

MAIRIE DU 14^e ARRONDISSEMENT DE PARIS**Conférence de presse – Exposition de véhicules innovants****Mercredi 27 janvier 2010 – Mairie du 14^{ème} arrondissement - Paris**

Le conseil régional d'Île-de-France a la responsabilité de la révision du Plan de Déplacements Urbain régional (PDUIF), plan dont le projet est actuellement à l'étude au STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France). Ce plan comporte un volet marchandises.

La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs définit, dans son article 28, le contenu d'un Plan de Déplacements Urbains. « Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de **marchandises**, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. [...] Il vise à assurer un **équilibre durable** entre les **besoins en matière de mobilité** et de facilité d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement et de la santé**, d'autre part. Il a comme objectif un **usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie**, ainsi que la **promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie**. [...] Il est accompagné d'une **étude des modalités de son financement** et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. »

En effet, **au même titre que la circulation des personnes, la circulation des biens est une composante essentielle de la mobilité urbaine**. L'enjeu est de taille : ces dernières années nous avons assisté à une croissance exponentielle du nombre de kilomètres routiers parcourus en Île-de-France. Cela s'explique par l'éloignement des sites logistiques qui, poussés par la pression foncière, quittent la zone dense et s'installent en périphérie. L'un des objectifs du futur PDUIF sera la décroissance ou du moins la stagnation du nombre de kilomètres routiers parcourus. Cela ne peut se faire que par le retour en ville de la logistique,

mais d'une logistique propre, silencieuses, moderne, discrète. A l'échelle individuelle les questions de logistique urbaine nous renvoient à nos pratiques de consommation, à nos exigences en termes de délais de livraison, qui rendent parfois les chaînes logistiques très coûteuses au point de vue environnemental. Ce coût étant supporté collectivement, il y a donc également un enjeu de prise de conscience et de responsabilité individuelle.

Afin de préparer le Plan de Déplacements Urbains, dont l'échéance d'approbation visée est fin 2012, après enquête publique et concertation avec toutes les collectivités concernées, des représentants de l'Etat, des associations, du monde économique, ...la Région a lancé des études et souhaite soutenir des expérimentations concrètes. Le PDUIF est souhaité concret, nourri d'expériences concrètes et composé d'actions dont le financement, le calendrier, les maîtres d'ouvrages, les indicateurs environnementaux, soient concrètement définis.

C'est dans ce cadre, et pour nourrir donc le PDUIF, que la Région a souhaité d'une part mener une **étude sur les livraisons nocturnes** (cabinet retenu **CPV Associés**), et d'autre part soutenir des **expérimentations** pour tester réellement la pertinence de ce type d'organisation.

Sur la politique régionale en faveur des marchandises, une excellente coopération avec les acteurs économiques est indispensable. Le partenariat avec le Club Demeter Environnement&Logistique s'inscrit dans cette **volonté de dialogue fructueux entre sphère publique et sphère privée**.

Ainsi, la Région Ile-de-France et le Club Demeter Environnement&Logistique organisent le mercredi 27 janvier 2010, avec la participation de la Mairie du 14^{ème} arrondissement de Paris, une matinée consacrée à la thématique des livraisons silencieuses.

Les transports collectifs constituent une priorité essentielle du conseil régional qui y consacre environ 1,5 milliard d'euros par an, y compris la contribution au budget du Syndicat des Transports d'Ile-de-France. Et depuis maintenant deux ans, la logistique urbaine est également placée au cœur de cette politique.

L'action de la Région en faveur de l'amélioration de la qualité des transports, et donc de la qualité de vie des Franciliens, ne peut pas s'entendre sans un effort d'optimisation de la circulation des marchandises. C'est pourquoi, depuis 2 contrats de projets (2000-2006 et 2007-2013), la Région a mis en place, pour un montant d'environ 35 millions d'euros par an, des actions d'aide aux infrastructures de transport de marchandises, fluvial et ferroviaire.

Aujourd'hui se fait sentir un besoin d'action plus ciblée sur le « **dernier kilomètre** », appellation symbolique qui recouvre le trajet terminal, c'est-à-dire le **segment urbain** du transport de marchandises. L'action sur le dernier kilomètre consiste moins en des investissements d'infrastructures qu'en des outils d'optimisation des organisations logistiques (tournées, positionnement des points de rupture de charge...). Ce dernier kilomètre est et restera quasi exclusivement routier car il s'agit de la distribution fine, capillaire, alors que les modes ferroviaire et fluvial sont par définition des modes massifiés.

Tous les jours, pour servir 700 000 établissements et plus de 11 millions d'habitants, 1 million de livraisons et enlèvements sont effectués en Ile-de-France. La plupart de ces flux ont un point de départ et/ou d'arrivée en milieu urbain (voire les deux), avec toutes les contraintes d'espace et d'insertion que cela implique.

Cette partie urbaine du transport de marchandises, appelée « dernier kilomètre », est un sous-ensemble particulier. D'abord elle est **essentiellement effectuée par mode routier** car les modes alternatifs ne sont pas significatifs sur les trajets terminaux. Ils sont néanmoins possibles. Comme le montrent par exemple des services de logistique urbaine fluviale :

livraison par bateau de colis (DHL) et de boissons (bateau River Hopper de VosLogistics) à Amsterdam. Il existe également des livraisons à vélo : Petite Reine à Paris, les Coursiers Verts à Lyon (Presqu'île). Puis, ce « dernier kilomètre » est un **monde encore très sous-optimisé** ou des services très innovants (consignes automatiques Cityssimo de La Poste, espace logistique urbain de Chronopost à la Concorde, matériels à la pointe de la technologie utilisés par La Poste, Star Services ou à Garonor par exemple...) coexistent avec beaucoup d'opérations routinières et de matériels vieillissants et donc très émissifs, notamment le fait d'une sous-traitance en cascade.

Paradoxalement, et heureusement, dans la plupart des cas optimisation économique signifie également optimisation environnementale. Par exemple quand on optimise une tournée, on raccourcit le parcours donc on économise à la fois du temps, du carburant et on émet moins de CO².

Les pouvoirs publics peuvent amener les acteurs économiques à une optimisation allant dans le sens de l'environnement avec deux types de leviers :

- par des **réglementations plus contraignantes** (par exemple la Ville de Paris a mis en place une réglementation de type low emission zone, comme à Londres ou Stockholm, réservant dans certains créneaux horaires l'accès aux véhicules EURO 4 à compter du 1er janvier 2009 et EURO 5 à compter du 1er janvier 2010; la difficulté consistant à bien contrôler cette réglementation),
- par des **incitations** et la mise en avant d'**opérations exemplaires**.

La journée du 27 janvier sur le sujet des livraisons nocturnes s'inscrit dans cette préoccupation d'optimisation par l'incitation et les opérations exemplaires. **Il s'agit d'optimiser l'espace public et de réduire la congestion par une meilleure répartition des flux dans le temps.**

Optimiser également les émissions de gaz à effet de serre : circuler et livrer dans des conditions de moindre congestion amène à réduire de manière significative les émissions. L'expérimentation menée en 2007 et 2008 par l'ADEME sur la filière librairie a mis en évidence le **gisement considérable de réduction d'émissions si on arrivait à reporter des livraisons la nuit.**

Bref, l'optimisation de la circulation des marchandises doit servir la mobilité des personnes, leur qualité de vie et leur environnement. Les livraisons de nuit s'inscrivent pleinement dans cet objectif. Toutefois, leur organisation n'est viable que si les nuisances sont acceptables pour la population (on pense bien sûr aux nuisances sonores, mais sans oublier les nuisances visuelles, la lumière des phares des camions).

Or, des solutions techniques récentes existent pour réduire au minimum les nuisances pour un maximum de bénéfices :

- camions et camionnettes aux normes EURO, matériel de manutention (transpalettes, divers mécanismes élévateurs...)
- aménagements de l'intérieur des camions avec des revêtements amortisseurs de bruit,
- aménagement des espaces d'accueil dans les points de vente avec des revêtements spéciaux voire des SAS de réception isolés,
- phares à base de LED,
- revêtements de voirie très performants au point de vue sonore.

Par ailleurs, la formation des chauffeurs-livreurs est nécessaire pour utiliser au mieux ces avancées techniques et les inciter à participer à ce que la livraison soit la plus discrète possible (bruit des voix, radio ...).

Toute la **chaîne du silence** dispose de solutions novatrices pour une insertion optimale dans le milieu urbain. Pour cette chaîne du silence un **label** existe désormais (**PIEK**), inspiré par nos voisins néerlandais. Cemafruid, spécialiste de la chaîne du froid et aujourd'hui l'organisme habilité en France pour homologuer la **chaîne du silence**.

La matinée du 27 janvier a pour objectif de présenter quelques matériels roulants innovant en termes de performances sonores et de sensibiliser sur l'intérêt des livraisons nocturnes, intérêt partagé au sein du Club Demeter par les pouvoirs publics (conseil régional, Mairie de Paris, Ministère de l'Ecologie, de l'Energie du Développement Durable et de la Mer, ADEME, Ecole des Mines...) et par les acteurs économiques privés regroupant des grands noms de toute la chaîne logistique (Casino, Carrefour, STEF-TFE, Norbert-Dentressangle, Coca-Cola, Nestlé Waters, DHL, Danone, Monoprix, l'Oréal, Port Autonome de Paris, ...).

Seront présents pour présenter l'état des réflexions et répondre aux questions des journalistes Serge Méry (Vice-président de la Région en charge des transports et de la circulation, Vice-président du STIF, conseiller général de la Seine-Saint-Denis) et Didier Thibault (Président du Club Demeter – Environnement&Logistique), Pascal Cherki, Maire du 14^e arrondissement de Paris, Conseiller de Paris.

Dans l'objectif de montrer concrètement que la livraison de nuit, loin d'être d'une application restreinte à quelques secteurs économiques, peut être étendue à un grand nombre de filières, le conseil régional a souhaité mener des « pilotes » (expérimentations) sur plusieurs filières, afin de suivre des indicateurs économiques et environnementaux et contribuer aux travaux déjà menés par l'ADEME (filière librairie), la Ville de Paris (Carrefour et Casino) et l'Ecole des Mines (Franprix) pour rendre encore plus robustes scientifiquement les résultats obtenus.

Les professionnels qui sont prêts aujourd'hui à participer à ces pilotes sont LR Services (logistique de McDonald's) et Casino.

Expérimentation LR SERVICES (logisticien de **McDonald's**)

Véhicules :

Semi 3 essieux PIEK avec moyen de manutention certifié également PIEK (chariot assistance électrique)

Restaurants :

3 restaurants McDonald's situés dans Paris.

Livraisons avec équipes des restaurants et mise en stock.

Produits :

Livraisons en palettes (colis), dollies (panières de pains)

Surgelés, frais et température ambiante

Horaires :

Livraisons vers 0h-1h et vers 4-5h

Dates :

Démarrage entre le 1^{er} et le 15 février

Durée 6 semaines

Objectif : extension de ce créneau de livraison et adaptation de l'organisation logistique

Expérimentation CASINO

Véhicules :

1 porteur 26 tonnes PIEK multi-températures
4 semi-remorques PIEK multi-températures
Une partie des moyens de manutention sont normés PIEK

Magasins :

Paris XX Rue de Bagnole et Rue de Ménilmontant
Paris XVI Rue de la Pompe
Paris XV Rue Falguière, 115 rue Lecourbe, 352 rue Lecourbe,
Paris XII rue de Reuilly et place de la Nation
Suresnes avenue Jean Jaurès
Livraisons avec présence du personnel
Mise en rayon dans la foulée

Produits :

Livraisons en rolls (crèmerie) + palettes (fruits et légumes et PGC)
Retours palettes + rolls
Frais + Surgelés

Horaires :

Livrés entre 20H00 et 22H00 au lieu de 7H à 7H30

Dates :

Démarrage entre le 1^{er} et le 15 février
Durée 6 semaines
Objectif : migration définitive vers la nouvelle organisation

Pour ces deux expérimentations, plusieurs indicateurs seront étudiés. Des éléments sont attendus sur le bilan environnemental, le bruit et la nuisance visuelle, le bilan économique, l'impact sur le lieu de livraison (impact sur organisation point de réception, impact sur productivité, impact sur la sécurité, impact sur les taux de litiges ...), ...

CEMAFROID, spécialisé dans la certification de matériels aux normes de bruit PIEK, effectuera des mesures précises de type « AVANT/APRES » pour ces deux expérimentations.

A ce stade, voici quelques **enseignements** qui peuvent être tirés des expérimentations déjà menées ou des pratiques actuelles de livraisons nocturnes. Ils seront ou non confirmés par les expérimentations.

Les processus de livraisons de nuit ont un impact positif sur l'environnement si l'ensemble des composantes de la distribution urbaine est bien reconfiguré pour s'y adapter :

- Les moyens de transport : camions plus silencieux, moins polluants et permettant d'emporter des charges plus importantes
- Formation des chauffeurs/livreurs : il est primordial de sensibiliser les chauffeurs/livreurs pour qu'ils adoptent une conduite « douce », respectueuse des riverains, et des méthodes de déchargement silencieuses.
- Les moyens de manutention des marchandises : transpalettes plus silencieux, conditionnement des marchandises adaptés,

- L'équipement des zones de réception (rideaux de fer, zones de livraison, sas de réception sécurisé)
- L'organisation des points de réception des marchandises qui peuvent tirer profit des livraisons nocturnes en améliorant leur productivité (désynchronisation des activités de logistique et de vente)

Le bilan environnemental des livraisons de nuit peut être abordé sous deux aspects :

- *Réduction de la congestion en zone urbaine*

L'impact des livraisons nocturnes permet aux transporteurs d'éviter la congestion urbaine et donc d'améliorer le bilan énergétique de leurs tournées de livraison.

A ce titre, l'expérimentation effectuée au Pays-Bas par la chaîne de supermarchés Albert Heijn sur 10 magasins dans 9 villes a montré d'importants gains en terme de réduction d'émissions de CO2 (-30%).

	Livraison standard en journée	Livraison tard en soirée
Distance	35 km	35 km
Temps moyen	1h30	30 min
Gasoil (conso moyenne au 100kms)	43 L	33 L
Emissions de CO2	244 T	187 T

- *Augmentation des charges transportées / kilomètres parcourus*

Livrer la nuit permet aux transporteurs à utiliser des camions plus volumineux. Dans Paris l'accès des véhicules de plus de 29 m² (et de moins de 43 m²) est autorisé seulement après 22h et jusqu'à 7h du matin. Généralement, les transporteurs exploitent des porteurs en journée mais peuvent utiliser des semi-remorques en distribution nocturne, d'une capacité supérieure.

L'expérimentation Albert Heijn a montré l'impact très significatif de l'utilisation de semi-remorques en lieu et place de camions porteurs. Le gain en termes d'émissions de CO2 est de 67%.

	Livraison standard en journée	Livraison tard en soirée
Camion	3 porteurs	1 semi
Distance totale	225 000 km	75 000 km
Gasoil	74 250L	24 750L
Emissions de CO2	201 T	67 T

Enfin, si l'ensemble de ces paramètres est pris en compte, le bilan général des livraisons de nuit est incontestablement positif puisque la somme des investissements nécessaires est contrebalancée par les gains en termes de consommation, d'optimisation des charges transportées et de satisfaction des personnels impliqués.

En parallèle de ces pilotes, qui auront lieu au premier trimestre 2010, le conseil régional a commandité au cabinet CPV&Associés une étude visant à répertorier finement les matériels

permettant la livraison de nuit et analyser les expériences et pratiques en la matière en France et à l'étranger afin de tirer les enseignements permettant d'aller plus loin pour la limitation des nuisances (sonores mais aussi visuelles), les émissions de gaz à effet de serre (normes EURO des camions très performantes), et permettre une acceptabilité accrue des livraisons en milieu urbain. Les aspects sociaux sont également pris en compte dans cette étude. Sont associés l'ARACT Ile-de-France (Association Régionale pour l'Amélioration des Conditions de Travail), les syndicats de transporteurs, les fédérations professionnelles dans le secteur des transports, l'Agence des Temps de la Ville de Paris.

Parallèlement, le conseil régional, en charge aux côtés du STIF de la révision du PDUIF lancé d'autres études et réflexions sur la logistique urbaine autour des questions d'immobilier et de foncier logistique, d'un réseau optimal de plates-formes logistiques allant de la grande plate-forme de périphérie au plus petit espace logistique urbain de proximité, des investissements dans les infrastructures. Des études sur la sous-traitance du dernier kilomètre et sur l'opportunité et la faisabilité d'une labellisation des services de transport et logistique, en fonction notamment d'un paramètre environnemental, seront également menées cette année.

En partenariat avec le Port Autonome, la Région travaille avec des chargeurs pour construire des offres de transport fluvial (lignes régulières) sur la Seine et la Marne, dont deux pourraient voir le jour en 2010.

Par ailleurs, la Région s'apprête à mener à partir de septembre 2010 et pour la première fois en Ile-de-France, une vaste enquête visant à connaître très finement les flux urbains de marchandises (enquête Transport de Marchandises en Ville – méthodologie Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon). Les données issues de l'enquête permettront une mise en œuvre plus ciblée du Plan des Déplacements Urbains ainsi que des politiques régionales dans le domaine du transport de marchandises.

Ayant mené, entre avril et décembre 2009, à la sollicitation des acteurs économiques et des partenaires institutionnels, une **concertation sur sa politique marchandises**, la Région entend pérenniser un espace d'échange entre sphère publique (Région, communes, intercommunalités, départements..) et sphère privée, car c'est de la rencontre de ces deux types d'acteurs, les uns garants de l'intérêt général au sens large, de l'aménagement régional, de la réglementation de la circulation, du foncier, et les autres maîtres de leurs décisions en matière de chaîne logistique, que peuvent naître des modes organisationnels prenant au mieux en compte les préoccupations environnementales et l'espace urbain.

Coulisses de l'activité économique, vitale à notre société, la logistique doit encore faire des efforts pour améliorer son image. Alors que pourtant, et fondamentalement, elle a déjà entrepris un gros travail sur elle-même : ce secteur a su se rénover et se professionnaliser en profondeur sous la pression économique et environnementale des dernières années. Poumon de l'économie, employant environ 8% de la population active en Ile-de-France, et parfois plus de 10% en Seine-Saint-Denis où dans certains secteurs de la Seine-et-Marne ou de l'Essonne, dont beaucoup d'emplois peu qualifiés, la logistique peut montrer aujourd'hui qu'elle n'est pas un mal nécessaire, mais une activité économique vitale qui peut s'exercer dans des conditions optimales de respect de l'environnement.

Dans le cas particulier des livraisons nocturnes, **la logistique doit à la fois rester la plus « discrète » possible et apporter au grand public la preuve de sa « discrétion ».**