

# Plan de Déplacements Urbains 2015-2025



## Compte-rendu de l'Atelier Thématique de Concertation « Marchandises »

### ATELIER DU 6 NOVEMBRE 2014

**Cet atelier de concertation était consacré à la thématique « Marchandises », du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2015-2025 de la Communauté du Pays d'Aix (CPA).**

Il avait pour objectif de réfléchir sur des pistes d'actions dans le domaine du fret de marchandises (transport, livraisons, dysfonctionnements urbains...), en s'appuyant sur les réalités du territoire et de ses acteurs.

**La première partie de l'atelier était consacrée au cadre légal du PDU (11 objectifs légaux).**

L'équipe projet du PDU a ainsi fait un retour sur la démarche initiée en 2011, mais non aboutie. Le projet n'a pas été approuvé après l'enquête publique d'octobre/novembre 2013, du fait de l'élargissement du territoire (entrée de Greasque et Gardanne en janvier 2014). La loi SRU a également fixé 5 cadres indispensables sur les marchandises (desserte urbaine, maintien des activités commerciales, réglementation, besoins en surfaces, infrastructures).

Dans ce contexte, le PDU 2015-2025, dans le prolongement de la précédente étude, a pour objectif d'améliorer les points marquants relevés lors de l'enquête publique : intégration des 2 nouvelles communes, impacts environnementaux, gestion des marchandises, desserte des zones d'activités...

Par la suite, l'équipe projet a présenté un diagnostic synthétique des flux et enjeux en matière de marchandises sur le territoire.

Les 4 objectifs structurants du PDU 2015-2025 ont été ensuite présentés (intitulés non définitifs) :

- > Rendre les transports publics plus performants et plus attractifs.
- > Réduire la place de la voiture et mieux organiser les livraisons.
- > Donner plus de place aux modes actifs : le vélo et la marche à pied.
- > Inciter à de nouvelles pratiques de mobilités pour des déplacements plus intelligents.

Il n'existe pas de hiérarchie entre ces 4 objectifs, la combinaison des 4 aboutissant à « un cercle vertueux ».

**La deuxième partie de l'atelier était consacrée aux travaux sur les actions à mener en faveur du fret autour de 2 grandes thématiques :**

- > Les dysfonctionnements actuels et les mesures à préconiser : réglementation, Espace Logistique Urbain (ELU), relations avec les déplacements de personnes...
- > L'usage du mode ferré

NB : Les transporteurs routiers et ferrés ont pu exprimer leurs avis/opinions/attentes lors de l'atelier, le point de vue des commerçants sur la thématique n'a pu être approfondi faute de représentants (avis uniquement relayé par la CCIMP).

**En conclusion, chaque participant a précisé les points essentiels qu'il retenait des travaux du jour.**

## EQUIPE PROJET PDU

Membres présents	Fonction	Organisme
Raphaël MARI	Coordinateur PDU et Stratégies Mobilités	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Marco DI BENEDETTO	Bureau d'Etudes	HORIZON CONSEIL
Daniel BOUDOUIN	Bureau d'Etudes	JONCTION
Philippe DI SCALA	Concertation	STRATIS
Membres excusés	Fonction	Organisme
Marie-Christine BOEUF	Directrice de la Mobilité	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE
Stéphane LEVY	Secrétaire Général	AGENCE D'URBANISME DU PAYS D'AIX

## COMPOSITION DE L'ATELIER

Membres présents	Fonction	Organisme
Corinne PINA	Energie Climat	CPA DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT
Emmanuelle MOESCH	Chargée de Mission	CLUSTER PACA LOGISTIQUE
Sabrya PREVOST	Développeur territorial	CCIMP
Patricia MARCELET	Secrétaire Général	ASSOCIATION DES ENTREPRISES - PÔLE D'ACTIVITÉS D'AIX EN PROVENCE
Laurent BIANCONI		DREAL PACA
Michelle BARRAL	Présidente	FEDERATION DES CIQ d'AIX
Guillaume DE CASTERAS	Directeur	FRANCE EXPRESS GEODIS CALBERSON
Michel MATTAR	Secrétaire Général	UNION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE, TLF MEDITERRANEE
Paul SILLOU	Directeur	RDT13
Corinne DELONCA	Responsable sécurité routière	CPA, DIRECTION DE LA MOBILITE

## DYSFONCTIONNEMENTS ET MESURES A PRECONISER

**Au vu des enjeux présentés dans le diagnostic, quels sont les points majeurs à traiter (dans l'espace et dans le temps) ?**

### Contexte sur le transport des marchandises

> Chaque jour, environ 34 000 livraisons/enlèvements sont effectuées sur la CPA. Ainsi les marchandises représentent de 10 à 15% des déplacements de véhicules, mais près du 1/3 des émissions polluantes (au delà pour les particules microscopiques). De plus, 30% des gênes fonctionnelles en ville sont dues au transport de marchandises. Pourtant, c'est une activité souvent vitale pour le commerce de proximité et l'attractivité économique des communes. Environ 8000 colis sont livrés chaque jour sur le Pays d'Aix, pour des achats effectués via internet. Pour toutes ces raisons, les marchandises ne doivent pas rester les « grandes oubliées du système de déplacements ».

### Point de vue des transporteurs routiers de marchandises

Les transporteurs routiers de marchandises ont tout d'abord exprimés leurs problématiques.

> Historiquement la majorité des transporteurs de marchandises s'est rapprochée de Marseille. Ainsi, pour Geodis Calberson/France Express, Aix représente 10 000 livraisons par mois, contre 25 000 pour Marseille. « Le dernier km pollue, mais coûte aussi de l'argent » : s'installer sur Marseille leur permet des économies de fonctionnement. Le coût du dernier km est élevé : « il représente plus de 30% du coût du transport. Depuis, les transporteurs sont déjà entrés dans des optimisations de distribution (horaires adaptés, véhicules utilisés sur Aix plus petits que Marseille...). Toutefois, les frontières administratives du Pays d'Aix ne correspondent pas aux frontières d'organisation des transporteurs (et de leurs clients : particuliers, commerces ou entreprises) : ainsi, « Aix-en-Provence est livrée depuis Marseille et Vitrolles ». L'approvisionnement du Pays d'Aix est très lié aux plateformes externes : Marseille, Salon, Clé Sud, Vitrolles.

> La volonté des grandes villes est de limiter l'accès aux centres-villes aux transporteurs. Pourtant le stockage n'est pas (plus ?) assuré dans les magasins de proximité. Pour certaines enseignes commerçantes, n'ayant pas ou peu de surfaces de stockage, le réassort moyen par boutique est de 3, 4, 5 fois par semaine, parfois 7 ! On demande dès lors aux transporteurs d'assurer ce stockage et de

prévoir de nombreuses livraisons. Les pouvoirs publics doivent aussi prendre en compte ces considérations.

- > De plus, le contrat de transport est tripartite : un expéditeur, un destinataire et un transporteur. « Les clients confient leurs livraisons à un transporteur, pas à un intermédiaire, qui risque de rallonger les temps et de compliquer la responsabilité.
- > En centre-ville, notamment d'Aix, les transporteurs sont aussi confrontés à un problème entre les horaires d'ouverture des boutiques (10h en général) et les horaires réglementés pour les livraisons (avant 11h), ce qui laisse peu de temps. Or, « Tout le monde veut être livré en même temps ».
- > Certains transporteurs ont essayé de s'équiper en véhicules électriques, mais ceux-ci sont beaucoup plus coûteux, moins solides et beaucoup moins performants. Compte-tenu des innovations à venir, ce mode pourra devenir intéressant à terme. D'ores et déjà, ils se sont largement engagés dans une politique d'équipements en véhicules répondant aux normes environnementales Euro 5.

### **Éléments de constat sur la plateforme logistique Aixoise**

- > Le projet de Centre de Distribution Urbaine d'Aix (CDU) est un espace mis en œuvre par la collectivité pour recomposer les flux avant leur distribution. Une gestion par un opérateur privé est assurée. A ce sujet, des rencontres avec la Ville d'Aix, les transporteurs et les commerçants ont déjà été réalisées par ailleurs.
- > Il ressort déjà que la plateforme envisagée sur Aix ne peut intéresser que les transporteurs en compte propre (destinataires ou expéditeurs soit 56% des livraisons). Pour les transporteurs (à compte d'autrui), cela fait une rupture de charge qui a un coût et provoque des problèmes de responsabilité. Ainsi, « qui va payer le surcoût de livraison : le commerçant ? l'acheteur ? ». De plus, cette plateforme semble sous-dimensionnée 400 m<sup>2</sup>, alors qu'il en faudrait 4 000 m<sup>2</sup>.

### **Autres dysfonctionnements constatés**

- > Dans le centre d'Aix, on constate au quotidien des problèmes de discipline des commerçants et des particuliers qui occupent les aires de livraison, au détriment des véhicules de livraison. Ainsi « si les voitures qui n'ont rien à faire sur les emplacements de livraison n'étaient pas là, le transport de marchandises pourrait être plus flexible ».
- > Pour la représentante des Comités d'Intérêt de Quartier d'Aix, les livraisons ont l'air mal organisées, notamment dans certaines routes très étroites.
- > Il faut aussi tenir compte des artisans qui travaillent en centre-ville et ont besoin de se garer à proximité de leur lieu d'intervention.

### **Les livraisons dans les autres communes et les zones d'activités**

- > Il n'y a pas que le centre d'Aix qui est concerné par les livraisons. Ainsi, dans les autres communes, les transporteurs sont confrontés à des difficultés d'accès dans les centres-villes et villages les jours de marché.
- > la problématique des livraisons ne concerne pas uniquement Aix, mais aussi les zones périphériques et les villages alentours.
- > Dans les zones d'activités, un effort de signalisation est à entreprendre pour faciliter les livraisons, notamment pour les transporteurs étrangers sans cesse plus nombreux et qui se fient souvent à leur GPS inadapté.

### **Mesures à préconiser**

- > En matière de livraison dans l'hypercentre d'Aix, les solutions à apporter doivent se situer à 3 niveaux : l'organisation du système de livraison, la réglementation, la gouvernance. Cette gouvernance doit impliquer les opérateurs de fret, mais également les chargeurs et les commerçants.
- > Les solutions en matière de réglementation des horaires sont à envisager dans une échelle métropolitaine, notamment avec une harmonisation sur les grandes communes du département. La future Métropole devrait permettre d'harmoniser la réglementation.
- > Une solution pourrait être envisagée en utilisant les parcs relais en périphérie : des points relais dans lesquels les habitants viennent chercher leurs achats sur internet. Cela consisterait à professionnaliser les points relais qui sont aujourd'hui gérés (à minima) par des petits commerçants, aux faibles capacités d'entreposage. Ouvrir ces sas de livraison aux abords du centre ville aixois permettrait de ne pas rentrer en ville, mais de s'en rapprocher au plus près, avec le client qui vient chercher le ou les colis déposés.

## **L'USAGE DU MODE FERRE**

**Quelles perspectives de développement pour le fret ferroviaire ? Comment articuler les modes ferrés et routiers ? Quel type de fret est concerné ?**

## Contexte sur le fret ferroviaire

Les politiques publiques prônent un usage plus important du fer dans l'organisation du transport de marchandises. Pourtant, le transport de marchandises par fer a quasiment disparu du paysage aixois. En dehors de l'approvisionnement des unités industrielles de Gardanne et Vitrolles, on ne relève que du transport de boissons. Les atouts sont pourtant là :

- > La RDT13 qui s'affirme comme OFP (Opérateur Ferroviaire de Proximité) au niveau régional,
- > La ligne Rognac-Aix qui permet de relier directement la zone des Milles/Arbois,
- > Les projets d'ouverture de ligne Gardanne-Carnoules et Cavailon-Pertuis,
- > L'aménagement de la liaison ferrée Aix-Marseille,
- > Le développement de nouveaux chantiers de transport combiné (Mourepiane, Fos ?).

Le « tout camion » domine sur la CPA et reste trop présent surtout au Nord du territoire.

## Enjeux pour le fret ferroviaire sur le territoire

- > Historiquement, le fret ferroviaire coûtait cher à la SNCF et ses filiales (SERNAM), qui a depuis privatisé cette partie du transport. Pour les transporteurs routiers, le fret ferroviaire n'a d'intérêt que pour des distances supérieures à 500 km.
- > La RDT13 en temps qu'Opérateur Ferroviaire de Proximité intervient pourtant sur des périmètres plus restreints. Ainsi, elle organise « le train des poubelles » quotidien de l'agglomération marseillaise vers l'incinérateur de Fos. Elle est également en relation avec des entreprises/collectivités locales et peut traiter des « wagons isolés », en les regroupant et en massifiant les flux. En moyenne, la RDT13 gère environ 15 trains par semaine. Cela « favorise le report modal de la route vers le fer » et permet de réduire les nuisances environnementales.
- > Sur la centrale de Gardanne, il existe de gros enjeux pour transporter la bauxite, le charbon et le bois. Ainsi 400 000 tonnes de charbon sont transportés entre Fos et Gardanne par an. Chaque jour, « 150 voyages en poids lourds sont nécessaires. » Une grande partie de ce fret pourrait être assurée en mode ferré.
- > Une question demeure : la cohabitation du fret ferroviaire avec le transport ferroviaire de voyageurs est-elle possible sur les voies actuelles ? Ces voies peu fréquentées la nuit pour les voyageurs pourraient être utilisées au profit des marchandises.
- > On peut donc constater, en matière de transport de marchandises, le mode routier et le mode fer peuvent être complémentaires et non concurrents, pour certaines quantités, certains services et certaines distances.

## CONCLUSION : ACTIONS PRIORITAIRES SUR LES MARCHANDISES

- > Pour la DREAL, la logistique urbaine ne doit pas se concevoir uniquement sur Aix mais aussi sur les zones périphériques et les villages alentours. Ainsi, la problématique du transport de marchandises existe sur Gardanne. Dans ce cadre, le fret ferroviaire peut être une solution durable. Par ailleurs, le CDU d'Aix, dans sa dimension actuelle, ne résoudra pas les problématiques de rupture de charge et d'horaires.
- > Pour les CIQ d'Aix, les livraisons provoquent des gênes sur la voie publique. Si le système actuel des gros transporteurs semble performant, il faudrait trouver une solution plus adaptée pour les petits colis : pourquoi pas en utilisant les parcs relais en périphérie, qui pourraient servir de points relais dans lesquels les clients viendraient retirer leurs colis.
- > Pour les transporteurs, il existe déjà beaucoup de contraintes dans les Bouches-du-Rhône. Cela devient très compliqué pour eux. D'ailleurs, depuis 20 ans, « de gros transporteurs ont disparu faute de rentabilité ». Avant de contraindre, il faut concerter, en incluant tous les acteurs : transporteurs, commerçants, pouvoirs publics... Pour cela « il faut que chacun fasse un pas. »
- > Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence, il est essentiel de conserver/maintenir « l'attractivité des centres-villes », en luttant contre l'évasion commerciale vers les grandes surfaces de périphérie. Il faut donc prévoir de bonnes conditions de livraison, avec des solutions innovantes. La CCIMP se prononce également en faveur du fret ferroviaire, qui doit s'appréhender dans une réflexion globale en faveur de l'aménagement du territoire.
- > Pour le Cluster PACA Logistique, il existe des contraintes et intérêts divergents entre les commerçants et les transporteurs... mais aussi des problématiques communes. Le principal problème réside dans les faibles surfaces de stockage dans les commerces de centre-ville. Il faudrait que les pouvoirs publics jouent un rôle de médiateur, en prévoyant des réunions d'échanges entre les 2 parties.

> Pour la Direction Environnement de la CPA, l'enjeu environnemental (près du 1/3 des émissions polluantes routières engendré par le transport de marchandises) est crucial. On pourrait prévoir une concertation teste sur un petit secteur d'Aix (rue d'Italie par exemple). Sur Euroméditerranée, il existe des zones test de ce type. Aussi, dans les aménagements urbains, on pourrait prévoir des « espaces de stockage relais », pouvant être partagés. De même, dans les nouveaux quartiers, ces aménagements pourraient être prévus systématiquement.