

▼ La future gare de fret de Chapelle International (18e) le long des voies ferrées de la gare du Nord.



© SAGIL-ARCHITECTES ASSOCIÉS

La révolution du dernier kilomètre

Avec l'explosion du e-commerce, la livraison des marchandises au cœur de l'agglomération connaît un boom sans précédent. Dans le même temps, les camions et les utilitaires polluants ne sont plus les bienvenus en ville. La filière de la logistique urbaine doit s'organiser. L'enjeu est capital. Enquête.

Julien Descalles

Ce sera « l'une des premières portes d'entrée des marchandises dans Paris », selon ses promoteurs. Dès septembre 2017, l'immense gare de fret, le long de laquelle doit émerger le futur quartier Chapelle International (18^e), promet de réduire considérablement le nombre de poids lourds en circulation dans la ville. Tête de pont de cette ZAC délimitée par les voies ferrées de la gare du Nord, la rue de la Chapelle et le boulevard Ney (18^e), un « hôtel logistique multimodal » de 45.000 m² et son quai de débarquement de marchandises, long de 400 m, devraient à terme accueillir une à quatre navettes ferroviaires par jour. En partance des gares de Dourges (Pas-de-Calais) ou de Bruyères-sur-Oise (95), ces caisses mobiles – 60 par trajet – transporteront l'équivalent de 30 camions chargés. Soit une diminution annuelle de 2,6 millions de kilomètres routiers parcourus (aller-retour). Et une économie de 1.537 tonnes de CO₂ par an.

Le projet est porté par la société d'économie mixte (SEM) Sogaris (1). Il nécessite un investissement de plus de 40 millions d'euros. Un coût supporté par la SEM, Haropa-Ports

de Paris et la Caisse des dépôts. Sur le site parisien, 35.000 m² seront dédiés au stockage. Les produits seront ensuite distribués dans Paris intra-muros ou le nord de la métropole grâce à des véhicules au gaz ou électriques. Des solutions mises en place par le prestataire XPO Logistics. « Il s'agira de véhicules propres et de petit gabarit, pour ne pas congestionner la voirie. L'ambition, c'est de convaincre que la logistique urbaine ne passe pas nécessairement uniquement par la route, sachant que 90 % des livraisons en Île-de-France se font encore aujourd'hui par camion », constate Jonathan Sebbane, directeur général de Sogaris. Ainsi l'espace de 3.000 m² implanté par la SEM en

2013 sous la dalle de Beaugrenelle (15^e), un site spécialisé dans la messagerie express et le colis, aurait-il permis de faire baisser de 30 % le nombre de kilomètres parcourus dans la capitale par son exploitant, Chronopost.

La future gare de fret de Chapelle International est une démonstration de plus du retour de la logistique au cœur des métropoles, un mouvement débuté voici plus d'une décennie. À Paris, – outre le parking de Beaugrenelle –, Chronopost a investi celui de la Concorde (8^e) ; Amazon, avec son offre de livraison en moins d'une heure, a pris pied dans le 18^e dans un entrepôt de 5.000 m² affichant 18.000 ►►



BIENTÔT UNE CITÉ DU THÉÂTRE AU NORD DE PARIS

Elle verra le jour en 2022 ou 2023 porte de Clichy (17^e), au pied du gratte-ciel du futur palais de justice... si le projet survit aux échéances électorales. Il a été présenté fin octobre par la ministre de la Culture Audrey Azoulay entourée des représentants de l'Opéra de Paris, de la Comédie-Française, de l'Odéon et du Conservatoire national supérieur d'art dramatique. Cette Cité du théâtre sera aménagée sur le site historique des Ateliers Berthier conçus par Charles Garnier entre 1895 et 1898. Les imposants bâtiments (20.000 m²) situés le long du boulevard Berthier, face au parc Martin-Luther-King, abritent aujourd'hui une salle de répétition et des ateliers de construction et de stockage des décors de l'Opéra et, depuis 2003, la deuxième salle du Théâtre de l'Odéon. Pour un coût estimé à 150 M€ HT, le projet prévoit des structures mutualisées (salles de spectacle modulables, loges, une bibliothèque, un restaurant...) pour accueillir le Conservatoire qui doit s'y installer complètement, la Comédie-Française qui y gagne une deuxième scène et l'Odéon qui garde la sienne. Quant à l'Opéra, il s'appête à quitter ce lieu mythique qu'il occupe depuis 120 ans et à rapatrier ses installations et équipements sur le site de la Bastille où seront en outre aménagés deux dispositifs scéniques supplémentaires.

LE GRAND PARIS EXPRESS A PRIS FEU

Un incendie d'origine criminelle s'est déclaré le 7 novembre sur un chantier du supermétro, à Aulnay-sous-Bois (93), occasionnant un préjudice estimé à un million d'euros. Les faits se sont produits vers 23 h 20 sur le chantier d'une des futures gares de la ligne 16 du Grand Paris Express qui, à l'horizon 2023, desservira 10 villes de banlieues enclavées de l'Est parisien. Plusieurs individus armés ont menacé le vigile, avant de pénétrer sur le chantier et d'allumer un feu à proximité d'une grue et d'un préfabriqué utilisé par les ouvriers. Le commissariat d'Aulnay-sous-Bois est chargé de l'enquête.



LE CONTRÔLE DU STATIONNEMENT PAYANT PRIVATISÉ À PARIS

À partir du 1^{er} janvier 2018, la gestion des 140.000 places de stationnement payant en surface à Paris sera confiée à des sociétés privées. La maire de Paris l'a annoncé dans une interview au JDD fin octobre. Objectif : assurer un meilleur recouvrement, sachant que 91 % des automobilistes « ne mettent pas d'argent dans le parcmètre », soit un manque à gagner de « 300 millions d'euros », souligne Anne Hidalgo (PS). Le marché de ces places, qui fera l'objet d'un appel d'offres en 2017, sera « divisé en trois lots géographiques, qui représentent chacun environ 50.000 places de stationnement payant [...], un même gestionnaire ne pourra remporter plus de deux lots [pour] éviter toute situation de monopole ». Et de préciser : « La Ville conservera la maîtrise totale de sa politique du stationnement : c'est elle qui fixera les tarifs [et] qui percevra les recettes du stationnement. »



BOBIGNY DÉVOILE UN PROJET DE CENTRE-VILLE

Dépourvu d'un vrai cœur d'agglomération, Bobigny (93) a dévoilé mi-novembre un projet de nouveau quartier articulé autour d'une rue commerçante centrale appelée à remplacer, d'ici à 2025, le centre commercial actuel, en décrépidité. Les copropriétaires – dont la ville – du centre commercial Bobigny 2 ont signé avec le promoteur Altarea Cogedim, associé à l'agence d'architecture TVK, un protocole d'accord pour la réalisation de ce projet estimé à 370 M€. Ce nouveau quartier de plus de 100.000 m² verra le jour entre la préfecture, l'hôtel de ville et la gare routière, terminus de la ligne 5 du métro parisien. Irrigé par une rue commerçante et des ruelles selon un plan destiné à relier des espaces aujourd'hui déconnectés, il accueillera 1.170 logements ainsi que 10.000 m² de bureaux. Une grande place centrale a également été prévue.

▼ Centre de tri Chronopost Beaugrenelle (15^e)

références – dans l'électroménager, l'électronique, l'alimentaire... Et les projets ne manquent pas. Le lauréat du concours Réinventer Paris pour le site de la Poterne des Peupliers (13^e) prévoit l'accueil d'activités logistiques. La future plate-forme de Bercy-Charenton (12^e) fait partie des sites retenus par son homologue Inventons la Métropole du Grand Paris. Le plan local d'urbanisme parisien, lui, a été révisé l'an dernier afin de créer un maillage de 70 à 80 petits centres de tri à travers la capitale. « Des espaces pour lesquels la délivrance d'éventuels permis de construire est conditionnée au maintien d'une activité logistique », précise-t-on au cabinet de Jean-Louis Missika, maire adjoint en charge de l'urbanisme, de l'architecture et du développement économique.

Côté mairie de Paris toujours, deux chartes dédiées à cette activité ont été successivement adoptées en 2006 puis en 2013. Un appel à projets a également été lancé afin de transformer en aires de « logistique urbaine durable » d'anciennes stations-service désaffectées – porte de Champerret (17^e) –, des tunnels sous le périphérique – passage de Forceval et porte de Pantin (19^e) – et un emplacement de 600 m² situé sous les Halles (1^{er}). « Paris

est la seule ville au monde à tant s'investir en matière d'immobilier logistique », constate ainsi Laetitia Dablanc, directrice de recherche du département aménagement, mobilité et environnement à l'Ifsttar (2).

Depuis plus de deux décennies pourtant, la logistique avait dû fuir le cœur de l'agglomération « pour des raisons de coût du foncier, la logistique étant moins lucrative à la location que le résidentiel ou le tertiaire, mais aussi d'image négative pour les riverains et les collectivités », explique Jérôme Libeskind, président de Logicités, société de conseil spécialisée dans la logistique urbaine. « Le coût faible du transport est aussi un facteur qui rend intéressant financièrement l'éloignement des entrepôts vers la grande couronne », complète Corinne Ropital, géographe économiste à l'IAU-IdF. Ainsi entre 1985 et 2009, la métropole n'a concentré que 16 % de la construction d'entrepôts, contre 41 % en grande couronne et 42 % dans les départements limitrophes de l'Île-de-France !

De l'influence du e-commerce

Comment dès lors expliquer ce retour en force ? D'abord par l'explosion du e-commerce, qui a encore bondi de 16 % en France au premier semestre et qui propose désormais aux clients d'être livrés dans la journée, quand ce n'est pas en moins de deux heures, à l'instar d'Amazon ou du groupe Casino (propriétaire notamment de Cdiscount et Franprix). « Amazon est un "game changer" : ses offres ont modifié les habitudes des consommateurs qui veulent désormais être livrés le plus rapidement possible. Ce sont les mêmes, pourtant, qui souhaitent avoir moins de camions

en ville pour avoir une meilleure qualité de l'air... Or, pour y parvenir, il faut avoir à disposition des bâtiments logistiques de moins de 5.000 m² en centre-ville », détaille Laetitia Dablanc. Autre explication, avancée par Corinne Ropital : « La fréquentation en baisse des centres commerciaux de la périphérie au profit des enseignes à très grande proximité du centre. »

Enfin, cette chasse au mètres carrés logistiques est aussi « due à l'évolution des politiques publiques, qui tend à renchérir le coût du transport poids lourd en ville et pose, de fait, la question du dernier kilomètre », explique Jonathan Sebbane. Fermeture des voies sur berge, réduction de la vitesse et fin du diesel pour 2020 : c'est tout le secteur qui se voit contraint de s'adapter à la nouvelle donne parisienne. « Or cette substitution de la flotte par des véhicules propres pour la livraison du dernier kilomètre n'est possible qu'à proximité de l'utilisateur final, notamment pour des raisons d'autonomie », souligne le directeur de Sogaris.

Reste qu'en cœur d'agglomération dense, les défis à relever sont d'importance. D'ordre réglementaire d'abord : par exemple, certains projets de bornes électriques en souterrain n'ont pas été autorisés pour des raisons de sécurité. « Ensuite, le prix du foncier reste un problème d'actualité : pour offrir un loyer sous les 100 €/m² par an, Sogaris a ainsi dû faire des miracles concernant l'organisation », souligne Laetitia Dablanc. Premier levier : un maillage qui s'appuie sur des entrepôts de plus grande ampleur très éloignés du cœur de la métropole, et donc bien meilleur marché, au départ des navettes. Deuxième levier : la réalisation d'une opération mixte sur la ZAC Chapelle International, les prix de location du tertiaire et des logements permettant une péréquation financière. Quelque 10 immeubles de 50 m de hauteur accueilleront ainsi près d'un millier de logements, ainsi que 33.000 m² de bureaux, 8.000 m² d'ateliers et 6.000 m² d'équipements publics. Au sein même de l'hôtel logistique, 10.000 des 45.000 m² seront dévolus à une pépinière d'entreprises spécialisées dans la mobilité durable. « Encore faut-il être présent le plus en amont possible du projet pour parvenir à un tel produit », concède Jonathan Sebbane dont la Sogaris est associée au réaménagement du site depuis 2010.

Le transport, un enjeu clé

Il convient aussi de rendre durable une livraison en pleine expansion. « Les acteurs politiques et économiques savent que les nouveaux modes de consommation aggravent la pollution locale des villes en remplaçant les palettes par un nombre considérable de colis livrés séparément, multipliant les déplacements pour un même volume de marchandises », indique Jérôme Libeskind.



▼ Depuis le port de La Bourdonnais (7^e), Franprix livre plus de 300 magasins.

D'où, au final, la nécessité d'agir, non pas sur la seule localisation des entrepôts, mais aussi sur les types de transport. Pour faire baisser le nombre de camions sur les routes (3), les regards se tournent en premier lieu vers les voies ferrées, mais aussi les fleuves. « Non seulement la Seine et la Marne permettent d'accéder au cœur même de la métropole en étant cinq fois moins émetteur de CO₂ à la tonne transportée mais, en outre, c'est la dernière infrastructure de transport à ne pas être saturée », signale Antoine Berbain, directeur général délégué d'Haropa-Ports de Paris. Depuis le port de la Bourdonnais (7^e), Franprix livre ainsi plus de 300 magasins de Paris et de la banlieue ouest. Point P, lui, utilise la voie fluviale pour ses magasins situés en bords de Seine ou de Marne. D'autres rayonnent depuis les plates-formes portuaires de Gennevilliers (92) ou de Bonneuil-sur-Marne (94), à l'instar du logisticien Deret dont les camions, roulant au biogaz, profitent de l'installation de stations de distribution de gaz. Au port de Gennevilliers encore, un entrepôt de 60.000 m² sur deux niveaux, dédié au e-commerce, doit aussi voir le jour. « Un problème demeure : il n'y a aucun avantage économique à être vertueux aujourd'hui. Plus il y aura de monde à utiliser les infrastructures, moins ce sera cher ; mais pour l'heure, Franprix reste désespérément seul sur cette voie de la "conteneurisation" », regrette Jérôme Libeskind.

De son côté, Laetitia Dablanc plaide pour « une interdiction des plus anciennes camionnettes, la seule action massive capable rendre la logistique plus vertueuse. Paris est encore trop

timide, avec son interdiction des poids lourds Euro 1 [immatriculés avant 1996] quand Londres, Amsterdam ou Berlin interdisent aux entreprises de transport d'utiliser des véhicules de plus de huit ans [Euro 4]. » Le problème, à en croire Jérôme Libeskind, c'est que les alternatives n'existent pas : « Dans les catalogues des constructeurs, il n'y a aucune offre pour des versions électriques des véhicules utilitaires de 12 à 14 m³, qui assurent les deux tiers des 100.000 livraisons quotidiennes de Paris ! » D'où la nécessité de renforcer l'interdiction du diesel prévu pour 2020. C'est l'une des missions de l'Urban Lab Paris&Co, l'agence de développement économique et d'innovation de Paris, qui accompagne 22 projets en matière de logistique urbaine et durable depuis la rentrée 2015 afin de les expérimenter sur la voie publique. Applications pour smartphone d'optimisation des tournées ou de partage des aires de livraison, réceptions des colis par les particuliers, consignes automatiques... tous les moyens sont bons pour livrer de manière toujours plus écologique. « Il y a des pistes intéressantes, notamment les points relais chez les particuliers ou le développement des consignes afin

de lutter contre l'éclatement des points de livraison. Il ne faut ainsi pas rater l'opportunité d'en déployer dans toutes les futures gares du Grand Paris Express », estime Laetitia Dablanc. Autre projet encadrée par Paris&Co : un camion fonctionnant au biodiesel et équipé d'un système de refroidissement silencieux permettant d'autoriser les livraisons nocturnes. « Actuellement, les petits clients business exigent tous d'être livrés le matin avant ouverture. C'est absurde ! Il faut absolument changer les habitudes et les processus pour profiter de la voirie le soir, quand elle est moins congestionnée. Cela permettrait aussi d'utiliser les espaces logistiques l'après-midi, un créneau sous-utilisé », préconise-t-elle. Dernier écueil : « Aujourd'hui, chaque collectivité de l'agglomération agit de son côté, il y a clairement un problème de gouvernance. C'est dommage, peste Jérôme Libeskind, car la métropole est une échelle de maillage idéale pour la logistique. » ♦

(1) Le conseil d'administration de la Sogaris est composé de représentants de la Ville de Paris, des trois départements de petite couronne et de la Caisse des dépôts et consignations.

(2) Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

(3) Selon Airparif, les poids lourds et véhicules utilitaires légers contribuent à 40 % des émissions d'oxyde d'azote et à 30 % des émissions de dioxyde de carbone.