



Observatoire Régional



des Transports et de la



Logistique d'Alsace



## RENCONTRE DE L'ORTAL :

### LE COLIS, LA VILLE & NOUS

« L'approvisionnement de la ville :  
l'organisation du dernier maillon »

Recueil des présentations et  
retranscription de la table-ronde

Strasbourg - Le Vaisseau

20 septembre 2010 - 9h 30 à 13h



# Recueil des présentations et retranscription de la table-ronde

## Sommaire

- Programme/Invitation
- Liste des participants
- Présentation Mme Patier « Enjeux du dernier km »
- Retranscription des débats de la table-ronde
- Présentation de « Sogaris »
- Présentation de « La Petite Reine »



# Recueil des présentations et retranscription de la table-ronde

- **Programme/Invitation**
- Liste des participants
- Présentation Mme Patier « Enjeux du dernier km »
- Retranscription des débats de la table-ronde
- Présentation de « Sogaris »
- Présentation de « La Petite Reine »





Observatoire Régional



des Transports et de la



Logistique d'Alsace



# RENCONTRE DE L'ORTAL : LE COLIS, LA VILLE & NOUS

« L'approvisionnement de la ville :  
l'organisation du dernier maillon »

Strasbourg - Le Vaisseau  
20 septembre 2010 - 9h 30 à 13h





## RENCONTRE DE L'ORTAL : LE COLIS, LA VILLE ET NOUS

### « L'approvisionnement de la ville : l'organisation du dernier maillon »

**B**ien que relativement peu connue du public, la logistique urbaine représente tout à la fois un secteur majeur pour la dynamique économique de la ville et un secteur aux enjeux multiples sur les plans urbanistique, fonctionnel, socio-économique et environnemental. En effet, selon diverses études, le transport des marchandises dans la ville représenterait environ 30% du trafic et générerait la moitié des polluants locaux. Aussi, la place et le poids du transport de marchandises en ville dans le lien urbanisme-transport-environnement apparaît comme l'un des enjeux majeurs dans le maintien et le développement des dynamiques urbaines dans un concept de « ville durable ».

**L**a prise en compte de cette thématique par les agglomérations est abordée de manière à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement à l'échelle de l'agglomération.

**L**a construction d'une offre logistique urbaine de qualité répondant aux enjeux urbains, environnementaux et économiques est complexe.

En effet,

- Quelle est l'importance du transport de marchandises dans la ville ?
- Quelles organisations pour une gestion durable des approvisionnements dans une ville en mouvement ?
- Quelles solutions concrètes déjà mises en œuvre en France et en Europe ?

**C**ette matinée de travail de l'ensemble des acteurs du secteur : chargeurs, clients, prestataires de transports, commerçants, logisticiens, collectivités, chambres de commerce, ... aura comme objectifs de :

- Partager les enjeux.
- Permettre l'expression des acteurs locaux.
- Prendre connaissance d'expériences réussies.

Pour participer, inscrivez vous sur « [www.centre-ville.org](http://www.centre-ville.org) »  
ou en retournant le coupon réponse, ci-joint.





# PROGRAMME

Animation par Pierre Creuzet, Président de « Centre Ville en Mouvement »

**09h30 : Accueil café avec**

- *Projection d'une animation "le colis, la ville et nous"*

**09h50 : Ouverture de la journée**

**Pascal Mangin, Président de l'Ortal**

**10h00 : Les enjeux des derniers kilomètres**

**Danièle Patier, Directrice d'études au LET\***

- *définition de la problématique*
- *enjeux et chiffres-clés de la livraison en ville en France*

**10h30 : Table-Ronde : "le dernier maillon : quels projets communs envisagés entre public et privé ?"**  
avec la participation, sous réserve, de :

- *la Communauté Urbaine de Strasbourg, CUS*
- *Mulhouse Alsace Agglomération, M2A*
- *la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin*
- *les Vitrines de Strasbourg*
- *le centre commercial de la Place des Halles*
- *l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens, OTRE*
- *la Fédération du Transport et Logistique de France, TLF*
- *l'Union Régionale du Transport d'Alsace, URTA*

**11h30 : Débat avec la salle**

**12h00 : Exemples concrets d'expériences innovantes**

- *diffusion du film «cityporto di padova»*
- *exemple de la Sogaris*
- *exemple de la Petite Reine*
- *exemple de Chronocity*

**M. Rippert, Chargé de mission logistique urbaine**  
**M. Manuelle, Directeur Général**

**12h45 : Synthèse et clôture**

**un représentant de la DGITM\*\***

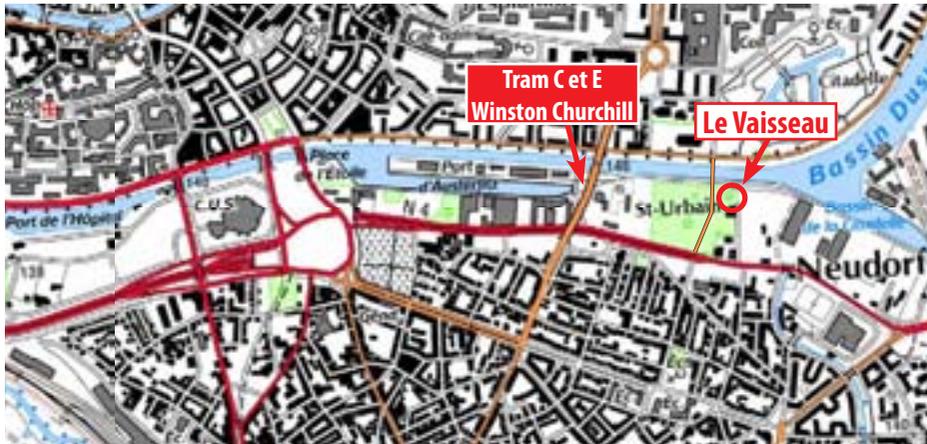
**13h00 : Cocktail**

\* LET : Laboratoire d'Economie des Transports - \*\* DGITM : Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer





## PLAN D'ACCÈS AU VAISSEAU :



**En Tram :** Depuis le centre ville : tram C direction « Neuhof » ou tram E direction Baggersee jusqu'à l'arrêt « Winston Churchill », puis longer le quai des Alpes (5mn à pied).

Depuis la gare de Strasbourg : tram A, direction « Illkirch » ou tram D direction « Aristide Briand », jusqu'à l'arrêt « Homme de fer » puis tram C, direction « Neuhof » jusqu'à l'arrêt « Winston Churchill », puis longer le quai des Alpes (5mn à pied).

**Par la route :** Depuis l'A4 ou l'A35 (de Colmar ou Paris), prendre la sortie n°4 « Kehl - Place de l'étoile ». Continuer le long de la RN4 en direction de Kehl. Après le tunnel, tourner au 3e feu à gauche (rue Alfred Kastler) direction « Esplanade - Robertsau ». Le Vaisseau est immédiatement à droite, avant le pont du Danube.

## EN PARTENARIAT AVEC :



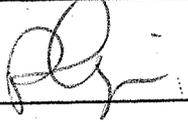
# Recueil des présentations et retranscription de la table-ronde

- Programme/Invitation
- **Liste des participants**
- Présentation Mme Patier « Enjeux du dernier km »
- Retranscription des débats de la table-ronde
- Présentation de « Sogaris »
- Présentation de « La Petite Reine »



66 personnes

Feuille2

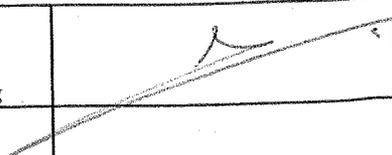
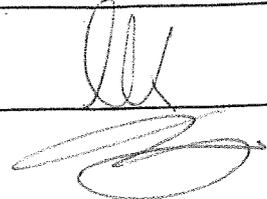
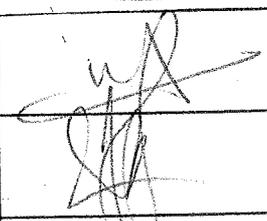
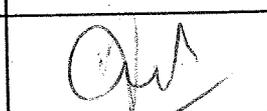
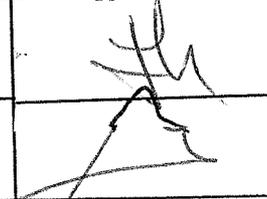
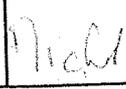
Civilité	Nom	Prenom	Collectivité	émargement
M.	AERTS	Xavier	DREAL Alsace	
Mme	AICHELMANN	Nathalie	Mulhouse Alsace Agglomération	
Mlle	ARNAUDON	Amélie	Sarl Seb	
M.	BELENGER	Christophe	DREAL Alsace	présent
M.	BEYER	Nicolas	Fenwick	
M.	BOULEAU	Jean	CCI Strasbourg et Bas-rhin	
M.	K.n CERESSIA	Jean Christian	MORY	
Mme	CHAFFANJON	Claire	DREAL Alsace	
M.	CLERC	Jean-michel	CESA	
M.	COLSON	Philippe	CCI Strasbourg et Bas-rhin	
M.	COSSAT	maxime	CESA	
Mlle	CREISMEAS	Jeannie	DREAL Alsace	présente
M.	CREUZET	Pierre	Centre-Ville en Mouvement	présent
M.	DAHL	Arsène	Wincanton Mondia	
M.	DANTZER	Romain	STEF-TFE	
M.	DE TROGOFF	Hubert	CC Sud Alsace Mulhouse	
Mme	CRÉQUI DELAPLACE	Paul Celtre	Ville de Saverne	

Antoine Herth Vice-président du conseil régional d'Alsace  
chargé des transports

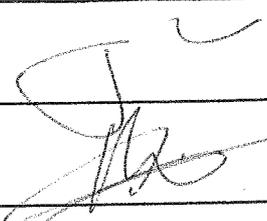
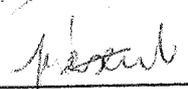
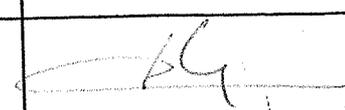
## Feuille2

Mme	DESFOSSEZ	Tania	CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin	
M.	DIEUDONNE	Didier	Port Autonome de Strasbourg	
M.	DITNER	Joel	La Poste Courrier	
M.	DOMINGOS	Marc	TFE Strasbourg	
M.	DUPUY	Christian	OTRE	
M.	EICHACKER	Arnaud	Alsace multiservices	
M.	FAUSSER	Michel	Entreprise de transport	
Mme	FIERLING	Christelle	CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin	Exc
Mme	GALLER	Alexandra	MORY	
M.	GENEVAUX	Jean-Jacques	DREAL Alsace	
M.	GINESTE	Francis	L'alsacienne de boissons	
M.	GIRARD	Stéphane	Hammerson	
M.	GOLIAS	Ronan	Communauté Urbaine de Strasbourg	
M.	GROGUHE-BAI	Jean-François	Bailly Express	
Mme	GROGUHE-BAI	Françoise	DREAL Alsace	prente
Mme	HAHNSCHUTZ	Mireille	Pôle Formation CCI	
Mme	HASLE	Hélène	Port Autonome de Strasbourg	exc
Mme	HENRY	Emmanuelle	SNCF Géodis	

## Feuille2

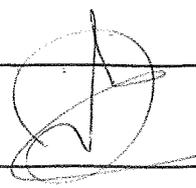
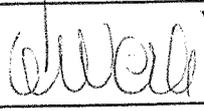
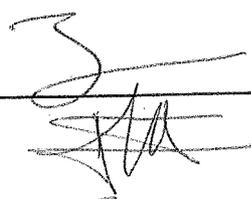
M.	JEROME	Jean Louis	Port Autonome de Strasbourg	
M.	KESSLER	Philippe	Transports Kessler	
Mme	KOHLER-BARBIER	Christel	SNCF Alsace	
M.	LALLY	Philippe	CTS	
Mme	LECOQ	Coryse	CCI	
M.	LOEFFEL	Gregory	Ultimatum	
M.	LOTH	Thierry	Sermes	
M.	MAENNEL	Laurent	Hamerson	
Mme	MARCHI	Julie	DREAL	Abs. Exc
M.	MARTIN	Eric	Wincanton Mondia	
M.	MARX	David	Adeus	
M.	MATZ	Marc	SNCF Géodis	
M.	NEYHOUSSE	Christophe	URTA	
M.	PEREIZAL	Antoni	Fenwick	
M.	PERRIER	Jacques	La Poste	v. Sermer
M.	PERRIN	Jean	CCI Colmar	
M.	PETER	Jean-Louis	Braun transports	
M.	PIROT		Sarl Belstras	

## Feuille2

M.	POIROT	Laurent	TFE Strasbourg	
M.	PUCCIO	Benjamin	Adeus	
M.	RADISLAVEICH	Jean	La Poste	
M.	RIEGERT	Thomas	Café Reck	
M.	ROUAS	Guy	VNF	
M.	ROUSSEAU	Didier	SAMINS MIN de Strasbourg	
M.	SARUT		OTRE	
M.	SASTRE	Philippe	Société d'Agences et de Diffusion	
M.	SCHILDKNECHT	Georges	ACUTA	
M.	SCHMITT	Régis	DREAL Alsace	
M.	SCHMITT	Jeannot	Fleurs d'Anne	
Mme	SCHNEIDER	Nathalie	CCI Colmar	
M.	SEBOUAI	Sedir	SARL SEB Transports	
M.	STAMM	Jean Christophe	Ultimatum	
M.	SU	Romain	Université de Strasbourg	
M.	TERRIER	Anouk	Transports Jost Logistic	
Mme	TIXIER	Brigitte	Mairie de Melun	
M.	TREFFOT	Guy	DREAL Alsace	

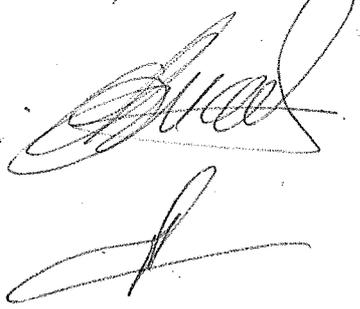
MARCHEL J. L. C. O. S.  
 DAVID W. C. A.

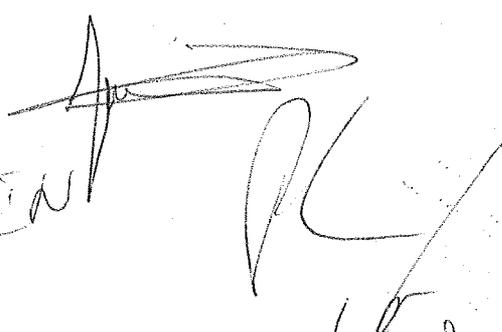
FONTENOT Em C. O. S. / Deplacement

Mlle	TREGER	Stéphanie	CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin	
M.	VELTEN	Jean-Marc	La Poste Courrier	
M.	VIBRAC	Pierre	TLF-est	
M.	WALCH	Claude	CC Sud Alsace Mulhouse	
M.	WEILL	Marc	CCI Strasbourg et bas-rhin	123
Mme	WERLE	Geneviève	CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin	
M.	ZIMMERMANN	Stephan	Conseil général du Bas-rhin	

M. R. SPERT Christine SOGNAU  
 CREUZET Pierre

  
 Crat

Pierre Bardet  
 Vitures de Strasbourg  
 CHALOT VITA 

JANIN Didrik  
 POSOL ANGIN 

Philippe THIRAILLE MA 

Jean Ann. Raim 6 Pat 

Eric. REMONT DDT 68 Page 5 

# Recueil des présentations et retranscription de la table-ronde

- Programme/Invitation
- Liste des participants
- **Présentation Mme Patier « Enjeux du dernier km »**
- Retranscription des débats de la table-ronde
- Présentation de « Sogaris »
- Présentation de « La Petite Reine »



# Les enjeux des derniers kilomètres

- **Danièle Patier**

Vice-Président de Centre Ville en Mouvement

Rencontre de l'ORTAL – *Le Colis, la Ville et Nous*  
Strasbourg - le 20 septembre 2010



# Problématique

## Qu'est ce que la logistique urbaine ?

La logistique urbaine :

Art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville

Elle concerne

- les échanges entre établissements (39%)\*
- les déplacements pour achat des ménages (51 %)
- Les flux annexes (10 %)

\* % des livraisons/enlèvements en véh-km evp

C.P./C.A.

Du mono-colis au camion complet

Du VUL au gros porteur



# Problématique

Elle est à la fois **dépendante** des chaînes logistiques du système productif, de la distribution, et se déploie dans un espace complètement contraint : la ville

Elle est **indispensable** à la vie de la ville et les enjeux sont tout à la fois **socio-économiques, fonctionnels, urbanistiques, environnementaux**

Elle relève d'un **jeu d'acteurs** multiples aux enjeux souvent contradictoires

Elle ne peut être appréhendée que dans une **analyse systémique globale** de la ville dans un contexte jusque là très défavorable



# La perception des marchandises en ville

Le camion a toujours été « indésirable » en ville

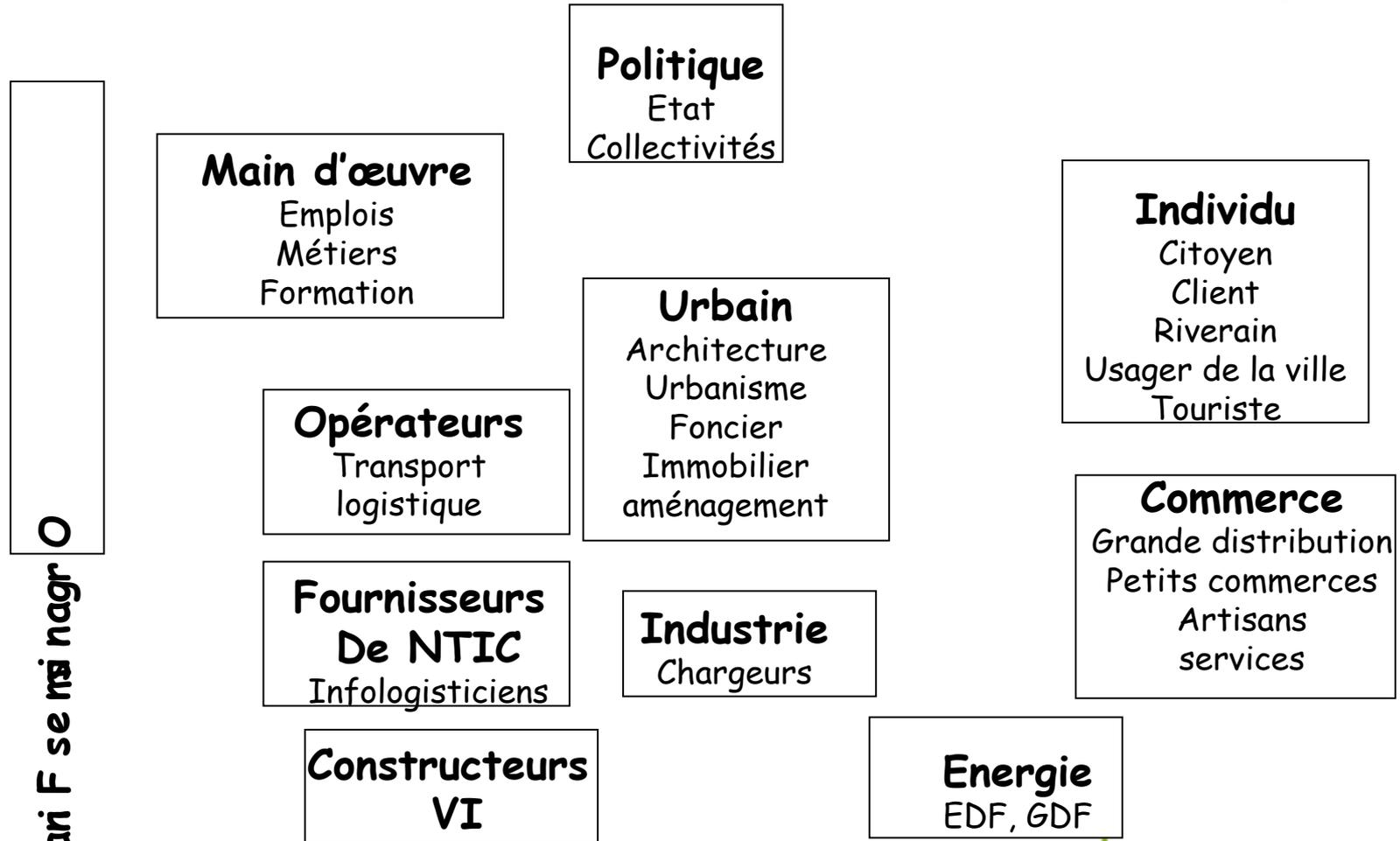
- **Élus** : image de la ville, sécurité
- **Techniciens** : partage de la voirie
- **Résidents** : congestion, bruit, sécurité, pollution
- **Commerçants, artisans, tertiaire** : un mal nécessaire
- **Méconnaissance** de l'activité VUL ou camion en ville



# Analyse systémique de la ville

## Les déterminants

Systeme global



Rencontre de l'ORTAL – *Le Colis, la Ville et Nous*  
Strasbourg - le 20 septembre 2010



# Les enjeux pour les pouvoirs publics

- ➔ Préserver le patrimoine
- ➔ Recréer l'attractivité des Centres-villes
- ➔ faciliter les échanges
- ➔ donner l'accessibilité à tous
- ➔ Partage équitable de la voirie en termes de temps et d'espace
- ➔ éviter la congestion et réduire les nuisances

## Un pari :

- ➔ Comment **préserver l'équilibre économique** des différents espaces de centre ville, zone d'activité et zone périphérique ?
- ➔ Comment **réduire les nuisances** et pousser le **développement économique** ?

Comment concilier les contraintes de **rareté d'espace** et la **logistique urbaine** ?

Rencontre de l'ORTAL – *Le Colis, la Ville et Nous*  
Strasbourg - le 20 septembre 2010



# Les chiffres clés

Part du transport de marchandises dans la circulation urbaine  
(déplacements d'achats inclus),

Source enquêtes du programme nationale MV, LET

↩ De 9 à 15 % des déplacements de véhicules

De 13 à 20 % en Véhicules\*km

De 15 à 25 % en véhicules\*km (evp).

↩ Effets environnementaux : *exemple pollution à Marseille*

25 % des émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>)

1/3 émissions de SO<sub>2</sub> et des NO<sub>x</sub>

44 % des particules.....

**Le bruit** : + 4dB par rapport au trafic des VL

ex Bordeaux : part des voies soumises >65 dB

de 13 à 30 % avec TMV



# Les chiffres clés

- 2 fois plus de livraisons que d'enlèvements
- >50% réalisées en compte propre
- 1 livraison (enlèvement)/emploi/semaine en moyenne
- 75 % des parcours en trace directe pour ne réaliser que 25 % des livraisons
- Un temps d'occupation de la voirie par les véhicules en stationnement supérieur à celui de ceux en circulation
- Stationnement illicite pour livrer (>50% double file en hyper-centre)
- Peu de moyens de manutention



# Commerce - Achats

## Commerce

Rôle moteur du commerce (33 % des livraisons/enlèvements)

Approvisionnements (chaîne logistique des fournisseurs)

De + en + de franchisés (maîtrise des appros)

Peu de surface de stockage

Mondialisation

Flux tendu

Peu d'aires de livraisons internes

Livraisons aux heures d'ouverture

Artisans (navettes PF-chantiers-domicile)

Redynamisation du commerce en CV

e-commerce

LAD

Pas de mutualisation

Envois de + en + morcelés

Nombreux trajets à vide

Congestion aux heures d'ouverture

Expériences : CDU Padoue,

Vicenza, la Rochelle, Monaco

Points relais

Consignes électroniques



# Commerce - Achats

Les individus :

**Vieillessement** de la population,  
modification de la composition des ménages, des modes de  
vie, des comportements d'achat, de mobilité

**Achat ludique/achat corvée**

Diminution attrait pour les hypers de périphérie

Recherche qualité

Baisse du taux de motorisation en CV

**Consommation moyenne d'énergie**

pour 15€ d'achats alimentaires  
dans un hypermarché en périphérie la  
consommation d'énergie est 2 fois celle  
d'un supermarché de quartier

*Source Beauvais Consultant*



Nouvelle Demande  
LAD , PAD,  
nouveaux services à  
développer  
Pb accessibilité  
Mixité des activités  
Une ville à portée de main

**Rencontre de l'ORTAL – Le Colis, la Ville et Nous**  
Strasbourg - le 20 septembre 2010



Chronodrive Marcq en bareuil

# Transporteurs-logisticiens

>50 % des livraisons sont réalisées avec des **petits véhicules**

Des PF de + en + loin du CV

Des marches d'approche de + en + longue

Difficulté à trouver des chauffeurs livreurs

(Statut peu reconnu, pas de formation)

Dernier km le plus coûteux

De + en + de technologie (suivi des colis, optimisation tournées...)

De + en + de contraintes

Peu de spécialistes de la LAD



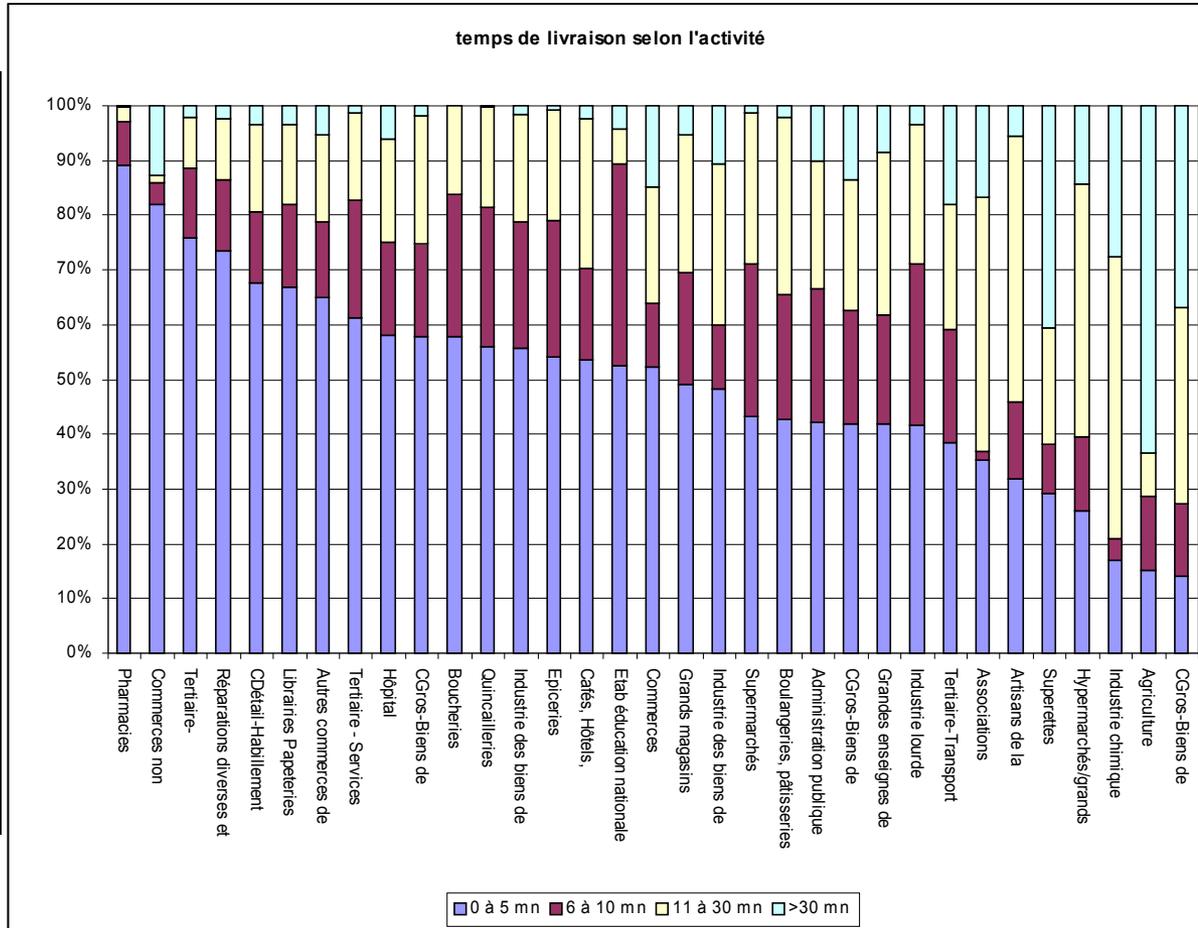
Pb du foncier logistique en ville  
Renouvellement du parc véh. prop.  
(Peu d'offre, coût, subvention? )  
Prix pour entreprise vertueuse?  
Nouveaux opérateurs  
Nouveaux concepts  
Mutualisation?  
DSP?



**Rencontre de l'ORTAL – Le Colis, la Ville**  
Strasbourg - le 20 septembre 2010

# 10 minutes = durée de livraison moyenne en centre-ville

Pb des aires de livraison ??  
 Peu d'aires dans étab.  
 Nombre  
 Emplacements, Taille  
 Réglementation  
 Contrôles/Sanctions  
 Professionnalisation  
 Réservations  
 Dynamique + Services



# Rythmes horaires des livraisons/enlèvements et des déplacements de personnes

Conflit / voirie ?

Livraison de nuit ?

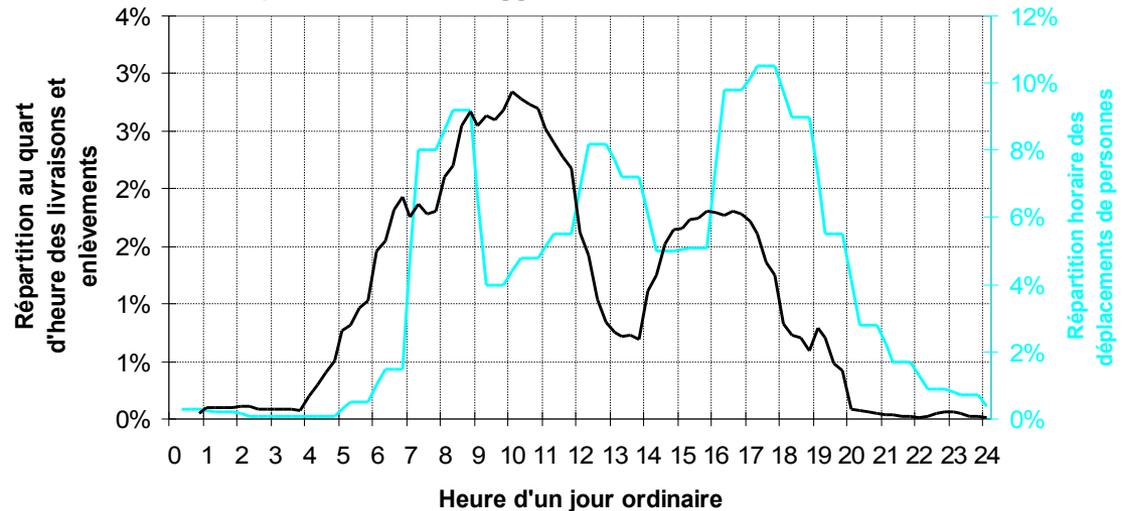
Réglementation

Livraison sas

Livraison hors destinataire

Mutualisation

Rythmes horaires des livraisons/enlèvements et des déplacements de personnes dans l'agglomération de Bordeaux



Livraisons de nuit Barcelone

Rencontre de l'ORTAL – *Le Colis, la Ville et Nous*  
Strasbourg - le 20 septembre 2010

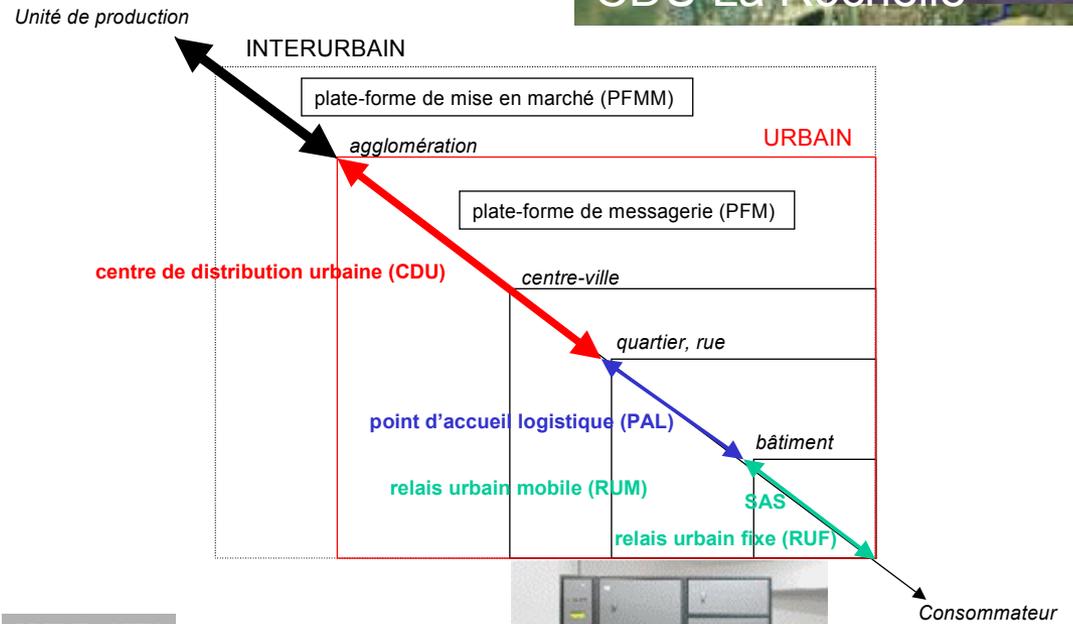
# Les E.L.U.

Plates-formes de + en + loin  
 Coût du foncier  
 Rareté de l'espace  
 Nuisances ?  
 Espaces logistiques adaptés  
 aux besoins :  
 ZLU, CDU, PAV, PAM,  
 relais.....  
 Des expérimentations



PAV à Bordeaux

## TYPOLOGIE DES ELU



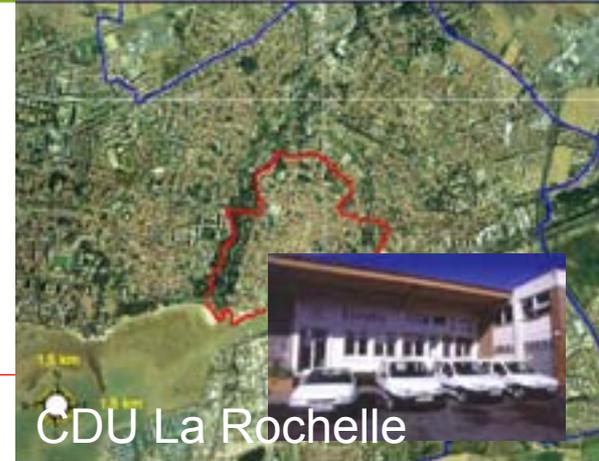
PREDIT - AFTM

LOG - décembre 2000

Consignes à Paris



Rencontre de l'ORTAL – *Le Colis, la Ville et Nous*  
 Strasbourg - le 20 septembre 2010



CDU La Rochelle

# Les leviers d'action pour les pouvoirs publics

## Réglementation : cohérente, précise, pertinente

- Faire respecter
- Connectée avec les objectifs des PDU
- Introduire standards d'émission et de bruit (livraisons de nuit)
- Élargir compétences des AOT

## Agir sur le foncier :

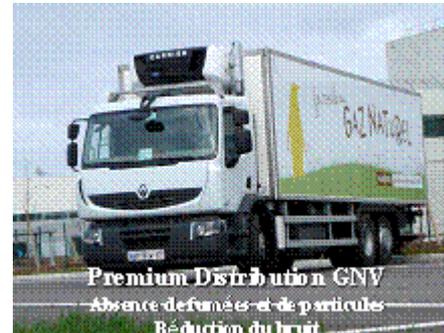
- Réintroduire la logistique en ville
- Recenser les friches
- Favoriser l'implantation d'ELU, HQE
- Promouvoir nouvelles organisations logistiques (mutualisation)
- Maintien du commerce de proximité
- Implantations activités aux nœuds de communication

## Véhicules :

- développement de nouveaux matériels
- développement des réseaux d'approvisionnement (Gaz, électricité)
- Anticiper transferts modaux

## Nouvelles organisations logistiques :

- promouvoir expérimentations
- nouveaux hôtels logistiques à énergie positive
- Mutualisation et gestion coopérative



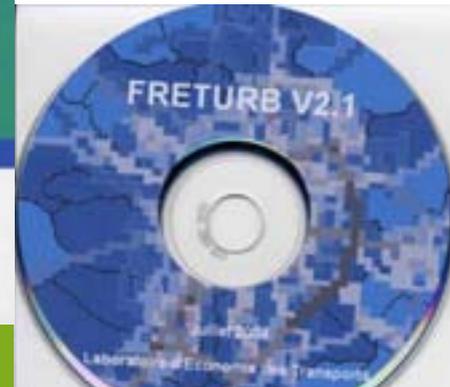
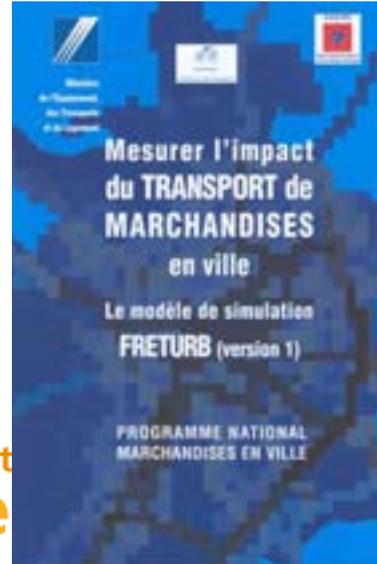
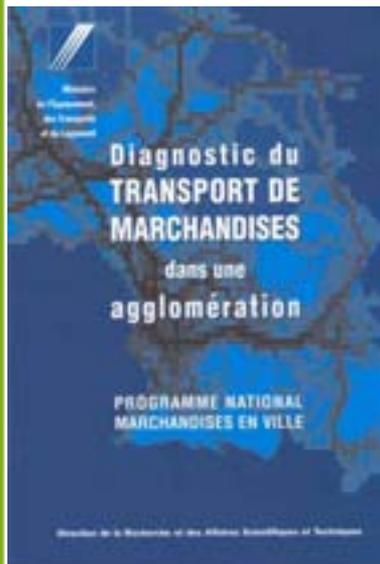
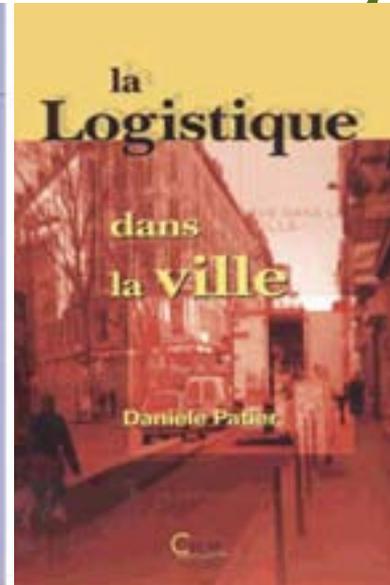
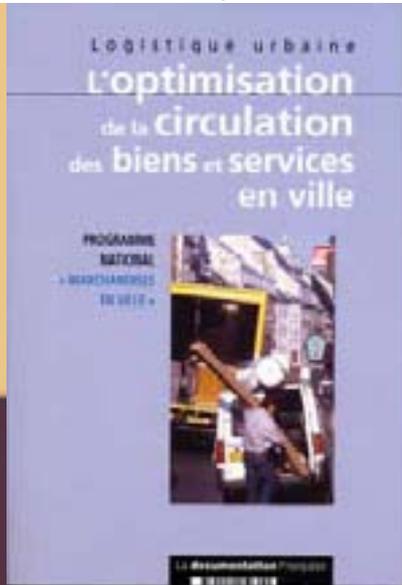
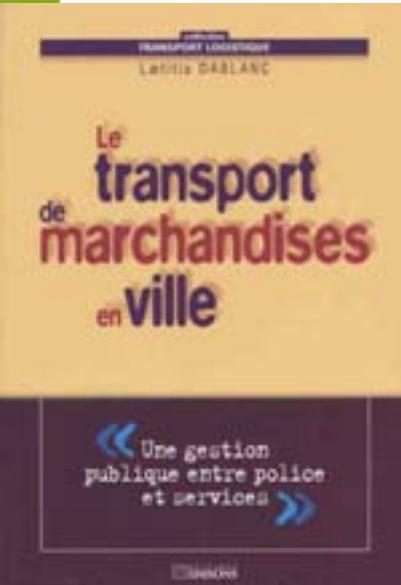
Cargo tram à Dresde



PF Sogaris en ville

Rencontre de l'ORTAL – *Le Colis, la Ville et Nous*  
Strasbourg - le 20 septembre 2010

# Références bibliographiques



sites <http://www.tmv.transports.equipement.gouv.fr>

[www.centre-ville-en-mouvement.com](http://www.centre-ville-en-mouvement.com)

[www.bestufs.net](http://www.bestufs.net) (BEST Urban Freight So

[www.docapolis.com](http://www.docapolis.com)

[www.cityfreight.org](http://www.cityfreight.org)

# Recueil des présentations et retranscription de la table-ronde

- Programme/Invitation
- Liste des participants
- Présentation Mme Patier « Enjeux du dernier km »
- **Retranscription des débats de la table-ronde**
- Présentation de « Sogaris »
- Présentation de « La Petite Reine »



## « Le colis, la ville et nous »

### L'approvisionnement de la ville, l'organisation du dernier maillon



Suite à la présentation de Mme D. Patier sur les enjeux des derniers kilomètres, M. Creuzet ouvre la table-ronde.

**M. Trimaille**, vice-président de Mulhouse Alsace Agglomération, en charge du PDU, prend la parole. Il évoque la problématique notamment politique, du transport de marchandises en ville. Il rappelle que cette thématique est inscrite au PDU de l'agglomération de Mulhouse, mais qu'elle n'avait que le mérite d'être inscrite, sans que rien de véritablement concret n'est réellement été fait.

Selon lui, à l'échelle de Mulhouse, il n'y a pas de problèmes particuliers de congestion, aussi le transport de marchandises en ville ne pose pas de soucis majeurs. A l'exception de l'espace piétonnier, où les livraisons sont autorisées jusqu'à 11h00/11h30 alors que les magasins sont déjà ouverts, selon lui, ce qui entraîne des inconvénients au niveau des livraisons est davantage dû à une inorganisation consentie entre les acteurs, inorganisation surtout liée à des habitudes qu'il est difficile de changer.

Il cite l'exemple du PDU, où il était prévu un groupe de travail, et ce qui apparut très vite, c'est qu'il n'est pas évident de rassembler l'ensemble des acteurs, les transporteurs sont sensibilisés, mais les commerçants sont plus difficiles à faire venir.

M Trimaille termine en citant l'exemple du projet de redynamisation du centre-ville : « Mulhouse Grand Centre », pour lequel la collectivité a l'intention d'injecter 24 millions d'€ dans un projet qui regroupe plusieurs actions sur l'offre commerciale, la voirie, l'urbanisme. Et dans lequel, la question du transport de marchandises en ville n'était pas été intégrée, alors qu'au travers de ce projet ambitieux la collectivité réfléchit en outre à un espace logistique urbaine, un centre de distribution....

Actuellement l'objectif de la démarche qu'il est prévue d'engager à Mulhouse est d'avoir une culture commune entre les acteurs, de bien poser quels sont les problèmes, les contraintes, les avantages, de sorte que tous ensemble avance dans la même direction.

Ensuite M. Creuzet, cède la parole à M. Golias, pour témoigner des expériences et réflexions au sein de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

**M. Golias**, chef de service Communauté Urbaine de Strasbourg, rappelle que ses constats sont assez semblables, à ceux de M. Trimaille, il est vrai que le PDU de Strasbourg de 2000, avait un chapitre assez court sur le transport de marchandises en ville, et que l'analyse du besoin de traiter ce problème est assez ancienne, mais depuis peu de choses se sont mises en œuvre.

M. Golias, explique cela par un manque d'ambition et en même temps de concertation entre les acteurs dont les logiques temporelles sont différentes.

Selon lui, décréter de manière abrupte la mise en place d'un service de distribution urbaine est assez difficile car au travers des expériences conduites en France, La Rochelle, Monaco chacune avec un contexte réglementaire spécifique, montre que plaquer un service comme cela est assez difficile.

Aussi aujourd'hui l'idée est davantage de travailler sur le court terme afin de mettre en œuvre des actions d'amélioration, cela peut partir du détail comme : de recenser les zones de livraisons et les faire connaître, les fiabiliser en faisant en sorte que leur dimensionnement soit optimal avec une formation des services techniques, mais également l'harmonisation des réglementations de circulation Poids Lourds dans la CUS.

Un recensement à l'échelle des 28 communes de la CUS, a mis en évidence l'absence d'harmonisation des limites de tonnages à l'échelle de la CUS avec des limites allant de 6 tonnes, du 7,5 t, du 19 t et bien sûr du 3,5 t.

Au niveau du plus long terme, il faut selon lui porter la réflexion sur des logiques de centres de distribution urbaine, sachant que cela soulève la question de l'intérêt pour les différents acteurs économiques, peut être au travers un opérateur qui soit indépendant, pour éviter les conflits d'intérêt. Mais aussi sachant que cela soulève la question de l'organisation logistique autour de ce centre de distribution urbain que ce soit la petite reine, des véhicules plus propres.

Sur ces aspects M. Golias précise qu'il y a à la fois des bâtons et de la carotte, la carotte c'est comment aider les acteurs économiques à aller vers des véhicules plus propres et le bâton comment cela fonctionne pour rendre plus difficile l'accès pour les véhicules les plus polluants. Ce qui soulève la question de la concertation entre les acteurs.

A la suite de ces 2 interventions, Mme Patier intervient sur la nécessité d'avoir une culture commune entre les services et le rôle de la concertation en citant l'exemple fréquent qu'elle rencontre lorsqu'elle interviewe des collectivités.

Où le service transports traite uniquement des voyageurs et des scolaires, c'est le domaine de compétences des collectivités. Et où dans le domaine de l'aménagement, les personnes en charge de ces dossiers ne voient les marchandises qu'au travers l'implantation des plates-formes logistiques en périphérie parce que sur ces plates-formes il y a aussi d'autres activités qui s'y développe, il n'y a pas que de la logistique pure.

En revanche la question des accès à ces zones n'est jamais abordée, Mme Patier illustre ces propos au travers l'exemple de Lyon, où plusieurs tours ont été construites et sans prise en compte de parkings, d'aires de livraison, alors qu'il va y avoir des activités à tous les étages.

Mme Patier termine en soulignant l'importance de la concertation au travers de l'exemple de Londres, où il n'y a pas tellement de travail de recherche, par contre l'essentiel du travail se fait sur le terrain, avec des managers de centre-ville qui réunissent autour d'eux toutes les parties prenantes afin de mener une véritable concertation.

Sur ce dernier exemple, M. Creuzet passe la parole à M. Dupuy président de l'OTRE.

**M. Dupuy**, revient sur l'exposé de Mme Patier en soulignant la place du particulier dans l'activité du transport de marchandises en ville. En effet pour un camion qui vient dans un supermarché ou un gros commerce apporter un volume complet c'est 400 véhicules qui viennent pour enlever la marchandise et la ramener à chaque domicile.

Par ailleurs il souligne également le rôle des chargeurs dans l'organisation des livraisons en ville, en raison de la diminution des surfaces de stockage dans les magasins qui conduit à diminuer les volumes de livraison

tout en augmentant leur fréquence.

De plus M. Dupuy, rappelle que la montée en puissance de la livraison à domicile conduit à complexifier la problématique de la livraison en ville, en outre par la multiplication des points de livraison.

Il dresse également le constat qu'au niveau de la Communauté Urbaine de Strasbourg, l'étalement urbain, conduit une congestion de plus en plus importante de l'axe nord-sud, car il n'y a pas d'autres itinéraires possibles. Il cite également l'exemple de la RN 4 qui constitue un axe de transit poids lourds majeur et il considère que les réflexions politiques devraient ne pas oublier le fait que le Port Autonome de Strasbourg est au bout de la RN4, adossé à la ville de Strasbourg, avec des flux de marchandises importants qui passent par le centre-ville.

Selon lui la concertation sera le maître-mot de la réflexion sur le transport de marchandises en ville et il précise qu'il est ouvert à participer à tous les débats et réflexions.

M. Creuzet passe ensuite la parole à M. Vibrac, délégué régional Grand Est de TLF,

**M. Vibrac** précise qu'il n'aura pas beaucoup plus d'éléments à rajouter. Il souhaite juste appuyer l'importance de la concertation et précise qu'il a pu constater dans certaines villes – d'importance moindre que Strasbourg- que des décisions ont été prises en matière de rupture de charge, et de livraison en hyper-centre sans aucune concertation avec les entreprises de transports n'a été faite. Obligeant ces dernières par l'application d'un arrêté à arrêter de livrer un centre-ville. La concertation avec les acteurs du transport est donc une nécessité.

**M. Chalot en raison d'un problème technique une partie des débats n'a pas pu être enregistrée, il manque l'intervention de M. Chalot, vice président de l'URTA.**

M. Creuzet passe la parole aux commerçants avec M. Reigert

**M. Riegert**, président du conseil d'administration de café Reck, précise qu'il prend la parole à 3 titres :

- le 1<sup>er</sup> en tant que commerçant en centre ville, à ce titre il réceptionne de la marchandise ;
- le 2<sup>ème</sup> en tant que transporteur dans la mesure l'entreprise effectue du transport en compte propre ;
- le 3<sup>ème</sup> en tant que membre de la CCI.

Il souhaite tout d'abord réagir par rapport aux propos de M. Trimaille qui reconnaissait que les « politiques » n'y connaissent pas grand chose. Or ses reproches vont directement au monde politique, car c'est là que la vision de la ville est souvent calée mais sur une échéance électorale. Et il regrette que ce qui y est envisagé sur Strasbourg soit sur une échéance très courte et soulève la problématique de la livraison.

Dans le cadre des Café Reck, 450 points de livraison sont desservis sur Strasbourg, or il y a de fortes contraintes, liées à une absence d'aménagements notamment autour des écoles (aires de dépose minute), des limitations importantes des horaires de livraison dans l'hyper-centre or la mutualisation entre les commerces n'est pas toujours possible.

**M. Bardet**, directeur général des Vitrites de Strasbourg prend la parole

Il précise que le commerçant a ses propres exigences, et que les livraisons sont nécessaires au bon fonctionnement des villes. Il rappelle que la multiplicité des acteurs sur ce dernier kilomètre rend nécessaire de conduire à une réelle concertation mais également signale que les rencontres de terrain avec les commerçants constituent un préalable à toute prise de décision, et ce notamment en termes d'aménagement. Il rappelle également que la conjoncture oblige les commerçants à être livrés plus souvent car les lieux de stockage sont réduits ce qui impose de travailler de plus en plus en flux tendu.

**M. Maenel**, directeur général des halles prend la parole.

Il insiste sur la question du stationnement et la nécessité d'optimiser les mouvements de véhicules sur les parkings. Par ailleurs, il précise qu'il faut des moyens de transports alternatifs pour acheminer consommateurs et marchandises.

Avant de céder la parole, il profite de la présence de la CUS pour apporter une suggestion à la sur-exploitation du parking Gutenberg et de mettre un fléchage au niveau du Pont du Corbeau pour éviter l'embouteillage devant le parking saturé.

**Mme Patier** conclut cette table-ronde en rappelant que le transports de marchandises a son lot de contraintes et que c'est pour cela que l'élu doit avoir une vision qui dépasse le problème transport de marchandises où le particulier prend trop de place - la fluidité de la circulation passe par la diminution de la voiture individuelle. Il doit faire une synthèse de toutes ces demandes contradictoires en développant une cohérence d'ensemble.

## Exemples concrets d'expériences innovantes :

Présentation du film de Padoue

Présentation de « SOGARIS » par Christophe RIPPERT.

Présentation de la « Petite Reine » par M. JANIN.

## Questions / Débats avec la salle

En ce qui concerne l'exemple de « la petite Reine », le contexte économique étant difficile, comment trouvez-vous l'équilibre financier de votre entreprise à part la mise à disposition des locaux ? Y-a-t-il un partenariat public/privé ou pas encore ?

**M Janin** précise qu'il n'y a pas encore de partenariat, ni de subvention mais une mise à disposition de locaux, qui remplace une subvention. Le groupe profite de la volonté des villes à développer ce mode de service. A Bordeaux par exemple, il y a une dynamique insufflée par la chambre de commerce locale, souvent les villes viennent nous chercher directement.

**Mme Danièle Patier** souligne que le rôle des CCI est très important, en tant que partenaire et dans le montage d'expérimentation.

**M. Creuzet** reprend en interpellant M. Jérôme, directeur du Port Autonome de Strasbourg sur le transport par voie fluvial.

**Mme Patier** précise qu'il y a plusieurs expériences à Paris, avec l'exemple de la bibliothèque nationale où les livres ont été acheminés par voie fluviale. Et où des plates formes le long des quais ont été aménagées en espaces partagés et seulement réservés à la livraison à certains moments de la journée. Toutefois tous les fleuves n'étant pas praticables ce moyen de transport est, selon elle, plus réservé à des produits de faibles valeur ajoutée qui n'ont pas besoin d'être livré en flux tendu.

**M. Jerome** précise qu'en ce qui concerne la valeur ajoutée, il n'est pas tout à fait d'accord, sur le Rhin on peut avoir toutes sortes de marchandises transportées, il faut aller voir le nouveau terminal où toutes sortes de produits arrivent du stock d'ampoules aux tonnes de céréales.

Le vrai problème restera la logistique de proximité qui aura du mal à fonctionner. Aujourd'hui le port de Strasbourg représente 32 % des marchandises importées ou exportées.

Il faut rechercher des marchés-niches comme ce qui est fait actuellement avec le transport de déchets, voire de matériaux de construction.

**Mme Danièle Patier** : Une étude a été faite par Carrefour pour acheminer les textiles qui arrivent au port du Havre et remontent le fleuve jusqu'à Genevilliers, les faire descendre au sud de Paris sur la plateforme de redistribution. Pour l'instant le projet est bloqué faute d'investisseurs sur les petits ports qui doivent être desservis.

**M. Jérôme** : je partage la problématique des ports secondaires, et notamment le problème de la manutention.

**M Creuzet** : Je donne la parole à Marc MAZT, délégué à l'aménagement des territoires ferroviaires de Sncf/Geodis.

**M. Mazt** : la logistique urbaine est une des composante de notre schéma directeur qui agit en aval mais également en amont par exemple à Paris où les containers arrivent par trains entiers puis sont redistribués par camion électrique ou au gaz.

Nous sommes à l'écoute des commerçants, des collectivités locales pour participer à toutes les discussions.

**M. Creuzet :** On parle de transport par voies ferrées, on a ici Philippe Lally, directeur de la CTS. Quelle est votre positionnement sur la démarche de la livraison en ville ?

**M. Lally :** Notre positionnement par rapport à la problématique de la livraison en ville est que nos clients ne prennent pas le tramway que pour aller travailler ou se rendre à leurs cours mais aussi pour faire leurs courses.

Pour que le tramway serve au « dernier kilomètre » on voit que l'infrastructure est là, qu'elle couvre les différents quartiers de la ville, qu'elle part du dépôt qui se trouve à côté du Marché Gare. Il faut donc que les acteurs du Marché Gare rencontrent les acteurs de la CTS. Pour maîtriser le problème, il faut se mettre autour d'une table, que chacun viennent avec ce qu'il maîtrise.

**M. Creuzet** donne la parole à Monsieur Rousseau, directeur du marché gare.

**M. Rousseau :** le marché Gare est effectivement un site potentiel pour faire une plate forme intermodale. Les espaces parking existants à Strasbourg sont plus faits pour y mettre des voitures que des plateformes logistiques, en raison de contraintes de hauteur en particulier.

Au niveau du Marché Gare, il y a des potentiels géographique, technique mais le projet doit être économiquement viable.

**M. Creuzet :** La poste s'interroge beaucoup sur la problématique du transport en centre ville.

**M. Perrier,** délégué régional de la Poste : Tous les points abordés nous concerne, toutes ces approches sont intéressantes.

Je voulais donner un éclairage sur un nouveau service que l'on vient de lancer qui s'appelle « So Colissimo » réservé aux internautes qui peuvent choisir leur lieu de livraison qui peut être à domicile mais aussi dans un bureau de tabac ou de poste qui convient le mieux au besoin du destinataire. Il y a évolution du comportement.

Ce procédé est très développé en Allemagne dans les gares ou les bureaux de poste ; c'est une sorte de consigne où le colis est déposé et le client est prévenu par messagerie avec un code il peut retirer son colis quand il le désire. Ce procédé pourrait être installé en centre ville à disposition des commerçants et des clients.

**M. Stamm** de la société « Ultimatum », spécialisés dans la livraison du dernier kilomètre. Nous avons mis en place le système « Cargocycle », avec mon confrère de « Startingbloc » avec lequel nous faisons 300 à 400 points de livraison/jour.

**M. Creuzet** laisse la parole à Rippert et Mme Patier pour conclure.

**M. Rippert :** Différentes études ont été faites sur Paris mais il faut une très forte volonté politique pour faire apparaître des plateformes logistiques.

La problématique du transport ferroviaire pour faire entrer les marchandises en centre ville doit correspondre à une grande quantité acheminée comme seuls Monoprix ou Carrefour peuvent le faire actuellement.

Le projet Tramway ne peut être possible que si la volonté politique forte soit là.

**M Creuzet** Nous sommes entourés d'acteurs constructifs où nous avons beaucoup appris. Il laisse la parole à M Herth, Vice-président du conseil régional d'Alsace en charge des transports, et à M. Mangin, président de l'ORTAL pour conclure.

**M. Herth :** Si la région n'a pas de compétence directe, elle en a suites à vos différentes réflexions. Elle en a sur le TER, sur le tram/train et il faut effectivement étudier la question de l'accès en colis dans le tram.

La Région a des compétences dans le fait que la ville soit irriguée de façon satisfaisante. C'est le cas pour le transport routier où la région travaille aux cotés des collectivités pour l'amélioration des axes routiers et autoroutiers ; c'est aussi la tarification du transport pour orienter les arbitrages politiques à long terme.

Merci de m'avoir associé à vos travaux et je rappelle le partenariat avec les collectivités, les chambres consulaires, les acteurs du transport. C'est une région ouverte au monde pour les personnes mais aussi pour les marchandises afin que les entreprises puissent rester en France.

**M. Mangin :** J'adresse mes remerciements en particulier à Danièle Patier qui a su faire passer le message avec du vocabulaire compréhensible par tous. On pourra retenir de ces échanges qu'il faut dialoguer, se concerter mais aussi prendre des décisions. Et au final, nous sommes acteurs et consommateurs de toutes ces contradictions .

**M. Creuzet :** On parle de transport par voies ferrées, on a ici Philippe Lally, directeur de la CTS. Quelle est votre positionnement sur la démarche de la livraison en ville ?

**M. Lally :** Notre positionnement par rapport à la problématique de la livraison en ville est que nos clients ne prennent pas le tramway que pour aller travailler ou se rendre à leurs cours mais aussi pour faire leurs courses.

Pour que le tramway serve au « dernier kilomètre » on voit que l'infrastructure est là, qu'elle couvre les différents quartiers de la ville, qu'elle part du dépôt qui se trouve à côté du Marché Gare. Il faut donc que les acteurs du Marché Gare rencontrent les acteurs de la CTS. Pour maîtriser le problème, il faut se mettre autour d'une table, que chacun viennent avec ce qu'il maîtrise.

**M. Creuzet** donne la parole à Monsieur Rousseau, directeur du marché gare.

**M. Rousseau :** le marché Gare est effectivement un site potentiel pour faire une plate forme intermodale. Les espaces parking existants à Strasbourg sont plus faits pour y mettre des voitures que des plateformes logistiques, en raison de contraintes de hauteur en particulier.

Au niveau du Marché Gare, il y a des potentiels géographique, technique mais le projet doit être économiquement viable.

**M. Creuzet :** La poste s'interroge beaucoup sur la problématique du transport en centre ville.

**M. Perrier,** délégué régional de la Poste : Tous les points abordés nous concerne, toutes ces approches sont intéressantes.

Je voulais donner un éclairage sur un nouveau service que l'on vient de lancer qui s'appelle « So Colissimo » réservé aux internautes qui peuvent choisir leur lieu de livraison qui peut être à domicile mais aussi dans un bureau de tabac ou de poste qui convient le mieux au besoin du destinataire. Il y a évolution du comportement.

Ce procédé est très développé en Allemagne dans les gares ou les bureaux de poste ; c'est une sorte de consigne où le colis est déposé et le client est prévenu par messagerie avec un code il peut retirer son colis quand il le désire. Ce procédé pourrait être installé en centre ville à disposition des commerçants et des clients.

**M. Stamm** de la société « Ultimatum », spécialisés dans la livraison du dernier kilomètre. Nous avons mis en place le système « Cargocycle », avec mon confrère de « Startingbloc » avec lequel nous faisons 300 à 400 points de livraison/jour.

**M. Creuzet** laisse la parole à Rippert et Mme Patier pour conclure.

**M. Rippert :** Différentes études ont été faites sur Paris mais il faut une très forte volonté politique pour faire apparaître des plateformes logistiques.

La problématique du transport ferroviaire pour faire entrer les marchandises en centre ville doit correspondre à une grande quantité acheminée comme seuls Monoprix ou Carrefour peuvent le faire actuellement.

Le projet Tramway ne peut être possible que si la volonté politique forte soit là.

**M Creuzet** Nous sommes entourés d'acteurs constructifs où nous avons beaucoup appris. Il laisse la parole à M Herth, Vice-président du conseil régional d'Alsace en charge des transports, et à M. Mangin, président de l'ORTAL pour conclure.

**M. Herth :** Si la région n'a pas de compétence directe, elle en a suites à vos différentes réflexions. Elle en a sur le TER, sur le tram/train et il faut effectivement étudier la question de l'accès en colis dans le tram.

La Région a des compétences dans le fait que la ville soit irriguée de façon satisfaisante. C'est le cas pour le transport routier où la région travaille aux cotés des collectivités pour l'amélioration des axes routiers et autoroutiers ; c'est aussi la tarification du transport pour orienter les arbitrages politiques à long terme.

Merci de m'avoir associé à vos travaux et je rappelle le partenariat avec les collectivités, les chambres consulaires, les acteurs du transport. C'est une région ouverte au monde pour les personnes mais aussi pour les marchandises afin que les entreprises puissent rester en France.

**M. Mangin :** J'adresse mes remerciements en particulier à Danièle Patier qui a su faire passer le message avec du vocabulaire compréhensible par tous. On pourra retenir de ces échanges qu'il faut dialoguer, se concerter mais aussi prendre des décisions. Et au final, nous sommes acteurs et consommateurs de toutes ces contradictions .

# Recueil des présentations et retranscription de la table-ronde

- Programme/Invitation
- Liste des participants
- Présentation Mme Patier « Enjeux du dernier km »
- Retranscription des débats de la table-ronde
- **Présentation de « Sogaris »**
- Présentation de « La Petite Reine »



# Présentation de la stratégie Sogaris pour la logistique urbaine

## Rencontre de l'ORTAL : Le colis, La Ville et Nous

Logistique urbaine :  
Sogaris imagine des solutions adaptées à la ville de demain



Strasbourg – Le Vaisseau le 20 septembre 2010

**Contacts :**

Jean-Louis FOESSEL – Président du Directoire SOGARIS – [jlfoessel@sogaris.fr](mailto:jlfoessel@sogaris.fr) – 01 45 12 72 20

Christophe RIPERT - Directeur Etudes et Prospective – [cripert@sogaris.fr](mailto:cripert@sogaris.fr) – 01 45 12 72 07

# Les chiffres clés du groupe Sogaris



<b>7</b> sites en exploitation :	<b>51</b> bâtiments	<b>69</b> collaborateurs	Un capital de
Rungis, Bayonne, Roissy, Lyon, Rouen, Marseille, Créteil	<b>200</b> clients	Un patrimoine de	<b>7,23 M€</b>
Date de création	<b>S.A.E.M.L.</b>	<b>479 000 m<sup>2</sup></b>	<b>5 000</b>
<b>28 juillet 1960</b>	À Directoire et Conseil de Surveillance	<b>97%</b>	Emplois induits
<b>42,4 M€</b>			de taux d'occupation
de chiffre d'affaires en 2008			

## Activité

Acteur de référence de l'immobilier logistique et des services, le groupe Sogaris apporte des solutions globales de mise à disposition de surfaces logistiques et de prestations logistiques. Avec un parc immobilier de 479 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, de quais de messagerie et de bureaux répartis sur 7 sites en exploitation, Sogaris s'oriente vers de nouveaux projets en France et en Europe alliant modernité et respect de l'environnement.

## Filiales

SCI ROISSY-SOGARIS, SCI C.E.F. DE BAYONNE-MOUGUERRE-LAHONCE, SARL SOGARIS-DEVELOPPEMENT, SCI SOGARIS-INVESTISSEMENT, SCI SOGARIS-MIONS, SCI SOGARIS-PORT DE ROUEN VALLEE DE SEINE ET SCI DE L'ILE AUX OISEAUX, SCI CARREDIS, SCI SOGARIS PARIS-SUD, SCI SEGAR-INGENIERIE, SA B.I.L.C., S.O.L.E.I.L.

## Label européen Discerno

Sogaris a reçu, le 26 octobre 2009, le label européen Discerno pour ses actions en matière de responsabilité sociale et environnementale (RSE) et plus particulièrement pour son travail sur l'amélioration de la logistique en milieu urbain.



# Le schéma Sogaris pour la logistique urbaine - l'exemple de Paris et son agglomération

# Une approche développée à l'échelle de l'agglomération parisienne et de son bassin logistique

## Un plan d'actions basé sur les trois piliers du « Développement Durable »

- **Environnement** : Energie propre - Diminution des émissions de CO<sub>2</sub>, polluants et bruit
- **Social** : Emploi basse qualification - Acceptabilité du bâtiment et de son exploitation
- **Economique** : Rentable pour les professionnels – Attractivité améliorée du territoire urbain



*Camion électrique de 5,5 tonnes de PTAC utilisé par les transports DERET pour leur réseau de messagerie urbaine*

## Une intervention structurée autour de trois types d'offre immobilière

- **Plate-forme logistique** : Porte d'entrée de l'agglomération parisienne
- **Hôtel logistique** : Base avancée des marchandises pour la zone dense de l'agglomération parisienne
- **Espace logistique urbain** : Point de proximité à l'échelle des quartiers permettant d'irriguer les rues de Paris

## Une mise en réseau des trois niveaux d'intervention

- Mise en place de liens mutualisés
- Navettes propres

## Une exploitation optimisée et respectueuse du milieu urbain

- Insertion urbaine exemplaire
- La massification des marchandises pour leur entrée et sortie de la ville
- L'utilisation du fer et de la voie d'eau
- L'exploitation de véhicules propres de livraison
- La mutualisation des espaces et des matériels
- La taille limitée des sites logistiques urbains



*Une entrée massifiée des marchandises dans Paris Train d'eau minérale sur le site de la société TAFANEL – Paris 18<sup>ème</sup> arrondissement*

# Exemple : Le schéma Sogaris pour l'agglomération parisienne



**Site SNCF de la Chapelle international Avant-projet Sogaris d'Hôtel logistique multimodal**



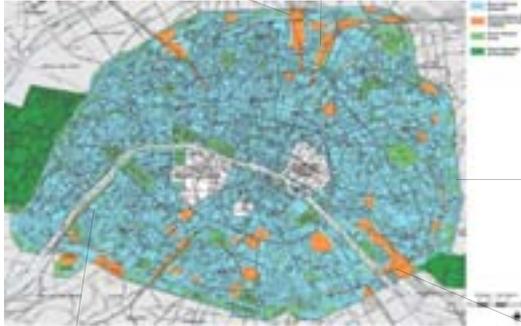
**Paris 18<sup>ème</sup> Site RFF de la cour Hébert Avant-projet Sogaris d'Hôtel logistique multimodal**



**Bagnolez Avant-projet Sogaris d'Hôtel logistique**



**Plate-forme Sogaris de Roissy Aéroport international de Roissy Charles-de-Gaulle**



**Ville de Paris et communes limitrophes Zone dense de l'agglomération parisienne**



**Projet Sogaris de Créteil**



**Paris 15<sup>ème</sup> Avant-projet Sogaris d'espace logistique de proximité dédié au fret express**



**Paris 12<sup>ème</sup> Site SNCF la halle Rapée Bercy Avant-projet Sogaris d'Hôtel logistique multimodal**



**Projet Sogaris de Versailles – Satory**



**Plate-forme multimodale Sogaris de Rungis Porte d'entrée logistique de la région Ile-de-France**

# Le schéma Sogaris pour Paris et son agglomération

## Niveau n° 1 : la Plate-forme porte d'entrée logistique de l'agglomération

## Vue aérienne de la plate-forme logistique multimodale de Sogaris Rungis Site historique du groupe Sogaris, porte d'entrée logistique de Paris et son agglomération



Urbaniser la plate-forme de Sogaris Rungis -80 entreprises - 2000 emplois  
La place logistique 2009 - Arrivée du Tramway T7 2013 - Densification des  
activités moyen et long terme



# Le schéma Sogaris pour Paris et son agglomération Niveau n° 2 : L'hôtel logistique

## **l'Hôtel Logistique Positif**

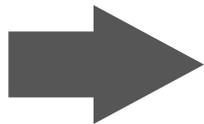
**Anticiper les contraintes et les besoins des acteurs et des utilisateurs de la logistique**

**Repositionner la logistique en zone dense**

**Hôtel  
Logistique  
Positif**

**Revaloriser l'image de la profession à l'égard des parties prenantes**

**Assurer la péréquation économique**



**Intégration des enjeux environnementaux, sociaux, économiques et financiers sur l'ensemble du cycle du concept**

# Principe de mixité sur site - Représentation par famille d'activités

## N+2 : activités tertiaires

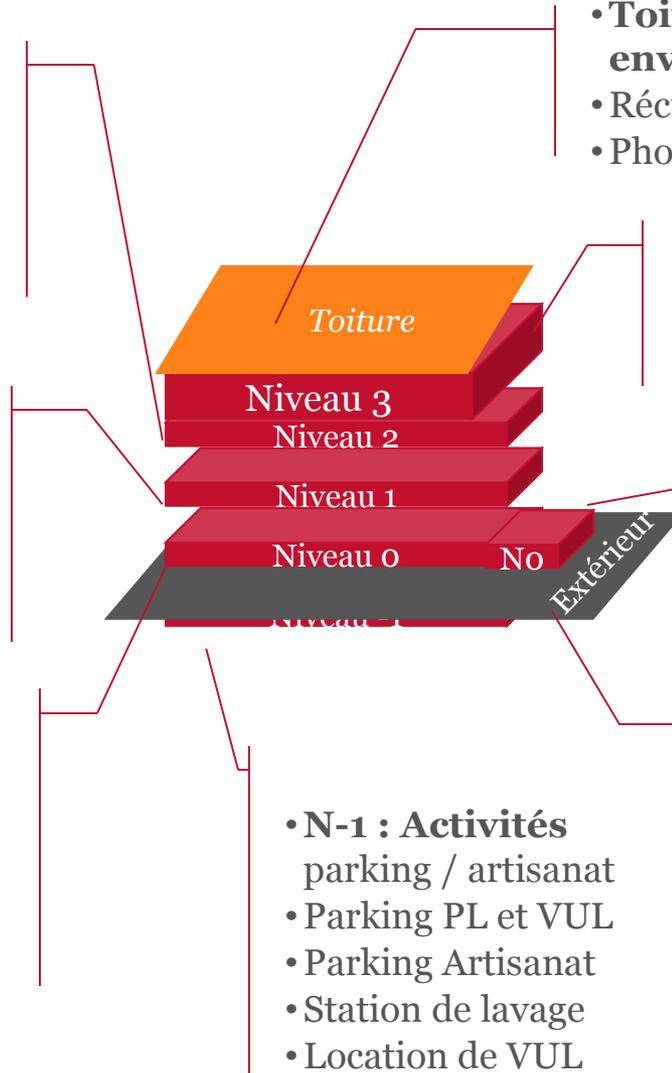
- Pépinière d'entreprises
- Centre de formation et de recherche
- Bureaux

## • N+1 : zone tampon

- Cellule de stockage
- Cellule artisan (stock, atelier)
- Lieu de vie
- Chambre blanche
- Archivage

## • N+0 : Activités logistiques

- Logistique (grande distribution, messagerie, fret express, e-logistique,)
- Cellule Sogaris
- Local déchets



- **Toiture : services environnementaux**
- Récupération eau de pluie
- Photovoltaïque ou solaire thermique

## • N+3 : Services collectifs

- Services publics
- Événement / Culture / Sport
- Restauration
- Hôtellerie

## • No : Services commerciaux

- Magasins
- Restauration
- Point relais

## • Ext. : Services environnementaux

- Traitement de l'eau
- Valorisation de la biodiversité
- Traitement de déchet (méthanisation, compostage)
- Géothermie

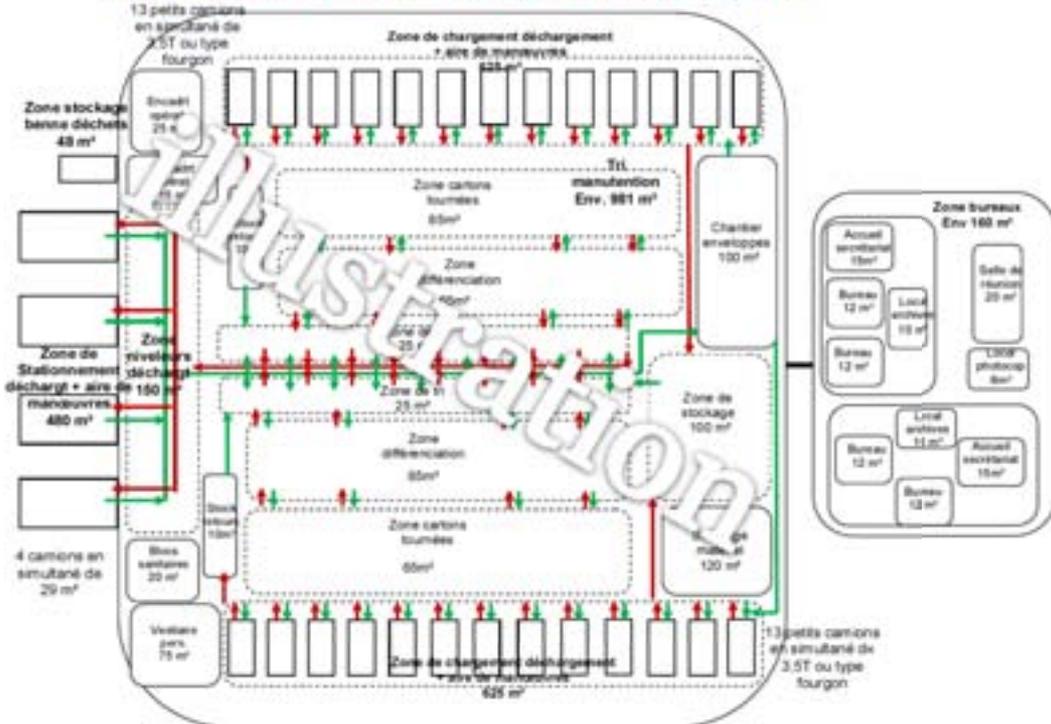
- **N-1 : Activités parking / artisanat**
- Parking PL et VUL
- Parking Artisanat
- Station de lavage
- Location de VUL

**NB : Cette représentation ne préfigure pas d'une forme architecturale prédéfinie. La mixité peut s'opérer de manière verticale ou horizontale en fonction du site et de la configuration optimale du bâtiment**

# La mutualisation des flux, des surfaces et des équipements est au cœur du dispositif logistique

Schéma d'organisation spatiale  
Plateau mutualisé messagerie et Fret Express

Flux entrant et départ après 6 à 9h puis flux entrant et départ après 10h  
Flux retour et sortant avant 18h puis flux retour et sortant avant 21 à 22h



## Une logistique plus fiable et rationnelle

- Diminution de la pénétration par les transporteurs de la zone dense des agglomérations
- Diminution du % de véhicules inadaptés au milieu urbain
- Possible amélioration de la fiabilité des livraisons, meilleure planification des livraisons : cela peut se traduire pour les boutiques par une meilleure disponibilité des produits et un CA supérieur
- Possible amélioration de l'utilisation des véhicules : augmentation du taux de charge, évitement du retour à vide (ex : avantage boutique qui valorise commercialement des espaces initialement dédiés aux déchets / emballages)
- Meilleure régulation de trafic urbain, diminution de la congestion
- Retour plus rapide des véhicules
- Diminution du nombre de trajet, de véhicules – kilomètres
- Réduction du nombre de mouvements (si mutualisation des flux, surtout en amont)
- Amélioration des espaces de chargements / déchargements
- Flotte spécialisée pour la livraison des derniers km

# Scénarii étudiés

## Scénarii étudiés

Modes

**Small**

Route / Route

**Large**

Fer / Route

Superficie terrain

10 000 m<sup>2</sup>

30 000 m<sup>2</sup>

## Variantes étudiées

Business as usual

Monoactivité = logistique

Messagerie ou Fret

GMS et Messagerie

Pas de mutualisation  
pas d'innovation organisationnelle ni technologique  
Implantation en dehors de la zone dense

Hôtel Logistique  
Positif

Mixité d'activités

Messagerie + fret express  
+ e-logistique

GMS + messagerie + fret  
express + e-logistique

Mutualisation des flux amont, aval  
Mutualisation des espaces  
Flotte de véhicules « propres »  
Implantation dans la zone dense

## Contexte réglementaire

Le règlement transport et livraison de marchandises, en vigueur sur le territoire de la Ville de Lyon

### Trains

- Convois de 15 à 24 wagons
- Exemple du train SAMÀ MONOPRIX



### Tramway marchandises

- Lien avec le centre de Lyon
- Exemple du tramway marchandises de Dresde

### Bateaux

## Mouvements quotidiens de véhicules routiers dédiés aux marchandises

- Mouvements (entrées/sorties) de poids-lourds (19 à 26 tonnes de PTAC)
- Mouvements (entrées/sorties) de véhicules utilitaires légers



## Mouvements quotidiens de voitures particulières

- Mouvements (entrées/sorties) de voitures particulières

Hôtel logistique version small – 14 000 m<sup>2</sup> de SHON

Objectif : mise en exploitation mi 2012

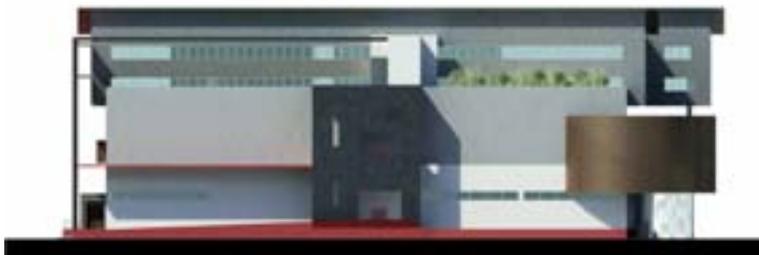
Exploitation : Route / Route - Véhicules propres de livraison



5 entreprises - 200 emplois dans les 3 premières années d'exploitation – 340 à termes de 10 ans  
Approche sociale : 80 emplois d'insertion

Filières concernées : Co packaging - Fret express – Messagerie – Filière vêtement – Filière B to C  
Bâtiment : R+3 et R-1

Hinterland : Paris : 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> arrondissement – Partie est de la zone dense de l'agglomération parisienne (93, ...)



Hôtel logistique version large – 20 000 à 30 000 m<sup>2</sup> de SHON

Objectif : mise en exploitation 2013 – 2014

Exploitation multimodale : Route / Rail / Fleuve (Ports à temps partagé)

Mutualisation

Véhicules propres de distribution – GNV et Electrique

10 à 15 entreprises - 300 à 400 emplois

Filières concernées : Grande distribution, E-logistique B to B et B to C, Fret express, Artisans, Tertiaire, ...

Bâtiment : R+3 et R-1 (Stationnement VU – VI)

Hinterland : Paris



*Site RFF de la cour Hébert  
20 000 à 40 000 m<sup>2</sup>  
Avant-projet Sogaris*



*Site SNCF la halle Rapée Bercy  
Avant-projet Sogaris  
d'Hôtel logistique multimodal*



*Site SNCF de la Chapelle  
international Avant-projet  
Sogaris  
d'Hôtel logistique multimodal  
e*

# Le schéma Sogaris pour Paris et son agglomération Niveau n° 3 : L'espace logistique urbain

Sogaris, en partenariat avec la SemPariSeine, porte le projet d'espace logistique de proximité de Beaugrenelle .

Cette espace logistique urbain, sera situé aux niveaux 0 et 1 du parc de stationnement VEGA A sur le site de Beaugrenelle à Paris 15<sup>ème</sup> arrondissement.

Développé sur une surface de 2000 m<sup>2</sup>, cet espace sera dédié au fret express. Il couvrira les 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Paris.



***Quai de Grenelle – Paris 15<sup>ème</sup> arrondissement***



***Flotte de 40 véhicules électriques de livraison***

## L'espace logistique de proximité

- Superficie : 2 000 m<sup>2</sup> répartis sur 2 niveaux de 1 000 m<sup>2</sup> chacun
- Exploitation ; distribution et collecte de fret express en véhicules propres (Dernières normes EURO et Véhicules électriques)
- Zone géographique couverte : 15 et 16<sup>ème</sup> arrondissements de Paris
- Nombre de tournées traitées : 43 tournées

## Bilan social

Emplois positionnés sur le site : 5 administratifs et 43 conducteurs livreurs (emplois basse qualification)  
Accès en transport en commun



*Entrée du site de Beaugrenelle*



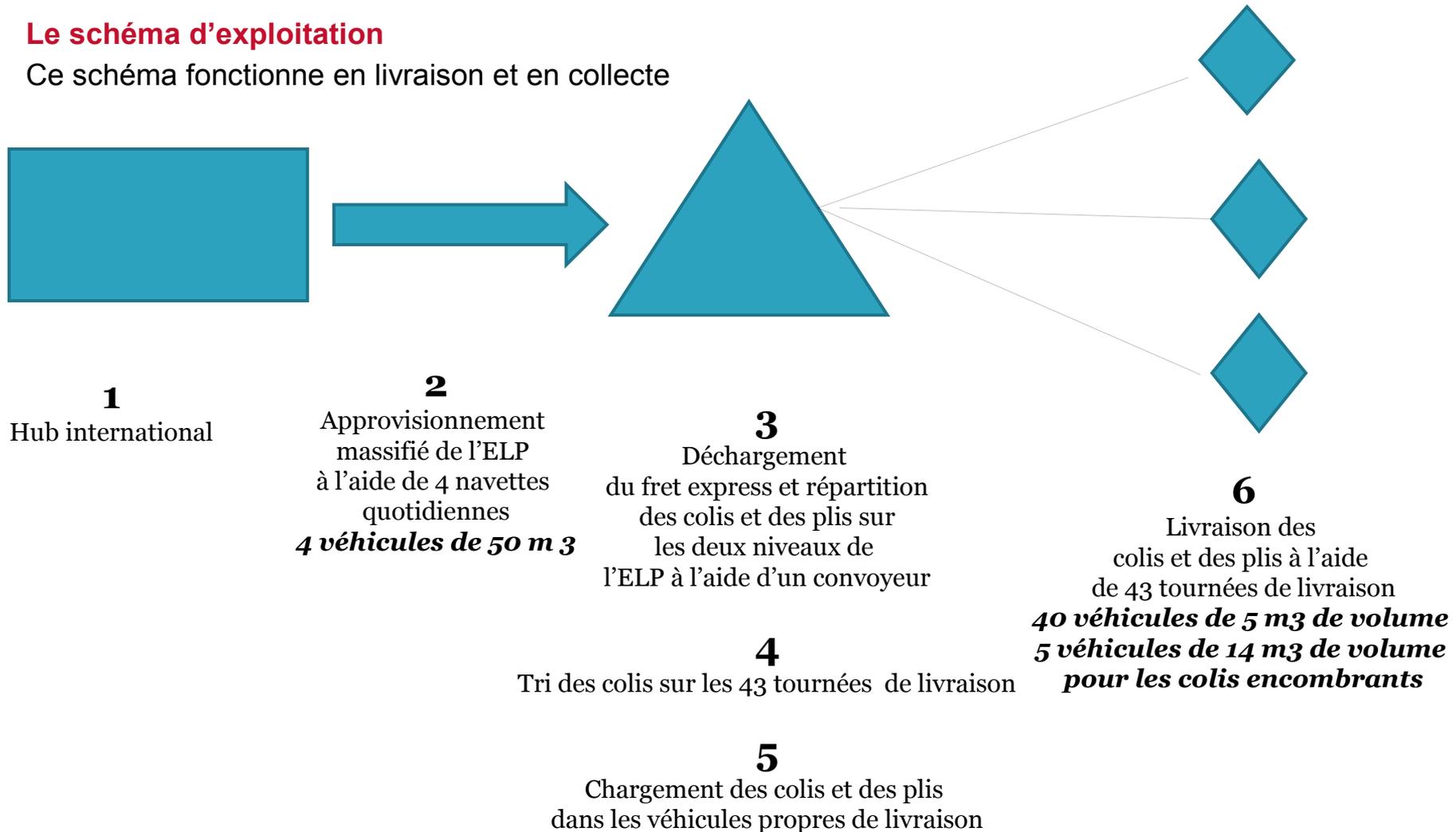
*Niveau 0*



*Niveau 1*

## Le schéma d'exploitation

Ce schéma fonctionne en livraison et en collecte



## Bilan environnemental

Réduction des km parcourus sur une année d'exploitation: - 152 400 km sur la voirie de l'agglomération parisienne

Réduction des émissions de CO2 sur une année d'exploitation : - 115 500 kg de CO2

Cette réduction est de l'ordre des 2/3 des émissions de CO2 par rapport à l'exploitation Initiale – 1/3 est obtenu par le changement d'organisation et 1/3 par l'exploitation de véhicules propres

La mise en place de l'exploitation des véhicules électriques se fera progressivement

Elle permettra de baisser de façon significative le bruit lié aux livraisons dans les deux arrondissements desservis par l'espace logistique de proximité



*Porteur PVI électrique de  
de 10 tonnes de PTAC*



*Fourgon MODEC électrique  
de 5,5 tonnes de PTAC*



*Véhicule utilitaire léger GOUPIL électrique  
de 750 kg de PTAC*

# L'expérience du groupe Sogaris en logistique urbaine

## La plate-forme logistique multimodale de Rungis

Le plan d'aménagement du Préfet Paul Delouvrier - Porte d'entrée logistique de l'agglomération parisienne – Plus de 80 clients tournés vers le fonctionnement logistique de la région - Démarche d'urbanisation de la plate-forme (Place de la logistique, tramway).



*PL Sogaris  
de Lyon Mions*

*PF Sogaris de  
Marseille-ARENC*



## La plate-forme urbaine de Sogaris Marseille-Arenc

Située dans Marseille sur le site ferroviaire d'Arenc, cette plate-forme a été mise en œuvre en partenariat avec la SNCF. Elle est dédiée aux activités de distribution des marchandises dans l'agglomération marseillaise. Centrale photovoltaïque de 320 MGWh /an.

Lauréat des Grands Prix SIMI 2009 collège logistique pour le bâtiment B de la plate-forme logistique urbaine de Marseille-Arenc .

*Projet d'hôtel logistique pour  
la Ville de Bruxelles*

## Projet d'hôtel logistique sur Bruxelles

Projet mené en partenariat avec le port de Bruxelles



## Label européen DISCERNO

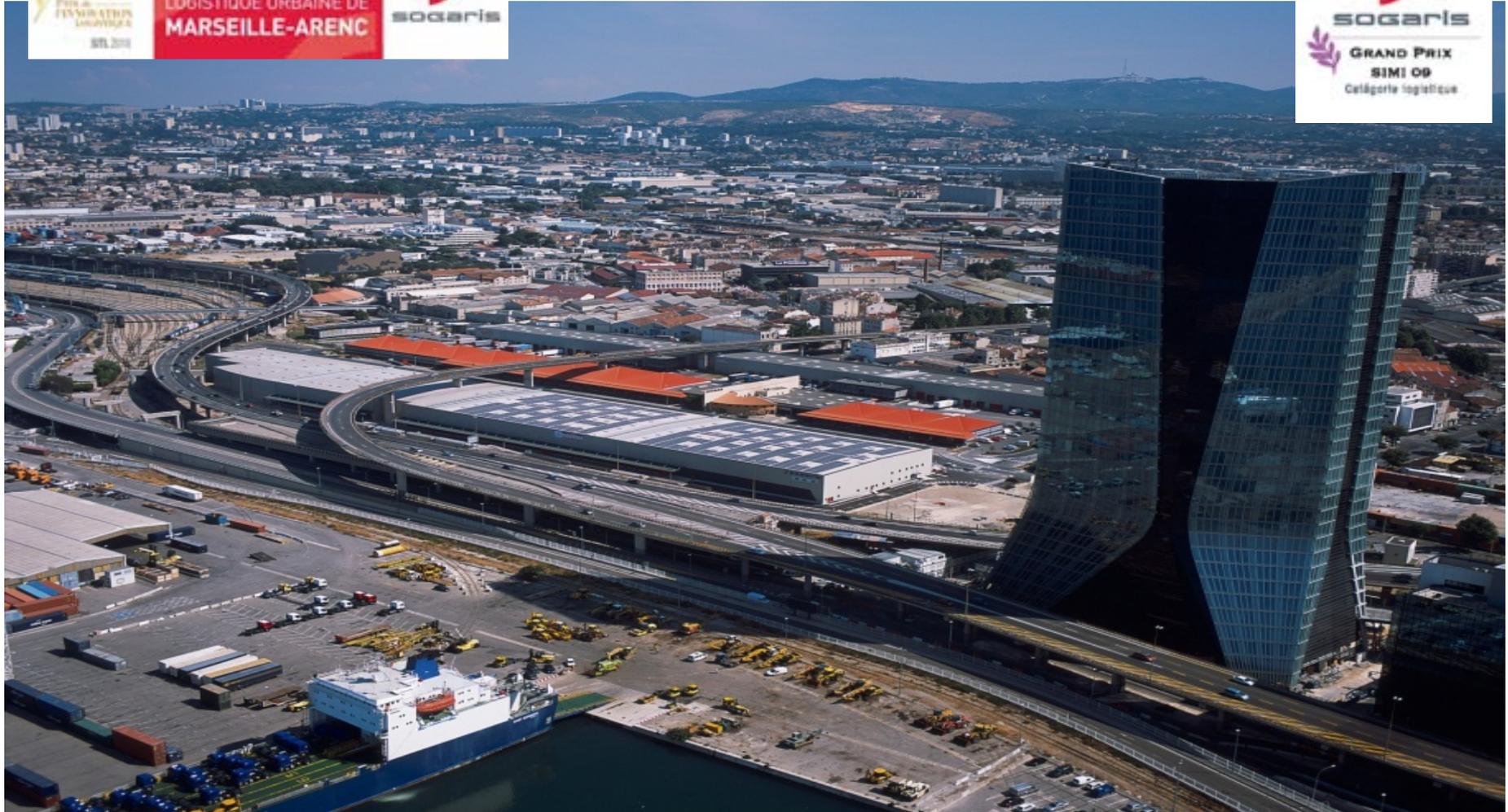


Obtenu en octobre 2009 par Sogaris pour son engagement RSE auprès des collectivités sur le secteur de la logistique urbaine.

## Sogaris : Plate-forme logistique urbaine de Marseille-Arenc



PLATE-FORME  
LOGISTIQUE URBAINE DE  
MARSEILLE-ARENCE



*Véhicules électriques de distribution  
en exploitation  
au départ de la plate-forme*



*GOUPIL électrique de 2,8 m<sup>3</sup> de  
volume utile exploité par  
CHRONOPOST International*



*MODEC – « electruckcity »  
Véhicule utilitaire de 2 tonnes  
de charge utile exploité par  
DERET*



*Vue aérienne des cellules 3 et 4 du bâtiment B de la plate-forme logistique urbaine de Marseille-Arenc,  
recouvertes de membranes photovoltaïques en toiture*

## L'hôtel logistique : exemple du projet Sogaris pour Bruxelles

Le groupe Sogaris développe à proximité du centre ville de Bruxelles et en partenariat avec le Port de Bruxelles, un projet d'hôtel logistique sur une surface de 55 000 m<sup>2</sup> visant à créer sur un même site des locaux dédiés à la logistique urbaine et à l'entreposage, des locaux d'activité ainsi que des bureaux.

Un investissement de 45 millions €

Entrepôts : 30 000 m<sup>2</sup>

Quai de messagerie : 8 000 m<sup>2</sup>

Locaux d'activités : 7 500 m<sup>2</sup>

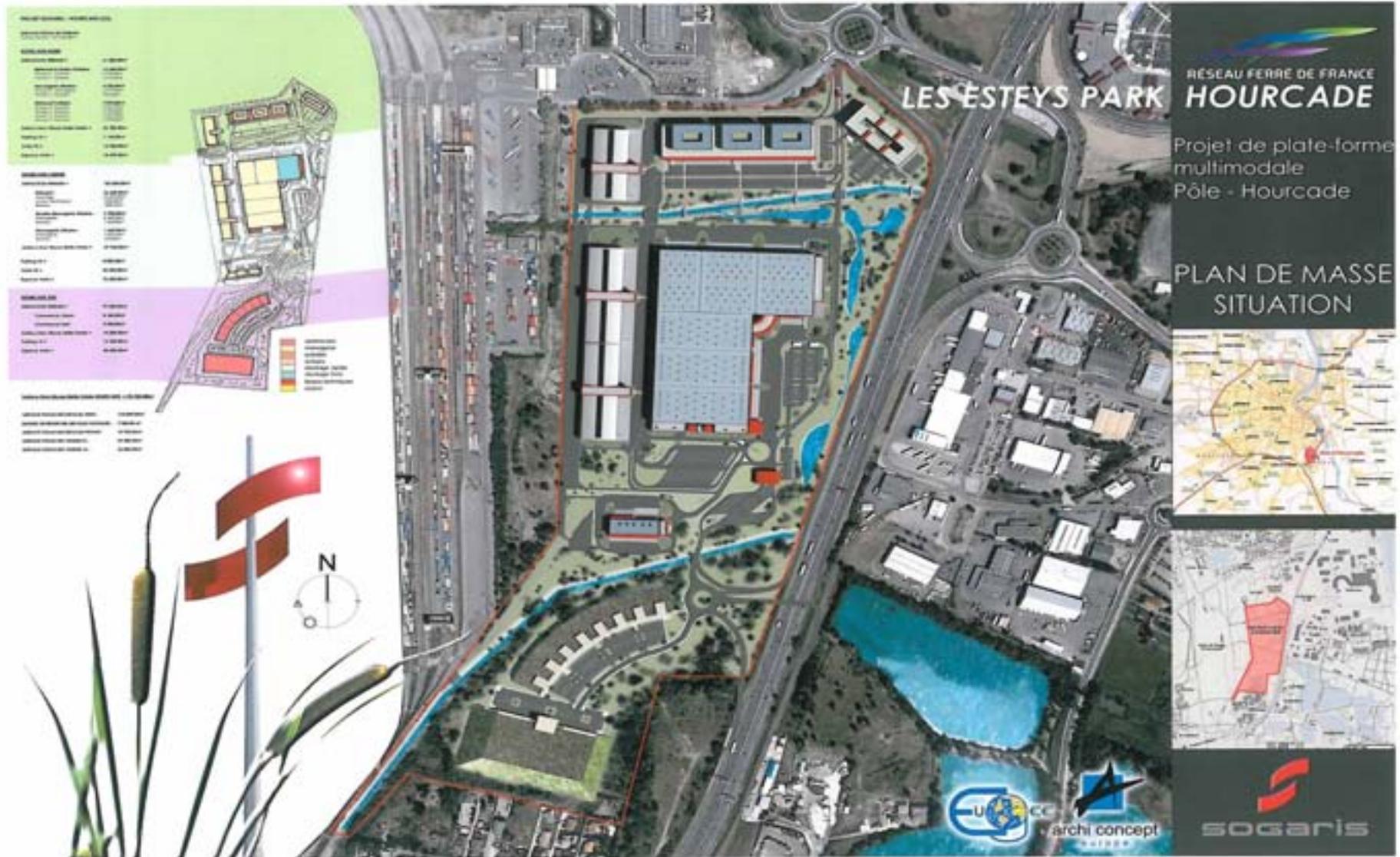
Bureaux : 5 000 m<sup>2</sup>



Vue aérienne de la plate-forme logistique multimodale de Sogaris Mions  
Site historique du groupe Sogaris, porte d'entrée logistique de Lyon et son agglomération



# Projet de plate-forme logistique multimodale pour l'agglomération bordelaise



# Recueil des présentations et retranscription de la table-ronde

- Programme/Invitation
- Liste des participants
- Présentation Mme Patier « Enjeux du dernier km »
- Retranscription des débats de la table-ronde
- Présentation de « Sogaris »
- **Présentation de « La Petite Reine »**





# La Petite Reine®

## Présentation générale



La Petite Reine®  
Accélérateur de Développement Durable



Entreprise du  
Groupe Ares

[www.lapetitereine.com](http://www.lapetitereine.com)

# Sommaire

Notre entreprise

Notre offre de services

Notre projet de développement



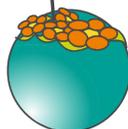
# La Petite Reine® en 5 idées



**Livraison de colis** (logistique urbaine)



**Vélo** (Cargocycles®)



**100% écologique**

**Entreprise d'insertion**



**Croissance**



## Notre activité

- La Petite Reine® est une Société par Actions Simplifiée à associé Unique (SASU) spécialisée dans le **transport écologique de marchandises en ville en vélos**, détenue à 100% par l'Association Ares
- Ses vélos assistés électriquement, ont été baptisés **Cargocycles®** (développés en interne, ils ont une capacité de 180 kg)
- Son **offre de services** repose sur trois types de prestations
  - Transport de marchandises
  - Communication
  - Mise à disposition de véhicules
- Son **innovation** a plusieurs fois été récompensée
  - HEC Rethink, Prix du Crédit Coopératif pour l'initiative en économie sociale, Prix internautes des finances solidaires, etc.
- Depuis mai 2009, elle est conventionnée en **entreprise d'insertion**



# Notre histoire

- Huit années d'existence marquées par une **forte croissance**

<b>2001</b>	Création de La Petite Reine® par Gilles Manuelle
<b>2003</b>	Ouverture d'un premier site à Paris (Louvre)
<b>2005</b>	Ouverture d'un site à Bordeaux
<b>2006</b>	Ouverture d'un site à Rouen
<b>2007</b>	Ouverture d'un site à Dijon
<b>2008</b>	Ouverture d'une franchise à Genève
<b>2009 - Janv.</b>	Intégration au sein du Groupe d'insertion Ares
<b>2009 - Mai</b>	Conventionnement en entreprise d'insertion sur Paris
<b>2009 - Déc.</b>	Ouverture d'une antenne à Londres
<b>2010 - Février</b>	Ouverture du site de Lyon
<b>2010 - Mars</b>	Ouverture du site de Paris Rive Gauche (St Germain)

x1

x2

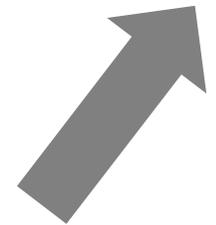
x3

x4



x5

x6

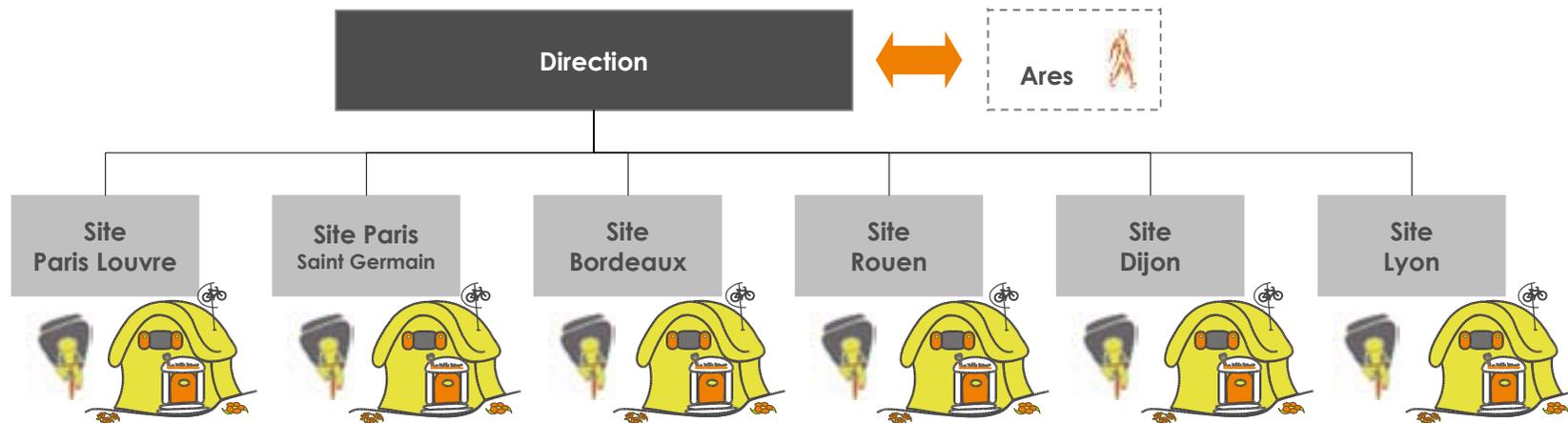


- Une **transformation sociale** et une **forte expansion géographique** à venir

<b>2010</b>	Transformation en Entreprise d'insertion des sites de province
<b>2010</b>	Ouverture de nouveaux sites en France et à l'international

# Notre organisation

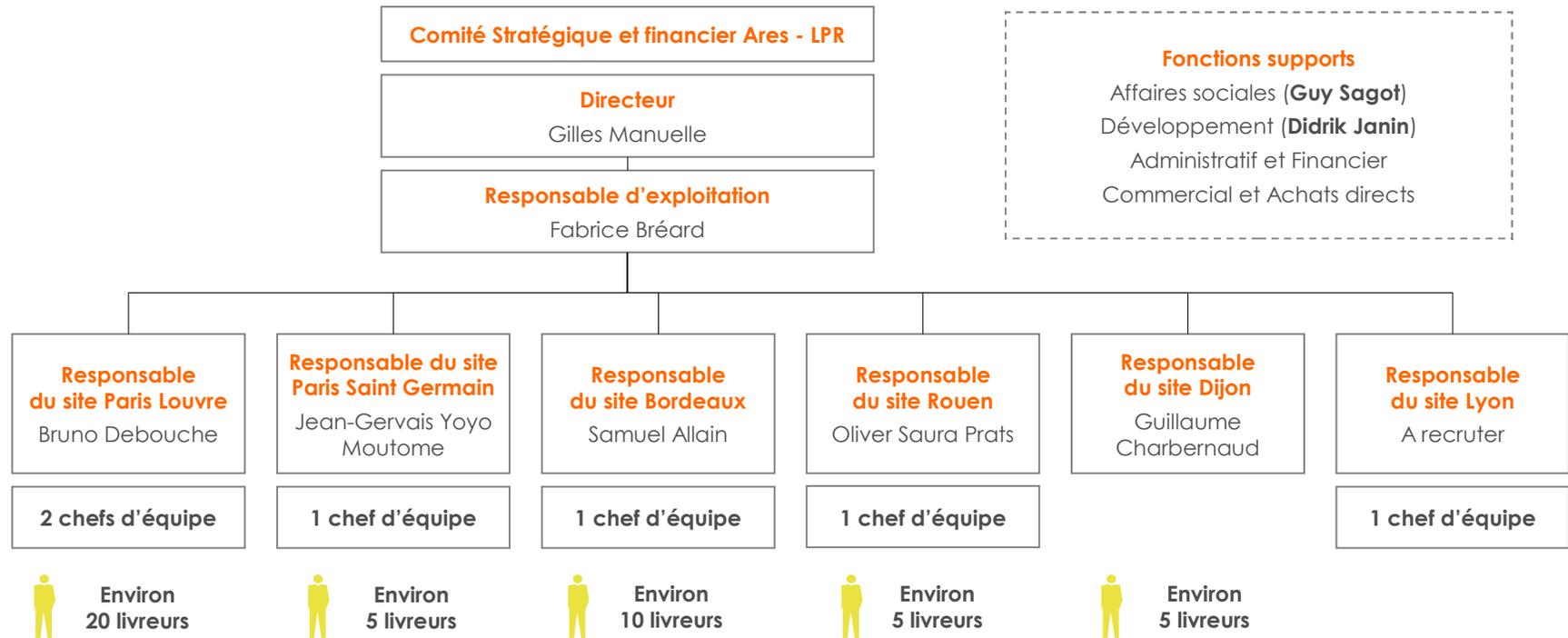
- La Petite Reine® dispose actuellement de **six bases logistiques en France**, chacune étant équipée d'un espace de réception et de stockage de marchandises dotée de sa propre équipe de chauffeurs livreurs et d'un parc de véhicules propres



- Une **structure centrale** apporte son soutien à l'activité des sites, coordonne les actions nationales et pilote le développement global de l'entreprise  
Et ce avec le support du Groupe Ares, actionnaire unique de La Petite Reine®

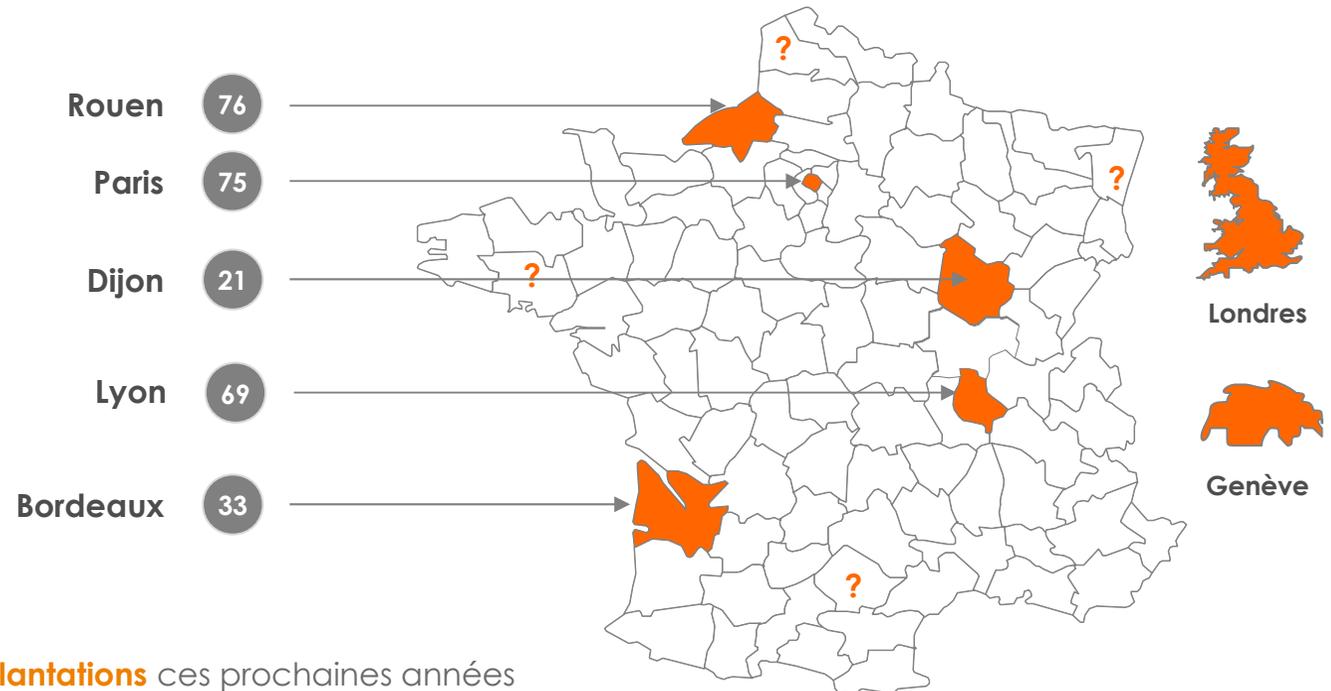
# Nos équipes

- Des **équipes opérationnelles** proches du terrain et de leurs clients, souples et autonomes
- Des **fonctions supports** transverses et légères au service des équipes métiers



# Nos implantations

- Une présence dans **cinq départements en France** à ce jour et **deux pays à l'étranger**



- Et de nombreux **projets d'implantations** ces prochaines années  
Courant 2010 : de nouveaux sites supplémentaires à Paris  
et en province (et d'autres à l'international)



# Transport de marchandises

## Savoir-faire

- Livraison de plis et de colis de **messagerie express** (avec possibilité de personnalisation du véhicule à l'effigie de la marque)
- Livraison pour des **sociétés spécialisées dans la vente à distance**
- Livraison de colis pour des **commerces de proximité** et des **grandes entreprises** (flux inter-sites, courses à courses, etc.)

## En image



## Faits et chiffres

- Une **qualité de service supérieure** aux autres « transporteurs du dernier kilomètre » : facilité de déplacement en ville
- Une capacité de **180 kg par vélo** pour un volume de **1 500 litres**
- **1 million de colis transportés par an** et 2 500 clients livrés chaque jour
- Plus de **60 emplois stables** et une économie de **89,12 Tep** (Tonne équivalent pétrole) d'énergie consommée chaque année

## Principaux clients

CibleX



# Communication

## Savoir-faire

- Affichage sur les **faces latérales et arrières** des Cargocycles®
- **Habillage complet** des véhicules
- Marketing **territorial** ciblé

## En image



## Faits et chiffres

- Support d'**attraction immédiate** pour les yeux du passant (l'équivalent d'un panneau publicitaire en ville, mais nettement plus captivant)
- Plus de **15 000 contacts générés par véhicule et par jour**
- Prix public : **300 € par semaine** et par véhicule
- Panneaux : **110 cm x 120 cm**

## Principaux clients



# Mise à disposition de véhicules

## Savoir-faire

- Organisation d'**opérations événementielles**
- **Location** de véhicules  
[ possibilité de vente de Cargocycles® neufs ou d'occasion ]

## En image



## Faits et chiffres

- Utilisation **personnelle** ou **professionnelle**  
(déplacements, transports de matériels, d'outils, etc.)
- Organisation d'**événements dédiés** : distribution de prospectus / magazines  
(avec habillage complet des Cargocycles® sur devis)
- Développement de **véhicules spécifiques** à certaines activités :  
voiries et frigorifiques

## Principaux clients



# Nos ambitions économiques et sociales

1

## Transformation de La Petite Reine® en entreprise d'insertion

La Petite Reine® a été conventionnée en entreprise d'insertion le 28 mai 2009, et recrute donc désormais ses propres salariés en insertion. Cette nouvelle orientation permettra de créer de nouveaux emplois en insertion et d'offrir des activités complémentaires, propices à un travail sur l'autonomie, la responsabilisation et la relation client.

2

## Croissance de La Petite Reine® et expansions

Si le rapprochement avec le Groupe Ares est l'occasion de concrétiser l'engagement social de La Petite Reine®, il est aussi synonyme de croissance pour celle-ci. Il permettra en effet d'apporter de nouveaux moyens de développement à l'entreprise de transport écologique (soutien financier, support commercial, etc.) ; rendant par exemple possible l'ouverture de nouveaux sites.



# Vos contacts



## Gilles Manuelle

Directeur général de La Petite Reine®

02 37 83 66 57

[gilles.manuelle@lapetitereine.com](mailto:gilles.manuelle@lapetitereine.com)

## Thibaut Guilluy

Directeur général d'Ares

01 40 37 37 00

[thibaut.guilluy@ares-association.fr](mailto:thibaut.guilluy@ares-association.fr)

