

numéro **74**

# Le journal des transports

Septembre 2011



sommaire...

## ACTUALITÉS

### Eclairage

> Convention des Trains d'équilibre du Territoire (p2-3)

### Transport urbain

> DISTRIPOPOLIS : GEODIS invente la logistique de la ville de demain (p4-5)

### Transport routier

> CHARTE : une charte contre les addictions dans les transports routiers (p6-7)  
> SYNDICAT : Syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône (p7)

## ANALYSES ET PERSPECTIVES

### Marchandises

> La distribution des Marchandises en Ville : quelles nouvelles ? (p8-12)

## ENTRETIEN

### CRETLOG

> Jacques COLIN, Directeur du Centre de Recherche et d'Études sur le Transport et la LOGistique (p13-15)

Parmi les préoccupations des membres de l'ORT telles qu'elles ont été formulées dans le plan d'actions validé lors de l'Assemblée Générale de février, deux domaines retiennent plus particulièrement l'attention : les enjeux de la logistique et le rôle joué par les gares en tant qu'infrastructures structurantes de l'urbanisme.

Le court débat sur les enjeux de la logistique (jeudi 22 septembre à l'Alcazar de Marseille) traitera, après un cadrage général institutionnel et économique, de l'évolution de cette activité, des spécificités régionales, de ses atouts et des enjeux stratégiques au travers des éléments de prospective. Il sera illustré ensuite par des résultats d'études récentes et des témoignages d'acteurs.

Le colloque annuel (mardi 29 novembre en Avignon) abordera un thème crucial pour les prochaines années : le rôle des gares dans l'urbanisme. Afin de prendre une certaine hauteur seront évoqués des exemples de réussites ou d'échecs, français ou étrangers, et les bonnes pratiques nécessaires aux futurs projets émergents en PACA en matière d'aménagement à partir des gares.

Le présent numéro illustre notamment, à travers un entretien et un article sur la logistique le Court Débat sur la logistique ; il met aussi l'accent, côté voyageurs, sur l'évolution du Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône.

La charte récemment signée par les transporteurs routiers montre une volonté commune de la Profession et des pouvoirs publics de lutter efficacement contre les nombreuses formes d'addictions qui touchent les conducteurs routiers et peuvent constituer une menace supplémentaire au niveau de la sécurité routière et du développement des entreprises.

Je souhaite qu'à travers ces contributions et ces rencontres, l'ensemble des acteurs qui s'investissent activement au sein des manifestations et des publications de l'ORT, parvienne à une intelligence commune des questions qui se posent en matière d'aménagement et de transport dans notre région afin de pouvoir y apporter les solutions les mieux adaptées au bénéfice de la collectivité.

Jean-Louis AMATO  
Président de l'ORT Provence-Alpes-Côte d'Azur



## Actualités



### Éclairage

Par Dominique ROVETTA,  
Chargée de projet à la Direction aux affaires  
territoriales de la direction régionale SNCF PACA

## Convention des Trains d'Équilibre du Territoire

Un nouveau contrat de service public,  
une nouvelle ambition de service

Le 13 décembre 2010, l'Etat et SNCF ont signé une  
"CONVENTION RELATIVE À L'EXPLOITATION DES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE"

Celle-ci est conclue pour une durée de trois ans à compter du 1er janvier 2011. Ses modalités financières sont intégrées au projet de loi de finances. Elle permet de garantir l'avenir des liaisons assurées par les trains Corail, Intercités, Téo et Lunéa.

Ces trains, structurellement déficitaires depuis près de vingt ans, n'en constituent pas moins un outil indispensable d'aménagement du territoire et répondent à un véritable besoin. Jusqu'à présent, SNCF maintenait leur exploitation grâce aux bénéfices des TGV, mais ce système ne pouvait pas être maintenu. S'il n'était plus possible à la SNCF de supporter seule la charge financière, il n'était pas non plus acceptable de voir ces relations risquer de fermer progressivement, en contradiction avec les objectifs du Grenelle de l'environnement.

Conformément au règlement OSP, au premier janvier 2011, l'Etat devient donc autorité organisatrice des Trains d'Équilibre du Territoire, à l'instar d'une formule devenue familière aux conseils régionaux qui sont autorités organisatrices des Trains Express Régionaux.

Ainsi, l'Etat définit-il précisément les obligations de service public qui incombent à SNCF, et un dispositif de "bonus/malus" est mis en place pour améliorer la qualité de l'offre (ponctualité, confort, information à bord des trains).

La SNCF recevra une rémunération annuelle à concurrence de 210 millions d'euros. Le financement repose d'une part sur une augmentation de la taxe d'aménagement du territoire prélevée sur les sociétés d'autoroutes et d'autre part sur une "contribution de solidarité" prélevée sur les services de transport ferroviaire de passagers, essentiellement à grande vitesse.

La convention consacre par ailleurs 300 millions d'euros, sur 3 ans pour la modernisation du matériel roulant. L'Etat conduira un schéma directeur de renouvellement pour ce dernier, à compter de 2015 (besoins, financement, dispositif de portage...).



© Photo ORT

**LES TET QUOTIDIENS,  
CIRCULANT EN  
PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR EN 2011**

#### TRAINS DE JOUR :

- 4 A/R Bordeaux → Marseille,  
2 AR Bordeaux → Nice TEOZ
- 1 A/R Clermont Ferrand → Nîmes  
→ Marseille CORAIL (le "Cévenol")

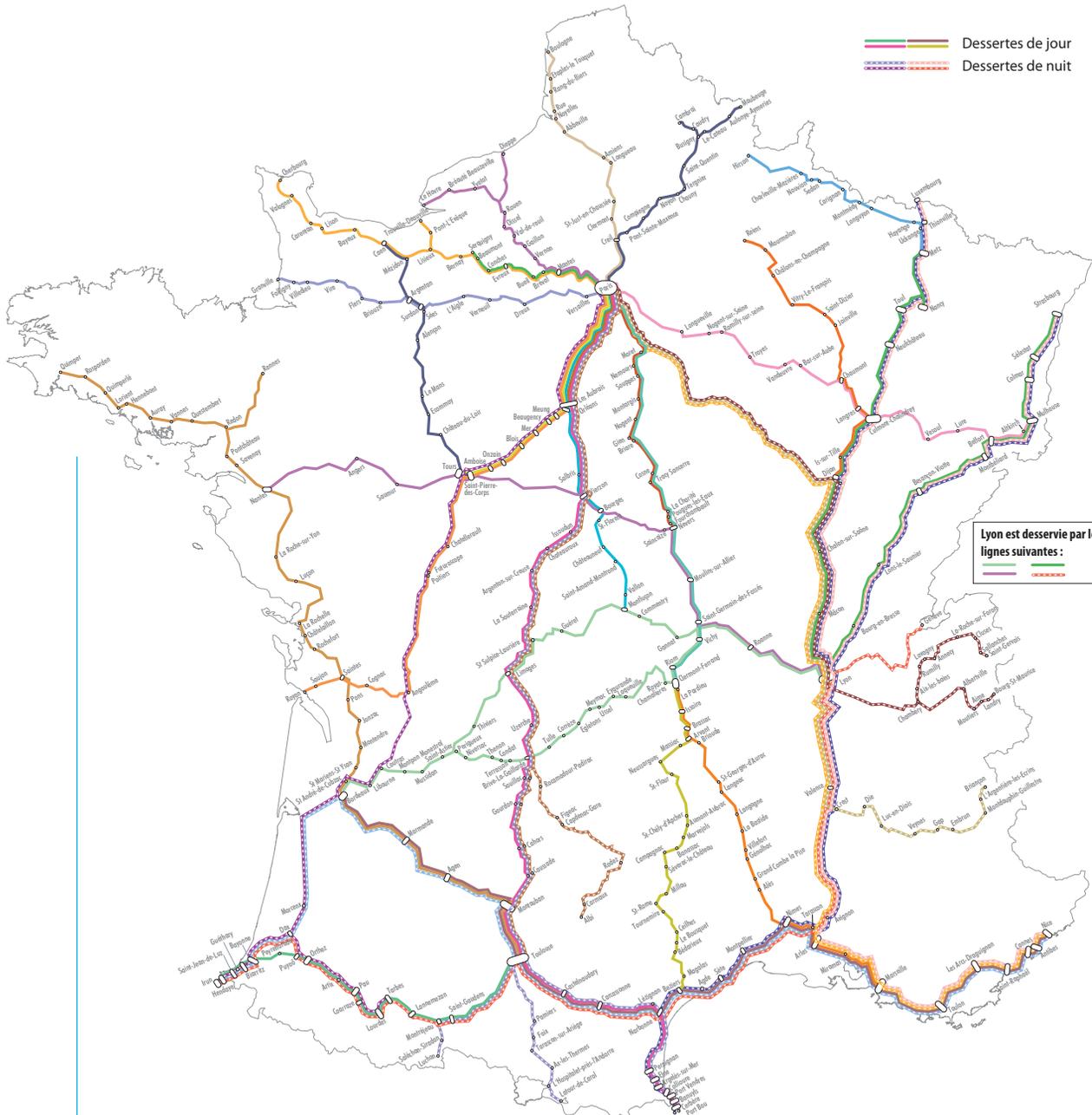
#### TRAINS DE NUIT :

- 1 A/R Paris → Nice (le "Train Bleu")
- 1 A/R Nice → Luxembourg / Strasbourg / Metz
- 1 AR Nice → Bordeaux → (Hendaye en PH)
- 1 AR Paris → Briançon



Carte des 40 lignes TET à travers la France

Document édité par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)



- |   |  |   |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Paris - Caen - Cherbourg Trouville Deauville</li> <li>Paris - Evreux - Serquigny</li> <li>Paris - Rouen - Le Havre</li> <li>Paris - Granville</li> <li>Paris - Amiens - Boulogne</li> <li>Paris - St Quentin - Maubeuge Cambrai</li> <li>Paris - Montargis - Cosne - Nevers</li> <li>Paris - Bourges - Montluçon</li> <li>Paris - Orléans - Tours</li> <li>Navettes Orléans - Les Aubrais</li> <li>Paris - Royan</li> <li>Nantes - Tours - Lyon</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Caen - Le Mans - Tours</li> <li>Reims - Dijon</li> <li>Hirson - Charleville - Metz</li> <li>Paris - Troyes - Culmont - Mulhouse</li> <li>Quimper - Nantes - Bordeaux - Toulouse</li> <li>Hendaye - Toulouse</li> <li>Bordeaux - Lyon</li> <li>Paris - Clermont</li> <li>Paris - Limoges - Toulouse - Cerbère</li> <li>Bordeaux - Marseille - Nice</li> <li>Transversale Est (Metz Strasbourg - Lyon)</li> <li>Cevenol (Clermont - Nîmes - Marseille)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Aubrac (Clermont - Béziers)</li> <li>Paris - Briançon</li> <li>Paris - Latour de Carol - Luchon - Cerbère (Port Bou)</li> <li>Paris - Toulouse - Rodez - Carmaux - Albi</li> <li>Paris - Hendaye (Irun) Tarbes</li> <li>Paris - Savoie</li> <li>Paris - Nice</li> <li>Hendaye(Irun) - Bordeaux - Nice</li> <li>Hendaye (Irun) - Genève</li> <li>Luxembourg Strasbourg - Nice</li> <li>Luxembourg Strasbourg - Cerbère</li> </ul> |
|---|--|---|



## Transport urbain

# Distripolis :

## Geodis invente la logistique de la ville de demain

Par Dominique ROVETTA,  
Chargée de projet à la Direction aux Affaires  
territoriales de la Direction Régionale SNCF PACA



© Photo ORT



© Photo GEODIS

### Une logistique du dernier kilomètre

En juin 2011, en présence de Nathalie Kosciusko-Morizet, Ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement et de Christian Sautter, adjoint au Maire de Paris, Guillaume Pepy, Président de la SNCF et Pierre Blayau, Directeur Général de SNCF Geodis ont présenté Distripolis, la nouvelle logistique urbaine selon Geodis.

Ce nouveau mode d'organisation du transport urbain de marchandises s'inscrit dans la démarche du Grenelle de l'Environnement et permet de développer une logistique du dernier kilomètre plus soucieuse de l'environnement et des habitants des grandes agglomérations.

Les citoyens sont de plus en plus sensibles à la qualité de la vie en ville : qualité et salubrité de l'air, bruit, odeurs, occupation de l'espace, congestion du trafic.

Dans les dernières décennies, sous la pression des coûts du foncier et d'un coût de transport faible, la logistique s'est éloignée des centres-villes, aug-

mentant les kilomètres et la pollution. La montée de l'enjeu "ville" ainsi que la prise en compte de l'impact environnemental de la logistique conduit aujourd'hui à un objectif de réconciliation entre transport de marchandises et logistique urbaine.

La mise en place de Distripolis, déployé à Paris dans un premier temps, se traduit par une réduction significative des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques ainsi que par une diminution des nuisances sonores.

Aux deux maillons habituels de la chaîne logistique, livraisons de masse en entrepôt puis livraisons par camion ou utilitaires légers en ville, Distripolis ajoute un troisième maillon : des bases logistiques réparties dans les villes, **les bases BLUE**, à partir desquelles rayonneront des véhicules propres adaptés à la logistique du dernier kilomètre.



### Comment ça marche

Distripolis à Paris est organisé de la manière suivante :

- l'acheminement massif des marchandises jusqu'à la plateforme de Bercy,
- la répartition des marchandises, à terme, sur huit bases logistiques urbaines écologiques, les bases BLUE, réparties dans Paris au plus près des zones commerciales, approvisionnées trois à quatre fois par jour par des véhicules (PTAC > 12T) aux normes Euro 5 et à terme aux normes Euro 6 ou hybrides
- la livraison des petits colis et palettes jusqu'à 200 kg à partir de ces bases par des véhicules écologiques : triporteurs à assistance électrique ou véhicules électriques légers,
- les livraisons de plus de 200 kg traitées par des camions aux normes Euro 5. Les véhicules utilisés à partir des Bases BLUE sont des matériels propres et silencieux :
- des véhicules électriques légers de type "Electron" d'une capacité de 20 m<sup>3</sup>, (20 véhicules en 2011, 75 en 2015),

- des tricycles à assistance électrique (8 véhicules en 2011, 56 en 2015),
- des transpalettes électriques au fonctionnement silencieux même dans le franchissement des trottoirs.

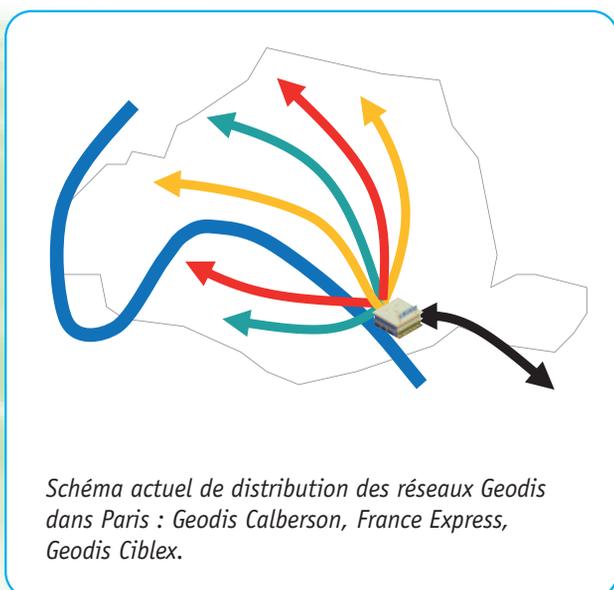
Un nouveau système informatique optimise les tournées en milieu urbain et enregistre, d'ores et déjà, une réduction de 5 % de la distance parcourue par les véhicules de livraison.

### Un service amené à se développer en France et en Europe

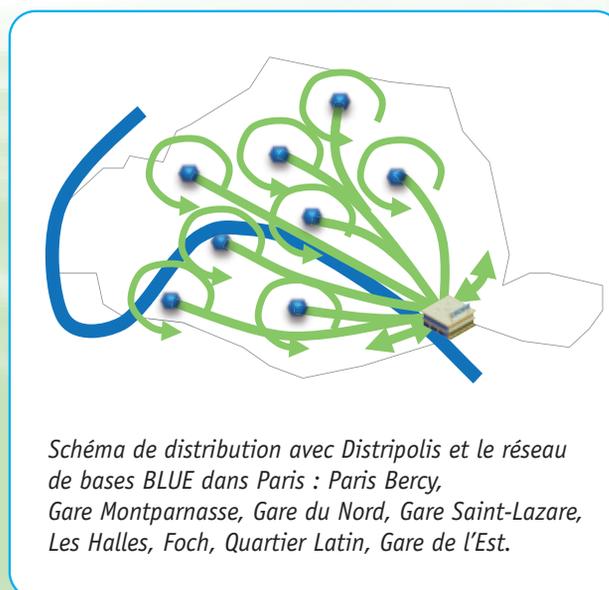
L'ambition de Geodis, dans les 5 prochaines années, est de développer Distripolis dans une trentaine de villes en France et de s'implanter dans de grandes villes européennes. A terme, Geodis prévoit la mise en service sur ces villes de près de 300 véhicules Electron et de 200 triporteurs à assistance électrique évitant l'émission de plus de 6 700 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> de gaz à effet de serre et particule par an.



© Photo GEODIS



© Schéma Geodis





© Photo ORT



## Transports routiers

# Charte :

## Une charte contre les addictions dans les transports routiers

Le 22 juin a été signée au fort Ganteaume, à Marseille, une charte régionale visant à lutter contre les addictions et à améliorer l'hygiène de vie des salariés dans le secteur des transports routiers et de la logistique. Cette charte engage ses signataires, organisations professionnelles de transport routier de marchandises, de voyageurs, de déménagement, d'ambulanciers, les syndicats de salariés, l'Etat, la CARSAT du Sud Est et l'AFT à promouvoir la campagne au sein des entreprises.

Par Caroline GOUY/AFT Région PACA, Déléguée régionale auprès des institutions et de la profession

Les addictions de toute nature constituent un problème de santé publique majeur, et elles préoccupent particulièrement les acteurs du transport et de la logistique dont l'exercice des activités se déroule principalement sur la voie publique.

Une analyse globale de la situation montre que la typologie des addictions a changé : autrefois l'alcool et la cigarette, aujourd'hui, la drogue et le jeu constituent de nouveaux fléaux. Le manque de sommeil, une alimentation de moins en moins équilibrée génèrent des risques de somnolence pouvant également conduire à l'accident.

Même si le nombre d'accidents impliquant un véhicule lourd n'a cessé de diminuer depuis plus de dix ans, il est apparu nécessaire de confirmer la vigilance des entreprises en la matière.

En 2010, forts de ces constats, les professionnels du transport et de la logistique de notre région, réunis à l'AFT au sein du comité régional de la formation professionnelle en transport et logistique (CRFPTL), ont décidé de s'engager, au-delà de leur obligation légale, en faveur de la prévention et de la protection des salariés contre ces conduites addictives et en faveur d'une information sur une meilleure hygiène de vie.

A leur demande, l'AFT a constitué un groupe de travail composé de dirigeants d'entreprises et de professionnels de la santé et de la sécurité

**HYGIÈNE de vie & sécurité routière**

**Prévention des addictions et de la sécurité routière**

**A l'attention de l'Invitation personnelle à utiliser le Module Vidéo Interactif Hygiène de vie et Sécurité routière**

Le module est installé Il sera à votre disposition le

**Maitre de ma Vie Maitre de ma Sécurité**

**Je m'informe...**

**Pour être aidé**

Des Lignes téléphoniques

- Tabac Info Service - 0 825 309 310
- Ecoute Alcool - 0 811 91 30 30
- Ecoute Cannabis - 0 811 91 20 20
- Drogues Info Service - 0 800 23 13 13
- Ecoute Dopage - 0 800 15 2000
- Fit Santé Jeunes - 0 800 235 236

Des Sites Internet

- [www.drogues.gouv.fr](http://www.drogues.gouv.fr) les drogues, leurs effets, leurs risques, les centres de soins régionaux
- [www.inpes.sante.fr](http://www.inpes.sante.fr) Prévention alcool, tabac, drogues...
- [www.tabac-info-service.fr](http://www.tabac-info-service.fr) Dûdâ à l'arrêt du tabac
- [www.fit-santejeunes.com](http://www.fit-santejeunes.com) Informations sur la santé des jeunes

Un centre spécialisé

Centre de Soins et d'Accompagnement des Pratiques Addictives  
 Chef de service : Dr Marc Vollemer  
 17 / 19 rue d'Amalââ - 75017 Paris  
 Tél. 01 45 74 00 04 - [www.hopital-marmottan.fr](http://www.hopital-marmottan.fr)

Logos: AFTRI, AFPE-IPTEM, CGT, 50 ans, UNOSTRA, CRFPTL, etc.

qui a élaboré, avec l'appui d'un cabinet spécialisé, un kit de prévention cofinancé par la direction régionale des entreprises, de la concurrence, du travail et de l'emploi (DIRECCTE), la caisse d'assurance retraite et de la

santé au travail (CARSAT) du Sud Est, l'AFT et la mission interministérielle de lutte contre la drogue et la toxicomanie (MILDT). Ce kit contient en outre, des affiches et des clefs UBS sur lesquelles des



Par Robert BOURDAREL,  
Directeur des Transports et des Ports  
du Conseil Général des Bouches-du-Rhône

## 2 ans, le bilan Syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône

Le tout jeune Syndicat mixte  
des Transports des Bouches-du-Rhône  
vient de souffler le 11 juin  
sa deuxième bougie



tests basés sur des modules interactifs permettent aux salariés d'auto évaluer leur dépendance ; il recueille également des interviews de conducteurs, de dirigeants d'entreprise, de médecins et inspecteurs du travail sur la problématique des addictions. Dans notre région, ce sont 500 clefs USB, 2000 affiches, 5000 invitations et aides mémoire qui ont été ainsi financés.

Les kits sont gratuitement remis aux entreprises qui s'engagent dans la démarche.

### DÈS À PRÉSENT, LES ENTREPRISES QUI SOUHAITENT METTRE EN PLACE CETTE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION PEUVENT CONTACTER :

- L'A.F.T,  
Caroline GOUY,  
déléguée régionale  
Tél. 04 91 46 65 17 ou  
par mail :  
ggenest@aft-iftim.com.
- La F.N.T.V,  
Laurent BENVENUTI,  
délégué régional  
Tél. 04 91 46 64 64 ou  
par mail :  
blanglade@fntv-paca.com,
- T.L.F Méditerranée,  
Michel MATTAR,  
secrétaire général  
Tél. 04 42 79 14 84 ou  
par mail :  
tlf-mediterranee@e-tlf.com
- La F.N.T.R,  
Chantal Vincent,  
secrétaire générale  
Tél. 04 91 09 21 55 ou  
par mail : fntr13@wanadoo.fr



©Photo ORT

Pendant toute cette période, un ensemencement important a été réalisé, il permet de prévoir une solide récolte pour les mois qui viennent.

Les compétences conférées aux Syndicats Mixtes SRU ont été mises en place.

- La coordination des réseaux, un travail d'approche a été mis en place, il sera intégré au SDMD (schéma directeur de mobilité durable) qui est en cours d'élaboration et verra le jour prochainement.

Quelques actions ont été également menées.

- L'information multimodale, l'outil le Pilote malgré ses réussites incontestables et ses 350 000 visites mensuelles va être "relooké" et modernisé, augurant des perspectives motivantes pour l'utilisateur.
- La tarification avec des volontés d'unification de nombreux titres, notamment à destination des jeunes, des scolaires et des apprentis.

- La billettique et la mise en compatibilité des trois systèmes existant dans le département.

L'opération Marseille-Provence capitale de la culture 2013 devrait, à ce titre servir de site expérimental avec la confection de pass multimodaux.

Les études de préfiguration du Syndicat Mixte lancées en 2010 fourniront prochainement aux élus partenaires des éléments de réflexion sur le devenir de la structure partenariale et les chantiers à engager.

Les traductions de la réforme territoriale pourraient perturber quelque peu le fonctionnement du Syndicat Mixte, mais l'importance de la demande actuelle d'ouvrage des transports publics pousse les autorités organisatrices à un optimisme débordant pour cette activité.

## Analyses et perspectives



### Marchandises

Par Christian MOREL, Ingénieur d'études  
Bureau d'étude JONCTION - Aix-en-Provence

## La distribution des Marchandises en Ville : quelles nouvelles ?

Tout va très bien, pourtant il faut que l'on vous dise...

Si l'on se réfère à la satisfaction des clients, la desserte des marchandises dans les agglomérations et villes françaises ne pose pas de problèmes majeurs. En effet, le service est assuré en temps et en heure chaque jour, en grande partie grâce aux performances des conducteurs-livreurs, mais aussi, soyons réalistes, du fait d'une marge de tolérance accordée par les Forces de Police quant à l'application de la réglementation en vigueur dans nos centres-villes<sup>1</sup>.

**Alors pourquoi faudrait-il  
changer une organisation qui  
fonctionne, certes cahin-caha,  
mais dont tout le monde  
semble s'être accommodé  
jusqu'ici ?!**

L'analyse des pratiques montre en fait, qu'il y a de nombreux dysfonctionnements : congestion de la voirie, accidents impliquant des poids lourds, pollutions atmosphériques et sonores... La liste est longue et la perception de ces nuisances est différenciée, voire contradictoire, selon les acteurs du système auquel on s'adresse : gestionnaires des villes, élus, résidents, commerçants, transporteurs.



© Photo ORT

- (1) Au niveau national, 75% des stationnements illicites lors des livraisons se font en double file.
- (2) L'allongement des parcours d'approche au centre-ville se fait au coût marginal par rapport au coût de desserte urbaine proprement dit (temps passé dans les embouteillages...).
- (3) A Paris, cette période correspond à la création des plateformes logistiques de Rungis et de Garonor.
- (4) A Marseille, après le Centre Bourse, voici Les Terrasses du Port, un centre commercial de 54 000 m<sup>2</sup> implanté au cœur de l'OIN Euroméditerranée et considéré comme un nouveau "repère urbain" par ses promoteurs.
- (5) La difficulté « d'habiter » et les besoins en logements qui en découlent sont en constante augmentation.

Les villes et agglomérations millionnaires françaises, contrairement à certaines de leurs homologues étrangères (Tokyo, Singapour...), n'ont pas encore atteint ce que l'on pourrait appeler "l'état limite", à savoir le seuil à partir duquel s'impose un changement radical des pratiques, un changement de paradigme... Les aires métropolitaines de PACA comme Aix-Marseille, Cannes-Nice, n'en sont pas encore à ce degré d'urgence, bien qu'elles s'en approchent inéluctablement.

Les conditions et le coût d'accès aux zones urbaines restent acceptables,

bien que la rentabilité des tournées de centre-ville se soit dégradée ces dernières années. Le volume de marchandises à livrer depuis la périphérie et les coûts induits<sup>2</sup> croissent moins vite que les restrictions d'accès aux centres urbains imposées aux véhicules de livraisons. Certes le foncier se raréfie, se voit disputé entre différents usages (habitat, tertiaire, infrastructures...), mais il demeure une ressource accessible.

### La ville, à l'origine un lieu d'échanges et de rassemblement

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, le tissu et les emplois industriels sont présents dans les villes françaises, qui plus est dans des villes portuaires comme Marseille et Toulon. Les entrepôts, magasins généraux et autres halles trouvent encore leur légitimité dans les centres urbains.

Deux périodes charnières marquent le XX<sup>ème</sup> siècle : les années 50-70, qui instaurent un courant de planification au cours duquel apparaissent des espaces logistiques destinés à réguler et fiabiliser l'approvisionnement des villes<sup>3</sup> ; les années 80-90 initialisent quant à elles un desserrement des entrepôts et plateformes logistiques du centre vers la périphérie des villes ; en PACA, cette tendance se traduit par la création de la première zone logistique régionale, l'Anjoly à Vitrolles.

Les années 2000 et le XXI<sup>ème</sup> siècle amorcent un mouvement de reflux des équipements logistiques vers les villes.



© Photo ORT



Mais ils sont revisités afin de s'adapter aux nouveaux standards urbains. Nous entrons dans l'ère des Espaces Logistiques Urbains.

### La ville, un espace économique formaté par la société de consommation

Nous vivons une période où l'outil commercial est en pleine mutation. La Grande Distribution réinvestit les centres-villes au travers de nouveaux formats de magasins dits de "proximité", de centres commerciaux implantés en plein cœur de ville<sup>4</sup>, et surtout le e-commerce qui est en pleine expansion et entraîne dans son sillage de nouveaux schémas de desserte urbaine.

Ce renouvellement des pratiques commerciales implique en effet de revisiter les modes d'approvisionnement urbains. Ainsi livre-t-on désormais les clients à leur domicile, sur leur lieu de travail ou sur des Points Relais et, selon la nature et la quantité des produits commandés, ces livraisons s'effectuent depuis des plateformes régionales "traditionnelles", depuis des plateformes de préparation de commandes implantées au plus près des grandes villes, ou depuis des points de vente qui font office de "picking" de proximité.

De nouveaux enjeux sont donc associés à la performance de la logistique urbaine, ils concernent d'ailleurs autant les acteurs publics que privés : retrouver de la proximité, repenser les accès et favoriser la mixité pour une meilleure insertion et acceptabilité d'équipements logistiques de nouvelle génération.

### Retrouver de la proximité

#### Dans l'espace...

La pression immobilière<sup>5</sup> qui s'exerce sur les grandes agglomérations, amplifiée par une rareté et de ce fait un prix élevé du foncier, n'a eu de cesse



© Photo ORT

de repousser les équipements logistiques toujours plus en périphérie des centres urbains. Cette tendance au desserrement logistique, initiée comme nous l'avons vu dans les années 80, a provoqué un allongement des parcours et des temps consacrés par les transporteurs aux livraisons urbaines. Or, il est aujourd'hui impératif pour les logisticiens de juguler cet exode urbain afin de pouvoir se localiser au plus près du barycentre de leur marché ; dégrader ce barycentre est synonyme de plus de nuisances (congestion, consommation d'énergie, pollutions) et condamne ces acteurs économiques à une image "grenellement" peu compatible ...

Mais pour que ce retour en ville soit effectif, encore faut-il pouvoir disposer d'espaces libres ou libérables... La question de la maîtrise du foncier est ici centrale. La localisation d'un point d'interface destiné à articuler les flux urbains devient stratégique. Dès lors, la principale difficulté à surmonter dans le montage de ces projets consiste à trouver des lieux d'accueil

(friches urbaines, ferroviaires ou portuaires) dans l'idéal multimodaux, à bénéficier d'un foncier à un prix admissible pour les logisticiens (variable selon les villes, sensiblement différent entre Paris et province) et à obtenir une acceptabilité de ces équipements par les riverains.

#### Et dans le temps...

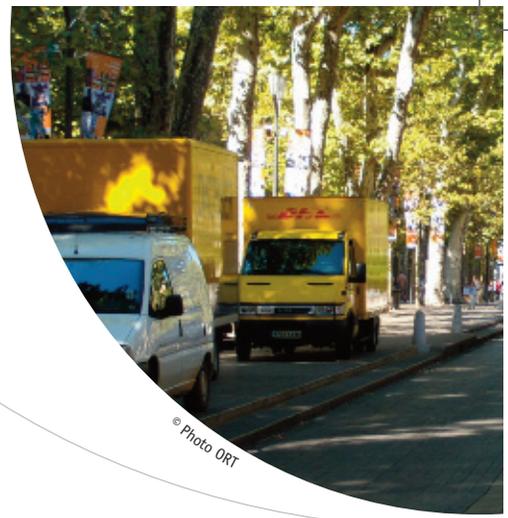
Dans un contexte d'évolution de l'outil commercial et des canaux de distribution, on assiste à un découplage entre les flux produits et les flux marchandises.

En d'autres termes, on dissocie le temps et le lieu des courses de ceux de l'enlèvement/livraison. On l'aura compris, la vision du commerce sera encore plus complexe demain qu'elle ne l'est

aujourd'hui. Ainsi, le e-commerce n'est pas un segment de marché homogène. A travers son développement, le commerce devient ubiquitaire ; les multi et cross-canal induisent des parcours clients multiples et divers. Les systèmes de commerces sont désormais hybrides dans la mesure où ils sont mixés avec des services traditionnels :



© Photo ORT



**(suite...) Marchandises**  
**La distribution des Marchandises en Ville :  
 quelles nouvelles ?**

à la fois virtuels durant la phase de commande et de suivi, et proches dans la relation physique aux clients ; le besoin de proximité devient un facteur clé de succès. Cela a nécessairement des conséquences sur les schémas logistiques qui eux aussi doivent devenir "agiles" et se doter de ce don d'ubiquité.

Les exigences de livraisons de ces nouveaux destinataires urbains deviennent de plus en plus prégnantes et perturbantes. Elles impactent les amplitudes de travail des plateformes logistiques : plus étendues à l'échelle d'une journée, elles requièrent des moyens supplémentaires (en véhicules, en personnels, en informatique embarquée). Le temps, les horaires,

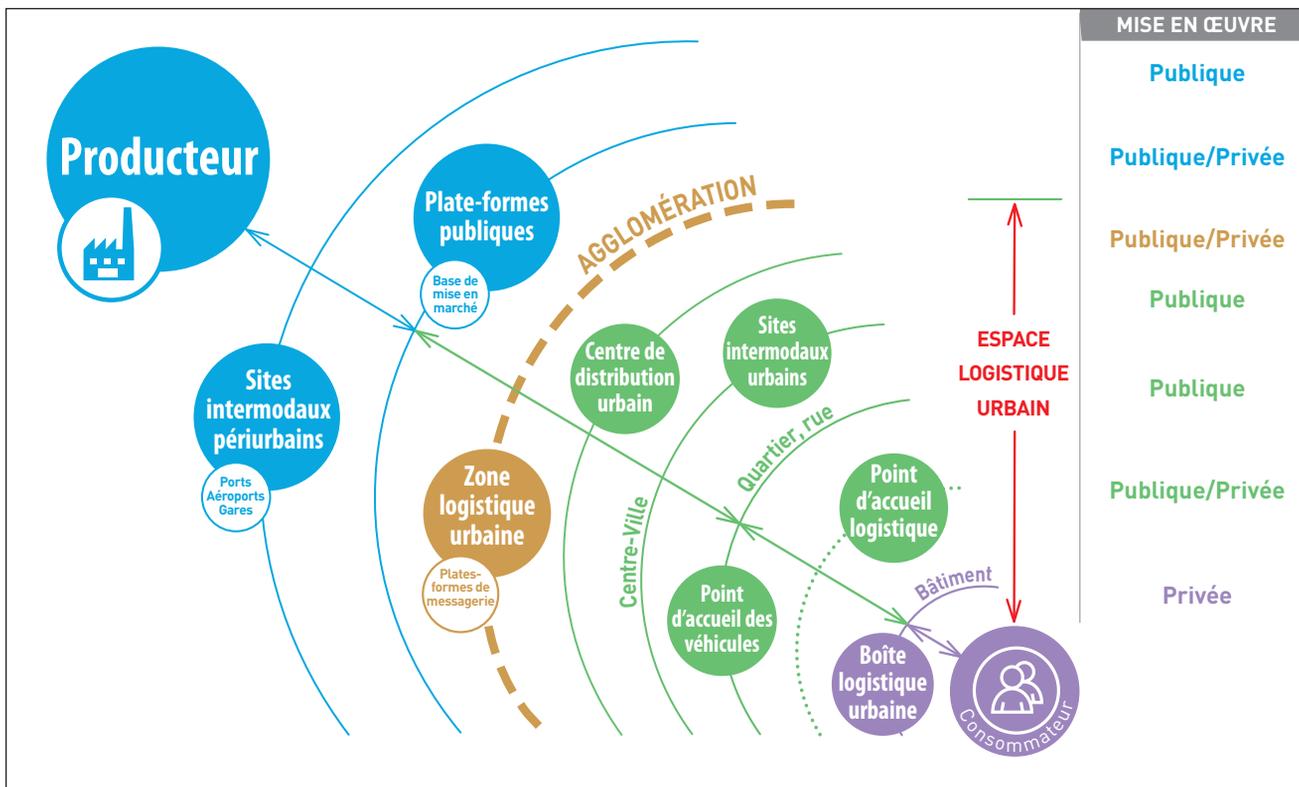
apparaissent plus que jamais comme des facteurs dimensionnants pour les logisticiens en charge d'organiser les tournées de centre-ville.

Ces exigences conduisent également à mettre en place des espaces logistiques (points relais, dépôts, sas) au plus proche, voire au sein même, des zones à desservir. Une nouvelle offre immobilière a ainsi été déclinée et qualifiée d'Espaces Logistiques Urbains<sup>6</sup>. Ces équipements sont dédiés à l'accueil et au transit des marchandises en milieu urbain. Ils apportent des réponses adaptées à chacune des échelles territoriales considérées et peuvent éventuellement être mis en réseau.



(6) Cf. Guide méthodologique sur les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation Française.  
 (7) Huit agglomérations sont associées à des projets de ZAPA (Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air) : Paris, Saint Denis, Lyon, Grenoble, Clermont-Ferrand, Bordeaux, Nice, Aix-en-Provence.  
 (8) Cf. l'article « Approvisionnement massifié pour une logistique urbaine performante » paru dans le n° 73 du Journal des Transports – juin 2011.

**De nouvelles formes d'organisation nécessitant de nouveaux types de sites (Source : Jonction)**





## Repenser les accès

Les centres urbains se caractérisent par une densité naturelle en habitats et activités qu'il convient de préserver en leur offrant des conditions d'accès et d'approvisionnement aussi performantes que celles dont bénéficient les occupants des franges urbaines. Mais, force est de constater que les centres-villes sont difficilement pénétrables (réseaux viaires congestionnés, restrictions réglementaires d'accès, conflits d'usage entre modes, ...), de plus en plus sanctuarisés (plateaux piétonniers, projets ZAPA<sup>7</sup>...). Autant dire que les conditions d'accès, de circulation et d'accueil des véhicules de livraisons n'iront pas en s'améliorant...

Dans ce contexte de complexification de la demande, une refonte des standards actuels de desserte urbaine s'opère et intervient en amont des chaînes logistiques. La logistique urbaine s'inscrit en effet dans une logique de chaîne globale complexe qui va bien au-delà du maillon de desserte terminale. Le fameux "dernier kilomètre" n'en est que la partie visible, et la plus sensible, du fait de son terrain d'action particulièrement contraint.

Ainsi, les grands groupes de messagerie, très présents dans les centres-villes, repensent globalement leur offre en mutualisant les trois segments que sont la messagerie classique, l'express et le mono-colis. Citons pour exemple l'effort consenti récemment par le groupe Géodis pour regrouper ses filiales Calberson, France Express et Ciblex sous la même offre "Distripolis" afin de mutualiser ses équipements logistiques et rationaliser/normaliser ses schémas logistiques urbains (voir pages 4 et 5).

Mais il faut bien admettre que chaque ville est un cas unique et implique des solutions "sur mesure" ; Marseille ne s'appréhende pas comme Aix-en-



© Photo ORT

Provence, Nice ou Avignon, et encore moins comme Montpellier, Bordeaux, Lyon ou Lille... De la diversité des besoins naît la complexité des systèmes de distribution à mettre en œuvre.

Enfin, rappelons que les moyens de transports ferroviaires, et particulièrement le tramway, représentent pour les marchandises de nouveaux vecteurs de pénétration des centres urbains sur lesquels il faudra compter dans les années à venir<sup>8</sup>.

## Favoriser la mixité

Il devient donc urgent de proposer des schémas de desserte urbaine disposant de moyens localisés en ville et autrefois acceptés (entrepôts, bureaux de ville, consignes), mais basés dorénavant sur d'autres modes de fonctionnement.

Cette réappropriation de la logistique par les centres-villes suppose selon nous de s'appuyer sur une "mixité de fonctions" en un même lieu pour d'une part limiter la partie investissement (l'activité logistique pouvant difficilement à elle seule supporter les coûts d'acquisition ou de location pratiqués en ville) et d'autre part convaincre les décideurs administratifs et politiques du bien fondé de cette association.

Ce passage d'un schéma communautaire à un schéma sociétaire s'inscrit bien dans les logiques d'aménagement actuelles et dans la restauration des valeurs de proximité. Il reste néanmoins à répondre aux impératifs fonc-

tionnels des divers locataires (faire cohabiter harmonieusement les flux), aux besoins de sécurité exprimés par les habitants et les services spécialisés, aux objectifs de densité fixés par les aménageurs (le COS logistique n'est pas le même que celui du tertiaire ou du logement...), aux exigences de qualité architecturale et phoniques (en particulier lorsqu'il est envisagé de réaliser des livraisons de nuit) provenant des riverains et des utilisateurs.

## ... Mais à part ça, tout va très bien, tout va très bien !

Les acteurs publics et privés ont pris conscience, nous semble-t-il, de la nécessité d'agir maintenant, d'anticiper les schémas logistiques qui demain prévaudront pour assurer un approvisionnement des villes à la fois performant et accepté. Ce pari sur l'avenir repose sur l'obligation de préserver l'équilibre socio-économique des différents espaces de centre-ville tout en réduisant les nuisances y afférant.

Les opérateurs privés sont moteurs et ont fait la preuve de leur engagement sur ces sujets même si à ce jour, peu de modèles font référence en la matière. Cela porte d'ailleurs préjudice aux porteurs de projets innovants.

Il est donc grand temps pour les Collectivités Locales d'accompagner l'émergence de démonstrateurs "pragmatiques" dans ce domaine. Il revient aux Pouvoirs Publics de définir le cadre d'intervention, les limites de l'exercice.



### (suite...) **Marchandises**

## La distribution des Marchandises en Ville : quelles nouvelles ?

### ZOOM sur La plateforme logistique urbaine de Sogaris d'Arenc

2<sup>ème</sup> arr<sup>dt</sup> de Marseille.  
Un projet global de 41 000 m<sup>2</sup>  
d'entrepôts et de bureaux sur  
9 hectares.

Cette Zone Logistique Urbaine est implantée sur l'ancien site ferroviaire d'Arenc, au cœur de l'agglomération marseillaise et dans le prolongement naturel du nouveau pôle tertiaire d'Euroméditerranée. Mise en œuvre en partenariat avec la SNCF, elle est dédiée aux activités de distribution des marchandises dans l'agglomération marseillaise.

#### Première tranche :

Achevée et livrée en mai 2009  
6 sociétés implantées : Chronopost,  
JM Bruneau, Fatton, GAB, PLM et DHL ;  
300 emplois.

Métiers complémentaires : distribution  
urbaine, transit et transport international,  
activités tertiaires liées aux activités  
portuaires de Marseille.

Surface : 13000 m<sup>2</sup> de logistique et de  
bureaux.

Optimise les flux de véhicules et leurs  
nuisances.

#### Deuxième tranche :

Un bâtiment comprenant 18000 m<sup>2</sup>  
d'entrepôts et 1 000 m<sup>2</sup> de bureaux.  
Architecture bien intégrée à son  
environnement urbain. Divisibilité à partir  
de 1 000 m<sup>2</sup>.

Embranchement ferroviaire. Sociétés  
implantées : Transports Deret, GrosBill...  
La 1<sup>ère</sup> plateforme urbaine avec une toiture  
à étanchéité assurée par une membrane  
photovoltaïque sur plus de 5000 m<sup>2</sup>  
(production électrique équivalente à la  
consommation de 130 foyers et 830 tonnes  
de CO<sub>2</sub> rejetés en moins produite à l'aide  
d'une centrale photovoltaïque de  
320000 KWh/an.

En cela, un portage politique s'avère  
indispensable.

La capacité des collectivités locales à  
préserver, et même réserver, des  
espaces urbains répondant aux nou-  
veaux défis de proximité, mutualité et  
multimodalité imposés par des circuits  
commerciaux et des comportements  
d'achats de plus en plus complexes est  
centrale. Elle renvoie aux enjeux de  
coordination des politiques d'urba-  
nisme (habitat, commerces) à appré-  
hender à l'échelle d'une aggloméra-  
tion, voire même du territoire régional.  
Cela suppose une approche straté-  
gique des équilibres territoriaux, de  
planification foncière.

Pour disposer d'un système compétitif  
en logistique urbaine, il convient donc

d'intégrer et d'associer tous les acteurs  
des secteurs publics et privés à la  
réflexion. Sa performance sera tributaire  
de leur capacité à coopérer sur ce sujet.

Des réseaux de compétences et des  
ressources<sup>9</sup> sont déjà actifs et investis  
de ce sujet à l'échelle des grandes  
Métropoles régionales (Aix-Marseille,  
Cannes-Nice, Toulon, Grand Avignon).  
Reste à identifier et soutenir des pro-  
jets pertinents, sachant que les dispo-  
sitifs déployés seront toujours forte-  
ment corrélés aux spécificités de  
chacun des pôles urbains régionaux.

(9) Espaces fonciers, équipements multimodaux en  
milieu urbain, opérateurs spécialisés comme Sogaris,  
Géodis (Distripolis), Chronopost (Chronocity), Deret,  
Colizen, Star's Service pour ne citer qu'eux.

### Bibliographie

- > *Prise en compte des marchandises dans les PDU, éditions Certu / Ademe*
- > *Logistique urbaine, L'optimisation de la circulation des biens et services, Daniel Boudouin, Christian Morel*

#### DOCUMENTATION FRANÇAISE

- > *Guide méthodologique sur les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation Française*

### EN SAVOIR PLUS SUR LA RECHERCHE EN TRANSPORT ET LOGISTIQUE

- > *Le site du PNMV : [www.transports-marchandises-en-ville.org](http://www.transports-marchandises-en-ville.org)*
- > *le site DOCAPOLIS : [www.transports-marchandises-en-ville.org](http://www.transports-marchandises-en-ville.org)*
- > *le site de LA CHAIRE FRELON – MINES PARISTECH : [www.frelon.mines-paristech.fr/wordpress/](http://www.frelon.mines-paristech.fr/wordpress/)*
- > *le site BESTUFS : [www.bestufs.net/](http://www.bestufs.net/)*
- > *Le site de CITY FREIGHT : [www.cityfreight.org/](http://www.cityfreight.org/)*
- > *le site du PREDIT/Logistique : [www.predit.prd.fr/predit4/logistique.html](http://www.predit.prd.fr/predit4/logistique.html)*
- > *le site du projet PREDIT FILET : [www.projet-filet.fr/](http://www.projet-filet.fr/)*
- > *le site du projet PREDIT IMOTEP : [www.projet-imotep.fr/](http://www.projet-imotep.fr/)*



© Fotolia

## Entretien

### CRETLOG, Centre de REcherche sur le Transport et la LOGistique

*Avec Jacques COLIN,  
Directeur du Centre de Recherches sur le Transport et la Logistique*



#### Quels sont les enjeux de l'intercommunalité par rapport à Gap ?

Au départ les travaux du CRET s'intéressaient à l'économie des transports. Ils ont ensuite évolué vers une vision plus globale, celle de la logistique et du Supply Chain Management. D'un point de vue méthodologique, cette évolution signifie que d'une approche de type "économie appliquée" - ici au domaine des transports de marchandises - on est passé à une approche qui relève des sciences de gestion. En pratique cela se traduit par le fait que d'une problématique centrée sur l'offre de transport, le champ d'étude s'est recentré sur la demande exprimée par les entreprises, puis par des entreprises qui coopèrent entre elles ou des réseaux d'entreprises (supply chain). L'approche des différentes formes de coopérations entre entreprises débouche notamment sur la mutualisation, illustrée par de multiples mutualisations d'entrepôts centraux (multi-industriels, multi-distributeurs), de plate formes locales voire d'opérations de transport.

#### Vous vous êtes adaptés aux évolutions de la logistique elle-même ...

Il a fallu intégrer le fait que la logistique est de plus en plus confrontée à des contraintes extérieures.

Son rôle dans l'activité économique s'est sensiblement accru, ce qui a eu pour effet de la confronter à des jeux d'acteurs et des demandes qui dépassent le cadre de l'entreprise. Ainsi la prise en compte de préoccupations environnementales et plus généralement du développement durable, ne naît pas d'une demande des entreprises mais de la société toute entière et se

fait souvent sous la pression croissante de réglementations, de normes, d'incitations fiscales imposées par la puissance publique afin de pousser les firmes à internaliser leurs coûts environnementaux en vertu du principe "pollueur-payeur". Cependant l'idée d'une responsabilité sociétale et sociale des entreprises fait son chemin.

#### La logistique peut-elle intégrer le développement durable ?

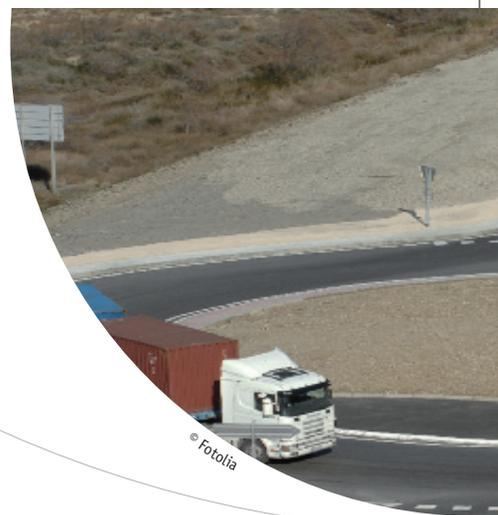
Le déploiement de la logistique sur un territoire est souvent perçu comme agressif par rapport à l'environnement. On peut alors réagir soit en cherchant à réduire les impacts environnementaux, par le report modal par exemple, soit en proposant des modes d'organisation plus vertueux. On connaît quelques cas, Toyota à Valenciennes par exemple, où cela a permis d'utiliser d'autres modes de transport que la route, dans ce cas particulier la voie fluviale entre Rotterdam et Valenciennes et entre Dunkerque et Valenciennes.

La supply chain, en agissant à une échelle plus vaste que celle d'une entreprise isolée, et en décloisonnant les activités, peut permettre d'aller dans ce sens comme l'ont montré des opérations associant producteurs, emballeurs et distributeurs par exemple. L'approche par les flux peut permettre d'aboutir à des solutions à la fois satisfaisantes d'un point de vue économique et positives du point de vue du développement durable.

Le volet social du développement durable ne doit pas être négligé. La pénibilité du travail dans le domaine de la logistique est insuffisamment prise en compte, alors que c'est un problème de plus en plus important pour les entreprises. Il y a une vraie nécessité



**(suite...) Entretien**  
**DRETLOG, Centre de Recherche et**  
**d'Études sur le Transport et la Logistique**



de repenser le travail des hommes dans certaines activités de la logistique, d'améliorer les conditions de travail, comme cela a été le cas pour les dockers par exemple. L'automatisation des tâches de manutention pourrait profondément modifier les besoins de qualification de la main d'oeuvre.

Dans ce domaine comme dans celui de l'organisation des flux, la logistique peut devenir une force de proposition et d'innovation, pour repenser les problèmes et ainsi minimiser les impacts.



© Photo ORT

**Elle a pourtant des**  
**côtés négatifs ou,**  
**au moins,**  
**controversés...**

La logistique est passée de la gestion des stocks à la gestion des flux, et de la gestion des flux à la gestion par les flux. Cette dernière amène à repenser, à modifier l'organisa-

sation de l'entreprise et les processus industriels. Cela n'a pas forcément que des côtés négatifs. Une gestion fondée sur les stocks conduit à produire, à stocker et à transporter des produits dont on n'a pas besoin et qui devront être retournés. Une bonne gestion par les flux colle mieux à la demande et ne nécessitera presque pas de retours et fera donc baisser les quantités transportées. À la base, un stock est destiné à réduire l'aléa. Une organisation logistique réactive permet d'atteindre le même but tout en réduisant les besoins de transport.

Juste-à-temps et flux tendus peuvent être positifs du point de vue du développement durable : bien gérés ils réduisent les besoins de transport en ne transportant qu'à coup sûr.

Les flux tendus cherchent à optimiser les charges complètes, notamment par la mutualisation entre différents chargeurs. Il est vrai que cela peut s'avérer difficile dans l'industrie, mais c'est en revanche plus aisé a priori dans la grande distribution. Plus généralement, les choix modaux reposent souvent sur des arbitrages entre coût de transport et coût de stockage.

Un des défis que doit également relever la logistique est le problème de la résilience, soit la capacité du système logistique de l'entreprise à surmonter les conditions de crise, ce qui est particulièrement important dans un fonctionnement à flux tendus.

**La logistique en PACA a-t-elle des**  
**caractéristiques particulières ?**

La vocation logistique de PACA est une réalité, elle génère de nombreux emplois, directs ou induits, et apporte un soutien important à de multiples activités. Même si la logistique dans notre région est principalement liée à des activités commerciales, elle pourrait aussi attirer des activités industrielles.

La position géographique de Marseille est particulièrement favorable sur l'arc méditerranéen et au débouché de l'axe nord-sud de la vallée du Rhône. Notre région est particulièrement bien placée pour constituer un point d'entrée-sortie entre Europe et bassin méditerranéen, d'où le rôle essentiel du port de Marseille. Le potentiel logistique de PACA peut donc constituer un atout pour attirer des entreprises mais il ne faut pas non plus exagérer l'avantage comparatif que cela confère.

Il ne faut pas négliger non plus que la situation géographique de notre région en fait également un territoire de transit routier, en partie du fait d'organisa-



tions logistiques défailtantes, ce qui ne constitue en aucun cas un atout. Il faut bien faire la différence entre les flux "parasites" et les flux nécessaires. La logistique "positive" est une activité motrice qui intervient sur des flux générés par l'intégration des pays européens.

#### **C'est une activité très concentrée sur le territoire régional...**

Le déséquilibre entre l'Est et l'Ouest de la région en matière d'implantations logistiques provient avant tout de l'avantage géographique du périmètre Orange-Aix-Marseille par rapport aux grands flux de marchandises. Il faut également tenir compte de l'aire de chalandise des installations logistiques. Pour un entrepôt important on peut considérer qu'elle est de l'ordre de 250 km. Par ailleurs, la tendance est à l'automatisation d'entrepôts de plus en plus grands et moins nombreux. Dans ces conditions, compte tenu de l'actuelle concentration des activités logistiques dans l'Est de la région, il paraît difficile d'imaginer un développement d'activités identiques à l'Est de Brignoles. Un maillage plus fin n'est pas inimaginable, mais il ne pourra se faire que par des installations de plus petite échelle.

Dans le même ordre d'idée, le report vers les modes non routiers d'une partie des flux de marchandises est peut être envisageable pour les grands courants de transit mais paraît beaucoup plus difficile à mettre en oeuvre pour les flux d'échange, à quelques rares

exceptions près pour lesquelles les volumes transportés seraient suffisants.

#### **D'une manière ou d'une autre, la logistique est une activité qui a un impact parfois important sur le territoire...**

La logistique et le transport fonctionnent sous contraintes (physiques, réglementaires, organisationnelles ...), les entreprises doivent s'adapter à ce système de contraintes, et répondre à la demande des clients (réactivité, flexibilité, qualité de service ...)

La logistique (et le transport) au service des entreprises se manifeste sur un territoire par le biais d'occupation de l'espace, d'utilisation des infrastructures, d'utilisation des ressources du territoire (main d'œuvre, services ...)

Elle impacte le territoire par la création de valeur, la création d'emplois, l'attractivité du territoire pour les donneurs d'ordre, mais aussi par les nuisances, émissions de GES, congestion.

Les acteurs/décideurs du territoire peuvent mettre en place des actions pour favoriser ou pas une certaine (meilleure ?) façon de faire de la logistique : réglementer (incitation ou dissuasion), organiser l'occupation de l'espace (choisir les lieux où doit se faire la logistique), créer des infrastructures nouvelles, favoriser l'utilisation de certains outils/modes plutôt que d'autres (report modal, OFP, autoroutes de la mer...), proposer une offre de formation adaptée et bien localisée, mobi-

liser les entreprises autour d'actions collectives (sensibilisation aux enjeux environnementaux, mutualisation ...)

#### **Elle imprime également sa marque sur l'organisation des entreprises...**

L'importance croissante de la logistique dans les entreprises se traduit par une meilleure prise en compte des opportunités et contraintes liées à la gestion par les flux. Les décisions logistiques sont de plus en plus lourdes de conséquences sur l'activité des entreprises, y compris sur l'organisation des systèmes de production. Cela se retrouve au niveau organisationnel où les responsables logistiques participent de plus en plus souvent aux instances de direction des entreprises.

Mais les défis nouveaux que rencontre la logistique ne sont peut être plus à la mesure d'entreprises isolées et doivent être relevés par la communauté de partenaires que constitue une supply chain. La question du leadership de la supply chain devient alors l'enjeu stratégique majeur des entreprises impliquées.

Une entreprise doit maîtriser efficacement sa logistique - c'est à dire les flux de marchandises et d'information - si elle veut s'intégrer à la mondialisation, et plus généralement, s'intégrer à une supply chain structurante pour les flux. Mais cela ne lève pas les incertitudes sur la pérennité des modèles mondialisés, notamment selon les futures évolutions des coûts de la main d'oeuvre et du transport.



© Photo ORT

**INTERMODALITES...****SETRA :**

- **Solutions intermodales pour le transport exceptionnel**  
Mars 2011- omporte : 1 rapport ( 62 pages; une carte "volet ferroviaire" ; une carte "volet fluvial et maritime" ( PDF)  
<http://www.setra.equipement.gouv.fr:80/Solutions-intermodales-pour-le.html>
- **Transport combiné ferroviaire et autoroute ferroviaire**  
**Caractéristiques des offres Synthèse des connaissances**  
Mai 2011 – 22 pages .  
<http://www.setra.equipement.gouv.fr/Transport-combine-ferroviaire-et.html>

**LOGISTIQUE...**

**La logistique , Tour d'horizon 48 pages MEDDTL/ SETRA / Salon SITL 18 juillet 2011 :**

**Les organisations logistiques pour le commerce alimentaire en ligne**  
SETRA/ Olivier Gavaud/ Revue Transports n°21 août 2011.

**RÈGLEMENTATION...**

- **Décret n° 2011-667 du 14 juin 2011** relatif à la délivrance des autorisations de transport routier international et des documents de contrôle du cabotage.
- Arrêté du 4 août 2011 modifiant l'arrêté du 17 janvier 2011 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur utilisés pour le transport combiné, la desserte des ports maritimes et fluviaux et le transport de certains produits agricoles et agro-alimentaires.



© PHOTO HALPHECK



Éditeur : **Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur**  
16 rue Antoine-Zattara  
13332 Marseille Cedex 3  
Tél. 04 86 94 68 46/04 86 94 68 47/  
04 86 94 68 45  
Site : [www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)  
Directeur de la publication :  
**Jean-Louis AMATO**, président de l'ORT  
Conception et réalisation :  
L.Florès/06 64 53 07 97



par Pure Impression (34130 Mauguio)



Imprimé sur papier 100% recyclé

