

1. Groupe o bouchon

Contexte général

- Tendence globale à ralentir la vitesse en ville et réduire la place de la voiture (moins de stationnement, moins de voirie)
- Contraindre les centres-villes sans nuire à leur attractivité / asphyxier les activités économiques
- Trafic ne veut pas dire bouchons. Les bouchons correspondent à des points de blocage / des conflits d'usage.
- La mobilité des personnes est responsable d'une partie non négligeable des bouchons (La part du trafic de personne dans la circulation de surface équivaut à environ 80% des v.km). L'optimisation pèse aujourd'hui sur les opérateurs de transport, pas sur les particuliers (contrainte pour les opérateurs / récompense pour les particuliers à travers l'accès à des voies dédiées au covoiturage par exemple).
- Pas de vision globale sur les flux de marchandises sur un territoire donné.

Enjeux identifiés

Optimisation des chargements (limiter le nombre de véhicules nécessaires aux livraisons)

- Les opérateurs de transport optimisent déjà leur chargement pour des raisons économiques.
- La marge d'amélioration est surtout sur les livraisons rapides / d'urgence et sur les livraisons des petits acteurs.
- 25% des trajets sont en tournées et représentent 75% des livraisons. 75% des trajets sont en trace directe et représentent 25% des livraisons = faible efficacité / optimisation (enquêtes marchandises en ville, LAET) → réduire les traces directes et/ou trajets inefficaces.
- La mutualisation est limitée par la réglementation. Un transporteur alimentaire ne peut pas transporter les marchandises d'un autre client.

Optimisation des trajets dédiés à la livraison (réduire le temps de trajet / d'utilisation de la voirie)

- Dégradation du temps de parcours en raison de la saturation des voiries
- Temps mort dans les trajets car le chauffeur est aussi livreur

Optimisation de l'infrastructure (réduire les points de blocage & conflits d'usage)

- Saturation des voiries à certains horaires ; conflit d'usage personnes/marchandises.
- Voiries et infrastructures de transport en commun sont au contraire sous-utilisées en heures creuses
- Manque d'espaces dédiés à la livraison à l'origine de points bloquants sur la voie publique qui viennent alimenter la saturation. NB : les espaces piétons (typiquement le Vieux Lyon) sont les plus simples à livrer (pas de contrainte d'usage).

Propositions

- **Avoir un organe qui orchestre la mobilité des marchandises sur le territoire**, un « Sytral des marchandises » qui supervise la livraison des marchandises en ville et ait une vision d'ensemble afin de pouvoir optimiser ce qui est optimisable.
 - **Remettre la puissance publique au centre** pour qu'elle supervise les flux sur son territoire et structure un service public de livraison
 - **S'appuyer sur des opérateurs de transport (marché public) qui pourront mutualiser en favorisant la multimodalité et les modes les plus vertueux** dans le cahier des charges.
 - S'appuyer sur un **prestataire IT** (marché public) : vision d'ensemble + **optimisation des tournées en intégrant le multimodal**
 - S'appuyer sur les **infrastructures** existantes (y compris TC) et les adapter : dédier une voie aux camions optimisés ? utiliser les TC la nuit ?

Points d'alerte :

- *Réglementation qui empêche la mutualisation de certaines marchandises.*
- *Qui paie le service ? La puissance publique, le consommateur final,*
- Pas d'obligation à passer par ce service de livraison mais forte incitation, notamment pour les petits acteurs, à travers la **mise en place d'un nutri-score camion : prise en compte du taux de chargement (tonne carbone au kg transporté) et plus seulement de la vignette Crit'Air.**

Points d'alerte :

- *Comment prendre en compte/contrôler le taux de chargement ? Camions transparents, pesée des camions à l'entrée en ville, monitoring du chargement remonté dans le SI, ..*
- *Avoir un business model viable pour pérenniser les expérimentations et les faire évoluer vers des projets durables*
- Professionnaliser les acteurs dont la logistique n'est pas le métier : **accompagner la fonction achat des petits acteurs** (commerçants, restaurateurs) pour plus d'anticipation / moins de livraisons d'urgence peu optimisée (et si recours au service public, éviter les ruptures de stock) et **faire payer le coût de l'instantanéité.**

Exemple des stations de ski qui anticipent leur besoin de livraison pour toute la saison.

Point d'alerte :

- *Difficulté à faire payer le prix de l'instantanéité au vu de la concurrence. Si on ne répond pas au besoin client, un concurrent le fera. Nécessité d'avoir un cadre qui s'impose à tous.*