

TRANSPORT. De plus en plus de fret à livrer en centre alors que les plateformes logistiques tendent à s'éloigner dudit centre-ville : les enjeux sont économiques et écologiques

Des pistes pour livrer en cœur de ville

Fin 2018, Frédéric Fournier testera dans Nantes son projet de plateforme logistique mobile : City Progress.

Sur le papier, c'est simple : un poids lourd chargé de 19 à 26 tonnes de fret à livrer dans le centre-ville de Nantes, stationne sur un emplacement strictement réservé... Cours des 50-Otages, pour l'exemple.

Un camion Scania au gaz naturel épaulé par une navette électrique

À partir de là, un véhicule utilitaire de 3 m³, électrique, effectue la livraison des clients : supérettes, restaurants, bars, vêtements... « Tous les commerces de détail », généralise Frédéric Fournier, patron de Central Design, porteur de ce projet baptisé City Progress, labellisé Nantes City Lab en décembre 2017.

« Le label nous permet de tester le dispositif grandeur nature. Notre terrain de jeu ? Le cœur de Nantes ! ». Des tests qui selon le chef d'entreprise, « se dérouleront fin 2018 ». Le calendrier est serré car d'autres villes, « Bordeaux, Rouen, Toulouse et Angers », frappent à la porte.

Un essai rendu possible aussi par le constructeur de poids lourds suédois Scania.



Frédéric Fournier, patron de Central Design à Nantes. Photo PO-JPH

« Nous avons signé un accord de partenariat : Scania France met à notre disposition un camion GNV (gaz naturel pour véhicules) ».

Ledit camion stockera et transportera une trentaine de tonnes de fret réparties sur 44 palettes normées :

« Une plateforme logistique mobile », simplifie Frédéric Fournier. Il transporte le fret et la navette qui prendra le relais sur zone et acheminera la ou les commandes au pas de la porte des commerçants.

Une navette non-polluante

qui s'intègre aux circulations des zones à trafic limité (ZTL), silencieuse. Quoi qu'il arrive, elle ne peut dépasser les 25 km/h. Elle est efficace dans un rayon de 600 m autour de son point de départ. Dans l'exemple (50-Otages), elle peut livrer les commerçants de la place Graslin, à la place Saint-Pierre ; de Talensac à Commerce.

Moins de pollutions

Simple sur le papier, et bénéfique pour l'environnement car moins de pollution aérienne provoquée par la foultitude de mini-bouchons engendrée par la noria matinale des livreurs ; moins de pollution sonore aux petites heures de la journée ; moins de pollution visuelle pour cause de véhicules utilitaires stationnés sur les sites touristiques qui concentrent les commerces.

Simple sur le papier, cela pourra l'être aussi sur le bitume si les chargeurs, les livreurs et les clients modifient leurs organisations.

Jean-Pascal Hamida

L'INFO EN PLUS

Logistique inversée

City Progress est aussi capable d'optimiser le cycle des reprises et permettre une meilleure gestion des retours, des inventus, du recyclage des emballages...

ZOOM



La Ville, via une nouvelle réglementation, veut apaiser l'espace public. Archives PO-NB

Bientôt une nouvelle réglementation en ville

Attente. La ville de Nantes travaille sur une nouvelle réglementation pour les livraisons, afin de réduire le nombre de camions en ville. Le calendrier de sa mise en place n'est pas encore calé. Seule certitude, des annonces seront faites cette année. Deux objectifs : « Poursuivre l'apaisement du centre-ville. Et répondre aux enjeux de la transition énergétique », répond la Ville. Nantes compte 132 places de stationnement pour les livraisons. « Un

disque est obligatoire pour les utiliser ». Les livraisons sont autorisées de 7 h 30 à 11 h 30 pour les véhicules ne dépassant pas 12 tonnes sur le périmètre réglementé. « Nous allons remettre à plat ce dossier ». La Ville travaille sur deux pistes : l'évolution de la motorisation, les véhicules propres pourraient être les seuls autorisés à circuler au-delà de 11 h 30. Et l'évolution des modalités, en rationalisant les livraisons.



60 000 mouvements quotidiens

15 000. Il y a 60 000 mouvements de marchandises par jour dans l'agglomération nantaise... dont 15 000 intra-périphérique (25 %). Parmi ces 15 000, 4 000 concernent le centre de Nantes, soit 7 % des flux de marchandises journaliers de la métropole (Étude Interface Transport, 2012-2013).

75 %. C'est la part de ces mouvements qui passent par des professionnels du transport. Des mouvements organisés en tournées.

70 000. C'est le nombre d'actes d'achats hebdomadaires effectués via internet à Nantes métropole. 5 % de l'ensemble des actes.

17 %. Des livraisons aux particuliers passent par des points relais.

Photo archives PO-Nathalie Bourreau

Taxes sur les livraisons liées au e-commerce

Le Sénat a voté une taxe sur les livraisons liées au commerce électronique et fait beaucoup réagir.

Dans un avenir proche, City Progress pourrait accessoirement être une solution pour atténuer sensiblement les effets probables sur les prix qu'engendrera une proposition de loi rédigée le 29 mai par un groupe de sénateurs. Ils suggèrent un « Pacte national de revitalisation des centres-villes et centres bourgs ». Son article 27 propose la création d'une taxe « sur les livraisons liées au commerce électronique ».



Dans le quartier Zola, Anthony Josselin, gérant de la station-service Avia et point relais colis, gère les colis issus du e-commerce. Photo PO-N.B.

Amiens-Nantes : 263 €

50 centimes d'euro pour chaque kilomètre qui sépare le dernier lieu de stockage du produit, et l'adresse de

livraison finale.

Ainsi un produit commandé chez Amazon, stocké dans son centre logistique à

Boves, près d'Amiens dans la Somme (80), et livré dans un point relais cours des 50-Otages, pourrait être taxé

de... 263 €. À moins que l'entreprise américaine investisse dans une plateforme intermédiaire, plus proche de l'agglomération nantaise. À Carquefou par exemple. La surtaxe ne serait plus que de 7 €.

Une question se pose alors : le camion du projet City Progress, peut-il être considéré légalement comme un centre logistique malgré le fait qu'il soit mobile ?

Si la réponse est « oui », la taxe « sur les livraisons liées au commerce électronique » pourrait tomber à moins de 30 centimes d'euro. Avec City Progress, cet impôt s'appliquerait à des distances ne pouvant qu'être inférieures à 600 m, le rayon d'action rentable de la navette électrique. C.Q.F.D.

J.-P.H.

ET AUSSI

Besoins de logistique en centre-ville

À l'instar du MIN de Nantes qui partira à Rezé en 2019, les plateformes logistiques tendent à s'éloigner du cœur des villes. S'ajoutent les actions de dynamisation du centre-ville conjuguées au CA du e-commerce qui progresse : 14,3 % en 2017^(*). Donc la nécessité de livrer davantage et au plus près, en point relais ou magasin. De plus, 33 % des e-clients profitent du retrait d'une commande pour acheter d'autres produits, sur place. « Pour diminuer les coûts économiques et écologiques d'une logistique centrée, collectivités et industriels doivent se tourner vers des centres logistiques raccordés à des moyens de transport multimodaux (La Tribune) ». City Progress...

(*) Source Fevad