



Elaboration des Plans Climat Energie Territoriaux du Grand Dijon, de la Ville de Dijon et de la Ville de Chenôve

Atelier 4 : Organiser durablement le système de transport de marchandises Acteurs socioéconomiques

Séance 2 : 29 juin 2010

Table des matières

1 Illico2, un Plan Climat Energie pour le territoire du Grand Dijon.....	2
2 L'organisation des ateliers thématiques de la concertation.....	2
2.1 La démarche de coopération du Plan Climat Energie du Grand Dijon.....	2
2.2 Les ateliers thématiques.....	3
3 Participants	4
4 Travail prospectif en séance plénière.....	5
4.1 Relecture des thèmes et problématiques soulevées.....	5
4.2 Choix des objectifs par thème :	6
Thème 1 : Développer les modes de transports alternatifs.....	6
Thème 2 : Circuits courts/ mutualisation et optimisation des besoins	6
5 Restitution du travail en atelier.....	7
5.1 Thème 1 : Développer les modes de transports alternatifs.....	7
5.2 Thème 2 : Circuits courts/ mutualisation et optimisation des besoins.....	7

1 Illico₂, un Plan Climat Energie pour le territoire du Grand Dijon

Un Plan Climat Energie Territorial (PCET) est un cadre volontaire permettant aux territoires qui s'y engagent de regrouper et d'organiser l'ensemble des politiques visant à lutter contre le changement climatique.

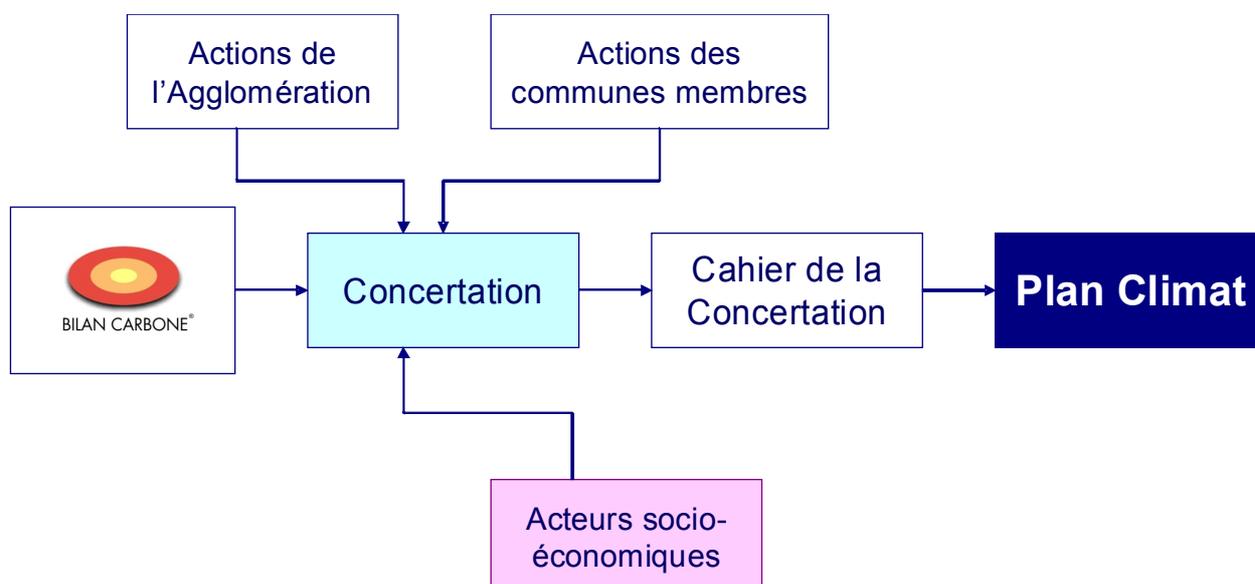
Illico₂ incarne cet engagement et matérialise une collaboration de l'agglomération avec les villes de Dijon et Chenôve, ce qui constitue une première dans la jeune histoire des Plans Climat Territoriaux, et assure ainsi force et cohérence dans la démarche. Illico₂ traduit également l'urgence à agir collectivement pour que la prise en compte du changement climatique et de ses répercussions socioéconomiques ne soit pas un vain mot, mais un engagement synonyme d'actions.

Lors de la **journée de lancement de la démarche le 21 mai** dernier, près de 300 acteurs du développement local ont participé à la matinée de présentation du projet de PCET : élus, représentants d'associations, chefs d'entreprise, agents et techniciens des collectivités territoriales, professionnels de l'aménagement urbain, des transports ou de l'habitat, universitaires.... L'ensemble des participants s'est ensuite réparti au sein de **huit ateliers thématiques**, ateliers collectifs de travail dont la finalité est de partager ensemble des constats sur les atouts mais aussi les faiblesses ou les freins du territoire grand-dijonnais face au changement climatique, puis d'en tirer des actions concrètes et efficaces pour réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire et s'adapter aux effets du changement climatique.

2 L'organisation des ateliers thématiques de la concertation

2.1 La démarche de coopération du Plan Climat Energie du Grand Dijon

La démarche Illico₂ repose notamment sur le principe d'une collaboration active des acteurs locaux dans la définition et le choix d'actions. Elle peut se traduire comme suit :



2.2 Les ateliers thématiques

Les ateliers thématiques constituent une étape clé de la phase de concertation du PCET. Il s'agit de groupes de travail ayant pour objectif de cerner plus finement les enjeux liés au changement climatique dans chacune de ses composantes. Ces ateliers réunissent des acteurs du territoire (représentants d'entreprises, du tissu associatif, d'établissements publics, de syndicats professionnels, du monde universitaire...) pour élaborer en commun des propositions d'actions.

Il s'agit pour ces groupes de travail de partir des constats du Bilan Carbone® sur sa thématique, puis d'envisager l'avenir du territoire dans une optique de lutte contre le changement climatique. L'objectif est de parvenir, à l'issue de la seconde et dernière séance, à faire émerger les principaux axes de la thématique et d'identifier des propositions d'actions concrètes, qui seront des guides pour l'élaboration du programme d'actions.

Les ateliers thématiques se déroulent sur deux temps forts : 21 mai 2010 et 29 juin 2010. Ils se déroulent donc sur deux séances de travail, soit une session de cadrage suivie d'une session d'approfondissement.

Les thématiques des ateliers sont les suivantes :

1. Produire et consommer autrement
2. Améliorer les performances énergétiques de nos bâtiments
3. Se déplacer autrement dans le Grand Dijon
4. Organiser durablement le système de transport des marchandises
5. Adopter une agriculture et une viticulture durables face au changement climatique
6. Réduire l'impact de nos déchets sur l'environnement : Reporté le 29 juin 2010
7. Faire évoluer nos comportements
8. S'adapter au changement climatique

4 Travail prospectif en séance plénière

4.1 Relecture des thèmes et problématiques soulevées

Un premier constat est réalisé sur les difficultés pour l'agglomération d'avoir un réel impact sur le **développement des modes de transports alternatifs** (Thème 1) au regard de ses compétences.

Un état des lieux sur la thématique a cependant été réalisé. Il apparaît qu'une étude approfondie sur les transports de marchandises au sein de la région a déjà été réalisée. Cependant aucune mesure concrète n'en a découlé.

La Bourgogne dispose déjà d'un centre de triage à Perrigny et la plate-forme de transport combiné et de transit de Gevrey. Il semblerait que cette plate-forme soit dimensionnée pour le charriage de 50 000 caisses par an alors que le potentiel maximum du territoire n'excède pas les 10 000 à 15 000 caisses par an.

La CCI de Dijon a décidé en 2002 de créer une plate-forme intégrant le transfert fluvial à Pagny. Bien que permettant le raccordement des trois modes de transports routier, fluvial et ferroviaire, elle ne tient pas assez compte des réalités du terrain.

Le transport combiné est une bonne idée mais qui n'est rentable que sur de grandes distances. Si les sites sont trop proches, l'équilibre économique ne peut être atteint et l'activité ne fonctionne que grâce aux subventions

Un deuxième point soulevé concerne l'**optimisation de la logistique des transports** (Thème 2) grâce notamment à la mutualisation ou à la logistique inversée (ne pas faire repartir de camions à vide). Ces méthodes sont déjà largement employées dans la profession mais leur plus gros désavantage est le volume de manutention supplémentaire occasionnée qui rend ces solutions peu attractives économiquement parlant.

La réflexion sur les transports en ville a également été approfondie. Il semblerait que ce soit l'axe le plus facilement exploitable par l'agglomération.

La première problématique est le dimensionnement des colis qui exclut presque définitivement le transport ferroviaire :

Choix inhérent à chacun des commerçants eux-mêmes dépendants de leur clientèle. Ainsi si tous les magasins veulent être livrés avant 9h, le transporteur n'a pas d'autre choix que d'utiliser plusieurs camions pour des dessertes proches.

Cependant plusieurs pistes sont envisageables :

- Types de véhicules utilisés : incitations des transporteurs dans l'achat de véhicules moins émetteurs de CO₂
- Accessibilité des aires de livraisons : gros problème soulevé sur l'occupation des places réservées à la livraison pour des véhicules de particuliers. Le transporteur n'a pas d'autre choix que de gêner la circulation le temps de sa livraison.

- Mesure sur les nuisances occasionnées : des plages horaires sont déjà en place dans l'enceinte de la ville.
- Sensibilisation des clients : incitation des commerçants à privilégier un transporteur utilisant des véhicules propres.
- Point relais de déchargement des camions puis distribution fine le long du tram.
- Récupérer les unités de manutention par la mise en consigne (incitations financières) des contenants (palettes, plastiques, cartons). Ce point nécessite un premier travail avec les industriels pour uniformiser la taille des contenants.
- Appliquer le principe de la logistique inversée pour le ramassage de ces consignes : action à mener de concert avec le gestionnaire de ramassage des ordures.

4.2 Choix des objectifs par thème :

Suite à cette mise à plat des problématiques engendrées par le sujet, les objectifs et les actions associées prioritaires ont été dégagés

Thème 1 : Développer les modes de transports alternatifs

- Point relais de déchargement des camions puis distribution fine le long du tram

Thème 2 : Circuits courts/ mutualisation et optimisation des besoins

- *Objectif 1* : Fluidifier les dessertes en ville pour éviter les nuisances et réduire le trafic des camions
 - Améliorer les aires de livraison avec notamment la possibilité d'utiliser une partie de voie des bus
 - Interdire les camions les plus polluants en centre ville
 - Faire cohabiter le tram et les transports de marchandise (ex : aire de livraison le long de tram)
 - Favoriser l'achat de véhicules de transport propres
 - Développer les aires de distributions d'énergie propre (électricité, GPL, GNV)
- *Objectif 2* : Mutualiser la collecte de DIB (Déchet Industriel Banal)
- *Objectif 3* : Sensibiliser les consommateurs et les commerçants
 - Collaborer avec l'agglomération sur les solutions adaptées
 - Respecter les places de livraisons
 - Faire appel à des transporteurs « éco-responsables »

5 Restitution du travail en atelier

Le groupe a réfléchi aux objectifs qu'il considérait comme prioritaires ci-dessus en ces termes:

- Les grandes étapes à mener
- Les moyens nécessaires à mobiliser (hors financiers)
- Les indicateurs de suivi
- La temporalité de l'action ou des sous-actions.

5.1 Thème 1 : Développer les modes de transports alternatifs

Objectif : Utiliser le tram comme mode de transport alternatif- Tram Cargo

- Etapes à mener :
 - Réaliser une étude d'opportunité le long du tram : type de marchandise, volume, public intéressé
 - Identifier les zones de livraison en CV (point relais selon une approche par niche)
 - Ex : livraison à 7h ou à 20h
 - Petits colis, colis en masse
 - Définir un mode opératoire :
 - type de déchargement
 - Evaluer la visibilité
 - Mettre en œuvre
- Temporalité : Moyen terme pour les 2 premières étapes
Long terme pour la suite du déroulé

5.2 Thème 2 : Circuits courts/ mutualisation et optimisation des besoins

Objectif 1: Améliorer les aires de livraisons avec notamment la possibilité d'utiliser une partie de voie des bus

- Etapes à mener :
 - Réaliser une cartographie des aires de livraisons en ville
 - Instaurer un « mécanisme » autorisant l'accès aux couloirs de bus
 - Travailler avec une association de transporteur pour dimensionner le besoin et s'assurer du respect des aires de livraisons
 - Aménager les couloirs si nécessaire
 - Faire respecter ces zones
- Moyens nécessaires à mobiliser
 - Un interlocuteur pour les transporteurs
 - Campagne de publicité sur les bus
 - Prise de conscience des élus sur le problème

- Indicateurs de suivi
 - Sondage annuel sur les gênes occasionnées suite à l'occupation des emplacements réservés
 - Nombre de positions livrées par véhicule
 - Nombre de PV dressés

Objectif 2 : Collecte des unités de manutention /DIB

- Etapes à mener :
 - Organiser le dialogue entre les parties prenantes :
 - Transporteurs
 - Commerçants
 - Grand Dijon
 - Collecteurs/ Recycleurs
 - Estimer les tonnages disponibles et les filières des déchets
 - Evaluer la validité économique
 - Définir un modèle économique et opérationnel intégrant la logistique inversée
 - Appliquer le dispositif
- Temporalité : Court terme pour la mise en place d'un dialogue et la construction du modèle économique
Moyen terme pour l'étude de faisabilité et de validité

Prochaine Session :

Lundi 18 octobre 2010

Grand Dijon, horaire précisé prochainement