

BESTUFS II Séminaire national en France

10 avril 2008

Comment promouvoir les rapprochements public-privé pour
l'amélioration des livraisons en ville?

Campus Universitaire des Cézeaux

POLYTECH – Amphi 2
Clermont-Ferrand - France

Liste des présentations

- 09:45 10:00 **Mot de bienvenue**
Louis Virgoulay, 1^{er} vice-président - *SMTC Clermont-Ferrand*
- 10:00 10:30 **Clermont Livraisons Propres**
Régis Savarit, Chargé de mission Tramway - *SMTC Clermont-Ferrand*
- 10:30 11:00 **De nouvelles réglementations en faveur des véhicules électriques à Montpellier**
Vincent Meyer, Responsable du service déplacements - *Ville de Montpellier*
- 11 : 00 11 :15 **Pause**
- 11 :15 11 :45 **Les Espaces de Livraison de Proximité à Rouen**
Isabelle Dubuc, Chargée d'études - *Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen*
- 11 : 45 12 :15 **Un exemple de partenariat : le South London Freight Quality Partnership**
Arnaud Lagrange, Chargé de mission - *Transport & Travel Research Ltd*
- 12 : 15 12 : 45 **Prise en compte de l'environnement : l'expérience lyonnaise**
Philippe Bossin, Directeur - *Interface Transport*
- 12:45 14:00 **Déjeuner**
- 14:00 15:15 **Quelles implications pour les acteurs locaux et nationaux?**
- Louis Virgoulay, 1^{er} vice-président - *SMTC Clermont-Ferrand*
 - Catherine Molinari, Responsable du Centre de service - *Château d'Eau*
 - Julien Darthout - *CPV Associés*
- 15:15 16 :00 **Groupes de travail**
- 16:00 16:30 **Conclusions et discussions**

Minutes

Mot de bienvenue par Louis Virgoulay, Vice-président du SMTC de Clermont-Ferrand

Le séminaire français du projet européen BESTUFS a été ouvert par Louis Virgoulay, Adjoint au Maire de la Ville de Clermont-Ferrand et Vice-président du Syndicat des Transports de l'agglomération.

En premier lieu, M. Virgoulay a tenu à rappeler que les collectivités territoriales disposent de responsabilités particulières en matière de transport de voyageurs mais que depuis quelques temps, certaines s'intéressent également au transport de marchandises.

Aujourd'hui, le transport de marchandises représente 15 à 20% de l'espace urbain et il est une des composantes des politiques de déplacement.

Ainsi dans la rue des Gras¹, l'équation X commerçants = X livraisons est vérifiée.

La question des marchandises en ville a été prise en compte assez tardivement par les élus locaux ; dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour la période 1995-2000, le thème des marchandises a été évoqué. Mais dans sa version révisée², la problématique des marchandises sera une partie intégrante, avec pour principale objectif celui de réduire les nuisances dues aux poids lourds en ville (notamment sur la rue des Etats-Unis).

Cette dynamique devra s'accompagner d'une amélioration du système de desserte.

Fin 2003 la ville de Clermont-Ferrand a entamé des réflexions sur les livraisons en ville. Dans cette dynamique il était question de fédérer les énergies (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers,...). Profitant de cette avancée, certains transporteurs ont décidé de créer une association avec l'appui de 17 transporteurs locaux : Clermont Livraisons Propres.

Ainsi, le Syndicat Mixte de Transport en Commun (SMTC) de l'agglomération clermontoise tend à être impliqué dans un domaine qui n'est pourtant pas de sa compétence, à savoir le transport de marchandises.

1. Le projet 'Clermont Livraisons Propres', Régis Savarit, Chargé de mission Tramway au SMTC de Clermont-Ferrand

Le projet de 'Clermont Livraisons Propres' repose sur un principe de base consistant à mettre en œuvre un dispositif pérenne pour améliorer la distribution des marchandises en ville.

A l'initiative de ce projet : la ville de Clermont-Ferrand, du SMTC qui a travaillé avec l'appui de la Chambres de Commerce et d'Industrie de Clermont-Ferrand. Ainsi, Clermont Livraisons Propres est le résultat issu d'une association constructive entre d'une part la ville et le SMTC qui ont financé 50% des études, et les transporteurs qui ont financé les 50% restants.

¹ La rue des Gras est une rue (étroite) particulièrement commerçante du centre de Clermont-Ferrand.

² La révision est en cours.

Si au départ 17 transporteurs s'étaient groupés, ils sont 21 aujourd'hui et le système a été circonscrit à un périmètre.

La première étude commandée fut une enquête de terrain conduite en 2004-2005 pour un montant de 60k€ et qui visait à trouver des solutions pour réduire les impacts négatifs du transport de marchandises en ville.

Dans cette étude n'étaient concernés que les magasins ; le transport de vrac par exemple n'était pas pris en compte. 280 positions par jour ont été identifiées par les adhérents de CLP. En année N+1, environ 200 positions par jour ont été identifiées et 496 positions (en 8 tournées) en année N+5. Ces positions sont réalisées par les transporteurs locaux.

L'objectif actuel de CLP est de passer de 27 à 8 véhicules pour les livraisons quotidiennes. L'idée consiste également à élargir la faisabilité d'un centre de distribution des marchandises à d'autres types de marchandises.

La tarification de ce service doit par ailleurs être adaptée au prix du marché, mais également incitative (620k€ ont été investis en 4 ans).

Dès lors, la question est de savoir comment un service public peut aider un service détenu par des structures privées. Aujourd'hui, toute la difficulté repose sur la possibilité d'une intervention de la puissance publique. Ainsi comment aider les transporteurs sur du fonctionnement ? La collectivité est en effet prête à aider mais pas prête à assurer un potentiel déficit d'exploitation.

Parmi les pierres d'achoppement et les critiques majeures, la collectivité devra faire des efforts et en parallèle, les transporteurs devront y trouver un équilibre financier.

Par ailleurs, la politique doit être intégrée aux outils de planification ; la loi invite l'ensemble des Autorités Organisatrices Transport d'intégrer cette articulation dans leur politique et leurs documents d'urbanisme.

Discussions

▪ Le CERTU insiste sur la caractéristique innovante de ce projet puisque l'étude qui a été mise en place à Clermont-Ferrand est une des seules qui a réellement permis de faire des études de terrain.

Il rappelle également toute l'importance que recouvre la notion de développement durable. Cette notion a changé, en ce sens qu'il est maintenant également nécessaire de savoir quels ont été les gains pour la collectivité.

Le Centre de Distribution Urbain de Padoue en Italie est un bon exemple de partenariat entre les transporteurs de fret et la collectivité locale puisqu'elle est le résultat d'une association de transporteurs. A travers cet exemple, le maire de Padoue justifie l'aide financière par les gains générés par ce projet : 1€ de bien public = 4€ de gains.

Les véhicules utilisés dans le cadre de ce projet sont des véhicules GNV.

▪ L'Adjoint au Maire de la ville de Clermont-Ferrand explique qu'en France il y a d'énormes blocages idéologiques, politiques et techniques, 'très caractéristique à la France'. Ainsi, le vice-président du SMTC explique :

- dans un partenariat, il faut bien prendre en compte l'ensemble des coûts extérieurs
- il faut dépasser le débat idéologique
- toujours éviter les vieux retours idéologiques.

▪ Le cabinet Interface Transport estime quant à lui que la réglementation doit pouvoir aider à conduire les camions vers les plateformes. Sans doute est-il nécessaire de durcir la réglementation.

Faut-il par ailleurs créer une Délégation de Service Public (DSP) pour les entreprises ? Quid de la création d'une jurisprudence ?

▪ Le SMTC de Clermont-Ferrand revient sur l'importance des partenariats public-privé et souligne que Clermont-Ferrand ne souhaite pas contraindre par la réglementation. Il insiste également sur la nécessité de continuer un véritable partenariat en prenant en compte les contraintes des professionnels du transport.

La concertation doit ici jouer tout son rôle.

2. De nouvelles réglementations en faveur des véhicules électriques à Montpellier. Vincent Meyer, Ville de Montpellier

La structure de la population de la ville de Montpellier est plutôt jeune ; la ville croît de 10 nouveaux habitants par jour en moyenne ; la structure de la population est plutôt jeune. Cette croissance de la population nécessite de penser à encadrer cette dynamique et permettre des solutions de déplacements adaptés et permettre aussi un approvisionnement efficace.

La ville de Montpellier reconnaît qu'il existe des problèmes de livraisons à Montpellier et depuis longtemps les gros transporteurs ne veulent plus entrer dans le centre. En 2003, une étude a été lancée afin d'améliorer le transport de marchandises et les livraisons. Lors de cette étude, 10 à 20 réglementations différentes étaient dénombrées simplement dans la zone de l'Ecusson.

Une nouvelle réglementation dédiée à la distribution des marchandises en ville a été votée et accompagnée d'un système de bornes rétractables à l'entrée de la zone considérée.

Pour mettre en place cette réglementation, un groupe de travail ad hoc s'est régulièrement réuni durant lesquels tous les acteurs impliqués ont fait à peu près les mêmes constats.

L'enjeu principal consistait en une volonté de faire sortir la voiture du centre piétonnier. Cette zone concentre de nombreux commerces, restaurants et bars.

En parallèle, il y avait un souhait fort de limiter les nuisances.

La ville a voulu utiliser le système mis en place, ne pas réorganiser le marché. En 2006, un arrêté a été publié et qui annule tous les autres arrêtés.

S'est alors posée la question du contrôle de la nouvelle réglementation ; en effet si la zone n'est accessible que jusqu'à 11h du matin, les livreurs peuvent en ressortir quand ils le souhaitent.

Aujourd'hui, Chronopost, La Poste,... utilisent les recharges électriques qui sont dans la rue, et livrent avec des véhicules de petite taille. Il s'agit d'un marché qui se développe.

Il y a une demande régulière des transporteurs pour des véhicules électriques de petite taille. Se pose également maintenant la question de la volumétrie et celle des bornes situées à l'entrée de la zone piétonne et qui ne permet pas l'accès à tous les véhicules ; de ce fait on observe aujourd'hui certains transporteurs qui sont obligés de dépalettiser à l'entrée de la zone.

Il y a également un problème d'échange et de stockage de matériel. Globalement, il s'agit d'un système très anecdotique et d'un système qui fonctionne bien et peut se développer facilement.

En 2008, la ville entreprend d'évaluer les changements opérés depuis 2003 avec l'appui de différentes logiques (du secteur public et privé). La méthode de travail ad hoc a été reconstituée et depuis début 2008, une aide à la recherche de locaux a été attribuée ; il s'agit d'une démarche concertée.

Mais ce projet développe ses propres contraintes ; le risque apparait de voir naître une noria de petits véhicules électriques en centre-ville, permettant ainsi aux livreurs de profiter de l'avantage en terme de plages horaires offert aux véhicules électriques. L'avantage généré par les livraisons avant 10h pour les véhicules électriques soulève également des problèmes pour les grosses entreprises (gros colis, frais etc.) qui ne peuvent actuellement pas être transportés par la gamme offerte par les véhicules électriques.

La ville estime qu'il est important d'être davantage restrictif sur la circulation des véhicules thermiques et plus 'doux' pour les véhicules davantage respectueux de l'environnement. Il est aussi question d'utiliser les rames de tramway pour livrer en centre-ville et d'aménager un espace de livraisons aménagé proche de la zone de l'Ecusson (centre de distribution urbain).

Questions

- Le distributeur de fontaines à eau Château d'Eau s'interroge sur ce genre de projet sur son activité. En effet, vu le poids et la difficulté de manutention pour transporter les fontaines à eau, ils ne peuvent pas de sous-traiter en raison du coût généré. Par ailleurs, le coût des véhicules électriques peut rendre le processus coûteux pour les entreprises.

3. Les espaces de Livraisons de Proximité, CCI de Rouen

L'ELP a été créé durant les travaux du projet transport en commun en site propre TEOR. Compte tenu des perturbations qu'entraîne le chantier sur le trafic local et la distribution urbaine des marchandises, une réflexion relative à la problématique des livraisons pendant la durée du chantier, a été menée.

En effet, les difficultés de stationnement des transporteurs, la congestion du trafic sur les axes pendant la mise en œuvre des aménagements du projet TEOR, ont conduit à envisager un système de livraisons des marchandises dans les commerces situés sur l'axe en travaux, par l'implantation et l'exploitation d'Espaces de Livraison de Proximité (ELP).

Les études qui ont été conduites ont été un moyen de récolter des informations intéressantes sur l'organisation du transport de marchandises en ville. Durant l'étude de faisabilité, le concept de livraisons en véhicules propres a été imaginé qui peut se combiner un service à l'entreprise et un service à la personne.

Les Espaces de Livraison de Proximité sont nés d'un constat prévisible : les travaux TEOR interviennent sur un axe sensible du centre ville. Ainsi, comment assurer de manière optimale le système de livraison de marchandises dans les commerces sur l'axe de travaux ?

Le principe d'un ELP consiste en l'installation d'une base de vie, sur un site sécurisé, permettant l'accès et le stationnement aux véhicules de livraison, et l'accueil des chauffeurs livreurs pour une courte durée (le temps de la livraison). L'ELP est donc une aire de stationnement et de manutention dédiée à la livraison des marchandises. Des voltigeurs sont présents sur l'ELP et ont pour mission principale d'accueillir les chauffeurs livreurs, de faciliter le stationnement des véhicules de livraison et de contrôler l'accès à l'espace. Ils peuvent aider au déchargement des véhicules et à l'acheminement des colis chez les destinataires.

Pour ce faire, des voltigeurs et des outils de manutention des colis sont mis à disposition des chauffeurs-livreurs pour l'acheminement des marchandises depuis l'ELP jusqu'à son adresse de livraison (dans l'emprise du chantier).

Il se compose de diables, transpalettes et portants.

La principale priorité de l'ELP est de permettre la livraison des commerces dont l'accès est rendu difficile par les travaux TEOR.

L'expérience a eu lieu de sept 2005 à sept 2006.

Cette expérimentation « transport de marchandises en ville » fait suite au premier programme PREDIT mené à la fin des années 90 et dans lequel plusieurs études ont été réalisées :

- Etude tournées chargeurs transporteurs
- Etudes des pratiques et capacités de livraisons au destinataire
- Inventaire des données d'accès à l'agglomération
- Modélisation de la circulation des marchandises : modèle FRETURB.

La mise en œuvre des aménagements TEOR intervient sur un axe sensible du cœur de la ville et l'expérience est actuellement et est actuellement associé à celui de La Petite Reine³.

Des **contraintes techniques** apparaissent notamment lors de l'avancement du chantier TEOR du au manque de place, au raccordement au réseau électrique, à l'esthétique. Rétrospectivement, il apparaît que si le projet avait été pris plus en amont, son intégration au chantier TEOR aurait été plus facile.

Les entretiens commerçants ont montré que très grande majorité connaissaient, au moins de nom, le projet ELP.

L'inquiétude majeure étant le stationnement sauvage, la Ville de Rouen a eu la charge de l'installation des panneaux de signalisation et des baliroads qui matérialisent et délimitent les ELP. Des panneaux « *stationnement gênant avec risque fourrière* », en accord avec les services de police, sont installés, afin d'éviter les stationnements intempestifs. Les Espaces de livraison de proximité ont des horaires d'ouverture, il faut donc garantir que durant les horaires de fonctionnement les espaces soient libres.

Le marquage et le balisage a été réalisé en coordination entre l'Agglomération et la Ville.

La mise en ligne de la plaquette a eu lieu sur le site de la CCI et des liens ont été faits sur les sites de l'agglomération et de la ville. Des autocollants ELP ont également été réalisés.

³ Livraison dans le centre de Rouen à l'aide de vélo à assistance électrique.

De nombreuses réunions techniques ont eu lieu pour ajuster au fur et à mesure le fonctionnement des ELP. Un grand merci pour les services de l'Agglomération et de la Ville pour la disponibilité dont ils ont fait preuve tout au long du projet.

Des réunions formelles hebdomadaires de points avec les commerçants ont été réalisées par le département commerce et l'agglomération.

Les fiches de fréquentation remplies quotidiennement par les voltigeurs permettent de suivre l'activité au jour le jour. Les indicateurs retenus dans ces fiches enregistrent : l'horaire d'arrivée et de départ de l'ELP, le temps, le transporteur, le type de véhicule, la provenance (département d'immatriculation du véhicule), nombre de livraisons, nombre de colis, aide apportée, observations éventuelles

▪ Les principaux utilisateurs de l'ELP sont :

Transport de messagerie (entreprises nationales et régionales)

Les transporteurs en compte propre (ex : les grossistes en viande ou en poisson)

Les commerçants situés à proximité

Les particuliers se rendant dans un commerce

Mais il est difficile d'établir un bilan environnemental notamment les gains indirects difficilement mesurables. Cependant, il est certain que ce type de service participe de manière plus ou moins importante à une diminution des gaz à effet de serre.

D'autre part, l'expérimentation a sensibilisé et motivé les commerçants pour réfléchir à la mise en place de services à leurs clients afin de renforcer l'attractivité du centre-ville.

- Regrouper les informations sur les besoins des transporteurs pour leurs livraisons en centre-ville.
- Mettre en place une dynamique de travail entre les partenaires
- Sensibiliser les différents acteurs à la nécessité d'avancer sur ces thèmes, d'autant plus que Rouen rentre dans une réflexion transport et circulation importante. En effet, le centre-ville historique de Rouen restreint encore ses accès depuis la mise en service de TEOR. Le nouveau pont Flaubert entre en service en 2008, de même que la rocade sud.

Il est intéressant par ailleurs de constater que les caractéristiques des arrêts lors d'une tournée de messagerie sont sensiblement les mêmes que celles des arrêts observés sur les ELP.

Questions

▪ La CCI de Clermont-Ferrand s'interroge sur la possibilité d'utiliser des préfabriqués de couleurs et des écritures logotypes en plein cœur de ville ? N'y a-t-il pas eu un problème avec l'Architecte des Bâtiments de France ?

A cela la CCI de Rouen répond que l'ELP n'a fonctionné que durant la période du chantier TEOR.

▪ Interface Transport revient sur une phase de réflexion. Cette expérimentation va permettre aux villes de développer le débat.

Dans ce cadre, quid des DSP ? Quel est le réel portage politique de ce genre de projet ?

4. Un exemple de partenariat innovant : le South London Freight Quality Partnership, Arnaud Lagrange, Transport & Travel Research Ltd

Transport & Travel Research Ltd est en charge de la réalisation de la coordination du South London Freight Quality Partnership (PFQ), couvrant 8 boroughs dans le sud du Grand Londres.

Les FQP se développent au Royaume-Uni (5 FQPs pour le Grand Londres par exemple) et ce document a pour objectif de *'développer une compréhension commune du transport de marchandises parmi ses membres et promouvoir des solutions constructives qui peuvent réconcilier le besoin de livraison des biens et des services dans un souci de respect des exigences environnementales et de sécurité'*.

Dans le cas de Londres, les FQPs sont financés par Transport for London (autorité organisatrice des transports de l'agglomération londonnienne), mais organisés et gérés par les collectivités locales. Dans le cas du South London Freight Quality Partnership, le projet est porté par le borough de Croydon.

Dans le cas des autres FQPs au Royaume-Uni, ils peuvent être financés soit par leurs membres adhérents, soit par les collectivités locales, soit par les autorités de transport.

A l'origine, le South London FQP est le fruit du Plan d'Action du Groupe de Qualité de l'Air du sud de Londres, et par une volonté des collectivités locales d'améliorer le transport de marchandises en ville, dû notamment à un constat partagé de l'absence de considération du fret dans les documents de planification et d'urbanisme. Les premières actions ont débuté en 2006. Aucune date d'arrêt du projet n'a pour l'heure été fixée dans la mesure où chaque action est construite d'une année sur l'autre.

Les acteurs clés d'un FQP réussi sont : les collectivités locales, les chargeurs, transporteurs, commerçants et les entreprises privées de manière générale.

Dans le cadre du South London FQP, des objectifs principaux ont été définis et reconduits depuis 2006, tels que : une étude de faisabilité pour un centre de consolidation du fret, la rédaction d'un code des bonnes pratiques pour les livraisons en ville, l'amélioration du système de contravention, l'expérimentation pour la mise en œuvre de livraisons nocturnes, l'identification de 'points noirs' pour les livraisons et analyses pour des solutions.

Arnaud Lagrange a présenté quelques exemples aboutis du travail réalisé dans le cadre de ce projet.

En partenariat avec les représentants des entreprises et certaines collectivités locales, un *Code des Bonnes Pratiques* pour livrer dans Londres a été publié et est régulièrement mis à jour (tous les 2 ans en moyenne).

Dans le même cadre de l'amélioration de la distribution des biens en centre ville, des livraisons nocturnes. En effet, l'association des transporteurs britanniques (Freight Transport Association) a publié en 2006 un guide détaillé pour faciliter les livraisons nocturnes.

Le South London FQP a ainsi inscrit les livraisons nocturnes dans une de ses activités en suivant 3 principales étapes :

- analyse des différentes réglementations locales en matière de livraisons nocturnes
- identifier (grâce à une concertation) les entreprises susceptibles d'être intéressées pour recevoir des livraisons entre 23h et 5h30

- mettre autour d'une table les collectivités locales et les entreprises potentiellement intéressées.

Il a été possible de dégager 3 principaux résultats :

- les commerçants indépendants ne se sont pas révélés être très intéressés
- les distributeurs ou franchises ont souligné qu'ils voyaient dans les livraisons nocturnes un moyen d'améliorer le travail des livreurs et de réduire la congestion, l'ensemble ayant un impact positif sur l'environnement
- ces premières phases ont permis de travailler avec les autorités locales pour étudier si les restrictions actuelles sont encore pertinentes.

Une première expérimentation a pu être faite avec un magasin du distributeur Sainsbury's qui a travaillé avec le borough de Croydon et la Noise Abatement Society (association en charge de promouvoir des solutions permettant de limiter les émissions sonores bruyantes).

Afin de faire participer pleinement les résidents une help-line a été mise en place (24/7) afin de pouvoir se plaindre en temps réel si besoin était.

Après 8 semaines d'expérimentations :

- temps de trajet des camions réduit de 60 minutes par tournée
- économie de 2h par jour du temps de travail des livreurs (gain de £16,000 / an)
- réduction des émissions de CO2 équivalente à 2 tonnes sur une année
- temps moyen de livraison par magasin passe de 115,8 minutes à 78,6 minutes.
-

5. L'expérience lyonnaise, Philippe Bossin, Interface Transport

Interface Transport a travaillé pour le Grand Lyon et pour le Ville de Lyon sur des projets marchandises. Le projet a ainsi été présenté à la Commission Messagerie de Transport & Logistique de France (TLF).

Les principales clés de ce projet consistaient en premier lieu à ramener l'ensemble des acteurs au centre de la table, autour de négociations ; il fallait à tout prix éviter de reproduire les erreurs du passé. Cette démarche est malgré tout restée très discrète et très modeste.

Une concertation a dès lors été entamée qui a notamment donné suite à la rédaction d'un guide sur les aires de livraison et un travail a été effectué sur l'homogénéisation des réglementations.

Par ailleurs, et c'est sans doute un des éléments qui a conduit les élus locaux à prendre conscience de la nécessité de travailler sur le transport de marchandises en ville était que la ville avait annoncé recevoir la deuxième journée nationale du transport de marchandises en ville. Les élus ont compris qu'ils devaient passer aune vitesse supérieure.

Lyon a également souhaité travailler sur le stationnement payant. En effet si les voitures sont chassées par un meilleur contrôle des aires de livraison, un plus fort pourcentage de véhicules va pouvoir l'utiliser.

Lyon a également souhaité l'interdiction des véhicules encombrants. Le tonnage a dès lors été pris en compte, moins que le critère de surface au sol.

Des dérogations ont été prévues. Il fallait donc imaginer des dérogations et les diminuer.

Des dérogations spécifiques avaient été imaginées pour les livreurs en farine des boulangeries. Une enquête de terrain a montre que sur Lyon, de tous les boulangers

interrogés, après une étude par filière, seul un sur Lyon était approvisionné en citerne pour alimenter des silos.

Faisant suite au débat, la notion de circulation des véhicules propres a vite pris le dessus.

5. Débat – groupe de travail

Louis Virgoulay, Maire-Adjoint de Clermont-Ferrand

Il y a 40 ans, En gare, il y avait des correspondants locaux. C'est un peu l'histoire de Thiers, où le système était intégré, la SNCF assurait tous les colis.

Il y avait une proximité énorme qui fonctionnait.

L'approche de Clermont-Ferrand consiste à dire que l'on se mêle de la livraison des colis de la ville. On ne peut pas se développer dans une compétition. Il y a un besoin immédiat de corriger tout ça, et c'est à ce niveau que la volonté politique doit intervenir (étude de 60,000 € sur les livraisons en ville commandée par la Ville de Clermont-Ferrand).

À l'époque, l'approche a été faite par un distributeur local. Le modèle est viable, valide.

L'idée était que cela permettait d'avancer très vite. Il s'agit d'un système de livraisons propres. Le projet s'est effectué durant la construction des lignes de tramway : l'idée a été lancée, Chronopost est arrivé.

Le SMTC a été le maître d'ouvrage du tramway. Il y avait donc la un souhait de cohérence entre l'autorité qui menait les travaux du tram et celle qui compensait les aménités négatives générés par les travaux de cette nouvelle infrastructure. Les commerçants ont été indemnisés pendant la période de ces travaux. Il y avait ici une nécessité de mettre en place une plateforme de distribution.

Mais il manque à tout cela un volet juridique : la jurisprudence peut faire changer les choses. Administrativement, pour qu'il y ait une Délégation de Service Public (DSP), il fallait faire au départ une déclaration d'utilité publique, d'où la nécessité de créer une jurisprudence.

Quand quelques années auparavant des baux emphytéotiques ont été pratiqués, les administrations n'avaient pas d'état d'âme...

Le libéralisme en termes de transports est arrivé à ses limites. Il faut changer les choses. Même sans tramway, on pouvait aussi imaginer des choses.

CERTU

On ne sait pas comment les choses pourraient être différentes qu'en compte propre. Carrefour, Casino...utilisent leurs véhicules.

On touche les professionnels (Plan Local de Stationnement) pour les riverains. On trouve également des solutions pour les professionnels (système de livraison gratuites, etc.).

Il faut inciter à la notion de rotation du stationnement avec une tarification particulière.

Comment mettre en place ces systèmes ? Ils rassemblent beaucoup d'activités professionnelles.

Quand les professionnels ont des besoins particuliers, il y a une utilisation massive des aires de livraison.

Ministère du Développement Durable

Avec le Code Général des Collectivités Territoriales, il est possible de réglementer le stationnement. Il s'agit de privilégier une certaine catégorie d'utilisateur au profit de l'intérêt général.

La répartition des acteurs n'est pas efficace ; il faut toujours garder la commune comme un repère essentiel.

On a des choses un peu partout et qu'est ce que l'on fait ? Quelles sont les compétences ?

Le pouvoir de police du maire : quelles sont ses ressources particulières ?

Il y a aussi derrière toute la question des plans départementaux et des plans de zone....

Christine Molinari, Responsable du Centre de Service de Clermont-Ferrand, Château d'Eau

La société Château d'Eau a été créée en 1992 et se positionnait alors comme un pionnier sur le marché français. Aujourd'hui elle est une entité du groupe Eden, 1ère marque de fontaine à eau en Europe.

La société dispose de plus de 300 salariés réparties en France sur 26 centres de service et est approvisionnée par des sources régionales.

Afin de faciliter la distribution, le groupe utilise la technologie UPS ; la programmation des livraisons est automatique. Cependant, en matière de livraisons en ville, Château d'Eau se distingue de la majorité des sociétés de distribution puisque les livreurs effectuent également la maintenance des fontaines lors des livraisons.

La flotte de véhicules qui circulent en France pour Château d'Eau est assez la suivante : 55 poids lourds (12 tonnes) et 51 véhicules légers dont 20 en Ile-de-France.

Catherine Molinari relève des disparités régionales relativement fortes en matière de livraison en ville. Il se trouve que le nord et l'Est de la France ainsi que le secteur lyonnais (ou un disque stationnement pour les livraisons est en cours d'expérimentation) sont relativement épargnés. Pour les autres, la situation est plus compliquée en raison de contraintes d'accessibilité dans les rues piétonnes fermées aux livraisons à 11h, voire 9h du matin, il y manque également des aires de livraisons, celles existantes étant souvent occupées par les véhicules particuliers.

Les problèmes rencontrés par la société Château d'Eau - généralement localisés dans les centres-villes - sont le nombre important de plots et bornes le long des trottoirs, des centres-villes engorgés qui provoquent des détours pour les véhicules de livraisons, les véhicules de plus de 3.5t sont souvent interdits dans les centres-villes, les axes rouges à Paris interdisant tout stationnement aux heures de pointe.

Dans les secteurs interdits aux plus de 3.5 tonnes, la société est contrainte soit d'utiliser des poids lourds qui consomment davantage de carburants, soit d'avoir des véhicules légers qui reviennent chargés au dépôt et retournent en tournée. Ce genre d'interdiction pèse lourdement sur leur manière de travailler puisque le poids des bouteilles à eau augmente automatiquement le tonnage des véhicules qu'ils doivent utiliser.

Par ailleurs, la société Château d'Eau estime pour l'heure que la mise en place de centre de distribution urbain (ou d'espace Logistique Urbain) ne convient pas à leur supply chain dans la mesure où la manutention des fontaines à eau est contraignante et compliquée (poids des bouteilles etc.)

Julien Darthout, Consultant, CPV

'Dans la pratique, 2 camions bloquent la rue de Rivoli à Paris, ça bloque tout'. C'est la raison pour laquelle la ville de Paris a décidé de mettre en place un Guide des Bonnes Pratiques.

Il y a 3 principales conditions pour que cela fonctionne :

- conditions tarifaires différenciées, en général pour les restaurants. Parfois les livraisons ont lieu 4 fois par jour, c'est le même prix.

Les livraisons de nuit génèrent beaucoup de bruit pour les résidents.

Ainsi, à titre d'exemple, sur Paris, le Syndicat du Livre a mis en place un système de livraisons nocturnes. Mais pour quels business ? Les livraisons la nuit permettent des avantages fiscaux pour ceux qui acceptent de livrer la nuit.

Pour ce qui concerne les entreprises périurbaines, tous les entrepôts sont dans le périurbain. Le coût de la technologie développé par Monoprix est élevé : de l'ordre de 20 à 28% plus élevé que pour une distribution classique. Mais Carrefour essaye de se mettre sur un même créneau...

Les industriels se sont réunis au sein du Groupe DEMETER qui a pour objectif de fédérer les industriels autour des objectifs du développement durable. Cette association inclut les principales entreprises mais également leurs prestataires logistiques, et cette association a également voulu intégrer les organismes du public.

C'est ainsi qu'elle s'est rapprochée de la Mairie de Paris, l'ADEME, le Ministère du Développement Durable, le Port Autonome de Paris, etc. qui contribuent activement aux travaux de l'association.

Au sein du Club DEMETER, il s'agit essentiellement de travailler sur les questions relatives à la logistique. Dès le début, l'approche est très pragmatique, et les actions étaient avant tout liées aux activités de *'mass market'*. Cela est très représentatif de la chaîne logistique.

Ainsi, la question consistait à savoir comment restructurer au global une chaîne logistique.

L'une des principales problématiques est la logistique urbaine et il est essentiel d'être capable de trouver des solutions durables. Il y a un an et demi, il y a eu un travail intense sur les aires de livraisons concédées. Le travail des livraisons à problèmes était à l'ordre du jour : comment allouer une aire de livraison qui leur appartient ?

Aujourd'hui, on est face à des blocages politiques qui font qu'on ne peut pas aller beaucoup plus loin. Les travaux ont été relancés afin de rebondir sur ce qui est fait à la Mairie de Paris. La livraison urbaine est un des 5 chantiers qui apportent à l'entreprise une nouvelle vision.

Question de la salle

▪ *Chambre de Commerce et d'Industrie de Clermont-Ferrand*

Il est essentiel de travailler avec plusieurs transporteurs, ce qui rend parfois aussi les choses compliquées. Les transporteurs se sont réunis au sein d'une association (Clermont Livraisons Propres) et ont voté des tarifs pour financer la rupture de charge provoquée par la future plate-forme.

Ils ont réussi à se fédérer ce qui n'a pas non plus été très simple dans les faits. Mais la mairie et le SMTC ont beaucoup financé le projet.

Débat

- Il existe en France le problème de l'intercommunalité.

Que se passe-t-il des que l'on sort de la ville –centre ? Les camions qui circulent vides ou presque vides ? Il y a toutes les questions des zones 30 également.

- Quelle est la part de la formation des élus?

- Interface Transport souligne qu'il existe une '*valise pédagogique*' à destination des élus et des techniciens développée par le Programme National Marchandises en Ville.

Aujourd'hui on est très loin des objectifs souhaités alors.

La question est de savoir pourquoi ça n'a pas marché. Qu'est ce qu'il aurait fallu changer ?

Il est en effet essentiel de remettre du portage politique dans les actions de transports de marchandises en ville. Il faut réfléchir aux clés d'entrée qui sont celles des élus ; l'une d'entre elle est aujourd'hui évidente : la clé de l'environnement.

Les entreprises prennent le relais. Aujourd'hui, sur Paris c'est Monoprix qui porte l'initiative du projet.

Derrière tout cela se dégage l'idée du Marketing politique.

- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Clermont-Ferrand souligne qu'il existe des problèmes avec La Rochelle. Il est nécessaire de développer un système incitatif.

Cependant, il n'existe pas de solution tranchée.

- Le Ministère du Développement Durable souligne qu'il n'est pas possible d'interdire ou de limiter l'exercice de cette liberté, que chaque interdiction de circuler doit être accompagnée d'une solution alternative.

- ACT-Consultants relève quant à lui 3 points de blocage :

- compétences communales. Un point de coopération ville/agglomération est sans doute le volet transport de marchandises des PDU
- volonté politique : si un charismatique ne prend pas la décision, ça ne fonctionne pas,
- améliorer les services internes des collectivités locales.

- *Ministère du Développement Durable*

L'ensemble de ces problématiques soulève la question des politiques centrales. Quel est l'échelon pertinent ?

Quelle est la différence entre les aires urbaines et les Périmètres de Transports Urbains ? Au niveau de l'Etat, il faut que cette question interpelle les élus.

- L'Adjoint au Maire de Clermont-Ferrand souligne le problème de l'avenue de Clermont-Ferrand dans sa ville, ça a été mené de manière très professionnelle et moins politique. C'est le public qui a payé l'étude ; souvent il ne se prend aucune décision.

Et d'ajouter qu'il a seulement oublié ses collègues et qu'il a repassé le projet 6 mois avant sa fin.

Que faire après le tramway ? Cette question est traitée par la ville.

- *Ville de Toulouse*

Il est essentiel de prendre en compte l'ensemble du centre-ville. Il faut une vision cohérente.

▪ *CCI de Clermont-Ferrand*

Pour que le système fonctionne, il fallait que chaque transporteur soit au courant des différents types de marches à faire ensemble. Derrière cela se loge toute la question de la compatibilité du système d'information.

▪ *Ville de Montpellier*

Au sein de la ville, ils sont toujours dans les contraintes. Il y a la, vraiment un problème de marketing, il faut arriver à régler les choses, 'on va faire peu, mais on va faire cela'.

Il faut arriver à donner en échange. La démarche doit être épaulée par les CCI.

▪ Faut-il un service public du transport de marchandises en ville ?

Annex 1: Participants list

	Last name	First name	Company name
Mr.	Andre	Berton	DRE Auvergne
Ms.	Stephane	Bodinier	CALBERSON
Mr.	Philippe	Bossin	Interface Transport
Ms.	Aurelie	Cevaer	GART
Mr.	Gerard	Chabaud	Mairie de Toulouse
Mr.	Bruno	Cordier	ADETEC
Mr.	Luc	Darloy	Conseil Regional d'Ile-de-France
Mr.	Julien	Darthout	CPV Associes
Mr.	Arnaud	Demay	Ministere du Développement Durable
Mr.	Aubert	D'Halloy	Chronopost
Ms.	Sylvie	Douyere	SNCF
Ms.	Isabelle	Dubuc	CCI de Rouen
Mr.	Francis	Gaumy	Fraikin
Mr.	Thomas	Gourdon	TTR
Mr.	Christophe	Hausberg	Assemblee des Chambres Francaises de Commerce et d'Industrie (ACFCI)
Mr.	Rachid	Kander	Agence d'Urbanisme Clermont Metropole
Mr.	Arnaud	Lagrange	TTR
Ms.	Lucie	Masson	Chambre Regional de Commerce et d'Industrie
Mr.	Vincent	Meyer	Ville de Montpellier
Ms.	Catherine	Molinari	Chateau d'Eau (Fontaine a Eau)

Mr.	Gabriel	Picca	ACT Consultants
Mr.	Julien	Pittion	Direction Regionale de l'Equipement d'Ile-de-France
Mr.	Sebastien	Reilles	Agence d'Urbanisme Clermont Metropole
Mr.	Regis	Savarit	SMTC Clermont- Ferrand
Mr.		Taussig	Federation Nationale du Transport Routier
Mr.	Jean	Thevenon	CERTU
Mr.	Thierry	Allin	Mairie de Salon-de- Provence
Mr.	Claude	Timbal	CCI de Clermont
Mr.	Louis	Virgoulay	SMTC Clermont- Ferrand