



**Journée d'information du 5 novembre 2012**

**Mobilité Multimodale Intelligente**  
*Urbanisme, tourisme, logistique urbaine*



# Didier LIEVEN

## Le Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU®)

L'agglomération lilloise est partie prenante de la réflexion sur la logistique urbaine qui intègre les changements de comportements : le retour des commerces en centre-ville, l'exigence des citoyens, la réglementation contraignante, les effets du vieillissement de la population. Comme toutes les grandes villes d'Europe, Lille métropole, avec ses 1.3 millions d'habitants, cherche à optimiser les flux de marchandises qui entrent en ville et qui ressortent de la ville.

### Le projet

CMDU est un projet de recherche innovation. Il a la particularité d'avoir été traité de manière collective ; c'est véritablement un écosystème qui s'est pris en charge et qui a décidé de réfléchir à toutes ses composantes, estimant insuffisantes les leçons des quelques 180 expérimentations existantes.

Le projet traite des enjeux économiques, environnementaux et sociétaux. Si, d'évidence, les aspects économiques sont dominants pour les entreprises, les deux autres aspects qui répondent à des préoccupations largement partagées, doivent impérativement être pris en compte.

Trois objectifs sont assignés :

- L'optimisation et la réduction des mouvements de marchandises.
- Le report modal vers le fleuve et le fer
- L'utilisation de véhicules propres

### Les livrables

Comme tout projet de recherche, CMDU comporte des livrables.

On doit travailler sur des outils d'analyse logistique urbaine : la situation du territoire ; les filières aujourd'hui sur une métropole : quels sont les invariants d'une métropole à l'autre, quelles sont les filières produits, les filières magasin....Ces travaux ont été réalisés en collaboration avec l'IFSTTAR et le CETE Nord Picardie. En plus, des visites de commerçants, de transporteurs, des managers des enseignes de grande distribution ont été organisées.

Ces analyses ont permis de faire un travail collectif de co-conception et de co-design aboutissant à un catalogue de services innovants, une dizaine de services aussi innovants les uns que les autres avec les modèles économiques appropriés. Un CMDU produit des ruptures de charge qu'il faut compenser grâce à ces services innovants qui ont vocation à se combiner.

Pour qu'un tel Centre multimodal puisse fonctionner, il doit être équipé d'un système d'information (SI) de qualité. Le SI du CMDU est conçu sous la marque ULIS® (Urban Logistics Information System). Il appartient à la mouvance 2.0 mais c'est surtout un système collaboratif qui vise à faire se rencontrer des donneurs d'ordre et des capacités de transport qui, en temps réel, seront capables de communiquer.

Le système fait appel à des outils d'analyse économétrique pour déterminer les coûts qui peuvent varier en fonction de la nature de la demande (impératifs de délai par exemple).

Pour le temps réel, des simulateurs de trafic et des optimiseurs de tournées sont également à l'étude pour travailler à une échelle micro (quartier, rue).

Le projet comporte également l'étude des équipements techniques ad hoc et la mise en place d'un démonstrateur.

L'ambition est de créer un outil au service de l'écosystème. Le but du CMDU est d'offrir une plateforme à l'ensemble des acteurs pour mieux faire leur travail : Optimiser, Organiser, Mutualiser

## Le port de Lille

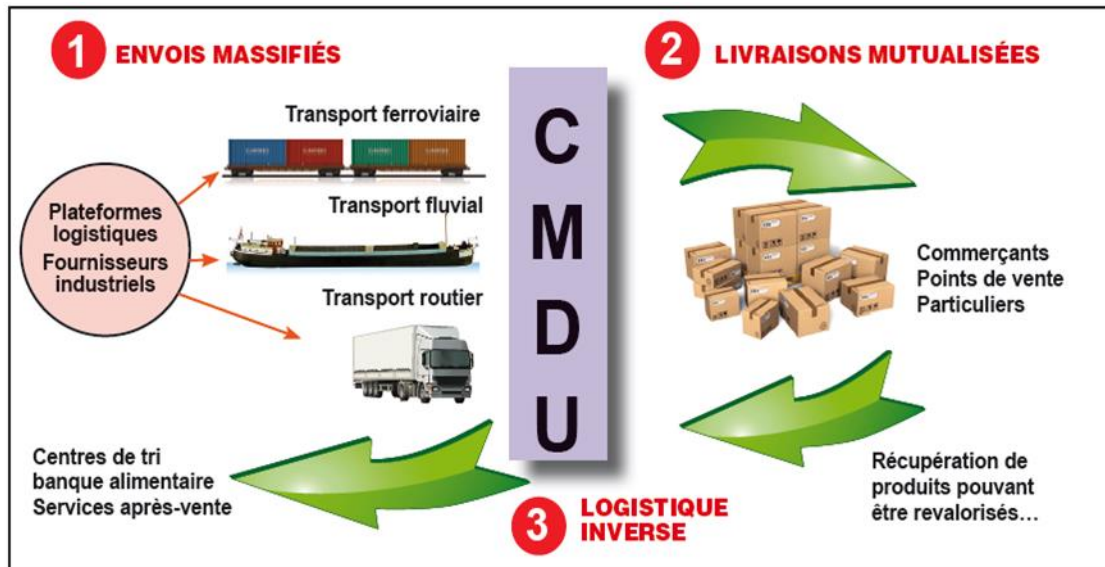


Le port de Lille s'étend sur 57 ha le long du canal de la Deûle. C'est un port multimodal que traversent des voies ferrées, connecté aux autoroutes qui remontent vers Dunkerque, vers la Belgique et qui descendent vers Paris. Les terrains qu'occupe le port de Lille sont aujourd'hui convoités. Mais ils constituent une vraie chance car ils sont un atout pour le développement économique sans être une charge pour la collectivité.

Ports de Lille est partenaire dans un projet européen « Connecting Citizen Port 21 » qui rassemble 7 ports intérieurs et a pour objectif de promouvoir les Ports Intérieurs pour les villes qui en sont dotées. Les partenaires CCP21 sont: Port de Bruxelles [BE] Ports de Lille [FR] Port autonome de Paris [FR] Port autonome de Liège [BE] Province d'Utrecht [NL] Port de Suisse [CH] Rheinports Basel-Mulhouse-Weil [DE]

## Le projet CMDU

Trois types de flux sont donc considérés dans le cadre du CMDU: des envois massifiés, des livraisons mutualisées, la logistique inverse.



Les intérêts visés par le CMDU, sont :

#### Pour les commerces en ville

- Coûts d'approvisionnement réduits : grâce à la livraison massifiée de marchandises par la voie routière, par la voie d'eau ou par la voie ferrée les coûts de transport seront minorés
- Développement de chiffre d'affaires : en déportant les réserves au CMDU les commerçants disposeront de davantage de surface disponible pour la vente !
- Réception de marchandises à la demande : un système d'information de nouvelle génération, ULIS® (Urban Logistics Information System), permettra d'exposer un besoin de transport à l'ensemble des professionnels de la livraison en ville pour une prise en charge dans les meilleurs délais aux meilleures conditions tarifaires.
- Amélioration des conditions de travail : avec la mise en place de services de logistique inverse ou de retour à la demande, libération des surfaces de travail des cartons, emballages, plastiques, retours, défectueux,...

#### Pour les transporteurs

- Augmentation du chiffre d'affaires en emportant du fret supplémentaire depuis le CMDU vers les commerçants du centre-ville.
- Optimisation de la rentabilité des tournées en concentrant celles-ci sur un secteur, en augmentant le nombre de points de livraison par tournée
- Moins de retour à vide en ressortant du fret de la ville vers le CMDU grâce aux services de logistique inverse

## **Le partenariat**

Pour traduire cette volonté collective, un GIE a été créé en mars 2012. Il est encore ouvert

Les membres fondateurs de ce GIE sont :

- Les Ports de Lille, établissement de la CCI Grand Lille
- Le MIN (Marché d'Intérêt National) de LOMME, 2ème marché de France après Rungis
- GENERIX GROUP, leader européen de l'édition de logiciels collaboratifs pour l'écosystème du Commerce
- TLF, la fédération française des transports et logistique de France
- Veolia Propreté

Les collectivités et pouvoirs publics sont associés au projet au sein d'un comité d'orientation stratégique ce qui leur permet d'observer et de comprendre afin de pouvoir demain réglementer en toute connaissance de cause.

## **Les axes d'innovation**

- Changement des modèles ;
- Création de services innovants à combiner ;
- Implication du fluvial dans la distribution urbaine par de nouveaux formats & adaptation des flottes de transport ;
- Système d'information ULIS ;
- Adaptation des Infrastructures et superstructures ;
- Modélisation du dispositif en vue de la portabilité.

## **Premières expérimentations**

En avance sur le programme, les premières expérimentations ont démarré avec une enseigne disposant de plusieurs points de vente en ville et avec 2 transporteurs : stocks externalisés, livraisons optimisées et mutualisées sont les premiers services démarrés ainsi qu'un volt de la reverse logistique.