôle aléatoire ayant pour objet de s'assurer de la bonne raison qu'ils auront de s'y trouver (chasse aux véhicules en transit), parce qu'ils y ont un point de chute ou quand ce dernier se trouve dans le périmètre rouge. Cela pose la question de la fréquence des contrôles aléatoires et des éventuelles mesures annexes à prendre pour éviter les abus, ainsi que celle de la nature et du type de justificatif susceptible d'être demandé par les forces de l'ordre (FSI).

Dans la mesure où la réglementation de la circulation dans les périmètres bleus n'a pas d'enjeu de sûreté mais ne vise qu'à limiter les flux au strict nécessaire, le Comité plaide en faveur d'une approche simple et souple mais qui doit toutefois apporter aux entreprises l'assurance de pouvoir circuler sans s'exposer à des refus ou à des verbalisations arbitraires. Le Comité attend bien évidemment beaucoup de la communication qui sera faite en amont par le TDM visant à dissuader toute circulation superflue ou de pur confort et appellera de son côté les professionnels à ne se rendre dans les périmètres bleus que sous ces conditions.

Le modèle retenu lors du test event du mois d'août 2023 consistant à reconnaître tous justificatifs (bon de commande, bordereau de transport ou de livraison, lettre de voiture, fiche de dépannage, etc.) est privilégiée par la Préfecture de police qui l'a confirmé le 19 décembre. Le comité partage volontiers cette approche dont l'efficacité repose toutefois sur la capacité des FSI à s'approprier les différents documents qui leurs seront présentés. A cette fin le comité pourrait mettre à disposition des FSI un recueil de fac similés de tous les documents usuellement utilisés par les différents professionnels, ainsi qu'une liste des informations types y figurant et nécessaires à la bonne tenue des contrôles.

Pour éviter les problèmes d'interprétation liés aux justificatifs et faciliter les contrôles (homogénéisation du contrôle sur tous les sites olympiques) le comité privilégie la voie d'un enregistrement/identification préalable des entreprises sur une plateforme débouchant sur la délivrance d'un QR code rattaché au véhicule et à l'entreprise qui l'exploite ; en raison de l'absence de tout enjeu de sûreté dans les périmètres bleus, l'identification du conducteur ne présente en effet aucun intérêt.

Nb. Bien que cela sorte du champ de la logistique proprement dite, il est essentiel pour la préservation de l'activité économique dans les périmètres que les particuliers se rendant en voiture chez un commerçant, chez un professionnel de santé, dans un restaurant, ou à leur domicile puissent produire tous justificatifs de leur présence dans les périmètres bleus. La même règle doit s'appliquer aux collaborateurs et aux personnels se rendant sur leur lieu de travail.

3° Disposer d'espaces fonciers de rupture de charge en limite de périmètres bleu et rouge

Sauf dérogations dont le comité a compris qu'elles se seraient accordées ou reconnues de façon exceptionnelle au profit de certains ayant droits et en dehors des flux piétonniers liées aux entrées et sorties des spectateurs, la circulation et le stationnement des véhicules motorisés d'au moins deux roues seront interdits dans les périmètres rouges pendant leur période d'activation (H - 2,5h avant le début des épreuves et H +1 après la fin de la dernière épreuve avec l'exception du H24 pour le village olympique).

De ce fait, les flux de marchandises devant y entrer ne pourront se faire qu'à pied ou en vélo cargo. Pour assurer les opérations de transfert des marchandises du véhicule motorisé vers le cyclo ou pour la livraison à pied des « derniers mètres », il est indispensable de pouvoir disposer d'espaces fonciers adaptés et dimensionnés situés au plus près des limites entre les périmètres bleu et rouge et d'en sanctuariser l'usage logistique par une signalisation claire et un dispositif de contrôle-sanction dissuasif. Cette demande est d'autant plus importante que l'interdiction de stationnement dans les périmètres rouge pendant leur phase d'activation conduira les riverains à déporter le stationnement de leurs véhicules dans les périmètres bleus, au risque de squatter toutes les places, y compris celles réservées à la livraison.

Ces espaces pourront être situés sur la voirie, par exemple par une transformation de certaines aires de stationnement en aires de livraison ou sur des espaces privatisés tels que des espaces scolaires vacants ou des aires de stationnement des bus urbains pendant leur période de disponibilité.

Le comité s'emploie, notamment avec le concours de la DGITM et d'InTerLUD+, à créer et à déployer un disque numérique obligatoire permettant aux entreprises de réserver des aires de livraison ou des créneaux

de livraison selon une logique de planification. Compte tenu des risques de concentration des conducteurs-livreurs sur des plages horaires déterminées (8 heures – 11 heures en général), il convient de réfléchir avec les professionnels zone par zone à une augmentation des aires de livraison disponibles et des plages horaires autorisées.

Le Comité attache une importance à ce que ces outils soient reconnus et utilisés par les collectivités pour la gestion des aires de livraisons et autres surfaces de rupture de charge situées sur leur domaine public routier.

4° Accès dans les périmètres rouges

Les règles de contrôle d'accès dans les périmètres rouges pendant les périodes d'activation sont diversement comprises et imposent une clarification. La confusion vient probablement d'une ambiguïté sur le fait de savoir si les périmètres rouges sont créés qu'au regard d'enjeux de sécurité de circulation ou également au regard d'enjeux de sûreté anti-terroriste.

S'appuyant sur le dossier de presse du 29 novembre, le comité avait compris que toute personne, quel que soit son mode déplacement, entrant dans un périmètre rouge pendant son activation serait soumise à un contrôle de justification de sa présence (contrôle d'identité et du motif du déplacement) et de sa nature inoffensive (contrôle sûreté de la personne et de la marchandise en cas de livraison à pied ou en vélo cargo, ou en véhicule motorisé en situation de dérogation).

Dans le cas de mise en place de check points avec triple contrôle (identité, motif et sûreté), l'optimisation du recours aux forces de l'ordre exigera une limitation du nombre de points d'accès dont le corollaire se traduira par un certain nombre de points et de portions de voirie totalement inaccessibles car verrouillés par des plots béton ou des barrières.

Dans ce scénario, le comité appelle au respect d'un équilibre raisonnable entre le nombre de points d'accès contrôlés et le nombre de portions d'axes totalement inaccessibles à toute circulation (par définition H 24 pendant toute la durée des JOP), au contraire de quoi seraient privées d'effet les périodes de non-activation des périmètres rouge pendant lesquelles la circulation est censée y être autorisée sans contrainte (permettant notamment la pratique des livraisons en horaires décalés). Idéalement, il faudrait soumettre le positionnement des points d'accès à l'avis des professionnels qui seront à même de faire des propositions.

Pour la configuration des points de passage contrôlés des piétons, des cyclistes et des véhicules motorisés (sur dérogation), il serait souhaitable et opportun de prévoir un couloir réservé aux particuliers (riverains et spectateurs des épreuves) et un couloir réservé aux professionnels. Ces derniers seront en effet moins nombreux que les particuliers et il conviendrait de ne pas ajouter aux contraintes qu'ils vont déjà rencontrer le fait de devoir subir les files d'attente.

5° Les dérogations pour circuler motorisé dans les périmètres rouges

Le principe de l'interdiction de toute circulation motorisée dans les périmètres rouge pendant leur période d'activation sera assorti de dérogations accordées – pour celles qui présentent des caractères d'urgence et/ou indispensable- sur demande préalable formulée sur une plateforme en ligne donnant lieu après examen favorable des services de la préfecture de police de Paris à la délivrance d'un QR code contrôlé par les forces de l'ordre. Adjoint à cette disposition, le comité a compris que ces dérogations ne pourraient être utilisées par leur bénéficiaire que pendant les laps de temps où la circulation des piétons serait la moins dense, c'est-à-dire pendant le déroulement des épreuves olympiques.

Pour clarifier :

- 1) Il est crucial de définir les critères d'urgence ou d'indispensabilité pour obtenir une dérogation en matière de livraison.
- 2) Il est également essentiel de déterminer les heures précises, sur chaque site olympique (en fonction du calendrier des épreuves), pendant lesquelles l'accès aux zones avec la dérogation est autorisé.
- 3) Il faut préciser la durée de validité de la dérogation. Cette durée peut varier, selon qu'il s'agit d'une livraison unique ou d'un besoin récurrent nécessitant une dérogation quotidienne.
- 4) Un délai d'obtention des QR codes connue en amont et fiable. A noter que le QR Code rouge pourrait également être utilisé pour circuler en zone bleue (mais pas l'inverse).

N.B : Le système de délivrance du QR semble correspondre à celui proposé dans la note du mois de juillet, que le Comité a adressé à la Préfecture de police de Paris à un moment où il ne connaissait pas les différents régimes d'accès et de circulation correspondant à chacun des périmètres. Il y était indiqué :

« les acteurs économiques préconisent la mise en place d'une plateforme sur laquelle les entreprises commanderaient les « badges » leur permettant d'accéder aux zones sécurisées [aujourd'hui les périmètres rouges]. Ces badges imprimables ou téléchargeables sur téléphone portable comporteraient un QR code qui doit être valable pendant toute la durée des JO et JP, et non limité à un déplacement unique, de réduire les manipulations informatiques qui demanderaient beaucoup de temps à l'ensemble des entreprises.

Les informations qui pourront être transmises et qui peuvent être produites par les entreprises après création de leur compte utilisateur sont les suivantes :

- Marque, type de véhicule et N° d'immatriculation du véhicule entrant dans le périmètre*
- CNI et permis de conduire du conducteur afin d'identifier la personne entrant dans le périmètre*
- Identification de l'entreprise par sa Raison sociale et son N° SIRET*

Le système d'identification devra également être dissocié entre la personne et le véhicule afin de ne pas contraindre les entreprises rencontrant des difficultés avec leur personnel en dernière minute. »

[...] Il est demandé que le délai de réponse aux entreprises soit de moins de 2h (ou quasi immédiat sur le modèle de délivrance des badges d'accès à des salons professionnels), et ce pour prendre en compte les demandes urgentes (remplacement d'un salarié absent, véhicule en panne, recours à un travailleur intérimaire...)

Le comité maintient ces recommandations pour les dérogations à l'interdiction de circuler dans les périmètres rouges présentant un caractère de permanence ou de récurrence.

Le Comité estime par ailleurs que l'interdiction de transport des marchandises dangereuses dans les périmètres bleu et rouge doit être nuancée au regard du fait que certains produits sont indispensables, tels que les gaz médicaux ou les gaz utilisés dans la restauration, ou ne peuvent pas être transportés en raison de leur nature ou de leur volume dans d'autres moyens de transport que des véhicules motorisés spécialement conçus pour cela. Le groupe de travail ad hoc qui doit se réunir en janvier 2024 permettra d'affiner le sujet.

Pour les opérations de dépannage et d'intervention présentant un caractère d'urgence, le Comité a retenu de la réunion du 19 décembre que l'enregistrement préalable sur une plateforme débouchant sur

l'attribution d'un QR ne serait pas retenu et qu'il appartiendrait à l'entreprise de justifier par tous moyens de sa condition.

Le comité prend acte de cette orientation mais n'est pas opposé à ce qu'une procédure de déclaration préalable soit prévue sur la même plateforme que celle sur laquelle sont déposées les demandes de dérogations. Il s'agirait de créer une fonctionnalité pour la gestion des dépannages prévoyant la délivrance de laissez-passer ad hoc pour une opération déterminée sur la base des informations suivantes :

-Marque, type de véhicule motorisé (2 roues, VL, VUL, PL) et N° d'immatriculation du véhicule entrant dans le périmètre

-CNI et permis de conduire du (des) personnel(s) intervenant(s)

*-Nature de l'intervention *(ex : dépannage du groupe frigorifique d'une chambre froide ou intervention sur un ascenseur)*

-Adresse de l'intervention

-Date, heure estimé de début et de fin de l'intervention

-Identification de l'entreprise par sa Raison sociale et son N° SIRET

Paris, le 22 décembre 2023

Les co-animateurs du GT1 LUJOP « Réglementations et dispositifs : circulation et zones sécurisées »,

Christian ROSE
Directeur Environnement, Transport et Logistique
Confédération des Grossistes de France

DOUY Jérôme
Directeur Délégué Multimodal, Développement Durable et Logistique urbaine
TLF

Les confédérations / fédérations / associations professionnelles impliquées dans LUJOP (1/2)

Transport et logistique

- TLF
- OTRE
- FNTR
- CSD (déménagement)
- SNTL (transport léger)
- Fédération nationale de la cyclo logistique / FUB
- GNTC (transport combiné)
- AUTF (chargeurs)
- GATMARIF

Bâtiment et travaux publics

- FFB
- FRTP
- CAPEB (artisans)
- UNICEM

Commerce de gros

- CGF (grossistes)
- FDMC (matériaux de construction)
- FNB (boissons)

Rencontre Nationale InTerLUD+ - 7 décembre 2023



Les confédérations / fédérations / associations professionnelles impliquées dans LUJOP (2/2)

Commerce de détail et grande distribution

- FCD (commerce et distribution)
- CGAD
- Alliance du commerce
- Syndicat de la librairie française
- CNGF (glaciers)
- FBMV (métiers de la viande)
- PROCOS (commerce spécialisé)
- Marchés de France
- CDF (commerçants)

- Comité Montaigne
- Comité Saint-Honoré
- Comité Champs-Élysées
- Comité Haussmann
- Comité Georges V

Hôtellerie et restauration

- CGAD
- UMIH
- GHR

Santé

- ARS

Rencontre Nationale InTerLUD+ - 7 décembre 2023

