



Atelier d'Architecture et d'Urbanisme

Blanc-Duché

Ville de Saint-Ouen /GART

***ETUDE DE FAISABILITE D'UN ESPACE
LOGISTIQUE RELATIF A L'ACTIVITE PUCIERE***

Rapport de mission

JUIN 2004

Siège social : 20, boulevard Sébastopol - 75004 PARIS - Tél. : 01 44 54 13 65 – Fax : 01 44 54 02 16
Bureau à Tours : 93, rue d'Entraigues - 37000 TOURS - Tél. : 02 47 64 33 06 – Fax : 02 47 64 95 84

nouveaux.territoires@wanadoo.fr - <http://www.nouveaux-territoires.fr>

Groupement d'Intérêt Economique – RCS Paris C 441 597 (2002C00029) – SIRET : 441 597 697 00016 – APE : 741 G

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
AVANT-PROPOS	3
RAPPEL DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DE CETTE MISSION D'ETUDE	3
DEROULEMENT DE LA DEMARCHE ET STRUCTURATION DU PRESENT RAPPORT DE MISSION	5
ELEMENTS DE DIAGNOSTIC (RAPPEL)	6
1 - L'ACTIVITE PUCIERE ET SON IMPACT EN TERME DE GESTION ET DE « MOUVEMENTS » DE MARCHANDISES : QUELQUES ELEMENTS DE CADRAGE	6
2 - L'APPROVISIONNEMENT DES STANDS	8
3 - LES CONDITIONS DE VENTE	9
4 - L'ENLEVEMENT DES MARCHANDISES : CONDITIONS GENERALES	10
5 - LE STOCKAGE DES MARCHANDISES	14
6 - ENSEIGNEMENTS GENERAUX DU DIAGNOSTIC ET EXPRESSION GENERALE DES ENJEUX	17
UN PROJET GLOBAL POUR LA PARTIE NORD-OUEST DES MARCHES	18
LE PRINCIPE GENERAL.....	18
LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE	18
LES PARTIS D'AMENAGEMENT : PROPOSITIONS ET INTERROGATIONS	19
LES PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT	20
L'ENGAGEMENT DU PROJET.....	20
QUELQUES REMARQUES SUR LA PARTIE SUD-EST DU MARCHE	21
DES BESOINS COMPARABLES	21
REMARQUES ET PISTES DE TRAVAIL.....	21

AVANT-PROPOS

Rappel du contexte et des objectifs de cette mission d'étude

Le site

Le quartier des puces de Saint Ouen regroupe environ 5.000 habitants (sur les 40.000 habitants de la commune). Il s'étend sur environ 21 hectares (périmètre de la ZPPAUP). Il accueille l'ensemble des marchés aux puces qui représentent plus de 2.000 professionnels et génèrent une fréquentation touristique d'environ 4,5 millions de visiteurs par an. De nombreuses autres entreprises et plusieurs équipements publics sont aussi installés dans ce quartier

Ce site conjugue donc une grande pluralité de fonctions ; avec en outre la spécificité d'une activité pucière limitée à trois jours de la semaine.

Les objectifs visés

Le site des Puces ne dispose pas d'espaces spécifiques consacrés à la fonction logistique (accès et stationnement des camions, chargement et déchargement, organisation des stockages provisoires et des circulations, ...), mis à part quelques emplacements protégés. De fait, les conditions actuelles sont jugées insatisfaisantes et paraissent être à l'origine de nombreux problèmes directs et indirects (entrave à la fluidité de la circulation, conflits d'usage des espaces publics, conditions de travail difficiles, ...). Cette étude visait donc :

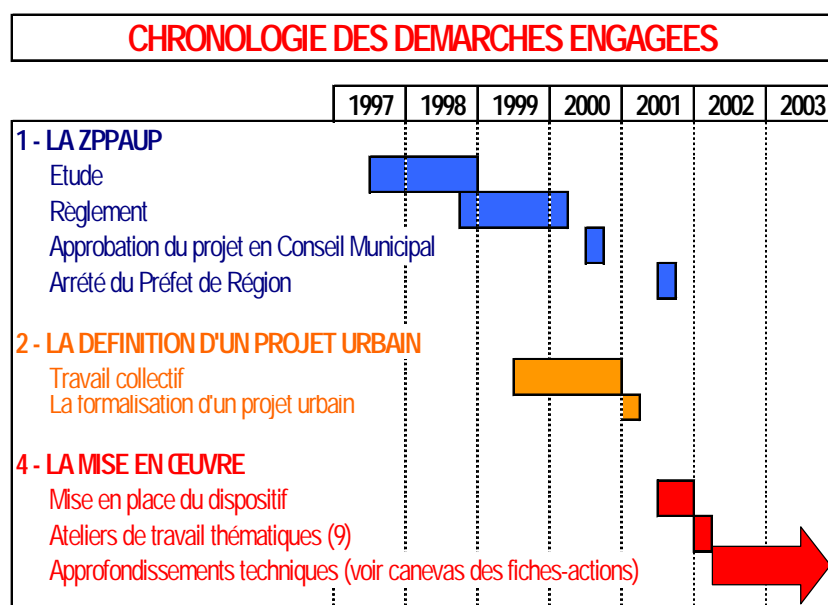
- à mieux appréhender les « fonctions logistiques » inhérentes au quartier
- à évaluer l'opportunité d'aménagement d'un (ou de plusieurs) espace(s) logistique(s).

Le prolongement d'une démarche engagée depuis plusieurs années

Un travail d'études et de concertation est engagé sur le quartier des puces de Saint-Ouen depuis 1997. Il a permis de renouer un dialogue pérenne et constructif entre acteurs et de définir un projet urbain global pour le quartier.

Cette présente mission **s'inscrit dans le cadre de ce projet.**

Même si elle porte sur la question précise de la logistique, **cette mission vise à contribuer à l'amélioration des conditions de vie dans le quartier** : préservation des espaces publics et réduction des conflits d'usage, amélioration des conditions de circulation et de stationnement, ...



En référence au « canevas des fiches-actions » qui structure la mise en œuvre du projet urbain, cette mission constitue donc un axe de travail à part entière, tout en nourrissant des liens étroits avec d'autres axes (en rouge dans le schéma ci-après¹).

UN QUARTIER ACCESSIBLE ET QUI FONCTIONNE BIEN		
Les transports en commun	Fiche 1	Organiser l'amélioration et la diversification de l'offre en transports en commun
L'accès au site pour les professionnels	Fiche 2	L'organisation des fonctions logistiques relatives à l'activité pucière
	Fiche 3	La rationalisation du stationnement des puciers
La fluidité de la circulation	Fiche 4	Engagement d'une réflexion de fonds sur la circulation
UN QUARTIER ATTRAYANT ET PLAISANT A VIVRE		
L'offre de services	Fiche 5	La création de l'office de tourisme
	Fiche 6	L'amélioration de la signalétique
	Fiche 7	La mise en place de Toilettes publiques
	Fiche 8	L'animation sociale et culturelle
Le logement	Fiche 9	La restauration immobilière
Les espaces publics	Fiche 10	La refonte du règlement des marchés
	Fiche 11	L'aménagement et la sécurisation des abords des écoles
	Fiche 12	La perspective d'une voie piétonne « Rosiers-Vallès »
	Fiche 13	L'aménagement concerté des portes parisiennes
UN QUARTIER QUI SE DEVELOPPE		
Les activités économiques liées aux puces	Fiche 10	<i>La refonte du règlement des marchés</i>
	Fiche 14	La perspective d'un développement d'activités sur la ZAC Curie-Rosiers
La promotion touristique et culturelle	Fiche 15	L'anticipation du Festival des Puces 2003

Maîtrise d'Ouvrage, équipe d'études et suivi de la mission

La maîtrise d'ouvrage de cette mission est assurée par **la Ville de Saint Ouen** et pilotée par Francis Godard. Elle donne lieu à un partenariat avec **le GART** (Groupement des Autorités Responsables de Transports), qui en assure l'essentiel du financement.

La maîtrise d'œuvre est assurée par le groupement Nouveaux-Territoires (Thierry Dubus), Atelier Blanc-Duché (Elisabeth Blanc) et le Bureau d'Etudes Techniques « Acore ». Pour la ville, elle est suivie par l'Atelier d'Urbanisme (Nora Miri)

¹ Source : Projet Urbain des Puces – Etat d'avancement et perspectives – Décembre 2002

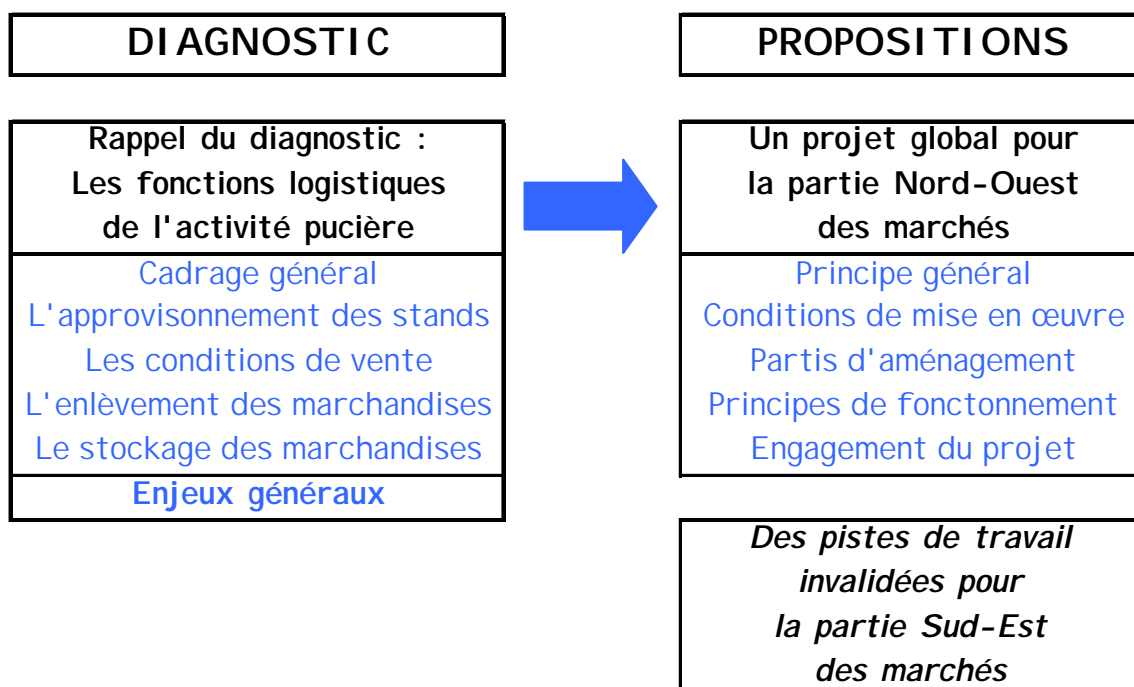
La démarche est en outre suivie par un groupe de travail associant : quatre élus de la ville, trois représentants de l'ADPPPSO, trois représentants des transporteurs, plusieurs services de la ville et l'équipe d'études.

Déroulement de la démarche et structuration du présent rapport de mission

Cette mission a donné lieu à :

- **un diagnostic portant notamment sur les fonctions logistiques générées par l'activité pucière.** Cette phase a été alimentée par la réalisation de nombreux entretiens auprès d'acteurs locaux (représentants des puciers et des transporteurs notamment). Un document d'étape faisait état de ce diagnostic et a été soumis à validation à l'été 2003 (comité de pilotage, comité de pôle). Ce rapport proposait en outre l'identification de six pistes de travail, à caractère déjà pré-opérationnel.
 - **une phase de concertation**, sur la base des pistes de travail proposées. Cette phase a donné lieu à des relevés de terrain, la réalisation d'entretiens complémentaires et la tenue de quatre ateliers de travail et d'approfondissement :
 - o Atelier : « la question de la restructuration de l'Entrepôt »
 - o Atelier : « la question de l'ouverture de l'Usine »
 - o Atelier : « l'opportunité de développer une offre de stockage spécifiquement affectée au délai vente-enlèvement »
 - o Atelier : « la création d'une liaison piétonne entre la rue Vallés et la Rue des Rosiers »
- Au total, cette phase aura permis d'affiner et de regrouper plusieurs pistes de travail ou fait émerger un projet global d'aménagement sur la partie Nord des puces, ce projet intégrant un espace logistique. Quelques autres pistes de travail auront aussi été invalidées.
- **une phase d'approfondissement technique du projet d'aménagement suggéré** : parti d'aménagement, contraintes et hypothèses de travail restant ouvertes, implications foncières, première évaluation de coûts, ...

Ce présent rapport de mission se structure donc de la manière suivante :



ELEMENTS DE DIAGNOSTIC (RAPPEL)

1 - L'activité pucière et son impact en terme de gestion et de « mouvements » de marchandises : quelques éléments de cadrage

L'organisation des principaux marchés constitués

Les puces de Paris Saint-Ouen sont organisées en différents marchés qui se sont constitués progressivement au cours du siècle (entre « deux-guerres » pour Vernaison, Malik, Biron ou Vallés, après la Libération pour Paul Bert, années 70 pour Serpette, années 90 pour Dauphine et Malassis, ...).

Chacun de ces marchés présente des identités distinctes et

des particularités, en terme de produits vendus (meubles, broquante, fripes, époques ou styles spécifiques, ..) mais aussi en terme de forme architecturale et urbaine et d'organisation interne (accès, circulation, gardiennage, ...).

A titre de cadrage, nous avons apprécié (approche sommaire qui pourra être affinée par la suite) les surfaces de ventes inhérentes à chacun des 14 marchés constitués (voir tableau ci-après).

La totalité de ces surfaces semble avoisiner **35.000 m²**. On notera à titre anecdotique (mais néanmoins illustratif de l'importance des puces) que cette surface de vente, si on y ajoute des surfaces de circulation au sein des marchés (de 20 à 30%), est comparable à celle de la Samaritaine (48.000 m²), le plus grand des « grand magasins » parisiens.

En terme de volume de marchandises « global », les appréciations sont évidemment très difficiles à faire ; le volume des marchandises exposées diffère très fortement en fonction de la nature des marchandises et de la manière dont elles sont exposées dans les stands.

A titre « indicatif » et sur la base de l'appréciation des puciers, nous avons retenu un ratio moyen de 3 m³ pour 2 m² de surface de vente. Sur cette base, le volume total de marchandises présent sur la marché (hors remises, nous reviendrons largement sur ce point) avoisinerait **50.000 m³**.

Les boutiques le long des rues (hors marchés constitués) et les commerces ambulants (déballage)

Au delà des marchés constitués, un linéaire significatif de **boutiques** assure une certaine continuité (avec toutefois des ruptures notamment rue des Rosiers). En première approche, ce linéaire pourrait avoisiner 1,5 km, soit, pour une profondeur moyenne de 3 mètres, une surface de vente de **2.700 m²**. En appliquant le



même ratio que précédemment, cette surface se traduirait par environ **4.500 m³** de marchandises supplémentaires.

Enfin, il convient de prendre en considération **les activités de déballage forain**, dont les caractéristiques sont définies dans le cadre du règlement des marchés « communaux ».

Marchés Constitués	Nombre stands	Surface de vente *	Remises dans les marchés
Biron	220	5 000	- à l'étage de beaucoup de stands
Vernaison	300	3 600	- pas dans le marché
Antica	12	120	- à l'étage des stands
Malassis	150	3 500	- environ 50 remises dans le marché
Dauphine	250	4 500	- pas dans le marché
Cambo	30	600	
Malik	115	1 680	- Mezzanines dans les stands
Rosiers	20	240	- Quelques unes à l'étage
Paul Bert	250	3 300	- à l'étage pour certains stands
Serpette	160	4 000	- 20 remises à l'étage
Valles	120	900	
Entrepôt	3	500	- interne aux stands - environ 10 remises louées
Usine	50	5 000	- interne
Lecuyer Vallès - "Le passage" - "Lecuyer"	200	1 000	
Total	1 880	33 940	

Estimation du volume total de marchandises sur la base :

2 m² --> 3 m³ :

50 910 m³

* : appréciation sommaire

Boutique le long des rues	"Linéaire" total	Surface de vente
Rue des Rosiers	140	420
Rue Marceau	150	225
Rue Favre	200	300
Rue Paul Bert	350	525
Rue Lecuyer	250	500
Rue Jules valles	400	800
Total	1 490	2 770

Estimation du volume total de marchandises sur la base 2m² --> 3m³ :

4 155 m³

*** : sur 3 mètres de profondeur (moyenne)

Activités déballage	"Linéaire" total	Surface de vente **
Rue Valles	400	600
Rue Paul Bert	300	450
Rue Lecuyer	200	300
Rue Marceau	150	225
Ave Michelet	950	1 900
Rue Favre	800	1 200
Total	2 800	4 675

Estimation du volume total de marchandises sur la base 1m² --> 0,75m³ :

3 506 m³

*** : pour une profondeur d' 1,5 mètre (2m pour ave Michelet)

Le déballage s'inscrit dans un linéaire qui avoisine probablement 3 kms, soit environ 4.500 m² de surface de vente. En appliquant un ratio moindre que celui des boutiques (1m² pour 0.75m³ de marchandises), on abouti à un volume de marchandises de **3.500 m³** inhérent à cette activité.

2 - L'approvisionnement des stands

Un trafic essentiellement assuré par les marchands eux-même

Il apparaît tout d'abord que l'approvisionnement des stands est essentiellement assuré par les marchands eux-même. Sur la base des appréciations qualitatives recueillies, seules 30% environ des marchandises seraient apportées par des transporteurs. Ce cas de figure intervient :

- quand les meubles sont volumineux et/ou nécessitent une manutention particulière,
- à l'occasion des grands déballages de province, quand les puciers achètent une quantité significative de marchandises

Dans l'immense majorité des cas l'approvisionnement est donc assuré par des voitures particulières, des utilitaires ou de petites camionnettes (20 m3).

Un flux bien réparti dans la semaine

Par ailleurs, l'approvisionnement des stands intervient en semaine. Il est donc réparti sur une plage de temps assez large et intervient à un moment où les rues du quartier sont relativement peu encombrées.

Des conditions d'accès aux stands globalement satisfaisantes pour les marchés constitués

Enfin, les véhicules qui assurent l'approvisionnement peuvent, dans la grande majorité des cas, entrer dans les marchés. Les conditions d'accès aux stands sont dès lors globalement satisfaisantes. Ainsi :

- les véhicules peuvent entrer dans les marchés suivants :
 - o Vernaison les jours de semaine et après 18h00 les jours de marché. Une des allées de Vernaison permet du reste un accès au petit marché Antica,
 - o Biron, en semaine et jusqu'à 10h00 les jours de marché (accès possible aussi pour des petits camions)
 - o Dauphine, en semaine et de 7h00 à 8h00 les jours de marché. En semaine, la rue Henri Fabre offre aussi un accès performant à ce marché. On peut toutefois noter que l'étroitesse des allées semble parfois créer certaines difficultés de circulation interne, pouvant se répercuter sur la rue des Rosiers,
 - o Malik, avec un double accès par la rue Fabre et la Rue Vallés,
 - o Paul Bert, en semaine, avec un double accès par la rue Paul Bert et la Rue des Rosiers
 - o L'entrepôt
- L'Usine et le marché Serpette bénéficient tout deux d'une cour qui permet le stationnement des véhicules durant l'approvisionnement. Les marchands de Serpette ont aussi la possibilité d'utiliser le parking à l'étage du marché et dont l'accès est gratuit en semaine
- Malassis dispose aussi d'un parking utilisé pour l'approvisionnement

Des pratiques plus « aléatoires » pour les petits marchés et les boutiques

La question semble peut-être plus délicate pour les petits marchés (Rosiers, Cambo) et les boutiques. Les véhicules se stationnent alors dans la rue, au gré des places disponibles. Certains aménagements légers (places « livraison ») pourraient améliorer les choses de manière ponctuelle. Toutefois, compte tenu des trafics enregistrés en semaine dans ce secteur, là encore, la question de l'approvisionnement ne semble pas trop problématique.

3 - Les conditions de vente

Les conditions de vente des marchandises ont un impact important sur les modalités de leur « enlèvement » (délais, prestataires, conditions, ..) et donc sur l'organisation logistique inhérente aux puces.

La part prépondérante de la vente à l'export

Au total, la part de vente à l'export semble atteindre en moyenne entre 60 et 70% des transactions. Cette moyenne appelle bien sûr de nombreuses remarques et nuances :

- le marché à l'export est très dépendant de la conjoncture internationale. Au début des années 90, la crise économique et la guerre du Golfe se sont traduites par une forte baisse de ce marché. Après une période faste, le « 11 septembre », les tensions internationales qui en ont découlé, la baisse de croissance au niveau international, la guerre en Iraq, sont autant d'éléments qui affaiblissent à nouveau durement le marché à l'export, particulièrement celui, dominant, qui concerne les Etats-Unis,
- la part de vente à l'export apparaît aussi variable d'un marché à l'autre. Elle semble ainsi atteindre facilement 80% pour Paul Bert ou l'Usine, contre moins de 50% pour Vernaison par exemple.

Dans les hypothèses de travail suggérées ci-après, nous retiendrons **un total moyen de 65%**.

Le processus d'achat à « l'export »

D'une manière générale, les acheteurs étrangers sélectionnent sur les différents marchés les marchandises qu'ils souhaitent acquérir. Un bordereau numéroté (issu d'une souche fournie par le transporteur qui assurera l'enlèvement des marchandises) est apposé sur l'objet acheté. Les achats peuvent se faire sur un ou deux week-end et sont ajustés par l'acheteur de manière à pouvoir remplir un conteneur. Notons que ces achats sont souvent engagés dès le mercredi (et le Jeudi) à l'usine, marché ouvert la semaine et réservé aux professionnels.

Or, dans la majorité des cas, le client ne paye pas la marchandise retenue tout de suite. Au regard des appréciations qualitatives recueillies (parfois disparates), on peut ainsi considérer que plus de 60% des acheteurs diffèrent le règlement. Certains acteurs évaluent même cette proportion à 70% ou 80%.

Le règlement est alors globalisé (tous les achats) et fait auprès du transporteur, souvent par mandat quand le client est de retour dans son pays. Dès lors qu'il est payé, le transporteur procède alors à l'enlèvement des objets (voir chapitre suivant) et paye le marchand à cette occasion.

Le délai, entre la « réservation » de l'objet et son enlèvement effectif semble avoisiner **3 semaines** en moyenne. Nous reviendrons sur ce point porteur d'enjeux en terme de stockage.

Ce schéma général est parfois nuancé :

- certains transporteurs peuvent anticiper l'enlèvement à la demande du marchand et quand le client est « connu »,
- des avances peuvent être consenties aux transporteurs pour engager les enlèvements

D'autres modalités d'achats à l'export existent aussi, avec des implications différentes en matière de logistique :

- certains clients étrangers (européens le plus souvent) disposent de remises à proximité des marchés. Ils achètent progressivement les marchandises, les stockent dans ces remises et affrètent des camions pour les rapporter dans leur pays,
- certains clients installent aussi des conteneurs (dans la cour de l'usine) et effectuent leurs achats sur quelques jours (essentiellement auprès de l'usine et en complément auprès des autres marchés), ...

4 - L'enlèvement des marchandises : conditions générales

Les modalités d'enlèvement des achats « domestiques »

Au delà donc des ventes à l'export, environ 30% des marchandises relèvent d'un marché « domestique » de particuliers. Pour ces achats, les conditions d'enlèvement sont les suivantes :

- dans la plupart des cas (60 ou 70%), les marchands proposent une prestation de « livraison » qui est assurée dans la semaine qui suit l'achat. Cette démarche permet alors un enlèvement de l'objet dans de bonnes conditions (accès au stand en voiture, comme pour l'approvisionnement),
- parfois, les clients souhaitent repartir avec l'objet acheté. Les conditions d'enlèvement sont alors très variables :
 - o Certains marchés permettent un stationnement momentané satisfaisant : la cour de Serpette (ou le parking), pouvant aussi bénéficier à Paul Bert, le parking de Malassis, ...
 - o Pour d'autres marchés, ou les boutiques, la « solution » est le plus souvent un arrêt en double file, le temps de charger le meuble ; processus dont la multiplication crée une vraie contrainte de fluidité du trafic et un « inconfort » pour le client, le pucier, et l'utilisateur de l'espace public
 - o on peut noter que beaucoup de puciers estiment que de mauvaises conditions d'enlèvement, au delà de l'inconfort évoqué précédemment, peuvent décourager ce type d'achat « coup de cœur »,
 - o Plusieurs aménagements ponctuels semblent de nature à améliorer les conditions de ces enlèvements.

L'enlèvement à l'export : éléments de cadrage

⇒ *des clients qui affrètent directement des camions*

Comme on l'a évoqué précédemment, certains clients étrangers (le plus souvent européens) achètent et stockent les marchandises dans des remises situées à proximité, ou dans des conteneurs. Ils affrètent ensuite des camions pour venir chercher ces objets. Ce mouvement ne semble pas très important en volume de marchandises)

⇒ *une dizaine de prestataires « réguliers » et quelques prestataires occasionnels*

Les mouvements les plus significatifs sont le fait de transporteurs-exportateurs qui travaillent essentiellement pour de gros clients outre-atlantique et qui organise la prestation d'enlèvement, de conditionnement et d'exportation. Ce « marché » semble se répartir en trois segments :

- l'essentiel de ces enlèvements est assuré par **une petite dizaine de transporteurs**, connus des puciers et ayant, pour la plupart d'entre eux, des bureaux commerciaux sur le site des puces. Ces transporteurs viennent du reste de se fédérer en association² pour assurer leur promotion, la défense de leurs intérêts et pour harmoniser leurs relations et collaboration avec les différents professionnels et partenaires. Nous retiendrons que ces transporteurs réalisent collectivement environ 75% de ce marché,

² Association « Packers and Shippers du Marché aux puces de Saint-Ouen », dont les membres fondateurs sont : Alan Franklin / Atlantic / Air Sea Packing / Camard / Desbordes / Edet / Hedleys

- d'autres prestataires interviennent aussi, dans des conditions plus occasionnelles mais comparables. Ils représentent environ 20% du marché,
- Enfin, il convient d'évoquer certains transporteurs qui, à la demande d'un client, viennent ponctuellement chercher un objet aux puces. Ces prestataires occasionnels ne semblent pas représenter plus de 5% de ce marché. Les conditions d'enlèvement sont en revanche différentes (voir ci-après)

Éléments indicatifs de cadrage

A titre indicatif, nous avons tenté d'apprécier le volume des marchandises retirées chaque semaine des puces. Cette approche, à considérer avec précaution, est construite sur la base d'une série d'hypothèses, susceptibles d'être débattues, mais qui se nourrissent largement des appréciations qualitatives recueillies auprès des professionnels rencontrés (puçiers et transporteurs).

Appréciation indicative du volume des marchandises enlevées des marchés	
Total enlevé par les 8 transporteurs "réguliers" (*) (75%**)	675 m3 /semaine
Total enlevé par d'autres transporteurs dans des conditions comparables (20%**)	180 m3 /semaine
Total enlevé par transporteurs "de passage" (5%**)	45 m3 /semaine
Total enlevé par des clients étrangers qui affrètent directement des camions (***)	200 m3 /semaine
Total Export	1 100 m3 /semaine
Total "marché domestique" (hypothèse à 35% du total) (***)	592 m3 /semaine
Total général	1 692 m3 /semaine
Total général annuel par an (base 50 semaines)	84 615 m3
(*) : évaluation obtenue auprès de chacun des huit transporteurs (**) : Rapport indicatif entre les types de prestataires intervenant sur ce marché à l'export (***) : appréciation du volume des marchandises retirées directement par les clients à l'usine ou dans des lieux de stockage proches des marchés (entrepôts, MAT, ...) (****) : marchandises enlevées directement par les clients particuliers ou livrées par les marchands	

Les 85.000 m3 issus de cette appréciation sont à mettre en relation aux 55.000 m3 représentant les marchandises présentes dans les puces (en intégrant les boutiques) et signifieraient donc un « renouvellement » de la totalité des marchandises tous les 8 mois environ.

L'enlèvement à l'export : modalités opérationnelles

⇒ *Une concentration de l'activité sur quelques jours de la semaine*

L'enlèvement des marchandises par les transporteurs intervient essentiellement **dans les matinées des vendredi, samedi et lundi** (plutôt en milieu de journée le lundi). Quelques nuances sont à apporter :

- des enlèvements sont parfois réalisés en semaine. Cette démarche nécessite toutefois une « prise de rendez-vous » entre le transporteur et les marchands (qui, en général, ne sont pas là en semaine) ou la mise à disposition de la clé du stand (ce qui peut s'envisager dans certains marchés disposant d'un gardiennage et d'une organisation ad hoc, Biron par exemple). Au total, les prestations en semaine sont donc relativement rares, économiquement peu « intéressantes » pour les transporteurs et contraignantes pour les marchands,
- certains transporteurs, minoritaires, travaillent aussi le samedi AM et le Dimanche. Cette pratique donne lieu à des avis contradictoires et certains acteurs jugeraient pertinent de la dissuader.

⇒ **Appréciation du type et du nombre de véhicules utilisés**

On l'a évoqué, certains clients étrangers affrètent des gros camions ou des portes-conteneurs pour enlever des marchandises stockées sur le site ou achetées à l'usine en quelques jours.

Concernant l'usine, cette pratique représente environ 50% de l'activité d'export. La cour de l'usine peut ainsi accueillir environ 5 conteneurs, dont le temps de « remplissage » varie entre 24 et 48 heures en moyenne. Cette activité intervient très majoritairement en semaine (du mardi au jeudi essentiellement).

En revanche, la plupart des « transporteurs export réguliers » travaillent avec des camions de 20 à 30 m3. Certains utilisent aussi des camions plus importants allant jusqu'à 40/50 m3.

En tout état de cause, ces transporteurs (à l'exception de l'un d'entre eux dont les locaux de stockage et les camions (15mètres) sont sur le site des puces), ne fréquentent pas le site avec des portes-conteneurs ou des camions importants.

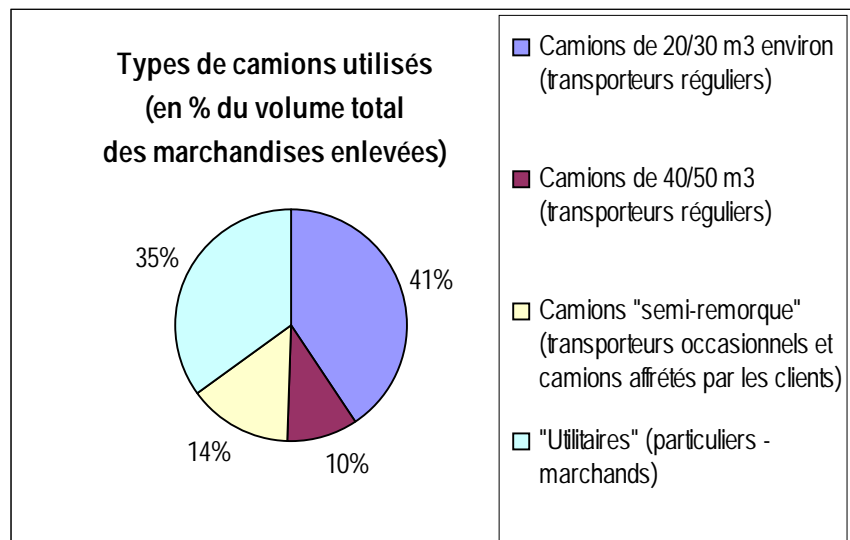
Au total, nous avons tenté de répartir les volumes enlevés chaque semaine par « type de véhicules ». Cette évaluation est faite pour les camions et camionnettes. Nous n'avons pas chiffré en revanche le nombre de voitures particulières et d'utilitaires qui assurent l'enlèvement des marchandises « domestiques » ; chaque objet acheté pouvant faire l'objet d'un déplacement spécifique.

	Marchandises enlevées		Camions Nbre /semaine (*)	Répartition journalière (*)						
	%	m3/semaine		L	M	M	J	V	S	D
Camions de 20/30 m3 environ	40%	684	45	12	1	1	6	13	9	3
Camions de 40/50 m3	10%	171	8	2			1	2	2	1
Camions "semi-remorque"	14%	245	7	2	1	1	1	1	1	
"Utilitaires"	35%	592								
Total		1 692		16	2	2	8	16	12	4

(*) : appréciation indicative (base : entretiens qualitatifs)

Il semble ressortir de cette évaluation deux éléments importants de constats :

- la présence « maximale » à un moment donné (essentiellement les vendredi et lundi matin) d'une vingtaine de véhicules,
- un nombre relativement limité de gros camions, mais dont la gestion reste problématique



⇒ **la récurrente question du stationnement des véhicules**

Même si le nombre de camions assurant l'enlèvement des marchandises ne semble pas si élevé eu égard à l'importance des puces, il apparaît, pour les transporteurs de fréquentes difficultés d'accès et de stationnement. Ces difficultés, quant elles se manifestent, se traduisent de fait par un encombrement de

l'espace public, une entrave à la circulation et des conflits d'usage avec les piétons. Plusieurs précisions méritent d'être apportées :

- le transport des meubles entre les stands et les camions se fait par **chariots à bras**. Quant ils interviennent le long de la voie, et particulièrement rue des Rosiers, ces déplacements s'avèrent pénibles et potentiellement dangereux pour les transporteurs ; par ailleurs ils génèrent une entrave importante à la circulation. Or, aujourd'hui le déficit et le caractère aléatoire des emplacements de livraison incite largement des transporteurs à privilégier ce mode de déplacement (« quand on a une place, on la garde ! »)
- dans le cadre de l'amélioration des conditions de stationnement sur le site des Puces, **11 places de livraison réservées** aux véhicules de moins de 3,5 tonnes ont récemment été aménagées dans la rue des Rosiers. Cette initiative est vécue par les transporteurs comme une amélioration très significative. Quelques souhaits et remarques s'expriment néanmoins :
 - o la nécessité que l'enlèvement des voitures garées de manière illicite sur ces emplacements puissent être entrepris plus tôt dans la matinée,
 - o la nécessité d'améliorer le marquage au sol pour matérialiser les emplacements,
 - o l'impact plus favorable qui a été obtenu devant le marché Paul Bert que devant Cap Saint-Ouen
- Plusieurs emplacements sont « recherchés » par les transporteurs, dans l'état actuel de l'offre, pour accéder à l'ensemble des marchés dans les bonnes conditions :
 - o pour la partie Nord, sur la rue des Rosiers, les emplacements créés devant Paul Bert semblent relativement performants,
 - o pour la partie sud en revanche, le déficit de places de stationnement en face de Malassis et Dauphine pose un problème majeur pour l'accès à ces marchés, ainsi qu'à Biron ou Vernaison. L'intersection des rue Rosiers et Marceau reste un « point noir » très problématique,
 - o l'entrée de l'Usine reste aussi un problème majeur : la chicane de la rue des Bons Enfants est fréquemment encombrée. L'étroitesse des trottoirs et la présence très régulière de voitures garées de manière illicite accentuent les conflits d'usage sur ce site (rendu du reste très sensible par la proximité immédiate de l'école Valles).

5 - Le Stockage des marchandises

Le besoin de stockage est inhérent à l'activité pucière. En perpétuelle quête d'acquisition d'objets, les marchands doivent pouvoir disposer de remisages importants. Plusieurs « fonctions » peuvent néanmoins être distinguées :

Un remisage « structurel » des objets achetés non encore exposés à la vente

Ce besoin est difficilement appréhendable. La « gestion des stocks » en matière de broquante dépend largement des opportunités d'achat, de la conjoncture (mise en vente des objets remisés dans une conjoncture difficile), des « modes » (stockage d'attente pour des objets momentanément moins recherchés), ...

Il est difficile de quantifier ce besoin. Des puciers considèrent même que c'est souvent leurs capacités de remisages qui suscitent l'achat et non le contraire (dans une certaine proportion bien sûr) ; lesquelles capacités de remisages sont limitées par des contraintes de coûts. Toutefois, les avis convergent pour estimer qu'un remisage correspondant à **la moitié de la surface de vente** semble constituer un minimum. D'un point de vue « comptable », ce ratio se traduirait par un besoin de remisage **de plus de 25.000 m²**.

⇒ *Une offre locale hétéroclite et diffuse*

L'offre de remisages sur le site des puces est difficile à apprécier finement. D'un point de vue « comptable », eu égard au besoin évoqué précédemment, l'offre « connue » apparaît très insuffisante. On peut évoquer,

- 50 remisages environ dans le marché Malassis,
- 20 remisages environ à l'étage du marché Serpette,
- quelques remisages dans le marché Rosiers
- des remisages aux étages de certains stands : à Biron, à Paul Bert, à Antica, à Malik (Mezzanines),
- les remisages « Coquille » derrière le marché Biron (environ 60),
- des remisages « diffusés » rue des Rosiers (une quinzaine en fond de parcelle derrière Paul Bert), rue Du Docteur Bauer, rue Clément, ...
- des boxes utilisés en remisages dans divers parkings, ...

Le coût de location de ces remisages apparaît souvent rédhibitoire pour beaucoup de marchands. Un box se loue facilement plus de 150 € par mois (1.000 FF), et une remise de 15/20 m² se loue entre 220 et 300 € par mois.

⇒ *Des contraintes de coûts qui justifient souvent des réponses en périphérie de l'agglomération parisienne*

Nombre de marchands disposent de lieux de stockage en périphérie de l'agglomération parisienne ou en province. L'éloignement peut s'avérer peu contraignant pour un stockage relativement durable, mais surtout il est largement justifié par des contraintes de coûts : le rapport pouvant largement aller de 1 à 10 entre une remise en province et une remise à proximité des puces.

⇒ *Une demande finalement peu affirmée*

Au total, on peut constater, sur la base des appréciations qualitatives qui ont été recueillies, que le développement d'une offre de remisages (pour ce type de stockage) n'apparaît pas être une priorité :

- les marchands « se débrouillent » avec l'offre existante,

- il est souvent évoqué le « risque » que des espaces de stockage trop structurés soient utilisés comme des lieux de vente « parallèles »,
- le coût « raisonnable » évoqué par les puçiers pour une remise de 15/20 m² ne devrait pas excéder 120€ par mois (environ 800 FF), ce qui semble correspondre à la moitié des prix effectivement pratiqués !

Un stockage « tampon » dans l'attente de l'enlèvement des marchandises

Cette seconde « fonction » est inhérente au délai entre la « réservation » du meuble par le client et son enlèvement effectif par le transporteur.

Certains transporteurs (société Camard notamment) visent à réduire ce délai par une politique commerciale offensive. Ils exigent des avances de la part de leurs clients et/ou prennent en charge le portage financier permettant de régler le marchand avant de disposer du règlement du client. Cette pratique pourrait tendre à se généraliser, notamment dans le cadre de l'association des transporteurs³. Elle pourrait ainsi constituer pour ces transporteurs « réguliers » des marchés un avantage concurrentiel.

Néanmoins, il est largement admis que le débat reste ouvert sur ce sujet et qu'aujourd'hui, la grande majorité des transporteurs (plus de 60%) n'enlèvent les marchandises qu'après règlement par le client, soit un délai avoisinant **2 à 3 semaines**.

Souvent, les marchands ne souhaitent pas stocker ces objets loin des marchés, afin de les rendre immédiatement disponibles pour l'enlèvement (et le règlement !). Dès lors, ils sont maintenus dans les stands, voire dans des remises de « proximité » pour les marchands (minoritaires) qui en bénéficient.

Ce stockage obère évidemment les capacités d'exposition de nouveaux objets et s'avère préjudiciable du point de vue commercial (exposition d'un objet déjà vendu).

Dès lors, cette fonction spécifique semble pouvoir donner lieu à une réflexion particulière, voire au développement d'un ou deux sites spécifiques.

Le stockage des objets, enlevés des stands et dans l'attente de leur exportation

On peut enfin évoquer le stockage des marchandises, après leur enlèvement par les transporteurs et dans l'attente de leur exportation. On constate, pour la grande majorité des transporteurs « réguliers » :

- qu'ils disposent d'entrepôts de stockage en périphérie parisienne : Ivry, Montreuil, Saint-Denis, Gennevilliers, Noisy le Sec, ...
- que les marchandises restent stockées dans ces entrepôts environ un mois, en général dans des boxes affectés par client,
- que le conditionnement (emballage) et la mise en conteneurs sont engagés peu de temps avant l'exportation des marchandises. Ces prestations exigent une bonne expérience et un bon niveau de technicité : protection des objets (souvent précieux et fragiles), optimisation du remplissage des conteneurs,
- que l'enlèvement des marchandises se fait donc par conteneurs (20 pieds (33m³) ou 40 pieds (67m³)).

Pour un de ces transporteurs implanté sur le site des puces, la marchandise est stockée dans des entrepôts ou directement dans des camions (semi-remorque - 100 à 120 m³) qui emmènent les objets vers Londres où ils sont mis en conteneurs.

³ Association « Packers and Shippers du Marché aux puces de Saint-Ouen », dont les membres fondateurs sont : Alan Franklin / Atlantic / Air Sea Packing / Camard / Desbordes / Edet / Hedleys

Les critères de localisation et de configuration de ces entrepôts sont multiples. Il s'avère en effet nécessaire :

- de ne pas être trop éloigné des puces et de Paris (autre source majeure de clientèle pour ces transporteurs),
- d'avoir suffisamment de place pour organiser un stockage structuré et pour organiser dans de bonnes conditions le conditionnement et la mise en conteneurs.
- d'être dans un site qui permet, dans de bonnes conditions, l'accueil de porte-conteneurs (camions de 15 ou 18 m de long) et un ancrage performant au réseau autoroutier.

Sur ce dernier (et essentiel) critère, il apparaît clair que le site des puces n'a pas vocation à accueillir ce type d'entrepôts. D'autres espaces audoniens pourraient en revanche être appréciés.

6 - Enseignements généraux du diagnostic et expression générale des enjeux

Une organisation « empirique » en adéquation avec le caractère individualiste de l'activité pucière : la nécessité d'une approche pragmatique

Ces premiers éléments de diagnostic permettent d'apprécier le caractère empirique des fonctions logistiques inhérentes aux marchés aux puces :

- L'approvisionnement des stands et l'enlèvement d'un tiers des objets relèvent de démarches « individuelles », propres à chaque marchand : ces fonctions « logistiques » ne sont pas mutualisées et peu sous-traitées. D'une manière générale, les pratiques collectives sont du reste faiblement développées aux puces, même si l'ADPPPSO tend à promouvoir les intérêts « partagés » des puciers.
- La question de l'enlèvement des marchandises à l'export apparaît plus « structurée » et est essentiellement assumée par une dizaine de transporteurs. Néanmoins, là encore, en dépit des insuffisances ou des dysfonctionnements qui méritent d'être atténués, un certain « équilibre » de l'offre s'est instauré, qu'il convient de préserver.

En tout état de cause, l'appréhension des fonctions logistiques inhérentes aux puces nécessite une approche pragmatique et prudente :

- les modalités de manutention des objets (chariots à bras), de stockage empirique, les « arrangements » entre professionnels, ... font aussi partie du patrimoine des puces. Même si des améliorations peuvent et doivent probablement être apportées, on ne peut pas les inscrire dans une logique de rationalisation industrielle,
- la question des « coûts intermédiaires » éventuels inhérents à cette fonction rentre peu dans le « schéma classique » de l'activité pucière.

Un besoin réel mais relativement limité

Les champs d'amélioration des fonctions logistiques apparaissent relativement limités ; limités mais essentiels pour l'amélioration du cadre et des conditions de vie dans le quartier. On peut d'ailleurs constater que la « réservation » de quelques places de livraison rue des Rosiers a déjà amélioré de manière significative les conditions de travail des transporteurs et la fluidité de la rue.

Compte-tenu de sa configuration urbaine et de son caractère mixte (activités pucières mais aussi fonction résidentielle), ce quartier n'a pas vocation à accueillir des fonctions logistiques nouvelles et importantes (stockage en masse, conditionnement, mise en conteneurs, ...). Il convient en revanche, d'être précis et exigeant sur quelques opérations ponctuelles visant à :

- **Mieux harmoniser la gestion de l'espace public**, d'un manière générale et plus particulièrement en quelques lieux sensibles (nombreux conflits d'usage) : rue des Rosiers, proximité des écoles, ...
- **Améliorer les circulations piétonnes et automobiles au sein de ce quartier** : fluidité, perméabilités entre les différents « sous-espaces » du quartier, ...
- **Offrir des conditions d'enlèvement des marchandises plus performantes** : accueil des camions plus sécuritaire et rationnel, limitation des déplacements par chariots sur la rue, ...

UN PROJET GLOBAL POUR LA PARTIE NORD- OUEST DES MARCHES

Le principe général

Le site

Une carte de l'existant avec les marchés, les entrées-sorties par marché, le parking de la rue valles et les parcelles vides et peut-être des « points noirs » devant l'usine (chicane), impasse Simon et rue des Rosiers

4/ 5 lignes de commentaires

Les objectifs

en 5/6 lignes

Les composantes du projet

Une carte du principe avec les circulations nouvelles (dans la base, l'allée piétonne, entrée-sortie de la base), le stationnement dans la base, les dessertes de l'usine, Paul Bert Valles, ...

10 lignes de commentaires généraux

Les conditions de mise en œuvre

Le « retournement » de l'usine

Un petit schéma explicatif (?) et un commentaire succinct

Une restructuration partielle de « l'entrepôt »

Un petit schéma explicatif (?) et un commentaire succinct

Les contraintes foncières : acquisitions nécessaires et déplacements de stands

Une carte avec les propriétés foncières existantes et à acquérir

⇒ **Les terrains nécessaires à l'aménagement de la base logistique**

un petit commentaire court

⇒ **Les terrains permettant l'implantation d'un espace de stockage**

un petit commentaire court

⇒ **les terrains (stands) permettant les liaisons interne à l'îlot :**

un petit commentaire court :

- La liaison Base logistique – Paul Bert
- La liaison Paul-Bert-Valles

Un traitement « mixte » d'une partie de la rue Luis Daim

un petit commentaire court

Les partis d'aménagement : propositions et interrogations

La base logistique

Un schéma plus précis (avec cote de niveau, quai de déchargement usine, giration des camions, emplacements stationnement, bande roulante,...)

Commentaires

L'éventuelle création d'un espace de stockage

Un schéma de situation : localisation des remises, de la maison, ...

Commentaires

L'aménagement de l'impasse Simon

une propo succincte d'aménagement

Un commentaire

La création de stands à la sortie de Paul Bert, en remplacement des stands détruits

une propo succincte d'aménagement (avec sortie de secours pour valles)

Un commentaire

La création de locaux (bureaux ?) permettant la faisabilité financière de l'opération

Schéma indicatif

commentaires avec hypothèses de niveau et de surface

Des perspective qui restent ouvertes quant à l'aménagement et à la valorisation du terrain Vallès

une propo succincte d'aménagement « minimaliste »

Un commentaire

Un aménagement induit : l'entrée de l'usine et l'accès à l'école

reprise du projet de la ville ???

Les principes de fonctionnement

La question de la « fermeture » de l'allée piétonne Rosiers-Valles : la cohésion du marché Paul Bert

Commentaires

La gestion de la base logistique : une maîtrise publique et une convention de gestion

Commentaires

L'engagement du projet

La perspective d'une Convention Publique d'Aménagement

Commentaires

Premiers éléments de faisabilité financière

Commentaires et tableau

QUELQUES REMARQUES SUR LA PARTIE SUD-EST DU MARCHE

Des besoins comparables

Remarques et pistes de travail

L'impossibilité de valorisation du Cap-Saint Ouen

Commentaires

La perspective de la ZAC : des incertitudes et des contraintes fortes

Commentaires

Un ajustement par des aménagement ponctuels

Commentaires