



Décryptage



ASIE. La plupart des grandes villes d'Asie présentent déjà toutes les caractéristiques des mégapoles du futur.

Vivapolis

Ville et transports « made in France »

Vivapolis ? C'est le projet de ville durable « à la française » promu à l'export par l'État et des groupes français. Les enjeux en termes de transports collectifs sont identifiés. C'est moins précis pour la logistique urbaine. Pourquoi ? PAR MARC HERVEZ

Environ 300 mMd€. C'est, selon la Direction générale du travail⁽¹⁾, le montant que pourrait atteindre le marché international de la ville durable à l'horizon 2023. C'est dans cette perspective que se place le projet français Vivapolis, une « ville du XXI^e siècle », porté depuis septembre 2013 par l'État, quelques groupes français du CAC 40 et PME. Il doit mettre en relief le génie tricolore en matière de ville durable et donner aux sociétés innovantes un rayonnement international. Les infrastructures de mobilité font partie intégrante des réflexions sur la ville de demain, au même titre que le bâtiment ou l'énergie. Mais si les enjeux en matière de transports collectifs sont parfaitement identifiés, qu'en est-il de la logistique urbaine et des outils de la mobilité ? La ville, demain, sera plus verte, les transports et l'urbanisme n'échappant pas à la couleur dominante. Or, d'après les pou-

voirs publics, notre pays accuserait un certain retard en la matière. Lors du sommet mondial Ecocity à la rentrée 2013, la ministre du Commerce Extérieur, Nicole Bricq, a pointé du doigt le recul des entreprises hexagonales sur les marchés internationaux du développement urbain. Sous l'impulsion dudit ministère, la France a lancé son propre label de ville durable destiné à l'export, qui regroupe 80 entreprises sur l'ensemble des métiers de la ville (architecture, urbanisme, bureaux d'études, industries et services), notamment des poids lourds de la construction (Veolia, Eiffage, Vinci, Bouygues...). Nom de code : Vivapolis. L'objet ? Devenir une vitrine d'un savoir-faire français en faveur de la ville durable, afin de permettre aux entreprises de se présenter groupées sur les marchés étrangers et les salons internationaux. Sont ciblés les marchés asiatiques (où il y a prolifération de villes dites «nouvelles»), brésiliens, ainsi que le Maroc et la Turquie. « Nous souhaitons réunir les acteurs autour d'une action commune, le mieux vivre en ville, et derrière une marque forte. Vivapolis comporte également une spécificité et des caractéristiques à la française, dans le sens où il ne s'agit pas d'un modèle figé, mais qui s'adapte au type de ville, à la géographie, au climat et à la culture locale. Il met l'homme au cœur du projet. C'est-à-dire que la ville de demain a pour préoccupation d'améliorer les conditions de vie de la population », avance Michèle Pappalardo, fédératrice du mieux vivre en ville auprès de Nicole Bricq.

Pourquoi une vision globale ?

QUI DIT BONNES CONDITIONS DE VIE pour la population située en agglomération invoque diminution des nuisances, amélioration de la mobilité et... approvisionnement en biens de consommation. « Le transport est l'un des six piliers de la vision globale du projet Vivapolis. Développer des modes de transport doux signifie de penser le transport comme une des composantes d'ensemble de la ville et non de manière indépendante », prévient André Durbec, vice-président international du pôle de compétitivité Advancity, impliqué dans Vivapolis. Voilà pour les beaux discours. Mais qu'en est-il dans les faits ? Si la mobilité des voyageurs a clairement été identifiée comme un enjeu majeur de la ville du futur, un certain flou entoure la logistique urbaine, dans l'at-



ITS. Le dernier salon d'ATEC-ITS à Paris en janvier a exposé de nombreux outils et systèmes d'exploitation de transport à destination des agglomérations.

tente d'actions concrètes. « Le fait est que les pouvoirs publics ont accentué leurs efforts sur les transports de passagers écoresponsables, mais beaucoup moins sur le plan de l'acheminement des marchandises. Les quelques réflexions qui ont été menées n'ont pas encore été traduites par des pulsions opérationnelles », avoue Élise Gaultier, responsable territoires durables au sein du Comité 21, réseau multi-acteurs qui rassemble diverses organisations, entreprises, collectivités et associations représentatives françaises autour du développement durable. « La problématique de la logistique urbaine durable est un sujet relativement nouveau pour nous, confirme Sylvain Petitot, directeur de la recherche au sein d'Egis France (filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations), groupe de conseil et d'ingénierie dans les domaines de la ville, des transports et de l'environnement affilié au projet Vivapolis. Depuis trois ou quatre ans, ce thème prend de plus en plus d'importance sur la réflexion que l'on peut avoir

sur la ville et son organisation. Par exemple, notre filiale Egis Rail, spécialisée dans le rail lourd sur longues distances comme dans le rail léger, destiné au milieu urbain, s'inté-

ÉMERGENCE D'UN RÉSEAU MULTI-ACTEURS AUX INTÉRÊTS COMMUNS.

ressait assez peu à la question logistique il y a quelques années. Aujourd'hui, elle est sollicitée à l'étranger pour des projets visant à intégrer le tramway dans un processus de transport de marchandises et d'évacuation des déchets. Mais en France, nous avons historiquement plutôt un marché d'études que de réalisations effectives. » La raison ? L'absence, notamment, d'autorité organisatrice en charge du développement des transports de denrées, contrairement au transport collectif de voyageurs. ■■■

6,3 MILLIARDS D'HABITANTS EN VILLE EN 2050

En 2050, deux humains sur trois vivront en ville (la proportion d'urbains est de 52 % actuellement). Soit 6,3 milliards d'habitants, que regrouperont les principales mégapoles dans le monde (37 accueilleront une population de 10 à 30 millions d'individus chacune). « L'espace occupé par les villes

augmente chaque jour de 110 km² », a révélé une étude produite par l'Académie américaine des sciences, fin 2012 (voir *Les Échos* du 25 février 2014). Selon l'OCDE, les grandes mégapoles mondiales occupent 2 % de la surface du globe mais consomment les trois quarts de l'énergie

produite et émettent 80 % du carbone. Toujours selon l'OCDE, ces mégapoles représentent pour les technologies urbaines un marché de 6,1 Md de dollars appelé à tripler d'ici à 2020. L'énergie et l'approvisionnement en eau et nourriture sont désormais au cœur des réflexions.



Faire admettre que sans logisticiens, vous n'aurez pas de pain au chocolat au petit-déjeuner », avance Élise Gaultier. Le Comité 21 milite également pour aider les TPE et PME, qui représentent une large majorité dans la filière transport, à entreprendre des démarches durables, « alors que ce sont surtout les locomotives du secteur qui sont forces d'action à l'heure actuelle », selon Élise Gaultier.

Que cache la plurimodalité ?

SI AUCUN PLAN D'ACTION DE LOGISTIQUE durable n'a, pour le moment, concrètement été mené dans le cadre de Vivapolis, les diverses tables rondes ont malgré tout débouché sur un florilège de propositions nous donnant une idée plus précise de ce à quoi pourrait ressembler le métier du dernier kilomètre de demain. Le mot « multifonctionnalité » est dans toutes les bouches, au-delà de la mutualisation des coûts déjà d'actualité. Un concept qui implique d'utiliser la même infrastructure pour plusieurs fonctions. Un exemple ? « Pourquoi ne pas mettre au point un tramway qui servirait au transport de passagers dans la journée, et qui la nuit tombée serait utilisé pour transporter du fret ? Silencieux, il permet la livraison nocturne », ose Élise Gaultier. Est également envisagée dans cet esprit de plurimodalité la démocratisation des objets urbains qui intégreraient une fonction de logistique,

■ ■ ■ Résultat : ce dernier domaine fait l'objet de mesures politiques volontaristes. Cela à une époque où les professionnels ne jurent que par le zéro stock et le juste-à-temps, dans un secteur concurrentiel où la logistique « durable » suppose des coûts additionnels à compenser par une meilleure productivité.

Un tiers des émissions de CO₂ ?

POURTANT, LE DERNIER KILOMÈTRE représente 20 % du trafic motorisé en ville et pratiquement un tiers des émissions de CO₂. Il apparaît donc évident que si la ville de demain ne veut pas usurper son qualificatif de « durable », elle se doit d'intégrer la logistique urbaine en amont selon la prise en compte des finalités du développement durable, au même titre que l'habitat, les activités économiques ou ses infrastructures culturelles. « On ne peut pas parler de ville durable sans évoquer la dimension mobilité, des personnes comme des marchandises. Si vous n'avez pas une bonne gestion de la logistique urbaine, vous aurez des problèmes de ponctualité, de pollution, d'embouteillage et une perte de compétitivité économique », estime Michèle Pappalardo. Pour mettre ce plan en œuvre, il apparaît nécessaire de mutualiser les réflexions dès la genèse du projet. « Il faut décloisonner les différents clusters et les modes de conception urbaine afin que les

différentes sensibilités travaillent de concert. La conception de la ville durable n'est plus lapanage exclusif des urbanistes mais le fruit de la vision de tous les corps de métier », appuie André Durbec. Vue comme la clef du dynamisme économique à l'échelle locale, la logistique est encore perçue par le citoyen lambda comme source de nuisance (sonore comme environnementale) et d'engorgement du trafic. « Il y a un vrai travail pédagogique à faire et une culture du dialogue à instaurer pour favoriser l'acceptabilité du transport de marchandises au niveau de la collectivité et des citoyens.

QUE D'IDÉES POUR LE SOUS-SOL

Ne pas négliger le sous-sol des villes et ne pas l'utiliser que pour enfouir des choses que personne ne veut voir en surface ! Ce parti pris de mieux exploiter les possibilités des espaces souterrains urbains a donné naissance à un Projet national de recherche baptisé Ville10D. Il a été inauguré en 2012 et devrait aboutir en 2017 à l'écriture d'un guide pratique et de préconisations. « Pour lutter contre l'étalement urbain, il faut considérer le potentiel du sous-sol dans toutes ses dimensions. La ville a besoin de nouveaux espaces et peut se prolonger sous terre », souligne Monique

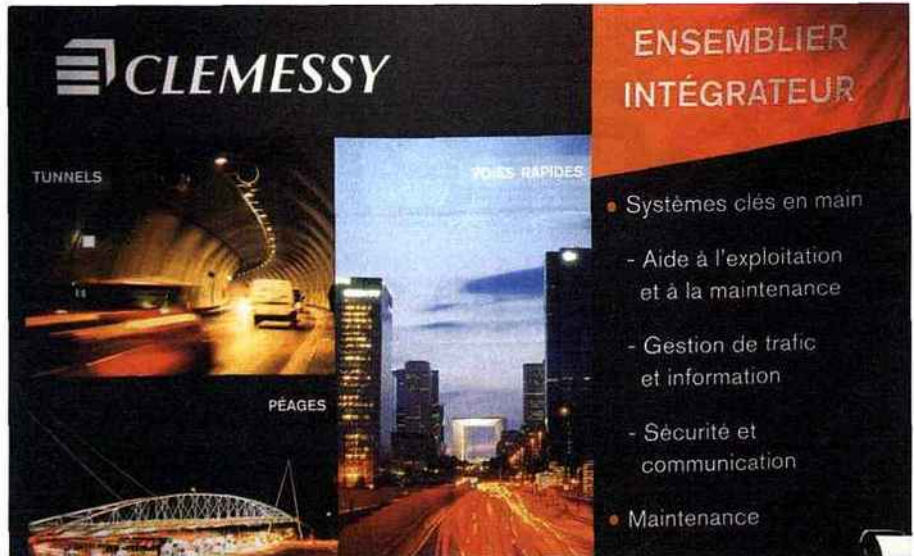
Labbé, présidente du Comité Espace Souterrain et Dg du Projet national de recherche Ville10D. Ces dimensions sont d'ordre technique et économique mais aussi juridique, administratif, sociétal voire psychosocial. « Avec le sous-sol, il ne faut pas penser que technique et se méfier des grandes utopies. Nous travaillons sur des projets concrets qui peuvent servir à l'activité commerciale ou à la mobilité », indique Monique Labbé. Le MEDDE et une trentaine de partenaires (industriels, maîtres d'ouvrage, fédérations...) soutiennent le Projet national de recherche



pour la « valorisation du sous-sol urbain », abrité par l'association IREX (institut pour la recherche appliquée et l'expérimentation en génie civil), à Paris. Là encore, il est question de mettre en exergue un savoir-faire français.

« notamment des parkings dont un niveau serait dédié à l'entreposage, comme cela existe déjà à Lyon », note Sylvain Petitet. « Nous nous dirigeons vers une automatisation de la mobilité. Rien ne dit que les flux de marchandises ne s'effectueront pas, à terme, via des systèmes autonomes », prophétise Patrick Dartout, délégué international de Syntec Ingénierie et président du groupe d'action international « ville durable » de Vivapolis.

Ainsi, Eiffage a imaginé un nouveau mode de déplacement prospectif, baptisé Modul'Air, qui envisage le transport urbain par câble connecté au tramway. Une sorte de téléphérique adapté aux marchandises. Pour autant, il ne faut pas croire que l'humain n'a plus sa place au cœur du processus logistique dans ce contexte de ville durable. Bien au contraire, les modes de transports devront être optimisés en permanence grâce à l'adaptation du crowdsourcing à la problématique logistique. Dans ce cadre, les réseaux intelligents et les échanges de données numériques serviront aux professionnels à améliorer le service et mieux utiliser l'infrastructure. « Concrè-



TRAFIC. Clemessy, filiale d'Eiffage, se présente comme un « ensemble intégrateur », de la conception à la gestion (tunnels, péages, voies rapides...).

tement, il s'agit d'utiliser les données qui émanent de la population. J'observe qu'une rue est barrée, je donne l'info sur mes réseaux. Cette info est ensuite consolidée et utilisée en temps réel pour remonter jusqu'au livreur, qui peut du coup optimiser son trajet ou changer de mode de transport.

Mais ces divers canaux de distributions seront pertinents si leurs données d'entrées sont mises à jour en temps réel. Et pour cela, il faut des hommes », note André Durbec. ■

(1) voir le site novethic.fr