

Le problème du dernier kilomètre à Paris intra-muros. Introduction du paramètre environnemental dans la réservation d'aires de livraison.

Auteur : Laura Ramoneda Cuenca
Tuteur : José Magín Campos Cacheda

RESUME

Les transports de marchandises en ville étaient, jusqu'à récemment, rarement pris en compte dans les problématiques de déplacements urbains. Le transport de marchandises en ville représente une part non négligeable du trafic motorisé urbain, et son bon déroulement conditionne la dynamique économique de la ville. Ce document a pour objectif d'étudier les problématiques engendrées actuellement par le transport de marchandises en ville à Paris intra-muros, de proposer une solution, et d'en estimer les apports.

Après une définition globale du transport de marchandises en ville, nous réalisons une étude transversale des initiatives européennes les plus remarquables à l'égard de ce secteur. L'analyse des résultats de ces expérimentations sert de base à notre réflexion. Désormais, nous centrons notre attention sur le problème du dernier kilomètre et, plus concrètement, l'aménagement dédié à la desserte finale des marchandises : l'aire de livraison/enlèvement. L'espace dédié à ce type d'aménagement ne peut être négligé, bien au contraire, puisqu'il représente 15 % de l'espace public et, pourtant, ne semble pas être suffisant pour satisfaire la demande.

Arrivés à ce stade, nous proposons l'éco-réservation comme nouvel outil de gestion. Le principe est basé sur un système de réservation d'aires de livraison, qui introduit le caractère environnemental du transport comme discriminant pour la priorité lors de la réservation. En fonction de son classement, le véhicule en question obtient un rang de priorité vis-à-vis du reste de la flotte. A leur tour, les conducteurs réservent un emplacement adapté à leurs nécessités. Les clients générateurs de flux, cherchant une desserte performante de leurs commerces, s'intéressent au transport pouvant le mieux les desservir, autrement dit, se tournent vers les transports éco-responsables. Cette « éco-concurrence » pousse l'industrie du transport à s'améliorer de jour en jour sur le plan environnemental, impliquant investissements financiers et techniques de la part du secteur privé.

Parallèlement, et afin de poursuivre vers la finalité de ce document, nous nous intéressons au cas de la ville de Paris. Après l'étude de plusieurs documents qui recensent, enquêtent, et établissent un diagnostic sur le secteur des transports de marchandises en ville à Paris, nous formulons une méthode pour quantifier et qualifier la génération journalière de mouvements de livraison/enlèvement d'une zone commerciale, en fonction de plusieurs paramètres. Parmi les principaux se trouvent : la densité commerciale de la zone d'étude, l'activité et la taille des commerces, et le nombre de mouvements qu'ils génèrent tout au long d'une journée.

Dans la dernière partie de l'étude, nous choisissons un tronçon d'une rue commerciale typiquement parisienne, sur lequel nous estimons, quantitativement et qualitativement, la génération de mouvements à l'aide de la méthode exposée antérieurement. Ensuite, nous étudions l'applicabilité du système d'éco-réservation, en réalisant une proposition détaillée des aménagements physiques à mettre en place, et du principe d'organisation spatiale et temporel des réservations, ayant pour but la meilleure adéquation entre offre disponible et demande générée. Les paramètres de discrimination lors de l'attribution de la priorité sont choisis en cohérence avec les objectifs de la Ville de Paris, parmi lesquels on remarque l'augmentation de l'efficacité économique de la ville, la maîtrise de l'espace public, et l'amélioration de la qualité de vie. Pour finir, nous estimons et analysons les apports de l'implantation de ce système, et nous exposons des nouveaux horizons pour la future progression de l'étude.