

MOB'ART

*le magazine
de la mobilité
& de l'art
de vivre la ville*

PAR LPA

P4
**DÉCOUVREZ LES SECRETS DU PARC
FOSSE AUX OURS**

P8
DOSSIER
**LOGISTIQUE URBAINE :
LE NOUVEAU DÉFI
DES MÉTROPOLES**

P18
**CONNAISSEZ-VOUS LES VERTUS
DE LA VILLE DE PADOUE ?**



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —

N° 3

➤ 3 ACTUS LPA

📍 4 VISITE GUIDÉE

- Parc Fosse aux Ours

👤 6 DANS LA PEAU DE...

- Gérard Gaiet
L'homme rangé des voitures...

📖 8 DOSSIER

- Logistique urbaine : le nouveau défi des métropoles



🗨️ 14 PAROLES D'EXPERTS

- Philippe Bossin
Le « boss » de la logistique urbaine

» 17 QUEL LPA ÊTES-VOUS ?

- Le parc Antonin Poncet : Samuel, Jérôme, Nabil, Jacques, Anaïs dans le parc Antonin Poncet

🌐 18 AUTOUR DU GLOBE

- Padoue, la ville des livraisons vertueuses

N°03

Mars 2016

Édité par LPA :
2, place des Cordeliers 69002 Lyon
Tél : (33)4 72 41 65 25
info@lpa.fr — www.lpa.fr

Direction artistique et mise en page :
Extraagence.com

Rédaction : LPA

Impression : Imprimerie Cusin
Tirage : 15 000 exemplaires
Diffusion : LPA

Couverture © Guillaume PERRET

Toute reproduction (textes et créations graphiques) est strictement interdite.



ÉDITO

LPA que je préside depuis près de deux ans a toujours été une entreprise avant-gardiste. Elle l'a notamment prouvé avec l'introduction de l'art dans ses parcs de stationnement. Mais plutôt que de rester sur ses acquis, LPA souhaite plus que jamais innover. Il ne s'agit pas pour moi d'innover pour innover mais pour offrir aux habitants de la Métropole de Lyon et aux visiteurs des services toujours plus performants, cela passe par le sens de la prospective, l'obligation de se projeter et ainsi préparer l'avenir. Bien avant Autolib à Paris, LPA a lancé un service d'autopartage désormais appelé Citiz LPA et dont beaucoup de villes se sont inspirées en France. Aujourd'hui, nous lançons des parcs de stationnement intelligents, parfaitement intégrés dans le paysage urbain et qui seront, à terme, de véritables espaces serviciels pour tous ceux qui les fréquenteront. Cette évolution liée à la demande des usagers, nous l'avons anticipée et nous proposerons prochainement des évolutions majeures au service de nos clients.

LPA s'est aussi tournée il y a quelques années dans une expérimentation en matière de logistique urbaine (voir le dossier consacré à ce sujet en pages 8 à 13). L'Espace de Logistique Urbaine des Cordeliers fonctionne tellement bien qu'il a reçu le Grand Prix Stratégie de l'innovation durable au niveau national pour son originalité et son efficacité. L'expérimentation a bien sûr été pérennisée et va nous permettre de développer ce nouveau service dans d'autres parcs (Les Halles, Cité internationale...). Nous voulons être des acteurs majeurs de la mobilité dans l'agglomération. La mobilité des marchandises, à l'heure de l'explosion du e-commerce, est un enjeu important pour une métropole comme Lyon. Être à l'avant-garde, c'est aussi regarder ce qui se fait ailleurs, en France mais aussi bien sûr en Europe. À Padoue, en Italie, des initiatives originales et efficaces ont vu le jour en la matière. Ailleurs dans le monde on réfléchit et on met en place des actions nouvelles pour répondre à ce nouveau défi auquel les grandes villes sont confrontées. LPA s'engage dans ce processus et se veut plus que jamais être un acteur pleinement engagé dans son rôle de facilitateur de la mobilité. Bonne lecture.

Louis Pelaez
Président de LPA

Parc Fosse aux Ours

ACTUS LPA



4^{èmes} Rencontres de LPA, le 30 novembre 2015

4^{ÈMES} RENCONTRES DE LPA

C'est au Musée des Confluences que LPA a accueilli ses 4^{èmes} Rencontres le 30 novembre 2015. Une journée de débats autour de la question des « nouveaux modes de vie urbains ». La synthèse de ces débats de haut niveau est à retrouver sur le site www.lpa.com rubrique « 4^{èmes} Rencontres de LPA ». L'occasion de découvrir que les urbanistes misent sur la gestion créative de l'inattendu, que le commerce occupe une place centrale dans la ville intelligente et que le consommateur devient un « consomm-acteur ». On découvre aussi les étonnantes potentialités d'une logistique urbaine intelligente avec des plateformes logistiques qui deviennent de véritables hubs de services avec boîte de nuit ou piste de décollage de drones ainsi que l'imagine Philippe Bossin (voir Paroles d'expert page 14). Enfin, on retiendra quelques conclusions de la table ronde consacrée à la ville servicielle. Pour Louis Pelaez, le Président de LPA « en ces temps où nous sommes victimes d'une dictature de l'urgence, il faut renouer avec le temps long. Il faut d'abord s'adresser aux habitants comme à des citoyens et non comme à des consommateurs. »

👍 CITIZ LPA SUR FACEBOOK 👍

Il y a un an, Autolib devenait Citiz LPA. Aujourd'hui, vous pouvez retrouver le service d'autopartage de LPA sur Facebook. Sur sa page, Citiz vous dit tout ce que vous devez savoir sur le service : fonctionnement et développement du service, actualités, conseil d'éco-conduite, participation à des événements ou jeux concours.
www.facebook.com/lpa.citiz/

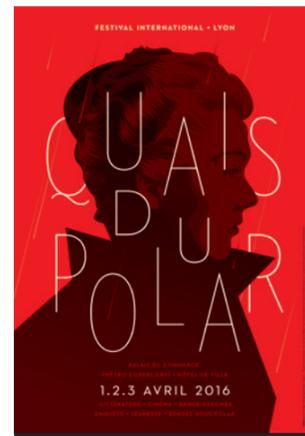
LE SAVIEZ-VOUS ?

Partez à l'aventure olfactive dans les parcs Célestins et Fosse aux Ours. Afin de rendre les parcs toujours plus agréables, LPA réalise actuellement deux expériences de diffusion de parfum. Un diffuseur par nébulisation a été installé dans l'escalier au niveau -6 du parc Fosse aux Ours, permettant au parfum de remonter, comme une identité olfactive jusqu'au hall au niveau -1. Quant au parc des Célestins, le diffuseur posé au niveau -1 dessine un chemin parfumé jusqu'au niveau -7.



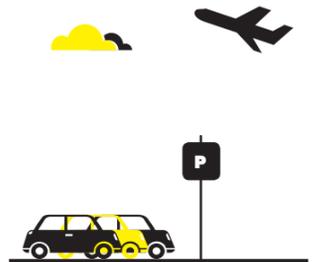
UN TROPHÉE POUR L'ELU DES CORDELIERS

L'Espace Logistique Urbaine (ELU) situé au parc de stationnement des Cordeliers vient de recevoir une récompense à l'occasion des Grands Prix Stratégies logistique de l'innovation durable à Paris. Un Trophée saluant des actions et des organisations logistiques visant à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Cet ELU est mutualisé avec Deret Transporteur et Ooshop. (Voir dossier logistique urbaine pages 8-13)



QUAIS DU POLAR DU 1^{ER} AU 3 AVRIL 2016

Rendez-vous incontournable du genre, reconnu par les professionnels et le grand public, l'enquête urbaine prévue au programme va permettre aux participants de chasser sur les terres de LPA, partenaire de l'édition 2016. On ne vous en dit pas plus...
Toutes les informations sont à retrouver sur le site de LPA.



FORAITS AÉROPORT

LPA propose des forfaits week-end au parc P1 de l'aéroport Saint-Exupéry. Pour un week-end allant du vendredi 5h au lundi 9h, il vous en coûtera 38€. À l'occasion des vacances scolaires, le forfait cinq jours vous coûtera 50€, six jours : 60€, au-delà de six jours, ce sera 5€ supplémentaires par jour. L'ensemble de ces offres se font sur réservation à l'adresse mail suivante : reservation-p1@lpa.fr

LE PARC FOSSE AUX OURS NOUS MÈNE EN BATEAU!

Si vous avez du mal à trouver l'entrée piétons du parc Fosse aux Ours, il vous suffit de vous repérer aux lumières multicolores du manège d'enfants Jules Verne de la place Antonin Jutard dans le 3^e arrondissement. Ne cherchez pas les ours, il n'y en pas et il n'y en a jamais eu. La place doit son nom à sa forme circulaire et les ours en question étaient des résistants de la seconde guerre mondiale qui avaient l'habitude de se réunir dans ce lieu. Un bien joli nom pour un bien joli parc qui recèle une merveille qu'il vous faut absolument découvrir même si vous n'allez pas vous y garer.

 364 PLACES
  72 PLACES
  87 PLACES
  PARKING CITIZ LPA
  RECHARGE VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Cette merveille est exposée au dernier niveau du parc et se découvre le dimanche. Il s'agit d'un magnifique bateau à fond plat appelé « Couzonnaire ». Son véritable nom est « penelle », un bateau de 12 m de long datant du XVIII^e siècle. Il permettait le transport des lourdes pierres des carrières de Couzon-au-Mont d'Or, d'où son nom de « Couzonnaire ». Sa découverte mérite d'être connue car elle revient à... LPA. En effet, c'est pendant les fouilles préalables à la construction du parc de stationnement Saint Georges que cette épave a été découverte. Il a fallu pas moins de trois ans pour la sortir, la restaurer et l'implanter au cœur du parc Fosse aux Ours ! Un travail de titan pour reconstituer

ce bateau témoignage de l'histoire de la ville de Lyon et du rôle des bateliers qui assuraient le transport de marchandises par les fleuves avant l'avènement des véhicules à moteur. La logistique urbaine existait déjà au XVIII^e siècle mais elle ne s'appelait pas ainsi et nul ne doute que les bateliers de l'époque n'imaginaient pas que leur outil de travail s'exposerait ainsi aux yeux des habitants de la Métropole trois siècles plus tard ! Cette « Couzonnaire » appartient au musée Gadagne qui en assure la conservation et l'entretien. Son exposition fait du parc de stationnement Fosse aux Ours un des parcs les plus intéressants de la ville. Mais bien sûr, le parc est bel et bien destiné aux voitures et aux deux-roues, motorisés ou non. ■



© François Ghidre La « Couzonnaire »



© Guillaume PERRET

10^e anniversaire

La construction du parc a débuté en 2004 et s'est achevée deux ans plus tard, en décembre 2006 ce qui veut dire qu'on célébrera en décembre prochain son 10^e anniversaire même s'il a été officiellement inauguré le 18 janvier 2007. C'est Jean-Michel Wilmotte qui en a conçu l'architecture mais aussi le design et la scénographie. Pour les piétons, l'entrée se fait juste à côté du Palais de la Mutualité dans la rue Jean Larrive. L'entrée est étroite mais c'est pour mieux surprendre l'usager qui découvre ensuite un espace extrêmement spacieux et lumineux. Véronique Joumard a réalisé l'œuvre artistique. « J'aime l'idée de rendre visible à la fois la lumière elle-même et les éléments nécessaires à son apparition » disait-elle dans une interview donnée dans le catalogue

de l'exposition « Early Birds » de Bâle en 2004. Et c'est le cas dans le long et large couloir d'accès au parc. Grâce à un jeu de miroirs et de lampes, Véronique Joumard réussit à rendre visibles les énergies et à donner à voir, déformées, grâce à trois lentilles de Fresnel, les images des véhicules qui sortent du parc. Pour n'importe quel visiteur ou usager, il s'agit-là d'une expérience à la fois déroutante et surprenante. L'œuvre globale, que l'artiste grenoblois a appelée « Lumières, lunes et constellations » vous projette directement dans trois constellations de diodes blanches réparties dans l'entrée piétonne, dans l'escalier principal et à l'entrée Gambetta. C'est probablement l'une des entrées les plus réussies de tous les parcs de stationnement de LPA dans l'agglomération. ■

© Guillaume PERRET



Un emplacement idéal

Le parc de stationnement est profond de 20 mètres et dispose de 364 places sur 7 niveaux de forme hélicoïdale. Il comprend aussi une station Citiz LPA de 3 voitures en auto-partage, un local sécurisé pouvant accueillir 72 vélos, une zone motos de 87 places et des bornes de recharge pour les véhicules électriques. Depuis l'ouverture, 879 774 clients horaires ont fréquenté le parc et 2 156 clients se sont abonnés. Aujourd'hui, 190 abonnés sont présents en moyenne chaque jour. De conception classique pour LPA, similaire aux parcs Célestins

et Hôtel de Ville de Villeurbanne, le parc Fosse Aux Ours a la particularité d'avoir un appendice qui débouche sur les berges du Rhône et dans lequel est exposée la « Couzonnaire ». La situation de ce parc, à l'extrémité du pont de la Guillotière, en fait un lieu idéal pour stationner son véhicule. Après avoir admiré la penelle, vous pouvez sortir directement sur les Berges du Rhône auxquelles le parc est parfaitement intégré ou sortir par la place Antonin Jutard et franchir le pont en sens inverse pour vous retrouver, en cinq minutes, au cœur de la Presqu'île. ■

Accès et coordonnées
 1 bis place Antonin Jutard
 69003 Lyon

Entrée des véhicules
 face au 29 quai Victor Augagneur
 et/ou 3 bis cours Gambetta

Sortie des véhicules
 rue Jean Larrive

Accès piéton
 1 bis place Antonin Jutard

Coordonnées GPS
 45,75714 – 4,84052

DANS LA PEAU DE GÉRARD GAITET

L'HOMME RANGÉ DES VOITURES...

GÉRARD GAITET EST L'UN DES TROIS AGENTS DE LPA CHARGÉ DU PARC AUTOMOBILE CITIZ QUI GÈRENT LES 102 VÉHICULES MIS À DISPOSITION DES ABONNÉS DU SERVICE D'AUTO-PARTAGE CITIZ. UNE AVENTURE COMMENCÉE POUR LUI À LPA EN 2008 MAIS QU'IL A DÉCOUVERTE IL Y A BIEN PLUS LONGTEMPS. À 62 ANS, CE PUR LYONNAIS PARLE AVEC PASSION D'UN MÉTIER AUX MULTIPLES FACETTES.

Le métier d'ingénieur agricole mène à tout...

À condition d'en sortir! Gérard Gaitet est là pour en témoigner. *A priori* en effet, rien ne prédestinait ce Lyonnais à passer une grande partie de sa vie professionnelle à organiser un service d'auto-partage pour les habitants de la Métropole lyonnaise. « J'ai commencé à travailler comme technico-commercial dans une société qui concevait des logiciels pour l'agriculture et notamment les coopératives. Mais elle a fait faillite et j'ai eu la chance de poursuivre mon activité chez un de ses clients. Je travaillais au sein du service informatique. Malheureusement, les systèmes sur lesquels on travaillait sont devenus obsolètes et tout le service informatique a été supprimé! »

Dès lors, la vie de Gérard Gaitet prend un autre virage. Il connaît une période de chômage pendant laquelle il se rapproche de l'association « La voiture autrement ». Cette association qui réfléchissait depuis longtemps aux questions liées à la mobilité urbaine, va créer le premier service d'auto-partage lyonnais! Mais l'association dirigée par Pierre Le Goff n'a pas réellement les moyens de gérer une flotte automobile et de la développer et c'est ainsi que Gérard Gaitet, tout naturellement, se retrouve sous la bannière LPA, une « casquette » qu'il n'a pas quittée depuis. « C'est un métier très intéressant car il est très varié. J'aime beaucoup l'installation des systèmes informatiques sur les voitures. Nous les faisons installer, nous les testons et nous les utilisons comme le ferait un usager classique afin de vérifier qu'ils fonctionnent correctement. »

C'est la société allemande Invers qui fournit les logiciels des véhicules en auto-partage. Il faut savoir en effet que chaque boîtier installé dans une voiture est relié par un système par GSM à un serveur central situé à... Strasbourg, siège du réseau national Citiz dont le service Citiz LPA est membre. Autrement dit, quand un abonné Citiz LPA entre ses coordonnées sur le boîtier de la voiture, c'est à 490 km de Lyon que ses données sont vérifiées. Une autre particularité du système d'auto-partage est la possibilité pour l'utilisateur de prendre contact avec un opérateur téléphonique 7j/7 et 24h/24. La société Acta, située à Limonest, gère les appels téléphoniques et elle est à même de répondre à n'importe quelle demande d'un abonné au service.

« C'est très pratique car un problème peut arriver n'importe quand et cela nous donne la possibilité d'intervenir très rapidement auprès du client qui nous alerte pour un souci. »

Justement, on se demande quels sont les principaux problèmes auxquels un gestionnaire de flotte automobile est confronté. L'utilisateur, en effet, veut des voitures en bon état, avec un système informatique qui fonctionne parfaitement s'il veut, par exemple, prolonger la durée de sa location. « Il peut y avoir parfois une perte de programmation. Mais c'est quand même rare et dans ce cas, nous intervenons immédiatement. Mais les incidents les plus fréquents sont les accrochages et les pannes mécaniques, même si, sur l'ensemble du parc, cela représente un pourcentage très faible au regard de



© Guillaume PERRET

l'utilisation. La panne qui revient de temps en temps, c'est une batterie à plat. Si la voiture ne démarre pas, nous proposons un autre véhicule. En cas de panne plus importante et si le véhicule ne se trouve pas en station, nous envoyons un dépanneur pour la conduire au garage (c'est prévu dans notre contrat d'assistance) et nous organisons la poursuite du voyage pour l'usager. Mais c'est un incident plutôt rare. En revanche, du fait de l'utilisation plus importante en centre-ville, les accrochages sont relativement fréquents. Dans ce cas, nous menons notre enquête pour déterminer qui en est à l'origine.»

Globalement, la relation entre les clients et les gestionnaires de la flotte est parfaitement transparente. Depuis 2008 qu'il a intégré LPA, Gérard Gaitet n'a connu qu'un seul accident grave. Autant dire que les clients respectent plutôt bien les véhicules qui leur sont proposés en auto-partage. « De notre côté, on essaie toujours de se mettre à la place de nos clients et on est plutôt compréhensif avec eux. Par exemple quand un client restitue une voiture sale à la fin de sa location, on essaie d'intervenir au plus vite pour que les clients suivants récupèrent une voiture propre. »

Citiz LPA est un service. Gérard Gaitet s'estime donc au service des clients qui paient pour bénéfi-

cier de ce service et se veut compréhensif vis-à-vis d'eux-mêmes quand ils ne respectent pas tout à fait les règles. Son passé dans une association ne s'oublie pas comme cela et il sait bien que LPA n'est pas tout à fait une entreprise comme les autres. « Je ne sais pas encore combien de temps je vais rester à mon poste car j'ai 62 ans mais j'y suis tellement bien que j'aimerais beaucoup continuer encore quelques années. »

De notre côté, on essaie toujours de se mettre à la place de nos clients et on est plutôt compréhensif avec eux.

LOGIS- TIQUE URBAINE

LE NOUVEAU DÉFI DES MÉTROPOLIS

LA LOGISTIQUE URBAINE, LONGTEMPS LA GRANDE OUBLIÉE DES POLITIQUES PUBLIQUES DES COLLECTIVITÉS LOCALES, S'IMPOSE DÉSORMAIS COMME UN ENJEU MAJEUR POUR LES GRANDES VILLES. L'EXPLOSION DU E-COMMERCE ET LES CONSÉQUENCES QUE CELA ENTRAÎNE SUR L'ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES EN CENTRE-VILLE N'EST PAS ÉTRANGÈRE À L'INTÉRÊT QUE PORTENT AUJOURD'HUI LES DÉCIDEURS À CETTE PROBLÉMATIQUE. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES A LONGTEMPS ÉTÉ CONSIDÉRÉ COMME RELEVANT UNIQUEMENT DE LA RESPONSABILITÉ DES ENTREPRISES : AUJOURD'HUI, FACE AUX CONSÉQUENCES SUR LE TRAFIC ET LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE, IL EST DEVENU URGENT D'AGIR POUR RÉGULER UNE ACTIVITÉ ENCORE TROP SOUVENT ANARCHIQUE.

La logistique urbaine se définit comme « l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui sortent et circulent dans la ville¹ ». Mais le transport de marchandises ne se restreint pas à cette seule activité. Il regroupe en effet les déplacements d'achats des particuliers, les flux de gestion urbaine (déchets, travaux publics...) et, bien entendu, la desserte des établissements industriels, commerciaux ou tertiaires. La problématique de la livraison de marchandises dans le cœur des villes est aussi vieille que la naissance des villes. Il y a deux mille ans à Rome, les problèmes de circulation dans les rues très étroites de la capitale romaine étaient tels que la circulation en véhicule attelé a été interdite le jour. Le centre de Rome a été transformé en zone piétonne et les livraisons devaient donc être effectuées la nuit. Est-ce à dire que les Romains étaient en avance sur les responsables des collectivités locales du 21^e siècle? En tous les cas, ils avaient au moins conscience des problèmes de congestion engendrés par la circulation dans la cité.

Mais il est facile d'imaginer le bruit infernal provoqué par les roues de bois des chariots et des voitures à bras sur les pavés. Le sommeil des Romains en était forcément altéré et le répit d'une journée sans livraisons s'évanouissait en une seule nuit!

Deux mille ans plus tard, la Métropole de Lyon expérimente des livraisons nocturnes et silencieuses avec des camions spécialement adaptés pour cela. On le constate une fois encore, il n'y a rien de nouveau sous le soleil. Pourtant ce n'est pas tout à fait juste car il y a beaucoup de solutions nouvelles pour répondre à une problématique qui, elle, ne l'est pas.



UNE PROBLÉMATIQUE COMPLEXE

La livraison des marchandises est un élément majeur de l'activité économique des villes. Mais la performance économique d'une cité est souvent source d'effets pervers : congestion du trafic, pollution, etc. Selon une étude du Laboratoire d'Économie des Transports de Lyon (LET), le transport de fret dans une ville y engendre 15% des déplacements urbains, 20 à 30% de l'occupation de la voirie et jusqu'à 50% des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux liés au transport. Le « dernier kilomètre » représente à lui seul 20% du coût logistique total. On prévoit que la croissance de ce transport sera de 1,5% par an d'ici à 2025, en liaison avec l'expansion du e-commerce.

Ces chiffres disent mieux que tout combien cette question doit être traitée avec le plus grand soin par les autorités publiques. Mais on est encore loin du compte si l'on en croit Michel Savy, le directeur de l'Observatoire des Politiques et Stratégie de Transport en Europe (OPSTE) : « la logistique urbaine reste souvent mal organisée dans de nombreuses villes d'Europe. Utilisant des véhicules trop petits, vétustes et mal remplis, elle doit faire des progrès considérables, qu'il s'agisse d'en réduire les nuisances ou d'en augmenter l'efficacité. »

Il est vrai que chacun travaille dans son coin et expérimente des solutions qu'il croit adaptées à la nouvelle demande de consommateurs toujours plus exigeants en termes de délai de livraisons. « Quand quelqu'un, depuis chez lui, commande un produit sur son ordinateur, le produit ne passe pas par le câble de son ordinateur pour arriver à son domicile. Il faut bien qu'il soit acheminé » explique avec humour Philippe Bossin, le créateur d'Interface (voir page 11).



ELU = LA SOLUTION ?

Le commerce en ligne explose depuis quelques années. En 2015, il a augmenté de 14,3% et devrait encore progresser de 10% cette année. Cela représente la bagatelle de 1 milliard de transactions ! Et aucun spécialiste ne prévoit un effondrement de la demande sur Internet. La conséquence est facile à imaginer : des millions de colis à acheminer chez ou auprès des acheteurs en plus des livraisons destinées aux commerces des centres-villes. Les achats des particuliers représentent plus de la moitié du trafic de marchandises en ville (en véhicule/kilomètre).

Une logistique urbaine performante et écologiquement responsable passe par une utilisation plus poussée des sous-sols et des parcs de stationnement existants. La mutualisation des espaces et des véhicules est une étape indispensable à l'optimisation des livraisons de marchandises dans le cœur des villes.

On connaît la tendance des installations logistiques qui migrent de plus en plus loin dans la périphérie des grandes villes du fait de la pression des prix fonciers, de la recherche d'emprises plus vastes branchées sur les réseaux d'infrastructures lourdes, etc. Cela se traduit par un allongement coûteux des livraisons finales et dommageables pour l'environnement. Comme le dit le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) : « Les dépassements récurrents des seuils de concentration des polluants atmosphériques rendent d'autant plus urgente la prise en compte des impacts environnementaux et il est du ressort de la collectivité d'optimiser le fonctionnement de la logistique en ville pour minimiser ses incidences négatives. » Si les nuisances engendrées par le transport de marchandises sont souvent pointées du doigt, il ne faut pas oublier qu'il reste un secteur économique créateur de richesses et pourvoyeur d'emplois non délocalisables.

La question posée aux décideurs relève donc de la quadrature du cercle : comment concilier performance économique, fluidité du trafic, et prise en compte du critère environnemental ? L'une des réponses est la création des Espaces de Logistique Urbaine (ELU), soit en périphérie des villes, soit en leur cœur même. L'objectif est de mutualiser

ces espaces afin de regrouper les marchandises reçues par les entreprises avant de les acheminer, de façon groupée, vers le cœur des villes, les commerces ou les consommateurs qui les ont commandées. « Réduire les distances de transport en réintégrant la logistique dans le tissu urbain est une idée centrale qui ne pourra se concrétiser que par la maîtrise foncière » indique ainsi le Certu dans un rapport sur le transport de marchandises en ville.² LPA a innové en créant l'ELU des Cordeliers (voir actualité page 3) et d'autres villes expérimentent les ELU avec par exemple le centre de Chronopost de Beaugrenelle, dans l'Ouest de Paris, alimenté chaque jour depuis un centre de tri périphérique par deux camions relayés ensuite par 30 petits véhicules assurant une livraison terminale de courte distance. À Lyon, la Poste a intégré une plateforme logistique dans ses bâtiments d'Antonin Poncet et livre, avec des véhicules électriques, des colis en cœur de Presqu'île. Citylogistics a installé un centre de distribution urbaine (CDU) à Vaulx-en-Velin et envisage de créer plusieurs ELU en cœur de ville pour distribuer les marchandises ou pour que les commerçants viennent eux-mêmes les récupérer. On le constate, les initiatives se multiplient et les ELU représentent une solution efficace pour répondre à la massification des marchandises à distribuer sur le territoire.

OPTIMISATION ET MUTUALISATION

Pour autant, il ne s'agit pas d'une solution unique car le principal frein au développement des espaces logistiques urbains reste l'absence de véritable modèle économique permettant à ces dispositifs d'atteindre un équilibre financier. Dans son livre blanc de la logistique, l'association Afilog³ préconise « la mutualisation des entrepôts par plusieurs exploitants. Cette solution offre l'avantage d'optimiser les transports au départ d'un même entrepôt en chargeant simultanément les produits de plusieurs entreprises au sein d'un même camion. »

En effet, l'optimisation des tournées de livraisons est un axe essentiel pour les acteurs de la logistique. Aujourd'hui, la profession dispose d'outils de modélisation très performants capables de définir avec une grande précision les circuits les plus adaptés selon les produits transportés. Ces logiciels permettent un remplissage maximal des poids lourds et, de fait, grâce à cette massification des chargements, un véhicule plus gros en remplace plusieurs ce qui a pour conséquence

une diminution des kilomètres parcourus et une diminution très forte des émissions de gaz à effet de serre.

À l'heure où de nombreux élus vantent les mérites des triporteurs ou des petits véhicules électriques pour distribuer les colis en centre-ville, il est bon de rappeler que seul un certain type de marchandise est susceptible d'être transporté grâce à ces engins et qu'ils ne concernent pratiquement que le dernier hectomètre, le dernier kilomètre tout au plus. Les gros camions, en transportant de très grosses quantités de marchandises, contribuent à une diminution du trafic et encomrent moins la voirie que les très nombreux petits véhicules de livraisons.

Du coup, il est nécessaire que les décideurs réfléchissent à la question de la logistique urbaine, non pas en surfant sur des solutions séduisantes et à la mode mais en englobant dans leur réflexion l'ensemble des éléments de cette chaîne très complexe.

En se lançant dans la logistique urbaine, LPA souhaite participer, à son échelle, à de meilleures performances de livraison et de distribution des marchandises afin de conforter l'attractivité économique de la Métropole tout en améliorant la qualité de vie de ses habitants grâce à une réduction des émissions de gaz à effet de serre. « Une convention va être signée avec Oxipio, un opérateur pour la livraison du dernier kilomètre afin d'exploiter un ELU au parking des Halles et des partenariats sont à l'étude pour un nouvel ELU au parc P2 de la Cité internationale » explique ainsi Louis Pelaez, le Président de LPA.

LPA réfléchit également à d'autres solutions novatrices en matière de logistique urbaine et ainsi développer des solutions de distribution urbaine intelligente et vertueuse.

¹ Les Cahiers Scientifiques du Transport. N° 55.

La logistique urbaine, acquis et perspectives.

Danièle Patier-Jean-Louis Routhier

² Transport de marchandises en ville : quels enjeux pour les collectivités ? Cahiers du Certu Fiche 28.

Thomas Plantier.

³ Afilog est l'association professionnelle de référence pour le secteur de la logistique et a publié en 2015 le livre « Logistique : la nouvelle industrie française ».

LOGISTIQUE URBAINE :

UN NOUVEL ATOUT DANS LA MANCHE DE LPA

LA LOGISTIQUE URBAINE NE FAIT PAS PARTIE DE L'ADN DE LPA, MAIS LE PRÉSIDENT LOUIS PELAEZ ET SES COLLABORATEURS ONT COMPRIS QU'ILS POUVAIENT EN FAIRE UNE NOUVELLE CARTE DANS L'OFFRE DE SERVICES PROPOSÉS À LEURS CLIENTS. L'ESPACE DE LOGISTIQUE URBAINE (ELU) DES CORDELIERS A SU TROUVER SA PLACE. L'ESSAI A ÉTÉ TRANSFORMÉ (VOIR CI-DESSOUS) MAIS DÉSORMAIS, LPA VEUT ALLER PLUS LOIN EN LA MATIÈRE ET MULTIPLIE LES PROJETS, DANS LE PARC DES HALLES, À LA CITÉ INTERNATIONALE OU DANS CELUI DE LA FOSSE AUX OURS.

« Nous disposions d'un espace vacant de 380 m² dans le parc des Cordeliers », explique Didier Copy, le monsieur "Logistique urbaine" chez LPA. Sous l'égide de la Métropole, nous avons lancé un appel à projet pour lequel deux sociétés ont répondu : "La Petite Reine" et "Les Coursiers Verts". Nous avons retenu cette dernière mais, malheureusement, elle a fait faillite. Nous avons réfléchi à l'utilisation de cet espace et, presque en même temps, l'entreprise de transports Deret nous a sollicités. »

C'est le début de l'aventure. L'entreprise de transports cherche un lieu pour entreposer les tonnes de marchandises destinées à être livrées dans le cœur de la ville. Très vite un accord se dessine. LPA

loue son emplacement à un prix défiant toute concurrence. « Nous n'avons pas eu une approche purement financière, souligne M. Copy. Nous sommes une société d'économie mixte et nous avons une responsabilité vis-à-vis de la collectivité. Pour nous, mettre cet espace à la disposition d'un transporteur, c'est faciliter

la distribution des produits en centre-ville, c'est réduire la circulation de véhicules, c'est fluidifier la circulation et, au bout du compte, c'est contribuer à améliorer la qualité de l'air. Nous avons un rôle à jouer en ce domaine. »

L'effort financier fait par LPA appelait un effort de la part du transporteur. Ce sera chose faite après une rencontre entre Louis Pelaez et les responsables de la société Ooshop, la filiale du groupe Carrefour en charge de la distribution des commandes faites sur le site Internet du géant de la grande distribution. Ooshop va se rapprocher

de Deret afin de mutualiser cet espace, mais pas seulement. Pour parvenir à une approche vertueuse, le deal proposé est le suivant : le transporteur Deret, en plus de ses colis qu'il charge à Corbas, récupère ceux d'Ooshop dans son entrepôt de Vénissieux. Autrement dit, une seule tournée pour deux opérateurs, un seul camion quand il en fallait deux. La mutualisation est donc double : dans l'espace des Cordeliers mais aussi dans les camions qui transportent les marchandises destinées à être livrées dans les commerces du cœur de ville ou chez les particuliers ayant fait leurs courses sur Internet.

« Pour Deret, c'est un investissement d'avenir », souligne Didier Copy. « Quand la réglementation évoluera, ils auront déjà une longueur d'avance sur tous leurs concurrents et seront prêts à répondre aux nouvelles normes qui ne manqueront pas d'arriver pour améliorer, non seulement la qualité de cette logistique mais aussi la qualité de l'air que nous tous

respirons. »

L'exemple probant de l'ELU des Cordeliers donne forcément des idées à LPA. La logistique urbaine se trouve au cœur des préoccupations de la Métropole de Lyon qui est d'ailleurs la première collectivité à avoir adopté une délibération le 18 février 2013 pour définir la politique publique du Grand Lyon en matière de logistique urbaine. Cette politique est centrée sur les champs où la collectivité peut le plus pertinément agir :

- Améliorer la prise en compte de la logistique dans les aménagements (espaces publics et

opérations immobilières).

- Intégrer la logistique, fonction trans-filière par excellence, dans la révision du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat et trouver les capacités d'accueil assurant des services logistiques variés et de qualités aux entreprises du territoire métropolitain.

Louis Pelaez, le Président de LPA souhaite que la société aille plus loin dans ce domaine. « J'ai fixé à LPA l'objectif d'être pilote dans les projets de distribution urbaine intelligente car elle possède tous les atouts pour participer activement à trouver des solutions innovantes et durables. »

Les projets sont nombreux. Il reste maintenant à définir une stratégie cohérente avec des objectifs opérationnels précis définissant la politique de LPA en matière de logistique urbaine.

La logistique urbaine implique des volumes vastes pour permettre aux camions d'accéder aux ELU. LPA ne dispose pas toujours dans ses parcs de hauteurs sous plafond suffisantes pour créer d'autres espaces de logistique urbains. « Nous pourrions créer un ELU dans le parc de la Fosse aux Ours mais pour cela, nous devrions aménager une entrée dédiée au niveau du cours Gambetta. Si nous décidions de le faire, ce serait évidemment un investissement financier important. La décision n'est pas prise mais c'est encore une option supplémentaire pour nous, à condition qu'il y ait une vraie logique économique et de service à ce projet. »

LPA réfléchit aussi à la possibilité d'utiliser ses espaces disponibles pour des services de messagerie qui nécessitent des véhicules de moindre capacité.

Autant dire que le sujet est au cœur des réflexions des dirigeants de LPA et que nous aurons l'occasion d'y revenir dans les colonnes de Mob'Art.



Mutualisation ELU parc des Cordeliers



PHILIPPE BOSSIN

LE « BOSS » DE LA LOGISTIQUE URBAINE



Philippe Bossin dirige la société « Interface Transport » qu'il a créée en 1995. C'était hier et pourtant, à cette époque, personne ou presque ne parlait de logistique urbaine. Sans être tabou, le sujet n'était pas assez glamour pour sortir du cercle restreint des spécialistes. La logistique était affaire de logisticien et les réflexions sur le sujet faisaient cruellement défaut. Face à ce constat de carence, Philippe Bossin a lancé son entreprise, persuadé que cette question allait devenir, au fil des années, une problématique majeure pour les collectivités. Aujourd'hui, son bureau d'études conseille collectivités publiques, ADEME, services de l'État, transporteurs, logisticiens ou groupes industriels car la logistique urbaine est devenue un enjeu majeur pour les métropoles.

« À l'origine, je viens du monde de la recherche, explique posément le patron d'Interface Transport. En 1993, je préparais un doctorat sur cette question du transport des marchandises et j'ai eu la chance de participer à un vaste programme de recherches initié par le Ministère des Transports et l'ADEME qui souhaitaient rattraper le retard de la France en la matière. Ce que nous appelons aujourd'hui "Logistique urbaine" s'appelait alors "transport des marchandises en ville". » Deux ans plus tard, Philippe Bossin décide de quitter le milieu universitaire pour créer un bureau d'études spécialisé dans cette question. Bien lui en a pris car il devient l'un des spécialistes français

et son expertise est recherchée partout en France où il travaille sur toutes les échelles de territoires, du plus petit, communes par exemple, au plus grand, région ou Etat. « C'est assez récent que les collectivités s'y intéressent, alors même que la logistique urbaine participe au bon fonctionnement de la ville. Souvent, on considère que la logistique urbaine, ce sont uniquement des gros camions qui polluent et encombrant l'espace mais aujourd'hui, il existe une notion servicielle de la logistique urbaine. Le portage à domicile des repas des aînés ou la collecte des ordures ménagères, c'est de la logistique urbaine. La frontière est tenue entre le service à la personne et la logistique urbaine. »

La mobilité des marchandises

Pour Philippe Bossin, la logistique urbaine n'est rien d'autre que la « mobilité des marchandises ». Il est vrai qu'à l'évocation de la mobilité, on pense plus spontanément à celle des hommes plutôt qu'à celle des marchandises. Et notre expert va plus loin en donnant cette définition du camion : « un véhicule de transport en commun de marchandises ». Aujourd'hui, explique-t-il, nous nous trouvons à un moment charnière ou à un point de rupture. De son point de vue, le monde économique s'interroge sur la réelle détermination des collectivités vis-à-vis de la logistique urbaine et, pour les entreprises qui font des efforts et tentent d'anticiper de futures normes ou réglementations, la question revient souvent : « à quoi bon acheter des camions moins ou peu polluants, plus sobres en carburant, plus silencieux si les pouvoirs publics ne prennent pas en compte la question de la logistique dans leurs choix ? »

Philippe Bossin reconnaît toutefois que les choses se sont améliorées depuis vingt ans et que la Métropole de Lyon a mis en place une véritable politique de la mobilité même si, sur la question de la qualité de l'air, on est encore loin du compte. Pourtant, les solutions existent... à condition de

procéder à des expérimentations pour vérifier la pertinence de certaines hypothèses. « En France, nous sommes désormais en avance en matière de connaissance. Nous avons mis au point des outils de modélisation extrêmement fiables que beaucoup de pays nous envient. Mais là où nous sommes faibles, contrairement aux pays anglo-saxons, c'est qu'on s'interdit le droit à l'expérimentation et à l'erreur ». De ce point de vue, la Métropole lyonnaise montre quand même l'exemple avec, en particulier, deux expérimentations. La première de livraisons nocturnes et silencieuses menée entre l'été 2004 et le printemps 2005. Jugée concluante par les entreprises participantes, elle a été pérennisée par un certain nombre d'entre elles. La deuxième est l'organisation de la livraison des marchandises rue Grenette, un axe important traversant d'est en ouest la Presqu'île de Lyon. La voie de droite est réservée aux camions de livraisons de 9h à 16h30. L'expérience est en cours et ses premiers résultats sont plutôt très encourageants.

Des camions plus gros ?

« La Logistique urbaine est un service d'intérêt public, souligne Philippe Bossin. Dès lors, pourquoi ne pas leur accorder la priorité aux feux par exemple ? Une autre possibilité est de faire s'arrêter les camions dans des parcs-relais (on parle alors de Centre de Distribution Urbaine) à la périphérie des villes et de charger les marchandises dans des camions plus gros. C'est une idée à laquelle les collectivités réfléchissent. La question de la massification des produits est une question fondamentale. Notre difficulté est de convaincre les élus que le triporteur n'est pas nécessairement la meilleure solution. »

La logistique urbaine n'échappe pas aux phénomènes de modes. Pour beaucoup d'élus, le triporteur paraît être une solution : léger, non polluant, original, il se voit mais ne pollue pas. Tout le contraire d'un camion. C'est donc une idée « vendeuse ». Malheureusement, elle ne répond pas à toutes les réalités du transport des marchandises. Avec les Amazon, Google, Zalando ou autres enseignes de la grande distribution, ce sont des quantités phénoménales de produits qui doivent être livrés au cœur des villes. Utiliser des camions d'un volume utile suffisant pour les acheminer est la garantie de diminuer le flux des camions et donc d'utiliser moins d'espace sur la

Le camion est un véhicule de transport en commun de marchandises

La frontière est tenue entre le service à la personne et la logistique urbaine.

voirie et moins polluer. « Les métros qui transportent des marchandises, cela existe ailleurs. En France, les transports en commun ne sont conçus que pour le transport des voyageurs. Je suis persuadé qu'à terme, il faudra enterrer un certain nombre de fonctions. Sous nos pieds, nous avons un potentiel quasi-infini. De ce point de vue, LPA dispose d'atouts et de compétences. Le succès de l'ELU des Cordeliers est là pour en témoigner. » Pour Philippe Bossin, les collectivités doivent réfléchir autrement, changer de logiciel. Selon lui, l'important se situe dans l'espace-temps et non plus dans la distance. La mise à disposition des marchandises est la clé du succès commercial pour les commerçants. Un niveau des parcs de stationnement LPA pourrait très bien devenir un espace de stockage pour les commerçants du quartier dans lequel se situe le parc. LPA est bien placé pour participer à cette révolution de la mobilité des marchandises. « La logistique urbaine est une activité économique à part entière. C'est l'activité support de toutes les autres et elle est créatrice de richesse. Nos élus ont donc tout intérêt à la prendre en compte dans leurs politiques car il en va de l'attractivité de leurs territoires » conclut Philippe Bossin.

QUEL LPA ÊTES-VOUS?

LE PARC ANTONIN PONCET

À l'occasion de chaque numéro de Mob'Art, nous donnons la parole aux utilisateurs des parcs LPA ou des services apportés par LPA. À l'occasion de ce nouveau numéro, nous avons choisi de partir à la rencontre des clients qui «font» la vie d'un parc. Nous nous sommes rendus au parc Antonin Poncet, au cœur de la Presqu'île, à leur rencontre au hasard de notre déambulation dans ce parc. La plupart de ceux que nous avons croisés ont accepté de nous parler et l'ont fait avec gentillesse et franchise. Voici leurs témoignages.

© Julien RAMBAUD



Samuel

39 ans.
Domicilié à Vourles.
Ingénieur commercial.

«Je suis ingénieur commercial dans le domaine de la sécurité. Je propose des coffres-forts aux entreprises ou aux particuliers qui manipulent beaucoup d'espèces. J'ai souvent rendez-vous dans la Presqu'île et quand c'est le cas, je me gare au parc Antonin Poncet. C'est très pratique pour moi. Mais pas seulement. Ce que j'apprécie, c'est le fait qu'il y ait des agents d'accueil. J'ai souvent fait appel à eux parce que j'avais égaré mon ticket ou que j'avais une

information à leur demander. C'est pour moi le gros plus de ce parc et des parcs LPA en général. Le gros moins, c'est le tarif. Franchement je trouve ces parkings trop chers. Ce matin je suis resté une heure et je paye 2,40 €! Je considère que c'est excessif. En plus, il m'arrive parfois de rester une demi-journée. Heureusement que c'est ma boîte qui paye car sinon, je chercherais une place en voirie. Pour le reste, ce sont des parkings bien tenus, sécurisants. Donc j'y reviendrai.»

«Je travaille dans une société de matériel pour l'audiovisuel et notamment pour le cinéma. Je viens donc régulièrement à Lyon pour proposer nos produits aux cinémas de la ville. Là j'arrive du Pathé-Bellecour. Quand je viens à Lyon, je me gare systématiquement dans ce parc. C'est facile, pratique pour sa proximité avec les cinémas du centre. Et même si je trouve ce parking plutôt cher, ce matin je suis resté deux heures et je paye 4,20 €, c'est quand même plus sécurisant pour moi de laisser mon véhicule ici plutôt que sur la voirie. Quant au fait qu'il y ait des agents d'accueil, depuis plusieurs années que je viens régulièrement à Lyon, je n'ai jamais eu besoin de faire appel à eux. Mais sur le principe, bien sûr que c'est bien.»



Jérôme

34 ans.
Domicilié à Nancy.
Commercial.



Nabil

27 ans.
Domicilié à Saint Fons.
Technicien de maintenance.

«Je travaille dans une entreprise située à Corbas mais j'habite à Saint-Fons. Aujourd'hui je prends mon travail dans l'après-midi donc j'en profite ce matin pour faire des courses et profiter des derniers jours de soldes. Quand je viens à Lyon, je me gare ou au parking de la Fosse aux Ours ou à Antonin Poncet comme aujourd'hui. En fait je vais sur internet avant de partir et je me connecte sur le www.lyonparking.fr et c'est

en fonction des places disponibles que je choisis le parc dans lequel je vais me garer. J'aime bien Antonin Poncet pour la proximité avec les boutiques du centre-ville mais je trouve que les espaces pour les voitures sont un peu serrés, du coup ce n'est pas toujours facile de sortir de la voiture. Question prix, je trouve qu'il est quand même un petit peu cher. Sinon, pour moi, il est très bien.»



Anaïs

28 ans.
Domiciliée dans l'Ain.
Commerciale dans le tourisme.

«Je démarche les agences de voyages pour le compte de Tours Operators. Je leur propose des produits qu'elles peuvent ensuite inclure, ou non, dans leurs catalogues. Je travaille pour une entreprise basée à Mâcon et je rayonne sur 15 départements, du coup je fais beaucoup de kilomètres et je fréquente de très nombreux parkings partout où je me déplace. Lyon, j'y viens souvent. Quand j'arrive de l'autoroute par les quais, je tourne au niveau du quai Gailleton et je me gare presque systématiquement dans ce parc. Je l'apprécie parce que je n'ai jamais eu de problème pour y trouver de la place. Il est central et je peux facilement rayonner dans les agences de voyages de la Presqu'île, c'est pratique. Par rapport aux parkings des autres villes où je me rends, j'apprécie vraiment la présence d'agents d'accueil. Dans ce parc, je n'ai aucune crainte, d'ailleurs, comme vous pouvez le voir, il m'arrive même de travailler avec mon ordinateur sur le toit de ma voiture avant de partir chez un client!»

Jacques

53 ans.
Domicilié à Villeurbanne.
Salarié chez Orange.

«Je travaille parfois dans les locaux de la grande Poste place Antonin Poncet. Quand je viens à Lyon, je me gare systématiquement dans ce parc parce que c'est à deux pas de mon lieu de travail. En cœur de ville, je trouve que LPA joue bien le jeu et qu'il y a des parkings en nombre suffisant. En revanche c'est moins le cas en périphérie ou dans le 3^e par exemple. Pour le reste, ce que je trouve être vraiment un plus,

c'est la présence des agents dans les parcs. Le service est impeccable, les parcs sont très propres, très bien tenus. Pour moi, c'est une qualité de service de très haut niveau. Je le dis parce que je vois d'autres parkings, à Lyon ou dans d'autres villes qui sont beaucoup moins bien tenus. Quant au prix, c'est cher mais il faut savoir ce qu'on veut. Quand on dispose de parkings de cette qualité et aussi bien situés, cela se paye.»



Piazza delle Erbe, Padoue

PADOUE

LA VILLE DES LIVRAISONS VERTUEUSES.

Connue par Saint-Antoine et la basilique qui porte son nom et attire encore chaque année des milliers de pèlerins, la ville italienne de Padoue - 215 000 habitants à 40 km à l'ouest de Venise - commence à se faire connaître pour sa politique novatrice en matière de logistique urbaine. Auparavant, la municipalité avait mis en place des restrictions d'accès pour les automobilistes : le centre-ville y est partiellement fermé à la circulation, sauf pour les résidents et les véhicules autorisés. Organiser le transport des marchandises en cœur de ville devenait donc une étape supplémentaire dans la démarche politique des pouvoirs publics. Depuis 2004, Padoue a donc mis en place un système vertueux appelé Cityporto adopté par cinq autres villes italiennes de taille moyenne. Après des capitales comme Madrid et Bruxelles, Mob'Art vous emmène dans les rues d'une ville de la taille de Rennes qui a su penser la livraison des marchandises en l'adaptant à son histoire et à ses caractéristiques.

Beaucoup moins connue que Venise sa mythique voisine, Padoue (Padova en italien) est pourtant célèbre pour abriter la deuxième université la plus ancienne du monde après celle de Bologne. Créée en 1222, elle a eu Galilée comme enseignant et Copernic comme étudiant, excusez du peu. Mais ça, c'était avant.

Aujourd'hui, Padoue, au-delà de son centre médiéval et Renaissance et de son célèbre marché de la « Place des Herbes », dispose d'une zone industrielle parmi les plus grandes d'Europe et de la plateforme multimodale la plus importante d'Italie « Interporto di Padova ». Il s'agit d'une société d'économie

mixte (comme LPA) dont la structure juridique est privée. Il faut préciser que cette région du nord de l'Italie, longtemps considérée comme l'une des plus pauvres du pays, est devenue l'une des plus riches en raison d'une activité industrielle et commerciale intense appuyée par une université performante.

Dans cette zone industrielle, pas moins de 1 300 entreprises sont rassemblées et 50 000 personnes y travaillent quotidiennement. Une ligne ferroviaire dédiée y a même été créée afin de recevoir et d'acheminer les marchandises qui arrivent et repartent en Italie bien sûr mais aussi dans toute l'Europe.

Cityporto

Face au développement exponentiel de son activité économique, il n'est donc pas tout à fait étonnant que la ville ait eu assez vite le désir de s'intéresser à la question de la logistique urbaine.

En 2004, après 18 mois d'études et de concertation, la municipalité de Padoue et Interporto di Padova créent un service de livraison urbain vert, appelé Cityporto avec l'appui des acteurs locaux ou régionaux (chambre de commerce, opérateur de transport public, Région de Padoue...).

Jusqu'alors en effet, les livraisons de marchandises en ville se faisaient de façon anarchique. Avec Cityporto, neuf véhicules propres livrent les marchandises pour les commerces du centre-ville à toute heure de la journée. Ces véhicules sont autorisés à livrer leurs colis alors que pour les autres, ces livraisons ne sont possibles qu'à certains horaires très règlementés. Un peu plus de dix ans après sa création, Cityporto fait des émules puisque plusieurs villes italiennes de taille comparable ont adopté le système de distribution des marchandises sous l'appellation « Cityporto ».

Cityporto est une coopérative qui gère à la fois la plateforme logistique qui reçoit les colis des entreprises clientes mais aussi le service de distribution urbaine. Une quinzaine de salariés y travaillent : des chauffeurs-livreurs, du personnel d'entrepôt et du personnel administratif.

Un fonctionnement moderne

L'organisation de Cityporto est assez simple dans son fonctionnement et utilise les nouvelles technologies de l'information pour une efficacité maximum. Tout d'abord elle dispose d'un espace de logistique situé au sein même d'Interporto di Padova. Un élément important à considérer car toutes les villes ne disposent pas, au préalable à l'installation d'un système vertueux de livraisons de marchandises, d'espace dédié.

Le client du service passe sa commande et livre sa marchandise directement à la plateforme. Elle est vérifiée et chargée dans les véhicules estampillés Cityporto par les chauffeurs-livreurs de la coopérative. Ceux-ci effectuent ensuite leurs livraisons en centre-ville et reviennent à la plateforme avec d'éventuels retours. Ils peuvent repartir à tout moment puisqu'ils disposent de l'autorisation de livraison tout au long de la journée. Cela amène une très grande flexibilité dans les livraisons et une réelle valeur ajoutée pour les entreprises clientes et les commerçants chez qui les colis sont livrés. Grâce à un système GPS et des codes-barres, tous les colis sont suivis ce qui assure une gestion fine des livraisons mais aussi des stocks.

Au-delà de la réussite de Cityporto en terme économique, il est important de souligner combien cette gestion vertueuse a permis de

diminuer la pollution dans le centre-ville de Padoue et donc d'améliorer la qualité de la vie de ses habitants. Selon les études les plus récentes, les émissions de gaz à effet de serre ont baissé de 25 % et la diminution est de 22 % pour les principaux polluants.

Un modèle duplicable ?

Face à ces résultats, il serait tentant d'imaginer que ce modèle Padovan est duplicable à toutes les villes ? De fait, plusieurs villes italiennes l'ont adopté : Modène, Come, Abano Terme et, plus récemment, Aoste et Rovigo. Leurs points communs ? Ce sont des villes moyennes voire même de petites villes. La problématique des grandes villes s'avère beaucoup plus complexe à résoudre. Néanmoins, Cityporto a fait ses preuves (le système est devenu rentable après deux années d'exploitation seulement) et bien des villes moyennes françaises pourraient s'inspirer de ce modèle. Il a réussi notamment parce que la réflexion a été approfondie et que plusieurs partenaires ont accepté d'en partager la création. Tous les exemples réussis de système de livraison de marchandises en ville reposent sur un partage de la prise de décision.

Aujourd'hui, Cityporto de Padoue est cité en exemple dans tous les colloques consacrés à la logistique urbaine en Europe. Tous les spécialistes de la logistique urbaine notent que la mutualisation des espaces de logistique urbaine est un élément clé de la maîtrise des flux de marchandises dans les cœurs de ville ainsi qu'en témoigne, à Lyon, le succès de l'ELU des Cordeliers opéré par LPA en partenariat avec le transporteur Deret et Ooshop.



Cityporto

Les raisons du succès

Deux chercheurs spécialistes de la logistique urbaine ont étudié dans le détail Cityporto. Leur constat montre les deux raisons essentielles de la réussite du projet alors même que dans beaucoup d'autres villes européennes, des expérimentations pourtant prometteuses ont été abandonnées au bout de deux ou trois ans.

La première raison du succès est la présence sur le territoire de la ville de Padoue d'un très vaste espace logistique intermodal dans lequel il a été simple d'en réserver une toute petite partie (moins de 1 % de la superficie totale) pour la plateforme logistique destinée à City-

porto. Les deux chercheurs soulignent combien ce point est essentiel en ce sens qu'il n'entraîne quasiment aucun investissement lourd de départ pour la collectivité et ses partenaires. Dans cet ordre d'idées, la position de LPA à Lyon est intéressante car la société d'économie mixte possède des espaces inoccupés dans ses parcs qui pourraient être aménagés en plateforme de logistique urbaine (voir pages 8 à 13).

La seconde raison essentielle du succès de Cityporto est la longue concertation qui a précédé la mise en place du système. Dans la chaîne de la logistique urbaine, entre le chargeur situé à une

extrémité de cette chaîne et le consommateur à l'autre extrémité, il existe de nombreux intervenants dont les intérêts sont souvent contradictoires. Dans le cas de Padoue, la volonté politique de la municipalité appuyée par la présence d'un partenaire puissant comme Interporto di Padova a permis d'associer l'ensemble des acteurs de cette chaîne pour aboutir au résultat que l'on connaît aujourd'hui.

Une leçon dont on doit tirer les enseignements, en France et ailleurs en Europe.

MAC

MUSÉE D'ART CONTEMPORAIN DE LYON

Le musée d'art contemporain de Lyon est ouvert du mercredi au vendredi, de 11h à 18h. Le samedi et le dimanche, de 10h à 19h.
Informations au 04 72 69 17 17 et sur www.mac-lyon.com

#YokoOnoLyon

YOKO ONO

9.03 —
10.07.16



Yoko Ono dans *En Trance*, 1997 / Exposition *Half A Wind Show*, Louisiana Museum of Modern Art, Danemark, 2015 / Photo: Bjarke Orsted

Lumière de L'aube

Crédit photo: J. Hansen & Madsen



un événement
Télérama



AIRFRANCE
FRANCE IS IN THE AIR

Europe 1