Mobilité Multimodale Intelligente

Urbanisme, tourisme, logistique urbaine

Introduction par Jean-François JANIN 4

Session 1. Planification urbaine et mobilité durable 5

Gabriel JOURDAN 5
Contexte et enjeux des démarches d'articulation urbanisme-transports 5

Florent LE NECHET 9
Forme urbaine et transport 9

Jean-Christophe CHADANSON 13
Le « Grenelle des mobilités », Communauté urbaine de Bordeaux 13

Discussion - débat 18

Session 2. Tourisme durable et mobilité intelligente 21

Gabrielle LABESCAT 21
Principales tendances du tourisme urbain impactant la mobilité 21

André REIX 27
NTIC, tourisme d'affaires et mobilité durable 27

Thierry LOUIS 30
La convention alpine et le tourisme durable 30

Mariannick DUMAZEAU 34
Le Baladobus : Une solution d'accessibilité pour lier Paris, la région parisienne, au Parc Naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse 34

Discussion - débat 38

Session 3. La logistique urbaine dans la ville intelligente et durable.....39

Olivier MAUREL 39

Logistique urbaine et économie numérique : complémentarité et antagonisme 39

Gilles MANUELLE 44

La livraison urbaine multimodale éco-responsable 44

Didier LIEVEN 50

Le Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU®) 50

Céline OPPENHAUSER 54

Enjeux du « dernier kilomètre marchandises », le rôle des collectivités, focus sur l'action strasbourgeoise 54

Discussion - débat 59

Introduction par Jean-François JANIN

La PREDIM a maintenant plus de 10 ans. C'est une action fédérative issue du PREDIT, programme de recherche et d'expérimentation sur les innovations dans les transports, mise en place afin de résoudre les problèmes complexes de l'information multimodale.

Au plan international, le congrès ITS de Vienne, il y a quelques jours, a rassemblé des ministres de tous les continents qui ont mis en avant l'interopérabilité et une gouvernance mondiale des ITS. Cette conférence annuelle des ministres pourrait être l'occasion d'analyses et de prises de décisions concernant la mise en application des mesures arrêtées lors des précédents congrès et l'opportunité de prendre de nouvelles décisions. La prise de décision politique est relativement novatrice dans ce type de congrès.
Au plan national, la crise financière actuelle a bouleversé les projets de transport qui avaient été planifiés ainsi que le schéma national d'infrastructures. L'Etat et les collectivités n'ont plus les moyens d'assumer les projets prévus. Il faudra cependant réaliser la transition écologique, la transition énergétique et la transition financière. La situation actuelle doit donc tendre vers plus de mutualisation et plus d'économie.

Les présentations de cette journée PREDIM, sur les trois thèmes de la mobilité et de l'urbanisme, du tourisme et du transport de marchandises en ville croisés avec l'innovation correspondent également à des problématiques correspondant à une demande politique.

Session 1. Planification urbaine et mobilité durable

Gabriel JOURDAN

Contexte et enjeux des démarches d'articulation urbanisme-transports

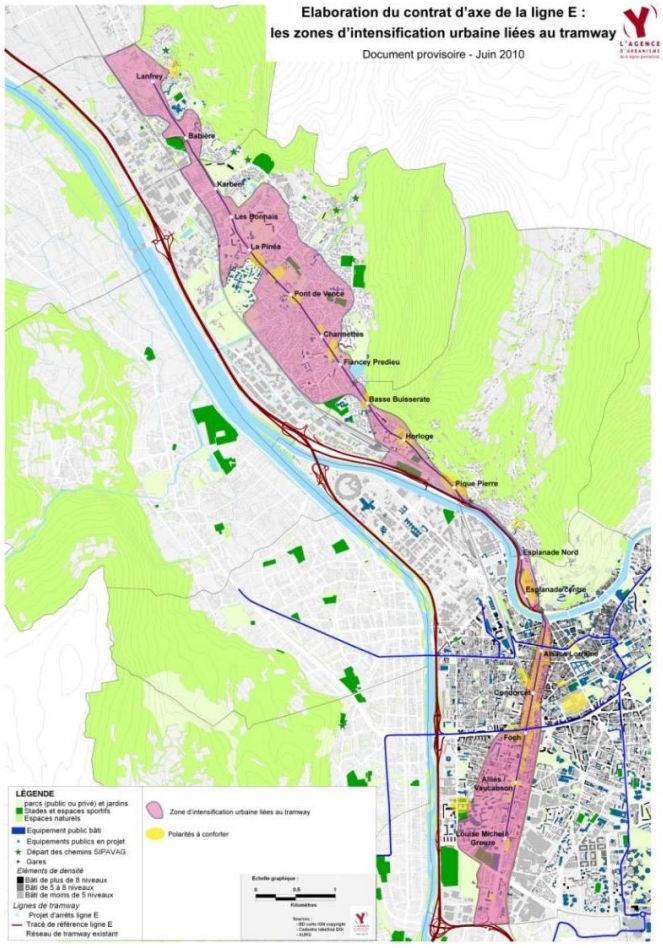
M. JOURDAN s'efforce de fournir des éléments de réflexion sur la cohérence urbanisme-déplacement. A Grenoble, un contrat d'axe a été développé. Il a donné lieu à la rédaction d'une charte urbanisme déplacement.

Echelle de l'aire urbaine

La cohérence urbanisme – déplacement peut s'aborder à l'échelle de l'aire urbaine. Elle fait apparaître les problèmes d'articulation entre la ville et son territoire. L'accélération des vitesses de déplacement, la généralisation de l'automobile et l'accroissement de la mobilité qui en est résulté, ont rendu possible toute une série de redistributions géographiques des fonctions urbaines à l'échelle d'un territoire plus vaste. De ce fait, on est passé d'une ville à l'échelle du piéton, qui s'étend sur un rayon de 1 à 3 kilomètres autour du centre, à une ville qui se développe à l'échelle de l'automobile et qui s'étend alors sur un rayon de 15 à 50 kilomètres. Une nouvelle organisation urbanisme-déplacement est donc apparue. De nouvelles stratégies de localisation ont été mises en place par les ménages, les entreprises, les supermarchés, les groupes de la grande distribution … en lien avec la généralisation de la voiture, la généralisation des infrastructures routières rapides, dans un climat de concurrence entre les différentes collectivités territoriales pour capter l'activité économique, les zones d'entreprises, les lotissements … Finalement la cohérence urbanisme-déplacement s'est mise en place en lien avec la voiture et les politiques publiques n'ont pas réussi à réguler ce processus. Des essais de régulation ont été tentés avec la planification urbaine des années 70, en construisant des villes nouvelles. Ces tentatives de régulation ont échoué car les communes étaient puissantes et parvenaient à contrer les stratégies de planification globale afin d'assurer en local leur propre développement. La puissance publique (Etat, conseils généraux) a développé des infrastructures importantes et a été le moteur de cet étalement urbain.

Echelle de l'axe de transport

L'axe de transport consiste à recentrer l'organisation urbaine autour des axes structurants de transport : TC, stations, gares pour accompagner l'investissement public, faire des villes plus durables, optimiser l'usage des TC. C'est faire du volontarisme dans la planification. L'objectif est donc de recentrer le développement de la ville autour des axes de transport et trouver l'articulation entre les TC en site propre et l'aménagement des espaces publics autour de l'axe de transport.



Densification autour de la ligne n°2 du tram de Grenoble (slide3)

Problématique de régulation et d'action publique

On parle beaucoup de problèmes d'urbanisme mais pas de problèmes institutionnels. Pour réguler l'articulation urbanisme-déplacement, notamment à l'échelle de l'aire urbaine, on doit combiner des actions qui portent à la fois sur le système de transport et des actions plus classiques d'urbanisme et de planification. Le transport est composé des TC mais aussi du routier. Cette composante comprend le développement des grands axes, les vitesses de circulation, le réaménagement des infrastructures de grandes voiries. La vitesse de déplacement est un des facteurs de la périurbanisation et de l'étalement urbain.

Concernant les actions d'urbanisme, M JOURDAN cite Marc WIEL et son ouvrage sur la transition urbaine qui préconise d'agir sur la réservation du foncier pour offrir des alternatives aux individus, ménages, entreprises, qui sont généralement contraints d'aller vivre loin des villes, à cause du prix élevé des logements et du foncier au cœur et aux abords des villes. Dans les grandes villes, le prix moyen des logements, suivant les territoires, a été multiplié par deux, voire plus, entre la fin des années 90 et la période actuelle. L'offre de logements dans les cœurs d'agglomération et près des pôles d'emplois est insuffisante par rapport à la demande.

Au départ, la périurbanisation s'est développée grâce à la voiture et aux infrastructures routières mais à présent c'est la crise du logement (et donc son prix) qui repousse les ménages de plus en plus loin.

Des cohérences sont à rétablir entre le marché du logement, la dynamique de l'emploi, et les infrastructures de transport. Lorsque STMicroElectronics s'est développée près de Grenoble, sur les communes de Crolles et de Bernin, beaucoup de sous-traitants se sont également implantés à proximité : 5000 emplois ont été créés en 2008 et 2009. Parallèlement seulement 400 logements ont été créés et donc il y a eu création d'un étalement urbain et des problèmes de transport liées aux trajets domicile-travail, provoquant ainsi une désarticulation entre urbanisme et transport.

Déconnexion institutionnelle entre les acteurs en charge de l'urbanisme et les acteurs en charge du transport

La France compte des compétences en urbanisme, essentiellement réparties dans les communes ou par extension aux intercommunalités. Ces dernières peuvent se fédérer pour élaborer des SCoT. La compétence urbanisme est d'essence communale et on demande à des communes ou groupements de communes de régler des problèmes qui les dépassent. On leur demande d'intervenir au niveau des SCoT, dans des champs d'intervention, où elles n'ont pas les compétences nécessaires (grandes infrastructures, grandes voiries). Les compétences sur les infrastructures de transport appartiennent soit à l'Etat, soit au Conseil Général, soit au Conseil Régional. Ces acteurs ne sont pas membres du SCoT. L'établissement public, le syndicat mixte ou le syndicat intercommunal qui porte le SCoT est une structure fermée. Les membres du SCoT appartiennent à des communes ou des intercommunalités. Les acteurs qui ne sont pas membres du SCoT peuvent être invités mais n'ont pas le droit de vote. Ce sont pourtant les acteurs de l'Etat, du Conseil Général, du Conseil Régional qui maitrisent les grandes infrastructures et donc les leviers de l'étalement urbain. Le Conseil Général et le Conseil Régional contrôlent des systèmes de transport importants (TER pour la Région et lignes de cars express pour le Conseil Général). Ces modes de transport participent à la structuration du territoire métropolitain grenoblois. Les systèmes de transport urbain sont à l'échelle des communautés d'agglomération (de Grenoble, de Voiron, du Grésivaudan). Ils correspondent à des périmètres plus restreints.

Absence ou faiblesse des dispositifs d'articulation

La planification globale, à l'instar des SCoT, est pensée par des structures d'intercommunalité. Tous les acteurs qui maîtrisent les leviers d'action dans le domaine du routier et des TC, devraient participer au SCoT. De vrais débats devraient s'engager et déboucher sur des décisions. La commission d'enquête publique de la région grenobloise vient de rendre son avis sur le projet de SCoT et a émis une réserve sur le volet déplacement et la mise en œuvre du SCOT : elle a souligné la disjonction entre les institutions et pointe le manque de dialogue entre les AOT et les maîtres d'ouvrages routiers au sujet de la mise en œuvre des orientations du SCoT sur les déplacements.

L’absence de tutelle entre les différents niveaux de collectivités est un handicap en France. D’autres pays européens comme l’Italie et l’Allemagne possèdent une tutelle au niveau de la planification territoriale entre d’une part le niveau régional, provincial ou départemental et d’autre part le niveau des intercommunalités.

Exemples grenoblois

La charte « urbanisme - transport » et le contrat d’axe sont des outils qui n’ont pas été développés au niveau de la métropole. Ils ont été développés dans le but de résoudre l’articulation urbanisme-déplacement autour de l’axe transport. Ils sont très innovants car ils font travailler ensemble le SMTC et les communes. Les axes, constitués par les 3 lignes de trams, qui traversent la plus forte densité de population, ont été bien équipés et l’aménagement des espaces publics autour de ces axes a coûté cher (25 à 30% du coût total de la ligne C). De ce fait le SMTC a contractualisé avec les communes. 2 points sont majeurs :

- le SMTC ne peut plus prendre en charge à 100% des aménagements urbains et doit recentrer ses actions sur le transport. Le SMTC a négocié avec les communes les conditions de sa participation aux aménagements urbains.

- Si les communes ne s’engagent pas dans un processus d’intensification de l’urbanisation, le SMTC ne s’engagera pas dans les études et la réalisation de ligne de tram. Pour garantir cet accord, les communes, s’engagent à construire un nombre minimal de logements sur une période de 5 ans. En contrepartie, le SMTC s’engage à leur verser une enveloppe financière pour les aider à financer les aménagements d’espace public

Pour mettre en place ce dispositif, le SMTC a financé un poste de référent dans chacune des communes. Il a également payé à 100% un urbaniste qui étudie la densification maximale de logements dans le projet urbain associé au passage du tram. Ce dernier cherche à impliquer au maximum les communes dans le projet.

Florent LE NECHET

Forme urbaine et transport

Florent LE NECHET expose les travaux de sa thèse soutenue il y a 2 ans. Ces travaux s'inscrivent dans la continuité du précédent exposé. Il va donc évoquer les enjeux de l'articulation urbanisme-transport à l'échelle locale, à l'échelle des métropoles et à l'échelle des ensembles métropolitains. Il a étudié et fait une comparaison entre la région Rhin-Ruhr et la Région Ile de France. Il s'est ainsi interrogé sur la juxtaposition des aires fonctionnelles. En ce qui concerne les problématiques institutionnelles, il a moins approfondi le sujet que dans la présentation précédente.

Etalement urbain et métropolisation – émergence du polycentrisme

Dans sa thèse Florent LE NECHET a abordé les questions d'émergence de la centralité secondaire dans les grandes métropoles européennes et américaines. Le facteur d'émergence du polycentrisme est apparu avec des centres historiques disjoints qui se retrouvent intégrés fonctionnellement au sein d'une grande agglomération. C'est le cas par exemple de Lagny-sur-Marne ou de Melun qui font maintenant quasiment partie intégrante de l'agglomération parisienne.
On assiste depuis plus de cinquante ans à une croissance forte du polycentrisme métropolitain et à une transformation de la forme des flux : on passe d'un modèle radial classique à un modèle plus complexe de déplacements diffus. En Europe, les centres anciens résistent bien, à la différence des Etats Unis. Cette mutation des flux pose question lorsqu'il s'agit d'aménager les villes pour atteindre des objectifs de développement durable (réduction des déplacements en automobile et réduction de la portée des déplacements).

A titre d'exemple, Padoue et Venise sont deux métropoles italiennes qui se sont étendues dans l'espace jusqu'à être aujourd'hui deux aires fonctionnelles juxtaposées. Les questions d'organisation des déplacements doivent donc se poser de façon conjointe, ce qui pourrait nécessiter la création d'un troisième acteur, en plus des acteurs locaux et métropolitains classiques.

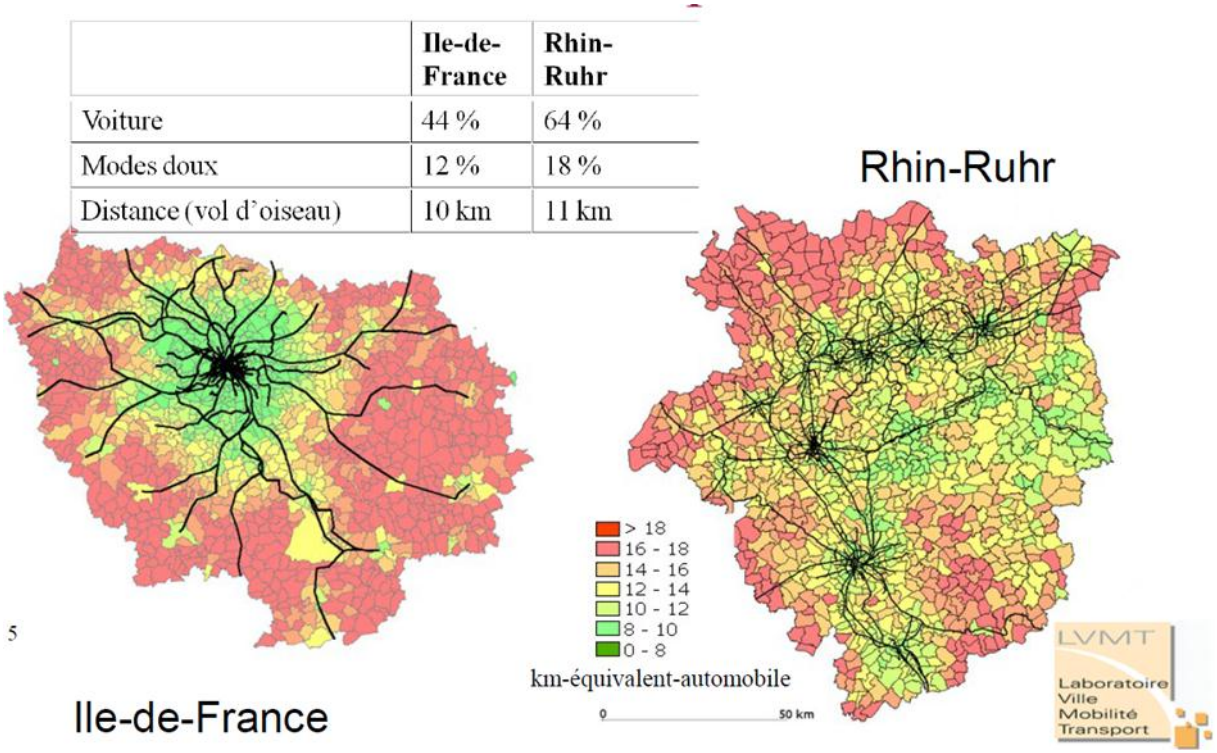
Comparaison Région Ile de France et Région Rhin Ruhr

Ce sont deux régions de taille comparable (environ 12 000 km2 et 10 à 12 millions d'habitants). Mais leur organisation spatiale est très différente : La Région Ile-de-France est monocentrique autour de Paris alors que la Région Rhin-Ruhr est polycentrique avec des centres comme Cologne, Essen, Düsseldorf, Dortmund… Chacune de ces villes a approximativement la taille de Lyon.
Elles ont chacune leur réseau de transport en étoile alors qu'elles sont distantes de seulement 20 kilomètres les unes des autres. L'étude a porté sur la comparaison entre ces 2 régions des déplacements quotidiens et des déplacements domicile-travail. Pour obtenir les indicateurs de même nature, une harmonisation des bases de données a été nécessaire.

Ces indicateurs sont : la part des trajets réalisés en voiture, la part des trajets réalisés en TC et modes doux, la portée moyenne des déplacements notamment pour les domicile-travail. La distance moyenne de déplacement dans les 2 régions est de 10 km mais en revanche les parts modales sont très différentes. Les TC sont plus utilisés pour les déplacements domicile-travail en Ile de France alors que la voiture est largement prépondérante dans la région Rhin-Ruhr.

Dans la carte ci-dessous, les couleurs correspondent à une approximation de la consommation d'énergie au niveau local, pour les déplacements domicile-travail liée particulièrement à l'usage de l'automobile.

	Ile-de-France	Rhin-Ruhr
Voiture	44 %	64 %
Modes doux	12 %	18 %
Distance (vol d'oiseau)	10 km	11 km

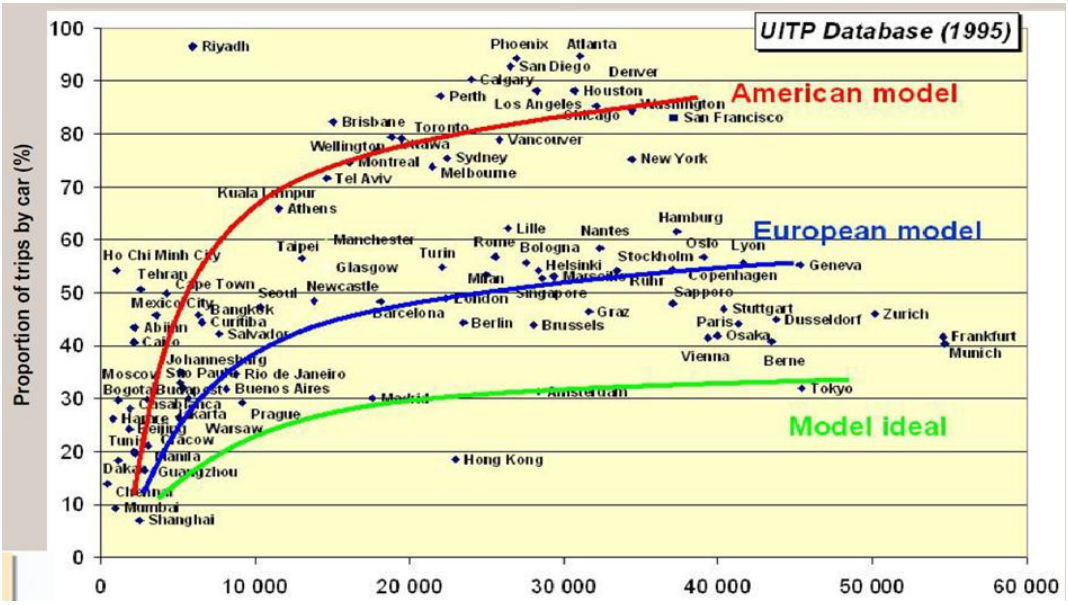


Consommation d'énergie liée à la mobilité quotidienne

Si on veut réduire la part de la voiture, plusieurs solutions sont possibles : mener des actions de tarification routière, renforcer l'offre de TC (construction de lignes de trams, augmenter le confort, augmenter la fréquence TC), agir sur la demande en réduisant le nombre de déplacements quotidiens (télétravail), agir sur la forme urbaine mais c'est une action longue en raison de la forte inertie nécessaire pour provoquer le changement.

PIB/habitant et déplacement automobile

La mobilité durable est influencée par des caractéristiques socio-économiques (taux de motorisation, richesse des villes). Au niveau mondial, on observe en général, que plus le PIB par habitant est élevé, plus le nombre de déplacements en voiture ne croît. On observe aussi des écarts en fonction de la géographie (modèle américain ou européen) et en fonction des caractéristiques culturelles et économiques. Certaines villes comme Amsterdam, Vienne, Munich, … mènent des actions volontaristes sur la forme urbaine, cohérentes sur le long terme. Elles ont pu infléchir sensiblement la part des trajets réalisés en voiture.



Corrélation entre forme urbaine et mobilité : cas de l'indicateur d'étalement urbain

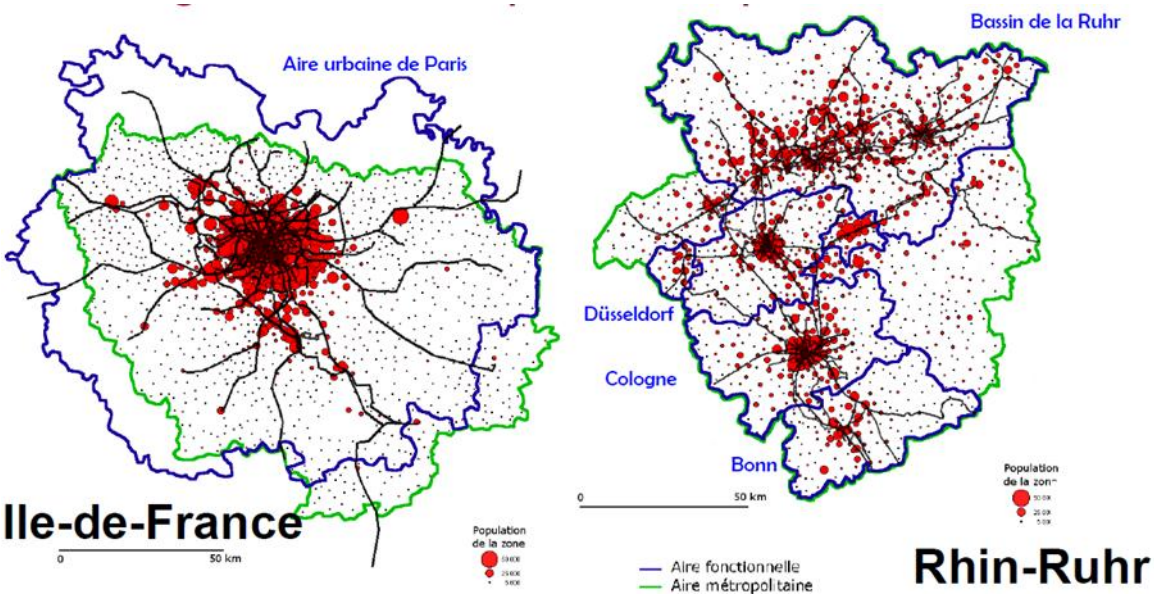
Dans sa thèse, M. LE NECHET s'est intéressé aux liens entre forme urbaine et mobilité quotidienne, à l'échelle des agglomérations européennes, à l'aide de la base UITP qui contient des indicateurs de consommation d'énergie dans les transports.
Il a mis en évidence, au niveau européen, des relations entre configuration interne des densités et consommation d'énergie dans les transports. Il a affiné la description des formes urbaines, notamment à travers des indicateurs d'étalement urbain et de polycentrisme. Il en retient que les villes monocentriques et compactes seraient en moyenne plus vertueuses que les autres, alors que la densité nette, simple comptage ne prenant pas en compte la répartition des habitants, ne joue pas à cette échelle.

La distance moyenne entre 2 individus est un indicateur de compacité permettant de quantifier la configuration spatiale des densités. Pour une forme compacte et monocentrique, le tirage au sort de 2 personnes doit aboutir le plus souvent à une distance faible. Au contraire, pour une forme plus étalée, la distance moyenne sera plus élevée, statistiquement d'autant plus proche du rayon de la zone urbaine qu'on se rapproche d'une forme urbaine diffuse. La distance moyenne de compacité en Ile de France est de 26 km. A densité égale on peut ainsi trouver un certain nombre de situations différentes : Porto, Lyon, Wuppertal ont exactement la même population totale et la même densité de population mais ont un indice de compacité très différent. Cet indicateur permet d'établir un lien statistique entre forme urbaine et comportement de mobilité quotidienne ainsi que relaté ci-dessus.
Démarche à d'autres échelles

Sur les aires urbaines françaises de plus de 500 000 habitants (13 hors Paris) M. LE NECHET a établi le calcul des indicateurs de forme urbaine et de mobilité quotidienne à la fois à l'échelle des communes et à l'échelle de l'aire urbaine. Il en ressort que la densité est pertinente à l'échelle locale (elle a une forte influence sur les pratiques modales du fait par exemple de la densification autour des axes de transport) mais à l'échelle de l'aire urbaine, c'est la forme (distance moyenne entre 2 individus) qui est la plus pertinente pour expliquer la variabilité des comportements de mobilité.

Il a déterminé les périmètres fonctionnels autour de la région Rhin-Ruhr et de l'Ile de France (couleur bleue) ainsi que l'aire métropolitaine. Il s'est attaché à étudier le lien entre forme urbaine et mobilité quotidienne. Dans ces espaces on distingue 3 échelles :

- L'échelle locale
- L'échelle de bassin d'emplois (Cologne, Dusseldorf ….)
- L'échelle de l'aire fonctionnelle entière



Aménagement métropolitain à plusieurs échelles

Une plus grande densité locale et l'augmentation de l'accessibilité au métro/RER aboutit à une réduction des trajets réalisés en voiture. La part des trajets locaux est un indicateur pertinent.

Modèles

Pour élargir ces questions, une démarche complémentaire consiste à modéliser les villes ou éventuellement la dynamique de ces villes et de produire des analyses de sensibilité en intégrant la compréhension du comportement des individus (choix de localisation, choix de modes de transport, lieux d'emplois et d'activités), le coût de l'énergie, paramètre à la valeur incertaine qui conditionnera grandement les formes urbaines les plus viables sur le long terme.

Jean-Christophe CHADANSON

Le « Grenelle des mobilités », Communauté urbaine de Bordeaux

La démarche du Grenelle des mobilités a commencé en décembre 2011 et s'est terminée en septembre 2012. M. CHADANSON explique comment s'est organisée cette démarche et expose les résultats produits.

Pourquoi un Grenelle des mobilités

A Bordeaux 2 sujets politiques et techniques prédominent :

- La congestion de la rocade
- La performance des transports collectifs (TC)

Ces sujets sont commentés par la presse locale et font l'objet de positionnements politiques entre le Président de la communauté urbaine, Vincent FELTESSE et le maire de Bordeaux Alain JUPPE.

Face à ces difficultés, l'agence d'urbanisme de Bordeaux a été saisie et une commande formalisée par le président de la communauté urbaine, le maire de Bordeaux, le préfet, les présidents de la Région et du Département, a été passée à l'agence d'urbanisme pour essayer de faire travailler des acteurs de manière très ouverte sur les questions de congestion routière et de performance des TC.

Depuis 20ans, des réflexions sont menées en Gironde sur un grand contournement autoroutier. Elles n'ont mené à rien. De 1996 à 2004, 40 kilomètres de tramways ont été réalisés. C'est une grande réussite sur le plan urbain mais l'évaluation de l'enquête ménages déplacements de 2009 a révélé que la part modale TC était passée de 10% à 11%. Or les plans climat régionaux se précisent et ont toujours pour objectif le facteur 4 à l'horizon 2050. Il faudrait pour cela atteindre une part modale TC de 25% !

Organisation

M CHADANSON et le directeur de l'agence d'urbanisme, Jean-Marc OFFNER ont organisé un Grenelle de la mobilité. : 120 personnes qualifiées ont été choisies et réparties dans 6 groupes (aucun élu n'a été choisi) : le groupe des collectivités locales, le groupe de l'Etat, le groupe syndical, le groupe des entreprises, le groupe des associations d'experts, le groupe des associations de transport et de la vie sociale.

L’agence d’urbanisme a demandé à ces personnes de s’inscrire dans des ateliers : un atelier grands déplacements, un atelier sur la mobilité et l’emploi, un atelier sur TC et urbanisme, un atelier sur la voiture autrement, un atelier sur le partage des futurs (traduire les documents cadres en terme de politique publique, pour obtenir par exemple 25% de part modale TC).

Ces personnes ne devaient pas être substituables. La commande a couvert une trentaine de réunions, 3000 prises de paroles, 9 mois de travail. Un rapport a été rendu et constitue une interpellation auprès des collectivités locales.

Eléments de partage

Des points d’accord ont été partagés. Des compromis ont été établis par rapprochement progressif de positions. Des divergences apparentes se sont transformées en compromis. Parmi les divergences apparentes, voici quelques points qui ont été discutés :

- La vitesse ne sert pas à gagner en rapidité mais à gagner en territoire. Chaque individu optimise son temps de déplacement et a tendance à aller plus loin quand il dispose d’une bonne offre d’accessibilité. Ce qui entraine des congestions permanentes.
- La gratuité des TC n’est pas une bonne solution.
- L’avenir de l’automobile passe de toute manière par sa présence à moyen et à long terme que l’on aime ou pas l’automobile. Il faut penser au niveau de pertinence de l’automobile.
- Il vaut mieux rentabiliser les infrastructures existantes avant d’en construire de nouvelles.

Des contradictions sur le contournement et le tramway n’ont pas été résolues :

- Le tramway doit-il être un outil au service de l’équité territoriale ou un outil au service de la performance des territoires, en acceptant que certains territoires soient oins bien desservis ?
- Le contournement autoroutier : 80 % des usagers sont des usagers locaux urbains. 20% des usagers sont en transit. C’est une difficulté que de s’accorder sur la fonctionnalité de cette rocade.

Au final 120 propositions ont été produites puis 18 propositions ont été retenues après regroupement.

Nouveau modèle de mobilité

Le nouveau modèle de la mobilité est un modèle basé sur une mobilité fluide, raisonnée, et régulée.

Plus de fluidité par plus de régulation est l'idée selon laquelle la vitesse permet de gagner du territoire (et non du temps) mais le groupe a formulé une double demande : une garantie de la durée de déplacement relativement stable est un objectif de politique publique plus utile que d'augmenter la vitesse mais la stabilité de cette fluidité passe par plus de régulation, de contrôle, plus d'articulation entre offre et demande. Plus de fluidité repose sur un double objectif : garantir une fluidité rapide et une fluidité lente.

Pour une grande partie des motifs de déplacements, et des territoires où se pratiquent ces déplacements, le besoin exprimé est un besoin de prédictibilité. Ce qui est important n'est pas la vitesse mais l'assurance d'une durée.

Le besoin de fluidité rapide s'est exprimé très fortement, notamment dans le monde économique. Les salariés ont en effet des difficultés d'accessibilité au travail.

La politique de régulation (plan de circulation, gestion des flux, péage urbain) doit prendre en compte l'utilité socio-économique des déplacements en donnant des bonus d'accès à l'emploi, Ces éléments de consensus ont été construits avec des représentants du monde de l'écologie et du monde de l'économie. Ils se sont rendu compte qu'ils avaient un point en commun : la sobriété. Pour les uns c'est moins dépenser et mieux dépenser et les autres moins d'impacts environnementaux.

Les leviers d'intervention sont la distance, la vitesse, le temps. Dans ce Grenelle, il est proposé de classer les actions avec ces 3 paramètres.

On part de l'idée que l'on dispose d'hypothèses stables. Dans les années qui viennent, le niveau de mobilité devrait être constant.

Objectifs du groupe de travail

Les objectifs sont de réduire le nombre de véhicules-kilomètres plutôt que se focaliser sur la part modale TC. Il faut aussi définir une politique publique sur les déplacements courts qui sont nocifs pour l'environnement et assurer un passage massif des petits déplacements des véhicules motorisés aux 2 roues et la marche. La démarche raisonnée consiste à optimiser tous les modes de transport. Il faut ainsi mettre au même niveau, les investissements en faveur de la marche, du vélo, des TC et de la route. Il n'est plus possible d'investir seulement dans les TC et la route.

La réduction des déplacements longs en voiture solo passe par un transfert vers les TC ou l'utilisation du covoiturage. Il est nécessaire pour cela d'accepter une légère augmentation des budgets temps-transport.

Trois familles d'actions ont été proposées mais la gouvernance est le point le plus important. Elle définit des processus de pilotage des projets pour dépasser les cadres institutionnels actuels et travailler sur les territoires, endroits où se déroulent les enjeux :

- Des programmes partenariaux stratégiques
- Des innovations de rupture
- Des plans coordonnés des autorités publiques

Les plans coordonnés des autorités publiques consistent à coordonner des projets. Voici quelques exemples : le plan vélo doit coordonner les politiques cyclables des communes, département, région ; le stationnement est de la compétence des communes alors qu'il faudrait concevoir un plan stationnement à une échelle plus large ; le covoiturage ; les livraisons urbaines ; le renouvellement des TC et la contractualisation TC-urbanisme.

Des projets ne se traduisent pas par des résultats très convaincants mais ils peuvent à terme changer la donne. Ils peuvent faire rupture en changeant les comportements et rendre possible les autres actions. Dans les 6 actions de rupture, il a été proposé d'inventer une autorité organisatrice d'exploitation de la voirie.

L'infrastructure est dissociée entre support et service et l'idée est d'inventer, à l'image de l'autorité organisatrice pour les TC, un organisme pour le routier. Si on veut définir une stratégie d'aménagement mais aussi de régulation, au niveau de la circulation routière, il faut un acteur capable d'imposer les fonctionnalités liées à la voirie.

L'école sans voiture est l'idée de faire porter soit au niveau des communes, soit du rectorat, ou la PEEP ou la FCPE (organismes de parents d'élèves), des projets de mobilité scolaire pour changer fortement les solutions d'accompagnement des enfants par leurs parents et de faire la promotion des TC, de la marche et du vélo.

Le vélo à assistance électrique a retenu toute l'attention du groupe de travail.

Le système de mobilité mutualisée dans les nouveaux quartiers est la mise en commun de services de mobilité, notamment dans le développement des conciergeries d'activités. (voir http://www.mobility-aquitaine.fr/service_de_conciergerie.html)

M FAIVRE D'ARCIER, spécialiste des politiques locales de déplacement, a émis la proposition d'obliger les utilisateurs d'une voiture à payer une vignette qui représente le coût d'un abonnement en TC. Il faut donc inventer localement des nouveaux dispositifs de financement des TC pour assurer la pérennité de leur développement

Détail des projets partenariaux stratégiques

Dans les 6 programmes partenariaux stratégiques, le type de structure de portage est à déterminer.

Le contrat employeurs – salariés collectivités peut dépasser les plans de déplacement d'entreprises.

Il est question de réinventer une contractualisation entre les employeurs, les salariés et les collectivités, territoire par territoire, pour que ces acteurs se mettent d'accord sur des projets communs (utilisation des lieux de stationnement, utilisation des TC) et essayer d'inciter les chefs d'entreprises à s'intéresser à la question des déplacements et donc de dépasser l'effet « négatif » du versement transport. Beaucoup d'employeurs considèrent en effet que l'organisation de la mobilité revient à la collectivité qui reçoit ce versement transport.

L'optimisation de la rocade et du réseau routier principal consiste à ne pas créer de nouvelles infrastructures et de nouvelles voies sur la rocade. Il n'y aura pas de nouvelles offres sans politique de régulation temporelle et physique. Il faudrait tester le péage urbain, trouver des modalités de facilitation d'utilisation de certaines voies comme par exemple la priorité de circulation aux véhicules en situation de covoiturage ou par d'autres transports collectifs sur la rocade.

Le réseau de transport collectif de l'aire métropolitaine (RTCM) est composé d'un réseau de tramway et d'un réseau ferroviaire mais pas d'un réseau TC rapide, qui va loin et qui garantit une bonne fluidité. Les réseaux en site propre se construisent en collaboration entre le département et l'agglomération.

Le projet des grandes allées métropolitaines consiste à sanctuariser un grand réseau de voirie remplissant à la fois les conditions de fluidité lente et de fluidité rapide. Il faut disposer d'un réseau structurant de voirie, utilisé par les TC mais aussi par la voiture. On peut y offrir une possibilité d'accès rapide entre les territoires.

La mobilité piétonne universelle est l'idée selon laquelle la cellule souche de la mobilité devrait être la marche à pied. Beaucoup de moyens doivent être investis au service de la mobilité piétonne (communication, signalétique, plans, événements, exemples d'expériences,).

Le débat sur le contournement de Bordeaux est lié au schéma directeur d'accessibilité logistique. Ce débat a été très conflictuel. Le point de consensus à minima est de dire que plutôt que de se focaliser sur une solution technique, il vaut mieux reconstruire un accord non pas sur une solution mais sur un accord d'objectifs en terme de développement économique, logistique, endogène et exogène. Il sera alors possible de trouver des solutions par la suite.

Rapport et suites à donner

Le rapport est téléchargeable sur le site de la CUB : le rapport définitif, une synthèse sur les 18 mesures. http://participation.lacub.fr/concertation/grenelle-mobilites/mode-participatif/documents+c2366

Le Président de la communauté urbaine et des élus sont intéressés par cette démarche. Le rapport a été produit de manière externe sans participation des élus. C'est un moyen d'effectuer un décloisonnement institutionnel. Un plan d'urgence sera entrepris sur la base du rapport par la CUB. Les institutions devraient s'organiser entre elles pour rédiger une charte d'objectifs dans laquelle elles indiqueront ce qu'elles acceptent comme objectif de politique publique.

Discussion - débat

Claude SOULAS (IFSTTAR) souhaite parler de la marche et la polarité entre les modes non motorisés et les TC. Dans le dernier exposé, il a été dit que la construction de lignes de tramways avait fait gagner 1% de part modale. Il souligne que c'est quand même énorme par rapport au contexte de la voiture. En parallèle le vélo a également peut être gagné 2 à 3 % de part modale. La marche à pied ne nécessite pas beaucoup d'aménagements mais on a beaucoup dépensé dans les aménagements (rond-points, bretelles) dans le périurbain, ce qui coute cher et défavorise le vélo et la marche à pied. Aujourd'hui en France le discours est de dire que le tramway est trop cher. Il pense qu'il est possible de construire des tramways avec des coûts au kilomètre beaucoup moins cher, y compris en intégrant les nouvelles dispositions d'accessibilité.

Philippe GOIRAND (Grand Toulouse) est chargé du plan vélo à la communauté urbaine deToulouse Métropole. Toulouse construit actuellement des lignes de tramways puis par la suite des lignes de BHNS beaucoup moins chères seront également construites. Le tramway est un outil de reconstruction de l'espace public. La société en charge de construire le tramway se charge aussi de construire les pistes cyclables, de réaliser les aménagements d'espace public avec un niveau de qualité qui n'est pas toujours satisfaisant parce qu'elle considère que l'aménagement est pour elle une contrainte. L'un des enjeux majeurs est de dissocier les questions de construction de tramways et d'aménagement de l'espace public et ainsi de payer le tramway au coût du tramway et de payer les aménagements d'espace public également à leur vrai coût, avec un objectif de développer la marche et le vélo par une autorité de transport qui possède ces compétences. En mettant beaucoup moins d'argent dans le vélo que dans les TC, on peut même arriver à un niveau équivalent de part modale entre le vélo et les TC.

Pierre MAYET (URBA 2000) a retenu plusieurs points sur chacune des interventions. Le terrain d'action est le territoire. L'Etat intervient en tant que régulateur général mais au second plan. Il est d'accord sur tout ce qui a été dit sur Bordeaux, Strasbourg et sur Grenoble. Il retient, dans le 1er exposé, que le foncier est un levier et que la gouvernance est un aspect important. Il note aussi que le Scot est indispensable mais la question n'est pas de produire ce schéma mais de le mettre en œuvre. Cela renvoie à la question essentielle de la gouvernance. Derrière des structures différentes, les fondamentaux sont toujours là. Il y a une gouvernance disjointe entre celle de l'urbanisme qui semble être complètement contrôlée à l'échelle communale et l'autre sous ensemble qui structure les infrastructures de voirie, appartenant à la fois à l'Etat, les régions et surtout les départements. Or toutes ces structures doivent dialoguer. En 1999 avec les lois SRU, on a recalé le PDU et on a montré l'articulation avec les Scot. Les autorités organisatrices de mobilité traitent des infrastructures de voirie comme objet d'analyse et de pilotage des réseaux mais aussi de l'exploitation du réseau.

Il a aussi été intéressé par la comparaison entre l'Ile de France et la région Rhin-Ruhr. Il se trouve qu'URBA 2000 a travaillé avec la Chine sur une étude comparative entre la région parisienne et la région du Grand Wuhan au centre de la Chine. Différences et similarités ont été mises en évidence. Il signale, à ce sujet, que Smart city est un grand programme européen sur la ville créative et durable. Sur Bordeaux, il partage l'idée de M. ORFEUIL consistant à développer le vélo électrique. Les petits véhicules électriques vont également se développer. La mobilité doit se construire autour du piéton.

Il souhaite un grand débat sur la décentralisation pour sensibiliser les personnes politiques et faire part d'éléments essentiels à prendre en compte tels que la gouvernance.

Bernard BASSET (ATEC ITS France) a décidé de tenir une deuxième réunion de stratégie ITS à Bordeaux dans quelques jours. Ainsi Bordeaux a émis le souhait de mettre en avant les ITS et prépare le prochain congrès mondial ITS de 2015. Une précédente réunion avait eu lieu en juin.

L'ATEC réunit les acteurs concernés par la mobilité : les collectivités locales, les opérateurs de transport, des industriels, des opérateurs d'infrastructures routières. L'ATEC travaille de manière étroite avec l'Administration et en particulier avec la Mission des Transports Intelligents. A l'occasion du développement de la politique européenne d'exploitation des réseaux et de la directive ITS, l'ATEC a été chargée de recueillir les attentes des acteurs (printemps 2011) en matière de stratégie et de développement des systèmes de transports intelligents. L'ATEC a mis en place début 2012, 3 groupes de travail : un sur la gestion des infrastructures routières, le deuxième sur les politiques en matière de transports collectifs, le troisième groupe sur les aspects transversaux (les aspects de formation, de coopération internationale et la promotion du savoir-faire français hors de nos frontières). L'ATEC essaye de produire une contribution sur une stratégie nationale de développement des systèmes de transports intelligents. Les réunions sont, au départ, parisiennes et avec l'accord du Ministère, l'ATEC souhaite poursuivre ces réunions en province.

Caroline MAURAND (URBA 2000) précise qu'autour du piéton intelligent, des recherches ont été menées dans le cadre de la PREDIM et avec d'autres, notamment avec l'Académie des technologies. Dans la précédente journée d'information PREDIM, le catalyseur 2MI (Mobilité Multimodale Intelligente) avait été présenté. L'objectif ce projet est de fournir une infrastructure de type informationnelle pour les piétons. Aujourd'hui l'usager dispose, dans son environnement, d'informations provenant de différentes sources. Comment donc pouvoir aider l'usager à se retrouver dans cette forêt d'informations ?

Le catalyseur avait été monté avec différents partenaires situés notamment dans différentes régions. URBA 2000 a recherché un partenaire solide pour poursuivre le projet catalyseur. La société STERIA s'est déclarée intéressée et aujourd'hui le dossier catalyseur est en train de prendre forme à la suite de cette nouvelle rencontre.

Nicolas MISIAK est le directeur de l'activité transport chez STERIA. C'est une société d'ingénierie informatique française (20 000 collaborateurs dans le monde dont 6000 en France et 500 pour le transport). Il a entendu parler d'une plateforme interopérable d'information tous modes de transport confondus depuis 15 ans et rien ne s'est finalement concrétisé. STERIA s'est interrogé sur les différents problèmes : qui doit traiter ce problème ? A quelle échelle (ville, agglomération, département, région, ensemble de pays..)? Il faut donc dépasser ces frontières administratives.

Le financement est un autre volet important. STERIA est une société privée qui a besoin de gagner de l'argent. STERIA crée des offres dans le domaine du transport public (ADP, STIF) et dans le domaine du trafic routier (trafic expert). STERIA travaille actuellement sur une offre avec la RATP : Smart Transport qui traite de l'information transport. STERIA a la capacité d'investir sur un projet à condition d'obtenir un retour sur investissement.

Le premier levier consiste à casser toutes les interfaces point à point (entre villes, entre les services de l'Etat, ..). L'idée est de réaliser une plateforme commune avec des services. L'objectif est de répondre aux enjeux exposés ce matin pour pouvoir proposer des services et attirer des acteurs du monde des transports intelligents. L'idée est proche de celle de l'app store c'est-à-dire mettre à disposition une infrastructure en lien avec la création des services. Ce type de plateforme a été mise en place dans le domaine de l'aérien sur le « space valley » à Toulouse où chaque industriel du domaine de l'aérien vient connecter son système avec le système des autres partenaires. L'idée est donc de transposer cette idée aux transports terrestres tous modes confondus.

M JOURDAN précise que toutes innovations qui ont été présentées dans les 3 exposés sont plutôt de nature organisationnelle, culturelle et finalement la technique a été très peu abordée. A Grenoble, il y a un prix de l'innovation technologique qui empêche les décideurs de penser autrement et qui peut masquer les objectifs de l'action publique, les points de consensus à partir desquels des accords peuvent être trouvés, la méthodologie pour les résoudre. Il faut peut-être penser l'action publique dans des contextes de rupture qui forcent à de nouveaux compromis et de nouvelles manières de voir les choses. La technique a une place qui doit être mise au service de nouveaux objectifs et être une fin en soi.

Sébastien GONGUET (Mobhilis) veut rebondir sur les questions de nouvelles technologies et des publics concernés pour indiquer que dans le cadre du PREDIT, il est en train de réaliser un programme de recherche (CIBCOL – communication information billettique dans les transports collectifs) qui s'intéresse aux questions de billettique, de nouvelles technologies dans les TC et analyse les conséquences sur les personnes âgées. Les premiers résultats montrent que plus on va sophistiquer les réseaux de transport, moins les personnes âgées vont abandonner leur voiture au profit des TC. Il monte également un projet qui mutualiserait transport de marchandises et transport de voyageurs au sein d'une nouvelle gouvernance. Il souhaite une collaboration éventuelle avec M . LE NECHET.

Session 2. Tourisme durable et mobilité intelligente

Gabrielle LABESCAT

Principales tendances du tourisme urbain impactant la mobilité

ATOUT France, l'Agence de développement touristique de la France, est l'opérateur unique de l'Etat en matière de tourisme chargé d'assurer le développement de ce secteur et de l'ensemble de ses acteurs. Atout France est chargée par la loi du 22 juillet 2009 sur le développement et la modernisation des services touristiques, de contribuer au développement de l'industrie touristique, premier secteur économique français et de l'ensemble de ses acteurs. Atout France remplit les trois objectifs qui lui ont été fixés :

* Promouvoir et développer la marque « Rendez-vous en France » à l'international,
* Adapter l'offre française à la demande touristique nationale et internationale,
* Accompagner chacun de ses partenaires, privés comme publics, en vue d'accroître leur compétitivité économique.

Atout France prend la forme d'un groupement d'intérêt économique (GIE), permettant d'établir un modèle original de partenariat Public/Privé », comprenant :
* Un siège à Paris, 5 délégations territoriales et 36 bureaux à l'étranger
* 150 collaborateurs au siège et plus de 250 collaborateurs à l'étranger
* Plus de 1100 adhérents

Prenant toute la mesure de l'importance du tourisme urbain pour la destination France, Atout France mène depuis plusieurs années des travaux sur ce sujet et s'est intéressé à la mobilité touristique. Dans un contexte de renforcement de la compétition internationale entre les destinations urbaines et de développement durable initié par le Grenelle de l'environnement, la question de la mobilité des personnes est une nécessité, en particulier en ce qui concerne les déplacements touristiques.

Une étude dédiée à la mobilité touristique a été réalisée par Atout France, en collaboration avec la DATAR et avec l'éclairage du CERTU, et sera publiée au début de l'année 2013. En prenant les grandes et moyennes agglomérations françaises comme territoires d'étude, cette publication dresse un panorama de l'offre existante de transport à disposition des touristes dans les villes, soulève les problématiques et les enjeux du sujet au niveau local et national, pour enfin en retirer des recommandations techniques afin d'améliorer la mobilité des clientèles touristiques à destination. Elle s'adresse aux acteurs politiques et techniques en charge du tourisme et des transports.

Qu’est-ce que la mobilité touristique ?

La mobilité touristique comprend l’ensemble des déplacements des clientèles touristiques à destination, sur un territoire déterminé. Sur ce territoire, sont représentées toutes les composantes d’une offre touristique : des sites touristiques de visite, des hébergements, des services (restaurants…) ainsi que différentes infrastructures permettant l’accès à ce territoire (gares, aéroports).

Pour accéder à l’ensemble des points d’attractivité d’une ville, une offre de mobilité doit être mise en place à travers l’articulation entre des réseaux de transport urbains existants et des offres de déplacements touristiques privées (petits trains touristiques, bus panoramiques, taxis, parcours piétons…).

Etant entendu que ce tourisme n’est pas seulement un tourisme extérieur mais est composé également d’un tourisme de proximité.

Les acteurs de la mobilité touristique

- La mobilité touristique rassemble une multiplicité d’acteurs :

- Les acteurs publics (collectivités, Etat, opérateurs de transports, offices de tourisme)

- Les acteurs privés (grands groupes de transport, prestataires touristiques spécialisés)

- Des nouveaux entrants avec la présence sur le marché des transports de grands groupes internationaux non spécialisés dans les transports (Bolloré, JC Decaux, Clear Channel…) mais qui voient dans ce domaine l’occasion de se diversifier ou de capter des parts de marché supplémentaires pour leur activité principale à travers des concepts tels que Velib’, Autolib’ etc…. avec des Ces nouveaux services ne sont pas axés sur le tourisme mais peuvent facilement être utilisés par les touristes.

La mobilité touristique est composée de deux champs :

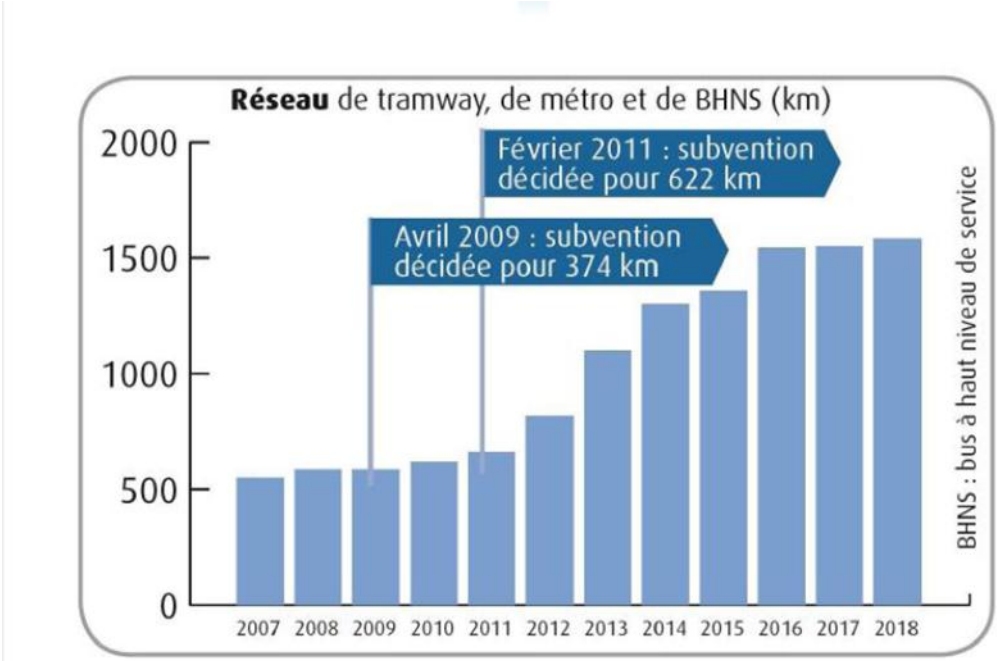
- Le champ de la mobilité proprement dite : les réseaux de transports, les systèmes d'information existants…
- Le champ de l'environnement de cette mobilité, notamment l'espace public: la voirie, le stationnement, la circulation,).

Un contexte en évolution

Dans un contexte de prise en conscience environnementale, sous l'effet de récentes règlementations (Grenelle notamment) et d'attentes croissantes pour une amélioration de la qualité de vie, la place de la voiture individuelle tend à reculer face à un accroissement de l'usage des transports en commun au quotidien.
Ces nouvelles habitudes de déplacement se traduisent également de manière touristique sur les lieux de séjours.

On constate en outre, un accroissement de l'offre de transports urbains disponibles (augmentation du nombre de km de réseaux urbains d'année en année) qui conforte leur utilisation plus régulière.

Sous l'effet de deux appels à projet « transports urbains du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable en 2008 et 2010, un soutien financier est apporté à certaines agglomérations pour la réalisation de nouvelles lignes de réseaux de transports performants (tramway, métro, BHNS). Un triplement de ces modes de transports est envisagé d'ici 2018, passant de 500 km de lignes au niveau national en 2008 à 1 500 km en 10 ans. Ce qui impactera probablement les déplacements touristiques.



Source : Grenelle environnement – Repères Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, du Transport et du Logement – octobre 2011

Tourisme et transports dans les documents réglementaires

PDU (Plan de Déplacements Urbains)

Ces plans organisent le transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. La dimension tourisme n'y est que peu prise en compte à l'heure actuelle.

Schémas de développement touristiques

Les transports ne sont que peu mentionnés dans les schémas de développement touristiques. Ils apparaissent surtout dans le cadre de l'accès à la destination, on parle des gares, des aéroports mais pas de l'accès aux infrastructures sur place pour les touristes.

Cahiers des charges transport Gestion

De nombreuses autorités organisatrices ont fait le choix d'une gestion déléguée de leurs services de transport urbain. Cette gestion déléguée prend la forme soit d'une délégation de service public, soit d'un marché public ; Dans tous les cas l'AOT définit un cahier des charges à respecter par le transporteur pour mettre en place le réseau de transport urbain.
Dans les cas analysés, la dimension touristique ne faisait pas partie des priorités du marché de délégation de service public et n'était pas intégrée dans le cahier des charges.
Ce constat est peu étonnant puisque le cahier des charges soumis aux futurs délégataires est souvent construit en prenant d'abord en compte les PDU.

Les enjeux de la mobilité touristique

La mobilité des clientèles touristiques sur un territoire répond à plusieurs enjeux:

- Répartir les flux touristiques dans l'espace et le temps : allonger la durée de visite, desservir des territoires plus excentrés…

- Diminuer l'impact de la voiture en ville : décongestionner les centres villes historiques, réduire les pollutions et nuisances

- Développer l'attractivité des destinations urbaines : offrir des perspectives différentes (à travers des trajets interprétées et commentées, multilingues parfois, des déplacements innovants ou ludiques, la découverte des quartiers différents), faciliter l'accès à la ville pour les clientèles qui sont hébergées sur un territoire élargi…

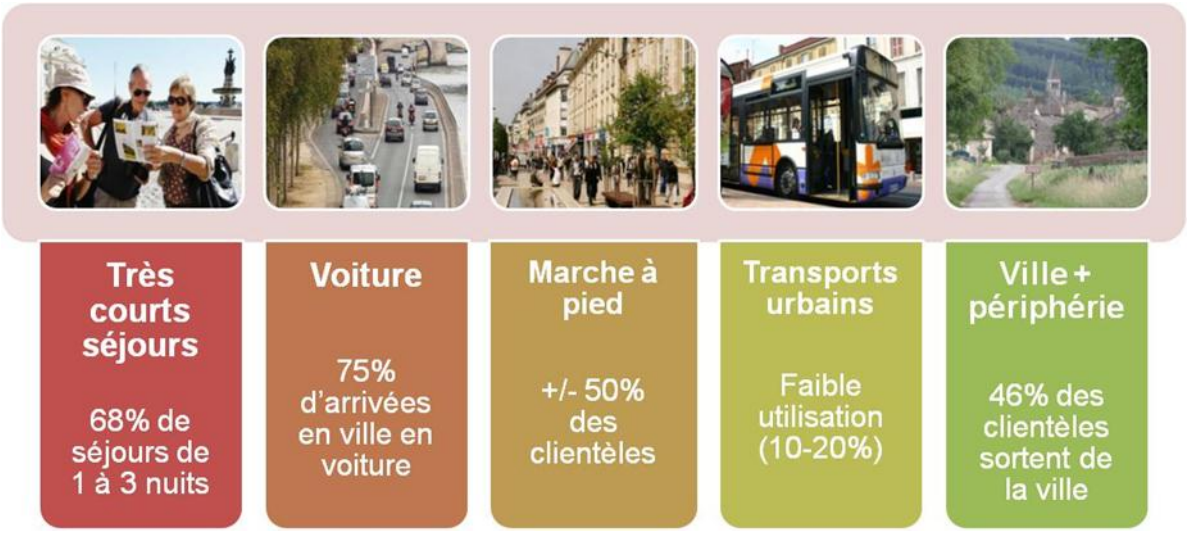
- Contribuer au financement des transports publics : clientèle touristique complémentaire aux usagers réguliers pour les exploitants de réseaux de transports publics, maintien du volume d'activité à des périodes où traditionnellement le trafic est plus faible (en journée, l'été…)

Les pratiques en matière de mobilité des visiteurs européens

- Si plusieurs études abordent la question de la mobilité des résidents dans les villes, il existe peu de données spécifiques sur la mobilité touristique dans l'espace urbain ; les principales sources d'informations quantitatives à l'échelle nationale sont des enquêtes menées en 2006 et 2008 par Atout France, la DATAR et la Fédération des Maires des Villes Moyennes.

Bien que ces données n'aient pas été actualisées, et qu'elles ne prennent pas en compte certains modes de déplacement comme les vélos en libre-service, elles permettent d'identifier certaines pratiques en matière de mobilité, communes à l'ensemble des touristes européens lorsqu'ils visitent les villes françaises[1] :

- La voiture reste le mode de transport dominant ;
- L'utilisation des transports en commun est faible ;
- La marche à pied est un mode de mobilité essentiel ;
- Les besoins de mobilité s'élargissent au territoire urbain alentour.



Sources :

- *Enquête SDT « Suivi de la Demande Touristique »– DGCIS/TNS Sofres 2010*
- *Source : Enquête Atout France/DATAR/FMVM 2006 – Pratiques et attentes des visiteurs européens dans les villes françaises*
- *Enquêtes sur sites auprès des visiteurs français et étrangers en visite d'agrément dans les villes françaises Atout France, DATAR, FMVM – 2008*

[1] A l'exception de Paris

Les attentes des clientèles urbaines

Au-delà de ces pratiques avérées, les touristes dans l'espace urbain expriment des attentes, spécifiques en matière de mobilité en ville.

Les clientèles touristiques expriment un besoin d'information qualifiée pour ses déplacements lui donnant des indications sur la location des sites d'intérêt. Dans la transmission de cette information, les clientèles internationales ne doivent pas être laissées pour compte. Ainsi, des traductions en langues étrangères (le plus souvent l'anglais) sont nécessaires. Par ailleurs, les services destinés aux touristes doivent être personnalisés, par exemple être en mesure de fournir une tarification spécifique aux familles. De plus, en espace urbain, les touristes doivent se sentir accompagnés dans leurs déplacements de nuits afin de leur offrir la possibilité rejoindre leur lieu d'hébergement facilement après une sortie nocturne, en utilisant des systèmes de transports adaptés.

Les axes méthodologiques pour agir

Trois points méthodologiques ont été dégagés à travers l'étude réalisée par Atout France afin de rendre les systèmes de transports urbains plus accessibles aux clientèles touristiques :

- La desserte : construire une liaison sur un circuit donné pertinent pour un touriste
- L'information : donner accès à toute l'offre existante
- La billettique : faciliter l'acquisition des titres de transports (moyen de paiement, type d'offres).

Le tout devant être mis en place dans un système de gouvernance pertinent qui permette de rendre complémentaires les mondes du transport et du tourisme. Tout en articulant les besoins des touristes et ceux des usagers réguliers.

André REIX

NTIC, tourisme d'affaires et mobilité durable

Bordeaux est devenu la 2ème ville française organisatrice de congrès après Paris. Ces congrès permettent d'injecter des milliers de personnes dans les déplacements quotidiens bordelais, ce qui augmente la difficulté de circulation.

Quelles sont les meilleures conditions à mettre en œuvre pour une organisation efficace du congrès ITS de 2015 ?

Le congrès aura lieu du 5 au 9 Octobre 2015 à Bordeaux sous le thème « plus d'espaces pour une mobilité plus verte ». Il est organisé par ERTICO (ITS Europe) en collaboration avec ITS Asia et ITS America. C'est un événement d'envergure mondiale, chaque continent étant responsable de son organisation tous les 3 ans. Le congrès mondial de l'ITS est financé principalement par 4 collectivités : la Région Aquitaine, la ville de Bordeaux, la Communauté Urbaine de Bordeaux et le Conseil Général de la Gironde.

Topos Aquitaine, association créée à l'initiative du Conseil Régional d'Aquitaine, est chargée du congrès. TOPOS sera aidée dans cette mission par le Ministère (MEDDE), la Mission des Transports Intelligents, ATEC-ITS France et par le pôle de compétitivité aerospace Valley (bientôt rejoint par Moveo).

Congrès ITS Bordeaux 2015

Les services économiques de la Communauté Urbaine de Bordeaux ont calculé qu'un congressiste ramenait à la ville en moyenne 250 €/jr ; Ceci justifie l'implication des collectivités car les retombées économiques pour le territoire sont importantes.

C'est une source de développement économique pour les agglomérations européennes qui se retrouvent donc en concurrence les unes avec les autres pour l'organisation de ce type de manifestation car elles sont porteuses de retombées économiques importantes.

Le congrès ITS 2015 devrait rassembler :

- 3600 congressistes venant de 90 pays
- 300 conférences
- 2400 participants aux démonstrations

Un touriste d'affaire est caractérisé par la durée brève de son séjour. Ill ne connaît pas la ville, ni la langue du pays, ni les habitudes du pays dans lequel il arrive. Le touriste est perdu à son arrivée, la seule chose pouvant l'aider est son « smartphone ».

Système Universel d'aide au tourisme d'affaire

Pour l'organisation du congrès de 2015, nous avons imaginé le développement d'un système d'aide universel au tourisme d'affaires qui donnerait à tout congressiste un maximum de facilités lui permettant de se déplacer plus facilement dans la ville et dans le congrès lui-même.

En 2015 on peut supposer que tous les touristes d'affaire seront équipés d'un « smartphone » ou d'une tablette. ¨Pour cela il va falloir choisir le media dans lequel seront testés les services que nous souhaitons développer lors du congrès de 2015.

Une autre contrainte à prendre en compte est la tarification (le rooming), aucun coût supplémentaire ne devra être demandé aux congressistes s'ils utilisent le système.

Bordeaux dispose d'un grand savoir-faire en matière de réception car la ville organise le congrès Vinexpo tous les deux ans (60 000 participants sur une semaine avec 16 000 participants étrangers). L'expérience d'organisation du congrès Vinexpo a permis à la ville de Bordeaux de prouver qu'elle pouvait organiser le congrès sur les ITS en 2015.

Il s'agit, pour cet événement, à partir du schéma d'organisation de Vinexpo, de pouvoir fournir un service permettant à un congressiste de disposer d'un maximum d'utilisations possibles de son « smartphone ».

Le touriste d'affaire est aussi appelé à faire des visites touristiques en dehors du congrès auquel il participe. Cette fonctionnalité pourra utiliser le savoir-faire acquis à l'occasion d'un service bordelais qui est en cours de mise en place : la mise à disposition des touristes des tablettes numériques (10 €/jour) à louer pour effectuer la visite virtuelle des différents monuments de la ville.

Le tourisme d'affaire est une des composantes du Catalyseur 2MI. Les premiers développements ont déjà commencé sur Bordeaux pour terminer à temps le développement de ce système.

A Vienne, un système comparable (Congress Navigator) a été présenté lors du dernier congrès ITS. Malheureusement, le développement de l'application n'était pas totalement achevé.

En conclusion

L'objectif de TOPOS est d'offrir aux congressistes un système de navigation complet permettant de calculer l'itinéraire idéal avec le meilleur mode de locomotion, associer la remise de « Pass » sur présentation du téléphone et offrir une information permanente sur les conférences, ainsi qu'une géolocalisation intérieure au congrès.

Les premières applications seront testées lors du congrès du GART fin 2013 à Bordeaux. Trois innovations seront apportées par rapport à Vienne :

- L'intégration de la localisation Indoor par géolocalisation (WIFI, ou par ré-émission des signaux satellitaires avec 14 ou 15 satellites opérationnels de la constellation européenne GALILEO).

La possibilité donnée aux congressistes de se mettre en contact facilement, de prendre des rendez-vous, de réserver des emplacements pour ces rendez-vous.

- L'intégration du congrès dans la ville et dans les environs, en termes touristiques et commerciaux.

Thierry LOUIS

La convention alpine et le tourisme durable

Quels sont les moyens mis en place pour faciliter les transports durables, notamment les transports touristiques au niveau des Alpes ?

La Convention alpine est un traité international passé entre les huit États alpins en 1991. Elle se décline en différentes thématiques (transport, énergie, agriculture, forêt, etc …). Son objectif est la promotion du développement durable dans la région alpine et la protection des intérêts de ses habitants. Ce traité recouvre les dimensions environnementales, sociales, économiques et culturelles de ces enjeux.

La convention dispose, notamment, d'un protocole transport en faveur d'une politique des transports durables avec pour objectif d'assurer la circulation par des moyens respectueux de l'environnement et économes en ressources naturelles.

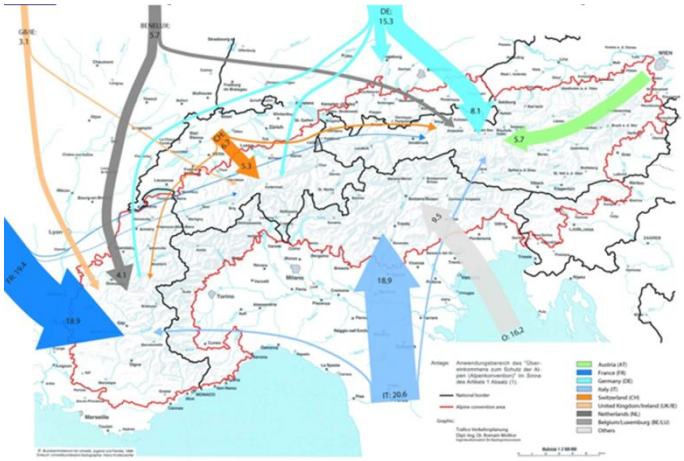
Pour mettre en œuvre la convention alpine, il existe un certain nombre d'instances dont un groupe transport qui associe les différents pays et des organismes non gouvernementaux.

Après avoir travaillé dans un premier temps sur le transport en général et notamment les transports de marchandises, on s'est intéressé depuis quelques années à la mobilité des personnes notamment à la mobilité touristique. Le tourisme représente en effet une activité considérable dans le massif alpin.

La zone alpine compte une population totale de 13 millions d'habitants (tous pays confondus).Les chiffres de cette mobilité touristique sont les suivants:

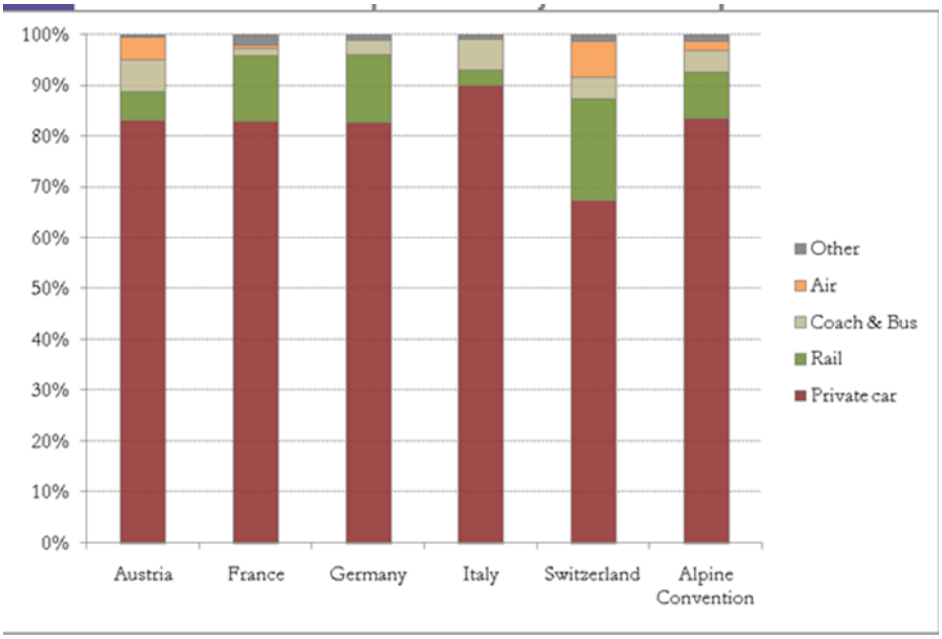
- 95 millions de séjours touristiques
- 60 millions de voyages à la journée
- 400 millions de nuitées

Dans les Alpes, on s'aperçoit que les pays dont une partie du territoire est situé dans la zone alpine attirent leurs propres résidents (les français vont essentiellement en France, les italiens en Italie, …) ; en revanche, les ressortissants des pays d'Europe du Nord se partagent entre les différentes destinations alpines.



Comment se déplacent ces touristes

Etude sur la mobilité des touristes pour accéder et se déplacer sur le territoire alpin.



La part la plus importante est la voiture pour l'ensemble des déplacements, son taux d'utilisation est globalement supérieur à 80%.

L'exemple de la Suisse montre cependant qu'il est possible d'utiliser bien davantage les transports collectifs (cf. graphique). Ce résultat est rendu possible grâce à la disponibilité des services ferroviaires, à l'organisation en termes de correspondances, à la synchronisation des horaires, à l'unification de la tarification, à la disponibilité des billets etc…

Cette étude a aussi révélé l'importance de l'accès à l'information sur les services existants : il faut des services performants, bien coordonnés mais il faut que l'information sur ces moyens soit facilement accessible, ce qui n'est pas toujours le cas.

La poursuite des travaux du groupe transports comporte un projet pour améliorer la coordination de l'information entre les acteurs du transport et les acteurs du tourisme dans la zone alpine. Il a pour objet de rendre l'accès plus facile aux différentes informations recherchées par les touristes (moyens de transports sur place, informations sur les horaires, disponibilités, fréquences).

Le projet AlpInfoNet

Ce projet, dénommé « AlpInfoNet » a été présenté dans le cadre d'un appel à projet européen (programme espace alpin) ; ce projet vise à :

- Utiliser davantage les transports publics

- Réduire les impacts environnementaux

- Diffuser les informations à partir des systèmes existants et créer les liens permettant de compléter les réseaux sur un certain nombre de territoires pilotes dans l'espace alpin.

Il s'agira de traiter l'ensemble des informations et de s'intéresser aux données sur la totalité du voyage et sur la mobilité sur place notamment celles du dernier km, d'interconnecter les systèmes d'information existants, de faire un certain nombre de propositions techniques et juridiques pour voir les conditions de mise à disposition des informations utiles sur le plan national et transnational. Ce projet concerne le territoire alpin mais ses résultats pourront vraisemblablement être transposables ailleurs.

Ce projet a été sélectionné en juillet 2012 pour être développé dans le cadre du 4ème appel à projet du programme Espace Alpin. Il doit s'achever en juin 2015. Le budget est de près de 3 M€, dont 76% pris en charge par le programme Espace Alpin.

Les 13 partenaires du projet sont des États, régions ou acteurs publics de 5 pays alpins (Allemagne, Autriche, France, Italie, Slovénie) la Suisse ayant préféré un statut d'observateur (actif). Pour la partie française, le MEDDE et les 2 régions alpines (Rhône-Alpes et PACA) sont partenaires.

Par ailleurs une trentaine d'observateurs sont mobilisés, qui auront également un rôle actif à jouer, notamment 8 pour la partie française : Conseil Général des Alpes de Haute Provence (CG 04), Conseil Général des Hautes-Alpes (CG05), Symitam (Syndicat Mixte de Transport des Alpes-Maritimes), Comité Régional du Tourisme de PACA, CIPRA France, Rhône-Alpes Tourisme (SITRA), Département de l'Isère (CG38), Assemblée des Pays de Savoie (APS).

Chaque partenaire ou observateur intervient dans le cadre de ses compétences propres, dans les domaines des transports ou du tourisme.

Structuration du projet

7 « Work Packages » (WP) ou ateliers sont pilotés et répartis entre différents partenaires de la manière suivante :

- WP 1 : préparation du projet
- WP 2 : gestion du projet
- WP 3 : communication
- WP 4 : définition de la stratégie pour gérer et diffuser les données mobilités-tourisme (France/MEDDE)
- WP 5 : coordination de l'interopérabilité technique (Allemagne)
- WP 6 : coordination contractuelle pour l'interopérabilité des SIM et SI tourisme existants (Italie)
- WP 7 : déploiement d'un service conjoint et évaluation (Autriche)

Les régions pilotes retenues dans le cadre de ce projet sont, en application des critères ci-dessous, les suivantes :

Critères retenus pour les régions pilotes
➢ Région touristique
➢Desserte en transport public
➢Regroupant plusieurs collectivités
➢Territoire transfrontalier

PAYS	Régions pilotes
Autriche/Italie	L'Est et le Sud Tyrol et Belluno
France/Italie	Rhone-Alpes et PACA, Le Piémont, la Ligurie
Allemagne/Autriche	Le Lac du Chiemsee de Munich à Salzbourg
Allemagne/Autriche/Suisse	Le lac de Constance
Slovénie/Italie	Goriska, le Frioul-Vénétie Julienne

Programme de travail 2012-2013

Le lancement, les échanges et la mise au point des programmes de travail des ateliers auront lieu en décembre 2012 à Munich.
L'atelier n° 4, dont le pilotage revient à la partie française, voit son activité commencer en début de programme.

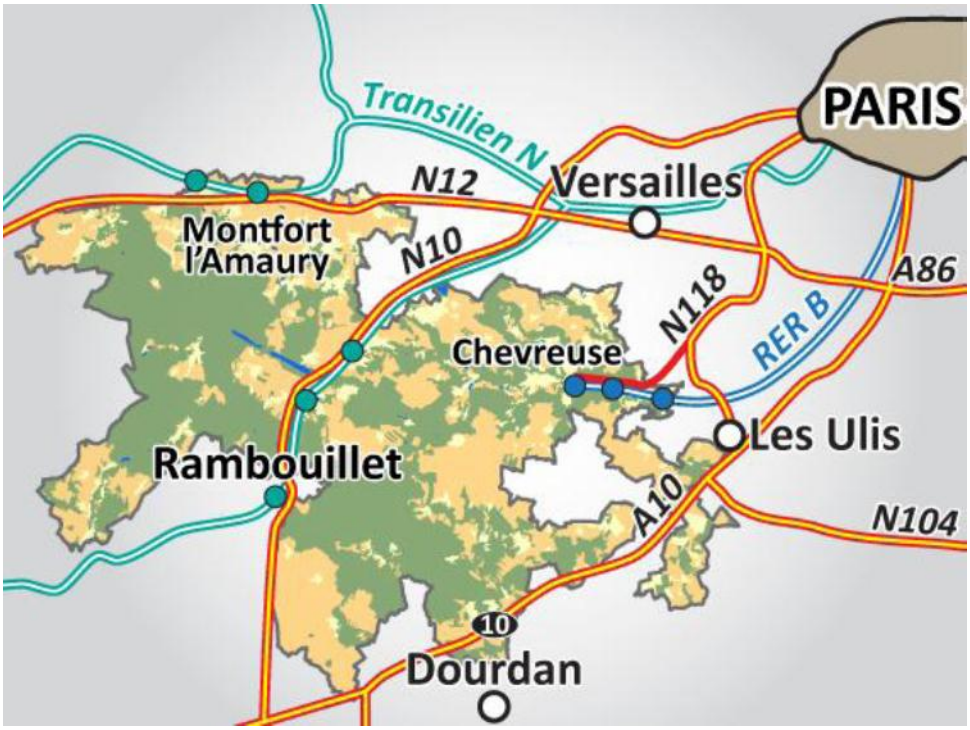
Mariannick DUMAZEAU

Le Baladobus : Une solution d'accessibilité pour lier Paris, la région parisienne, au Parc Naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse

Présentation du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse

Ce parc, d'une superficie totale de 63 320 hectares est le plus proche de la métropole parisienne. Il est constitué depuis Janvier 2012 de 51 communes :

- 8 communes situées sur le département de l'Essonne
- 41 communes situées sur le département des Yvelines
- 40% de la zone est constituée par des forêts
- Ce PNR est desservi par de nombreuses gares (comment accéder à ce PNR une fois arrivé à la gare ?)



Le PNR offre 450 km de sentiers pour des balades nature, 100 km de pistes cyclables, 162 km de boucles équestres avec des sites touristiques majeurs (le Château de Courson Monteloup, le Domaine de Saint-Jean de Beauregard, le Château de Breteuil, le Château de la Madeleine, le Château de Dampierre, l'Espace Rambouillet, le musée national de Port Royal des Champs, le Château de la Madeleine, l'Abbaye des Vaux de Cernay).

Il dispose d'une capacité d'accueil importante et diversifiée à des prix abordables avec toute une gamme d'hébergements (centres de séminaires pour le tourisme d'affaires, gîtes, chambres d'hôtes etc…)

La question qui se pose est de savoir comment donner accès au PNR notamment les dimanches et jours fériés ? Le problème est le manque de transport en commun ces jours-là.

On souhaitait pouvoir offrir aux usagers n'ayant pas de voiture, ou ne souhaitant pas utiliser leur voiture, une solution pour accéder au parc et s'inscrire ainsi dans la philosophie de la charte de développement du parc qui est d'offrir un tourisme durable.

Les objectifs recherchés étaient les suivants :

- Répondre aux attentes du public francilien
- Limiter l'utilisation des véhicules individuels
- Permettre aux personnes non véhiculées de rejoindre le Parc
- Contribuer au développement et au dynamisme de l'économie locale
- Accompagner la mise en réseau des différents acteurs touristiques de la destination (sites culturels, offices de tourisme, restaurateurs, les communes concernées etc…)

Le Baladobus

Une première ligne a été créée en 2000 ; cette ligne desservait les sites touristiques majeurs du parc

En 2008, une deuxième ligne est proposée pour desservir la partie du PNR qui n'était pas accessible

Le fonctionnement du Baladobus

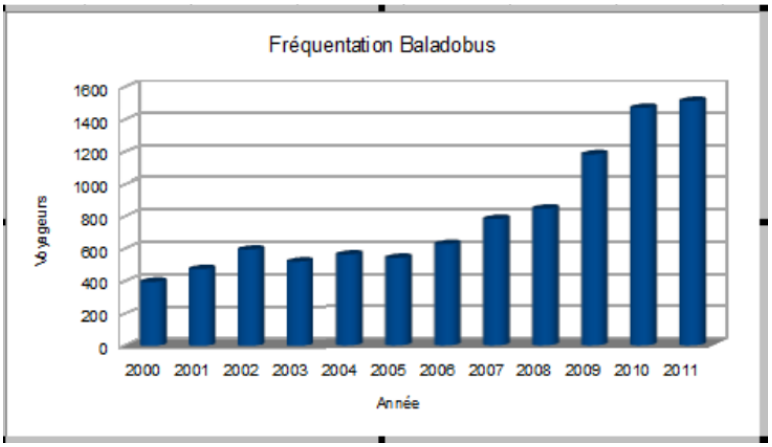
A l'origine du projet, des contacts avaient été établis avec le STIF mais le STIF n'a pas jugé cette initiative intéressante. Le PNR et ses différents partenaires privés se sont associés à une compagnie de transport local (la SAVAC).

Le financement est public et privé car nous avons une partie payée par les communes, les sites et les propriétaires d'hôtel, le parc. La recette provient des ventes de billets.

La répartition des coûts de fonctionnement se fait de la manière suivante : 12% les communes (participation forfaitaire suivant l'importance de la commune) et 61% les sites touristiques et hôteliers.

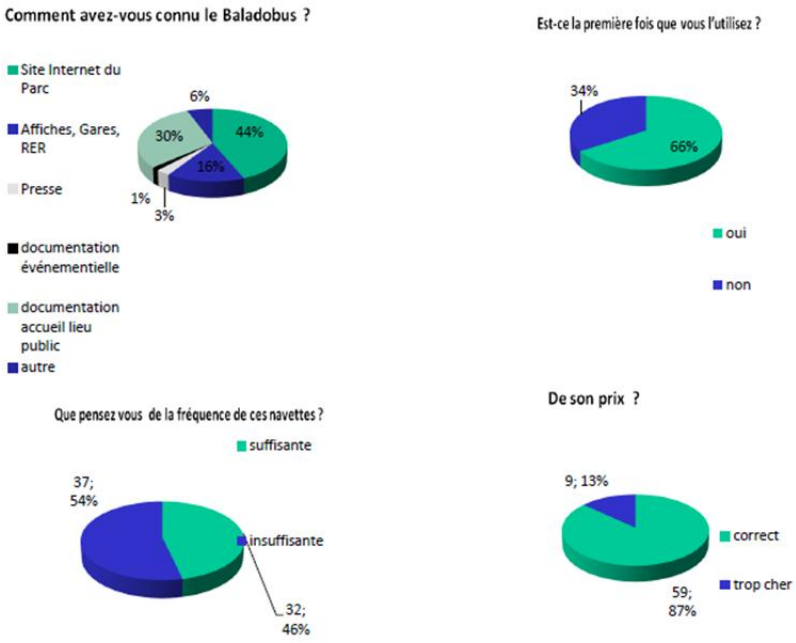
A la suite de l'initiative du PNR de la Vallée de Chevreuse, le PNR du Vexin a engagé une même démarche et a créé un Baladobus en 2004 avec le même fonctionnement, le même objectif.

En ce qui concerne la politique tarifaire, Baladobus a mis en place des réductions à l'entrée des sites touristiques pour les visiteurs utilisant ce moyen de transport et un système de coupons de fidélité.



La fréquentation est continuellement en hausse, il faut continuer à motiver les différents acteurs.

Résultats de l'enquête de satisfaction année après année



Seule la fréquence pose problème car les usagers utilisant le Baladobus sont des franciliens ayant l'habitude d'avoir une cadence de transport importante.

Les perspectives

Le dézonage de la région parisienne va permettre l'arrivée d'une nouvelle clientèle, c'est une véritable aubaine pour tous les parcs et les sites touristiques franciliens.

Le développement de l'intermodalité avec le projet d'ouverture de la maison de l'Eco mobilité à Saint-Rémy-lès-Chevreuse pour faire une maison du vélo et un point d'informations touristiques. On imagine mettre en place un système du type Velib' pour mailler le territoire avec des points de location de vélo
Un autre objectif était de mutualiser la communication entre le PNR Vallée de Chevreuse et le PNR du Vexin car très peu de personnes connaissent ces services.

Une réflexion s'impose sur également sur l'évolution du mode de transport proposé (mise en place de navette électrique) et sur l'accessibilité aux personnes handicapées.

Discussion - débat

Quel est le tarif du Baladobus ? Un système de bus touristiques avec remorques à vélos a été mis en place autour de Dresde (Allemagne), un système de ce type est-il en cours de réflexion avec Baladobus ?

Le coût du Baladobus est de 4 € pour un adulte et 2 € pour un enfant (gratuit pour les enfants de – 10 ans) et nous comptons mettre en place un tarif famille. En termes de mode de transport, ce sont des petites navettes ; nous avions fait une étude sur l'utilisation des navettes électriques mais ces navettes avaient une petite capacité et une faible autonomie par rapport au circuit sur la journée. Une réflexion s'impose sur l'accessibilité aux personnes handicapées.

L'offre de transport à la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est insuffisante, pourquoi ne pas mutualiser ce service et l'offre usager pour offrir un service plus large en dehors des horaires habituels ?

La réflexion sur l'établissement de la maison de l'Écomobilité à Saint-Rémy-lès-Chevreuse portera également sur les habitants à savoir comment aider les habitants à rejoindre la gare à vélo, mettre les parkings à vélos sur place car il y a un problème de mobilité des habitants au sein du territoire.

Ne peut-on pas penser à la mutualisation de ce type d'offre aux offres du quotidien, donner accès à tout le monde ?

Il s'agit d'adapter au monde des affaires des services qui seraient opérationnels aux habitants de la région ou même de la communauté.
Le touriste d'affaire paie pour cette offre d'où la volonté de lui offrir une qualité de services fiable.

Quels types d'opérateurs voyez-vous pour offrir le service de vélos libre-service au niveau de votre PNR ?

Nous sommes encore au stade de la réflexion en ce qui concerne ce projet. Le modèle économique est en cours de réflexion.

Session 3. La logistique urbaine dans la ville intelligente et durable

Olivier MAUREL

Logistique urbaine et économie numérique : complémentarité et antagonisme

Pourquoi opposer logistique urbaine et économie numérique ?

Il faut examiner la logistique urbaine à la fois du point de vue de l'urbanisme et aussi dans ses dimensions économiques et commerciales. Il y a en effet une activité commerciale dans les villes dont le maintien est un enjeu lié à la logistique, de nombreuses questions se posent en effet quant aux déplacements de marchandises : limitation de l'accès à l'espace urbain, renchérissement du foncier et enfin transformation des habitudes de chalandise avec la croissance du e-business

Le monde numérique et la logistique

Aujourd'hui beaucoup d'achats se font par l'intermédiation du web. Le commerce électronique génère des flux logistiques nouveaux, a engendré de nouvelles façons d'acheter, a créé des besoins nouveaux et, surtout, des exigences de qualité et de fourniture qui étaient jusqu'alors inconnues.
Il y a quelques années, on avait une grande confiance dans le service public de la poste qui fonctionnait avec des délais rapides, codifiés, et la plupart du temps, tenus. Cette confiance a, en partie, disparu et ce sont les engagements pris par les sites vendeurs qui l'ont remplacée. Toutes les statistiques concernant la logistique montrent qu'en conséquence, le nombre de colis a considérablement augmenté, que leur taille et leur poids ont eu tendance à diminuer, et que, parallèlement, le secteur de la logistique a été et reste créateur de nombreux emplois.
En second lieu, aujourd'hui, on ne réalise pas une opération logistique sans qu'un flux d'informations y soit associé. On peut parler d'une « main numérique », nécessaire à l'exécution des chaînes logistiques, comme Adam Smith parlait de la « main invisible » du marché. Dans le transport de marchandises, ce flux d'information est devenu crucial, il constitue un besoin : toutes les opérations associées à une marchandise jusqu'à sa remise au client, doivent pouvoir être tracées. La logistique des marchandises est dépendante de cette traçabilité : ceci est vrai que les produits soient fabriqués en France ou importés de l'étranger. Ces importations impliquent des opérations de dédouanement, l'application des règles de la TVA…. Et ces procédures nécessitent également une circulation optimale des informations.

La logistique urbaine en pleine transformation : des paramètres multiples

La logistique urbaine est riche de problématiques nouvelles qui nécessitent une constante réinvention des processus et des services. Exemple, le commerce de proximité :

Aujourd'hui la manière dont le commerce de proximité va se réimplanter est déterminante pour sa survie. La ville de Rouen a été longtemps marquée par la volonté de son maire, Jean Lecanuet, une personnalité politique connue au plan national, d'éviter qu'elle soit trop ouverte à des transformations pour arriver à conserver un commerce de proximité. Cela signifie que le développement commercial des centres villes n'est pas uniquement dépendant d'un développement économique pur, il est aussi la conséquence des politiques publiques d'aménagement. Beaucoup de paramètres peuvent jouer et on peut penser que le monde internet donnera naissance à de multiples propositions favorables à une articulation entre le commerce de proximité et le commerce de grandes surfaces.

Aujourd'hui, la ville de Rouen imagine une manière nouvelle d'organiser une logistique urbaine éco responsable via mutualisation et desserte par des véhicules propres.

La question de la mutualisation

D'un côté, la demande des utilisateurs pousse à une très grande flexibilité (point de vue individuel) et, de l'autre, la logistique (d'un point de vue organisationnel) repose sur une certaine forme de mutualisation si elle souhaite s'inscrire dans les objectifs du Grenelle de l'environnement (réduction des GES d'un facteur 2 puis 4) : comment répondre à la demande de personnalisation des livraisons en polluant moins ?. C'est aussi un antagonisme.

Tous les travaux initiaux du GO4 (Predit) ont largement abordé la notion de mutualisation qui recouvre différentes questions : mutualisation des espaces de stockage, des moyens de transport, des espaces de livraison.

Les espaces de stockage : dans les faits, les entrepôts mutualisés ne sont pas très nombreux. De grandes enseignes comme Carrefour, qui assurent la distribution et la vente se sont proposées pour organiser leur propre mutualisation. Les logisticiens (Geodis par exemple) ont des approches similaires..

Les moyens de transport : l'idéal est de faire des tournées dans lesquelles il y a très peu de vide. Aujourd'hui, dans la distribution urbaine, selon la topologie de la ville, 30, 40 ou 50% des camions circulent à vide. Cela signifie qu'en mutualisant il est possible d'obtenir un meilleur équilibre entre l'usage des camions et leur remplissage, ce qui peut avoir un impact important à la fois au niveau de l'énergie et des gaz à effet de serre

Les espaces de livraison : les décisions que peuvent prendre les villes en la matière peuvent avoir un impact structurant sur la nature des services qui peuvent être offerts. La ville de Paris a pris des décisions fortes pour limiter l'accès de certains types de trafic aux heures de pointe.

L'étude de nouvelles organisations logistiques : l'approche collaborative

Il existe de nombreux modèles d'organisation logistique.
Il y a quatre ou cinq ans était porté au pinacle le fait, pour les villes, de créer des « hôtels logistiques », c'est-à-dire de donner un rôle majeur à la collectivité qui mutualiserait la logistique sur son territoire.

Ce concept n'a pas réellement fonctionné pour deux raisons : d'abord parce que sa mise en œuvre est coûteuse, qu'il est difficile pour une municipalité de créer une intermédiation dans un métier à faibles marges.

Ensuite parce que l'introduction d'un organisateur unique (public ou privé), détenteur d'informations commerciales, est mal vécue par les entreprises de logistique.
Finalement, aujourd'hui, ce sont des approches collaboratives (et moins des approches mutualisées) qui semblent devoir être privilégiées pour répondre à la demande des entreprises. On observe en effet qu'un certain nombre d'entre elles commencent à échanger des données opérationnelles, à utiliser les nouvelles technologies de l'information et de la communication (approches collaboratives 2.0 et 3.0) pour mettre en œuvre une logistique flexible et efficace.

L'importance du foncier dans la logistique urbaine

Il existe dans toutes les villes de grandes surfaces foncières qui ne sont pas utilisées ou qui sont mal valorisées. Lorsque ce sont les pouvoirs publics qui essaient de forcer à l'usage du foncier cela ne se termine, en général, pas bien. Une autre logique, qui peut aboutir à créer des offres nouvelles, est d'inciter économiquement les détenteurs de surfaces foncières utilisables pour les mettre à disposition.

En 2010, dans le cadre du PREDIT, avait été lancée l'idée du « bed & breakfast logistique ». L'utilisation, par exemple, des coffres de taxis, de garages particuliers partiellement utilisés…Il s'agissait, de mettre en place, pour les marchandises, une organisation qui fonctionne à la manière du covoiturage pour le transport de personnes.

Le concept commence à être expérimenté et, paradoxalement, en période de crise économique, pourrait se développer du fait de la volonté de beaucoup d'acteurs de mieux rentabiliser leurs ressources.

La nécessité d'intégrer la réflexion numérique

Pour rendre la logistique urbaine plus efficace, il faut obligatoirement disposer d'un grand nombre d'informations numériques et les exploiter. La connaissance du modèle optimal progresse, en particulier grâce à l'usage du GPS dont les données peuvent être exploitées. On peut espérer, avec le développement de l'open data, disposer de nouvelles informations pour parvenir à mieux localiser les zones de stockage et à mieux connaître les trajets et les usages.

Les écosystèmes

	Définis par des promoteurs Globaux (Amazon)	Appel d'offres des sociétés de service de logistique	Proposés par un écosystème innovant	Définis par une gouvernance publique
Définition du produit	Par le Marché	Par les sociétés de service	Co-opétition de l'écosystème	Cahier des charges
Agilité/adaptabilité	+	=	++	-
Diversité	+	=	++	-
Interopérabilité	Propriétaire Mondial	Propriétaire « local »	Standard de marché ou standard national ou international	Propriétaire national ou standard
Prix	=	+	--	-

Le tableau ci-dessus explique qu'il existe différents modèles d'écosystèmes qui ont des avantages et des inconvénients.

Les solutions définies par des promoteurs globaux. L'exemple type est Amazon mais on trouve également en France des entreprises qui proposent de prendre, sur l'ensemble du territoire, en charge un certain type de distribution. Les promoteurs globaux utilisent comme arme de développement le fait qu'ils ne font pas payer la logistique. Ce que ne dit pas le tableau, c'est que ces acteurs de logistique urbaine vont s'intéresser à des cibles pour lesquelles ils savent que leur modèle d'affaires a une rentabilité. Ils reproduisent leurs modèles réussis en le propageant progressivement sur un ensemble de territoires.

Appel d'offres des sociétés de service de logistique. Dans ce cas, de grands opérateurs vont proposer leurs services aux collectivités, le plus souvent aux communautés urbaines, sans chercher à essaimer sur tout le territoire.

Les solutions proposées par un écosystème innovant. Elles regroupent des entreprises et des personnes qui ont un intérêt commun à ce que le système se développe et elles acceptent qu'il y ait une certaine compétition ; on parle de « co-opétition ».
Les écosystèmes définis par une gouvernance publique. Par exemple la ville de Paris peut décider que certains types de livraisons vont obéir à des cahiers des charges stricts (c'est déjà le cas pour les livraisons de véhicules qui sont soumis à des horaire précis).

Ce qu'on peut constater, c'est que les écosystèmes ont un grand avantage : ils sont générateurs d'emplois

CONCLUSION

La réflexion sur l'urbanisme numérique –auquel appartient la logistique urbaine – n'est encore qu'à ses débuts et doit beaucoup progresser. Les schémas logistiques doivent au maximum utiliser les standards qui existent ; il est souhaitable qu'il y ait une vision portée par l'Etat et que les règles de mise en œuvre de cette vision soient stables parce que les écosystèmes ne peuvent se développer que dans un contexte de stabilité et de clarté. Ce développement ne sera pas spontané, il lui faut des conditions favorables. Une vision uniquement centrée sur la répression (accès au stationnement) , la taxation (péage urbain), ne conduit pas à créer une dynamique forte de développement sans accompagnement facilitant la transition pour les entreprises

Il est important de privilégier une vision systémique : en France, on parle trop de transport et pas assez de logistique, la question doit être abordée de manière globale.

Cette vision doit être orientée vers l'avenir : en 2050, 70% de l'humanité habitera les grandes villes ; en France, on s'oriente vers de grandes concentrations dans quelques agglomérations majeures où la question de la logistique, qui est déjà importante, deviendra cruciale.

Gilles MANUELLE

La livraison urbaine multimodale éco-responsable

Vert Chez Vous est une entreprise récente ; elle fonctionne depuis le 28 novembre 2011. C'est l'émanation de deux sociétés de transport et de logistique (le groupe LABATUT et les transports TENDRON) qui ont décidé de mettre des moyens en commun sur la problématique des livraisons du dernier kilomètre.

Les associés de l'entreprise

Le groupe LABATUT exerce trois types d'activité : le transport national et international avec 120 routiers en permanence sur la route ; la location de véhicules industriels avec conducteurs, et la logistique générale (avec 200 000m² d'entrepôt). Ces activités concernent le B to B dédié à la mode avec une présence sur l'ensemble du territoire français (2 entrepôts en Ile de France, deux sites en Champagne Ardennes, un entrepôt en région PACA, un à Toulouse et un dans le nord de l'Italie).

Le groupe TENDRON est une PME spécialisée dans la distribution de marchandises en Ile de France, région Centre et Oise Picardie avec 320 véhicules qui, tous les jours, font la distribution de tous types de flux vers les réseaux professionnels.

Le constat de départ

Le constat de départ qui a contribué à la décision d'investir dans Vert Chez Vous est un constat métier :

- Les changements de comportement des acheteurs, qu'ils soient professionnels ou particuliers. Ils souhaitent moins de bruit, moins de pollution, moins de congestion de trafic et, en même temps, demandent plus d'efficacité dans l'acte de transport en terme de livraison, ils acceptent de plus en plus difficilement un retard ou une rupture
- L'évolution de la réglementation : plus de contraintes horaires : Toulouse a créé une charte qui n'autorise les camions thermiques qu'entre 9h30 et 11h30 ; la plupart des villes sont en train de mettre en place des mesures de restriction à la mobilité des marchandises. S'y ajoutent d'autres dispositifs : zones piétonnes, des zones de rencontres dans lesquelles la voiture n'a plus la priorité sur le piéton …

- Tous les chargeurs et toutes les sociétés qui produisent des articles doivent obligatoirement produire des bilans carbone.

- Ils sont tous en train d'intégrer ce changement avec comme limite le prix du transport qui ne doit pas augmenter alors qu'il est globalement peu cher : le transport coûte moins cher que le stockage en magasin ; aujourd'hui les magasins se font livrer beaucoup moins mais plus fréquemment et cela change réellement toute la problématique de la mobilité dans la ville.

Les métiers de Vert Chez Vous

Le premier métier est la livraison B to B, la livraison des professionnels en J +1.

VCV reçoit des flux (soit de petits colis ou des palettes et s'organise pour les distribuer en véhicules propres, selon le cahier des charges de ses clients, avec une traçabilité de ces flux. Cela constitue un marché important sur lequel se positionnent de nombreux opérateurs de distribution urbaine et sur lesquels ils arrivent à trouver de la rentabilité.
S'y ajoute la location : on affecte un véhicule et un chauffeur à un client qui ne souhaite pas partager les moyens de transport.

Le deuxième métier est la livraison B to C.
Il s'agit de a livraison à domicile au départ des magasins ou des entrepôts avec traçabilité et le e-commerce.

Classiquement, aujourd'hui, i il n'est pas facile de connaître de manière précise comment se déroule la dernière étape d'une livraison. Cette traçabilité est une valeur ajoutée du service de VCV. La livraison B to C pose le problème d'un taux d'échecs importants, du retour des marchandises, des prises de rendez-vous peu rentables pour les transporteurs.

L’approche SO LO MO

Cette approche (social, local, mobile) se fixe l’objectif de répondre aux problèmes posés. Il s’agit d’une solution globale de mobilité en ville qui s’appuie sur la circulation de l’information et grâce à laquelle VDV souhaite faire tomber les frontières entre B to B et B to C.

L’idée est de répondre aux enjeux de la distribution « multicanal » ou « transcanal » puisqu’aujourd’hui les commandes viennent de partout et les flux peuvent également venir de partout. Il s’agit de coordonner l’action de transport sur le dernier kilomètre pour éviter la congestion et pour trouver des modèles productifs et compétitifs économiquement avec des véhicules propres.

L’approche SO LO MO est basée sur une traçabilité 100% temps réel qui n’existe pas actuellement dans la plupart des entreprises de transport. Cette traçabilité peut être obtenue grâce à des outils basés intégralement sur le Web (Web attitude de Google) qui permettent de disposer en permanence de l’état du trafic par rapport aux livraisons. Lorsqu’on approche du domicile du destinataire il est possible de lui envoyer un SMS dès lors qu’on est entre quinze et trente minutes du point de livraison. Ceci n’est pas fréquent dans la livraison B to C. L’idée est qu’une livraison prise en charge doit être une livraison réussie.

Il n’y a pas de barrière entre l’expéditeur, le client de VCV, et le destinataire. Chacun doit pouvoir accéder au même niveau d’information. L’information doit pouvoir circuler dans les deux sens : le destinataire est également capable de remonter l’information qu’il souhaite pour permettre à VCV d’être réactive en termes d’organisation de la livraison. Il s’agit d’une application à la demande du client car tous ne le souhaitent pas.

Avec cette approche, l’entreprise est en permanence en mesure de suivre le cheminement de ses chauffeurs. Elle peut, lorsqu’une tournée est en avance sur une autre modifier la répartition des colis.

Un exemple : MUJI

Aujourd'hui, dans beaucoup de cas, les commandes ne transitent pas par le magasin. La marchandise passe du fabricant à l'entrepôt, puis au distributeur final pour économiser des ruptures de charge et améliorer les performances. Le magasin n'est plus qu'une surface commerciale.

Ce cas est illustré par « MUJI », une enseigne japonaise qui possède plusieurs magasins dans Paris. Les marchandises qu'elle vend sont en provenance d'Asie et transitent par Londres.

MUJI avait un problème de crédibilité par rapport à ses clients. Si elle leur prévoyait une livraison pour le lendemain sans qu'elle soit possible parce que leur transporteur n'avait aucune coordination en amont, son image de marque en pâtissait. VCV a mis en place une planification qui lui permet de garantir ses délais de livraison auprès de ses clients.
Cette assurance pour les délais de livraison finale à domicile a conduit MUTI à confier à VCV l'approvisionnement de ses magasins et la logistique associée, donc la chaîne dans son ensemble.

En conséquence, dans ce cas, on peut dire que VCV assure un service directement complémentaire à celui des grands transporteurs multinationaux.

Les véhicules propres, un postulat

L'utilisation de véhicules propres est un postulat. L'organisation de l'entreprise, qui est spécialisée dans la dernière étape de la livraison, repose sur des entrepôts urbains ou périurbains qui permettent d'organiser des tournées avec des boucles logistiques au moyen, de véhicules propres : camions de 20 m3 fonctionnant au gaz naturel, véhicules entièrement électriques pouvant emporter 3 ou 6 m3. Les véhicules électriques qui possèdent une autonomie de 120 km, doivent pouvoir faire au moins deux tournées par jour pour retrouver les standards de productivité importants.

L'utilisation d'un « entrepôt logistique flottant » est une pièce maîtresse du dispositif. Il permet d'éliminer tous les temps morts.

Le bateau est chargé tous les matins. Il embarque les marchandises, les vélos utilitaires et les livreurs avec pour objectif de livrer l'ensemble des arrondissements parisiens dans la journée. Au long de ses 10 escales, elle débarque les vélos utilitaires qui vont effectuer leurs livraisons.

L'entreprise exploite une flotte de 18 vélos utilitaires répartis sur trois équipes de livraison : à chaque escale, chacune des trois équipes part pour une tournée de 1h30 embarquant 200 kg ou 2m3 de marchandises avant de retrouver le bateau deux escales plus loin.
Chaque livreur réalise au final 4 tournées par jour : d'Est en Ouest puis d'Ouest en Est, permettant de livrer 8m3 de marchandises soit le double du volume distribué dans le cadre de tournées classiques depuis un entrepôt physique.

De plus, là où les temps de préparation et de parcours d'approche des tournées s'additionnaient auparavant, grâce à ce nouveau schéma logistique, le parcours d'approche entre deux tournées permet aux livreurs de préparer leurs prochaines tournées.
En mutualisant et concentrant les flux, Vert chez Vous optimise le coût de livraison et proposera des créneaux de livraisons plus précis : d'une heure trente contre une demi-journée voire une journée dans un schéma traditionnel.

CONCLUSION

La démarche de Vert Chez Vous repose sur un postulat : 100% de véhicules propres, une navette urbaine de fret (entrepôt flottant), des entrepôts proches, et, au centre, un système d'information unique qui allie performance économique et performance qualitative. Enfin VCV ne fait appel à aucune sous-traitance contrairement aux autres entreprises qui peuvent sous-traiter de 50% à 99% leurs livraisons du dernier kilomètre. Cette absence de sous-traitance permet de donner un contenu social à l'entreprise.

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

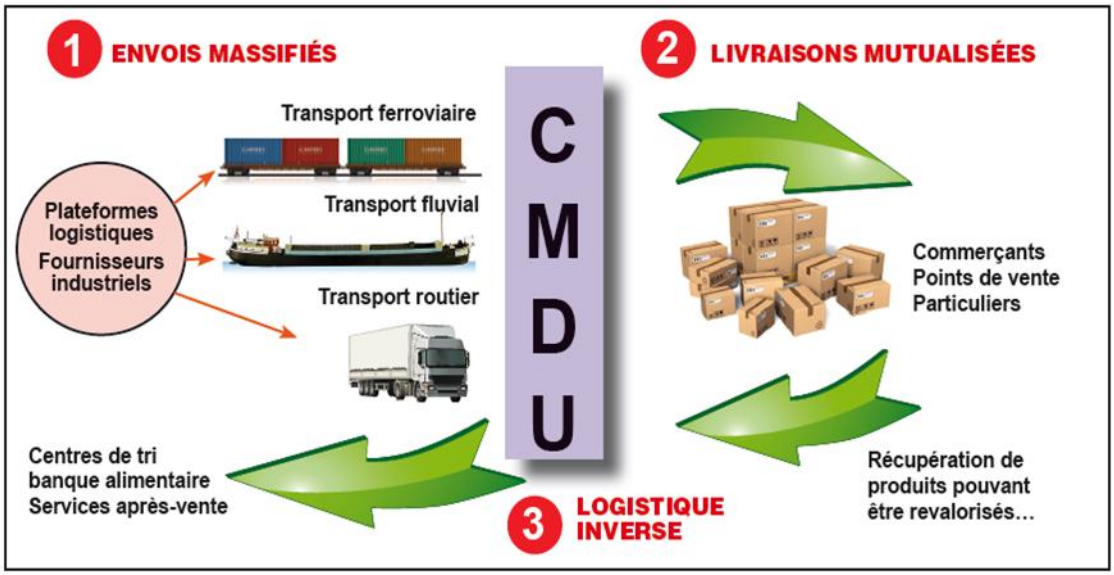
Le port de Lille

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 descend 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.

Céline OPPENHAUSER

Enjeux du « dernier kilomètre marchandises », le rôle des collectivités, focus sur l'action strasbourgeoise

De nombreuses actions de logistique urbaine ont été déjà engagées dans leurs grandes lignes. On aborde aujourd'hui une nouvelle étape où on essaie de donner du corps, de la consistance à la politique des marchandises en ville dans un cadre partenarial et à la lumière des résultats du dispositif « Distripolis » qui est en expérimentation et qui ré-interroge, sur les plans un peu idéalistes, ce qu'ont formulé un certain nombre de collectivités dont on connaît les limites notamment du point de vue économique.

Pourquoi les collectivités se préoccupent-elles difficilement de marchandises

Ceux qui fréquentent les colloques sur la logistique urbaine constatent que les collectivités sont souvent montrées du doigt pour leur inefficacité dans l'action du transport du dernier kilomètre des marchandises en ville.

C'est, effectivement, un champ qui est peu exploré par les collectivités d'une façon objective. Les moyens humains que les collectivités allouent à cette thématique sont très faibles. De plus ce sont des projets qui sont amenés à devenir transversaux. On se pose la question du rôle de la collectivité : est-elle organisateur ? , planificateur ? Les compétences qui lui sont attribuées peuvent-elles lui permettre d'actionner les leviers nécessaires pour mettre en place une vraie politique allant de la réglementation, du stationnement jusqu'à la planification et le déploiement de services ?

Les collectivités n'ont pas la volonté de jouer le rôle d'autorité organisatrice qui est le leur en matière de transport de personnes. Elles ont le sentiment, exprimé de manière forte par la plupart de leurs élus, que le transport de marchandises en ville relève d'un secteur privé hautement concurrentiel. Elles s'insèrent donc dans la démarche de manière prudente.

Pourquoi les collectivités ne sont-elles pas plus préoccupées par le transport du dernier kilomètre ?

Ces vingt dernières années, elles ont surtout été préoccupées par les modifications structurelles des villes, avec l'arrivée des transports en site propre notamment.
Ce qu'on est en train de faire aujourd'hui s'inscrit dans un héritage ; on poursuit un mouvement avec un autre point de vue. La logistique urbaine, et donc aussi la livraison du dernier kilomètre, est un des derniers éléments qui complète le système de transport d'une ville.

Quelques repères dans le temps

Au début des années 90 le projet de tramway était un projet politique : il fallait agir sur les déplacements pour décongestionner les centres de vie, agir sur la qualité de l'air en développant des outils qui donnent les moyens à la population de changer de mode, d'habitudes, d'usages. Vers les années 95, un grand réseau de pistes cyclables a été développé ; la première ligne de tram est sortie de terre en 96-97 et a tout de suite été accompagnée de parkings relais. Une politique de piétonnisation liée à la stratégie touristique a été entreprise.

Un premier virage a été pris au début des années 2000. On ne réfléchit plus en termes d'outils, d'infrastructures, mais en termes de services qui finalisent les moyens mis en place. C'est sur ce thème du service que la Communauté urbaine et la ville de Strasbourg se positionnent pour les marchandises en ville.

Une stratégie globale à compléter

Dans les années 90 on a plutôt observé l'émergence d'une théorie du développement durable. Cette politique produit de très bons résultats en centre-ville : moins d'un foyer sur deux est équipé d'un véhicule individuel ; il en résulte des gains en qualité de vie et une certaine vitalité du centre-ville.

La ville des années 90 a été celle des grands travaux, de la requalification. La ville des années 2000 celle de la continuité. La ville des années 2010 est en résonnance avec le progrès des NTIC, (la ville 2.0.), ce qui nous amène à la problématique de la logistique.
L'application de la modélisation « Freturb » indique qu'à Strasbourg plus de 10% de livraisons entre 2010 et 2012 sont liées à l'e-commerce. Dans l'hyper-centre 3600 points sont livrés chaque jour. De nouvelles congestions sont apparues, de nouveaux problèmes de conflits d'usages entre les vélos et les camionnettes de livraison, des accidents graves. Là où on avait gagné en qualité de vie durant la décennie précédente, on ne progresse plus.
Dans ce contexte, les nouveaux enjeux de la collectivité sont de concilier la qualité de vie et l'attractivité, et de ne plus concilier les modes et les usages de déplacement mais aussi les genres (les marchandises étant considérées parmi ces genres).

Un nouveau paradigme : la réintégration du transport de marchandises comme un élément du système de transport strasbourgeois et diffusion au système urbain

Dans ce domaine, en terme d'ingénierie on ne dispose pas nécessairement de retour d'expériences, on n'a pas d'appui en interne au-delà de ce sur quoi la collectivité est compétente c'est à dire la réglementation et le stationnement.
Par conséquent, il faut construire un nouveau paradigme, une nouvelle vision, qui réintégre le transport de marchandises comme un élément du système de transport strasbourgeois. Il faut créer de la cohérence et abandonner les logiques d'affrontement qui se manifestent par des conflits et des accidents multiples.

La collectivité strasbourgeoise essaie donc d'utiliser le transport de marchandises en ville comme un nouveau levier.
Depuis le mois de mars 2011, elle a commencé à construire une feuille de route sur les partenariats locaux qui comporte trois principes majeurs :

- Faire évoluer le système de transport de marchandises, au niveau de la réglementation et du stationnement, mais aussi au travers de la question du foncier, des sites secondaires, des services.
- Proposer des organisations nouvelles, fondées sur l'accompagnement des bonnes volontés, la co-organisation.
- Soutenir les capacités d'auto-organisation des acteurs.

Il s'agit de constituer un dispositif structurant : au titre de la réglementation, l'intégration des mesures prévues dans le PDU ; au titre de l'organisation, passer du management par projets indépendants à la complémentarité des actions, mettre en place un dispositif central.
Investissements d'avenir, ville de demain, éco-cités

Strasbourg a été retenue dans le programme des investissements d'avenir « villes de demain » au titre des « écocités ». Le projet a été mis au point dans le cadre d'un partenariat local comportant la Chambre de Commerce et d'industrie de Strasbourg, l'observatoire des transports (ORTAL), le port autonome de Strasbourg, la Poste, la SAMINS et la CTS

Diagnostic préalable ; pistes d'étude et de réflexion

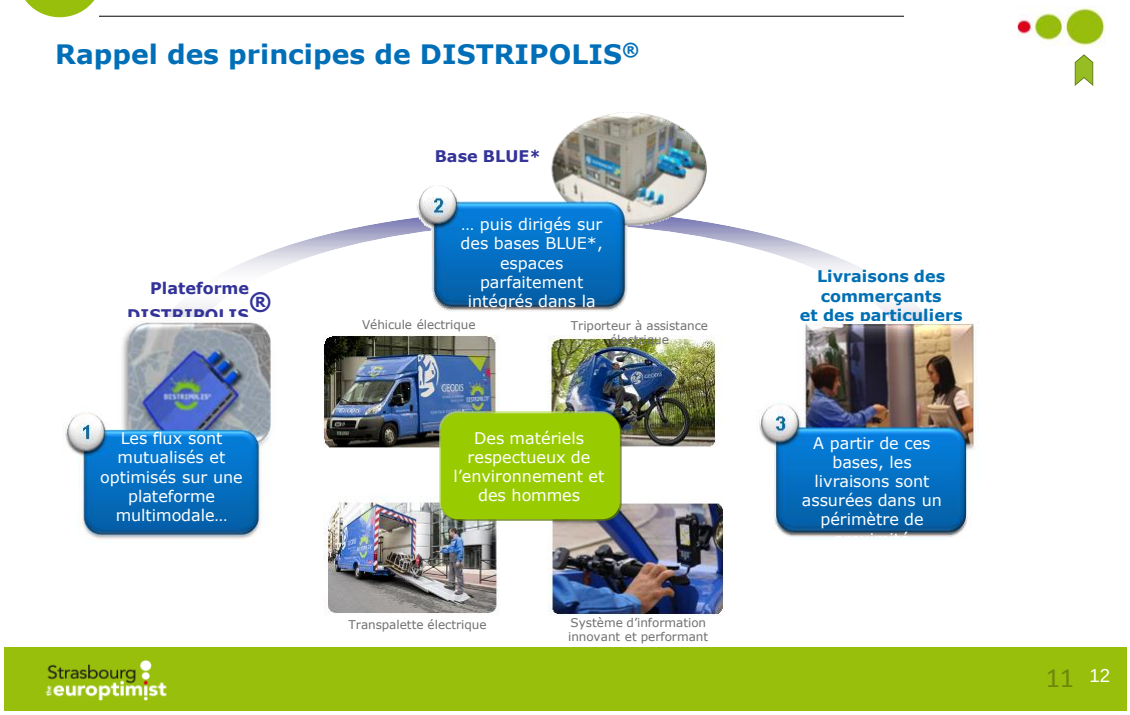
Le premier élément de ce projet est un diagnostic préalable qui vient d'être achevé et qui a été réalisé dans un cadre de gouvernance locale associant les partenaires initiaux.

Ce premier travail a duré un peu plus de six mois. Il a permis de maintenir et accentuer la dynamique entre les acteurs qui s'était formée lors du dépôt du dossier. Ce diagnostic a conclu à la nécessité de poursuivre les études sur trois thèmes importants :

- Une plateforme virtuelle de mutualisation dans laquelle le système d'information prend une importance particulière ;
- Les centres de distribution urbains : sous ce concept générique, des lieux différents peuvent servir cette fonction. L'étude doit prendre en compte les aspects concurrentiels.
- Le « Tram fret » : la CUS a l'ambition d'utiliser le réseau de Tramway pour le transport de marchandises puisqu'il passe à côté du marché gare et doit se prolonger vers la ville de Kiel en Allemagne en passant par le port.

Soutien aux initiatives, « Distropolis »

Un protocole d'accord a été signé le 12 janvier 2012 entre la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS), la Ville de Strasbourg et SNCF Geodis pour l'expérimentation du système logistique « Distripolis » qui repose sur l'utilisation de véhicules électriques, la mise en place de deux Bases Logistiques Urbaines Ecologiques au nord et au sud de l'hyper-centre et l'utilisation de vélos à assistance électrique pour la livraison du dernier kilomètre.



Au-delà de l'expérimentation, qui a du sens à l'échelle du territoire, on perçoit les difficultés de mise en œuvre :
Du point de vue de l'échelle temporelle, le partenaire privé progresse plus vite que la collectivité puisqu'il n'est pas soumis aux mêmes contraintes ;
Le processus d'accompagnement par la collectivité permet de repérer des blocages qui n'avaient pas été identifiées par la collectivité.
La question du foncier avait bien été identifiée comme primordiale, mais pour de grands espaces, des centres de distribution urbain mais jamais la question immobilière de petits espaces logistiques urbains (ELU) n'avait été identifiée comme étant centrale. Il existe très peu de surfaces de stockage dans les magasins, et on se trouve aujourd'hui dans l'incapacité de trouver des rez-de chaussées qui permettraient d'accueillir ces élus de proximité supplémentaires.
L'expérimentation réinterroge également la collectivité sur la question règlementaire qui évoluera dans le cadre du partenariat eco-cité et pas dans le cadre du partenariat spécifique avec Géodis.
Elle nous pose aussi la question de l'intégration dans les nouveaux programmes d'urbanisme. La collectivité essaie donc de réserver des rez-de-chaussée quand c'est possible et quand cela a du sens. Elle réfléchit avec la chambre de commerce et d'industrie à des services de conciergerie mais cela pose la question de la gouvernance et conduit à évoquer l'opportunité de formaliser la gouvernance sous forme d'association.

Conclusion

Il y a des actions que les collectivités peuvent organiser elles-mêmes lorsque celles-ci relèvent de leur compétence. Il en est d'autres qui n'appartiennent pas à ce champ où elle ne dispose pas de l'expérience nécessaire et pour lesquelles son champ de réactivité est long. Dans ce cas le partenariat a un sens. Il y a des initiatives que la collectivité peut soutenir lorsqu'elles servent des enjeux partagés.
Le filtre de sélection de Strasbourg va principalement être les gains environnementaux, et la rapidité de mise en œuvre des projets apportant rapidement une plus-value pour le territoire.

Le retour d'expérience a beaucoup de valeur dans le sens où il permet de révéler certains freins qui n'avaient pas été identifiés ou qui avaient été sous-estimés. L'expérimentation Distripolis a conduit la CUS à être partenaires de projets européens et l'amène aujourd'hui à travailler sur le concept de lieu logistique éphémère et partagé et de penser qu'en définitive le lieu logistique par excellence pourrait être celui qui n'existerait pas, qui s'effacerait dans le temps et dans l'espace aux guises des besoins économiques.

Discussion - débat

Pierre Mayet, Président d'URBA 2000

J'ai été très intéressé frappé par le fait que nous sommes là, fondamentalement, dans une dialectique entre une logique de marché (qui commence par la main numérique et qui a des acteurs de marché) et une logique de territoires, où s'exerce une responsabilité publique de gestion assumée par des institutions.

Cette dialectique conduit à intégrer de nouveaux paramètres pour comprendre les choses et les articuler. C'est sur la question du temps qui est intéressante. La transformation par l'invasion numérique est sans commune mesure avec le temps de la planification urbaine. Là où en un an il peut se passer des évolutions significatives dans la gestion des services, dans la planification c'est en 20 ans que les choses se passent.

Cette contradiction est très difficile. C'est dans l'intervention de Mme Oppenhauser que se trouve la réponse ; dans l'idée d'un foncier pas nécessairement pérenne , qui n'existe que le temps que l'on s'en sert.

Olivier Maurel

C'est ce que j'ai appelé la logistique « Bed and breakfast » qui est née dans les pays anglo-saxons où l'hôtellerie était moins réglementée. En France, quand elle est apparue, le monde hôtelier s'est montré très hostile. Cela a été dit dans dernier exposé, il faut accepter de changer les règles, il faut une incitation.

Il y a deux façons de libérer du foncier : la méthode autoritaire dont on voit très vite la limite et l'incitation. Le B&B a permis un assouplissement de la réglementation. La labellisation est également importante.

Ces principes s'appliquent aux surfaces logistiques. De nombreuses initiatives vont d'abord fonctionner par un phénomène de bouche à oreille pour se développer localement puis le modèle va se reproduire et enfin des franchises seront possibles.

Il faut éviter que des réglementations qui étaient parfaitement justifiées il y a dix ans, vingt ans, trente ans ne conduisent aujourd'hui à stériliser le marché.

Didier Lieven

Ce n'est pas seulement sur le temps il faut travailler mais également sur l'espace. Dans le dossier « eco-cité » sur lequel je travaille pour la Communauté Urbaine de Lille, je propose d'étudier sur des espaces logistiques de proximité spatio-temporels, des ELP qui sont à un moment et à un endroit. Deux exemples : les quartiers de restaurants pour lesquels on essaie de concevoir des ELP qui existent à un moment pour pouvoir apporter aux commerçants leur marchandise puis qui disparaissent. Ce projet nécessite de la pédagogie, les restaurateurs doivent accepter de faire une centaine de mètres pour venir se ravitailler et renoncer à leur position de donneur d'ordre qui impose au livreur de descendre les marchandises à la cave.

Cette organisation peut également s'appliquer au « reverse » : une entreprise , tous les jours, rentre dans la ville avec dix camions de chantier et ressort quasiment à vide. En même temps, des artisans qui viennent faire des travaux à domicile doivent, le soir, rassembler leurs déchets dans des sacs puis les porter en déchetterie. Si l'on pouvait donner l'information aux artisans, il serait possible que, tous les soirs, un camion puisse remporter leurs déchets sur leurs lieux de travail. D'où gain de telps et gain financier. Intérêts partagés.