

## **Paris : gare de fret « fantôme » à 80 millions d'euros, Chapelle International attend son premier train depuis 2018**

Inaugurée il y a cinq ans, la grande gare de fret ferroviaire du nouveau quartier Chapelle International (XVIIIe) est désespérément vide. Le site promettait une livraison décarbonée des marchandises, mais les entreprises continuent de lui préférer le transport routier, moins onéreux.

Par [Cécile Beaulieu](#)  
Le 18 février 2023

Elle devait être la locomotive du nouvel écoquartier Chapelle International (XVIIIe), mais la gare de fret attend désespérément un embryon d'activité. Aucun train n'y est jamais passé depuis son inauguration en grande pompe au mois de juin 2018. La gare fantôme à près de 80 millions d'euros est-elle en voie d'abandon ? Pour l'heure, aucune marchandise n'a transité par ses rails, qui devaient libérer les routes de quelque 500 camions chaque jour.

Venue inaugurer il y a cinq ans cette gigantesque zone de fret ferroviaire de 15 000 mètres carrés en compagnie d'Élisabeth Borne, alors ministre des Transports, la maire (PS) de Paris, Anne Hidalgo, ne cachait pourtant pas sa satisfaction. « C'est un moment magique dans la vie d'un maire, s'enthousiasmait-elle. Il s'agit du seul équipement logistique de ce type en Europe. Ce sont 44 000 camions par an qui vont disparaître des routes de Paris et de l'Île-de-France grâce au rail. Avec, à la clé, des embouteillages évités, moins de bruit et moins de pollution de l'air. »

Particulièrement ambitieux, le projet, porté par l'aménageur public Sogaris et SNCF Immobilier, prévoyait des navettes ferroviaires sur lesquelles devaient être chargés les conteneurs de marchandises arrivés par voie fluviale à la plate-forme de Dourges (Pas-de-Calais) et au port de Bruyères-sur-Oise (Val-d'Oise), direction Chapelle International. Les produits auraient ensuite été distribués à travers la capitale par des véhicules électriques, hybrides ou fonctionnant au gaz naturel.

### **Des candidats aux abonnés absents**

Réduction d'émission de CO2 espérée : 15 tonnes par jour pour chacune des quatre navettes prévues. Mais voilà, les candidats ne se pressent pas. Ils sont même... aux abonnés absents. « Ce qui se passe à Chapelle International est révélateur de la situation du fret ferroviaire en France : malgré les promesses du gouvernement de baisser les taxes imposées aux entreprises, le train demeure

beaucoup plus onéreux que les transports routiers, analyse François Dagnaud », président de Sogaris et maire (PS) du XIXe.

François Dagnaud espère désormais un geste financier de la part de l'État pour rendre plus attractif le transport ferroviaire face à des concurrents plus polluants. « La Ville a mis en place les infrastructures et les conditions nécessaires pour que les livraisons propres puissent exister. Maintenant, il faut que l'État permette un modèle économique viable pour les groupes de distribution », argue l' élu.

### **Alléger la fiscalité pour attirer les entreprises ?**

En attendant, Sogaris trinque. « À la gare de Chapelle, c'est la double peine, assure de son côté Jonathan Sebbane, le directeur général de la société. Le site est couvert, contrairement à la plupart des terminaux ferroviaires, alors non seulement il a fallu payer cette couverture, mais elle nécessite en plus de s'acquitter de la taxe sur le foncier bâti, plus onéreuse. François Dagnaud avait écrit à l'ex-ministre des Transports, Elisabeth Borne, en 2019 pour demander l'allègement de la fiscalité, mais cela n'a pas été suivi d'effets. »

Reste que cinq ans plus tard, le projet d'accueillir des trains n'est pas abandonné pour autant. « Bien au contraire, assure Jonathan Sebbane. Il est même inscrit dans le cahier des charges. Et la mixité du bâtiment, qui accueille également un datacenter, des espaces de formation, une ferme urbaine sur le toit et des activités du groupe La Poste, permet à l'hôtel logistique d'atteindre sa rentabilité.»

Sur ce dernier point, Olivier Ansart, président de l'Association pour le suivi de l'aménagement Paris Nord-Est (Asa-Pne), s'avoue dubitatif. « Je ne suis pas persuadé que les activités annexes compensent l'arrêt total de la gare, estime ce dernier. À l'heure actuelle, on ne serait même pas en capacité de remplir un seul des quatre trains qui devraient circuler. »

Outre le coût, la concrétisation des activités de la gare de Chapelle International poserait également la question de la ponctualité des livraisons. Car si le fret ferroviaire séduit les entreprises, « les grèves SNCF de 2018 ont provoqué une crise de confiance chez les distributeurs », souligne Olivier Ansart. Celui-ci note « très peu de communication autour de cette gare », un sujet qui « semble tabou » et ne trouve pas, dans l'immédiat, de réponse concrète.