



Paris et l'Ile-de-France dans la même direction

[24/02/10]

La Ville de Paris et la région Ile-de-France convergent sur la manière de rendre plus facile et plus douce l'entrée des marchandises dans l'agglomération.

La prise en compte des transports de marchandises à Paris et en Ile-de-France avance à petits pas, mais elle avance. Dans la capitale, le sujet était venu au grand jour sous la première mandature socialiste (2001-2008). Maladroitement au départ puisqu'il avait provoqué une manifestation de transporteurs mécontents. Puis la concertation lancée avec les transporteurs, chargeurs, institutionnels et la région avait abouti en 2006 à une charte spécifique définissant des objectifs pour trois ans et signée par une centaine d'entreprises. Un bilan en demi-teinte en a été dressé fin 2009 et cette « charte des bonnes pratiques » prolongée jusqu'en juin 2010.

Concrètement, dès 2007 dans Paris, les règlements avaient été simplifiés et régulés par tranches horaires selon les types de véhicules (les véhicules dits « propres » entre 17 heures et 22 heures) et avec des disques limitant à trente minutes l'occupation des zones de livraison. Le stationnement illicite sur ces espaces dédiés a été réduit, assure-t-on au cabinet d'Annick Lepetit, adjointe au maire de Paris chargée des déplacements, transports et de l'espace public. Plus récemment, la ville a soutenu une expérimentation de camions moins bruyants pour que les distributeurs puissent approvisionner leurs boutiques la nuit. En vue de promouvoir des accès alternatifs à la route, des études sont en cours pour l'évacuation du verre à recycler par la Seine et pour faire entrer par la même voie les voitures des constructeurs et des loueurs, les dérogations accordées aux « porte-huit » (camions portant 8 voitures) devant prendre fin début 2011. Un guide en préparation va inciter les donneurs d'ordre à grouper les commandes, livrer en horaires décalés, respecter les aires de livraison...

Espaces logistiques urbains

Un autre levier d'action a été le foncier pour favoriser la création d'espaces logistiques urbains (ELU) massifiant les marchandises en amont pour les répartir ensuite par des petits véhicules propres. Ils ont été installés dans des parkings : Saint-Germain-l'Auxerrois et Saint-Germain pour La Petite Reine (vélos à assistance électrique), Concorde pour Chronopost et porte d'Orléans pour [Colizen](#). La ville a également investi 10 millions d'euros pour réaménager la halle Gabriel-Lamé, à Bercy, qui permet à Monoprix d'entrer ses marchandises par train.

Quatre groupes de travail planchent maintenant sur une nouvelle charte qui doit voir le jour d'ici à fin 2010 : sur le contrôle du stationnement des véhicules propres ; sur l'inclusion dans le plan local d'urbanisme d'un réseau d'ELU ; sur la valorisation de l'image du transport de marchandises ; sur le territoire le plus pertinent pour mener une politique de marchandises efficace.

Cette réflexion rapproche encore la ville de la région, qui a nommé, comme Paris, une chargée

de mission fret sous l'autorité de Serge Mery, vice-président du conseil régional en charge des transports. Son équipe travaille à définir le volet marchandises du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) qui doit être révisé d'ici à 2012. La région a soutenu les expérimentations sur les livraisons nocturnes et coopère avec les acteurs privés à travers le Club Déméter environnement et logistique.

O. N., Les Echos