

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

**EXTRAIT
DU
REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL DE COMMUNAUTE**

**Séance du 20 janvier 2006
(convocation du 9 janvier 2006)**

Aujourd'hui Vendredi Vingt Janvier Deux Mil Six à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain ROUSSET, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. ROUSSET Alain, M. MARTIN Hugues, M. HOUDEBERT Henri, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DAVID Alain, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUCASSOU Dominique, M. DUCHENE Michel, Mme EYSSAUTIER Odette, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FELTESSE Vincent, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, Mme LACUEY Conchita, M. LAMAISON Serge, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. ANZIANI Alain, M. BANAYAN Alexis, M. BANNEL Jean-Didier, M. BAUDRY Claude, M. BELLOC Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, Mme BRACQ Mireille, M. BREILLAT Jacques, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, M. CARTI Michel, M. CASTEL Lucien, M. CASTEX Régis, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, M. CHAZEAU Jean, Mme CONTE Marie-Josée, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, Mme DARCHE Michelle, M. DAVID Jean-Louis, Mme DELAUNAY Michèle, M. DELAUX Stéphan, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, Mme DUMONT Dominique, M. DUPRAT Christophe, Mme FAORO Michèle, M. FAYET Guy, M. FERILLOT Michel, M. FEUGAS Jean-Claude, M. GRANET Michel, M. GUICHOUX Jacques, M. HERITIE Michel, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, Mme JORDA-DEDIEU Carole, M. JOUVE Serge, M. JUNCA Bernard, Mme KEISER Anne-Marie, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MAMERE Noël, M. MANGON Jacques, M. MANSENCAL Alain, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MONCASSIN Alain, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PALVADEAU Chrystèle, Mme PARCELIER Muriel, M. POIGNONEC Michel, Mme PUJO Colette, M. QUERON Robert, M. REBIERE André, M. RESPAUD Jacques, M. SARRAT Didier, M. SEGUREL Jean-Pierre, M. SIMON Patrick, M. TAVART Jean-Michel, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. BROQUA Michel à Mme. EYSSAUTIER Odette
Mme. CARTRON Françoise à M. ROUSSET Alain
M. FLORIAN Nicolas à M. POIGNONEC Michel
M. FREYGEFOND Ludovic à M. LAMAISON Serge
M. SAINTE-MARIE Michel à M. BAUDRY Claude
M. BELIN Bernard à M. FERILLOT Michel
Mme. BRUNET Françoise à Mme. DARCHE Michelle
M. CANIVENC René à M. QUERON Robert
Mme. CASTANET Anne à Mme. CARLE DE LA FAILLE Marie
Claude
M. CORDOBA Aimé à M. GUICHARD Max
M. DANE Michel à Mme. NOEL Marie-Claude

Mme. DE FRANCOIS Béatrice à M. FELTESSE Vincent
M. DUTIL Silvère à Mme. KEISER Anne-Marie
M. GOURGUES Jean-Pierre à M. MERCIER Michel
M. GUILLEMOTEAU Patrick à M. GUICHOUX Jacques
M. LOTHAIRE Pierre à M. MANSENCAL Alain
M. MILLET Thierry à M. NEUVILLE Michel
Mme. MOULIN-BOUDARD Martine à M. MERCHERZ Jean
M. PONS Henri à M. JUNCA Bernard
M. QUANCARD Joël à M. REBIERE André
Mme. RAFFARD Florence à Mme. TOUTON Elisabeth
M. REDON Michel à M. RESPAUD Jacques

LA SEANCE EST OUVERTE

**Espaces de livraison de proximité - Poursuite et développement de
l'expérimentation concernant la livraison des marchandises en ville - Décision -
Autorisation**

Mademoiselle COUTANCEAU présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Le Plan des déplacements urbains de l'agglomération bordelaise prévoit de lancer un programme d'études visant à optimiser la desserte de marchandises dans les centres villes (action 6.16). C'est dans ce cadre qu'ont été expérimentés, depuis 2003, les espaces de livraison de proximité (ELP), notamment en accompagnement du chantier du tramway sur l'hyper centre de Bordeaux.

Le PDU définit les ELP de la façon suivante (action 6.26) :

« Les espaces de livraison de proximité sont des aires d'arrêt et de manutention, en centre ville, sur la voie publique, exclusivement destinées à la livraison de marchandises aux établissements voisins.

Ces espaces sont réservés, protégés et contrôlés par des voltigeurs, personnel indépendant du transport. Les voltigeurs peuvent participer à la manutention et à la livraison terminale, à la demande des livreurs.

L'objectif est :

- de permettre au plus grand nombre de camions une possibilité d'arrêt en dehors des voies de circulation,
- de réduire les temps d'immobilisation des véhicules en livraison par une aide à la manutention.

Chaque espace est configuré de façon à pouvoir accueillir 3 à 6 véhicules (soit un minimum de 30 m linéaires). Ils seront expérimentés sur des sites ciblés, par exemple en lien avec des chantiers d'aménagements urbains. »

I - RAPPEL DES ENJEUX ET OBJECTIFS :

A travers la mise en place de cette action, il s'agit :

- d'optimiser le fonctionnement des livraisons de marchandises en ville, particulièrement pendant la période des travaux du tramway, en proposant une possibilité d'arrêt en dehors des voies de circulation et en réduisant les temps d'immobilisation des véhicules de livraison,
- de tester un système innovant pour les livraisons de marchandises entrantes,
- de réduire les nuisances (émissions sonores et polluantes, encombrement de la voirie...) dues aux véhicules de livraison.

Dans ce contexte, les espaces de livraison de proximité ont initialement été expérimentés sur deux sites particulièrement impactés par les travaux du tramway sur la période 2003 - 2004 :

- cours de l'Intendance, de février à octobre 2003,
- cours du Chapeau Rouge, de novembre 2003 à février 2004,

A l'issue de cette première phase d'expérimentation, les objectifs ont été affinés et formulés dans les termes suivants :

- implanter deux sites ELP, l'un dans une zone de travaux, l'autre en dehors de la zone de travaux,
- limiter strictement les moyens de fonctionnement des ELP pour faciliter la pérennité du projet au-delà de la phase expérimentale,
- associer les transporteurs au financement du fonctionnement des sites ELP,
- élargir sensiblement la zone de chalandise des ELP en utilisant des moyens de manutention à assistance électrique, susceptibles de desservir des zones de 500 m à plus de 1 000 m, à partir du site ELP.

L'expérimentation depuis juin 2004, a globalement atteint ces objectifs :

- le site de la rue Louis, en zone de travaux pendant une partie de l'année, et celui de la rue Ravez, ont démontré leur utilité par la fréquentation observée. La situation des deux ELP permet la desserte et l'approvisionnement de la zone d'accès contrôlée de l'hyper centre de l'agglomération.
- la participation des transporteurs au financement du projet a augmenté,
- l'usage d'un vélo triporteur à assistance électrique a élargi le rayon d'action des ELP.

Si deux ans d'expérimentation ont permis de dégager l'intérêt du concept des ELP en matière de livraison des marchandises en ville, des aménagements et développements des ELP, dans le cadre de la poursuite de l'expérimentation, sont nécessaires à leur pérennisation.

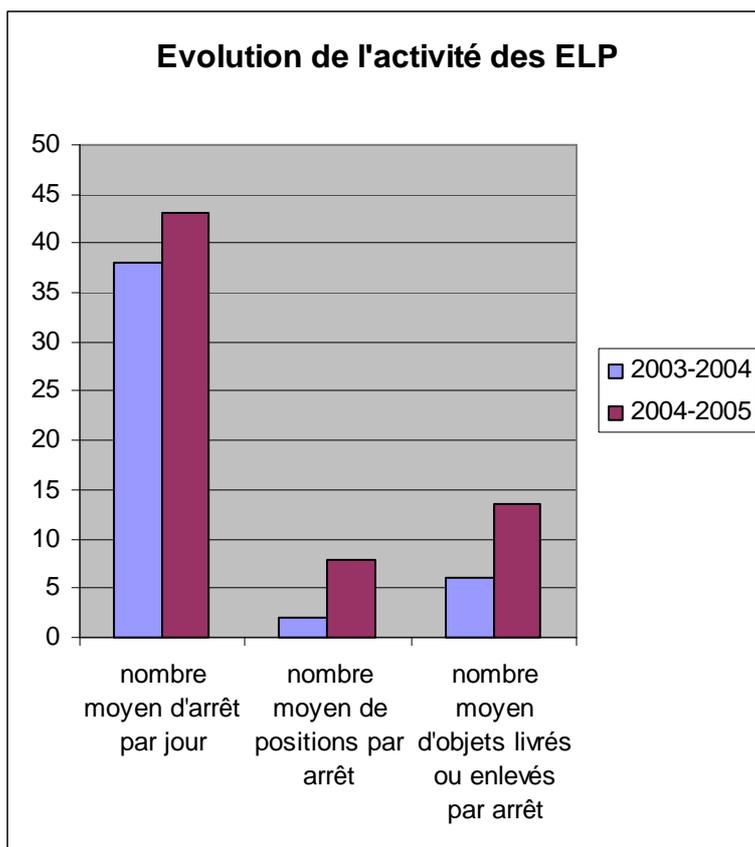
II – BILAN D'EXPERIMENTATION

A - Bilan quantitatif de l'expérimentation

De juin 2004 à juin 2005, on enregistre :

- 10 350 arrêts sur les deux sites,
- 22,60 arrêts par jour en moyenne sur le site de la rue Louis et 20,55 arrêts par jour en moyenne sur le site de la rue Ravez,
- une moyenne de 7,8 positions¹ par arrêt,
- une moyenne de 13,6 colis livrés ou enlevés par arrêt.

Sur les 2 années d'expérience, on constate une progression intéressante de l'activité :



Les ELP sont équipés de petits matériels de manutention de type « diables ». Depuis 2004, un vélo triporteur à assistance électrique² est utilisé à titre expérimental afin d'élargir la zone de chalandises de l'ELP. Celle-ci est en effet passée de 300 m de rayonnement à pied autour de l'ELP, à près de 3 km avec le triporteur. Ce véhicule permet en outre de transporter plus de colis et donc de rationaliser les tournées. Ainsi, l'utilisation du vélo triporteur permet de multiplier par 4 le nombre de positions par arrêt et par 2 le nombre de colis livrés ou enlevés.

¹ Le nombre de positions correspond au nombre de clients livrés à partir d'un arrêt sur l'ELP.

² Ce vélo triporteur a été mis à disposition des ELP dans le cadre d'un partenariat avec la société « La Petite reine » qui assure à Paris un système de livraison en milieu contraint grâce à ce type de véhicule.

B - Bilan qualitatif de l'expérimentation

1) Un espace adapté aux monocolistes

Une enquête de satisfaction auprès des partenaires et utilisateurs des ELP a permis de distinguer deux catégories de transporteurs :

- les transporteurs généralistes

Il s'agit de messagers. Ils transportent des colis et des palettes. Ils ne sont pas satisfaits du service proposé par les ELP. En effet, l'ELP ne résoudrait qu'une infime partie de la situation, jugée en crise, du transport de marchandises en ville. En effet, l'ELP est souvent trop éloigné de leur point de livraison et les matériels de livraison de type diable ou vélo triporteur n'ont pas une capacité assez importante pour répondre à leur besoin, notamment la livraison de palettes. La manutention est donc trop longue.

- les monocolistes expressistes

Ils sont très satisfaits du service de l'ELP. En effet, combiné avec un véhicule adapté, de type vélo triporteur ou Chronocity, l'ELP facilite leurs livraisons et leur permet des gains de rentabilité de leurs tournées dans l'hyper centre. De plus, l'ELP crée des conditions de travail plus confortables et moins stressantes (une baisse du turn-over des équipes de chauffeurs-livreurs a parfois été constatée). Ce sont des utilisateurs très fréquents et très réguliers de l'ELP. Ils ont souvent réorganisé leurs tournées en fonction des ELP. Ils sont favorables à la pérennisation du système et des emplacements.

2) Partenariats avec les professionnels des transports

L'intérêt pour le concept d'ELP s'est avéré convaincant aux yeux des professionnels, et particulièrement des grosses entreprises (TNT, DHL, Chronopost...)

En effet, pour la 2^{de} année d'expérimentation, les transporteurs se sont engagés financièrement dans le projet : leur participation s'est élevée au quart du financement total.

Compte tenu des gains de temps qu'offrent les ELP pour desservir l'hyper centre, des entreprises de livraison ont souhaité s'investir dans l'expérimentation :

- Un partenariat particulier a donc été engagé entre la CCI de Bordeaux et la société TNT pour recruter un voltigeur, salarié de TNT, mis à disposition de l'exploitation des ELP à mi-temps, l'autre mi-temps étant consacré à des tournées pour le compte de TNT, effectuée avec un vélo triporteur.
- De même, Chronopost a revu son organisation en fonction des ELP :
 - réorganisation des tournées de l'hyper centre en intégrant les ELP,
 - réduction des 2/3 de sa flotte de véhicules de livraison dans l'hyper centre,
 - utilisation d'un véhicule adapté déjà expérimenté à Strasbourg : le Chronocity, sorte de transpalette électrique guidé à pied.

C – Bilan environnemental

Un suivi environnemental de l'expérimentation est réalisé depuis 2003, avec le soutien du PREDIT. Ainsi, l'intérêt environnemental de l'ELP a pu être observé :

- une réduction de la consommation énergétique moyenne de 660 g équivalent pétrole par arrêt sur l'ELP,
- une réduction moyenne d'émission de 845 kg de Co2 par arrêt sur l'ELP.

Ces chiffres ont été mesurés par rapport à une tournée réalisée sans l'ELP. En réduisant le nombre d'arrêts nécessaires à la tournée, et donc le nombre de kilomètres parcourus, l'ELP permet au transporteur des économies d'énergie et réduit les émissions polluantes. On estime ce gain environnemental à une économie équivalente d'une tournée par jour.

De plus, les ELP réduisent, autour des sites concernés, le stationnement en double file pour livraison. Cette évolution a un impact indirect sur la pollution puisque le stationnement en double file est facteur de congestion du trafic et donc de consommation supplémentaire d'énergie et d'émissions polluantes.

Ces économies sont beaucoup plus importantes avec l'utilisation d'outils permettant d'élargir la zone d'action de l'ELP. En effet, cet élargissement réduit d'autant la tournée du transporteur.

De ce bilan se dégagent des perspectives d'amélioration des points faibles et de développement des points forts de l'expérimentation. La pérennisation de l'expérimentation demande avant tout :

- une extension des horaires de fonctionnement, de 7h30 à 18h (aujourd'hui, les ELP sont ouverts de 7h30 à 16h),
- une offre de services complémentaires aux transporteurs, commerçants et particuliers,
- de nouveaux moyens : véhicules élargissant le rayon d'action, aire de stockage...
- des locaux adaptés.

III - PROPOSITION POUR LA POURSUITE DE L'EXPERIMENTATION

Une année d'expérimentation supplémentaire apparaît pertinente car elle permettra d'évaluer l'impact et l'utilisation du dispositif pendant une période sans travaux (ce qui n'était pas le cas pour les deux premières années).

A – Un nouveau dispositif vers la pérennisation de l'activité

Les résultats obtenus durant les deux premières années d'expérimentation des ELP ont démontré :

- d'une part l'intérêt et la faisabilité technique du concept,
- d'autre part son intérêt environnemental et urbain,
- enfin, un besoin de développement du concept pour assurer son équilibre économique à moyen terme.

Afin de poursuivre et de pérenniser l'expérimentation, trois points sont proposés devant permettre le développement des ELP.

1) Une professionnalisation de la gestion des ELP

Le développement des ELP nécessite d'assumer un transfert de responsabilité des transporteurs pour assurer les livraisons jusqu'au client final et garantir les stocks tampons. Ceci nécessite un partenariat avec un porteur de projet professionnel.

La société « La Petite Reine » a fait ses preuves en développant à Paris un système original de livraisons à partir d'une flotte de tricycles à assistance électrique. Démarrée il y a trois ans avec une personne et un tricycle, elle emploie aujourd'hui 25 personnes et a investi dans une trentaine de tricycles. Son activité est totalement équilibrée et reconnue par les professionnels du transport comme assurant une complémentarité qui facilite la livraison en ville.

« La Petite Reine » s'est installée à Bordeaux depuis quelques mois.

Dans le cadre d'une convention avec cette société, la CCIB, maître d'ouvrage de l'opération, propose de confier à « La Petite Reine » la gestion des ELP afin d'en assurer la professionnalisation, le développement et la rentabilité économique.

En effet, l'activité professionnelle de la société « La Petite Reine » permet d'assumer les responsabilités nécessaires quant au stockage et au transport des marchandises, compétence dont ne disposent pas aujourd'hui les voltigeurs. Ce dispositif permettra donc de répondre aux demandes des transporteurs, et particulièrement des généralistes, de prise en charge de la livraison de palettes.

2) Une extension du rayon d'action des ELP

Grâce à l'utilisation de vélos triporteurs à assistance électrique, l'activité de livreur de proximité de « La Petite Reine », complémentaire aux transporteurs, permet d'étendre considérablement le rayon d'action des ELP et donc d'augmenter le nombre de clients potentiellement livrables depuis l'ELP. Il s'agit d'une opportunité pour les transporteurs pour gagner du temps et optimiser leur tournée. Ceci pourra également limiter ainsi le nombre d'implantations d'ELP à prévoir et permettra d'assurer la couverture de l'hyper centre.

3) Le développement de services supplémentaires

Le développement d'autres services aux commerçants et entreprises est envisagé afin d'assurer la rentabilité de l'activité :

- développement de l'activité d'enlèvement par des courses régulières ou ponctuelles des commerces vers les bureaux, particuliers ou professionnels du transport,
- portage à domicile pour les particuliers,
- service de consignes sécurisées pour les entreprises 24/24h 7/7j.

Ces activités sont entièrement prises en charge et financées par « La Petite Reine », en dehors de la gestion des ELP. Il s'agit de services payants proposés aux transporteurs, qui permettront, à terme, de couvrir les frais de gestion des ELP.

B – Le partenariat financier

Ce nouveau dispositif laisse raisonnablement envisager la possibilité d'un financement autonome des ELP, à terme. Pour autant, cette troisième année d'expérimentation demande encore un suivi particulier pour s'assurer de la viabilité de l'activité et de l'efficacité du dispositif.

C'est pourquoi, le soutien de la Communauté urbaine, partenaire de l'expérimentation depuis le début, est sollicité au titre de sa participation à la mise en œuvre du PDU (actions 6-16 et 6-26)³ en matière de transport et livraisons de marchandises en ville.

Cette compétence a récemment été renforcée par la loi « Solidarité et Renouveau Urbain » qui stipule la recherche, dans les documents de planification « d'une rationalisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales ».

Le dispositif permet d'augmenter considérablement la participation des utilisateurs de l'ELP grâce au développement des services complémentaires, et de réduire les financements publics (particulièrement la participation de la CUB). Notons que la participation de la Communauté urbaine est temporaire dans le cadre de l'expérimentation, et à ce titre, ne pourra être pérennisée.

Le budget de l'expérimentation pour l'année 3 se présente de la façon suivante :

BUDGET PREVISIONNEL DE L'EXPERIMENTATION DES ELP - ANNEE 3

CHARGES		RECETTES	
Communication	5 000	CUB	10 000
Etude de suivi	20 000	Mairie de BORDEAUX	10 000
Animation	10 000	Predit / ADEME	30 000
Aménagements du local	5 000	CCIB	15 000
Prix de la prestation	25 000		
TOTAL	65 000		65 000

Le financement de l'opération est réparti selon les modalités suivantes :

PARTENAIRES	RAPPEL Année 1 (février 2003 – février 2004)	% Budget	RAPPEL Année 2 (mai 2004 – mai 2005)	% Budget	Année 3 2006	% Budget
CUB	20 000 €	22,2 %	20 000 €	24,7 %	10 000 €	15,4 %
Mairie de Bordeaux	10 000 €	11,1 %	10 000 €	24,7 %	10 000 €	15,4 %
PREDIT / ADEME	30 000 €	33,3 %	35 000 €	28,8 %	30 000 €	46,2 %
EDF	1 860 €	2,1 %	Location de matériel électrique (part EDF 50% / 10 000 € estimés)		Partenariat direct avec « La Petite Reine »	
CCIB	26 140 €	29 %	25 500 €	21 %	15 000 €	23 %
Utilisateurs ELP	2 000	2,2 %	31 000	25,5 %	Recettes perçues directement par « La Petite Reine » qui assume le risque d'exploitation.	
TOTAL	90 000 €	100 %	121 500 €	100 %	65 000 €	100 %

³ PDU de l'agglomération bordelaise, adopté le 26 mai 2000 et mis en conformité avec la loi SRU le 28 mai 2004 :

- action 6-16 : participer au programme de recherche PREDIT pour une mise à l'étude de l'optimisation de la desserte de marchandises dans les centres villes.
- action 6-26 : expérimenter l'aménagement et la gestion d'ELP, afin de faciliter les livraisons de marchandises.

Le financement sera assuré par des crédits à dégager au budget principal de l'exercice 2006, chapitre 65 (204) article 65751 (20411) CRB D330. Conformément à l'article 10 de la loi 2000/231 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, la CCIB produira un compte rendu financier qui attestera de la conformité des dépenses effectuées à l'objet de la subvention et ce, dans les 6 mois suivant la fin de l'exercice 2006.

En conséquence, et si tel est votre avis, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir :

- **décider d'octroyer une subvention de 10 000 € à la CCIB pour la maîtrise d'ouvrage de la poursuite de l'expérimentation et,**
- **autoriser Monsieur le Président à signer tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.**

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 20 janvier 2006,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

M. MICHEL BROQUA

**REÇU EN
PRÉFECTURE LE
30 JANVIER 2006**