

**CENTRE-VILLE EN MOUVEMENT**  
**« 4<sup>èmes</sup> Assises Nationales du centre-ville »**

**NANCY, vendredi 23 octobre 2009**

**TRANSPORT DE MARCHANDISES**

**QUELLES ORGANISATIONS POUR REDUIRE LA CIRCULATION ?**

**9h30-11h00**

Au regard de ces assises, **Denis BADRÉ** se satisfait que Centre-Ville en Mouvement intéresse non seulement les élus de toute la France, mais aussi des partenaires, qui, parfois concurrents au quotidien, viennent dans ces assemblées pour travailler et partager leurs expériences. Cela illustre bien, encore une fois, la notion de « vivre ensemble ».

Il rappelle la mise à disposition de boîtes à idées, références à ceux qui cherchent des solutions aux problèmes des centres-villes. A ce sujet, il indique que celle-ci doit continuer à vivre et incite tous les participants à envoyer suggestions et idées à l'association.

**L'organisation de la livraison en centre-ville : des exemples en France et en Europe (Padoue en Italie). Le dernier kilomètre de livraison : quelles solutions et quelles implications des pouvoirs publics ?**

***Danièle PATIER** – Chercheur au LET, Vice-présidente de Centre-Ville en Mouvement.*

***Jean-Michel GENESTIER** - Directeur Général transport et logistique SNCF - GEODIS.*

***Denis LEROY** – Vice-président mobilité transport à la Communauté d'agglomération de La Rochelle.*

***Pierre FEDICK** - Directeur Général de Proxiway - Véolia Transport.*

***Dominique BREUIL** - Programme européen CIVITAS.*

***Walter STEPHAN** - Consultant Project Cityporto Padova.*

***Jesùs Gonzàlez FELIU** - Traducteur.*

***Christophe RIPERT** - Chargé de mission à la SOGARIS.*

***Pascal TRIOLE** - Directeur projets et infrastructures chez CHRONOPOST.*

***Gilles MANUELLE** - Directeur de la Petite Reine.*

**Danièle PATIER** se félicite de voir une table ronde complète sur les thèmes déjà évoqués la veille que sont l'accessibilité, la densification et la mobilité des personnes et des marchandises dans les villes. Délaissée dans les années soixante-dix, cette thématique s'intéresse aux espaces logistiques, qui ont fait l'objet d'une décentralisation pour cause de gêne. A cette époque, rien n'avait été pensé en termes d'organisation urbaine. Cependant, **Danièle PATIER** précise que la réflexion autour des déplacements de marchandises en ville s'organise peu à peu. Constatant une perte de dynamisme dans les centres-villes, elle indique que l'objectif est aujourd'hui de faire revenir ces activités logistiques progressivement tout en essayant de trouver des solutions permettant une meilleure distribution.

Même si beaucoup d'expériences menées en Europe sur des centres de distribution urbaines se sont soldées par des échecs, il n'en reste pas moins que certaines ont été une réussite. Elle cite en exemple les villes de Padoue et de La Rochelle qui feront l'objet d'une présentation.

Revenant sur le problème de manque d'espace, et en particulier celui du foncier et de son coût, pour mettre en place des activités logistiques, elle expliquera le rôle des pouvoirs publics. Elle donnera ensuite la parole aux gros transporteurs que sont GEODIS et SOGARIS. Enfin, elle sollicitera les opérateurs du dernier kilomètre que sont « La Petite Reine » et Chronopost. Toutes ces organisations bénéficiant bien entendu aux trois volets majeurs que sont l'environnement, le social et l'économique.

***Pierre CREUZET** demande à **Danièle PATIER** d'expliquer ce que représente la marchandise en termes de circulation dans les centres-villes.*

Celle-ci informe qu'en termes d'occupation de la voirie, 25 % des véhicules sont occupés par des marchandises qui représentent des quantités importantes de CO<sub>2</sub>.

**Jean-Michel GENESTIER** rappelle que la structure SNCF-GEODIS est issue du rassemblement de FRET SNCF, assurant le transport de marchandises par rail, et de GEODIS, qui possède les marques CALBERSON et FRANCE EXPRESS, entreprises de messagerie qui distribuent des colis en centre-ville. En termes de chiffres, cela représente près de 7 000 adresses de livraison uniquement dans Paris sachant que 70 % d'entre elles sont distribuées entre sept heures et dix heures du matin. Il indique aussi une plage horaire comprise entre dix-huit et vingt-deux heures. Toutes ces contraintes démontrant bien qu'il faut adapter les formes de livraison à des clients de plus en plus exigeants en termes de ponctualité et de fiabilité. Signalant la charte de bonnes pratiques de la livraison signée en juin 2006, **Jean-Michel GENESTIER** précise qu'au regard de certaines grandes agglomérations, on s'aperçoit que les réglementations varient en fonction des collectivités, réduisant ainsi considérablement la capacité à pouvoir distribuer le plus finement auprès des clients. Enfin, il indique la mise en place du système « Monoprix » sur Paris, exemple emblématique de l'inter-modalité entre le fer, la route et une route propre pour distribuer les clients en centres-villes.

En accord avec ces propos, **Danièle PATIER** précise la multitude de problèmes à résoudre dans les villes denses. Citant entre autres la réglementation ou la répartition de la voirie, elle insiste bien sur cette notion de partage, à la fois des moyens, des organisations, de l'espace ou encore des données.

A ce titre, elle propose de regarder un film portant sur un centre de distribution urbaine dans la ville de Padoue en Italie.

*Suite à la diffusion de ce film, **Pierre CREUZET** demande aux représentants de La Rochelle d'expliquer les différences avec l'organisation mise en place à Padoue.*

**Denis LEROY** reconnaît la même configuration que dans sa ville s'agissant des rues piétonnes, des galeries, de la présence de vélos ou encore de l'apaisement des habitants.

**Walter STEPHAN** remercie les organisateurs pour cette invitation et rappelle que la ville de Padoue est jumelée avec celle de Nancy depuis 1965. Il signale que beaucoup de choses ont été décrites dans le film et se contentera d'apporter quelques précisions. Padoue, est une ville de 210 000 habitants comportant une agglomération de 450 000 personnes. La zone à trafic limité du centre-ville couvre 830 000 m<sup>2</sup> et comporte une zone piétonne de 150 000 m<sup>2</sup>. Le service de distribution a lieu essentiellement dans cette zone, même si certains opérateurs de transport demandent aussi des livraisons à l'extérieur de la ville. Ces 70 opérateurs qui collaborent volontairement, dénombraient autrefois plus de 100 véhicules entrant dans le centre-ville, n'en comptent aujourd'hui plus que neuf. Le pilier de ce processus de distribution urbain repose en particulier sur un système informatique de traçabilité. En complément, il existe un autre système créé par la société intermodale de Padoue. Grâce à cela, une étiquette est d'abord imprimée puis collée sur le colis des opérateurs. Elle est ensuite flashée par un lecteur de code-barres permettant ainsi de suivre le colis depuis sa réception jusqu'à sa livraison finale.

Cette expérience fonctionnant depuis cinq ans est la plus ancienne d'Europe, et **Walter STEPHAN** pense qu'il serait intéressant de l'étendre à d'autres villes. L'assistance et le savoir-faire de cette méthode ont été transférés à d'autres villes comme celle de Modène et Abano Terme qui ont déjà développé leur propre système, et prochainement, les villes de Rovigo, et d'Aoste démarreront bientôt cette aventure. Il précise au passage que toutes ces villes ont une taille similaire à celle de Nancy. Il pense qu'il est important d'avoir un modèle homogène, car ce travail est mené avec des opérateurs travaillant au niveau national, qui préfèrent opérer avec le même support informatique. Au-delà des paroles et du reportage diffusé, le plus révélateur reste les chiffres. Le volume des livraisons ne cessant de progresser au fil des années, la capacité a atteint son seuil de saturation en 2008, comptant plus de 65 000 livraisons et près de 400 000 colis. Aussi, il devient désormais nécessaire d'étendre la flotte de véhicules. Signalant que les opérateurs ne sont pas obligés de confier leurs colis à cette entreprise, cela démontre bien que ce système fonctionne.

Au sens plus large, les élus sont satisfaits de ces opérations menées dans le centre-ville, concernant notamment la réduction de 90 % de la circulation des camions, et du bien-être apporté aux habitants par la création de zones piétonnes.

Concernant l'expérience de La Rochelle, **Denis LEROY** indique qu'elle a débuté en 2001. Sortant du cadre de la mobilité en tant que telle, il rappelle que le vrai sujet concerne le plaisir de « vivre ensemble », si possible dans de beaux endroits, et s'ils ne le sont pas, de les reconcevoir. En ces termes, il estime que le projet des transports de marchandises fait partie intégrante de l'ensemble de ce sujet, au même titre que la mobilité, ces thèmes ne touchant pas uniquement aux questions de déplacement.

Situant La Rochelle dans son contexte historique, il explique que Michel CRÉPEAU, candidat à la Mairie en 1971, fonde tout son projet sur le fait que « les villes réappartiendront à ceux qui sauront remettre l'homme au centre du sujet ». Dès son élection, il prit l'initiative de créer des zones piétonnes, des pistes cyclables et fut le premier à mettre en place le tri sélectif. Bousculant les idées reçues, il fut suivi par une population, qui, comme le rappelle **Denis LEROY**, doit adhérer aux projets sans quoi rien ne se fait. Il affirme que lorsqu'un service est mis en place, cela n'a pas pour objectif de régler des questions techniques, mais des questions de vie. En 1986, PSA testa pour la première fois en grandeur nature les voitures électriques, suivirent ensuite les premiers bateaux électro-solaires ainsi que la première journée sans voitures. En continuité de ces actions, un plan de déplacement urbain vit le jour en 2000 afin, avant tout, de partager avec les gens une vision de ville plus qu'une vision du déplacement.

A cette époque, la solution électrique, se présente sous deux formes et existe grâce à des programmes européens. Premièrement, s'agissant des voitures, elle existe sous le nom d'ISELEC, dont le principe consiste à partager 50 véhicules avec 500 abonnés. Deuxièmement, dans les camionnettes de transport, sous la forme du projet ELCIDIS qui permit ainsi à La Rochelle en 2001 d'engager, avec six autres communes européennes, à titre de test, des expériences réduisant ainsi le nombre de camions dans la ville. L'objectif étant, comme à Padoue, de diminuer le nombre de véhicules lourds, leur charge et leur itinéraire avec un système de distribution beaucoup plus rationalisé, tout ceci étant substitué par une plate-forme à l'extérieur du centre-ville comprenant une petite flotte de voitures électriques. Outre le coût supplémentaire de ces aménagements répartis entre les transporteurs, les opérateurs et les commerçants, cette organisation a permis d'amener plus de souplesse en termes d'horaires de livraison.

Expliquant les différentes structures, **Denis LEROY** en rappelle les étapes. Au démarrage en 2001, la gestion de ces services fut assurée par la force publique, soutenue par des moyens financiers de l'Europe pour la création de la plate-forme et de la flotte électrique. Préférant confier cette mission à un professionnel, un marché fut ensuite passé avec un transporteur, puis, s'apercevant progressivement qu'il fallait donner plus de dimension à ce projet, une DSP fut créée avec VEOLIA. Cette DSP comporte trois éléments que sont l'innovation électrique de la voiture partagée, celle du transport de marchandises et celle de la liaison des navettes électriques. Il indique aussi la présence de traceurs sur tous les modes de transports, permettant le relevé d'un rapport d'usage mensuel sur les dysfonctionnements, analysé immédiatement par l'opérateur. A ce titre, il précise l'existence de liens très contractuels, de confiance, mais aussi d'exigence en termes de résultats.

Enfin, il termine en affirmant que rien ne doit freiner tout ce qui est de l'ordre du bon sens, et rappelle qu'une ville doit être à la fois agréable et pratique tout en mettant sa population en situation de partage des responsabilités.

En marge de ces propos, **Dominique BREUIL** confirme que la mise en place d'une telle structure nécessite un suivi important, et indique la mise en services de plusieurs mécanismes de suivi. Les données récupérées peuvent, par exemple, permettre d'analyser certains risques et de répondre à des difficultés techniques ponctuelles ou majeures et seront décryptées par un Comité Technique. Un Comité de Pilotage est aussi présent pour donner les orientations stratégiques.

Revenant sur ces plates-formes européennes, outre les exemples de Padoue et de la Rochelle, il affirme que beaucoup d'autres initiatives soient prises dans d'autres villes. Il cite Venise, qui par

exemple a inventé un nouveau système permettant une meilleure organisation du stationnement le long des canaux. La ville de Gênes a, quant à elle, inventé la notion de crédits entre les commerçants et les transporteurs. Graz en Autriche et Norwich en Angleterre détiennent également ce type de plates-formes logistiques.

Enfin, il indique que les programmes CIVITAS arrivent à leur terme et espère qu'ils ressurgiront prochainement sous d'autres formes.

**Pierre FEDICK** présente Proxiway, filiale de la Direction et Innovation de Veolia. Elle travaille sur toutes les nouvelles formes de mobilités dans les univers contraints que sont les centres-villes, les zones industrielles ou les zones touristiques sujets à des réglementations particulières concernant la gestion du déplacement des véhicules.

Au-delà même de l'exploration d'une solution économique, la force de La Rochelle était de disposer d'une politique d'accompagnement partagée qui a permis la construction d'un projet commun. Après analyse et compréhension de tous les paramètres permettant de développer cette activité, il projette de la rendre autoportante dans les prochaines années. Les différents axes de travail sont les suivants. Premièrement, une plate-forme polyvalente commercialisant un bouquet de services. Deuxièmement, la livraison de marchandises en ville avec des véhicules propres. Enfin, la mise en place d'une aire de stockage-tampon pour les commerçants. Sur le plan opérationnel, le fait d'avoir lié les différentes activités permet un couplage avec l'ISELEC. Autrement dit, Proxiway propose non seulement du transport accompagné avec chauffeur mais offre aussi la possibilité de louer des véhicules électriques. Cette personnalisation du service local permet de croire réellement en la démarche de proximité.

**Pierre FEDICK** décrit un axe fort de possibilité de développement. Concernant la plate-forme, il constate que beaucoup de transporteurs et de logisticiens sont intéressés à condition de ne pas distribuer uniquement le centre-ville. Il pense, entre autres, à étendre la distribution à la communauté d'agglomération, voire même sur l'Île de Ré. Il rappelle le travail en commun mené entre Proxiway et les transporteurs pour l'optimisation globale des tournées, et souhaite apporter prochainement des opérations innovantes pour cette activité.

**Danièle PATIER** interroge **Jean-Michel GENESTIER** sur la politique décidée pour la mise en place des plate-formes. La volonté est-elle de créer des plate-formes importantes, puis des relais dans les centres-villes ou de disposer de plus petites surfaces plus proche des centres ? Et quelle est la meilleure solution ?

Sujet important pour les élus, **Jean-Michel GENESTIER** affirme tenter de les convaincre pour préserver les zones logistiques au cœur de la ville et au plus près de la livraison. L'objectif n'étant pas de rajouter plus de camions, mais de pouvoir assurer le dernier kilomètre au moindre coût, ce dernier pouvant être assuré par des véhicules électriques par exemple. A ce titre, il rappelle que la multiplicité des moyens écologiques utilisés pour la livraison des citoyens (en particulier pour le e-commerce), pousse à demander aux hommes politiques des réserves foncières.

En illustration de ces propos, il explique que Monoprix a lancé un appel d'offre pour que la livraison d'une grande partie de ses produits arrive sur la zone dense parisienne. Profitant d'une possibilité de mise à disposition d'un terrain sur Bercy, le but est de faire en sorte qu'une partie des flux de cette

enseigne puisse venir du sud de Paris par train pour ensuite être distribuée dans les 90 points de vente de la capitale par des véhicules au gaz. Pour assurer un faible coût du dernier kilomètre, il rappelle qu'il faut aussi « préserver », et sur ce sujet informe que des empreintes carbone sont réalisées afin d'expliquer aux clients combien cette activité, pour eux, a généré d'émission de gaz.

**Danièle PATIER** indique en complément que cela prouve aussi qu'un centre de distribution urbain n'est pas systématiquement nécessaire, mais que ce sont les espaces logistiques urbains qui sont déclinés suivant leur fonctionnalité et la zone sur laquelle ils doivent être opérationnel. A ce titre, elle informe sur l'édition d'un guide méthodologique sur l'implantation des espaces logistiques urbains.

**Christophe RIPERT** présente la SOGARIS, société d'économie mixte dont le principal actionnaire est la ville de Paris. Son métier est de faire le lien entre les collectivités et les professionnels du transport, de la logistique, et au final des destinataires, en positionnant des espaces logistiques dans les zones denses des villes et en périphérie. Cette société est composée de trois métiers. Le premier concerne la conception de plates-formes et de bâtiments logistiques pour le milieu urbain. Le second porte sur le développement de la multi-modalité de ces plates-formes et la création d'énergie pour l'exploitation de véhicules propres. Enfin, le troisième offre des prestations logistiques pour les villes, comme par exemple sur Paris, le stockage des urnes et des isolements des élections ou encore du matériel de vacances de la ville.

L'objectif premier de la SOGARIS est de développer une typologie d'espaces logistiques urbains partant de la grosse plate-forme logistique située en périphérie ou à l'entrée d'agglomération. Elle dispose aussi d'un outil plus présent en centre-ville permettant de mutualiser les activités du tertiaire, de l'artisanat et de la logistique, l'idée étant de faire prendre en compte le coût du foncier et le coût immobilier au secteur tertiaire pour permettre à la logistique de revenir en milieu urbain. Il pense que ce type de prestation peut être réalisable dans n'importe quelle ville à partir du moment où il y a une volonté politique et où, bien entendu, il y a du trafic de marchandises. Il cite l'exemple de Paris où l'objectif est de développer un réseau d'espace logistique de proximité pour en mettre un par arrondissement, voire plus. Une autre action est également en cours de réalisation sur une ancienne plate-forme créée il y a 42 ans pour la rendre plus urbaine en créant une place logistique à l'entrée pour y accueillir le futur tramway.

En termes de recommandation, il pense qu'il faut réserver des espaces pour la logistique dans les milieux urbains, faire évoluer les espaces existants et non pas les faire disparaître pour les repositionner ailleurs, et enfin travailler en commun avec les collectivités, les professionnels et les destinataires pour réfléchir ensemble aux meilleures solutions.

D'un point de vue général, **Jean-Michel GENESTIER** pense qu'il faut tout d'abord regarder la concentration de population et la demande en transport de marchandises. Il pense que la connexion du réseau ferroviaire est importante, si elle est possible, et parle aussi d'un mode quelque peu délaissé en la matière s'agissant du réseau fluvial qui ne demande qu'à être exploité.

Juste pour illustrer, **Christophe RIPERT** indique quelques chiffres. Il rappelle que 80 % du transport de marchandises en ville est constitué de colis de moins de 30 Kg. Partant de ce constat, la SOGARIS a ainsi construit un véhicule de 100 Kg, pouvant transporter jusqu'à 180 Kg, système qui ne peut fonctionner qu'avec des espaces logistiques permettant de travailler à proximité. Il appelle

également à une meilleure réflexion en termes de mutualisation pour les villes tant au niveau des transporteurs que des collectivités.

S'agissant du dernier kilomètre, **Pascal TRIOLE** signale que cette préoccupation intéresse CHRONOPST depuis près de dix ans. Afin de s'inscrire au mieux dans l'hyper-centre des agglomérations, la société a créé une gamme de produits de livraison et de collecte appelée « Chrono City ». Il cite en exemple Chrono City Trolley, petit chariot d'une capacité de transport de 1.5 m<sup>3</sup> tout à fait adapté pour les centres piétons.