

## Thème : livraison de marchandises par Tram

### City Cargo, Amsterdam (Pays-Bas)

City Cargo est une initiative privée pour développer un service de livraison de marchandise complet (appelé aussi Cargo Tram) utilisant les infrastructures du tramway d'Amsterdam.



#### Projet

- Date de lancement du projet : 2007
- Maître d'ouvrage : Municipalité d'Amsterdam
- opérateurs : City Cargo

#### Infrastructures

- 4 ou 5 centres de distribution construits à cet effet
- Utilisation des voies de trams existantes dans le centre ville et constructions de liaisons vers les centre de distributions
- 50 voitures électriques « e cars »

#### Intérêts et difficultés

- Baisse de 20% des gaz à effets de serre et de 50% du nombre de camions circulant dans les rues du centre-ville
- Des aspects positifs ont été révélés d'un point de vue de la faisabilité technique et de la perception qualitative des habitants et des commerçants
- Selon la municipalité, (entretien du 30 juin 2009) "le coût du projet est très haut à cause de l'investissement dans des petites voies de rail privées pour atteindre les centres de transfert. Les investisseurs seront difficiles à convaincre »

#### En savoir plus

- Le plan a été pensé à une échelle large et a été considéré, depuis le début, comme un système très ambitieux de transport
- Faute de financement, le système a été abandonné

<b>City Cargo, Amsterdam (Pays-Bas)</b>																				
<u>Nom de l'initiative</u>	City Cargo																			
<u>Localisation</u>	Amsterdam (Pays-Bas)																			
<b>Les objectifs du projet</b>																				
<u>Pourquoi ?</u>	<p>City Cargo est une initiative privée pour développer un service de livraison de marchandise complet (appelé aussi Cargo Tram) utilisant les infrastructures du tramway d'Amsterdam. Ce projet est porté par la municipalité d'Amsterdam et un test fut mis en place en 2007 mais le projet est apparemment abandonné depuis Juillet 2009. Les investissements requis pour lancer l'initiative du projet ont été évalué à 150 millions d'€.</p>																			
<u>Type de projet:</u>	<table border="1"> <tr><td>Administratif</td><td>X</td></tr> <tr><td>Urbanisme</td><td></td></tr> <tr><td>Gouvernance</td><td></td></tr> <tr><td>Prise de conscience</td><td></td></tr> <tr><td>Infrastructure</td><td>X</td></tr> <tr><td>Technique</td><td>X</td></tr> <tr><td>Modélisation</td><td></td></tr> <tr><td>Chaîne de distribution</td><td></td></tr> <tr><td>Information</td><td></td></tr> </table>		Administratif	X	Urbanisme		Gouvernance		Prise de conscience		Infrastructure	X	Technique	X	Modélisation		Chaîne de distribution		Information	
Administratif	X																			
Urbanisme																				
Gouvernance																				
Prise de conscience																				
Infrastructure	X																			
Technique	X																			
Modélisation																				
Chaîne de distribution																				
Information																				
<u>Contraintes / Particularités du site :</u>	<p>Tout comme les autres villes hollandaises, Amsterdam a été active durant les années 90 pour la conception de plan de distributions. Le raisonnement principale de ces plans est la protection de l'environnement et la réduction de l'empreinte carbone en milieu urbain impliquant des centres de consolidations urbaines zone de basses émissions de polluants, livraisons de nuit avec équipement silencieux etc.....</p> <p>City Cargo était une initiative privée qui a eu une portée médiatique importante (au niveau nationale et européen) durant les années 2006-2009. La municipalité d'Amsterdam a supporté le projet et était prête à donner une concession à long terme à la société de tram de cargaison pour l'utilisation exclusive des pistes de tramway.</p>																			

<p><u>Illustrations :</u></p>	 
-------------------------------	---

## Logique de réalisation

<u>Etudes préliminaires :</u>	Une étude de marché ainsi qu'une étude technique ont été élaborées en 2005-2007.
<u>Mise en place :</u>	Un projet pilote était expérimenté durant un mois en mai 2007 en partenariat avec de grands groupes. 2 tramways traditionnels ont été utilisés.
<u>Evaluation :</u>	L'étude financière et les études techniques ont été faites entre Juin 2007 jusqu'à Juillet 2009. Les investisseurs potentiels ont été contactés (opérateurs de transports tels que Véolia, ou Transdev ou les cabinets de consultant comme Cap Gemini...).

## Les acteurs du projet

<u>Qui en est à l'origine :</u>	La municipalité a elle-même conçu et mis en application des règlements d'accès pour les camions polluants, donnant une structure favorable à l'expérience City Cargo.
<u>Partenaires et rôles :</u>	L'initiative privée et l'entrepreneur (Peter Hendriks) inventeur et fondateur du City Cargo. Un intérêt et une assistance de la municipalité, sans support financier direct. Une participation des investisseurs privés est nécessaire.

<u>Qui l'exploite :</u>	City Cargo prenait en charge la moitié des camions entrant dans la ville.
<u>Cabinet d'études associées :</u>	Cabinets de consultant comme Cap Gemini.
<b>Descriptif du projet</b>	
<u>Dimensionnement :</u>	/
<u>Localisation :</u>	Les centres de distribution devaient être placés stratégiquement juste en dehors des centres-villes. Le tram devaient aller de ces centres de distribution jusqu'au centre-ville pour effectuer les livraisons par des voies spécifiques construites à cet effet (Les voitures du Cargo Tram devaient donc utiliser les infrastructures du tramway existantes, puis des voies spécifiques pour aller jusqu'aux centres de transbordement).
<u>Moyens d'accès :</u>	Depuis les points de livraisons en dehors du centre-ville, les trams auront pris les marchandises de 4 ou 5 centres de distribution (construit à cet effet). Puis partout dans le centre-ville les livraisons sont livrées à leur destinataire final par des petits véhicules électriques appelés "e-cars".
<u>Campagnes d'informations :</u>	Une large campagne médiatique fut mise en place (locale, nationale et européenne) par City Cargo dès le projet pilote en mai 2007.
<u>Pour qui :</u>	Mexx, McGregor et Heineken entre autres.
<u>Pour quels types de produits :</u>	Habits et boissons.
<u>Volume traité :</u>	Ce projet représente à Amsterdam 2500 à 5000 camions par jour.
<u>Indicateurs d'activités :</u>	50 voitures de tram et 400 roues électriques ont été planifiées.
<b>Gestion</b>	
<u>Mesures réglementaires :</u>	La municipalité a du mettre en place une réglementation favorable au projet, avec des accès strictes pour les camions à l'intérieur du centre-ville d'Amsterdam.
<u>Equilibrage financier :</u>	Le coût du projet est actuellement en Stand-by. (abandon..?)
<u>Ressources humaines :</u>	Le projet prévoyait au maximum 1200 emplois, inclus les emplois dans les centres de transbordements.
<b>Bilan</b>	
<u>Fonctionnel :</u>	Baisse de 50% du nombre de camions circulant dans les rues du centre-ville
<u>Environnementale :</u>	Baisse de 20% des gaz à effets de serre

<u>Economique :</u>	Les investissements de la collectivité dans les infrastructures sont extrêmement coûteux pour une ville à cause du coût de l'investissement et du manque d'investisseurs privés. Il n'y a pas de garanties de retour sur investissement.
<u>Jugement du projet:</u>	<p>Les bénéfices ont été compliqués à évaluer durant la période pilote à cause de sa courte durée (1 mois). Durant la phase pilote, des aspects positifs ont été révélés d'un point de vue de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la faisabilité technique</li> <li>la perception qualitative des habitants et commerçants sur le plan.</li> </ul> <p>Selon la municipalité, (entretien du 30 juin 2009) "le coût du projet est très haut à cause de l'investissement dans des petites voies de rail privées pour atteindre les centres de transfert. Les investisseurs seront difficiles à convaincre »</p> <p>Les Cargo Trams sont extrêmement difficiles à mettre en place. Leurs faisabilités techniques ne sont pas totalement garanties.</p>
<u>Contact :</u>	