Interface Transport

« Nous réalisons des **études sur-mesure**
pour apporter des solutions à vos besoins en mobilité des marchandises depuis 1995. »

Quel avenir pour la distribution du dernier kilomètre dans la ville de demain ?

La distribution urbaine de demain…

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

95% de la distribution urbaine aujourd’hui … c’est plutôt ça!

De quoi parle t'on ?

Des tendances lourdes qui challengent fortement le cadre de la distribution urbaine

✓73% de la population en Europe est concentrée en zones urbaines → ***tension croissante sur le dernier km***

E-commerce : « flux tirés » : instantanéité et gratuité

Réglementation environnementale émergente

Ubérisation de la distribution urbaine

Augmentation continue des volumes de fret à distribuer

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Un contexte économique complexe et tendu

Le transport de marchandises en ville a plusieurs défis à relever

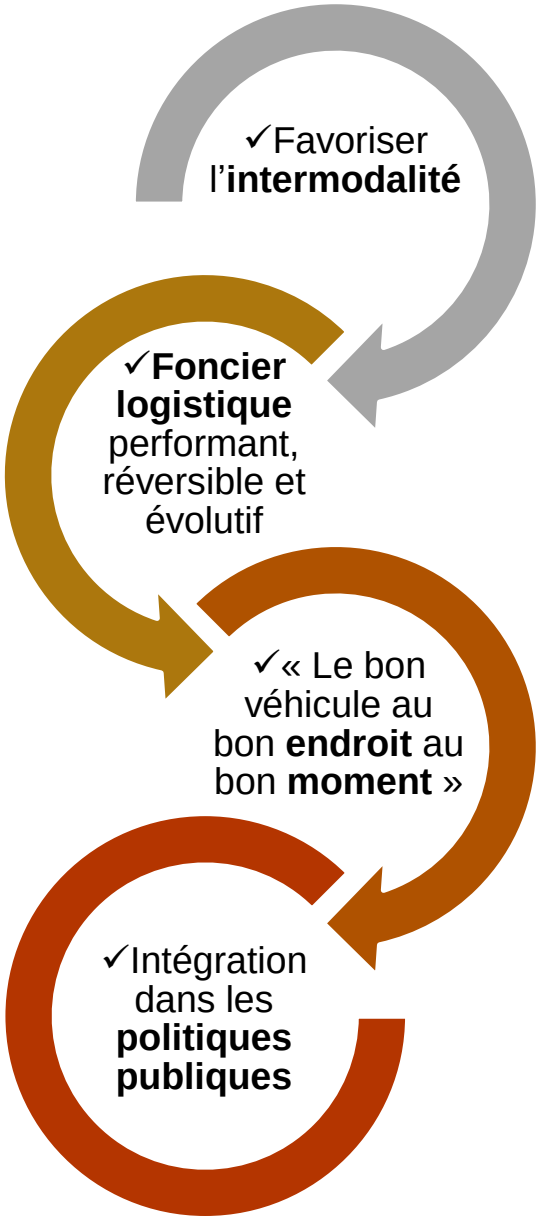
✓Efficacité économique

✓Efficacité environnementale

✓Efficacité servicielle

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Portrait de la logistique urbaine de demain



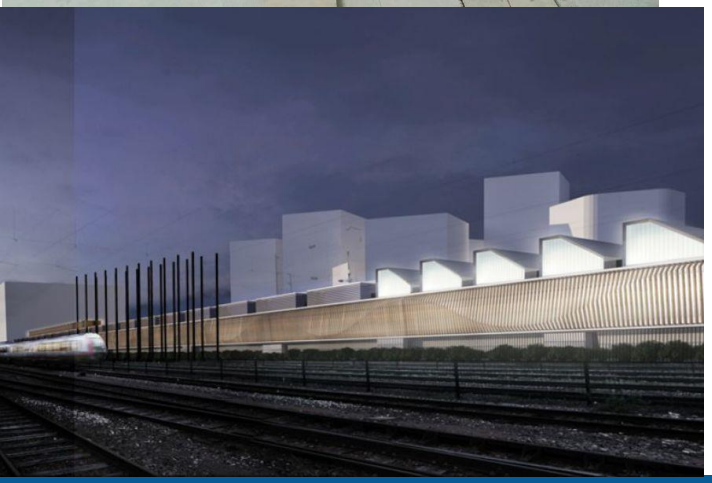
Les leviers d'action pour une distribution urbaine

réaliste contemporaine
ET
adaptée au marché

Repenser la chaîne logistique

Entre 37 et 39% des tonnes-km sont effectuées par le rail en Suisse.

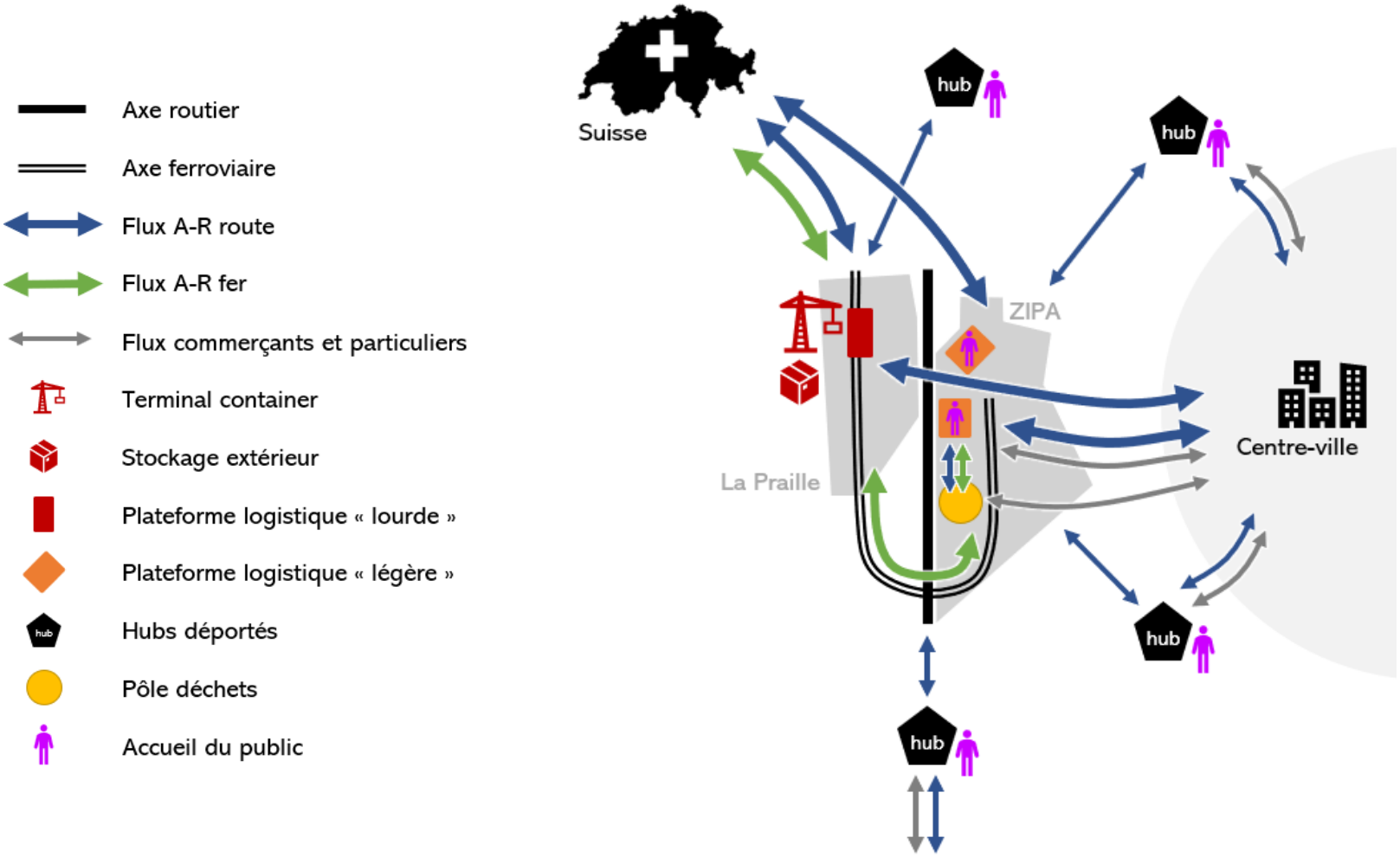
En Suisse, plus de 60% des marchandises sont adaptées à un transfert dans un hub.



Travailler sur des « City Hub » multimodaux pour l'approvisionnement jusqu'au dernier point de rupture de charge.

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Repenser la chaîne logistique



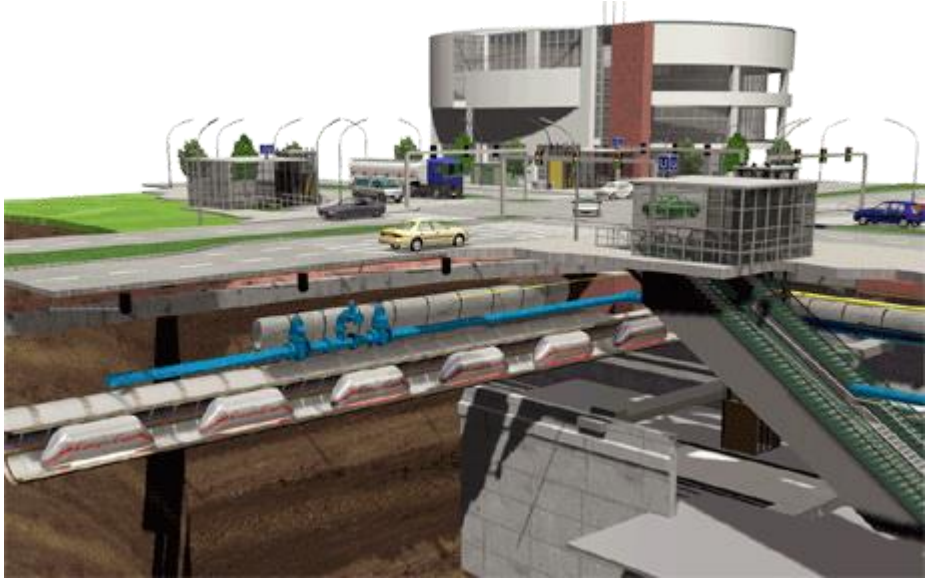
Réalisation Interface Transport (2018)

Repenser la chaîne logistique

Le **dernier kilomètre**

(ou les derniers hectomètres)

sera toujours réalisé **en surface**

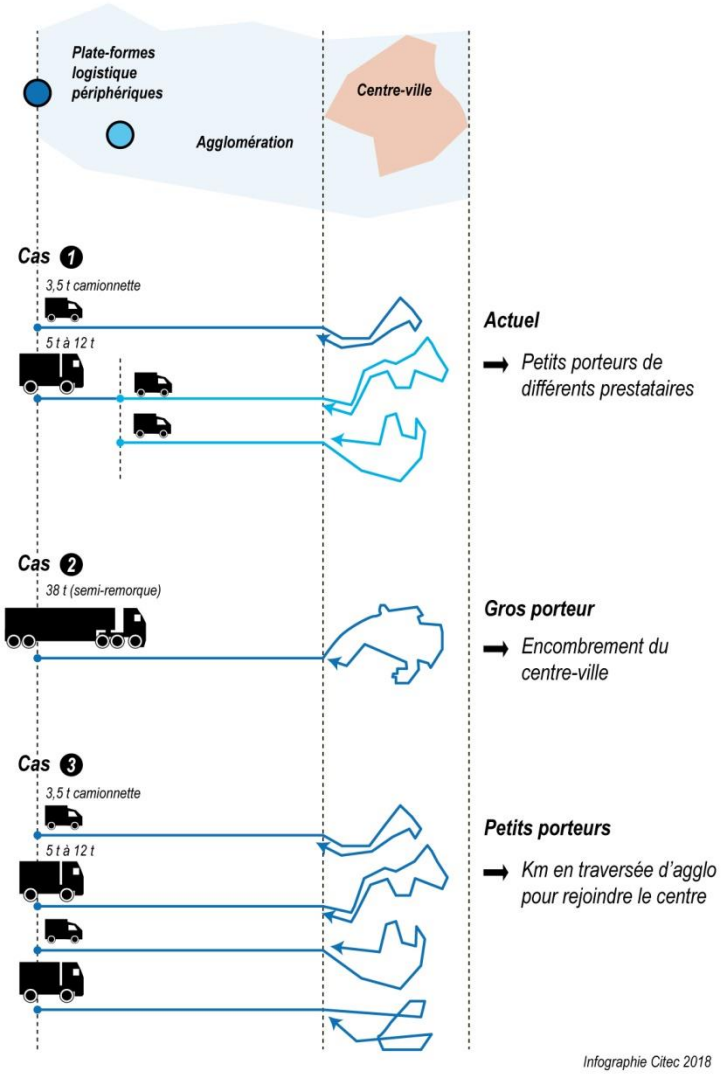


Mais les trajets d'approche pourront se réaliser en souterrain …

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

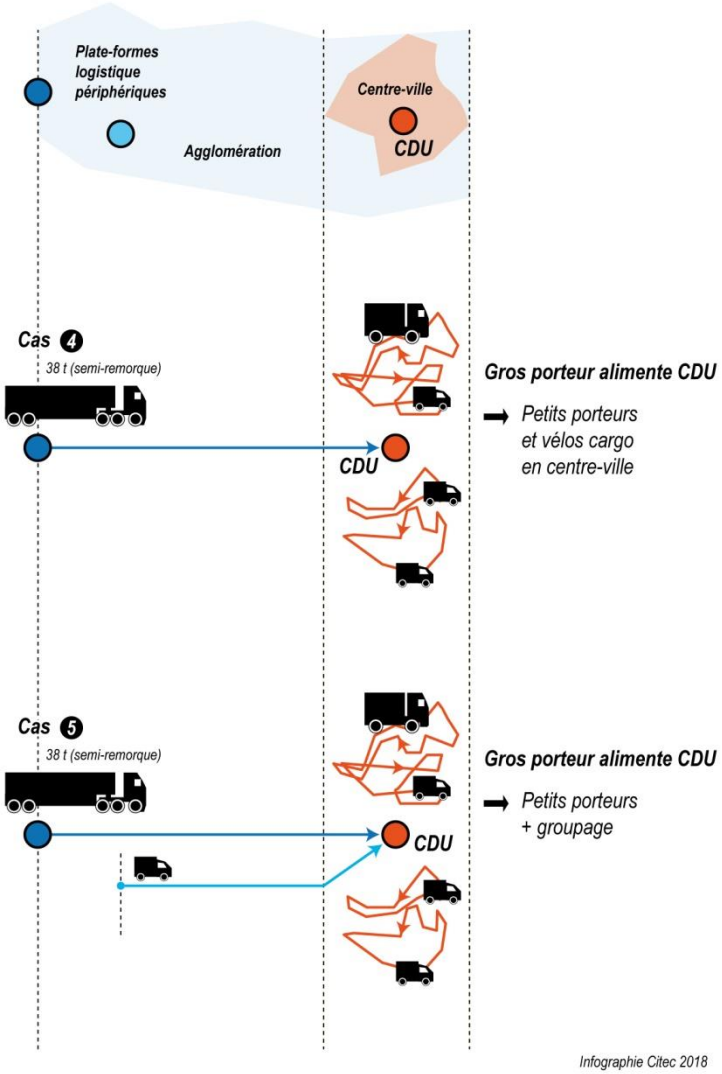
Avantages d'une centrale de distribution urbaine en ville

a) Plateforme en périphérie ou nationale



b) Centrale de distribution en ville

Une rupture de charge supplémentaire mais des véhicules et des tournées optimisés



Du foncier logistique performant, réversible et évolutif

Réintroduire du foncier logistique en centre-ville

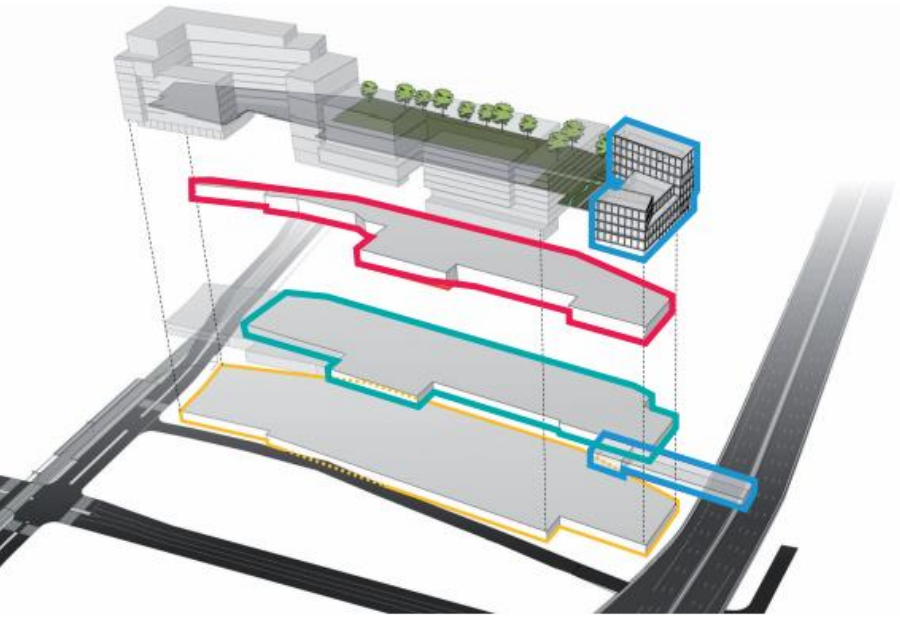
Loyer moyen des surfaces de stockage en Suisse : 70-113 CHF/m2/an

L'hôtel logistique condition de péréquation financière

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Du foncier logistique performant, réversible et évolutif

Mesures conservatoires pour garantir l'évolutivité et la réversibilité du site



RDJ

Le niveau rez-de-jardin accueille l'hôtel d'activités.

R+1

Le niveau R+1, à niveau avec le boulevard Poniatowski, hébergera la logistique « TRAM/ROUTE ».

RDC

Le niveau RDC, situé au niveau des voies de chemin de fer, regroupe les transferts logistiques « RAIL/ROUTE » et des espaces urbains de distribution modulables.

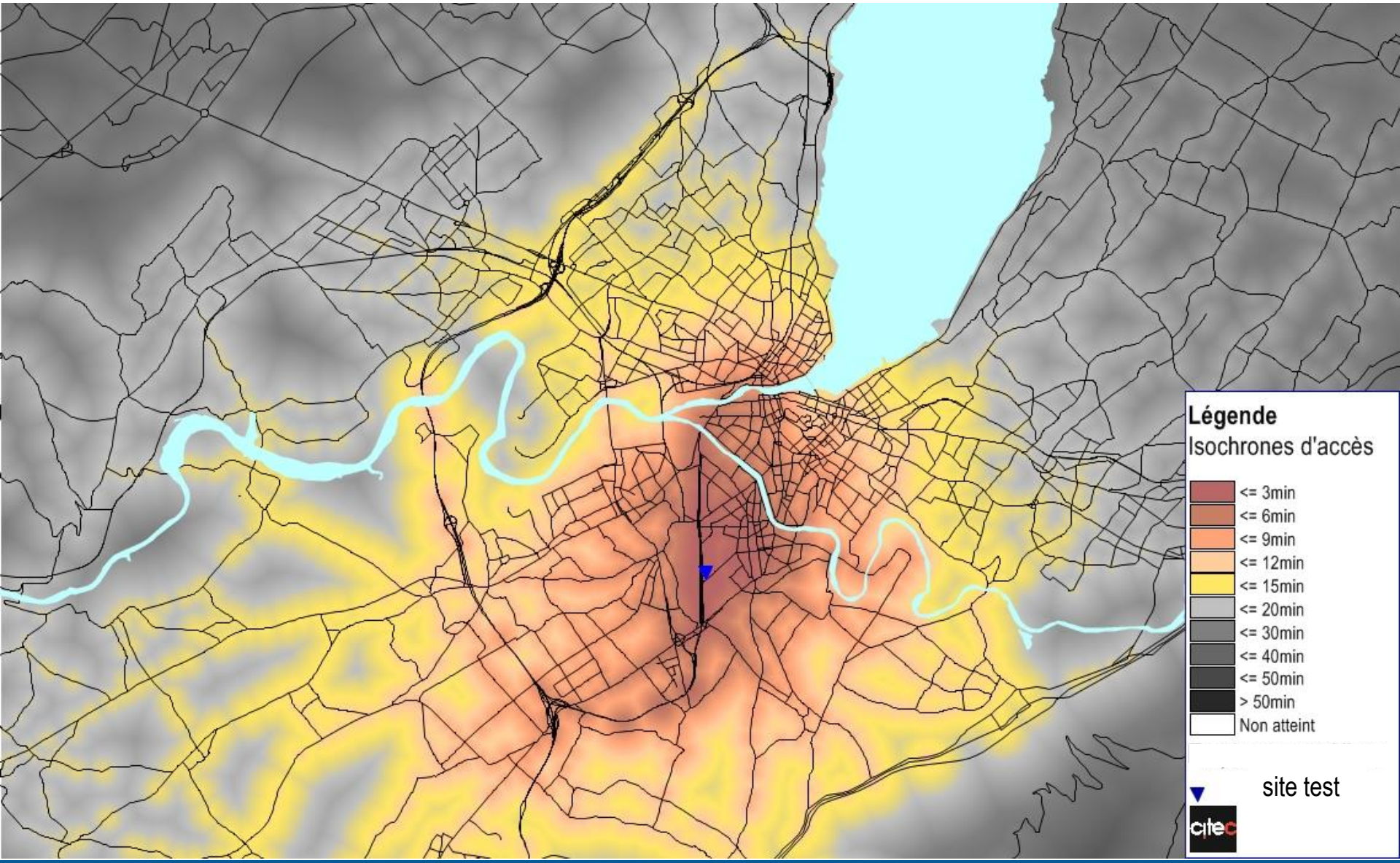
R-1

Le niveau SOUS-SOL sera dédié à l'activité ROUTE/ROUTE. Il hébergera une messagerie express.

PF Bercy Charenton (Sogaris)

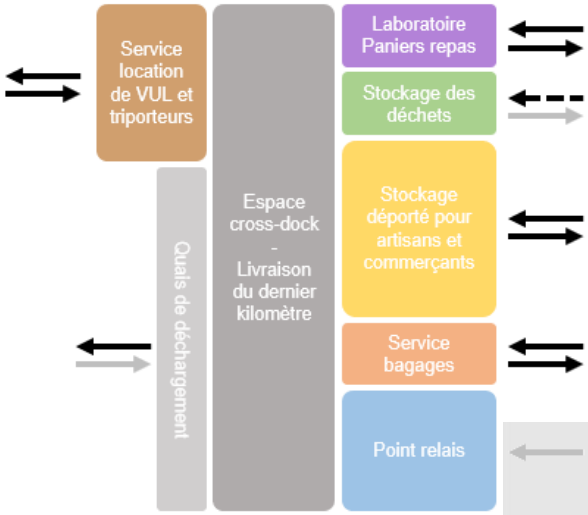
Condition cadre : préserver les localisations optimales

Genève la Praille : facile d'accès par le rail et la route mais déjà en ville

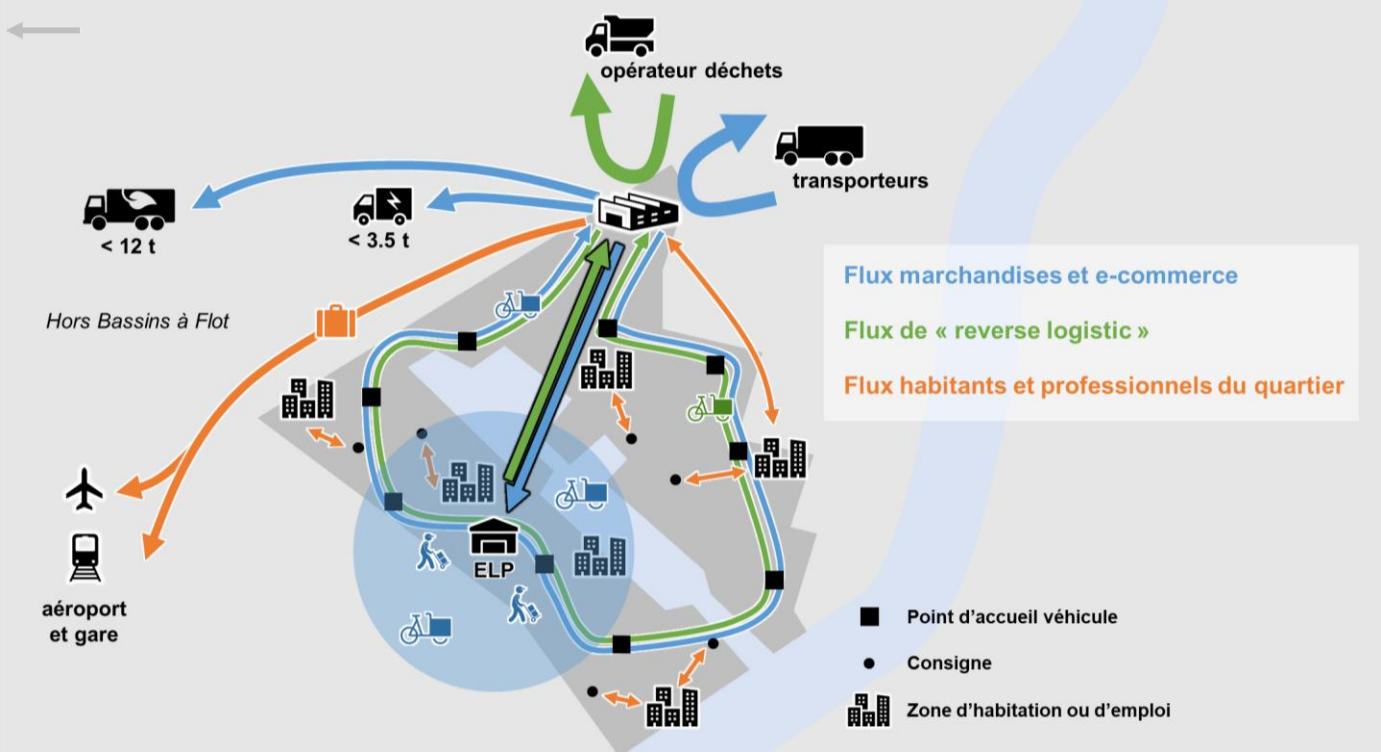


© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Du foncier logistique performant, réversible et évolutif



Des plates-formes de distribution urbaine qui offrent du service au quartier urbain dans lequel elles sont implantées



« Le bon véhicule au bon endroit au bon moment »

Conditions cadre à mettre en place

Echelle agglomération :

- Préserver des espaces adaptés aux besoins logistiques en ville (localisation, surface, conditions d'accès rail-route, prix du foncier, compatibilité voisinage)
- Des espaces publics qui intègrent les cases de livraison et les horaires effectifs

→ Le transporteur achemine la marchandise

Echelle quartier ou pièce urbaine :

- Dans les projets urbains, intégrer des points relais, des automates à paquets, des «concierge» de quartier

→ Le destinataire final vient chercher

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

La mobilité des marchandises, un nouveau service public ?

Paradoxe entre l'**urgence environnementale et urbaine** qui nécessite des investissements importants pour disrupter la logistique urbaine actuelle …

… Et un marché ultra concurrentiel qui repose en milieu urbain sur une **économie de sous-traitants** payés à la position et donc pas en mesure de réaliser des investissements lourds..

Action court terme : cases de livraisons, réglementation marchandises…

Action moyen terme : inscription de la logistique urbaine dans les documents de planification…

Long terme : schéma logistique fédéral / cantonal / communal…

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.

Merci de votre attention

Mélanie LEGAT
mlegat@interface-transport.com
+ 33 6 11 59 49 68

www.interface-transport.com

© Interface Transport – Cette présentation est indissociable des éléments de contexte qui ont permis de l'établir et des commentaires oraux qui l'accompagnent.