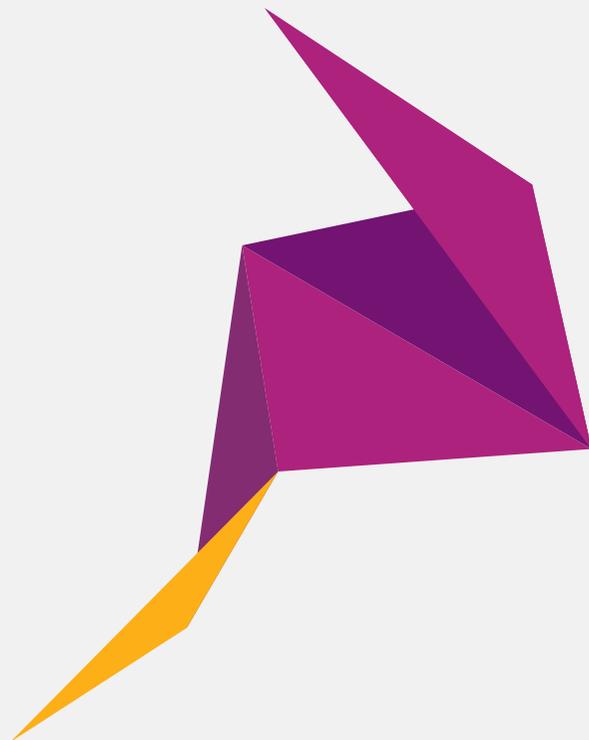


LES ATELIERS SNCF

SYNTHÈSE :

SAISON 1 : QUESTIONS DE MOBILITÉ

QUELLE LOGISTIQUE EN MILIEU URBAIN ?



ATELIER SNCF

DU MARDI 19 MARS 2013

QUELLE LOGISTIQUE EN MILIEU URBAIN ?

EN PRÉSENCE DE

Sophie BOISSARD - Directrice Générale Déléguée Stratégie et Développement

Bernard EMSELLEM - Directeur Général Délégué Ecomobilité

Danièle PATIER - Chercheur associé au Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon.

Jean-Michel GENESTIER - Directeur Général Adjoint - Directeur de l'Offre Intermodale - Transport Combiné et Autoroutes Ferroviaires, SNCF Geodis

Thomas MATHIEU - Manager Développement Durable, Carrefour France

Débat animé par

Bernard EMSELLEM - Directeur Général Délégué Ecomobilité

SOMMAIRE

| | |
|--------------------------------------|---|
| INTRODUCTION | 1 |
| INTERVENANTS | 2 |
| SYNTHÈSE | 3 |
| QUELQUES REPÈRES POUR EN SAVOIR PLUS | 8 |

Existe-t-il pour les territoires urbains des solutions logistiques sachant concilier réactivité et qualité de service, respect de l'environnement et du cadre de vie ?

Quels modes de transport et quels circuits privilégier ?

Les outils SMART peuvent-ils vraiment aider ? Quelles places pour les nouvelles offres commerciales et le e-commerce ?

Ces Ateliers du 19 mars 2013 ont été l'occasion de discuter des pistes de **transformations des métiers logistiques en milieu urbain et des perspectives économiques et technologiques pour ces activités.**

Pendant deux heures, nos trois intervenants ont apporté un éclairage affuté et pertinent sur ces questions qui occupent désormais une place centrale dans la réflexion des décideurs économiques mais aussi politiques pour améliorer, notamment au sein des collectivités, l'organisation du transport de marchandise de ville.

C'est avec plaisir que je vous adresse la synthèse de cette rencontre.

SOPHIE BOISSARD
Directrice Générale Déléguée
Stratégie et Développement



INTERVENANTS



Danièle PATIER

Chercheur associé
au Laboratoire d'Économie
des Transports de Lyon

Danièle Patier a fait sa carrière d'Ingénieur de Recherche du CNRS, et aujourd'hui en tant que chercheur associé au laboratoire d'Économie des Transports de Lyon, spécialisé en économie des transports et en aménagement du territoire, rattaché au CNRS (UMR n°5593), à l'Université Lyon 2 et à l'E.N.T.P.E. Impliquée depuis 1993 dans le programme National « Marchandises en ville », elle a participé à l'élaboration de la méthodologie d'enquêtes nationales « marchandises en ville », à leur traitement et leur analyse. Elle est expert dans le groupe GO4 du Prédit « logistique et Transports de marchandises » chargé d'orienter les recherches. Elle a été impliquée dans de nombreux programmes européens sur les « bonnes pratiques en logistique urbaine » : BESTUFS2, CIVITAS, SUGAR. Elle a écrit un ouvrage : La logistique dans la ville aux éditions CELSE. Enfin, elle est Vice Présidente de l'association « Centre-ville en Mouvement », composée d'Elus et institutionnels afin de créer des synergies pour promouvoir des expériences de ville durable en termes d'urbanisme, de commerce et de logistique urbaine. ■



Jean-Michel GENESTIER

Directeur Général Adjoint -
Directeur de l'Offre
Intermodale - Transport
Combiné et Autoroutes
Ferroviaires, SNCF Geodis

Jean-Michel Genestier est depuis le 10 septembre 2012 Directeur de l'offre intermodale de SNCF Geodis.

Jean-Michel Genestier, 50 ans, titulaire d'un DESS en relations publiques de l'environnement, a pris la direction le 10 septembre 2012 de l'offre intermodale de SNCF Geodis (opérateurs de transport combiné et autoroutes ferroviaires). Il continue en parallèle d'exercer la fonction de directeur des affaires publiques de SNCF Geodis. Il est également président-fondateur de l'INE, institut pour un nouvel environnement. ■



Thomas MATHIEU

Manager Développement
Durable, Carrefour France

Après un poste de Chargé de projets Développement Durable chez Carrefour France, il devient Manager

Développement Durable à la Direction Organisation, Méthodes et Process - Carrefour Supply Chain France en 2011, ses principales missions s'articulent autour de 3 axes :

- Coordination des plans d'actions environnementaux des entrepôts (efficacité énergétique, valorisation des déchets, optimisation logistique)
- Gestion de projets : expérimentation de livraisons silencieuses de nuit en milieu urbain, développement du transport multimodal (combiné rail-route, fluvial, TramFret), Certificats d'Économies d'Énergie (CEE)
- Responsabilité Sociétale : communication et animation interne, participation à des groupes de travail, à des conférences sur les thématiques de la Green Supply Chain, Reporting des indicateurs environnementales et des émissions de CO₂ dans le cadre du Commissariat aux comptes. ■



QUELLE LOGISTIQUE EN MILIEU URBAIN ?

25 %

des émissions de CO₂ sont liés à la logistique urbaine en Ile-de-France

Chacun a un point de vue sur la logistique urbaine étant donné les nuisances qu'elle induit et sa place centrale dans la vie économique.

Danièle PATIER précise que le transport de marchandises en ville, dernier maillon du système productif, est considéré négativement mais qu'il est nécessaire à la vitalité de la ville. Dans les années 1970, des enquêtes menées dans le cadre du programme « Transport de marchandises en ville », ont montré que 33 % des flux générés par la logistique urbaine étaient liés au commerce. Une nouvelle enquête réalisée au sein de la région Ile-de-France a par ailleurs établi que cette logistique est à l'origine de 25 % de la congestion automobile et de 25 % des émissions de CO₂. La moitié des livraisons sont réalisées en véhicules utilitaires légers.

Certaines réglementations sont vertueuses mais souffrent d'un manque d'application et de contrôle.

Thomas MATHIEU explique que les livraisons silencieuses ont été expérimentées auprès des 300 magasins Carrefour situés en centre urbain, notamment via le test de différentes motorisations permettant une meilleure insertion de la logistique dans l'environnement local des magasins.

Jean-Michel GENESTIER estime que le dernier kilomètre se prépare dès le premier kilomètre. Il rappelle que Geodis travaille sur la logistique multimodale dont l'organisation dépend de la volonté du chargeur. Il revient à Geodis d'organiser la massification des livraisons.

Danièle PATIER explique que les tonnages sont principalement transportés par palettes. Par ailleurs, la moitié des livraisons sont réalisées en compte propre. La concurrence est déjà forte dans ce secteur, lequel s'accroît en raison de l'explosion du e-commerce et de la livraison à domicile.

Pour sa part, Danièle PATIER regrette l'absence de service de transport de marchandises au sein des collectivités territoriales, qui permettrait la mise en place d'une politique cohérente en la matière.

Jean-Michel GENESTIER confirme que la sphère publique adresse des injonctions contradictoires en matière de logistique urbaine. La multiplicité des réglementations implique une adaptation de la logistique induisant un coût supplémentaire et des conséquences néfastes pour l'environnement. Les décisions prises en région parisienne à ce sujet vont d'ailleurs à l'encontre des besoins.

Thomas MATHIEU souhaite que **les plans de logistique urbaine soient uniformisés afin de créer un outil standard applicable nationalement.**

Danièle PATIER précise que certaines réglementations sont vertueuses mais souffrent d'un manque d'application et de contrôle. Cependant, les villes de Paris et de Lyon commencent à réfléchir à l'harmonisation des réglementations.

Un guide technique des aires de livraison a par exemple été rédigé. Danièle PATIER déplore que le modèle de simulation permettant d'identifier le nombre de véhicules susceptibles de passer dans chaque rue ne soit quasiment pas utilisé.

Jean-Michel GENESTIER propose, d'une part, que les élus locaux mettent en place un plan local d'urbanisme accordant des réserves foncières à la livraison et, d'autre part, que les opérateurs élaborent une logistique adaptée à moindre coût. En ce sens, un travail de massification des livraisons est en cours.

Bernard ENSELLEM se demande si la mutualisation des livraisons est possible.

Danièle PATIER répond qu'une expérience de mutualisation a été menée à La Rochelle, à la suite de laquelle la livraison finale de tous les colis est devenue une délégation de service public.

Thomas MATHIEU admet que **les questions de remplissage et de mutualisation sont importantes pour la préservation de l'environnement.** Il est toutefois réservé s'agissant de la mutualisation entre différents acteurs.





et d'encourager une livraison plus vertueuse au nom de l'intérêt général.

Selon Danièle PATIER, la concertation de la Chambre de commerce, d'une ville et d'un opérateur permet de créer une synergie. Elle évoque l'exemple de la ville de Paris qui a fait signer une Charte de bonnes pratiques à 55 entreprises ayant ensuite décliné les modalités de mise en œuvre de cette charte. La région Ile-de-France a pour sa part créé un label pour les entreprises exemplaires en matière de logistique.

Pour Jean-Michel GENESTIER, le choix du chargeur en faveur de Distripolis est souvent guidé par des préoccupations en termes de marketing. Cependant, il estime que le surcoût induit par l'adoption de la logistique propre peut être compensé par une adaptation du business model.

Jean-Michel GENESTIER estime que les décideurs politiques devraient imposer des contraintes fortes en la matière afin de faire évoluer le marché. Il présente Distripolis, concept de livraison urbaine vertueuse mis en place par Geodis. Le système repose notamment sur les bases BLUE à partir desquelles les colis sont livrés par des véhicules propres. Cependant, les spécificités de chaque commune doivent être prises en compte dans l'organisation de la logistique.

Thomas MATHIEU évoque un travail mené par Carrefour et l'association Certibruit sur les livraisons nocturnes. Il apparaît qu'un accès plus rapide aux magasins permettrait de réduire les différentes nuisances.

Danièle PATIER présente la Boîte du dernier kilomètre de livraison, outil élaboré suite à des enquêtes menées dans toute l'Europe. Cette Boîte recense les pistes d'amélioration de la logistique urbaine, principalement via une réorientation des espaces logistiques vers une typologie spatio-fonctionnelle.

Jean-Michel GENESTIER affirme que l'objectif de Distripolis est de constituer un exemple pour l'ensemble de la profession



Danièle PATIER précise que les difficultés rencontrées en termes de logistique concernent surtout l'hyper-centre-ville. Une livraison en étoile permet de pallier ce problème lorsque la ville est d'une taille suffisante.

Jean-Michel GENESTIER rappelle l'existence du tram-fret mais met en garde contre



la rupture de charge. En effet, les lignes de tramway doivent être reliées à des lieux de réception afin de ne pas occasionner de surcoûts.

Bernard ENSELLEM conclut qu'il existe des innovations techniques mais qu'elles doivent désormais être généralisées.

Jean-Michel GENESTIER précise que le coût du dernier kilomètre varie fortement, de 20 à 40 % du coût de l'ensemble de la chaîne de transport.

Danièle PATIER affirme que l'expérimentation de la Rochelle a d'abord mécontenté les transporteurs qui ont ensuite pu réaliser une à deux tournées de plus par jour et par véhicule. Parallèlement, des services annexes ont été développés afin que la plate-forme puisse subsister. D'autres plates-formes se sont quant à elles montrées rentables économiquement. Par ailleurs, la ville de La Rochelle a bénéficié de fonds européens dans le cadre de cette expérimentation.

Il n'existe toutefois pas de communauté de politique en matière de logistique urbaine en France. Par conséquent, certains grands opérateurs peinent à déterminer leur réseau logistique. Il serait dès lors souhaitable d'élaborer un code de bonnes pratiques au niveau national.

Jean-Michel GENESTIER souhaite qu'en la matière, les villes soient contraintes d'uniformiser leur politique. Cependant, le principe de subsidiarité ne va pas dans ce sens.

Danièle PATIER remarque que certains transporteurs ont cessé de livrer au sein de la ville de Montpellier et appel à des opérateurs disposant de véhicules électriques. Elle suggère de récompenser les transporteurs acquérant des véhicules propres.

Une personne considère que les solutions envisageables dépendent de la demande du client. De plus, le surcoût induit par ces changements peut atteindre 10 à 15 % du coût total. Des infrastructures sont également

Certains grands opérateurs peinent à déterminer leur réseau logistique.

nécessaires aux véhicules électriques dont l'autonomie est limitée. Par ailleurs, tout nouvel immeuble devrait comprendre un lieu de dépôt des colis, tandis que des systèmes électroniques permettraient de réserver les aires de livraison aux véhicules autorisés. Quoi qu'il en soit, l'élaboration d'un plan global est indispensable.

Selon une autre personne, **les avantages créés par le projet du Grand Paris en termes de concentration seront significatifs.**

Toutefois, des désagréments se feront sentir durant les trente ans de chantier nécessaires à sa réalisation. Ce chantier est donc l'occasion de mener une réflexion nouvelle sur la logistique.

Danièle PATIER constate que la ville de Lyon implante désormais une plate-forme de consolidation dans chaque bâtiment public, tandis que des espaces de logistique seront créés tout autour de la ville. Elle salue la cohérence de ce projet global. Par ailleurs, elle insiste pour que les lignes de tramway soient également construites dans l'optique de servir au transport de marchandises.

Danièle PATIER estime par ailleurs que **les Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable doivent pouvoir intégrer les logiques de transport en commun et de mobilité de marchandises.** Bien que cette dernière relève du domaine privé, les entreprises de transport en la matière devraient pouvoir bénéficier d'un accompagnement.

Un Conseiller régional de l'Île-de-France affirme que les élus souhaitent explorer toutes les solutions possibles en matière de logistique. Il s'interroge particulièrement sur l'avenir du monde souterrain.

Danièle PATIER répond que des travaux souterrains seront réalisés. Le retour des pneumatiques a également été envisagé. Quant au transport de personnes, le téléphérique représente la solution d'avenir.

Jean-Michel GENESTIER ajoute qu'une solution intermédiaire consisterait en

50 %

des flux de transport de marchandises proviennent des particuliers

un centre-ville ouvert en tout temps aux véhicules électriques et ponctuellement aux autres véhicules.

Danièle PATIER affirme que les acteurs anticipent les contraintes et devraient être équipés en véhicules propres d'ici quelques années. Elle évoque également le projet de création de zones de circulation apaisée.

Une personne estime que les petits acteurs de la logistique souhaitant acquérir des véhicules propres doivent être soutenus.

Danièle PATIER remarque que la sous-traitance disparaît progressivement au profit de relations de partenariat. Elle ajoute que les fournisseurs intègrent désormais un label de développement durable dans leurs appels d'offres. Par ailleurs, elle affirme que 50 % des flux de transport de marchandises proviennent des particuliers. Par conséquent, il importe de favoriser la mixité des commerces dans les villes afin d'éviter de multiplier les déplacements, ainsi que la livraison à domicile mutualisée. Quant aux déplacements effectués par les artisans, la création de pépinières permettant la mutualisation des moyens pourrait les limiter. Enfin, si la loi SRU était respectée, tous les nouveaux logements incluraient un espace de livraison. ■



QUELQUES REPÈRES POUR EN SAVOIR PLUS

Quels outils pour fluidifier le transport de marchandises en ville ?

PLANTIER T., *Ville Rail et Transports*,
Février 2013, 7 p.

Le transport de marchandises, pourtant indispensable au bon fonctionnement et au dynamisme des villes, a longtemps été considéré comme un mal nécessaire. En effet, il contribue de manière importante aux émissions de CO₂ et de polluants locaux en ville. C'est également un élément structurant de la mobilité urbaine par la place qu'il occupe sur la voirie, et son impact sur le niveau sonore urbain n'est pas négligeable. Les éléments présentés dans l'article visent à présenter quelques moyens d'action des collectivités pour améliorer l'organisation du transport de marchandises en ville.

Logistique urbaine, incapacité foncière et immobilière

BARBEDETTE B., DEMANGEON E.,
RIVOAL Y., *Acteurs Urbains*, décembre
2012-janvier 2013, 11 p.

Pas d'Espaces Logistiques Urbains sans soutien des élus ! Il manque des mètres carrés en ville pour développer une logistique de proximité plus économe et rationnelle. Nourri par la pression foncière, le déficit de solutions immobilières contraint les opérateurs à éloigner les plateformes vers la périphérie. Où trouver des capacités pour juguler la pénurie ? Des pistes existent, en surface, en hauteur ou sous-terre.

Logistique la livraison du dernier kilomètre, vers des solutions vertes et intermodales

HUMBERT F., *Le nouvel économiste*, n° 1640,
Cahier n°2, 29 novembre 2012, 5 p.

Certains centres urbains attirent de plus en plus d'entreprises, de commerces et d'habitants. Ce phénomène provoque une montée en puissance de l'activité de livraison du dernier kilomètre. Laquelle se heurte aux exigences des municipalités en matière

de pollution sonore, d'écologie, ainsi qu'aux contraintes inhérentes aux centres-villes bondés : manque de places de stationnement et difficultés de circulation. Pour y faire face, les professionnels de la livraison font émerger une nouvelle génération de véhicules propres et travaillent à leur complémentarité avec le fret ferroviaire et fluvial.

Consultez la charte livraisons de nuit respectueuses des riverains et de l'environnement, Certibruit, mars 2013.

Réduire les impacts sociaux et environnementaux du transport de marchandises en milieu urbain : étude de quelques grandes villes

Reducing social and environmental impacts of urban freight transport: A review of some major cities

BROWNE M., ALLEN J., NEMOTO T.,
PATIER D., VISSER J., *The seventh International Conference on City logistics*,
Elsevier, 2012, 15 p.

Ce document passe en revue les options disponibles afin de réduire les impacts négatifs du transport de marchandises en milieu urbain. Après avoir défini les différents impacts négatifs, les auteurs présentent les différentes initiatives politiques prises dans différentes villes. Pour le cas du Royaume-Uni et du Japon l'attention sera concentrée sur une seule ville, pour la France et les Pays-Bas le débat sera plus large.

Document en anglais

La logistique urbaine à l'épreuve du facteur 4

Urban logistics putting factor 4 to the test
HUMBERT F., *Le nouvel économiste*, n° 1640,
Cahier n°2, 29 novembre 2012, 5 p.

Les auteurs de l'article proposent une méthodologie et les résultats d'une simulation de différents scénarios d'évolution de la ville, visant à réduire de 75 % l'impact des échanges de biens sur la production de gaz à effet de serre. Les scénarios sont construits sur la base d'un état de l'art associant des éléments relatifs à des travaux

récent de prospective effectués sur le système des transports de la ville en France, et de résultats empiriques basés sur des enquêtes et des travaux de modélisation relatifs à la logistique urbaine. Il en ressort un ensemble de déterminants pertinents des changements potentiels dans la formation des flux de marchandises dans la ville.

Document en anglais.

Logistique urbaine : refonder les logistiques d'intermédiation

CHANUT O. et al., Management et Avenir, n°51, 2012, p. 186-207

Les questions relatives à la logistique urbaine occupent désormais une place centrale dans la recherche en management. Longtemps confinée à des approches opérationnelles, notamment en termes d'organisation optimale des transports de marchandises dans des villes saturées,

la logistique urbaine retient l'attention des chercheurs et des praticiens à partir de modèles stratégiques originaux, mettant l'accent sur l'importance d'une mutualisation apparaît essentielle à la fois sur un plan économique et sur un plan écologique, mais pose de redoutables problèmes de coordination pour le pilotage des flux.

Sites utiles

<http://www.civitas-initiative.org>,

L'initiative européenne CIVITAS son objectif est d'aider les villes à adopter des mesures ambitieuses de transport et des politiques de la mobilité urbaine durable.

<http://www.docapolis.com>,

cette plateforme donne accès à de la documentation sur la logistique urbaine et aux travaux et aux études en cours.

Contact : Albane BARRÉ
Directrice des Relations Extérieures et des Partenariats
Mail : albane.barre@sncf.fr
T. : 01 53 25 36 74

SNCF, Direction des Relations Extérieures et des Partenariats
34, rue du Commandant Mouchotte
75699 PARIS CEDEX 14
sncf.com

