

Actes du colloque



# JOURNÉE NATIONALE

Transport de marchandises en ville

Vendredi 14 Septembre 2007

Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen



## Sommaire

---

Ouverture de la Journée .....	3
1ère Table ronde	
<b>L'expérience rouennaise, de l'origine aux projets en cours.</b> .....	<b>5</b>
A. Présentation de la problématique du transport de marchandises à Rouen.....	5
B. De l'idée aux premières réalisations, les voies de progrès, les réflexions en cours (itinéraire Fret, évolution de la réglementation, péage urbain) .....	5
2ème Table ronde	
<b>De l'expérimentation à la pérennisation.</b> .....	<b>8</b>
A. Présentation de différentes opérations logistiques réalisées en France et à l'étranger. ....	8
B. Nouveaux services (portages à domicile...).....	9
3ème Table ronde	
<b>Les outils au service du développement du transport de marchandises en ville</b> .....	<b>12</b>
A. Les outils d'aide au diagnostic et leurs impacts sur les décisions .....	12
B. Les matériels au service du développement du transport de marchandises en ville .....	13
Conclusion .....	14
Les présentations.....	15

## Ouverture de la Journée

---

### ~ Monsieur Christian Hérail, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen

Monsieur le Président exprime sa joie d'accueillir dans ses locaux les participants à la troisième Journée Nationale du Transport de Marchandises en Ville. En effet, la CCI est la maison des entreprises et rassemble à la fois les industriels, les commerçants, les prestataires de services, notamment ceux du transport et tous les acteurs du transport de marchandises en ville.

Une bonne optimisation des transports constitue un enjeu important pour assurer le développement et l'attractivité de nos villes. C'est pourquoi, la CCI a accepté de relever le défi de l'organisation de cette journée après les précédentes éditions de Paris et Lyon.

### ~ Monsieur Pierre Albertini, Maire de Rouen

Monsieur le Maire rappelle le contexte propre à sa ville : La fortune de la ville vient de son fleuve et de son port qui ont permis d'en faire une terre d'échanges avec le monde en lui donnant une dimension internationale : la Seine est le premier complexe portuaire français.



De gauche à droite : Christian Hérail et Pierre Albertini

La complémentarité des modes rail/route/fleuve est là et il convient d'« avoir la politique de sa géographie », comme le disait Napoléon.

Rouen est le premier centre commercial régional, la logistique urbaine se conjugue avec l'impératif d'organisation et de management du centre-ville ; la diversité est un atout mais comme le constate Beaudelaire « la forme d'une ville change plus vite que le cœur d'un mortel » ; nous avons l'exigence de penser le futur des villes.

### ~ Monsieur Christian Hérail, Président de la CCI de Rouen

Monsieur Hérail remercie M. Albertini et insiste sur le point suivant : la construction de solutions de transport de marchandises en ville passe par la rencontre entre les acteurs et par des échanges permanents entre les professionnels et les techniciens des différentes institutions ou collectivités.

A Rouen, cette rencontre a été mise en place modestement depuis de nombreuses années, il convient de continuer à développer ensemble de nouvelles pratiques.

On doit se souvenir que depuis plus d'une dizaine d'années, un programme expérimental a été mis en place au Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable dans le cadre du PREDIT- ADEME (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres).

Des chercheurs convaincus du LET, du CERTU et de l'INRETS, (dont certains sont présents, Danièle PATIER, Jean THEVENON, Jean Louis ROUTHIER) ont entamé une lourde étude sur Bordeaux et Marseille afin d'estimer les flux de marchandises en ville.

Plus de dix ans après, grâce à ces travaux, de nombreuses villes (Paris, Bordeaux, la Rochelle, Chambéry...) ont expérimenté et testé des solutions, des outils (dont des modèles de simulations de flux), des organisations nouvelles pour répondre aux différentes facettes de l'épineux problème des marchandises en ville.

### ~ Madame Danièle Patier, Vice Présidente de « Centre Ville en Mouvement »

L'urbanisme est au cœur du Grenelle de l'Environnement, qui propose une évolution des pouvoirs des agglomérations en ce qui concerne la dépenalisation, le stationnement.....

Les 3 journées nationales ont abordé respectivement :

- à Paris, l'expérimentation pour une meilleure gestion de la logistique urbaine,
- à Lyon, le jeu des acteurs (chercheurs, élus, et différents corps de métier),

- à Rouen, des cas concrets, les étapes successives de réalisation, la concertation entre acteurs, et surtout la démarche de pérennisation.

L'association « Centre Ville en Mouvement » a été créée dans le but de produire une synergie entre tous les porteurs de projets, de leur donner les moyens d'améliorer l'organisation de la logistique urbaine et ce grâce aux efforts des chercheurs et aux expériences qu'ont pu mener toutes les villes.

L'intérêt premier de cette association est de faire remonter l'information auprès des élus afin qu'ils s'approprient les résultats de ces recherches et réflexions, et prennent les décisions importantes concernant la logistique urbaine.

### ~ Monsieur Frédéric Sanchez, Vice Président Développement Economique de l'Agglomération de Rouen

L'enjeu de l'organisation des transports à Rouen est fort : il s'agit de maintenir et développer le port, principal employeur, avec 22 000 emplois (directs, indirects, induits dans l'agglomération rouennaise) du bassin d'emploi local. L'agglomération a aussi le projet ambitieux de récupérer le fleuve et d'assurer une meilleure desserte du centre-ville.

Elle souhaite relever le défi du Plan de Déplacement Urbain ; pour cela il faut 2 conditions :

- la capacité politique à créer un accord des maires,
- une étude d'impact économique précise sur les acteurs économiques susceptibles de gérer un Centre de Distribution Urbain et l'accord des collectivités pour accompagner ce CDU (aides à l'acquisition de véhicules propres ...).

Nous avons une obligation de résultat ; et la responsabilité doit être prise ensemble.

### ~ Monsieur Edgar Menguy : Maire Adjoint de Rouen, chargé de l'urbanisme

Il faut commencer par collaborer, c'est une question pleinement politique. La gestion de la croissance d'une ville est un phénomène mondial il faut répondre à la diversité des attentes des habitants (plus de bien-être, moins de trafic et de pollution).

La caractéristique de notre agglomération est de présenter une géographie contrainte et un manque d'infrastructure ce qui nous conduit à être plus innovants ; il faut continuer la réflexion entreprise et l'adapter aussi à notre contexte de cœur ancien moyenâgeux.

En parallèle nous réfléchissons sur de nouveaux quartiers, où le problème de livraison est étudié dès l'origine contrairement aux pratiques d'il y a 10 ans.

Aujourd'hui la Petite Reine® est installée à Rouen, ceci montre l'évolution possible ; il faut continuer à travailler sur le développement des services au client et des services de proximité pour assurer de nouveaux modes de prise en compte du transport en ville.

Le pouvoir de police du maire doit être présent pour faire respecter le développement de nouveaux services.

# 1<sup>ère</sup> Table ronde : L'expérience rouennaise, de l'origine aux projets en cours.

---

## A. Présentation de la problématique du transport de marchandises à Rouen.

~ Monsieur Ferriol Directeur Général Adjoint, Département Aménagement et Qualité de la Vie, Agglomération de Rouen :

Rouen est une ville qui doit son développement au commerce, donc à la présence du port. Elle a la chance d'être entre la mer (la Manche, qui est la mer la plus fréquentée du globe) et son « Hinterland », comprenant les 15 millions d'habitants de la région parisienne.

Outre ses nombreuses industries, le bassin d'emploi de Rouen a son port autonome qui génère 22 millions de tonnes par an au total, dont 15 millions sur le port même de Rouen avec 9 millions de tonnes pré-acheminées par le mode routier. Il s'agit du premier port européen d'exportation de céréales.

Monsieur FERRIOL évoque la difficulté du site géographique, grand méandre de la Seine : Rouen est plus simple à pénétrer qu'à transiter car dépourvue d'infrastructures de contournement routier. De plus, le transport de l'agglomération est plus concerné par un trafic d'échanges avec la Basse Normandie, l'Île de France, la Picardie, et la Champagne Ardenne qui représente d'ailleurs l'essentiel des transports de marchandises. La possibilité de migrer vers le ferroviaire est faible car les distances à parcourir sont importantes.

Ce qui est important est l'harmonisation des réglementations, les problèmes de stationnement et de livraison du dernier km.

*Cf. présentation : « Transport de marchandises en ville : spécificités et éléments de contexte »*

## B. De l'idée aux premières réalisations, les voies de progrès, les réflexions en cours (itinéraire Fret, évolution de la réglementation, péage urbain)

~ Monsieur Sanchez, Vice Président Développement Economique de l'Agglomération de Rouen : projet d'étude de centre de distribution urbain (CDU)

Rouen est un territoire géographique, administratif et politique contraint. 13<sup>ème</sup> agglomération de France en nombre d'habitants, Rouen présente une « ville centre » dont le poids démographique est faible par rapport à elle.

L'exercice réglementaire est complexe ; il faut mettre en place une convergence forte entre les élus.

L'agglomération dispose d'une friche en bord de Seine à proximité de l'hypercentre ; ce centre de distribution urbain doit pouvoir drainer le flux des marchandises. Il faut donc une politique volontariste qui permette de gérer les émissions de CO2... Il faut rationaliser les déplacements et il faut un consensus réglementaire car le marché du transport local est impacté par les divisions politiques. Une bonne partie du trafic pour compte d'autrui est déjà traité par d'autres plateformes avec les messagers nationaux en lien avec les messagers sous-traitant locaux. Le CDU a pour vocation de diminuer le nombre d'intervenants, de véhicules et de kilomètres parcourus.

Notre étude de CDU doit nous permettre de valider sa pertinence réelle et effective : il ne faut pas provoquer des déplacements supplémentaires. L'agglomération est prête à tester la friche d'Eauplet, cela grâce à la capacité politique à parvenir à un accord notamment avec les maires ; il ne faut pas de stratégie de « cavalier seul ». Les enjeux politiques sont très importants car ils produisent des conséquences directes sur la vie quotidienne de tous. Il faut gérer la croissance des villes du fait du retour des habitants vers le centre ville, et prendre en considération leurs attentes.

~ M. Menguy, Maire-Adjoint de Rouen, chargé de l'urbanisme

La question est politique au sens noble du terme. On éprouve des difficultés à gérer les contradictions : la volonté du maintien du développement portuaire, le développement économique et la croissance de la ville et le retour vers le centre ville des habitants. Il y a un phénomène de densification.

Le projet en cours s'appuie sur La Petite Reine® qui a un an d'implantation : cette entreprise livre des petits colis allant jusqu'à 150 kg, à partir d'une plateforme logistique et sur de courts trajets en centre ville de Rouen, avec des triporteurs à assistance électrique. La Petite Reine® dispose du parking Gambetta pour sa plateforme et a livré en un an 40 à 50 000

colis, autant de déplacements de camions/camionnettes évités. Il n'y a pas de solution unique de système de livraison, le concept de livraison évolue, la livraison ne sera plus simplement la dépose d'un colis, mais un réel service de proximité pour le client et le commerçant...

Il faut se coordonner et faire des partenariats entre collectivité, aussi entre public et privé, ceci afin d'obtenir une bonne démarche de management du centre ville : respect du stationnement, signalétique, réglementations ...

### ~ Monsieur Jacques Brifault, Président du Pôle de Compétitivité Logistique Seine Normandie

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen est partenaire de ce projet, car son positionnement géostratégique est très important ; elle a d'ailleurs créé Rouen Multi Marchandises (RMM) à Saint Etienne du Rouvray qui atteint aujourd'hui 1500 emplois directs.

Le CDU est un outil qui améliore la distribution des marchandises et « La Petite Reine® » est un outil complémentaire. Aujourd'hui on est en présence d'une multiplicité d'acteurs en matière de décision, de choix et de réflexions, alors qu'avant il n'y avait qu'un décideur, aujourd'hui tout le monde est concerné par le fonctionnement de la ville, ceci aussi dans la logique du développement durable. Le travail collaboratif est un maître mot. Les expérimentations permettent de savoir si le CDU est économiquement viable.



Un triporteur de la Petite Reine®

### ~ Interventions de la salle

**M. Gohier, chargé du développement durable à l'ADEME de Haute-Normandie**, cite les 2 exemples, très différents, de la Rochelle (implantation d'une plateforme petit colis) et de Monaco (associée à une plateforme logistique avec du gros colisage et beaucoup plus de volume). Ces deux expériences ont permis une baisse des gaz à effet de serre de 30 à 60 %.

**M. Sanchez, Vice Président de l'Agglomération de Rouen**, fait remarquer que l'exercice à Rouen n'est pas le même qu'à la Rochelle. A Rouen, le périmètre logistique vient de l'activité commerciale rive droite et gauche, et on dénombre 36000 poids lourds par jour en déplacement sur l'agglomération. La configuration urbaine structure ces réflexions, nous avons des boulevards qui ceignent le périmètre. De plus au pied du 6<sup>ème</sup> pont va être créé un centre commercial qui va dilater l'activité commerciale en centre ville et poser de nouveaux problèmes. Il est dans l'intérêt des acteurs économiques et industriels de travailler ensemble à des solutions.

**Monsieur Menguy Maire-Adjoint de Rouen, chargé de l'urbanisme**, ne connaît pas les exemples de la Rochelle et de Monaco. Chaque ville a ses caractéristiques propres. La coordination de partenariat est essentielle et le CDU porte ses fruits, car il amène à de nombreuses réflexions. Mais il est aussi important que la ville se rénove de façon concomitante au contournement Est.

**Monsieur Ferriol Directeur Général Adjoint, Agglomération de Rouen**, indique qu'en matière de trafic lourd le contournement Est ne résout pas tout. 7 500 véhicules de plus de 3,5 tonnes circulent tous les jours à l'intérieur de Rouen rive droite et gauche.

**Monsieur Brifault, Président du Pôle de Compétitivité Logistique Seine Normandie**, affirme que le contournement Est est important dans le cadre du développement durable ; la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen s'implique dans cette thématique.

**Monsieur Sanchez** précise que 2 400 véhicules circulent chaque jour dans le périmètre logistique de Rouen. Le CDU peut nous permettre de gagner 4% de km parcourus.

**Monsieur Caumont, Transporteur à Isneauville**, se situant à l'échelle de la région, indique que l'A29 est vide car elle coûte trop chère ainsi que le pont de Normandie : on retrouve donc les véhicules qui évitent ces points sur l'agglomération de Rouen. En Bretagne aucune autoroute n'est payante.

**Monsieur Brifault** répond que les décisions sur les péages sont politiques et nous échappent.

**Docteur SALADIN, Président de l'association SABINE au Havre**, pose deux questions :

Vous vous plaigniez à Rouen d'avoir beaucoup d'embouteillages, pourquoi le tramway n'a pas réussi à vous libérer de cette emprise automobile ?

Connaissez-vous la part du transport alimentaire ?

**Monsieur SANCHEZ** répond que les transports en commun sont un formidable succès ; le métro et les bus sont pleins aux heures de pointe, mais ils ne suffisent pas à absorber la croissance du trafic. Il faut mesurer l'ampleur de l'investissement public qui sera nécessaire en matière de transport collectif pour stabiliser le phénomène, notamment au niveau du coût de l'énergie.

Concernant le transport de l'alimentaire, **Monsieur Brifault** répond que l'on ne peut donner des statistiques, c'est compris dans l'ensemble du fret.

**Monsieur LANCRY**, se demande ce que l'on peut faire en amont pour réduire le volume du transport de marchandises. On dit qu'un yaourt fait 10 000 km.

**Monsieur BRIFAUT** répond que chaque yaourt ne fait pas 10 000 km. Le Pôle de Compétitivité Logistique donne une réponse grâce à la recherche pour trouver des nouvelles solutions.

## 2<sup>ème</sup> Table ronde : De l'expérimentation à la pérennisation.

---

### A. Présentation de différentes opérations logistiques réalisées en France et à l'étranger.

#### ~ Illustration de M. Gerardin, animateur du Club des Expérimentateurs, Programme National TMV

*Cf. présentation : « De l'expérimentation à la pérennisation : illustration de quelques opérations logistiques en France et à l'étranger. »*

#### ~ Monsieur Boulocher Président de Transport et Logistique de France (TLF), Région Normandie

informe que concernant le Grenelle de l'environnement, le Délégué Général a reçu mandat par le MEDEF de participer aux différents ateliers concernant le transport.

Les camions sont au centre de la problématique ; chacun reconnaît que le camion est indispensable.

La problématique est celle de son acceptabilité d'un point de vue social, par rapport aux autres usagers en matière d'encombrement et de surface. Il est indispensable d'impliquer les transporteurs dans les prises de décisions : car nous ne sommes jamais convoqués ni invités par les élus pour parler très en amont des problèmes.

Nous connaissons les considérations techniques, pas seulement celles de la motorisation (gaz ou électrique), mais aussi quel type d'espace de livraison est nécessaire selon le type de véhicule.

Monsieur Boulocher pose le problème de l'harmonisation de la réglementation entre les communes en matière de circulation : par exemple, une route peut tolérer un camion de 19 t sur une commune et ne tolérer que 7,5 t sur la commune voisine. Il y a une nécessité de cohérence et d'harmonisation dans l'ensemble des agglomérations.

Monsieur Boulocher insiste sur deux types de mesures :

- La réduction de la congestion des infrastructures urbaines. Les taxes routières à l'entrée des villes doivent être utilisées et l'argent récupéré devra être affecté à l'AFIT (Agence Française pour les Infrastructures de Transport) afin que ce financement permette le développement des réseaux routiers.

- Une concertation pour harmoniser les règles dans l'ensemble des communes.

Les véhicules à gaz et électriques sont beaucoup plus chers.

Plus on achète des véhicules chers (donc moins polluants) plus on est taxé, ce qui est incohérent dans une évolution technologique.

Il faut aussi professionnaliser les aires de livraison, et veiller à adapter la signalisation aux abords des sites concernés.

#### ~ Vincent Meyer, Responsable du Service Déplacements-Observatoire, Ville de Montpellier

*Cf. présentation : « Les livraisons de marchandises au centre ville de Montpellier »*

#### ~ Monsieur Bernard Gerardin, animateur du Club des Expérimentateurs, Programme National TMV

indique qu'il est essentiel pour la réussite d'un projet que les conditions de travail pour les chauffeurs livreurs soient améliorées. Une évolution réglementaire paraît souhaitable en renforçant la nécessité d'harmonisation au niveau de l'agglomération et qu'elle soit conforme au Plan Déplacement Urbain, ce qui en pratique n'est pas simple à mettre en place.

#### ~ Monsieur Pierre Creuzet, Centre Ville en Mouvement

Les choses bougent réellement maintenant, la place du commerce et du consommateur évolue considérablement avec le retour des habitants en centre ville : 50 % des consommateurs disent que faire les courses alimentaires est une corvée. Dans les années 80, on passait 90 minutes dans l'hypermarché, aujourd'hui on y passe 45 minutes. Le facteur temps prend une place très importante, 70 % des français aujourd'hui souhaitent passer moins de temps à faire leurs courses. Par contre le « fun shopping » en centre ville et en famille est d'actualité. Aujourd'hui, on a des consommateurs qui vont nous

demander de plus en plus de services. Le système de déplacement est en train d'évoluer ex : VELOVE qui représente 10 % des déplacements à Lyon.

Les élus de Centre Ville en Mouvement sont venus rencontrer les fédérations de transporteurs, et souhaitent poursuivre ces contacts afin de travailler avec elles.

Monsieur CREUZET s'interroge sur la façon de mutualiser les livraisons entrantes et sortantes.

Par exemple, le centre ville de Chambéry compte 300 commerçants ; une réflexion a été menée avec la Petite Reine® pour faire de la livraison et du portage à domicile de courses ; comment densifier l'offre de services rendus dans ces espaces de livraisons (la poste, les consignes...).

### ~ Monsieur Walter Stefan, Vice Président de Interporto di Padova SPA, Italie

*Cf. présentation « City Porto Padova : logistique soutenable, une meilleure ville pour une vie meilleure »*

### ~ Interventions en salle

**Monsieur Berthou, EDF**, interroge M. STEFAN, sur la manière dont Interporto gère la neutralité par rapport aux différents transporteurs ?

Réponse de **Monsieur Walter Stefan** : la Ste interporto n'est pas un messenger mais elle travaille avec chacun des messagers d'une façon absolument neutre. Interporto n'intervient pas sur toute la chaîne de transport mais simplement sur le dernier kilomètre. Par exemple, le projet de Nuremberg a coulé, car il n'y avait pas cette attitude de neutralité à l'égard de tous les transporteurs et de tous les messagers.

Interporto a aidé à la création d'un système à Modène (une ville proche de Padoue) dans lequel la société de transport de voyageurs remplit les fonctions d'Interporto à Padoue.

**Monsieur Dominique Haug, Directeur du MIN de Rouen**, demande à Monsieur Stefan pourquoi il a exclu le transport des denrées alimentaires ?

Réponse de **Monsieur Walter Stefan** : nous envisageons l'achat d'un camion réfrigéré, nous avons démarré avec 4 messagers, à présent nous avons 30 adhérents et donc le transport des denrées alimentaires peut être envisageable à court terme.

**Monsieur Tartou, cabinet GITEX**, est-il envisagé en France des réflexions autour d'autorités organisatrices de transport dans le domaine des marchandises comme cela a été fait dans le domaine des voyageurs ?

Réponse de **Monsieur Bernard Gérardin** : oui, déjà plusieurs réflexions ont été menées à l'occasion d'expérimentations sur des CDU ; on peut avoir une structure privée comme à La Rochelle, mais pour le transport du dernier km cela nécessite que l'exploitant soit inscrit au registre des transporteurs. Dans le cadre des Espaces de Livraison de Proximité, les agents étaient rémunérés dans le cadre d'un partenariat associant la CCI et d'autres acteurs, mais le gérant de la Petite Reine® est inscrit au registre des transporteurs. La neutralité est un point important de toute façon.

**Monsieur Christian Boulocher** : les activités de transport sont très encadrées sur le plan réglementaire et législatif. Il y a une certaine frilosité de la part des opérateurs et transporteurs qui livrent, donc la question de neutralité est absolument fondamentale : on est dans une relation contractuelle et il y a obligation de résultats du contrat par rapport aux donneurs d'ordre industriels qui indique qu'il faut livrer chez un destinataire final. On a donc rupture de charges donc rupture contractuelle. Il est très important de définir juridiquement les obligations réciproques des uns et des autres. En matière alimentaire, vous évoquez le camion frigo pour livrer mais il faut également penser à l'entrepôt : il faut qu'il soit à bonne température, parce que l'on est dans une logique de chaîne de froid et que le transporteur est responsable de cette chaîne.

**Monsieur Bernard Gérardin** conclut : les expériences qui ont été évoquées montrent clairement que la pérennisation est possible. On dépasse le stade de l'expérimentation ; l'enjeu est d'arriver à une recherche de généralisation avec des moyens pérennes.

## B. Nouveaux services (portages à domicile...)

### ~ Monsieur Jacques Lemonnier, Président de Versailles Portage

précise les missions de Versailles Portage dont il est le Président : livraison gratuite de marchandises, en mettant l'accent sur :

- le maintien et le soutien des commerces de proximité,
- l'emploi (réinsertion),
- la solidarité par la livraison au domicile de personnes âgées.

Les principales données concernant Versailles portage sont : 140 000 livraisons par an, 100 commerçants adhérents, 15600 courses pour l'exercice 2007, 5 chauffeurs et un accueil téléphonique.

Le personnel que nous utilisons est du personnel qui a besoin d'être remis sur le marché du travail et donc souvent en grande difficulté. Nos adhérents sont les commerçants de Versailles qui font bénéficier leurs clients de la livraison gratuite des marchandises, donc nous sommes bien sur de la livraison sortante et même sur de l'accompagnement de personnes âgées à mobilité réduite vers leurs commerces.

Versailles Portage a un budget de 200 000 €, financé pour un tiers par les commerçants, un autre tiers par l'exonération des charges sociales, et le dernier tiers par les services sociaux de la ville de Versailles qui sont adhérents, car nous assurons l'accompagnement de personnes âgées (visite au cimetière, à l'hôpital) et le portage de livres à domicile, activité qui fonctionne très bien.

~ **Monsieur Jean-Michel Guyard, Adjoint au Maire de Rouen, chargé des finances, de la planification et du développement économique**

relève l'aspect social et commercial de cette association, pouvant ouvrir des perspectives sur les projets que nous pourrions réaliser à Rouen. Mais il faut voir comment réagiraient les commerçants chez nous car un financement d'un tiers....

~ **Monsieur Jacques Lemonnier, Président de Versailles Portage**

répond que ce tiers correspond à une adhésion d'un minimum de 5 courses mensuelles.

~ **Madame Danièle Patier, Chercheur en Economie des Transports, au LET de Lyon**

Sur le site de Centre Ville en Mouvement on peut voir le film de présentation de Versailles Portage.

Il existe une alternative au portage à domicile : un espace parking de la ville peut servir de dépôt de colis afin que les clients les y récupèrent en évitant les encombrements.

~ **Monsieur Jacques Lemonnier, Président de Versailles Portage**

Le Président de Versailles Portage indique que son activité est économiquement neutre et socialement très positive ; par contre elle est moins bonne au niveau environnemental, mais il faut faire des choix et le social a son importance. A Chambéry, ont été examinées toutes les solutions qui permettent de gagner de l'argent : par exemple de la publicité de la superette adhérente mise sur le véhicule de livraison. En revanche, à Nanterre, cela n'a pu fonctionner car réalisé avec des emplois jeunes qui ont été supprimés du jour au lendemain.

Il faut toujours adapter le système de livraison à la ville, il n'existe pas de modèle identique : il faut prendre en compte les particularités, les exigences, les moyens et les besoins de chaque ville.

~ **Monsieur Jacques Charron, Chef du Département Commerce, CCI de Rouen**

Il y a 6 ou 7 ans on avait réfléchi à Rouen à la mise en place d'un système de portage à domicile, on s'était heurté tout simplement aux résultats économiques : pour le commerçant cela représente un coût prohibitif. L'enseigne « Monoprix » le fait ici à Rouen, mais elle en supporte entièrement la charge.

~ **Madame Danièle Patier, Chercheur en Economie des Transports, au LET de Lyon**

La participation des commerçants est tout à fait indispensable. Il faut faire quelque chose de modulable en fonction de la marchandise, et des services rendus. Les livraisons à domicile permettent d'améliorer la rentabilité.

~ **Monsieur Guyard, Adjoint au Maire de Rouen, chargé des finances, de la planification et du développement économique**

Il faut rapprocher la marchandise du client et à Rouen nous avons commencé par rapprocher le client de la marchandise : le système « Park en Ciel » est un accueil pour les personnes ; elles déposent leur véhicule contre 2 € puis, si elles reviennent plus tôt, on les rembourse ; de plus il y a un contact humain et le sentiment pas tout à fait faux que le véhicule est gardé.

~ **Interventions de la salle**

**Le représentant de la Mairie d'Angers** : qu'apporte le portage à domicile au niveau de la fréquence des déplacements sauf s'ils étaient effectués par des véhicules électriques ?

**Monsieur LEMMONIER** répond : au lieu de courses individuelles on groupe et on effectue un circuit ce qui permet d'économiser des déplacements.

**Monsieur GUYARD** : même si ce système n'est pas simple à mettre en place, il permet le maintien d'établissements universitaires et de commerces en centre ville. Il est fondamental de les y maintenir car si on les perd, les déplacements vont croître dans la mesure où les gens iront sur des plateformes commerciales où l'on trouve les hypers.

**Monsieur Jacques CHARRON** : le consommateur est prêt à payer plus cher pour un service de proximité.

**Madame Danièle PATIER** : le montage du portage à domicile est compliqué, il peut durer de 1 à 2 ans, le porteur de projet ne doit pas baisser les bras. Il faut impérativement qu'il y ait un fondement solide.

**Monsieur GUYARD** : il faut gérer les contradictions : il y a 2 financements possibles : le contribuable ou l'utilisateur.

**Jacques LEMONNIER**, indique qu'avec la CCI de Versailles et dans le cadre de la CDEC, l'autorisation d'ouverture dans les ZAC a été subordonnée à la mise à disposition d'une consigne pour l'ensemble des commerçants de Versailles, afin que ceux-ci puissent bénéficier d'une surface pour livrer leur magasin.

## 3<sup>ème</sup> Table Ronde :

# Les outils au service du développement du transport de marchandises en ville

---

### A. Les outils d'aide au diagnostic et leurs impacts sur les décisions

#### ~ Monsieur Jean-Louis Routhier, Chercheur en Economie des Transports, LET de Lyon

explique que pour mieux connaître la logistique urbaine, il faut identifier les chargeurs, les producteurs de biens de consommation, les distributeurs et les consommateurs ; la logistique est un processus complexe (logistique retour, déchets, gestion de chantiers urbains, compte propre /compte d'autrui...) : comment réduire cette complexité ?

Monsieur ROUTHIER présente les fonctionnalités du logiciel FRETURB. Ce logiciel destiné aux collectivités contient des données économiques, est un outil de simulation du transport, et permet de déterminer l'emprise spatiale et le temps de livraison.

*Cf. présentation « Les outils d'aide au diagnostic : Freturb appliqué à l'agglomération rouennaise. »*

#### ~ Monsieur Philippe Bossin, Interface Transport

évoque les enquêtes en centre ville des chauffeurs-livreurs : destination, nombre de passage... A Rouen, en dehors de la particularité du transit, les résultats sont conformes aux autres villes : la réglementation est inadaptée et les aires de livraisons posent problème car elles sont toujours occupées par des véhicules particuliers.

De quoi avons-nous besoin pour évaluer la volumétrie des livraisons et la pertinence de la réglementation ?

L'outil FRETURB est le logiciel le plus performant au monde dans la matière : il permet en effet une modélisation de ces paramètres et une visualisation assez précise des besoins. Il permet d'estimer la nécessité de la mise en place d'un CDU comme c'est le cas pour la plateforme de Val d'Euaplet. Mais pour obtenir le maximum d'informations le modèle ne suffit pas ; il faut aller sur le terrain pour savoir quel type de transporteurs utiliser, évaluer les besoins et l'offre d'accueil.

Concernant les aires de livraisons en centre ville (nombre et lieu d'implantation) FRETURB ne permet pas encore d'y répondre. En revanche, il produit un bilan environnemental.

Ce qui est important c'est de rationaliser et de massifier les trajets, car les livraisons se situent dans des créneaux horaires très contraints ; mais en massifiant on peut réduire le nombre de camions. En rationalisant les trajets, on estime à 4% le gain sur les kilomètres produits en centre ville.

L'objectif est aussi de remplacer les véhicules actuels par des véhicules dits propres (électriques...), ceci afin de faire l'équation entre le type de véhicule et leur rationalisation ce qui indiquerait un bilan environnemental.

Il faut à tout prix rechercher la cohérence, car Rouen engage une multitude de choses mais les transporteurs ne s'y retrouvent pas.

*Cf. présentation « Analyse critique des outils d'évaluation dans le cadre de l'étude de faisabilité d'une plateforme de distribution urbaine »*

#### ~ Intervention de la salle

Monsieur BERTHOU, EDF, fait remarquer que pour les véhicules électriques, la première difficulté aujourd'hui est la batterie. Pour la livraison de 2 à 5 km (derniers km), il existe une bonne palette de véhicules ; la difficulté concerne les 3,5 t. Avec le lithium, on pourra faire plus de livraisons lourdes du type palettes. Il y a des solutions et des schémas mais cela demande encore du travail. Des véhicules légers électriques renaissent, notamment avec la POSTE véhicule TYPE KANGOO. Il se posera de toute façon la question de l'économie de la batterie. Le véhicule électrique n'a plus cette image vieillotte (véhicules propres, batterie à technologie plomb).

Monsieur Jean-Claude FERRIOL, parle de la mise en cohérence qui sera réalisée grâce au Plan de Déplacement Urbain. Les enquêtes « cordon » ne sont plus possibles car trop coûteuses et gênantes pour la circulation.

**Monsieur François PEREL, Galeries Lafayette.** Depuis les dernières dispositions de la loi Gayssot, le destinataire est responsable du paiement du prix du transport lorsque le donneur d'ordre n'a pas payé le transporteur, ça veut donc dire qu'on est de plus en plus enclin à travailler en « ex-works » c'est-à-dire : acheter au départ usine et « pas en rendu au destinataire ». Cette loi présentait des inconvénients car elle conduisait à payer un transporteur qu'on ne connaissait pas, qui n'avait pas été payé par le fournisseur qui l'avait pourtant choisi.

En moyenne des chaînes comme les nôtres, implantées en centre ville, reçoivent de 5 à 10 transporteurs, « les survivants messagers » qui sont les correspondants des commissionnaires parisiens. Donc la tentation fut grande pour nous de créer une plateforme type « Garonor ». Ce type de plateforme est une bonne solution.

## **B. Les matériels au service du développement du transport de marchandises en ville**

~ **Monsieur Jean THEVENON, Centre d'Etude pour les Réseaux de Transport et de l'Urbanisme (CERTU), Lyon :**

*cf. présentation « De nouveaux poids lourds pour la ville ? »*

~ **Monsieur Jean-Marc GOHIER, ADEME de Haute-Normandie et Monsieur MARIE-ROSE, ADEME IDF**

Ils abordent l'éco-conception, 34% des gaz à effet de serre sont affectés aux transports. L'objectif à 2050 est de diviser par 2 cet impact. Tous les modes de transport sont importants. L'avenir environnemental est lié à la chaîne logistique entière, si l'on sensibilise le consommateur final cela aura forcément un impact sur l'ensemble des phases de la chaîne logistique.

*cf. présentation « Perspectives des véhicules pour la logistique urbaine ? »*

## Conclusion

---

### ~ Monsieur François Zimeray, président de l'agglomération rouennaise

Tout d'abord, M.Zimeray s'excuse de ne pas pouvoir clôturer cette journée à cause d'un retard pris sur ses engagements antérieurs. Cependant, il a souhaité transmettre quelques mots.

Monsieur Zimeray félicite et remercie les organisateurs de cette journée de réflexion, les intervenants pour leur riche contribution au débat et l'ensemble des participants. Il tient, enfin, à rappeler tout l'attachement que porte l'agglomération de Rouen à la question des transports de marchandises des villes en ville essentiel pour la qualité de vie des habitants et le dynamisme de l'activité économique de l'agglomération.

*En 2008, La journée nationale du transport de marchandises en ville aura lieu à Poitiers*

*Logistiquement vôtre...*



## Les présentations

---

~ Monsieur Ferriol Directeur Général Adjoint, Département Aménagement et Qualité de la Vie, Agglomération de Rouen :

« Transport de marchandises en ville : spécificités et éléments de contexte »

~ Illustration de M. Gerardin, animateur du Club des Expérimentateurs, Programme National TMV

« De l'expérimentation à la pérennisation : illustration de quelques opérations logistiques en France et à l'étranger. »

~ Vincent Meyer, Responsable du Service Déplacements-Observatoire, Ville de Montpellier

« Les livraisons de marchandises au centre ville de Montpellier »

~ Monsieur Walter Stefan, Vice Président de Interporto di Padova SPA, Italie

« City Porto Padova : logistique soutenable, une meilleure ville pour une vie meilleure »

~ Monsieur Jean-Louis Routhier, chercheur en Economie des Transports, LET de Lyon

« Les outils d'aide au diagnostic : Freturb appliqué à l'agglomération rouennaise »

~ Monsieur Philippe Bossin, Interface Transport

« Analyse critique des outils d'évaluation dans le cadre de l'étude de faisabilité d'une plateforme de distribution urbaine »

~ Monsieur Jean Thevenon, Centre d'Etude pour les Réseaux de Transport et de l'Urbanisme (CERTU), Lyon :

cf. présentation « De nouveaux poids lourds pour la ville ? »

~ Monsieur Jean-Marc GOHIER, ADEME de Haute-Normandie et Monsieur MARIE-ROSE, ADEME IDF

cf. présentation « Perspectives des véhicules pour la logistique urbaine ? »