

ACTES

Feeding & Fueling the City

Atelier EPA Plaine de France
Mardi 12 Avril, 2016



LA FABRIQUE
DE LA
CITÉ

SOMMAIRE

Page 3

Présentation du territoire de la Plaine de France et du Rôle de l'EPA

Emmanuel de LA MASSELIERE, Directeur de la stratégie, EPA PLaine de France

Page 11

La Logistique Urbaine

Jérôme Libeskind, Expert en Logistique Urbaine

Page 20

Echanges

Présentation du Territoire de la Plaine de France et du Rôle de l'EPA



Emmanuel de LA MASSELIERE
Directeur de la stratégie auprès de l'Établissement public
d'aménagement de la Plaine de France.

Pour ceux d'entre vous qui ne connaîtraient pas l'Établissement public d'aménagement. Il s'agit d'un établissement public semblable à celui de La Défense, l'EPADESA, dont la vocation est :

-D'aménager un certain nombre d'espaces au Nord de Paris,

-D'assurer le développement urbain, la coordination, l'incubation de nouveaux projets, la coordination de ces projets et de définir des stratégies globales pour une ville plus performante.

Notre conseil d'administration est composé paritamment de représentants de l'État, de la région et des collectivités locales. Le nord de Paris, est considéré comme l'un des territoires les plus emblématiques pour le développement du Grand Paris. Sur l'une des premières cartes produites pour le Grand Paris, cinq des dix territoires d'excellence étaient au nord.

Quand on se penche sur une carte du Grand Paris, on s'aperçoit que trois des treize hubs de la région parisienne se situent sur le territoire de le Plaine de France. Cela représente près de 20 % des grandes infrastructures logistiques du Grand Paris.



L'intercommunalité est un sujet fondamental pour nous. Il s'agit du passage de soixante communes à deux intercommunalités plus l'aéroport. L'aéroport étant un Etat dans l'Etat au sein du territoire.

Un territoire à enjeux, quelques chiffres

Je vais vous donner quelques éléments clefs sur La Plaine de France, avant de parler du territoire Roissy-Le Bourget. Le territoire de La Plaine de France, qui du périphérique jusqu'à Roissy et à la Picardie, a longtemps été un territoire de « fabrication », un territoire de logistique. Récemment, le territoire a subi des transformations. On y produit désormais de la connaissance, de l'information. La Plaine de France a connu de fortes mutations et accueille aujourd'hui les sièges de grandes entreprises.

La Plaine de France compte 1 million d'habitants, 40 communes du Val-d'Oise et de la Seine Saint-Denis et 400 000 emplois. La Plaine de France est le territoire du Grand Paris qui se développe le plus. Nos pôles d'emploi sont les plus créateurs, je parle notamment des pôles de La Plaine et de Roissy. On assiste aujourd'hui à une recomposition du paysage métropolitain économique au profit du Nord de Paris.

À Roissy, nous sommes en compétition avec les autres grandes places aéroportuaires européennes et moyen-orientales.

Ces quinze dernières années, ces deux pôles sont ceux qui ont créé le plus d'emplois. Entre 2000 et 2007/2008, près de 5 000 emplois ont vu le jour à Roissy. Après 2008, le groupe PSA et Air France ont connu des crises majeures, ce pourquoi le solde net d'emploi a fortement chuté. Ici pourtant, 3 000 à 4 000 emplois sont créés chaque année, et cela depuis une douzaine d'années.

Si le nord de la Plaine de France est un territoire de « fabrication », le sud voit émerger une économie dite supérieure. Il abrite le troisième pôle immobilier tertiaire d'Île-de-France. Il est un pôle de recherche important et entend devenir un espace emblématique de la connaissance avec l'arrivée de Condorcet, qui regroupe les principales écoles de sciences humaines et sociales de France (l'École Pratique des Hautes Etudes, l'École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS), l'École Nationale des Chartes, entre autres). Pour le futur site, nous construisons actuellement un quartier universitaire international pour accueillir, chaque année, 10 000 étudiants en mobilité internationale.

Aujourd'hui, nous constatons une hausse des prix du foncier et nous assisterons très certainement à une mutation de l'ensemble de l'espace près du site de Condorcet, aujourd'hui principalement occupé par des grossistes textiles. Autrefois, les grossistes textiles étaient dans le « Sentier ». Suite à quoi, il y a eu des mutations.

Des centres de commerce de gros ont été construits à Aubervilliers à 300 mètres du périphérique, de manière très anarchique, avec une utilisation du foncier qui nous paraît peu optimale, vu la valeur du foncier. Nous pensons que la pression foncière augmentera considérablement avec l'arrivée de Condorcet. D'ailleurs, les propriétaires fonciers - ils sont deux ou trois seulement - semblent anticiper ce phénomène et commencent à réorganiser leurs commerces. Nous allons aussi aménager un nouvel espace à Roissy, dont je vous parlerai par la suite, pour accueillir les boutiques de gros, qui sont aujourd'hui à Aubervilliers. Roissy on le verra est donc en route vers une nouvelle économie.

Plaine Commune regroupe huit communes autour de Saint-Denis, Aubervilliers. En son sein Pleyel abrite encore des activités logistiques. Si la France venait à gagner les Jeux olympiques, le village olympique serait implanté à Pleyel. Toutes les activités logistiques seraient alors expulsées du territoire. D'autant plus que Pleyel devrait être la première gare du Grand Paris Express, avec quatre lignes de métro, une ligne de RER et une ligne Transilien. Ces événements transformeront le territoire dans les années à venir.

Et puis, plusieurs espaces commerciaux très importants existent à Stains, Aubervilliers et Epinay-sur-Seine. Ces espaces connaissent des difficultés, comme tous les hypermarchés en France. Certains d'entre eux fonctionnent, comme le centre Millénaire à Aubervilliers. Carrefour nous a confié que son chiffre d'affaire au Millénaire avait augmenté de 30 % avec le doublement de sa superficie. Il est aussi important d'évoquer le projet commercial phare « Spirit » qui s'installera sur l'aéroport du Bourget. Pourquoi ? Car les projets commerciaux génèrent une activité logistique importante sur notre territoire.

Au cœur de la Plaine de France se trouve en effet le Bourget. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, l'activité aéronautique du Bourget est très faible. En moyenne, elle est plus faible que celle de l'Île-de-France. En revanche, Le Bourget offre près de 10 000 emplois dans le secteur de la logistique. Le Bourget abrite des sites importants, dont les zones Mermoz et Garonor. Sur ce territoire se trouvent de très grands espaces de logistique urbaine à vocation métropolitaine.

Le pôle de Roissy est encore l'un des plus importants pôles logistiques d'Île-de-France. Toutefois, nous sommes aujourd'hui concurrencés par les pôles de Melun et de Marne-la-Vallée. Pourquoi Roissy est-il un pôle logistique important ? En raison du nœud autoroutier majeur (RN2, autoroute A3, Francilienne, autoroutes A1 et A86), et de la logistique aéroportuaire et la logistique de fret express (Fedex).

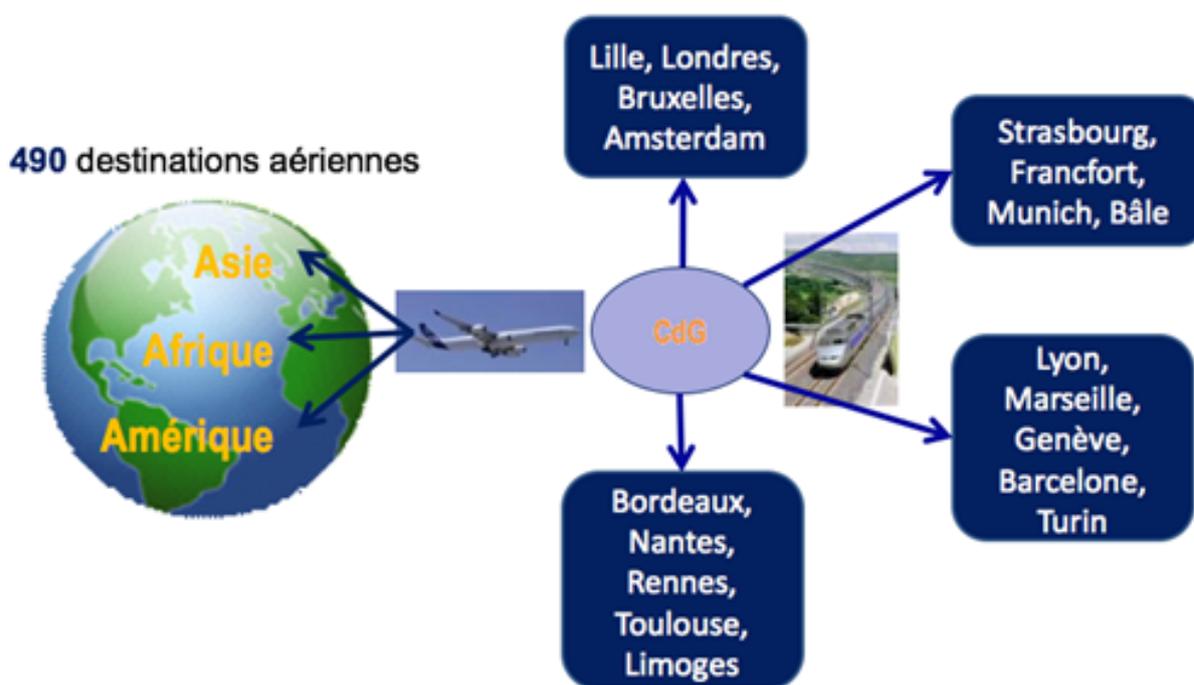
Parmi les grandes zones logistiques figurent les Tulipes et Saint-Mard. La zone de Mitry, au sud-est de l'aéroport,

emploie 7 000 personnes. D'autres zones de fret existent au Mesnil Amelot, à l'est de l'aéroport, et à Saint-Mard, en Seine-et-Marne.

De nouveaux transports verront le jour avec l'arrivée des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. Nous avons aussi des espaces commerciaux de proximité et régionaux : Aéroville, le plus grand Ikea de la région parisienne à Paris Nord 2, le centre commercial O'Parinor et le projet EuropaCity.

Ce qui caractérise le territoire est son accessibilité. Une accessibilité exceptionnelle vis-à-vis du monde. L'aéroport Charles de Gaulle dessert près de 500 villes internationales. Et l'une des plus grandes gares TGV de France, dimensionnée à 10 millions de passagers, et qui en accueille 4 millions par an. Le territoire est aussi équipé d'un excellent réseau autoroutier. Toutefois, les dessertes internes du territoire ne sont pas à la hauteur des dessertes métropolitaines. C'est là l'un des grands enjeux auxquels nous sommes aujourd'hui confrontés.

DES LIAISONS INTERNATIONALES ET NATIONALES EXCEPTIONNELLES



Ce que l'on peut dire depuis dix ans sur ce territoire, et je vais m'en tenir là, c'est que la performance économique est aujourd'hui acquise. Dans la période 2007/2013, nous avons perdu 6 000 emplois d'Air France et 6 000 emplois du groupe PSA, ce qui correspond au total à 12 000 emplois. Quand vous perdez 12 000 emplois, vous en perdez généralement 6 000 de plus indirects, ce qui nous amène à 18 000 emplois perdus. Imaginez que la ville de Bordeaux perde 18 000 emplois. Imaginez par exemple qu'Airbus y supprime 12 000 emplois. Vous pouvez imaginer les conséquences d'un tel événement pour la ville. Eh bien, à Roissy, nous avons eu pourtant dans la période un solde net positif de 4 000. C'est-à-dire que dans la période, où l'économie française était à son plus bas, nous avons créé 22 000 emplois entre 2007 et 2013, ici, à Roissy.

La performance économique est donc acquise.

Le renouvellement urbain est fortement engagé, les transports s'améliorent et la gouvernance se structure. Le territoire a compris qu'il avait de nombreux atouts et qu'il pouvait les valoriser. Il n'était plus seulement un territoire « servant », comme on a pu le dire, il a ses propres valeurs et excellences.

Il y a deux sujets sur lesquels nous devons insister aujourd'hui. Je pense aux sujets d'éducation et de formation de nos habitants et à l'urgence environnementale à laquelle, plus encore qu'ailleurs, nous devons faire face.

Roissy, un pôle logistique en profonde évolution

Je vais maintenant vous parler de Roissy, qui est un grand enjeu. C'est une ville construite par plaques, séparées par de grandes infrastructures de transport, dans laquelle l'approche de ville environnementale, intégrée et dense est encore plus compliquée qu'ailleurs. La ville s'est construite ainsi, notamment parce que nous avons le Plan d'Exposition au Bruit, à l'intérieur duquel nous n'avons pas le droit de construire de logement.

Quelques mots sur la stratégie. Elle a trois axes : le premier est d'assurer le rôle métropolitain ; le deuxième est de prendre son destin en main ; et le troisième est de passer d'un développement, qui fut essentiellement économique durant les quinze dernières années, à un développement plus global, dans lequel les questions sociales et environnementales seront au premier rang.

J'insiste sur Roissy car c'est l'espace où les questions logistiques sont les plus prégnantes. Le pôle de Roissy connaît une profonde évolution et mutation puisque les bases sur lesquelles repose son économie sont essentiellement logistiques : qu'il s'agisse de logistique aéroportuaire ou de logistique traditionnelle. Nous devons continuer à consolider ces bases. Toutefois, une nouvelle économie émerge parallèlement à l'activité économique logistique traditionnelle de Roissy.

Les places aéroportuaires sont en train de devenir, partout dans le monde, des territoires-clefs pour la compétitivité des métropoles. Et cela a une incidence sur l'activité logistique ainsi que sur le foncier. L'aéroport Charles de Gaulle détient deux hubs internationaux, Air France KLM et Fedex. Cette attractivité des places aéroportuaires réorganise les métropoles et de nouvelles activités s'implantent autour d'elles, de la même manière que les ports au XVIIIème siècle, les gares au XIXème siècle et les nœuds autoroutiers au XXème siècle ont réorganisé les activités économiques dans les métropoles.

1 – LES PLACES AÉROPORTUAIRES INTERNATIONALES

Le concept d'Aerotropolis selon J. Kasarda



Ces activités sont étroitement liées au fonctionnement de l'aéroport et du transport aérien. Air France offre 30 000 emplois localisés sur la plate-forme de Roissy. On y trouve aussi des activités aéronautiques de maintenance, qui nécessitent une logistique très particulière, car c'est une industrie à forte valeur ajoutée.

La deuxième catégorie d'activités, et c'est là où l'on constate une mutation profonde de la logistique du territoire, ce sont les activités utilisatrices du transport aérien.

Quand vous êtes consultant et que vous partez pour la journée, vous avez envie de rentrer chez vous le soir, donc vous préférez travailler à proximité de l'aéroport. Que voit-on donc s'implanter autour des aéroports ? Des halls d'exposition, des grands parcs d'exposition, comme par exemple le Parc des expositions de Villepinte.

Nous sommes en train de construire un très grand centre commercial professionnel, le Paris Asia Business Center. Nous en avons un deuxième en projet qui s'appellera Apark. Le Paris Asia Business Center couvre 85 000 mètres carrés de commerces, B to B, pour du textile et une deuxième tranche sera consacrée aux biens électroniques. Le PABC est situé au sud de l'aéroport, à Tremblay.

Par ailleurs, on voit arriver sur les places aéroportuaires, de grandes zones hôtelières de plusieurs dizaines de milliers de chambres. Nous avons aujourd'hui à peu près 10 000 chambres à proximité de Charles de Gaulle, et nous en aurons 20 000 dans 15 ans qui viennent. Les places aéroportuaires abritent aussi des bureaux pour l'économie dite des échanges, ainsi que des lieux dédiés aux loisirs métropolitains : Disney s'est par exemple implanté entre l'aéroport et la ville à Shanghai. En Corée, Incheon est devenue une véritable ville de loisirs. Ici, EuropaCity s'implante à proximité de l'aéroport.

Enfin, des spirales vertueuses se mettent en place, dont des activités métropolitaines et tertiaires, qui s'implantent sur les places aéroportuaires par effet d'agglomération.



Le hub mondial de Fedex de l'aéroport de Memphis

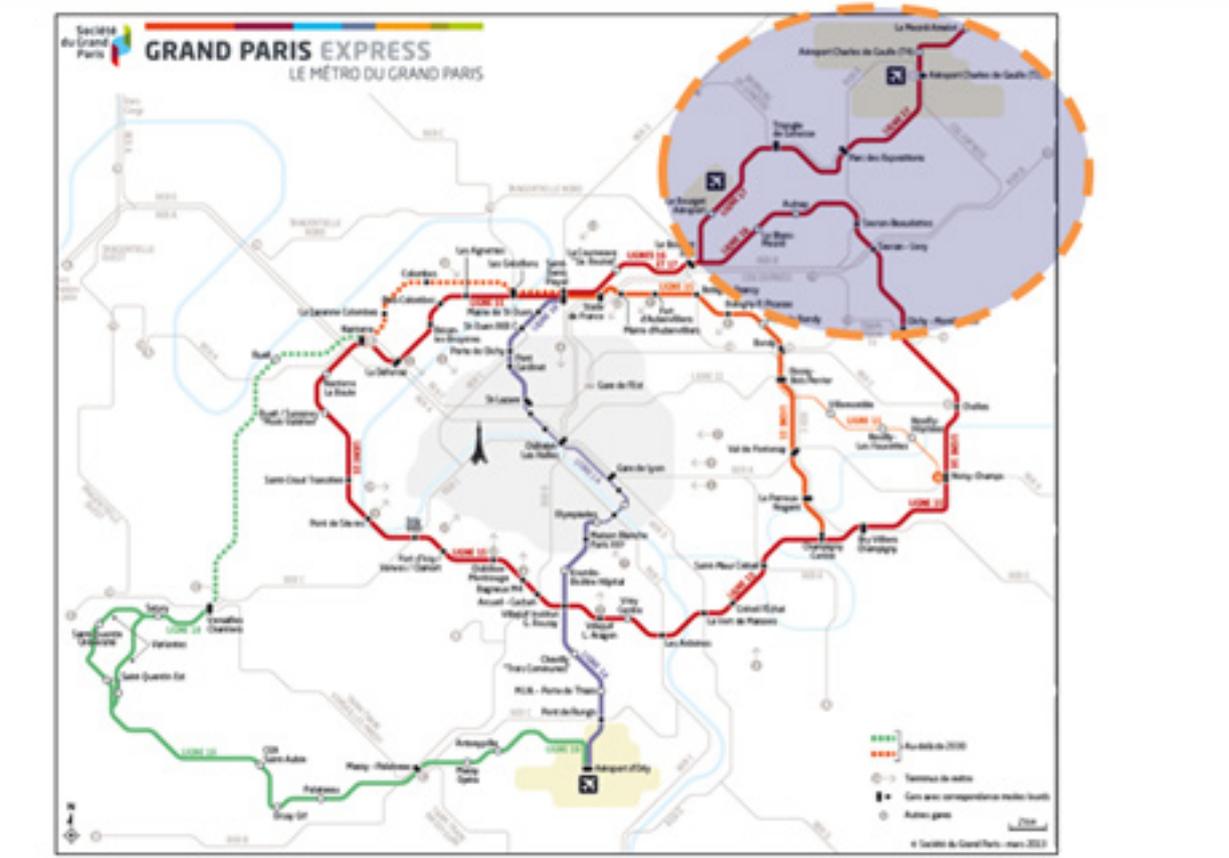
Sur cette image, vous apercevez l'aéroport de Memphis : le hub mondial de Fedex a contribué à une baisse du chômage local, passé de 25 % à 5 % de la population active en 20 ans.

Roissy détient des qualités uniques et peut prétendre à devenir l'une des trois ou quatre grandes places aéroportuaires dans le monde. Notamment parce qu'elle dispose d'un certain nombre d'atouts et de ressources foncières, grâce à extension urbaine et au renouvellement urbain.

Le Grand Roissy, déjà compétitif et potentiellement unique

Ce qu'on appelle le Grand Roissy, est l'ensemble des communes qui appartiennent au Grand Roissy. Vous avez ici, une image du Grand Paris Express, qui desservira le territoire.

2 - LE GRAND ROISSY DÉJÀ COMPÉTITIF POTENTIELLEMENT UNIQUE



On a là une concentration d'investissement économique unique en Europe. Nous avons en portefeuille entre 15 et 20 milliards euros d'investissements privés.

Voici deux ou trois exemples : le Paris Asia Business Center est en cours de construction et le groupe Bolloré Logistics a annoncé, l'année dernière, la construction de 80 000 mètres carrés sur la plate-forme aéroportuaire. La semaine dernière, DHL a annoncé un investissement de 85 millions d'euros pour cette même plate-forme, afin d'y installer une zone de fret express. Une part de la compétitivité nationale se joue à Roissy. Donc on ne peut pas considérer Roissy comme les autres territoires de France.

Le développement de Roissy, passe par la consolidation des bases économiques avec, naturellement, le développement de l'activité aéroportuaire. Aéroports de Paris (ADP) a porté aujourd'hui un projet de 3 milliards d'euros pour aménager un quatrième terminal et étendre sa zone de fret.

Nous travaillons aussi sur la logistique liée à notre nœud autoroutier. Je pense notamment à l'extension de la zone de Mitry, au sud-est de l'aéroport, où se trouvent plusieurs zones d'entrepôts Seveso.

Nous avons de nombreux projets, dont l'Apark et le Paris Asia Business Center. Nous avons le projet d'un centre de congrès, l'International trade center, près de la plate-forme Charles de Gaulle, à l'ouest. L'International trade center est un projet de 700 millions d'euros, porté par des investisseurs brésiliens. Nous avons aussi EuropaCity, déjà évoqué, avec 3 milliards d'euros d'investissement. Nous développons les événements professionnels, les rencontres et l'extension du parc des expositions. Nous encourageons et soutenons un écosystème de l'économie des échanges. De nos jours, la logistique est de moins en moins déliée des activités business. Il existe des entrepôts, mais aussi de plus en plus de lieux pour échanger des marchandises, des connaissances et des services. Finalement, Roissy est en train de devenir une place d'échanges. Dans notre jargon, on nomme cela « le territoire des échanges ». Des échanges de biens, mais aussi, des échanges entre personnes, des échanges sociaux et culturels.

Pour que le développement de Roissy soit possible, il faut préserver et assurer les équilibres locaux, car la performance économique du territoire nécessite ces équilibres locaux.

Équilibre entre les nuisances et les bénéfiques pour la population, équilibre entre l'habitat et l'emploi, équilibre entre les accessibilités métropolitaines et locales, équilibre entre l'économie productive et l'économie présentielle pour les habitants, équilibre entre les grands équipements métropolitains et les équipements de proximité. Nous avons aussi besoin d'hôpitaux, de cliniques, de centres commerciaux. Nous devons trouver un équilibre entre les espaces ouverts et les espaces urbanisés, entre la qualification des emplois et celle des populations locales. C'est l'ensemble de ces équilibres qui permettra la performance nationale. Et croyez-moi, c'est compliqué à jouer.

Il faut insister sur les trois axes de la stratégie. Premièrement, il faut assumer son destin métropolitain. En d'autres termes, il faut accepter la « vocation métropolitaine ». Dans le territoire de Roissy, les élus expliquent : « nous assumons le destin métropolitain et devons convaincre les populations d'assumer ce destin ».

Deuxièmement, il faut développer les synergies. Pour cela il faut insister sur les liens physiques, car nos grandes plaques métropolitaines ne sont pas reliées entre elles. La performance du territoire n'est pas à la hauteur de ce qu'elle devrait être. Il faut également créer des gouvernances et un cluster des échanges.

Et troisièmement, il faut évoluer vers un développement économique plus global. Les populations doivent pouvoir bénéficier de ce développement.

Les enjeux spécifiques de la question logistique

Nous sommes confrontés à trois enjeux majeurs.

Le premier est l'enjeu du foncier. Vous imaginez aisément les pressions foncières que nous avons dans un espace en fort développement économique. Il y a une vingtaine d'années, Axa a acheté 100 hectares dans le triangle de Gonesse. Le groupe a fait pression de manière sur le Gouvernement français et sur les collectivités locales pour rendre ces terrains constructibles. À ce jour, ces terrains ne le sont pas. De ce fait, nous avons subi de fortes pressions. Nous avons résisté à celles-ci et les terrains resteront réservés à l'activité agricole pour les trente prochaines années.

Nous accueillons certaines nouvelles activités, mais devons aussi préserver les espaces agricoles. Nous avons des injonctions contradictoires qui, d'un côté, nous explique « il faut développer de nouvelles activités » et de l'autre, nous affirme « préservons des espaces naturels et agricoles ». On nous explique : « il faut faire du logement au détriment de l'activité économique », avant d'affirmer : « il faut développer l'activité économique pour faire de Roissy un espace performant ». Nous devons donc faire face à des injonctions contradictoires. Nous devons travailler sur la densification, la « plateformisation » des grands espaces logistiques et la « compactisation ».

Tout est particulièrement compliqué car nous sommes aussi soumis à des normes contraignantes. Et nous n'arrivons pas à avoir des densités supérieures à 0,42 ou 0,43 voire moins dans nos espaces logistiques, parce que l'Etat nous impose des normes de sécurité et des distances minimales entre les bâtiments. De plus, nous avons un deuxième problème : l'extension coûte moins cher que la revitalisation des zones d'activité, ce pourquoi nous n'arrivons pas à densifier le territoire. Vous voyez donc les contradictions auxquelles nous sommes soumis.

Un dernier élément : nous risquons de nous trouver face à une offre foncière abondante avec un marché qui ne pourra pas l'absorber. Le prix du foncier risque de chuter, et cela, au profit des promoteurs et non de l'aménagement public. Nous devons donc réguler l'offre foncière à l'échelle de l'ensemble du Grand Roissy.

Un autre enjeu concerne les dessertes. Pourquoi ? Parce que nous avons beaucoup de flux sur notre territoire qui ne le desservent pas. Les flux viennent du nord pour aller au sud. Ils empruntent l'autoroute A1 car la Francilienne n'est pas achevée. Elle ne s'étend pas encore au nord de l'aéroport. De ce fait, les flux transitent par notre territoire sans le desservir.

Par ailleurs, nous avons des activités logistiques métropolitaines qui ne profitent pas aux populations locales. Je pense notamment à la zone de Mitry, mais il y a d'autres zones similaires sur notre territoire. Comme je l'ai dit précédemment, nous sommes prêts à assumer notre destin métropolitain et nous acceptons notre « mission » métropolitaine. Seulement, si les habitants n'en ont pas les bénéfices, jamais le passage des flux métropolitains ne sera accepté.

Enfin, le troisième grand enjeu est celui de la création de valeurs. Je pense par exemple à l'enjeu du fret express, que l'on oppose souvent à la logistique traditionnelle notamment en raison de la rareté du foncier. Doit-on développer des activités utilisatrices de Fedex ? Ou doit-on développer des activités métropolitaines qui nourrissent et alimentent la ville ? Il existe un débat entre le fret express mondial et la logistique plus traditionnelle, indispensable à la métropole. Un débat qui oppose la performance de l'économie des échanges à une économie plus traditionnelle.

Un autre élément important concerne les nouvelles formes de distribution vis-à-vis du commerce traditionnel. Nous avons de grands espaces commerciaux, dont le plus grand centre commercial de notre territoire, Vente-privee.com, qui

emploi 2 000 personnes sur notre territoire. Et puis, bien entendu, nous avons de grands équipements, tels le parc des expositions et bientôt EuropaCity, qui nécessitent des flux logistiques particuliers. Nous avons cherché des réponses à ces enjeux. Pour les enjeux fonciers, nous nous sommes lancés dans un schéma des espaces économiques, dans un monitoring du développement économique pour piloter cette offre et dans une gouvernance globale du territoire. Pour les enjeux de desserte, nous réalisons actuellement une infrastructure de desserte locale. Celle-ci doit accompagner la mise en service des infrastructures métropolitaines, comme celles du Grand Paris Express ou la Tangentielle nord. Nous essayons de circulariser notre économie pour réduire les flux sur le territoire et d'avoir une meilleure allocation de la ressource foncière. Et enfin, pour les enjeux de création de valeurs, nous essayons de faire en sorte que les habitants du territoire puissent accéder à ces emplois.

Sur cette question logistique, comme sur l'ensemble des enjeux de ce territoire de Roissy, nous essayons de passer d'une approche purement économique à une approche plus globale, qui intègre les différentes dimensions de la ville. Cela n'a pas été pensé de cette manière-là pendant trente ou quarante ans. Il faut une approche qui se préoccupe davantage des besoins des populations locales. Tout simplement parce que la réponse à ces besoins est la condition de la performance économique nationale.

Vous pouvez voir cette intervention ici



Cécile MAISONNEUVE
Présidente de La Fabrique de la Cité

Je vous propose que nous reprenions la dernière partie de notre journée, une partie, comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure, qui va revenir à des choses plus conceptuelles, après la passionnante visite de terrain que nous a faite Emmanuel de La Masselière. Nous avons organisé cette partie autour d'une intervention et d'une contribution de Jérôme Libeskind, que nous sommes très heureux d'avoir parmi nous.

Jérôme Libeskind est un des grands experts français de la logistique urbaine, de l'immobilier logistique. Il est l'auteur d'un ouvrage de référence sur le sujet. Nous avons organisé son intervention de la manière suivante. Jérôme va nous présenter les défis actuels de la logistique pour les villes. Ensuite, je vous propose que nous ayons un débat ouvert, un débat au cours duquel vous pourrez, si vous le souhaitez, revenir sur les scénarios que nous sommes en train de construire et que j'ai esquissés ce matin, sachant que, pour information, nous organiserons un nouveau rendez-vous final début juillet, le 6 juillet, sur lesdits scénarios.

Sans plus attendre, je vais vous laisser la parole, Jérôme, pour votre présentation. Merci.

La Logistique Urbaine



Jérôme LIBESKIND
Expert en logistique urbaine

Merci beaucoup. Bonjour à toutes et à tous.

Je vais essayer, en quinze à vingt minutes, de vous fixer quelques éléments importants quand on parle de logistique urbaine. Ce sera aussi un moment d'échanges après ce court exposé et n'hésitez pas, même au cours de l'exposé, à me poser des questions si besoin est. Ce n'est pas un cours magistral.

J'ai été tout à fait intéressé par la lecture du Cahier d'inspiration que vous avez, dans lequel il y a déjà beaucoup d'éléments qui sont au cœur des problématiques dont nous allons parler. Dans le quart d'heure qui suit, nous allons parler de la logistique urbaine, des problèmes qu'elle pose et fixer quelques idées importantes. Ensuite, nous parlerons des solutions et des débats autour de ce sujet, ce qui sera une ouverture pour les échanges que nous aurons par la suite.

Logistique Urbaine : Quels problèmes ? Quelles en sont les origines ?

Les problèmes liés à la logistique urbaine, nous les vivons tous les jours dans la ville. Ils concernent 80 % de la population en France et plus dans certains pays, comme par exemple le Benelux. Quels sont-ils ? Nous avons tendance à les résumer au CO2. Oui, bien sûr, c'est un problème important mais quand on regarde de près, c'est ce qu'on appelle « externalités négatives dues aux transports de marchandises en ville ». On pourrait aussi évoquer les externalités positives, notamment pour l'emploi dans ce secteur. On parle d'1,8 million de personnes dans le transport et la logistique. Mais, il y a inéluctablement des externalités négatives. La première d'entre elles, est la pollution globale. Et quand on parle de logistique urbaine, il s'agit de la pollution locale et des polluants locaux. La livraison en ville représente 20 à 50 % des polluants locaux, des émissions de particules, des oxydes d'azote. C'est ce que nous respirons tous les jours, et qui est à l'origine – c'est un chiffre provenant de l'Union européenne – de 310 000 décès prématurés par an. On est bien loin de la simple problématique du CO2. Cela ne veut pas dire que je considère que c'est un sujet sans importance, mais on ne peut pas le résumer uniquement au CO2.

Et puis il existe d'autres externalités négatives, comme l'occupation de la voirie, les embouteillages et tout ce qu'ils génèrent en pertes de temps et en pollution locale induite. Il y a la pollution sonore, notamment quand on parle de livraisons avec des camions frigorifiques, et les problématiques d'accidentologie. Nous avons des chiffres assez précis sur l'impact des livraisons en ville sur les accidents. Enfin, l'aspect visuel de la livraison est souvent critiqué. Les camions ne sont pas toujours propres et esthétiques car nous vivons dans une chaîne de sous-traitances et un métier peu rémunérateur.

Malgré l'amélioration des motorisations des véhicules, les constructeurs disent tous : « Nos camions polluent de moins en moins, nous faisons énormément d'efforts. » Et c'est vrai, c'est tout à fait vrai. Malgré cela, on se rend compte que les externalités négatives dans les villes continuent d'augmenter.

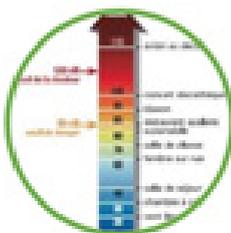
Les externalités négatives du transport de marchandises en ville <>



Pollution



Occupation de la voirie



Bruit



Accidentologie



Aspect visuel

- 20 à 50 % des polluants locaux
- 310 000 décès prématurés en Europe
- 25% des émissions de CO²
- 20% d'occupation de la voirie
- 50% du gazole consommé en ville
- Stress urbain



L'augmentation des externalités négatives dans les villes est essentiellement due au transport de marchandises



Loosicrêts Atelier « feeding and fueling the city » - La Fabrique de la Cité - 12 avril 2016

4

Pour fixer quelques idées sur le sujet, je vais prendre l'exemple de Paris intra-muros et sa périphérie. La limite du périphérique est purement administrative, et quand on parle d'externalités négatives, elles ne s'arrêtent pas au périphérique. Mais, les chiffres, que j'ai aujourd'hui, concernent Paris intra-muros. Chaque jour, 98 000 véhicules rentrent dans la capitale. Ce n'est pas un chiffre anodin, cela représente 300 000 mouvements par jour. Dans ces 98 000 véhicules voyagent entre 80 000 et 100 000 colis par jour, qui sont en grande partie issus de l'e-commerce. C'est une partie significative des livraisons urbaines, qui représente dans sa globalité 126 000 tonnes par jour pour l'ensemble de la capitale.

Nous avons d'autres données structurantes qui sont importantes. Paris – comme toutes les villes – et ce n'est pas nouveau, a toujours été un lieu de consommation. Quand on parle de logistique, on parle de flux déséquilibrés. Nous avons des camions qui sont pleins à l'aller et qui reviennent à vide. Aujourd'hui à Paris, 82 % des mouvements correspondent à une livraison. 9 % correspondent à des enlèvements et 9 % à des flux mixtes, enlèvements et distributions. On constate donc un déséquilibre.

C'est assez normal, la ville ne produit pas grand-chose. Elle produit des déchets. Et de nouveaux flux apparaissent dans le cadre des retours engendrés par l'e-commerce. Les quelques petits entrepôts dispersés à droite à gauche dans les villes, sont eux aussi producteurs de flux. Je ne sais pas si c'est une bonne chose, mais c'est la réalité. .

Quand on parle de logistique urbaine, il faut savoir que 62 % des Parisiens n'ont pas de voiture. Cette donnée s'élève à 33 % pour les habitants de l'ensemble de l'Île-de-France et à 50 % pour ceux de la petite couronne. À l'avenir nous aurons certainement des solutions de livraison différentes, parce que les personnes ne sont pas toutes véhiculées.

Paris intra-muros abrite 10 000 places de livraison. 60 % des livraisons – et c'est assez intrigant – sont effectuées en dehors de ces 10 000 places de livraison. Près de deux livraisons sur trois sont effectuées au milieu de la rue. Si vous demandez pourquoi aux transporteurs, ils vous répondront qu'ils ne peuvent pas se garer. Et c'est exact. Toutefois, on s'aperçoit aussi que 59 % des aires de stationnement sont libres. Soit les transporteurs ne respectent pas la réglementation, soit les places sont mal positionnées, soit c'est le concept même des places de livraison qu'il faut remettre en cause.

Paris intra muros...

Le transport de marchandises, c'est chaque jour ...

98 000 véhicules
300 000 mouvements



80 à 100 000 colis



126 000 tonnes



Des données structurantes



82% des mouvements correspondent à une livraison



62% des parisiens n'ont pas de voiture (33% Ile-de-France)



9780 places de livraison

- En 1960, Paris avait 3 millions d'habitants... 2,3 millions aujourd'hui
- La logistique urbaine est un des maillons de la gestion des espaces publics et de l'attractivité de la ville

- **60% des livraisons sont effectuées en dehors des aires prévues**
- **Les places de livraisons sont à 37% en occupation illicite, 4% licite et 59% libres**

Voici quelques idées et chiffres qu'il faut rappeler quand on parle de la ville. Paris a perdu 700 000 habitants en 50 ans. Et c'est le cas pour toutes les grandes métropoles régionales. Un des enjeux aujourd'hui, notamment au travers de la logistique urbaine, qui est seulement un des maillons de l'ensemble, est d'améliorer l'attractivité de la ville. Notamment pour faire revenir les habitants en ville et éviter, ou arrêter, l'étalement urbain des agglomérations. Je simplifie évidemment, mais cela donne quand même quelques idées sur le sujet.

Que se passe-t-il quand on parle de livraisons urbaines ? On se rend compte que l'évolution de la consommation – et cela s'est produit autrefois, notamment aux XVIIIe et XIXe siècles – modifie complètement le mode de la livraison des marchandises dans les villes. Aujourd'hui, les choses se sont accélérées depuis quelques années à travers un certain nombre de phénomènes. Je vais en citer quelques-uns, mais il y en a d'autres.

Il y en a un que nous connaissons, ce sont ces petits magasins urbains, que nous apprécions tous – les Monop', les Marks & Spencer et autres – ce sont des petits formats urbains. La croissance de ces formats urbains dans les villes est de 10 % par an. Que se passe-t-il ? Ces magasins, au lieu d'être livrés une, deux ou trois fois par semaine, le sont quotidiennement, voire deux fois par jour. Nous constatons par conséquent une accélération des flux logistiques qui sont induits par ces petites surfaces.

Deuxième élément, ce sont les livraisons en flux tendus. Si l'on prend aujourd'hui les grandes marques, par exemple de vêtements, on va retrouver là aussi, pour certaines d'entre elles parmi les plus grandes, des livraisons quotidiennes, en flux tendus. On supprime les stocks dans les magasins, on supprime les réserves des magasins parce que le prix du mètre carré en ville, pour une surface commerciale, est trop élevé pour stocker des marchandises. Par conséquent, on va essayer de ne plus stocker et de livrer plus souvent, en fonction des ventes de la journée.

Le troisième phénomène, ce sont les livraisons à domicile. N'oublions pas que 62 % des Parisiens n'ont pas de voiture. Que se passe-t-il ? Ils se font livrer. Et en plus, on leur offre la livraison au-delà de 50 euros d'achats. C'est formidable, pourquoi s'en priveraient-ils ? Il s'agit là d'environ 4 à 5 millions de livraisons par an. Ce sont des chiffres qui sont significatifs. Sans oublier le phénomène « laisser Caddie », j'achète physiquement et je laisse tout à la caisse du magasin. Quatrième phénomène, la consommation collaborative, par exemple Ebay, Leboncoin. Je n'ai pas de chiffres puisque seul certains groupes détiennent des données à ce sujet. Nous savons qu'il se passe énormément de choses, mais nous ne savons pas de quoi nous parlons.

Cinquième phénomène, l'e-commerce. C'est certainement le plus important des phénomènes cités. Le B to C représente 678 millions de colis et une croissance de 20 % par an. Nous sommes à 14 % en euros, et nous avons un panier moyen qui baisse de 4 à 5 %. C'est-à-dire que tous les ans, nous avons près de 100 millions de colis supplémentaires en France. 80 % de ces colis sont distribués en ville. Curieusement, il y en a plus en ville qu'en campagne, pourquoi ?

Nous avons là un problème sociologique sur l'accès aux produits et sur le mode de consommation urbain par rapport au mode de consommation rural.

Le dernier phénomène, le cross-canal, est l'évolution même du magasin. Ce que nous remarquons, c'est que chaque nouveau type de magasin génère des flux logistiques différents. Et puis on peut en rajouter d'autres, il y a les circuits courts, La Rucho qui dit Oui !, que nous découvrons aujourd'hui dans les villes.

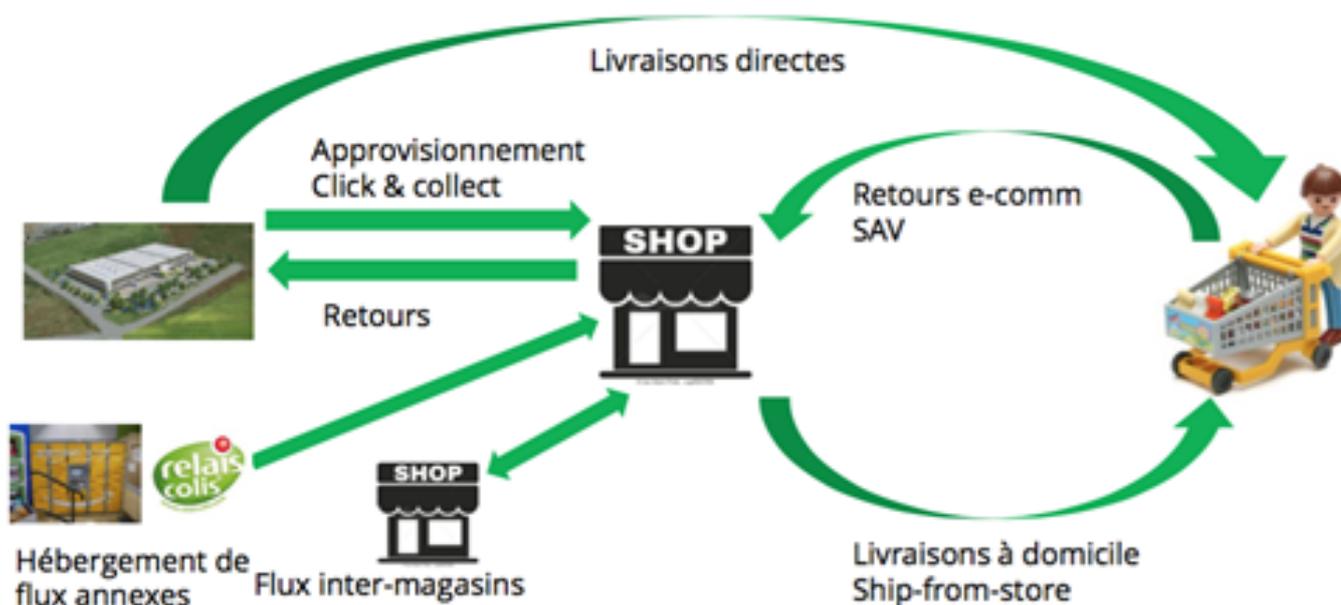
Nous constatons aussi un certain nombre de tendances.

La première tendance, est la parcellisation des envois. Au lieu de livrer des palettes, on livre des colis, avec tout ce que cela implique en termes de parcellisation des envois. La deuxième tendance est l'augmentation du nombre de services. Le consommateur réclame de nouveaux services, tels la livraison avec installation, la reprise d'emballage, la collecte d'anciens appareils. De nouveaux services autour de la livraison vont émerger. La troisième tendance concerne les livraisons plus tardives. Je voyais récemment une start-up qui s'est développée sur le principe de la livraison jusqu'à minuit. Un certain nombre de clients souhaitent donc être livrés à minuit. Ce n'est pas mon cas, mais celui d'un certain nombre de citoyens.

La vitesse a aussi son importance. On voit apparaître depuis quelques temps des livraisons en une ou deux heures. UberEats opère les siennes en seulement 10 minutes. Il faut par conséquent analyser le modèle de UberEats. Nous sommes actuellement face à un phénomène de société, dont les membres désirent être livrés plus vite, jusqu'à 10 minutes seulement et avoir des informations par le biais de leurs smartphones.

Alors, où en est le magasin dans tout cela ? Eh bien, on a un entrepôt, on a un magasin et on a un consommateur. Et ce que nous voyons, c'est que le magasin est en train de changer. Quand je dis cela à un grand distributeur, il me répond : « Un magasin est fait pour vendre. Ce n'est pas un progrès de faire de la logistique dans un local au prix d'un magasin » Je lui réponds alors : « Oui, c'est vrai. Mais aujourd'hui, il a également une fonction logistique et il devient un espace logistique de proximité dans les villes. » Que va-t-il se passer ? De nouveaux flux vont apparaître, des flux d'approvisionnement de magasin. Les magasins vont aussi devenir des lieux de retrait de colis selon le principe du « Click and collect ».

Le magasin devient un espace logistique de proximité <>



Il faut aussi prendre en compte les retours, notamment dans le secteur du textile, qui entraînent d'importants flux entre les magasins et les entrepôts.

Il y a ensuite les livraisons directes. Si j'achète chez Darty, il y a un certain nombre de produits qui ne vont pas être disponibles dans le magasin. On va donc me les livrer directement au départ d'un entrepôt. D'une certaine manière, notre magasin va avoir un rôle de showroom. Je vais aller voir le produit, je vais l'essayer, puis je vais le commander, mais je ne vais pas repartir avec, parce que, tout d'abord c'est trop gros, et qu'ensuite, il ne vient pas du magasin mais d'ailleurs.

Il y a les livraisons à domicile, notamment dans le secteur de l'alimentaire. Il s'agit de livraisons à domicile au départ des magasins.

Il y a ce qu'on appelle le « ship from store ». On a tous déjà vu des publicités de la Fnac, de Darty, de Boulanger qui offrent des livraisons en deux ou trois heures. Comment cela se passe-t-il ? Cela ne part pas d'un entrepôt mais du magasin qui devient un centre logistique dans lequel on va avoir des préparateurs de commande, qui tous les jours vont préparer un certain nombre de commandes et les remettre à un transporteur. Ce sont des livraisons dites « morcelées ». Il y a des flux en sens inverse. L'e-marchand nous incite à rapporter au magasin de la chaîne les biens que nous souhaitons retourner. Il propose un retour gratuit en dépôt en magasin. Il y a par ailleurs la problématique du SAV, qui s'applique aux appareils techniques qu'on rapporte au magasin.

Il y a des flux qui relient les magasins entre eux. Si je prends notre nouveau « Flag Ship » Boulanger à l'Opéra – vous l'avez peut-être visité – il est relié à deux magasins. Les produits que vous y achetez ne sont pas nécessairement disponibles, mais ils vont l'être dans l'un des deux magasins qui lui sont rattachés. Et ils vont vous être livrés très rapidement, en quelques heures, à partir d'un de ces deux points. C'est-à-dire qu'on va créer des flux entre magasins.

Enfin, on va héberger des flux annexes, par le biais des points relais et des consignes. Amazon a démarré l'installation de consignes à Paris, il y a un ou deux mois et se positionne notamment sur ce concept.

Face à cela, quelle est la position des collectivités locales et des transporteurs ? Quels sont les problèmes des collectivités locales quand on parle de livraison ? Tout d'abord, les livraisons génèrent des embouteillages. C'est un fait, on ne peut pas dire le contraire. Comme dit précédemment, 60 % des livraisons s'effectuent sur la chaussée. Ensuite, il y a le fait que la pollution due aux livraisons augmente. Le morcellement des livraisons entraîne plus d'externalités négatives. Les camions stationnent n'importe où, pour 60 % des cas. Ils stationnent devant leur point de destination. Les camions constituent des risques d'accidents. Le centre-ville n'est pas assez attractif. Et enfin, les livraisons sont bruyantes.

Si je suis transporteur, quel est mon problème ?

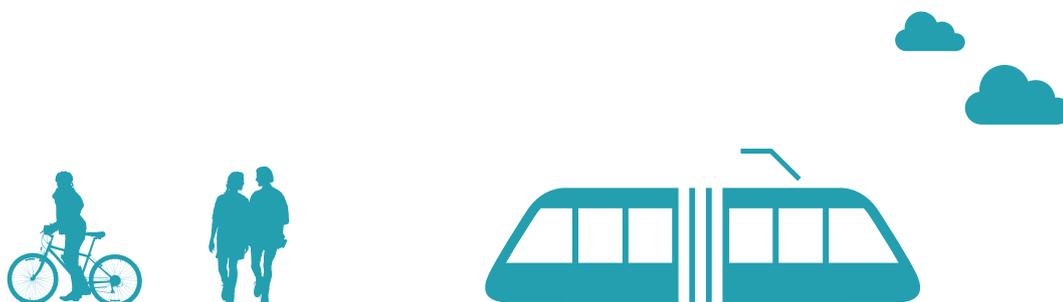
« Les embouteillages réduisent ma productivité. » Un transporteur qui a un peu de vécu, vous expliquerait : « Il y a dix ans, il y a quinze ans, je faisais plus de positions par jour qu'aujourd'hui. » Il est devenu impossible de stationner. S'il stationne au milieu de la route et de la chaussée, c'est parce qu'il n'a pas de place pour stationner ailleurs. Les horaires de livraison sont extrêmement restreints pour les commerces dans le centre-ville. Enfin, on demande aux transporteurs de polluer moins.

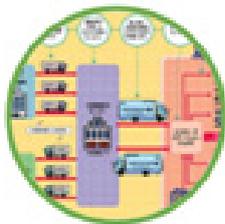
« Mes clients me demandent de livrer plus souvent, plus vite et plus tard. » Les flux changent. La nature des flux dans une ville change du fait l'évolution de nos modes de consommation. Et les destinataires sont souvent absents. Quand on parle du B to C, 23 % des livraisons se font avec un avis de passage, ce que j'appelle un avis d'échec. C'est un échec puisque c'est un contrat qui n'est pas respecté. On devait livrer un colis à quelqu'un et on livre un avis de passage dans une boîte aux lettres. C'est par conséquent un échec.

LES SOLUTIONS ET LES DÉBATS

Et que se passe-t-il en face de cela ? Les solutions de logistique urbaine doivent prendre en compte, les problématiques publiques, également les problématiques des professionnels du transport parce qu'elles sont toutes parfaitement exactes, et aussi, celles des entreprises, des commerçants et des consommateurs. Il ne faut pas les oublier parce que sont eux qui peuplent la ville. Si on ne leur apporte pas satisfaction, ils partiront ailleurs.

Les solutions et les débats : évidemment, il n'y a pas de solution unique. Quand on parle de logistique urbaine, et c'est là que réside toute la complexité du sujet, il s'agit d'un panel de solutions qu'il faut souvent assembler. Nous travaillons actuellement sur plusieurs axes.





Consolidation des flux



Livraisons en horaire décalé



Points de retrait



Solutions intermodales



Transition énergétique



Optimisation et mutualisation

Les axes d'amélioration sont nombreux :

- Éviter les trajets inutiles
- Mieux remplir les véhicules
- Regrouper les livraisons
- Entrer dans la zone dense avec d'autres moyens que les camions
- Livrer en dehors des périodes chargées
- Utiliser des moyens de distribution moins polluants
- Limiter les livraisons capillaires

Le premier axe est celui de la consolidation des flux, mais nous y reviendrons.

Pour la livraison en horaires décalés, ce n'est pas quelque chose de nouveau. C'est « Je livre la nuit plutôt que de livrer dans la journée. » Nous avons retrouvé des écrits datant de la Rome Antique, sur le principe de la livraison de nuit. Les chars dérangent la vie de la cité. La livraison la nuit était conseillée et même obligatoire à certains moments. Il ne s'agit donc pas d'un sujet récent.

Un autre axe concerne le point relais. Il faudra certainement faire en sorte que la majorité des livraisons e-commerce ne se passe plus à domicile de façon morcelée, parcellée et qui plus est à des consommateurs qui ne sont pas toujours chez eux. Il faudra développer des solutions hors domicile de l'e-commerce pour que les consommateurs puissent retirer directement leurs colis à un endroit qui leur convient.

Un autre axe est celui de l'intermodalité. Plutôt que de faire entrer des camions dans la ville, on essaie de faire entrer des barges et des trains. Là aussi il suffit de se projeter quelques siècles en arrière, puisque historiquement, une grande majorité des villes se sont établies et construites près d'un fleuve, et se sont développées un peu plus tard, au XIXe siècle, près de voies ferrées.

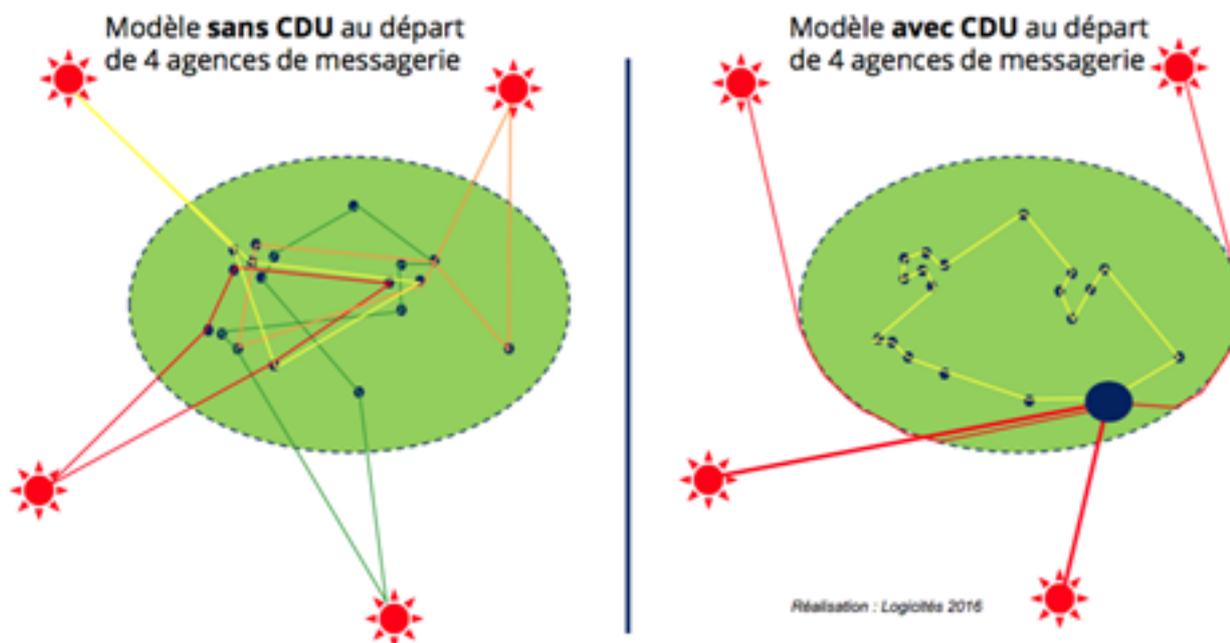
La transition énergétique est aussi un axe important. C'est un raccourci que de dire que les camions électriques résoudront tous les problèmes. Les solutions de logistique urbaine sont beaucoup plus complexes, il ne suffit pas simplement de transformer des camions diesel, ou de les échanger contre des camions électriques.

Enfin, un dernier axe concerne les travaux d'optimisation et de mutualisation, comme les optimisations des tournées et la mutualisation des moyens logistiques. Là, nous sommes sur de vastes chantiers.

Les axes d'amélioration ne se limitent pas à ces six grands domaines et sont nombreux. On peut éviter les trajets inutiles et mieux remplir les véhicules. L'article 40 de la loi sur la transition énergétique incite les solutions qui permettent de mieux remplir les véhicules. Toutefois un transporteur rétorquera : « Mais attendez, mes camions, ils partent pleins. » Oui, mais on oublie qu'une partie des livraisons n'est pas opérée par des transporteurs professionnels. Près de 50 % des marchandises en ville sont transportées par des flottes intégrées ou des artisans, des moyens de transport qu'on appelle « pour compte propre ». D'autres axes sont de regrouper les livraisons, d'entrer dans la zone urbaine dense, avec d'autres moyens que les camions, à l'instar de ce qui a été mis en place à Paris par Franprix et Moniprix, de livrer en dehors des périodes chargées, d'utiliser des moyens de distribution moins polluants et enfin, de limiter les livraisons capillaires. Ce dernier sujet est compliqué parce qu'il touche au mode de fonctionnement même des magasins ainsi qu'à notre mode de consommation.

Voici deux schémas pour comprendre le principe de la consolidation des flux. C'est finalement relativement simple. Le premier schéma dépeint la situation actuelle. Partons du principe que tous les grands messagers ont, au minimum, quatre agences en région parisienne pour desservir Paris et la petite couronne parisienne et même une partie de la grande couronne, avec des tournées très optimisées, calculées et des véhicules pleins. On a un certain nombre de tournées par agence, peut-être 40, 50, 60 tournées par agence, qu'on va multiplier par le nombre d'agences.

La consolidation des flux : un principe théorique simple ... <>



... avec pourtant de nombreux échecs (20 CDU fermés en Allemagne)
Pourquoi ?

LOGICITY Atelier « feeding and fueling the city » – La Fabrique de la Cité - 12 avril 2016

11

L'un des grands chantiers de la logistique urbaine depuis 20 ans est le fameux centre de distribution urbaine, dont l'objet est de regrouper les flux des différentes agences, qui peuvent être également des transporteurs concurrents. Les flux se retrouvent regroupés à un endroit. Les colis sont déchargés dans le centre et distribués sur le dernier kilomètre urbain de façon complètement optimisée avec des véhicules adaptés à la ville. Donc, des petits véhicules électriques, à mode doux, qui vont être adaptés au mode de vie urbain et aux ruelles ou aux rues piétonnes des centres villes.

Cela est le vrai chantier. Toutefois, nous avons au moins autant d'échecs que de réussites aujourd'hui. Une vingtaine de centres de distribution urbains ont fermé ces 20 dernières années en Allemagne. Il n'y en a plus un en Allemagne aujourd'hui. Il y a des centres de distribution qui fonctionnent, aux Pays-Bas, il y en a qui fonctionnent en Italie, avec des modèles différents. Il y en a plusieurs qui se créent en France. Et toutes les villes en France en rêvent. On voit régulièrement fleurir des appels d'offres de centres de distribution urbains. Aujourd'hui, on est un peu plus prudent, on étudie les éventualités parce que l'on sait que c'est un modèle très complexe.

Et si on le regarde d'un peu plus près, même si on considère le centre de distribution urbain comme la solution phare de la logistique urbaine, ce n'est pas si simple. On a certes plusieurs avantages, dont la réduction du nombre de véhicules qui entrent dans la zone dense urbaine. Le CDU permet d'optimiser les parcours de livraison en regroupant les flux. On peut regrouper les flux de trois ou quatre transporteurs dans un même camion et livrer une même rue avec ce camion. Le CDU permet par ailleurs de réduire les parcours de livraison et de promouvoir les modes de livraison doux, puisque les kilométrages de tournées sont réduits. On va pouvoir utiliser des véhicules électriques avec une très faible autonomie, ou des moyens encore plus légers comme par exemple les « cargocycles ».

Mais, il existe plus d'inconvénients que de bienfaits. Le premier inconvénient, est la rupture de charge engendrée par le CDU. Une rupture de charge est un coût immobilier, un coût en personnel, des risques sur la marchandise, un allongement des délais. Cela est quelque part aussi un surcoût et une perte de productivité, voire de qualité. Le CDU entraîne ensuite une manutention supplémentaire sur les produits, donc des risques sur les produits. Une rupture de charge est toujours un risque sur les produits

Un CDU cherche aussi à mutualiser les flux de transporteurs qui ont chacun un process informatique différent. C'est compliqué, ce n'est pas simple à faire passer chez les transporteurs, et ce n'est pas simple sur le plan process.

Une autre difficulté est de mettre autour de la table des sociétés concurrentes. Cela ne veut pas dire que c'est impossible mais c'est toujours compliqué. Cela prend un certain temps, parce qu'il faut qu'il y ait une volonté. Mais il y a des cas où les sociétés y arrivent notamment s'il y a de vrais avantages économiques. Et puis, on s'aperçoit qu'en ville, on a une très grande diversité de produits, de process, d'horaires, de cahiers des charges. Et tout cela, il faut en tenir compte. C'est une des raisons pour lesquelles les CDU dysfonctionnent souvent. Les centres de distribution urbains récupèrent parfois les flux les plus compliqués. Ils vont récupérer les livraisons au cinquième étage sans ascenseur, ils vont récupérer les longueurs, ils vont récupérer les produits dont personne ne veut et qui, dans ce cas, mettent en échec le modèle. C'est une des raisons pour lesquelles, en Allemagne, les CDU ont fermé. On se rend compte que c'est un modèle complexe à mettre en œuvre, même si à ce jour, cela reste une des solutions logistiques les plus pertinentes. Et si l'on continue à regarder ce centre de distribution urbain, il faut déjà que l'on définisse un périmètre géographique, si possible le plus restreint, si l'on veut que l'opération ait des chances de fonctionner.

Et, d'un autre côté, nous avons certains centres qui fonctionnent très bien, comme notamment l'aéroport d'Heathrow. Nous pouvons également citer plusieurs CDU qui fonctionnent bien au Japon, sachant que les négociations pour y mettre en place des CDU ont duré entre cinq et sept ans. Ce n'est pas nécessairement simple.

Ensuite, une autre condition de réussite, est d'impliquer tous les acteurs. On ne fait pas un CDU contre des acteurs, on le fait avec eux, dans leur intérêt, notamment celui des commerçants mais aussi celui des transporteurs, sinon cela ne fonctionne pas. On ne fait pas un CDU contre une profession mais dans un intérêt commun. Il faut également qu'il y ait une nécessité reconnue. C'est vrai qu'il y a des CDU qui fonctionnent dans des villes historiques ou des villes qui ont une géographie très particulière comme Monaco. Il y a des centres villes italiens sur lesquels il y a des CDU où, quand on les voit, effectivement, il est assez facile d'imposer une règle du jeu. Il peut y avoir un contexte de sécurité, je parlais d'Heathrow ou du Parlement de Londres sur lequel on a un centre de distribution urbain. Dans ces cas précis, il y a une logique différente de la simple logique de mutualisation des flux.

Et quelque part, le service doit être au cœur du CDU, c'est-à-dire qu'un CDU doit avoir une qualité de services. C'est un prestataire de services. Il doit respecter un certain nombre de règles, un cahier des charges extrêmement précis, et c'est comme cela qu'il a des chances de réussir. La vraie question est « qui supporte le surcoût ? » parce qu'il y en a un. Je n'ai pas de réponse dans l'immédiat.

La presse évoque souvent que l'une des solutions serait de multiplier les petits véhicules électriques pour distribuer durablement les colis dans le centre ville. Nous allons essayer de démythifier ce point. Ce serait magnifique. Mais n'oublions pas que le temps de livraison est de 11 minutes, qu'il s'agisse d'un gros ou d'un petit véhicule. Donc, peut-être a-t-on plutôt intérêt à augmenter la taille des véhicules pour en avoir moins en ville.

On peut observer un certain nombre d'expériences qui vont dans ce sens, notamment dans la grande distribution. À Londres par exemple, il y a la volonté, non pas de multiplier le nombre de véhicules de livraison, mais de travailler sur la taille des véhicules. J'ai vu que le Maire de Londres s'est récemment exprimé sur le sujet. Peut-être qu'un jour on observera le même phénomène à Paris. Aujourd'hui, on voit que des personnes politiques s'intéressent à la question de la taille des véhicules de livraison pour réduire la congestion urbaine.

Trois Axes de Travail

Le principal axe va être de mutualiser. C'est un mot que l'on entend beaucoup dans le monde de la logistique urbaine. La mutualisation concerne la voirie et les espaces logistiques. Certains espaces servent trois heures le matin et une heure le soir. Il faut peut-être s'interroger sur comment utiliser différemment ces espaces, qui sont inutilisés à certaines heures de la journée. La mutualisation concerne également les véhicules. Il y a peut-être un moyen de mutualiser les véhicules de commerce qui vont faire leurs achats sur le marché de Rungis. Le stationnement est aussi un sujet de la mutualisation. Ne devons-nous pas changer la réglementation du stationnement ? Je pense ici aux horaires et à la supervision des aires de livraison. On peut aussi mutualiser les trajets. On parle ici de l'économie collaborative et du covoiturage en particulier pour transporter des colis : « je fais un trajet domicile-travail, je pourrais peut-être livrer un colis en même temps, le soir, en revenant de mon travail si c'est sur mon chemin. » C'est un vrai sujet. La réutilisation des emballages est également un sujet important. Certains pays comme la Finlande sont très en avance dans ce domaine avec des emballages d'expédition réutilisés.

Le deuxième axe va être de rationaliser. On peut rationaliser les tournées en améliorant le système des adresses. En effet, ce n'est pas si simple. Pour un immeuble par exemple, un camion de livraison va tourner un moment avant de savoir où s'arrêter. Il faut donc supprimer les trajets inutiles. La réglementation doit être rationalisée. Quand on est dans une agglomération et que l'on a dix réglementations différentes, plus personne ne les connaît ni ne les respecte.

Le troisième axe va être de consolider. On a beaucoup parlé de consolidation des flux et du centre de distribution urbain, cela va être le cas pour les flux issus de l'e-commerce. La consolidation concerne l'aménagement de consignes dans la ville et une meilleure gestion des flux du BTP. Ces flux sont sensibles, notamment en ce qui concerne la gestion de la sécurité. La navette ferroviaire urbaine, qui va être mise en place dans Paris, à la fin de l'année prochaine ainsi que les services de livraison à domicile, sont intéressants pour nos activités. J'ai terminé, et je laisse la place pour l'échange.

Vous pouvez voir cette intervention ici



Echanges

Une intervenante

Merci beaucoup, Jérôme Libeskind, merci infiniment parce que vous nous avez, à la fois, rappelé la complexité du sujet, et en même temps raconté la diversité des solutions. Je pense que ce qui est très intéressant également dans ce que vous avez présenté, c'est de montrer, de fixer, finalement ce que vous appelez « axes de travail » qui sont potentiellement, comme l'indicatif de votre présentation des « scénarios de succès » C'est précisément le travail que nous sommes en train de faire.

Il y a énormément de sujets. Pour structurer notre échange, j'aimerais revenir sur ce que vous avez qualifié de rationalisation, qui peut correspondre à l'un des thèmes qui a émergé lors de notre atelier du 17 février sur l'optimisation. Finalement, l'idée est de dire que dans la ville existante, il y a d'ores et déjà des gisements inexploités que l'on pourrait mieux exploiter en termes de temps, en termes d'espaces.

Et l'une des questions – vous l'avez abordée – c'est par exemple en matière d'aménagement urbain sur les places de livraison, sur la manière dont la voirie est aménagée. Que pensez-vous, puisque les villes cherchent à reprendre la main sur le sujet, quelles solutions peuvent être mises en œuvre par les aménageurs ? Avez-vous des exemples sur telle ou telle ville qui a des innovations en termes d'aménagement ?

Jérôme LIBESKIND

En effet, quand on parle de livraison, on se rend compte que 60 % des livraisons s'effectuent sur la rue. Pourquoi ? Parce que les points de livraison sont partout. Ils ne sont plus seulement là où on a imaginé positionner des places de livraison. Cela veut dire que finalement toute la ville devient un espace de livraison. Quand on dit cela, après on peut ouvrir des sujets. Il y a des exemples à Bruxelles où, je crois que c'est sur l'avenue Louise qui est très large, sur laquelle, pendant une partie de la matinée, une partie du trottoir est utilisée pour positionner les camions. Plutôt que de les laisser stationner au milieu de la rue, on les laisse stationner sur le trottoir, sur des trottoirs très larges, qui, avant onze heures du matin, sont suffisants pour les piétons. Les gros flux de piétons sont plutôt à l'heure du déjeuner ou en fin d'après-midi.

On va pouvoir mutualiser, en fonction d'une période dans la journée, un espace qui va être une partie du trottoir. On pourrait avoir la même chose finalement – et il y a des exemples en Espagne, je crois que c'est à Barcelone ou à Bilbao – où on a des places avec des droits qui sont attribués ou des réservations d'espaces de livraison de telle sorte que le transporteur peut être sûr de trouver une place lui permettant de se positionner. Quand on a des places de libre, c'est un peu plus compliqué aussi parce qu'on a souvent des problèmes de longueurs. Il y a souvent des places qui sont trop courtes par rapport au véhicule avec son haillon et l'espace de déchargement permettant au livreur d'effectuer son opération en toute sécurité.

Quelque part, on a un partage de la voirie qui est peut-être à organiser en fonction de temporalités ou de réservations. On parle effectivement de la voirie. On va avoir un deuxième sujet, qui peut être intéressant à propos de la voirie, qui peut être de mieux réorganiser l'utilisation des voies réservées. On sait qu'on est dans une logique de transition énergétique. Paris, par exemple, veut supprimer le diesel. Très bien, formidable.

Aujourd'hui, si on veut supprimer le diesel et demander aux transporteurs d'acquiescer des véhicules qui sont plus chers, qui sont électriques ou au gaz ou autres, il faut leur donner de la productivité. On ne parle plus de subventions, même s'il y en a sur l'électricité aujourd'hui. L'enjeu, c'est de compenser ce surcoût par une amélioration de la productivité. Cela va être, peut-être, de les autoriser à utiliser les voies réservées, qui leur permettront de faire plus de positions par jour qu'un véhicule diesel. Nous touchons là, à un axe essentiel, celui de revoir finalement les droits.

Et puis cela va être aussi de revoir peut-être le mobilier urbain. On parlait très rapidement des consignes. Les consignes ont un intérêt environnemental qui est énorme, celui de mutualiser les flux. Cela va être d'éviter l'échec à la première présentation, nos fameux 23 %. Il faut impérativement développer les consignes de retrait avec un accès 24/24 dans les villes. Aujourd'hui, nous avons deux réseaux principaux. Il y en a deux autres qui émergent. Les deux réseaux principaux sont Pickup et Abricolis. Abricolis est un groupe polonais, InPost, Pickup, c'est La Poste. Et puis nous en avons deux autres qui émergent qui sont Amazon, qui risque peut-être d'ailleurs d'aller plus vite que tout le monde, on ne sait pas trop encore. Mais on peut imaginer que cela aille relativement vite. Et puis le dernier-né, Bolloré, qui a mis en place son propre réseau de consignes qui démarre, autour des stations Autolib. Finalement, ces ensembles, il faut les accueillir sur la voirie pour permettre à la fois d'apporter un service et de réduire ces fameuses externalités négatives.

Je ne sais pas si j'ai répondu, mais là-dessus, je pense qu'il faut faire un échange avec la salle.

Une intervenante

Oui, c'est ce que j'allais proposer. Sur ce sujet, qui souhaite intervenir ? Nous avons parlé de consignes, d'utilisation des trottoirs, ce qui n'est pas forcément intuitif dans nos villes ?

Etienne, sur le sujet des consignes ?

Etienne

Par rapport à ce qu'a dit Jérôme sur l'analyse, je voudrais dire que nous sentons bien que l'accès au centre de la ville peut être de plus en plus régulé pour les raisons que vous avez bien comprises, c'est-à-dire une prise de conscience de la pollution des villes, en restreignant l'entrée dans les villes. Il faut donc trouver des solutions. La première serait sans doute des espaces publics urbains adaptés à ces nouvelles contraintes.

Concernant ces espaces publics urbains, il faut démystifier les CDU dont vous avez parlé. C'est en effet, la fausse bonne idée parce qu'ils ne sont pas démontrés dans les modèles économiques mais nous, nous sommes en train d'en installer. A un moment, vous avez cité l'espace Beaugrenelle. Cela ne marche que si c'est suffisamment grand. Nous pensons que cela doit faire 3 000 mètres carrés au minimum et il faut qu'il soit accessible par les gros porteurs. Vous avez cité la question des porteurs. En fait, le modèle, c'est massifier les flux en entrée par les gros porteurs et à partir de là, les éclater avec des petits véhicules. Pour que cela marche, il faut que les gros porteurs soient entrés dans la ville et il faut que nous ayons un foncier logistique adapté à la ville. C'est vraiment primordial parce qu'aujourd'hui, il n'y a plus beaucoup de foncier logistique important, de 3 000 et plus dans la ville. C'est peut-être ce que certains élus n'ont pas compris. Il faut du foncier logistique important et adapté aux gros porteurs. Même nous, nous avons des projets logistiques de grande taille, d'autres peuvent en avoir, mais il faut qu'ils soient adaptés. Il faut qu'ils soient suffisamment hauts, suffisamment larges, accessibles. Le foncier est un point très important.

A notre avis, sur les véhicules propres, une fois que l'on a fait ce schéma, en faisant entrer les gros porteurs, en massifiant les coûts, en les faisant entrer dans les espaces urbains, il faut ensuite faire sortir les véhicules propres. Pour cela, il faut que nous ayons des infrastructures qui vont bien, c'est-à-dire des recharges électriques – il n'y en a pas toujours – notamment dans les parkings, avec des normes de sécurité, etc. En tout cas, il n'y en a pas assez aujourd'hui. Puis, vous l'avez dit, il faut quand même faire circuler non pas que des petits véhicules mais des véhicules moyens, entre 9 et 15 tonnes. Pour cela, aujourd'hui, nous n'avons pas la solution électrique et c'est sans doute le gaz qui sera la solution, dans les années qui viennent. Aujourd'hui, en Ile-de-France, il n'y a pas de station de gaz assez grande ou en tout cas, il y en a très peu. Il n'y en a que quelques-unes qui soient accessibles donc, il y a nécessité de développer tout un réseau de stations de gaz à l'échelle de Paris et du Grand Paris puisque, comme vous l'avez dit, la logistique urbaine ne va pas s'arrêter à Paris intra-muros.

L'autre enjeu, à travers les véhicules propres, si nous augmentons les exigences en matière de pollution, c'est de faire disparaître, petit à petit, ce que vous appeliez « les transports pour comptes propres ». Déjà, des véhicules comme ceux des opérateurs comme la Poste sont pleins à craquer et ce sont ceux qui circulent en compte propre qui sont très peu remplis. Si nous augmentons la norme et les exigences en matière de pollution, finalement, nous allons réduire les véhicules propres pour les opérateurs.

Enfin, le troisième volet – il y a le foncier, il y a les véhicules – c'est le service qui permet d'améliorer les livraisons. Evidemment, je partage tout ce que vous avez dit sur les points relais, les consignes, tout ce qui présente un taux de réussite connecté, je dois dire. Je crois que l'enjeu, c'est d'avoir une espèce de palette qui permette de répondre aux besoins d'abord mais aussi de permettre de s'inscrire dans un nouveau rythme de la ville. Je pense qu'il n'y aura pas 36 réseaux de consignes mais il faut savoir demain, quel sera le réseau de consignes...

En conclusion, aujourd'hui – comme vous le disiez – il n'y a pas de régulation de ce système. Personne ne le régule. En matière de transport des personnes, on a le STIF. En matière de transport de marchandises, c'est assez flou. Chacun fait un peu ce qu'il veut donc, nous sommes un peu dans la jungle. La question de fond que nous pouvons nous poser, c'est de savoir si demain, nous aurons intérêt à avoir une autorité labellisatrice des marchandises qui fixe des règles du jeu qui permettent de réduire les nuisances. Ou est-ce qu'il faut laisser faire le marché pour que la ville continue d'être attractive avec le commerce, le e-commerce ? Est-ce qu'il faut trouver un moyen terme, là ? J'aurais tendance à dire qu'il faut laisser faire le marché mais qu'il faut quand même fixer des règles du jeu dans une prise de conscience. La question est de savoir à quelle échéance nous le faisons. Aujourd'hui, la ville de Paris est assez en pointe pour dire qu'il faudra interdire le diesel d'ici 2020, qu'il faut faire des zones piétonnes etc. La région s'intéresse au sujet puisqu'il y a quelques jours, on nous a dit que des portiques allaient être installés pour réguler l'accès des camions au niveau de la région. Evidemment, la métropole va s'y intéresser puisqu'elle est en charge d'un plan climat et énergie. Là, il y a plusieurs niveaux de collectivité qui s'intéressent au sujet. Il ne peut pas y avoir 36 autorités régulatrices, il faut que tout cela soit coordonné. Je pense qu'il y a une prise de conscience qui se fait jour, il y a des solutions. Il faut réguler, mais pas trop, laisser faire le marché. Je crois que nous sommes devant un vrai sujet avec quand même une concurrence très forte entre l'Ile-de-France et Paris.

Une intervenante

Est-ce que quelqu'un veut réagir à ces propos, réagir à l'exposé de Jérôme Libeskind sur la question de l'aménagement ? Jérôme, peut-être que vous voulez rajouter quelque chose ?

Jérôme LIBESKIND

Je vous remercie de cet apport. Nous sommes complètement au cœur du sujet. Le foncier logistique, oui. N'oublions pas qu'il a existé même encore récemment puisque nous transformons les entrepôts comme Macdonald qui étaient des plates-formes logistiques en ville. Des chiffres circulent et nous les retrouvons assez souvent. Lors des 30 dernières années, nous avons connu un écartement des installations de messagerie de 300 mètres par an c'est-à-dire que quelque part, ces installations de messagerie se sont écartées de la ville, peut-être un peu plus vite que, selon les études comparatives, l'étalement urbain. Quelque part, nous avons une perte de productivité liée à une absence de foncier logistique, bien sûr. Il va donc falloir que nous retrouvions des solutions. Alors, le foncier, c'est difficile à trouver mais il va surtout falloir que nous trouvions des idées pour que, sur ces fonciers très rares en ville, nous mutualisions ces espaces qui ne servent qu'une partie de la journée pour faire de la livraison urbaine. Nous sommes en face d'un vrai sujet. Nous nous demandons si nous ne pourrions pas utiliser ces espaces de 5 heures à 8 heures ou 9 heures pour des livraisons et de 9 heures à 17 heures pour autre chose, des activités associatives ou sportives, je ne sais pas... Je parle en l'air mais nous sommes en face d'un sujet. D'ailleurs l'appel à projets de la ville de Paris qui va avoir lieu prochainement indique cela comme piste de réflexion dans son cahier des charges, c'est-à-dire mieux utiliser un foncier cher autour d'un time-sharing des espaces de logistique urbaine.

Une intervenante

Je suis absolument passionnée par ce que vous avez exposé et je vous en remercie. Cependant, quelque part, j'ai très peur parce qu'en fait, vous nous montrez une sorte de mouvement inéluctable, c'est-à-dire une croissance du développement de cette logistique urbaine liée aux habitudes de consommation. Vous faites énormément de constats sur les problèmes que cela crée et face à cela, vous dites que finalement, il y a peut-être des solutions mais qu'il n'y a pas de solution unique. Aucune solution ne résout tous les problèmes.

En fait, je me demande si la solution ne va pas venir de quelque part où nous ne l'attendons pas. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, nous raisonnons avec des acteurs existants. Vous avez quand même cité deux noms d'acteurs qui sont Amazon et Uber. Est-ce que pendant que tous les acteurs traditionnels s'interrogent sur la façon de faire, finalement, nous allons voir un grand raz-de-marée comme nous avons pu le voir avec Uber, comme nous l'avons vu avec Amazon ? Il va peut-être se passer une rupture que, vous en tant qu'experts, vous n'avez pas exposée. Quelle est la rupture qui va apparaître dans la logistique urbaine, dans les 5 à 10 ans qui viennent ?

Une intervenante

Dans votre livre, vous parlez de la ville « Amazonienne ».

Jérôme LIBESKIND

Oui.

Une intervenante

Nous ne pouvons pas imaginer que, face à ce genre de cataclysme que vous nous exposez... dans mes cauchemars les plus fous, je m'imaginais encombrée par des porteurs à bras qui livrent à domicile le bouquet de fleurs, le livre, le paquet de chocolat. Demain, nous n'irons plus dans un magasin pour acheter les choses. Regardez ce que fait Décathlon. On choisit son tee-shirt sur un cintre et ensuite on se le fait livrer chez nous. Regardez ce que fait Monoprix. Nous allons à Monoprix, nous faisons nos courses et nous nous faisons livrer. C'est quoi, la rupture qui va arriver ? Qu'est-ce qu'il faut pour la provoquer ? Pardonnez-moi, je fais exprès parce qu'après, nous allons travailler sur des scénarios. Le but de ces scénarios, c'est de réfléchir à ces ruptures.

Jérôme LIBESKIND

C'est vrai que, quelque part, j'ai tendance à dire qu'à la fois, c'est rassurant et inquiétant. C'est-à-dire que les initiatives qui semblent fonctionner le mieux proviennent d'acteurs eux-mêmes qui décident – peut-être parfois avec l'aide des pouvoirs publics – mais pas nécessairement de l'initiative des pouvoirs publics, qui décident de mettre des solutions en œuvre. Par exemple, nous avons des acteurs privés. Il y a un CDU privé qui a été mis en place à Lyon et qui s'appelle City Logistics. Certes, cela s'est fait avec l'aide de différents acteurs dans la ville et d'autres qui participent au projet. Ces initiatives semblent fonctionner. C'est récent. Je ne connais pas encore le modèle économique, nous n'avons pas encore le retour économique. Nous voyons également des start-up qui font des choses tout à fait intelligentes, qui sont tout à fait pertinentes.

Nous allons certainement y revenir. Certes, il n'y a pas de solution unique. C'est clair et je vous l'ai dit. C'est une réalité. Par contre, il y a des choses très concrètes et parfois simples. Nous parlons de livraison à pied. La question que nous pouvons nous poser aujourd'hui, c'est de savoir pourquoi un colis qui tient dans le sac à dos d'un étudiant, nous ne mettons dans un camion ? Nous pourrions le laisser dans le sac à dos de l'étudiant et lui demander de le livrer dans une ville en prenant le métro ou le bus. Ce sont donc de vraies questions qui se posent, des modèles de livraison collaborative, parce que ce sont des solutions qui permettent, premièrement de réduire les externalités négatives et deuxièmement, de réduire les coûts. Nous allons vers – non pas une Ubérisation parce que je n'aime pas ce terme – vers un modèle de livraison collaboratif sur un certain nombre de segments qui modifient un certain nombre de choses. D'ailleurs la Poste s'y intéresse. Elle vient d'investir dans un start-up qui s'appelle Stuart. C'est sur ce modèle de pouvoir livrer avec des moyens très simples, livrer des colis avec un modèle très collaboratif même si ensuite, les gens deviennent autoentrepreneurs. Nous sommes complètement dans des livraisons collaboratives.

Est-ce qu'il faut tout attendre d'Amazon ou d'Uber ? Je n'en sais rien. J'ai plutôt tendance à dire qu'il faudrait leur fixer des règles du jeu parce que les modèles environnementaux ne sont certainement pas au cœur des préoccupations d'Amazon, à ma connaissance. Il faut peut-être fixer les règles du jeu pour évoluer.

Une intervenante

Si nous attendons pour leur fixer les règles du jeu, nous serons morts. Je pense que la solution, si elle doit venir d'eux et qu'elle ne plaît pas à la collectivité, il faut anticiper autre chose, dès à présent parce qu'Uber n'a pas attendu d'avoir le droit d'opérer pour le faire. Il n'a pas attendu d'avoir la législation en sa faveur. Il a commencé par avoir suffisamment de taxis à travers le monde et d'être devenu un acteur incontournable, pour commencer à se dire qu'il fallait peut-être qu'il devienne un peu plus policé. Je pense que si nous attendons la loi...

Jérôme LIBESKIND

Oui, vous avez raison mais je crois que ces deux acteurs que nous avons cités, ce sont surtout d'exceptionnels laboratoires d'idées parce que quelque part, nous remettons en cause les modèles existants notamment de livraison ou de logistique avec une orientation qui est le client, qui est le besoin du client. Nous ne pouvons pas l'oublier -parce que c'est lui qui émet un certain nombre de souhaits. Sont-ils pertinents ou pas ? Est-ce que j'ai besoin d'être livré en dix minutes ? Cela a certainement un coût environnemental derrière. Ce qui est intéressant, ce sont les différentes expérimentations qui sont d'ailleurs contradictoires. Quand nous regardons Amazon, nous allons avoir des expériences contradictoires, qui vont être des livraisons en une heure avec des stocks de proximité dans les villes et un autre modèle qui va être de proposer au client un avantage financier en acceptant d'avoir une livraison plus tard. C'est intéressant. Cela veut déjà dire que le consommateur n'est pas unique et ensuite qu'on essaie de tester différents modèles et voir ce qui finalement fonctionne.

Un intervenant

Je voudrais juste ajouter une remarque. Nous sommes tous un peu polarisés sur une initiative des start-up du high-tech qui, c'est merveilleux, explorent sans aide, sans impulsion, qui explorent plein d'autres solutions mais il ne faut pas oublier qu'il faut massifier les flux, tu l'as précisé. C'est-à-dire que nous sommes trop dans le physique. Il y aura toujours besoin de massifier des flux entrants dans les villes. C'est tout cela qu'il faut faire cohabiter. Quand nous faisons le parallèle avec les passagers, les Uber, les autolib, toutes ces initiatives de vélos, c'est très bien mais ce n'est que 10 % des passagers. Il y en a 70 % à Paris, à travers la RATP ou le Transilien. Il faudra réguler et peut-être organiser plus des transports massifiés pour rentrer dans les villes et laisser beaucoup d'initiatives à un foisonnement d'idées nouvelles et nous verrons bien celles qui restent. Ne ramenons pas toute la logistique urbaine à ces seules idées de foisonnement.

Un intervenant

Comme vous le disiez, les coûts sont un élément très important. Les concurrents sont très forts et chacun tire les prix vers le bas.

Un intervenant

Les enjeux environnementaux sont aussi importants.

Un intervenant

C'est vrai qu'Amazon et Uber, cela interroge les opérateurs historiques

Un intervenant

Et nous n'avons pas parlé de Google. Une fois qu'avec sa voiture autonome, il mettra de la marchandise dedans et que tu pourras livrer ton truc, je pense que là aussi, nous allons avoir un sujet intéressant.

Un intervenant

Vous avez tous noté qu'Amazon a acheté récemment une ligne privée donc, ils essaient d'avoir ensemble de la chaîne de valeur. Ils s'intéressent à cela. Maintenant, comme le disait Monsieur Libeskind, le e-commerce, ce n'est pas que l'extérieur mais c'est de plus en plus de petits commerçants. La frontière entre le e-commerce et le commerce physique est de moins en moins vraie. C'est de plus en plus compliqué. Vous imaginez le consommateur qui est sur Amazon, ce plus grand magasin du monde, cela se complexifie beaucoup. Quant à Uber, ce sera une partie de la réponse. La grande masse est là parce qu'il va falloir concentrer les flux à un moment donné, massifier les transports.

Emmanuel

Je vous remercie aussi parce que c'est vraiment une belle synthèse que vous nous faites avec les solutions et la mise en place des unes et des autres. C'est vraiment intéressant, merci.

Il y a une chose qui me paraît vraiment importante sur la régulation des flux. Il faut vraiment que nous apportions une solution. Ce lieu est vraiment l'endroit idéal pour essayer d'apporter les intégrations des coûts externes et notamment des externalités négatives. Il faut que nous trouvions des solutions pour internaliser les coûts externes. Ce jour-là, nous saurons beaucoup mieux réguler.

J'ai pensé à quelque chose en vous écoutant, sur le stationnement illicite dont nous savons tous ce qu'il génère comme coût pour la collectivité. Aujourd'hui, Parkéon est capable de localiser une voiture et de savoir si elle est stationnée illicitement. Nous n'avons pas les outils juridiques qui nous permettent de sanctionner la voiture qui est stationnée sur une place de livraison, là où devrait se mettre une camionnette. Du coup, c'est l'ensemble de la collectivité qui en pâtit. Or les outils techniques existent pour sanctionner la voiture.

Guillaume

Je parle sous le couvert de notre collègue de l'agence de la mobilité de la ville de Paris. Tout le monde a le droit d'aller sur les places de stationnement réservées aux livraisons pour des arrêts : chargement, déchargement sauf s'il y a deux bornes parallèles, auquel cas la place est réservée. C'est un point réglementaire qui est très important parce que, du coup, cela complexifie encore le paysage.

Une intervenante

Comme tu le sais probablement, la loi, les types de pénalisation ne démarreront qu'en 2018.

Guillaume

Exactement.

Une intervenante

A partir de 2018, quelque chose va changer. Ensuite, est-ce que les municipalités qui auront autorité pour pénaliser, le feront ou pas ? Cela sera de leur ressort. Aujourd'hui, elles ne le font pas mais cela va changer.

Guillaume

Les outils juridiques doivent suivre les outils techniques.

Une intervenante

D'accord mais 2018, c'est demain.

Guillaume

D'accord mais cela fait 5 ou 10 ans que nous laissons faire.

Une intervenante

Juste pour donner un exemple, à Santiago du Chili, avec le laboratoire du MIT DUTC, ils sont justement en train de repenser la géographie, les places de stationnement parce qu'aujourd'hui, nous avons les moyens de repérer aussi quelles sont les meilleures places de stationnement eu égard aux nouveaux flux de commerce. Il y a un travail qui est fait en ce moment, entre Santiago du Chili et ce laboratoire pour redessiner la carte des places de stationnement. Cela peut servir aux villes pour une meilleure compréhension de leurs flux et derrière, un aménagement qui est pensé un peu sur mesure.

Jérôme LIBESKIND

Je voulais juste ajouter quelque chose. Il y a des travaux très intéressants qui sont faits sur les places de stationnement par l'École Centrale de Lyon sur les places intelligentes de stationnement, avec des capteurs qui permettent effectivement d'attribuer des droits. Là-dessus, nous sommes sur un vaste chantier. Ce que vous dites est vrai sauf

qu'aujourd'hui, les livraisons se font partout dans une ville. C'est justement à cause de l'e-commerce, des livraisons à domicile et de tout ce qui se passe autour de cela. C'est-à-dire que peut-être que toutes les places devraient devenir des places de livraison avec des droits et peut-être des moyens d'aide pour permettre à un livreur de savoir à quel endroit il y a une place disponible et de pouvoir la réserver dès qu'il arrive à proximité de la zone, par exemple.

Une intervenante

Concernant le chiffre que vous avez donné sur l'utilisation des places de stationnement à Paris, je ne sais pas qui en avait conscience. Moi pas du tout.

Un intervenant

4 % des places de stationnement réservées aux livraisons sont utilisées pour des livraisons illicites ?

Jérôme LIBESKIND

Oui.

Un intervenant

Vous avez dit que 56 %...

Une intervenante

59 %.

Jérôme LIBESKIND

Il faut modérer parce que quand nous regardons de près, nous allons nous apercevoir qu'il y a des places qui sont disponibles mais trop courtes, empiétées. Donc, le transporteur ne se sent pas en sécurité s'il essaie de s'y garer. Il ne faut pas oublier qu'il y a différentes dimensions de places. Par exemple, j'avais travaillé avec un groupe de travail, à Marseille, sur la rue de la République. Les places étaient très justes une fois que les arbres ont été plantés. Les transporteurs ont dit que c'était trop juste, que quand ils mettent le camion, le hayon, si nous oublions qu'il faut laisser deux mètres derrière, le chauffeur, quand il veut décharger sa palette, ne peut pas le faire en toute sécurité. Ce n'est pas si simple.

Un intervenant

Vous avez dit une autre chose qui m'a paru essentielle. Nous l'avons déjà dit, il n'y a pas de solution unique, il y a des consommateurs différents. Fedex est en train de réinventer son modèle pour la livraison en 24 heures. Ils font maintenant de la livraison en 48 heures, en 72 heures également. Fedex réinvente donc son modèle.

Au-delà des consommateurs différents, j'ai été frappé parce que vous avez parlé de ce qui se passait dans Paris intra-muros. Comme toujours, nous avons tous ce tropisme de Paris intra-muros. Mais Paris intra-muros, c'est deux millions d'habitants sur douze dans la métropole francilienne. Nous sommes hors Paris intra-muros et il y a des consommateurs différents mais il y a aussi des quartiers différents. La question ne se pose vraiment pas du tout de la même manière dans un quartier pavillonnaire que dans un quartier comme de 7ème ou le 10ème ou le 18ème arrondissement de Paris où il y a six étages d'habitat extrêmement dense.

Je voudrais juste vous parler d'une expérience qui m'a été évoquée au MIPIM, il y a un mois. Au MIPIM, il y avait des responsables de Leclerc qui étaient là. C'est exactement ce que vous racontez. C'est-à-dire qu'ils sont en train de passer du drive à la livraison mais pas la livraison à domicile. Ils sont en train de se dire qu'il leur fallait des points relais. Vous allez remplir votre caddy sur Internet ce qui arrive de plus en plus parce qu'aller faire ses courses chez Leclerc, c'est tellement ennuyeux, que nous préférons le faire sur Internet. Au lieu de faire du drive, c'est Leclerc qui va vous l'amener mais à des points relais. Au lieu de faire 5 kilomètres ou 8 kilomètres pour aller chercher votre caddy au drive, vous allez faire un kilomètre pour aller au point relais. C'est Leclerc qui va l'amener au point relais. Pour les zones denses, peut-être que nous pourrions avoir du pneumatique qui vous l'amènera dans des points relais. Je n'en sais rien. C'est peut-être comme cela qu'il faudra voir.

Je trouve que c'était très intéressant que vous parliez à la fois de la densification et de l'éclatement et des différentes solutions et pour la densification et de l'éclatement. Merci.

Une intervenante

Vous avez beaucoup parlé de la nécessité de massifier les flux quand nous entrons dans la ville. Là, nous sommes dans un territoire où nous sommes entourés de flux massifs. Nous l'avons vu tout au long de notre visite. Pour prendre une autre analogie avec ce que nous avons vu aujourd'hui au travers le sujet du transport aérien et sur le fait que le cargo exclusif disparaît au profit d'un transport mixte dans les soutes d'avion. Lorsque nous avons préparé cet échange, Jérôme Libeskind, vous avez vous-mêmes abordé ce sujet. Est-ce que la mutualisation entre le transport des passagers et le transport de biens, c'est quelque chose d'envisageable ? Finalement, nous avons ce réseau de RER, de métros qui rentrent dans la ville, qui peut transporter de grandes quantités. Est-ce que nous sommes dans quelque chose d'utopique, dans quelque chose qui ne sera jamais économiquement viable ou est-ce qu'il y a des villes qui le feront et est-ce qu'il y a eu de vrais travaux sur le sujet pour massifier via les réseaux de transports publics ?

Jérôme LIBESKIND

C'est vrai qu'il y a un potentiel. Si je fais le parallèle avec les voies ferrées, elles sont utilisées à la fois pour le transport de passagers et de marchandises. Quand nous avons dit cela, cela veut dire que, quelque part, nous avons des réseaux qui peuvent, peut-être, être mutualisés, à la fois pour les marchandises et les passagers. Demain, cela peut être le cas de réseaux de tramways. Après, nous parlons du matériel proprement dit. Quand nous posons la question concernant par exemple le tram-fret où il y a eu un certain nombre de travaux de l'APUR et d'autres sur le tram-fret. Il y a différentes villes en France qui ont fait des études sur le tram-fret. Est-ce que le sujet n'est pas d'utiliser les mêmes wagons pour les passagers et les marchandises ? Vous allez me dire que ce sont des plans sur la comète et pourtant cela existe sur les avions, sur le 737-300 quick change, depuis 20 ans. En 30 minutes, ils transforment un avion de passagers en avion-cargo et inversement. Si nous savons le faire sur un avion, pourquoi nous ne saurions pas le faire sur un tramway ? Quelque part, cela voudrait dire que nous serions capables de mettre en œuvre du matériel qui pourrait servir, la journée, pour transporter des personnes et la nuit, pour transporter des marchandises sur la même infrastructure et pourquoi pas avec le même matériel. C'est une piste par exemple, pour des tramways. Nous pouvons également avoir la mutualisation des moyens tout simplement. C'est le cas des autocars. J'en parlais, il n'y a pas longtemps, avec les opérateurs des fameux autocars Macron. C'est la mise à disposition des soutes pour des marchandises. Là, nous sommes sur de l'interurbain. Pourquoi pas ? Il y a des soutes dans les autocars et il suffit de les commercialiser comme un avion-cargo où nous allons avoir des passagers au-dessus et des marchandises en dessous. Cela existe. Il y a de nombreuses compagnies d'autocars dans le monde entier qui font cela, du Canada au Maroc, qui transportent à la fois des passagers et des marchandises. Nous pourrions le faire et nous pourrions le faire en milieu urbain.

Ensuite, la troisième piste de réflexion, c'est d'utiliser les moyens existants comme par exemple le tramway. Les autobus, c'est un peu plus difficile, mais pourquoi pas. Ce serait à certains horaires, bien sûr, pas aux horaires de pointe. Ils pourraient accueillir des chariots de livraison à pied. La Poste le fait déjà à Marseille ou ailleurs et même peut-être, en région parisienne. La Poste utilise le tramway pour permettre à un facteur avec son chariot d'étendre son périmètre. Il va faire deux ou trois stations et va livrer son quartier. Finalement, ce sont des solutions assez simples pour éviter un véhicule. Bien sûr, nous ne ferons pas cela aux heures de pointe mais peut-être que les heures de livraison ne sont pas les heures de pointe.

Nous allons peut-être pouvoir trouver des solutions si nous creusons le sujet. Ce serait peut-être plus facile que le métro parce que le métro, c'est compliqué. Cela fait 20 ans que nous en parlons. Un élu m'a donné la réponse. Il m'a dit « Comment voulez-vous que nous soyons capables de justifier que nous savons monter et descendre des palettes alors que nous ne savons pas le faire sur des fauteuils roulants ».

Un intervenant

J'ai une question. Concernant le tramway, pour amener la marchandise jusqu'à la station du tramway, cela nécessite un point de rupture de charge et ensuite, à l'arrivée du tramway, il faut encore une fois décharger.

Jérôme LIBESKIND

Sur le tramway, Paris est le plus mauvais exemple puisque nous n'avons pas de réseau. Ce sont des lignes qui ne sont pas interconnectées. Elles sont interconnectées pour des passagers mais pas pour des marchandises donc, nous n'avons pas de réseau et d'autre part, nous n'allons pas au centre-ville. On s'arrête, on fait le tour. C'est bien mais nous desservons certains quartiers, peut-être mais il y a des villes en France qui sont beaucoup mieux organisées en termes de tramway pour pouvoir éventuellement travailler sur des mutualisations de flux et la livraison de marchandises. Cela pourrait se faire dans des villes comme Strasbourg, il y a des tests à Saint-Etienne prochainement, à Montpellier... Il y a des villes où le tramway va dans le centre-ville. Ce n'est pas le cas de Paris donc, c'est un peu plus compliqué et moins pertinent.

Après, c'est vrai que si nous voulons un vrai tram-fret, vous l'avez dit, il faut que nous ayons des entrepôts qui soient reliés à ce tram-fret. Pourquoi pas ? Cela pourrait être des prolongations de lignes jusqu'à des sites qui pourraient être

des sites logistiques. En effet, c'est un projet logistique, ce n'est pas le moyen de transport. Le moyen de transport va servir à mettre en place une chaîne logistique.

Le vrai sujet, au bout, j'en ai parlé très rapidement, c'est la conteneurisation. C'est-à-dire qu'il faut que nous arrêtons de bouger la marchandise parce que cela coûte très cher, ce sont des risques. De plus, il faut des bâtiments parce que nous n'allons pas décharger des palettes dans la rue. Par contre, nous pouvons décharger des containers sur la voie publique comme le fait Franprix, par exemple. Nous n'avons plus besoin d'immobilier, nous avons juste besoin d'espaces. Cela coûte moins cher et nous n'avons peut-être besoin de ces espaces qu'à certains moments de la journée ; ces espaces peuvent être utilisés à autre chose, le reste du temps.

Voilà quelques pistes.

Cécile Maisonneuve

Je pense qu'il est temps de mettre fin à cet échange aussi passionnant soit-il. Je voudrais d'abord remercier Jérôme Libeskind pour son exposé. Nous sommes vraiment sur le terrain des solutions et nous voyons se dessiner des scénarios, certes complexes. A cet égard, ce que je souhaite proposer à ce groupe, c'est que nous nous retrouvions à nouveau pour la finalisation des scénarios, comme je l'ai évoqué tout à l'heure. Je vous propose que nous nous retrouvions le 6 juillet. Entre-temps, vous aurez la matière mise en forme de ce que nous nous sommes dits aujourd'hui et nous vous ferons parvenir, de la même manière que vous avez eu, avant le 17 février, un cahier d'inspiration et des exemples d'initiatives, des propositions de scénarios qui pourront fournir la base de ce travail collectif qui nous permettra d'aboutir sur ce beau projet.

Merci à tous de votre participation aujourd'hui et un grand merci, en particulier, à Emmanuel de La Masselière pour son accueil, pour son enthousiasme. Nous pensions tous connaître le territoire sur lequel nous avons beaucoup évolué aujourd'hui mais nous nous sommes bien aperçu que nous avons peut-être pas mal de préjugés, assez peu de connaissances et une perception quelquefois faussée. Merci parce que vous avez redressé un certain nombre d'idées préconçues.

Bonne soirée à tous.





Let's share!

All of our works and speeches are available online:

www.thecityfactory.com

Let's connect! Follow us on social media:



La Fabrique de la Cité is a think tank promoting discussion and leadership on urban innovation. Its interdisciplinary approach brings together thought leaders and international players in urban development to uncover good urban-development practices and put forward new ways of building and rebuilding cities.

La Fabrique de la Cité has been an endowment fund since December 25, 2010.



