

“*opinion*”*way*

LES PARISIENS ET LES LIVRAISONS DE MARCHANDISES EN VILLE

Note de synthèse



Mai 2024

Votre contact chez OpinionWay :

Frédéric Micheau
Directeur général adjoint
Directeur du Pôle opinion
15, place de la République
75003 PARIS
Tel : 01 81 81 83 00
fmicheau@opinion-way.com

NOTE METHODOLOGIQUE

L'étude « *Les Parisiens et les livraisons de marchandises en ville* » réalisée pour l'Association Respire et Clean Cities, est destinée à comprendre et analyser le recours aux livraisons par les Parisiens et leur perception de l'organisation de celles-ci dans la capitale.

Cette étude a été réalisée auprès d'un échantillon de **1 051 personnes**, représentatif de la **population parisienne âgée de 18 ans et plus**, constitué selon la méthode des quotas, au regard des critères de sexe, d'âge, de catégorie socioprofessionnelle et d'arrondissement de résidence.

Les interviews ont été réalisées par **questionnaire autoadministré en ligne** sur système CAWI (*Computer Assisted Web Interview*).

Les interviews ont été réalisées **du 2 au 7 mai 2024**.

Toute publication totale ou partielle doit impérativement utiliser la mention complète suivante : « **Sondage OpinionWay pour Association Respire et Clean Cities** » et aucune reprise de l'enquête ne pourra être dissociée de cet intitulé.

OpinionWay rappelle par ailleurs que les résultats de ce sondage doivent être lus en tenant compte des marges d'incertitude : **1,4 à 3,1 points** au plus pour un échantillon de 1000 répondants.

OpinionWay a réalisé cette enquête en appliquant les procédures et règles de la norme ISO 20252.

A. La majorité des Parisiens utilise la livraison, notamment sur des délais très courts

- La livraison de marchandises pose de nombreux défis dans une ville aussi dense que Paris. Une large partie de ces livraisons est destinée à des entreprises, mais **la plupart de Parisiens sont eux-mêmes adeptes de la livraison (86%)**. La moitié l'utilise même tous les mois (53%) et un quart toutes les semaines (24%).
 - Les utilisateurs de la livraison ont un profil assez typé, plutôt masculin et plutôt jeune. Ainsi, 58% des hommes se font livrer chaque mois contre 49% chez les femmes, tout comme 70% des moins de 35 ans contre 56% des 35-49 ans et 37% des 50 ans et plus. Ces usages sont en revanche assez décorrélés des revenus, même pour les utilisations les plus fréquentes.
 - Les habitants des arrondissements du centre de Paris ont plus souvent recours à la livraison : 65% l'utilisent chaque mois et même 39% chaque semaine.
- La livraison standard en quelques jours et la livraison en point relais figurent en tête des modes de livraisons des utilisateurs parisiens (respectivement 56% et 53% au moins une fois par mois). Toutefois, parmi les habitants de la capitale qui se font livrer, **un tiers a recours à la livraison en moins de 24h chaque mois (32%)** et même un quart à la livraison dans l'heure (25%).
 - Comme pour la livraison en général, l'utilisation au moins une fois par mois des modes de livraison dans les délais les plus courts est plus élevée chez les hommes (41% pour la livraison en 24h, 32% pour la livraison dans l'heure) et chez les jeunes âgés de moins de 35 ans (54% et 43% respectivement).

B. L'emprise de la livraison sur l'espace public à Paris est jugée importante par les habitants et causant des problèmes variés

- Pour les Parisiens, impossible d'ignorer la place que prennent les livraisons de marchandise dans la capitale. **91% trouvent qu'elles sont visibles dans Paris, et même 37% que les livraisons sont très visibles**. Ce sentiment est à mettre en lien avec l'impression exprimée par deux tiers des habitants que le nombre de véhicules de livraison dans Paris a augmenté au cours des dernières années : 63% des personnes interrogées en témoignent, dont **30% qui jugent que leur nombre a beaucoup augmenté**.
 - La visibilité des véhicules de livraison est relativement homogène selon l'âge, le sexe ou la catégorie sociale des personnes interrogées. Leur lieu de résidence a davantage d'effet : 52% des résidents des arrondissements du centre jugent que les livraisons sont *très visibles* à Paris. 35% de ces habitants estiment d'ailleurs que le nombre de véhicule de livraison a *beaucoup augmenté* au cours des dernières années.
 - Le mode de déplacement principal des Parisiens joue également sur leur perception des livraisons, surtout pour ceux qui partagent la route avec les véhicules de livraison. 56% des cyclistes estiment que les livraisons de marchandises sont *très visibles*, tout comme 43% des automobilistes.

- Signe de la forte présence des véhicules de livraison dans les rues de Paris, **les habitants surestiment nettement leur importance dans la circulation *intra-muros***. La part des véhicules utilitaires comme les camionnettes est ainsi estimée à 46% du trafic en moyenne (contre 15% en réalité¹), alors que celle des poids-lourds s'établit en moyenne à 25% (contre 3% dans les faits).
 - Toutes les catégories de la population parisienne surestiment la part des véhicules utilitaires et des poids lourds dans la capitale, mais cet effet est le plus fort chez les personnes appartenant aux catégories populaires : elles considèrent que la moitié du trafic à Paris provient des véhicules utilitaires (52%), et qu'un autre tiers provient des poids lourds (31%).
- **Une large majorité des habitants impute aux livraisons de marchandises des impacts négatifs dans la capitale** : 68% partagent cet avis au niveau global, même si le sentiment que les impacts sont *très négatifs* est limité (15%). **Les impacts négatifs perçus portent d'abord sur les déplacements, 80% évoquant la circulation et 78% le stationnement**. Ces impacts posent la question du partage de l'espace public par tous les usagers : 72% citent ce domaine, et 66% indiquent être déjà restés bloqués en voiture pendant longtemps à cause d'un véhicule de livraison. Les conséquences sont parfois plus graves : 34% des personnes interrogées ont déjà été victimes d'un accident à cause d'un véhicule de livraison.
 - Près de trois quarts des habitants des arrondissements du nord-est de Paris jugent que les livraisons ont des impacts négatifs (72%). Cette impression est moins partagée par les habitants des arrondissements du centre (62%), malgré leur perception d'une forte visibilité des livraisons. Le ressenti des habitants des arrondissements de l'ouest et du sud-est s'établit entre ces deux bornes (respectivement 68% et 63%).
 - Les Parisiens ayant fait du vélo leur mode de transport principal sont particulièrement critiques sur les impacts des livraisons : 86% d'entre eux perçoivent des effets négatifs, et 37% des impacts *très négatifs*. Dans le détail, ces habitants relèvent particulièrement des effets négatifs pour le partage de l'espace public par tous les usagers (86%, 14 points de plus que l'ensemble de la population) et pour la sécurité dans les déplacements (79%, 19 points de plus). Ce point de vue pourrait provenir de la forte exposition des cyclistes aux accidents avec des véhicules de livraison : 33% ont déjà eu un accident à vélo, 74% l'ont déjà frôlé.
 - Parmi les habitants dont la voiture est le mode de transport principal, 34% déclarent avoir déjà eu un accident en voiture avec un véhicule de livraison.

C. Des actions de la mairie de Paris sont attendues pour améliorer l'organisation des livraisons dans la capitale

- Les habitants de Paris s'accordent à attribuer des impacts négatifs aux livraisons, mais sont nettement **plus divisés concernant l'organisation de ces transports de marchandises** dans la ville. **25% trouvent que la gestion s'est améliorée au cours des dernières années, 26% trouvent qu'elle s'est dégradée**. Finalement, l'avis le plus commun est qu'il n'y a eu aucun changement en la matière dans les dernières années (36%).

¹ Source : Ville de Paris, 2022

- La perception de la gestion des livraisons à Paris est marquée par un clivage générationnel : 47% des 18-24 ans et 37% des 25-34 ans jugent que la situation s'est améliorée au cours des dernières années, et respectivement 34% et 32% qu'elle n'a pas évolué. La perception des générations plus âgées est nettement moins positive : 14% des 50 ans et plus ont vu une amélioration, 43% une stagnation et 32% une dégradation.
- Les résidents du centre de Paris sont les plus positifs, 44% percevant une amélioration de la situation. Le constat des habitants de l'ouest de la capitale est plus mitigé : 25% considèrent que l'organisation est meilleure, mais 33% trouvent qu'elle n'a pas évolué et 30% qu'elle s'est dégradée.
- Pour l'organisation des livraisons dans la capitale, **les habitants perçoivent les entreprises et la mairie de Paris comme les deux acteurs aux responsabilités les plus grandes (51% et 47%)**. Ce point de vue est confirmé par les fortes attentes des Parisiens à l'égard de la municipalité : 78% souhaitent que la mairie s'implique pour améliorer la gestion des livraisons dans la ville.
 - Les générations les plus âgées, souvent mieux informées sur les compétences de chaque échelon des collectivités locales, accordent de fait plus d'importance à la mairie de Paris dans la gestion des livraisons (50% chez les 35 ans et plus, contre 45% des 25-34 ans et seulement 36% des 18-24 ans).
 - Les seniors accordent aussi beaucoup d'importance aux acteurs privés : 64% des 65 ans et plus citent les entreprises et 30% les particuliers.

D. Toutes les mesures envisagées bénéficieraient du soutien de la population parisienne

- Afin d'améliorer la situation concernant les livraisons de marchandises dans Paris, **une majorité des utilisateurs est ouverte à recevoir de l'information au moment de ses achats**. 68% citent au moins un sujet sur lequel ils souhaiteraient en savoir plus pour faire leur choix de livraison. Au-delà des utilisateurs, **la moitié des Parisiens indique être favorable à une contribution financière prélevée sur les livraisons des particuliers, pour financer les transports en commun en France (52%)**. Cette mesure est encore plus largement approuvée si elle porte sur les livraisons des entreprises (62%).
 - Les moins de 35 ans soutiennent très largement la proposition d'une contribution sur les livraisons, qu'elle concerne les entreprises ou les particuliers (respectivement 75% et 72%). Ce soutien baisse nettement au sein des générations plus âgées, jusqu'à devenir minoritaire chez les 65 ans et plus : seuls 46% d'entre eux sont favorables à une contribution sur les livraisons des entreprises et 35% à une contribution sur celles des particuliers.
 - Le soutien à une contribution sur les livraisons des particuliers est le plus haut chez les utilisateurs les plus réguliers : 67% des Parisiens utilisant la livraison au moins une fois par semaine y sont favorables, contre 48% des autres personnes interrogées.

- Concernant la gestion des livraisons dans Paris, **toutes les mesures testées recueillent le soutien d’au moins deux tiers des personnes interrogées**. Alors que des mesures seront prises spécifiquement pendant les Jeux Olympiques, les habitants soutiennent leur maintien une fois l’évènement terminé. Ces positions concernent autant les mesures d’optimisation des aires de livraison existantes (88%) que des initiatives plus structurantes : 80% sont favorables au transport par voie fluviale avant un mode de transport décarboné pour le dernier kilomètre.

Au-delà des mesures prises à l’occasion des JO, les habitants de la capitale affichent en particulier leur soutien pour les mesures visant à réduire l’impact des livraisons en agissant sur les horaires. **85% soutiennent l’encouragement des livraisons groupées** en dehors des heures de pointe, 81% le fait de réduire la présence des véhicules de livraison polluants en restreignant leurs horaires de livraison.

Une majorité des Parisiens se révèle également **favorable à l’instauration de nouvelles normes sur les véhicules de livraison, en particulier sur leur bruit (83%)**. Les habitants sont aussi favorables à ce que soit fixée une part minimum de véhicules électriques dans les flottes des entreprises de livraison (79%), ou bien une part minimum de vélos-cargo (72%).

Une réflexion basée sur la géographie, à l’échelle d’une rue ou de tout un arrondissement serait également bien perçue par les Parisiens : trois quarts sont favorables à la création de zones de stationnement prioritaires pour les véhicules de livraison peu polluants (75%), deux tiers à la création de zones réservées aux véhicules électriques ou aux vélos-cargo pour la livraison (70%) ou à l’instauration d’un quota de véhicules de livraison autorisés (67%).

En conclusion, cette étude révèle plusieurs grands enseignements :

- Les livraisons occupent une place très importante dans l’espace public à Paris, qui, aux yeux des Parisiens, tend de surcroît à s’étendre depuis les dernières années. Selon une majorité de la population, les véhicules de livraison causent des problèmes variés, allant des ennuis de circulation au quotidien à des situations nettement plus dangereuses.
- Les véhicules de livraison posent surtout la question du partage de l’espace. Les relations apparaissent particulièrement difficiles avec les autres utilisateurs qui roulent sur la voie publique : les automobilistes et surtout les cyclistes.
- Face à ces défis, les Parisiens expriment de fortes attentes à l’égard de la municipalité. Ils souhaitent qu’elle intervienne davantage auprès des entreprises pour optimiser la gestion des livraisons.
- Une majorité des Parisiens affiche sa propension à s’informer et à changer ses habitudes pour réduire l’impact de ses livraisons. Cela pourrait se faire de manière directe, dans leurs propres choix, ou de façon indirecte à travers leur soutien à l’instauration de nouvelles normes visant à réduire l’impact des livraisons dans la capitale.