

« Concorde Chronopost »

1 – Idée innovante

Depuis plusieurs décennies, la plupart des espaces logistiques structurant l'approvisionnement en marchandises de Paris ont été délocalisés dans la petite et la grande couronne, voire au-delà de la région Ile-de-France. A cela plusieurs raisons : rareté des terrains, coût foncier trop élevé et rejet par les riverains des équipements logistiques mal intégrés au tissu urbain en termes d'esthétique et d'impact sonore.

Le rejet à la périphérie de ces équipements génère des effets externes négatifs non négligeables : occupation d'espace voirie, consommation d'énergie et émissions de polluants.

Dans le cadre de sa politique¹ « marchandises » la Ville de Paris s'est donnée pour priorité de repositionner des espaces logistiques dans la capitale. L'objet est de faciliter les livraisons de marchandises, notamment celles effectuées au domicile des parisiens et de diminuer sur la voirie le nombre de véhicules utilitaires diesel en circulation.

La Ville de Paris a ainsi décidé d'initier et d'accompagner des expérimentations innovantes en matière de logistique urbaine sur la base d'un partenariat avec les acteurs du secteur des marchandises².

Le projet CONCORDE CHRONOPOST inauguré le 30 juin 2005 constitue un exemple concret de ces expérimentations.

2 – Les objectifs recherchés

Le positionnement d'un espace logistique urbain au niveau -1 du parc de stationnement Concorde répond aux objectifs suivants :

- Diminuer l'occupation d'espace voirie en faisant entrer de façon massifiée les marchandises dans Paris ;
- Diminuer la consommation d'énergie et les émissions de bruit et de polluants avec l'utilisation de véhicules électriques pour la distribution des colis ;
- Améliorer les conditions de travail des chauffeurs-livreurs en diminuant les contraintes horaires par l'accent mis sur une distribution de proximité.

3 – le contenu de la réalisation

Ce projet repose en premier lieu sur un espace de 950 m² situé au niveau -1 du parc de stationnement Concorde propriété de la ville de Paris. Cet espace comporte une partie parking

¹ Voir document N°1 : Plaquette Mairie de Paris « Le transport de marchandises à Paris » - Avril 2005

² Voir document n°2 : Note Mairie de Paris « Paris soutient les nouvelles solutions de logistique urbaine » - Mai 2005

³ Voir document n° 3 : Plan de l'espace logistique urbain « Concorde CHRONOPOST »

grillagé de 460 m² et partie exploitation de 490 m². Il est mis à disposition de CHRONOPOST à coût réduit le temps de l'expérimentation et à coût logistique au-delà.

L'exploitation de ce site⁴ est organisée autour :

- D'une équipe composée à terme de 22 salariés sous la responsabilité d'un chef d'agence ;
- D'un aménagement intérieur permettant le tri des colis par tournée et un suivi informatique des expéditions ;
- D'une flotte de 22 véhicules dont :
 - deux navettes permettant les transports massifiés entre le site de la Concorde et les centres d'exploitation de CHRONOPOST sur la région IDF notamment à Charenton ; pour cela un ensemble de remorques équipées de conteneurs spécifiques ont été entièrement étudiés et mis au point, afin d'intégrer les contraintes de passages liés au caractère sous-terrain du site (rampes d'accès, hauteurs de 1.90 m, rayons de braquage),
 - 20 véhicules électriques à terme affectés à la distribution et aux enlèvements du fret express CHRONOPOST, dont 2 Chronocity développés par Chronopost (chariot électrique de distribution en zone piétonne).

Au départ de ce site logistique CHRONOPOST compte traiter à terme plus de 700 000 objets (400 000 en distribution et 300 000 en collecte)

Les arrondissements desservis seront le 8^{ème}, premier arrondissement générateur de fret express sur Paris ainsi que les 1^{er}, 7^{ème} ou 9^{ème} arrondissements.

4 - La démarche mise en œuvre

Programmation :

Dans le cadre de sa politique marchandises lancée en 2001 la Ville de Paris réalise une étude générale portant sur l'analyse logistique des principales filières irriguant Paris. Le fret express est identifié comme étant un des gros générateurs de trafic sur Paris et le secteur ayant un taux de croissance annuel important.

- En avril 2004, un espace de 950 m² se libère au sein du parc de stationnement Concorde.
- En juin 2004, une décision est prise de lancer une opération exemplaire sur ce site en termes logistiques. Un cahier des charges est alors rédigé par la Ville de Paris pour cadrer l'utilisation logistique de ce site, notamment en ce qui concerne la filière retenue (fret express) et la priorité donnée à une exploitation propre (optimisation des flux et utilisation de véhicules électriques et / ou GNV).
- En juillet 2004, lancement d'un appel d'offres dans la presse professionnelle (l'Officiel des Transporteurs N°2271 du 9 juillet 2004)⁵ et le BOMP.
- Le 16 août 2004, clôture de l'appel d'offres.

⁴ Voir document n°4 : Dossier de presse CHRONOPOST du 30 juin 2005 « Inauguration d'un espace de livraison urbaine respectueux de l'environnement au cœur de Paris »

⁵ Voir document n°5 : Annonces classées l'Officiel des Transporteurs n°2271 du 9 juillet 2004 « Appel à candidatures »

- En septembre 2004, choix de l'offre CHRONOPOST.
- En novembre 2004, notification à la Société CHRONOPOST du contrat administratif d'occupation du domaine public pour l'aménagement et l'exploitation d'un espace logistique urbain situé au niveau -1 du parc de stationnement CONCORDE.
- En décembre 2004 – juin 2005, réalisation par CHRONOPOST :
 - des travaux d'aménagement du site,
 - de la conception et de la mise au point de la solution d'acheminement (véhicule et remorques équipées des conteneurs spécifiques).
- Le 30 juin 2005, inauguration de l'espace⁶. Cette inauguration s'est faite dans le cadre de la journée nationale « Marchandises en ville »⁷ organisée par la Ville de Paris et ses partenaires marchandises à l'Hôtel de Ville de Paris⁸.
- En juillet 2005, lancement de l'exploitation du site.

Partenariats

Ce projet s'est mis en place autour du partenariat Ville de Paris / CHRONOPOST.

Il a reçu l'appui d'EDF dans le cadre du protocole de partenariat signé en septembre 2003 entre la Ville de Paris et EDF sur le développement des énergies renouvelables, les économies d'énergie et les nouvelles mobilités urbaines. Enfin, ce dossier devrait obtenir le label PREDIT et une aide ADEME sur le financement de l'étude suivi et évaluation.

5 – Les moyens humains et financiers

Ville de Paris

- Un ingénieur pour le montage et le suivi du dossier.
- Une équipe de 4 personnes pour le pilotage du dossier (2 personnes Agence de la mobilité, 2 agents de la section du stationnement concédé).
- Budget total de 165 000 € dont :
 - . Personnel : 30 jours / homme soit 10 000 €,
 - . Etudes préliminaires : 20 000 € TTC,
 - . Mise à disposition à coût réduit de l'espace Concorde : manque à gagner de 110 000 € sur 6 ans,
 - . Etude de suivi et évaluation : coût estimé à 25 000 € TTC sur 2 ans.

CHRONOPOST

- Équipe projet : 4 personnes plus un cabinet d'architecte (gestion du projet, travaux immobiliers, conception des moyens d'exploitation, organisation de l'exploitation),
- Budget travaux et investissements : 660 000 €.
- Equipe d'exploitation : 10 puis 22 personnes à terme.

⁶ Voir document n° 6 : Invitation presse Mairie de Paris / CHRONOPOST « Conférence de presse du 30 juin 2005 à l'occasion de l'inauguration de l'espace Concorde de livraison urbaine »

⁷ Voir document n°7 : Programme de la journée nationale « marchandises en ville » du 30 juin 2005

⁸ Voir document n°8 : Articles de presse et dossier photos

EDF

Budget : 25000 € de subvention accordée à Chronopost pour le financement de l'ensemble du système de recharge des véhicules électriques.

ADEME

- Budget : 50 % de l'étude suivi et évaluation soit 12500 € - Montant estimatif en cours de négociation (Aide apportée à la Ville de Paris).
Aide à la location des véhicules électriques 30 000 € (Aide apportée à CHRONOPOST).

6 – Le bilan de la réalisation

Une étude de suivi et évaluation est en cours de mise en place.

Durée 2 ans avec un bilan tous les 6 mois.

Les indicateurs renseignés : environnementaux, économiques, sociaux, logistiques, trafic et sociétaux.

Lancement de l'étude septembre 2005 – Fin septembre 2007.

Les gains escomptés sont :

- Grâce à l'approvisionnement massifié en fret depuis la périphérie de la ville :
 - Réduction du nombre de kilomètres parcourus (estimation 22 500 km/an),
 - Gain en tonnes de CO2 correspondant,
- La réalisation des tournées de distribution / enlèvement avec des véhicules propres ou des « Chronocity » :
 - Réduction des pollutions atmosphériques, sonores et olfactives,
 - Gains en tonnes de CO2 correspondant,
 - Amélioration des conditions de travail des chauffeurs (prise de poste sur site avec usage possible de transports en commun pour venir, moins de stress, etc).

22 septembre 2005

BILAN ACTUALISE DE L'OPERATION CONCORDE-CHRONOPOST

Inauguration le 30 juin 2005

Mise en service début août 2005

Au 22 septembre 2005 les données d'exploitation de l'espace logistique CHRONOPOST CONCORDE étaient les suivantes :

- Nombre de tournées mises en place : 7 tournées en propre (personnels et matériels Chronopost) + 4 tournées sous-traitées à la Petite Reine (livraisons en vélos triporteurs à assistance électrique au pédalage) - Total 11 tournées
- Nombre de salariés 10 Chronopost + 4 Petite Reine - Total 14 salariés

- Nombre de colis traités en moyenne par jour : 800
- Nombre de véhicules utilitaire légers électriques affectés au site Concorde : 10 véhicules
- Nombre de Chronocity en opération : 2
- Nombre de vélos triporteurs à assistance électrique au pédalage : 4
- Nombre de navettes (Fourgon + remorque) : 1
- Nombre de km gagnés sur la phase approche de Paris : 224 km par jour
- Nombre de km diesel remplacés par des km électrique : 110 km par jour

L'aménagement intérieur du site (tri des colis) est terminé ainsi que l'équipement informatique (suivi informatique des expéditions)

La montée en charge des investissements et de l'exploitation du site se poursuit sur les prochaines semaines pour arriver à une moyenne quotidienne de 2250 colis livrés en véhicules électriques sur les 8ème, 1er, 7ème et 9 arrondissements de Paris à la période des fêtes de fin d'année 2005.

La ville de Paris souhaite initier et accompagner des expérimentations innovantes en matière de logistique urbaine sur la base d'un partenariat avec les acteurs du secteur des marchandises. Le positionnement d'un espace logistique urbain au niveau -1 du parc de stationnement Concorde en partenariat avec CHRONOPOST en est un exemple concret. A terme plus de 700 000 objets (400 000 en distribution et 300 000 en collecte) seront traités pour le 8^{ème} arrondissement.

Les transports seront assurés par une flotte de 22 véhicules dont 2 navettes permettant les transports massifiés entre le site de la Concorde et les centres d'exploitation de CHRONOPOST sur la région IDF et 20 véhicules électriques dont 2 ChronoCity (véhicule électrique tracté par un livreur à pied).

Ce projet a reçu l'appui d'EDF et devrait obtenir le label PREDIT et une aide ADEME car il permet de :

- diminuer l'occupation d'espace voirie en faisant entrer de façon massifiée les marchandises dans Paris ;
- réduire le nombre de Kms parcourus (estimation 22500 km/an) et le gain en tonnes de CO2 correspondant,
- diminuer la consommation d'énergie et les émissions de bruit et de polluants
- améliorer les conditions de travail des chauffeurs-livreurs en diminuant les contraintes horaires par une distribution de proximité.

Budget :

165 000 €, dont personnel : 30 jours / homme soit 10 000 € ; études préliminaires : 20 000 € TTC ; mise à disposition à coût réduit de l'espace Concorde, manque à gagner de 110 000 € sur 6 ans, étude de suivi et évaluation : coût estimé à 25 000 € TTC sur 2 ans (dont 50% pris en charge par l'ADEME).