

## Livraisons : c'est le grand bazar

Tous les matins, les automobilistes s'agacent de voir des couloirs de bus et des voies de circulation occupés par les estafettes des livreurs. Les règles du jeu sont à revoir.

**D**ans la très commerçante rue de Rennes (VI<sup>e</sup>), le couloir de bus ressemble à une aire de livraison géante. Les fourgonnettes et les camions des livreurs sont garés à touche-touche, feux de détresse allumés, sur toute la longueur de la voie réservée aux transports en commun. Sur le boulevard Sébastopol, traversant plusieurs arrondissements, les professionnels du transport routier se garent du côté gauche de la chaussée et réquisitionnent l'une des trois files de circulation dans un concert de klaxons rageurs des automobilistes. Plus loin, dans une petite rue du Marais (IV<sup>e</sup>), un livreur est garé en pleine voie à quelques centaines de mètres d'une aire de livraison libre...

**Les chauffeurs n'appliquent pas la charte... tout simplement parce qu'elle n'est pas applicable**

THIERRY SERVILE, DÉLÉGUÉ RÉGIONAL DE TLF (TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE)

Un simple tour dans Paris en début de matinée — l'heure de pleine activité pour les commerces et les entreprises — suffit pour constater que la « charte de bonne pratique des transports et des livraisons de marchandises », dont la capitale s'est dotée en 2007, est très loin d'être respectée. Mise en place à l'issue d'une longue concertation entre la ville, les professionnels du transport, les chambres de métiers et la préfecture de police, le document avait pour but de mieux partager l'espace public.

### REPÈRES

■ 7 000 aires de livraison (de la taille de 2 voitures) sont aménagées

La charte a fixé des horaires de livraison spécifiques selon les types de véhicules (seuls les camions « propres » sont autorisés à livrer entre

17 heures et 22 heures). Elle a aussi imposé l'utilisation d'un disque horaire sur les aires de livraison pour une durée maximum de trente mi-

minutes. Enfin, le document rappelait que les opérations de manutention ne pouvaient se faire que sur l'une des 7 000 aires de livraison aménagées dans la capitale.

Un dernier point que les chauffeurs livreurs avouent avoir bien du mal à respecter (*voir encadré*).

Quatre ans après l'adoption de ces règles, la Ville veut réviser la charte. Deux réunions ont déjà eu lieu. Une troisième est programmée le 22 juin. Elle devrait permettre aux signataires de réclamer un nouvel aménagement des règles de stationnement imposées aux livreurs.

« La mise en place du disque horaire a permis de fluidifier les livraisons. Il faut maintenir ce système », note Olivier Lenoble, directeur du développement économique de la chambre de métiers, dressant un bilan « plutôt positif » de la charte. Les représentants des chauffeurs livreurs ne sont pas du même avis. « Le problème, c'est que la mairie et la préfecture de police n'ont pas mis en place les moyens suffisants pour verbaliser les automobilistes qui stationnent sur les aires de livraison », note Alain Boutet, responsable de la Fédération nationale des transporteurs routiers, en réclamant un renforcement des contrôles.

Thierry Servile, délégué régional de TLF (Transport et logistique de France), est encore plus critique. « Les chauffeurs n'appliquent pas la charte... tout simplement parce qu'elle n'est pas applicable. Comment utiliser les aires de livraison quand elles sont toutes occupées par des voitures-ventouses ? » Avec d'autres organismes de transport, les responsables de TLF se retrouveront ce matin pour déterminer s'ils participeront à la révision de la charte.



RUE DE RENNES (VI<sup>e</sup>), HIER MATIN. Quasiment impossible pour les bus de circuler dans les couloirs qui leur sont réservés : ils sont encombrés par les camions de livraison.

(LP/B.H.)

BENOIT HASSE

## REPÈRES

■ **7 000 aires de livraison** (de la taille de 2 voitures) sont aménagées dans la capitale. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, 5 000 d'entre elles sont ouvertes au stationnement de véhicules particuliers de 20 heures à 7 heures ainsi que les dimanches et jours fériés.

■ **Plus de 32 millions de tonnes de marchandises** entrent chaque année dans Paris. La majorité par la route.

■ **Près d'un quart de la circulation** dans Paris est lié au transport de marchandises. Le nombre de rotations des véhicules de livraison est estimé à 1,5 million chaque semaine.

■ **2 394 492 PV pour stationnement gênant** ont été dressés l'année dernière dans la capitale. Ils concernent, entre autres, les stationnements sur les aires de livraison. Ce chiffre a augmenté de 5,3 % entre 2009 et 2010.

**RUE DE RENNES (VI<sup>e</sup>), HIÉR MATIN.** Quasiment impossible pour les bus de circuler dans les couloirs qui leur sont réservés : ils sont encombrés par les camions de livraison.

(LP/B.H.)

BENOIT HASSE

# « On n'a pas le temps de se garer, nous ! »

MARC ● un livreur

**M**anches relevées, le front en sueur... il est à peine 9 h 30, et Ahmed est stressé. « J'ai encore dix livraisons à faire d'ici à la fin de la matinée. Pas le temps de traîner ! » lâche-t-il en manœuvrant son diable pour apporter les cartons de bouteilles jusqu'au café. Quelques mètres plus loin, une belle place de livraison lui fait de l'œil, mais Ahmed l'ignore. « C'est trop loin, j'essaie de limiter au maximum les manœuvres, alors je me gare juste en face de l'établissement ! » assume le jeune livreur. Et tant pis si son estafette réduit de moitié la chaussée et oblige les autres conducteurs à mordre sur la ligne blanche. « Les gens ralentissent souvent après nous »,

raconte Didier\*, un homme trapu salarié chez UPS, pris en flagrant délit de stationnement anarchique sur le boulevard de Sébastopol.

« *Tout ça, c'est la faute aux patrons qui nous mettent la pression !* »

« Ils ne comprennent pas qu'on travaille et que notre boulot c'est de livrer le plus de paquets possible dans un minimum de temps. Tout ça, c'est la faute aux patrons qui nous mettent la pression ! » s'agace le professionnel en redémarrant sans même mettre de clignotant et en ignorant royalement le

coup de klaxon agacé du conducteur derrière lui. Rue du Faubourg-Montmartre (IX<sup>e</sup>), la faute est encore plus « flagrante ». La camionnette de livraison est garée en double file, juste à côté d'une place de livraison... libre ! Le manutentionnaire a pourtant bien le disque des livreurs soigneusement rangé à côté de son volant, à portée de main. « Oui, oui, je sais. Mais on n'a pas le temps de se garer, nous ! se défend Marc. Je gêne moins en restant garé en double file qu'en m'y prenant à deux fois pour manœuvrer... » Pas sûr que les automobilistes obligés de déboîter soient d'accord avec lui...

\* Le prénom a été changé.

M.A.G.