

Paris se penche sur le transport de marchandises

Article créé le mercredi 09 février 2005



Après les mesures favorisant le développement des transports collectifs, la Ville de Paris se dit porteuse d'une ambition forte pour améliorer les déplacements de marchandises dans la capitale. L'année 2005 verra la mise en application d'un plan d'actions pluriannuel dont les objectifs sont de rééquilibrer le transport des livraisons en faveur du rail et de la voie d'eau, et de développer les transports terrestres écologiques.

Sur les 32 millions de tonnes de marchandises qui transitent par Paris chaque année, seulement 1 million prend la voie ferrée et 3 millions empruntent la voie fluviale, le reste étant

acheminé par la voirie terrestre. Les mouvements de marchandises représentent environ 20 % du trafic terrestre urbain. A cela s'ajoute l'encombrement généré par les livraisons effectuées en double file, dont l'impact sur la circulation en zones denses est très conflictuel avec les autres usagers et générateurs d'effets externes négatifs non négligeables sur l'environnement.

Dans le cadre du projet d'aménagement du quartier des Halles, le réseau ferré souterrain du métro et du RER permettrait par exemple la livraison nocturne des marchandises dans les magasins du forum des Halles et, au-delà, des arrondissements centraux. En plus de ce point de livraison central, une partie des emprises ferroviaires de la capitale pourrait être utilisée afin d'implanter quatre pôles logistiques : aux Batignolles (17ème arrondissement), dans le quartier de l'Évangile (18ème), aux Gobelins (13ème) et à Bercy (12ème). Ces quatre points névralgiques seraient reliés entre eux par le réseau ferré de la petite ceinture. La Mairie est bien consciente de la nécessité impérieuse de respecter des normes environnementales rigoureuses, notamment concernant les nuisances sonores.

En ce qui concerne l'acheminement par voie d'eau (la Seine et le canal Saint-Martin), une partie des berges pourrait faire office de plate-forme logistique. Avec comme principe novateur le partage de ces espaces avec les autres usagers : certains créneaux horaires seraient réservés au déchargement des cargaisons, le reste du temps le quai serait rendu au public.

Les initiatives sur le plan du transport terrestre devraient intervenir plus tôt, car moins complexes à mettre en œuvre que pour le fluvial et le rail. Les entreprises de transports envisagent par exemple de créer plusieurs espaces de stockage de petite superficie à l'intérieur de la capitale, afin de réduire les déplacements. Autre innovation notable, la Petite Reine, entreprise de livraison par triporteurs à assistance électrique, a livré en 2004, auprès de 60 000 clients, 80 000 colis de 1 kg à 5 kg.

Plusieurs actions ont déjà été réalisées, notamment en ce qui concerne l'amélioration des connaissances du secteur, la concertation et les projets touchant au schéma logistique de Paris. On peut citer notamment la recherche de solutions pour mieux « urbaniser » les filières irriguant Paris ; la prise en compte des problématiques logistiques des commerçants lors de la réalisation des grands chantiers sur l'espace public ; la définition de solutions « logistiques » pour les quartiers mono-activité (Sentier, Gravilliers, Sedaine- Popincourt et Daumesnil) ; une concertation permanente avec les transporteurs, les commerçants et la Préfecture de Police, concrétisée par un programme de travail sur les livraisons dans Paris et devant aboutir à la signature d'une charte de bonnes pratiques.

Outre ces opérations déjà engagées, d'autres projets devraient voir le jour pour les mois à venir avec notamment l'accompagnement du développement des livraisons à domicile, avec la mise en place d'un réseau de points

relais dans Paris, et l'expérimentation, en coopération avec la Société d'économie mixte « SOGARIS », du concept d'hôtel logistique.

Avec cette démarche, la Ville cherche à intégrer ses besoins logistiques mais souhaite aussi se positionner au sein d'un schéma régional. Seule une démarche globale à l'échelon de l'Ile-de-France permettra en effet que les gains réalisés à Paris ne pénalisent pas les villes périphériques.

Sources : www.paris.fr - Le Monde du 17 janvier 2005