

N°60

OBSERVATOIRE REGIONAL des Transports

L'équipe de l'ORT
vous présente
ses meilleurs voeux
pour l'année 2012

L e t t r e t r i m e s t r i e l l e d e l ' O b s e r v a t o i r e

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

ELCIDIS, dix ans de fonctionnement 1

STATISTIQUES 2-4

TRM-BREVES 5

ÉDITORIAL SUITE 6-7

ELCIDIS, dix ans de fonctionnement

Confrontées aux problèmes de congestion et de qualité de l'air, de nombreuses agglomérations recherchent des solutions innovantes face au problème des livraisons en ville. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) leur permet de prévoir dans le cadre des Plans de Déplacement Urbain (PDU) « la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et des dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin de limiter la congestion des voies et des aires de stationnements ». La logistique urbaine est en pleine évolution comme le montrent les diverses expérimentations qui vont de la mise en service de « centre de distribution urbaine » (CDU) à de nouveaux modes d'organisations de type DISTRIPOLIS ou ASTRE CITY qui permettent de limiter les entrées des poids lourds en ville, d'améliorer la fluidité et l'efficacité des livraisons en milieu urbain. ELCIDIS (ELECTRIC CITY DISTRIBUTION SYSTEMS) à La Rochelle, associe depuis 10 ans la mise en place d'une plate-forme de chargement - déchargement et les livraisons par véhicules électriques dans le centre-ville.

La Rochelle a souvent innové en matière d'écologie et de transports urbains. Elle a notamment été la pionnière de la journée sans voitures et de l'autopartage développé avec des véhicules électriques (LISELEC). Dans la mesure où les livraisons de marchandises par véhicules thermiques en milieu urbain se traduisent par des impacts énergétiques et environnementaux importants, une certaine logique prévalait dans la recherche de solutions alternatives. En effet, bien que le transport de marchandises en ville ne soit à l'origine que de 10 à 15 % des véhicules-kilomètres réalisés, les véhicules de livraison contribuent à 40 % de la consommation d'énergie des transports en ville et 50% du gazole consommé (ADEME, 2006). En termes de pollution, ils émettent 60 % des particules, 44 % du dioxyde de soufre (SO₂), 36 % des oxydes d'azote (NOx), 25 % du dioxyde de carbone (CO₂) et 20 % du monoxyde de carbone (CO) dus aux transports (LET et alii., 2006).¹

Les commerces génèrent une part importante des flux de marchandises au coeur de l'agglomération. Le nombre de livraisons par semaine et par emploi est en moyenne de 4,5 pour les pharmacies, de 3,7 pour les boucheries, de 2,3 pour les quincailleries et de 0,2 pour les bureaux. **Les émissions du transport routier de marchandises en ville, pour l'essentiel sur les derniers kilomètres, ont été estimées, dans les études réalisées à Bordeaux et Paris, au quart des émissions de CO₂ liées à la mobilité urbaine.**



D'autre part, la congestion routière est fréquente, entraînant une consommation élevée du véhicule et donc une hausse des émissions de gaz à effet de serre.²

Face à ces problèmes environnementaux, mais aussi de dégradation du patrimoine historique (arcades et piliers régulièrement écornés par les camions), La Rochelle a décidé de lancer en février 2001 le projet ELCIDIS. Soutenu par l'Union Européenne dans le cadre du programme THERMIE, le Conseil régional Poitou-Charentes, l'ADEME, le Conseil général de Charente-maritime, la CCI de La Rochelle, le Pro-

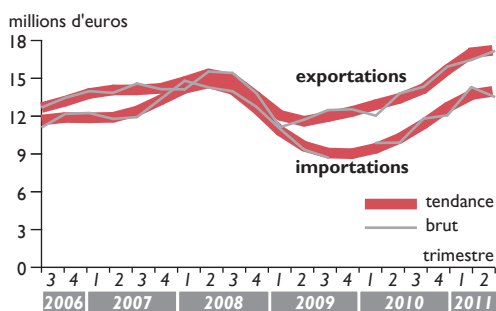
gramme de Recherches et d'Innovations dans les Transports terrestres (PREDIT), EDF, la Communauté d'agglomération de la Rochelle, ELCIDIS a permis d'expérimenter l'exploitation d'une plate-forme de livraison de marchandises en centre-ville au moyen de véhicules électriques et d'en évaluer l'efficacité et l'impact sur l'environnement et la circulation. Le principal objectif était de proposer une solution par une approche en trois points : organiser la distribution urbaine des marchandises en utilisant des véhicules propres, favoriser des formes d'organisation moins génératrices de congestion, de pollution et expérimenter la faisabilité d'un centre de distribution urbaine. Véritable interface entre

2 Logistique urbaine : agir ensemble » FNE/ADEME

¹ L'implication des opérateurs de transports publics urbains en matière de transport de marchandises en ville et de logistique urbaine durables : AUGÉREAU, Virginie, 12th WCTR, July 11-15, 2010 - Lisbon, Portugal

données générales

Commerce extérieur



Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

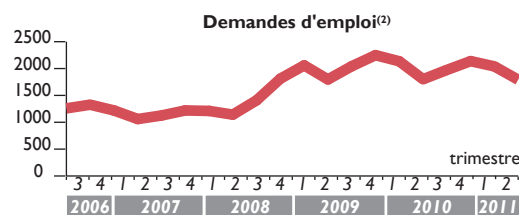
EVOLUTION	1 ^{er} trim 11 1 ^{er} trim 10	2 ^e trim 11 2 ^e trim 10
Exportations	+36,7 %	+24,4 %
Importations	+44,7 %	+36,2 %

Au cours du 1^{er} semestre 2011, la reprise des échanges commerciaux s'est consolidée, les exportations ont augmenté de 30,1 % grâce aux « produits phares » régionaux tels que le cognac vers les USA, Singapour et la Chine mais aussi les produits de l'agriculture et de l'élevage vers l'Algérie, la Côte d'Ivoire et le Sénégal. Les importations ont également progressé de 40 %, pour l'essentiel des produits pétroliers en dépit d'un mois de juin très en retrait pour les entrées de produits énergétiques.

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



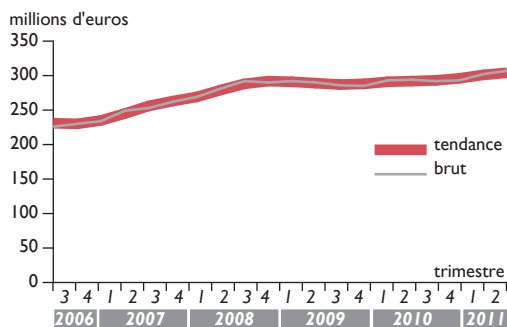
(2) Nouvelle nomenclature : Catégorie A = demandeurs d'emplois tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi. Regroupe les anciennes catégories 1, 2, 3 hors activité réduite.

Source : DIRECCTE

EVOLUTION		1 ^{er} trim 11 1 ^{er} trim 10	2 ^e trim 11 2 ^e trim 10
Tous secteurs	Offres	+4,3 %	+6,1 %
	Demandes	-0,9 %	+1,2 %
Secteur transport	Offres	+22,3 %	+9,5 %
	Demandes	-4,4 %	-0,5 %

Les offres enregistrées (= flux) ne peuvent être comparées aux demandes en fin de mois (= stock).

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport



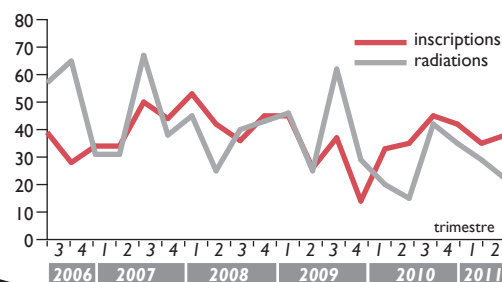
Source : Banque de France

Tous secteurs confondus, les offres d'emplois de la région ont enregistré une hausse de 5,3 % au 1^{er} semestre 2011. Dans le secteur des transports, leur nombre a augmenté de 15,4 % avec un 1^{er} trimestre au cours duquel l'embellie économique a permis une hausse de plus de 22 % des offres. Le nombre de demandeurs d'emplois tous secteurs confondus est resté stable durant les 6 premiers mois de l'année (+0,1 %) alors qu'il a reculé de 2,6 % dans le secteur du transport.

Le niveau des encours de crédit des entreprises de transport progresse légèrement (+3,7 %) au cours du 1^{er} semestre 2011.

Les entreprises de transport

Inscriptions et radiations des entreprises sur les registres tenus par la DREAL (marchandises, voyageurs, commissionnaires)

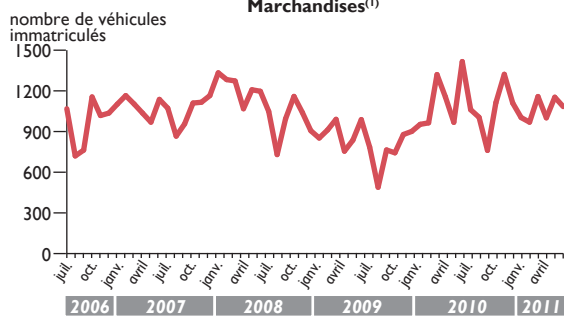


Source : DREAL Poitou-Charentes
NB : un quart des entreprises inscrites ont d'autres activités principales déclarées et dépendent donc d'autres codes APE

EVOLUTION	1 ^{er} trim 11 1 ^{er} trim 10	2 ^e trim 11 2 ^e trim 10
Inscriptions	+6,1 %	+8,6 %
Radiations	+45,0 %	+46,7 %

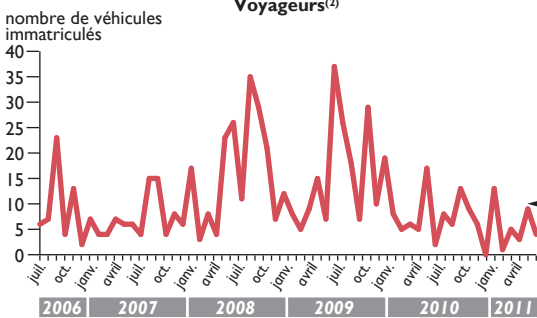
Immatriculations de véhicules neufs

Marchandises⁽¹⁾



(1) les camionnettes et camions, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques.

Voyageurs⁽²⁾



(2) les autobus et les autocars.

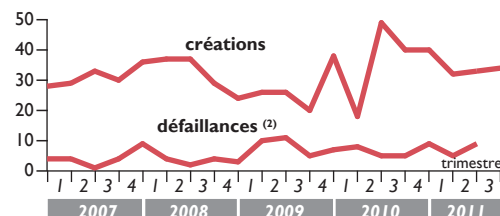
Source : SOeS/FCA

EVOLUTION	1 ^{er} trim 11 1 ^{er} trim 10	2 ^e trim 11 2 ^e trim 10
Marchandises	-8,4 %	-15,4 %
Voyageurs	0,0 %	-33,3 %

Au cours du 1^{er} semestre 2011, les inscriptions au registre des transporteurs (voyageurs, marchandises et commissionnaires) ont progressé de 7,4 % (73 inscriptions en 2011 contre 68 en 2010). Les radiations sont également en augmentation de 45,7 % : 51 radiations en 2011 contre 35 en 2010.

Les immatriculations de véhicules utilitaires neufs ont augmenté de 6,4 % au cours du 1^{er} semestre 2011 démontrant le dynamisme du marché. Dans le détail, les immatriculations des remorques ont chuté de 16,6 % alors que les autres catégories de véhicules utilitaires (camions, camionnettes, semi-remorques et tracteurs) ont augmenté de 13,7 %.

Démographie des entreprises de transport⁽¹⁾



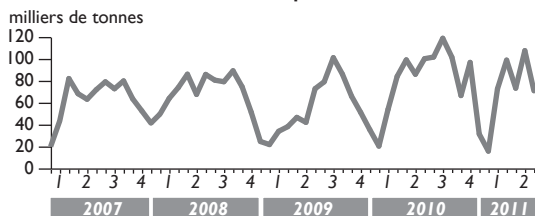
(1) NAF 2008
(2) défaillances enregistrées à la date du jugement
Source : INSEE

Fret ferroviaire

Trafic fret ferroviaire total
(SNCF, Colas Rail, Naviland Cargo)

Les trafics sur les 6 premiers mois 2011 ont enregistré une forte augmentation (+41 %). Toutefois, le 1^{er} semestre 2010 avait connu une fin de campagne céréalière moins active que d'habitude. L'activité du 1^{er} semestre est donc portée à la fois par une bonne activité céréalière notamment en lien avec le port de La Rochelle, ainsi qu'à une nette reprise des expéditions de granulats au départ du bassin de Thouars. Le 2^e semestre 2011 s'annonce morose et devrait effacer une grande partie de l'avance prise.

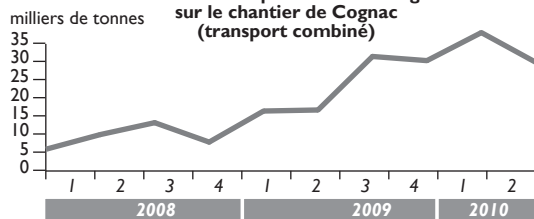
Trafic réalisé par Colas Rail



Source : Colas Rail

Les trafics du principal opérateur privé de la région, Colas Rail, sont légèrement en retrait de 1 % par rapport au 1^{er} semestre 2010. Le 1^{er} trimestre a enregistré une augmentation de l'activité de 18,1 % qui ne s'est pas poursuivie au 2^e trimestre, en baisse de 11,7 %.

Trafic réalisé par Naviland Cargo sur le chantier de Cognac (transport combiné)



Source : Naviland Cargo

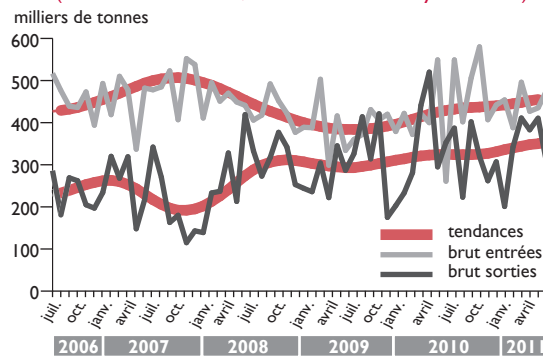
La ligne de transport combiné Cognac-le Havre affichait d'excellents résultats durant le 1^{er} semestre 2010. A partir du mois de juillet 2010, le trafic a été dévié vers la plate-forme de Bordeaux - Hourcade en raison de la fermeture de la voie ferrée Angoulême-Saintes pour travaux jusqu'en mai 2011. Bien que la ligne soit à nouveau opérationnelle, cette situation devrait perdurer jusqu'à la fin de l'année.

Trafic record pour le Grand Port Maritime de La Rochelle

Le trafic portuaire régional (ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente) a enregistré une augmentation de 6,9 % par rapport au 1^{er} semestre 2010. Les entrées sont en augmentation de 16,2 % en raison de la bonne tenue des importations de produits forestiers et pétroliers via le GPMLR. Les sorties sont en retrait de 3,2 %, notamment en raison de moindres exportations de maïs via le port de Tonny qui a enregistré un recul de plus 50 000 tonnes par rapport au 1^{er} semestre 2010.

Trafic des principaux ports maritimes

(Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonny-Charente)



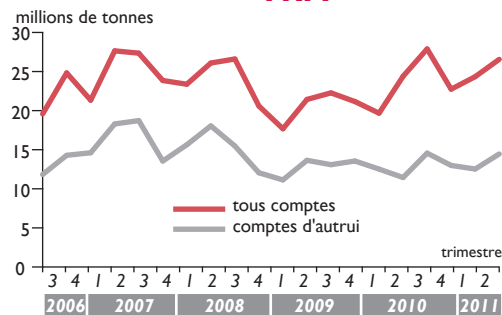
Sources : GPMLR/CCI Rochefort

EVOLUTION	1 ^{er} trim 11 1 ^{er} trim 10	2 ^e trim 11 2 ^e trim 10
Entrées	+9,6 %	+23,6 %
Sorties	-0,1 %	-5,8 %
TOTAL	+5,3 %	+8,3 %

L'activité du transport routier de marchandises « tous comptes » de la région Poitou-Charentes (entrées, sorties et flux internes) a augmenté de 14 % par rapport au 1^{er} semestre 2010. Les tonnages transportés en interne enregistrent une hausse de 20 % par rapport à un 1^{er} semestre 2010 qui se situait très en retrait.

L'activité « pour comptes d'autrui » a progressé de 11,8 % avec des évolutions contrastées : le trafic interne à la région a progressé fortement (+24 %), les sorties également (+11,8 %) alors que les entrées sont restées stables.

TRM

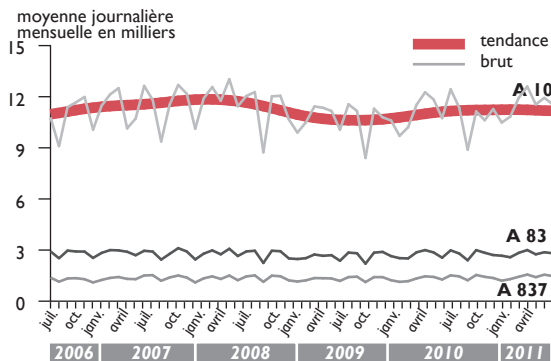


Source : MEDDM (fichier TRM)

EVOLUTION	1 ^{er} trim 11 1 ^{er} trim 10	2 ^e trim 11 2 ^e trim 10
Tous comptes	+22,1 %	+7,5 %
Comptes d'autrui	+0 %	+24,6 %

Durant les six premiers mois de l'année 2011, le trafic des poids lourds sur les autoroutes du Poitou-Charentes a augmenté de 2,1 %. Dans le détail, le trafic de l'A10 a augmenté de 2 %, l'A837 de 6 % et celui de l'A83 de 0,5 %. Le nombre de poids lourds comptabilisés aux gares de péages de la région est en hausse de 3,7 % au 1^{er} trimestre (+4 % pour l'A10, +5,4 pour l'A837, +0,5 % pour l'A83). Leur nombre au 2^e trimestre est globalement stable (+0,6 %, pour l'A10, 0,4 % pour l'A83), seul l'A837 enregistre une hausse de 5,4 %.

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes¹⁾

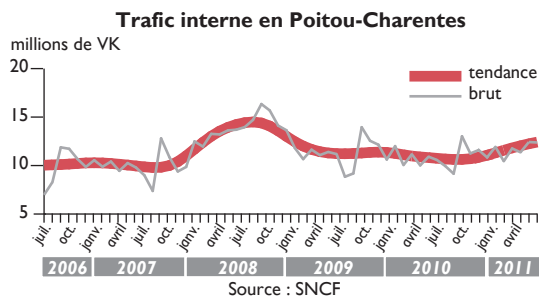


⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

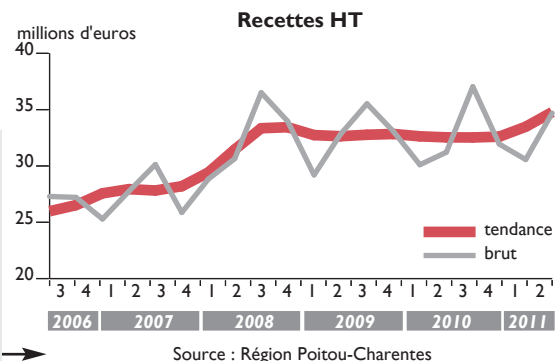
EVOLUTION	1 ^{er} trim 11 1 ^{er} trim 10	2 ^e trim 11 2 ^e trim 10
Poitou-Charentes	+3,7 %	+0,6 %
A 10	+4,0 %	+0,0 %
A 83	+0,5 %	+0,4 %
A 837	+5,4 %	+5,4 %

Voyageurs ferroviaires

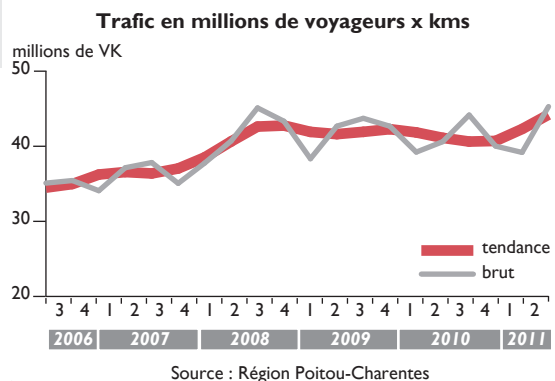
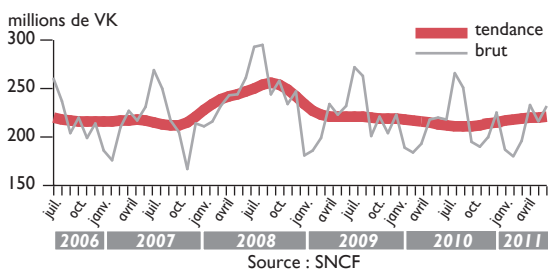


En Poitou-Charentes, le trafic ferroviaire interne à la région enregistre une hausse plus marquée (+8,6 %) qu'à l'inter régional (+1,9 %) par rapport au 1^{er} semestre 2010. La fréquentation des TER augmente de 5,6 %. Les recettes enregistrent une évolution similaire +6,4 %. Cette tendance est à mettre en relation avec une année 2010 morose en terme de fréquentation.

Voyageurs TER



Trafic interrégional du Poitou-Charentes



EVOLUTION	1 ^{er} trim 11 1 ^{er} trim 10	2 ^e trim 11 2 ^e trim 10
Trafic interne	+2,8 %	+14,8 %
Trafic interrégional	-0,5 %	+4,0 %

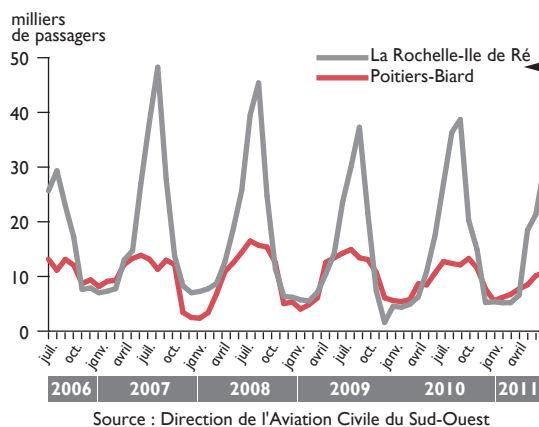
EVOLUTION	1 ^{er} trim 11 1 ^{er} trim 10	2 ^e trim 11 2 ^e trim 10
Voyageurs x km	-0,3 %	+11,3 %
Recettes	+1,4 %	+11,1 %

Transports collectifs urbains

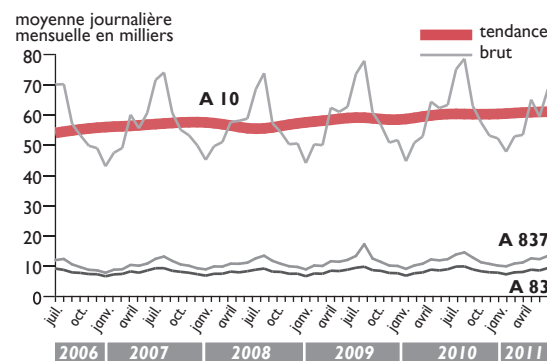
La fréquentation des Transports Collectifs Urbains des principales villes de la région est en augmentation de 3,2 % durant le 1^{er} semestre ce qui représente plus de 650 000 voyages supplémentaires. Seuls les réseaux de Poitiers (-4 %) et Angoulême (-0,4 %) enregistrent une baisse de leur fréquentation. Royan (+33 %), Niort (+22 %), Rochefort (+13,7 %), La Rochelle (+8,2 %), Châtelleraut (+6,1 %), Saintes (+6,2 %) et Cognac (+5,7 %) connaissent de belles progressions.

Au niveau régional, le nombre de voyageurs aériens est en augmentation de 12 % par rapport au 1^{er} semestre 2010. L'aéroport de La Rochelle enregistre une progression de 23 % grâce notamment à la liaison vers Porto (7220 passagers) assurée par Ryanair ou encore aux bons résultats des lignes vers Paris, Edimbourg et Londres. En revanche, la ligne saisonnière sur Nice via Poitiers ainsi que celle vers Gatwick par Easy jet ont été supprimées. Le trafic de l'aéroport de Poitiers enregistre une diminution du nombre de passagers de 3 % en raison d'un trafic morose au mois de juin.

Voyageurs aériens



Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes⁽¹⁾



Le trafic des véhicules légers enregistrés sur l'ensemble des autoroutes régionales a poursuivi sa croissance (+3 %) durant le 1^{er} semestre 2011. L'autoroute A837 a vu son trafic progresser de 5,6 %, l'A83 de 2,6 % et l'A10 de 2,6 %.

Le nombre de véhicules enregistrés aux gares de péages au mois de juin est en hausse de 8 % par rapport à l'année précédente alors que leur nombre est en recul au mois de mai (-3 %) ce qui pourrait s'expliquer par la structure du calendrier : absence des traditionnels ponts en mai, reportés en juin.

⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

EVOLUTION	1 ^{er} trim 11 1 ^{er} trim 10	2 ^e trim 11 2 ^e trim 10
Poitou-Charentes	+4,3 %	+2,1 %
A 10	+3,9 %	+1,6 %
A 83	+4,0 %	+1,4 %
A 837	+6,2 %	+5,0 %

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin du premier semestre 2011

- ✓ L'enquête d'opinion trimestrielle auprès des chefs d'entreprises du transport routier de marchandises traduit une activité économique dynamique pour les premiers mois de l'année 2011. Le transport routier de marchandises a enregistré une augmentation des volumes fret par rapport au 1^{er} semestre 2010 dont les niveaux étaient moyens. Les soldes d'opinion* concernant le transport urbain, le transport à courte distance et le transport à longue distance sont positifs et reflètent le bon niveau des trafics fret, en raison notamment de la hausse de 20 % des tonnages transportés à l'intérieur de la région. Les perspectives de trafics pour le 3^e trimestre 2011 tablent sur une stabilisation des marchés et des flux.
- ✓ L'activité internationale** ne concerne qu'un faible nombre d'entreprises en Poitou-Charentes qui, après avoir enregistré une stabilisation de leur activité, prévoient une baisse de leurs trafics pour le 3^e trimestre 2011.
- ✓ La plupart des indicateurs concernant la situation des entreprises ont retrouvé une certaine stabilité. Toutefois, les tensions sur les prix ont persisté et ont impacté les trésoreries qui sont tendues (-30 et -20 en solde d'opinion). Les soldes d'opinion concernant les délais de paiement sont positifs pour les petites comme pour les grandes entreprises. Les

soldes d'opinion concernant les prix des transports restent négatifs, traduisant les difficultés pour répercuter les charges ainsi que la fragilité de la situation financière des entreprises.

Les soldes d'opinion concernant l'utilisation du parc de véhicules sont en demi-teinte. Le climat économique est considéré comme moyen pour 60 % des entreprises interrogées.

- ✓ Le solde d'opinion concernant les effectifs et le recrutement des conducteurs routiers est positif. Les prévisions pour le 3^e trimestre 2011 sont optimistes avec un solde d'opinion de 12.
- ✓ Les investissements en matériel de transport se sont maintenus : 27 % des entreprises toutes tailles confondues ont acquis des véhicules au cours du 1^{er} semestre 2011. Il s'agit majoritairement de véhicules de remplacements (88 %).

* solde d'opinion : différence entre la part des opinions favorables ou ayant constaté une hausse et la part des opinions défavorables ou ayant constaté une baisse

** les données sur l'international sont à considérer avec prudence en raison du faible nombre d'entreprises qui pratiquent ce type de transport



BRÈVES

L'autoroute de la mer transgascogne monte en puissance

Un an après son lancement, le premier bilan de l'autoroute de la mer entre **Montoir-de-Bretagne (Nantes)** et **Gijón (nord de l'Espagne)**, est largement positif. Au total, près de **14.000 poids lourds** ont transité sur la ligne entre septembre 2010 et fin août 2011, dépassant de 75 % les prévisions initiales et côté tourisme plus de **30.000 passagers** et près de **11.000 véhicules** ont été transportés. Le service est progressivement monté en puissance pour atteindre une moyenne, actuellement, de 70 poids lourds par escale. Fréquemment, le navire atteint sa pleine capacité (130 équivalents camions). La ligne accueille principalement des remorques accompagnées (84 %) et fonctionne pour 61 % dans le sens **Gijón - Montoir**. Sur les **451.000 tonnes** qui ont transité sur la ligne, **289.000 tonnes** concernent les flux en remontée de la péninsule ibérique. La clientèle se répartit pour l'essentiel entre les routiers portugais (54 %), espagnols (31 %) et français (11 %).

Des adaptations et un possible service quotidien

L'offre actuelle repose sur 3 escales hebdomadaires au départ de chaque port. Au fil du temps, des aménagements ont été effectués en fonction des besoins et contraintes des transporteurs et des rotations les plus fréquentées. Plusieurs horaires d'escales ont ainsi été modifiés : le vendredi soir dans le sens **Montoir-Gijón**, le départ s'effectue à 23 h 59 au lieu de 21 h 00 pour permettre aux transporteurs venant de la région parisienne d'accéder au service. C'est également le cas pour le service du dimanche soir dans le sens **Gijón-Montoir** avec un départ à 16 h 00 au lieu de 21 h 00 pour permettre une arrivée à 7 h 00

et faciliter les livraisons dans la journée pour une zone de chalandise qui peut s'étendre jusqu'au bassin parisien et au Nord-Pas-de-Calais.

Des études sont actuellement en cours pour le développement de liaisons ferroviaires permettant à l'autoroute de la mer **Montoir-Gijón** de bénéficier de connexions de pré et post-acheminement vers d'autres régions françaises. A terme, le service pourrait devenir quotidien mais les armateurs restent prudents car cette nouvelle offre nécessiterait l'entrée en flotte d'un second navire. L'augmentation de la fréquentation de la ligne a déjà conduit l'armateur à changer de navire après 8 mois d'exploitation. Le **Norman Bridge**, d'une capacité de 2 000 m linéaire, de **100 poids lourds** et de **400 passagers**, a ainsi été remplacé par le **Norman Asturias** d'une capacité de 2 255 m linéaire, de **130 poids lourds** et de **800 passagers**.

Des marchandises variées

La flexibilité du mode de manutention roll-on/roll-off (ro-ro) permet le transport de tout type de marchandise roulante pouvant être arimée sur une remorque (y compris les marchandises sous température dirigée). Le trafic de ces douze premiers mois témoigne ainsi d'une grande variété de produits. Dans le sens France-Espagne, les principaux trafics reposent sur les marchandises saisonnières (pommes de terre, pommes...), matériaux d'emballage (plastiques, cartons) et pièces automobiles. Dans l'autre sens, les ardoises, les véhicules neufs, les pneumatiques, le papier et les matériaux de construction constituent la majorité des trafics.

"Réactivité, souplesse et gain financier"

Selon Philippe Henon, responsable de la plateforme logistique de **Point P** à Saint-Aignan de Grand Lieu (Nantes), l'autoroute de la mer a avant

tout apporté réactivité et souplesse dans le schéma de transport. "Le carrelage importé de la région de Coimbra (Portugal) peut être chargé jusqu'au vendredi matin et arriver le lundi à la première heure, ce qui nous permet d'ajouter des commandes de dernières minutes. La mise à disposition de surfaces de stockage par le Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire constitue également une variable d'ajustement importante pour l'exploitation." A l'arrivée de la ligne, les camions peuvent en effet rester parqués de quelques heures à deux jours. Un autre avantage de ce service repose sur son coût : "Nous avons pu réaliser une économie non négligeable en utilisation ce mode de transport."

D'après le communiqué de presse du Grand Port Maritime de Nantes saint Nazaire.

L'OPF La Rochelle Maritime Rail Service a fêté son 1^{er} anniversaire.

Depuis le 8 octobre 2010, l'Opérateur Ferroviaire Portuaire **La Rochelle Maritime Rail Service** assure le transport de marchandises de plusieurs clients du Grand Port Maritime de La Rochelle. Un an après sa création, l'OPF filiale du GPMLR et d'Eurocargo Rail, exploite trois trafics, représentant un volume annuel de 100.000 tonnes, soit plus de 10 % du trafic portuaire. Ces trafics ont permis de retirer 3400 camions de la route et d'éviter l'émission de 1500 tonnes de CO₂. Cependant, l'objectif d'OPF La Rochelle de passer de 3 à 5 trains par semaine fin 2011 est reporté à la mi-2012 en raison de la morosité de la conjoncture. D'autres OPF comme Ferrovergne subissent de plein fouet la baisse des volumes transportés.

Suite de p 1

les transporteurs et les entreprises du centre-ville, la plate-forme constitue un maillon supplémentaire dans la chaîne logistique permettant de massifier les flux et de rationaliser les tournées.

La réussite du projet est étroitement liée à l'arrêté de circulation pris dès janvier 2001 et fermement appliqué par la Ville de La Rochelle. Les véhicules de transport de marchandises supérieurs à 3,5 tonnes sont autorisés à livrer dans le centre-ville uniquement de 6h à 7h30. Seuls les véhicules n'excédant pas les 7,5 tonnes desservant les marchés et transportant des produits frais, surgelés, boissons en gros et combustibles sont autorisés à circuler dans la zone. Une autorisation préalable exceptionnelle est obligatoire pour les véhicules de chantier ou de déménagement. Les véhicules d'entretien des réseaux publics, de nettoyage de voirie et de ramassage des ordures ménagères, d'urgence et de secours ne sont pas concernés par la restriction.

OBJECTIFS ET FONCTIONNEMENT

Le transport urbain de marchandises est un élément indispensable au dynamisme économique des centres-villes, à leur attractivité commerciale. ELCIDIS propose une solution permettant de mieux gérer les derniers kilomètres organisant la distribution par des véhicules électriques, en favorisant des livraisons moins génératrices de congestion et de pollution. Les biens entrants sont amenés jusqu'au CDU où ils sont déchargés, allotés et stockés pour être redistribués vers leurs destinataires finaux par des camions ou camionnettes électriques. Le budget prévisionnel initial était évalué à

900 000 euros avec plus de 50 % de subventions. Le reste était à la charge de la Communauté d'Agglomération rochelaise, qui a, entre autre, mis à disposition tout l'investissement nécessaire au fonctionnement du CDU. Après appel d'offre, la gestion de la plate-forme a été confiée aux Transports Genty (février 2001-octobre 2006). Depuis novembre 2006, la plate-forme est gérée dans le cadre d'une délégation de service publique de 12 ans par Proxiway, filiale de Veolia Transport, qui est chargée de coordonner l'ensemble des opérations, de gérer les flux administratifs, de participer aux différentes opérations et d'être l'interlocuteur privilégié des différents partenaires.

ELCIDIS dispose d'un local de 700 m². La plate-forme a l'avantage d'être facile d'accès pour les camions et d'être aux abords du centre-ville, périmètre réglementé par l'arrêté de circulation. Arrivées sur la plate-forme, les marchandises sont réparties par secteurs, rues et destinataires, ce qui permet de mutualiser les flux et les différents types de produits. La messagerie constitue une grande part de son activité. La plate-forme comprend trois conducteurs, un responsable de quai et une direction. Le parc est composé de 5 Berlingo électriques dont deux frigorifiques. Deux camions sont également utilisés dont un 5,5 tonnes, un MODEC, dédié au transport des palettes, plus volumineuses.

ETAT DU PROJET

Après 10 ans de fonctionnement, ELCIDIS a atteint un stade de maturité

Les premières phases d'expérimentation ont été évaluées à travers un bilan environnemental, un audit logistique, une étude financière, l'analyse des réglementations en vigueur et une enquête de satisfaction auprès des transporteurs et commerçants.

Cette démarche était essentielle puisque la plate-forme devait être autonome en 2006. Avec l'arrivée de la DSP, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle a reconduit une aide financière dégressive en faveur de Proxiway pour aider notamment au renouvellement d'une partie de la flotte. Cette aide s'arrête définitivement fin 2011.

EVALUATION DE L'EXPERIENCE

les points essentiels

Le rapport final mettait l'accent sur la nécessité de diversifier les activités de la plate-forme qui, à l'instar du transport routier de marchandises

est extrêmement tributaire de la conjoncture économique.

Aujourd'hui, le groupage dégroupage représente 62 % de l'activité de la plate-forme. Les marchandises transportées sont variées, on trouve des produits à forte valeur ajoutée comme du vin pour les restaurants, des vêtements, et des marchandises courantes, des chaussures, des produits secs... Ses principaux clients sont des messagers mais aussi des expressistes.

ELCIDIS propose également, outre l'acheminement de colis et palettes sur les derniers kilomètres, un service de livraisons à domicile principalement pour des enseignes alimentaires (25 % de l'activité) et de stockage (13 %). 60 % des commerces du centre-ville ont été livrés par Elcidis et l'enquête qualité démontre un très haut niveau de satisfaction. Du côté des transporteurs, il n'y a aucune plainte, ils estiment le gain de temps à 3 heures/jour/camion ce qui est évidemment important notamment en cas d'augmentation de leur activité. Les commerçants ont noté une nette diminution des encombrements liés aux livraisons. La qualité de vie au centre-ville s'est améliorée : les nuisances sonores ont été réduites tout comme les émissions de gaz à effet de serre et les polluants liés aux transports.

La plate-forme de distribution est un atout majeur pour les commerçants qui ne sont pas tenus à des horaires pour leur approvisionnement, ce qui convient tout particulièrement à ceux travaillant en flux tendus. Grâce à cette solution logistique, le centre-ville est apaisé et bénéficie d'une qualité de vie. Pourtant, depuis l'arrêt des subventions européennes, parmi les 6 villes européennes (Stockholm, Rotterdam, Milan, Erlangen et Stavanger) du programme ELCIDIS, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle est aujourd'hui la seule à continuer la livraison par véhicules électriques des marchandises en ville.

Toutefois, la problématique de la logistique urbaine est de plus en plus prise en compte par les collectivités (lancement du club du dernier kilomètre de livraison par le GART) et des propositions émanent même d'initiatives privées (Distripolis ou Astre City). Depuis peu, la réflexion progresse et les expérimentations se multiplient.

**Contacts : Anne CHANÉ, Proxiway ☎
Centre de distribution urbaine ELCIDIS
Av. du 123^e R. I 17000 La Rochelle ☎**

Chiffres-Clés

- ✓ 700 m² de surface
- ✓ 1 200 tonnes de marchandises livrées par an
- ✓ 13 000 positions par an.
- ✓ 3000 livraisons à domicile par an.

Depuis 2001 :

- ✓ 320 000 kilomètres parcourus en silence
- ✓ 34500 litres de carburant économisés
- ✓ 85 tonnes de CO₂ évitées.

Social/Sociétal

- ✓ 5 emplois durables créés

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 15, rue Arthur Ranc BP 539 86020 POITIERS CEDEX

Directeur de la publication : Thiery Hautier - Responsable : Stéphane Morançais - Contact : Véronique Roy

☎ 05 49 55 65 82 - Télécopie 05 49 55 65 89 - Email ort@i-carre.net

Cette lettre trimestrielle est téléchargeable sur notre site internet : www.ort-poitou-charentes.asso.fr

Maquette : 2A2R - PAO : GRAFIMAP - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes

