

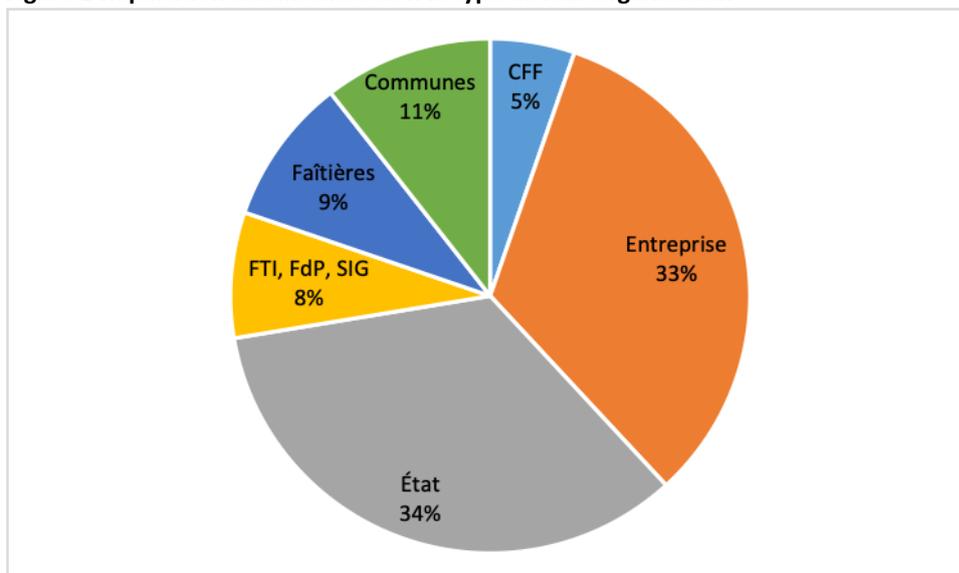
Séance plénière du plan d'action marchandises et logistique urbain 2019-2023

Compte-rendu

La plénière du Plan d'action marchandises et logistique urbaine (PAM) a eu lieu le 24 septembre 2020 de 14h à 17h à la salle communale du Grand-Lancy et en vidéoconférence. Elle a invité les participants à l'élaboration du PAM en 2018, les parties-prenantes et les partenaires à assister à la présentation de l'avancement des actions prioritaires, tel que défini par le Conseil du transport professionnel privé de marchandises.

Une 70aine de participants se sont inscrits pour cette séance. Parmi eux, 12 intervenants se sont succédés sur la scène et 20 personnes ont assisté à la présentation en ligne. La Figure 1 montre la répartition des inscrits selon le type d'organisation qu'ils représentent.

Figure 1 Répartition des inscrits selon le type de leur organisation



Les objectifs de cette séance étaient d'informer les personnes intéressées de l'avancement de la mise en œuvre du PAM, de les impliquer et mobiliser pour la suite et d'échanger sur la thématique. Des objectifs remplis au vu des échanges engagés qui ont eu lieu.

Figure 2 Participants à la séance plénière du PAM



Transport de marchandises et Covid: Point de situation (Chrystelle Charat, OCT)

Chrystelle Charat a tout d'abord fait un point de situation sur le trafic pendant la crise du coronavirus. Le semi-confinement provoqué par la situation sanitaire a réduit le trafic sur les routes genevoises. En effet, les douanes ont par exemple pu observer une diminution de près de 50% des passages à la mi-mai. A Bardonnex, une réduction de 75% a même été constatée par rapport à la même période en 2019, avec une baisse moyenne entre 15 et 25%. De même, les transports publics ont vu leur fréquentation diminuer massivement, jusqu'à -90% au plus fort de la crise. Actuellement, le trafic routier aux douanes est proche de la normale (-5% par rapport à 2019)

Les aménagements cyclables temporaires visant à limiter le report des usagers des transports publics sur la voiture individuelle a vu la fréquentation cycliste augmenter de 28% sur les tronçons aménagés. D'autres mesures comme l'aménagement de « ZONE 20 » ont également contribué à favoriser le recours à la marche.

L'audience a pris acte des comptages de trafic présentés par Chrystelle Charat. Elle a exprimé un certain mécontentement, relatant que les temps de parcours se sont notablement détériorés depuis la mise en place des aménagements temporaires. Certains participants ont relevé qu'un monitoring des temps de parcours entre les deux rives et du temps passé dans les embouteillages est nécessaire. Enfin, un représentant de l'ASTAG a déclaré son opposition aux politiques liées à la mobilité douce sur le canton. En effet, d'après lui, le coronavirus a engendré une baisse de l'activité alors que le temps passé dans le trafic a augmenté, ceci jusque dans les zones industrielles.

Présentation des modifications apportées par le Grand Conseil, avancement des actions transversales (Nicolas Borzykowski, OCT)

Nicolas Borzykowski a ensuite présenté les modifications apportées au PAM après son élaboration suite à la résolution du Grand Conseil. Il présente également les actions déjà réalisées, à savoir:

- la page web dédiée au transport de marchandises: <https://www.ge.ch/transport-marchandises>
- La page web dédiée au PAM où la présentation PowerPoint est disponible: <https://www.ge.ch/dossier/faciliter-deplacements-au-quotidien/plan-action-marchandises-logistique-urbaine>
- La carte intégrant les dispositions réglementaires essentielles pour les livraisons (horaires, emplacement des cases, restrictions poids-lourds, principaux chantiers: <https://app2.ge.ch/tergeoportal/apps/Minimalist/index.html?appid=e846399a9fa8439986f1c205ef85f316>

Les retours sur ces pages sont les bienvenus et permettent une amélioration continue de ces outils.

Mettre en place des mécanismes incitatifs pour promouvoir les véhicules à faibles nuisances (pollution, bruit)" (Bernard Gay, SABRA)

Bernard Gay a présenté le contenu de l'étude E-Cube estimant le potentiel de réduction des émissions de CO2 grâce à des motorisations alternatives. Cette étude fait tout d'abord le constat que les véhicules utilitaires légers sont les plus gros émetteurs par tonne-kilomètre (1'592 gCO2/tkm contre 482 gCO2/tkm pour les poids lourds). Il existe donc un potentiel important de réduction sur ce type de véhicule, ce d'autant plus que les technologies sont relativement matures. En remplaçant les motorisations actuelles par des véhicules à motorisation alternative (électrique,

hydrogène ou vélo-cargos), l'étude estime qu'il serait possible de diminuer de 54% les émissions de CO₂.

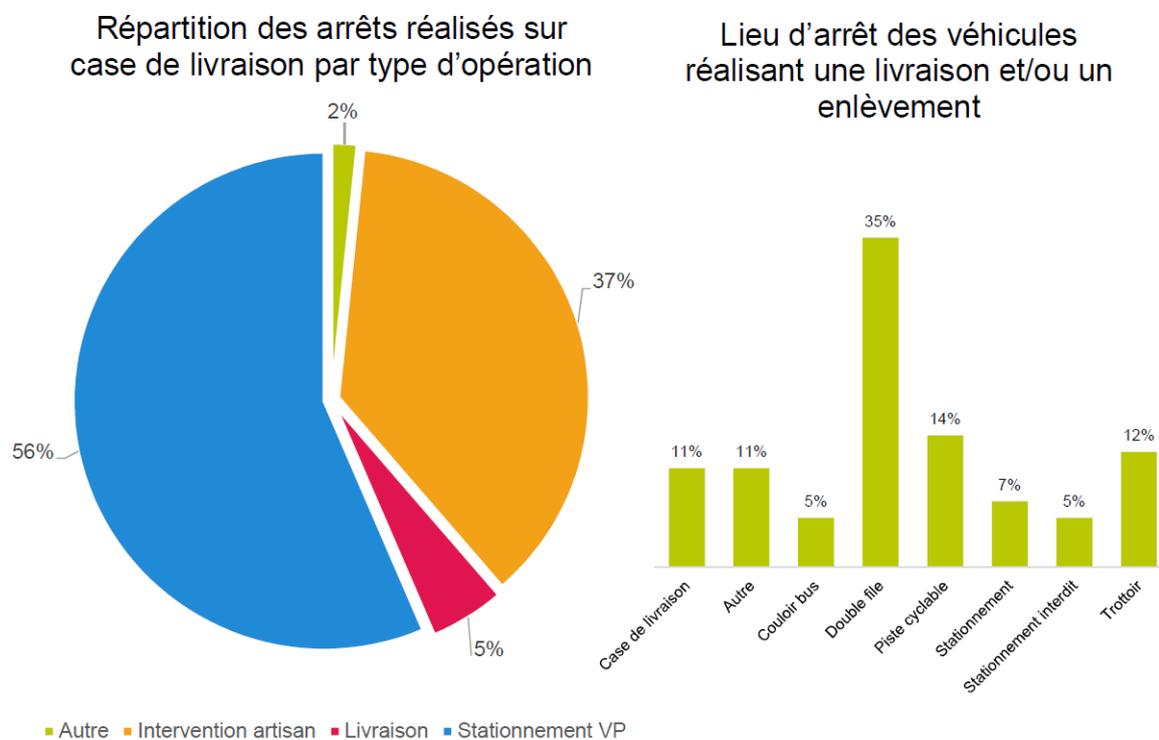
Il existe toutefois d'importants obstacles vers cet objectif. En effet, les véhicules utilitaires électriques restent relativement chers, ont une autonomie limitée et disposent d'une charge utile inférieure aux véhicules à motorisation classique. En prenant en compte ces obstacles, l'étude estime qu'une réduction "raisonnable" des émissions pourrait être d'environ 20% d'ici à 2025, moyennant des primes à l'achat, des réductions de taxe ou déductions fiscales et le développement des infrastructures de recharge.

Un participant de l'assemblée a relevé que les "ennemis" du transport professionnel sont les voitures individuelles qui surchargent le réseau. Il faudrait dès lors inciter plus au covoiturage. D'autres participants ont rebondi, arguant que la clé se situait dans le redimensionnement à la hausse du réseau, les embouteillages étant également responsable d'émissions importantes.

Améliorer l'usage des cases de livraison, en créer de nouvelles selon les besoins et faciliter les interventions professionnelles (Christophe Pradervand, ASTAG)

Christophe Pradervand a présenté les résultats des observations de terrain réalisés en janvier 2020. Celles-ci ont révélé une utilisation inadéquate des cases de livraison. En effet, selon l'observation, seuls 5% des arrêts sur les cases de livraison servent effectivement à charger ou décharger des marchandises, la majorité des arrêts étant effectué par des véhicules privés. Par ailleurs, seules 11% des livraisons ont effectivement lieu sur les cases prévues à cet effet tandis que 35% ont lieu en double file (Voir Figure 3).

Figure 3 Résultats des observations de terrain

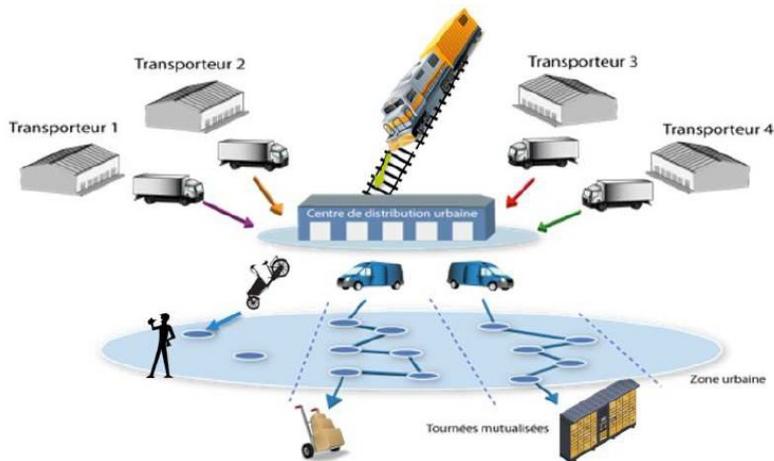


Cette observation a révélé le besoin d'augmenter le taux de rotation sur ces cases et de rappeler les règles pour leur bonne utilisation. Ainsi, une action de pédagogie va être entreprise par la Fondation des parkings, suivie par une intensification des contrôles.

Créer une plateforme logistique dans le centre de l'agglomération" et de l'action 3.2: "Optimiser et développer les activités logistiques à la Praille (Dorothee Goschescheck, DPAV) et vision des CFF quant au hub logistique à la Praille (Alexandra Nievergelt, CFF)

Dorothee Goschescheck a présenté l'ambition commune entre la DPAV, l'OCT et la FTI de construire une halle logistique de type Centre de distribution urbaine (CDU) (voir Figure 4) à la Praille et ainsi profiter des atouts du site (proximité de la ville, connexion ferroviaire et autoroutière...). Ce projet a pour objectif d'intensifier l'approvisionnement par le rail, d'optimiser les flux sur le dernier kilomètre en incitant à la mutualisation et d'encourager les véhicules à faibles nuisances, tout en s'intégrant dans l'urbanisation du quartier. Cette programmation a été confirmée politiquement en mai 2020.

Figure 4 Modèle de CDU



La programmation exacte de cette halle logistique est en cours de discussion avec les CFF. Alexandra Nievergelt a, de son côté, présenté les résultats des ateliers avec les parties-prenantes

La présentation des CFF a interpellé l'assemblée qui a mis en avant l'importance de conserver la possibilité de charger les matériaux de chantier sur les trains depuis la Praille. Par ailleurs, une réflexion sur la place des déchets et du recyclage devrait avoir lieu.

Sas de livraison, horaires décalés et consignes : sonder les entreprises et tester ces services (Stéphane Oberson, NODE)

Stéphane Oberson a présenté les résultats d'un sondage mené en décembre 2019 par le biais de la Fédération des commerces genevois (FCG) et de la Nouvelle organisation des entrepreneurs (NODE). Ce sondage avait pour l'objectif de mesurer l'intérêt de commerçants pour des systèmes de sas de livraison permettant des livraisons en dehors des heures de pointe.

Sur les 80 réponses obtenues, 30% indiquent être fréquemment ou systématiquement confrontés à des retards de livraison. Par ailleurs, 56% déclarent ne pas avoir accès à une place de livraison facilement accessible. Près d'un cinquième des commerçants sondés seraient intéressés par un service de sas de livraison, que la plupart désirerait dans le commerce ou à son entrée. Par contre, ils sont peu nombreux à être disposés à payer pour un tel service.

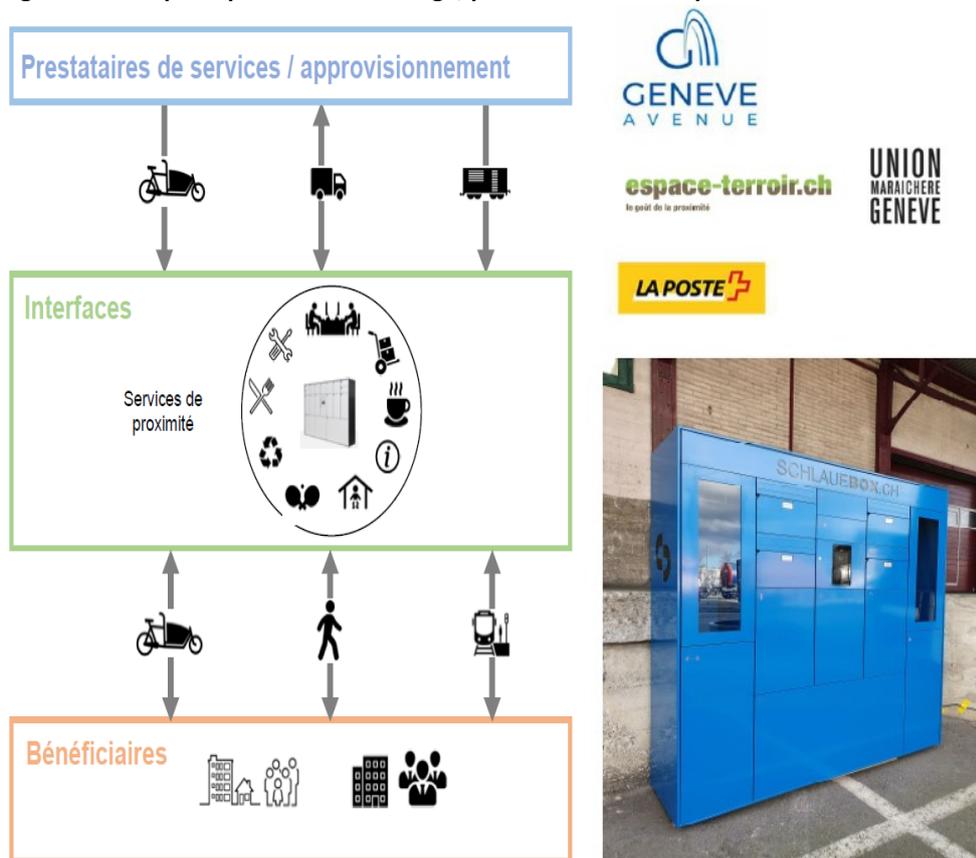
La création d'un groupe de travail visant à préciser les besoins opérationnels puis créer deux ou trois projets pilotes est envisagée. L'OCT est à la recherche de candidats qui peuvent se manifester en cas d'intérêt.

Développer des points-relais multi-opérateurs dans les quartiers et hôtels d'entreprises (Luc Jaquet, Sofies)

Luc Jaquet a présenté le concept de point-relais multi-opérateurs et multi-services de proximité développé dans le cadre du PAM (voir Figure 5). Ces équipements, pouvant

prendre la forme d'automates à colis ou de conciergeries de quartier, sont d'ores et déjà prévus dans le futur quartier des Cherpines à l'horizon 2023. De façon à promouvoir ce type d'équipement pour les habitants des quartiers et les commerces de proximité, l'OCT envisage une étude de marché auprès de différents publics cibles pour définir un modèle d'affaire, par exemple en combinant plusieurs services car la réception de colis est peu rentable en soi. L'OCT vise ensuite à lancer des projets pilotes. Le projet des Cherpines a également vocation à être répliqué pour d'autres projets d'urbanisation futurs (p. ex. quartier du PAV).

Figure 5 Concept de point-relais envisagé, partenaires et exemple d'automate à colis



La distribution des colis à Genève (Pierre-Alain Bapst, Postlogistics)

Pierre-Alain Bapst a présenté le travail de la Poste sur la distribution des colis. Il a indiqué que le nombre de colis distribué est en augmentation depuis des années mais que 2020 est exceptionnelle. En effet, la situation sanitaire actuelle a poussé la e-consommation, augmentant les volumes de colis de 18% par rapport à l'année précédente, avec ponctuellement des doubléments de volumes pendant le semi-confinement.

Afin de faciliter la réception des colis, la Poste propose deux solutions sur le canton de Genève:

- 3 automates à colis MyPost24 (3 autres automates sont à l'étude)

- 80 points-relais PickPost

Seuls 2.5% des colis sont distribués par ces canaux. Il faut en effet noter que, bien que le taux de colis n'ayant pas pu être distribués directement équivaut au double de la moyenne nationale, il n'est que de 8%.

M. Bapst a enfin noté que la Poste vise une flotte de véhicule de distribution des colis 100% électrique d'ici à 2025.

Actions liées aux zones industrielles (Andreas Berney, CityLog)

Andreas Berney a annoncé qu'un sondage est en cours afin d'identifier, cas échant, dimensionner les besoins de stationnement pour les poids-lourds et la signalisation dans la Zone industrielle Meyrin-Satigny. Cette étude est une première étape vers la recherche de solutions pour éviter le stationnement sauvage et éviter les kilomètres inutiles. Elle permettra de mettre les acteurs autour de la table afin de trouver le foncier nécessaire et de développer le modèle d'affaires de tels équipements.

Un participant ont exprimé leur mécontentement quant aux délais qui semblent longs alors que le problème est déjà bien identifié. D'autres voix se sont fait entendre concernant la possibilité de faire payer pour utiliser ces parkings, arguant que si le stationnement est payant, le stationnement sauvage perdurera. Un avis contredit par les expériences de nos voisins européens. L'Italie et l'Allemagne proposent effectivement des services payants sur les aires d'autoroute qui fonctionnent apparemment très bien.

Expérimenter des solutions en faveur d'une logistique de chantier mutualisée et/ou multimodale (Albéric Hopf, DPAV; Benoît Klein, Implenia)

Alberic Hopf a exposé les objectifs de l'action visant à optimiser les flux de chantier pour réduire la congestion routière et les impacts environnementaux. Il s'agira de profiter de chantiers stratégiques tel que le PAV pour planifier et éprouver des solutions innovantes et éprouver leur duplicabilité. Ces solutions peuvent être liées à la mutualisation de certains stocks ou équipements de chantier ou certaines exigences liées aux transports (par exemple ferroviaire) dans les cahiers des charges.

Figure 6 Chargement de déblais de chantier sur un convoi ferroviaire



Une quantification des flux et la réalisation d'un schéma logistique sont prévus à moyen terme. Il s'agira ensuite de développer un modèle de gouvernance pour les infrastructures mutualisées, le cas échéant. Enfin, une étude d'opportunité concernant l'utilisation de la voie fluviale via l'embarcadère SIG sur le Rhône devra être lancée.

Sur ce sujet, Benoît Klein a donné quelques exemples de bonnes pratiques menés par Implenia, notamment sur le chantier du dépôt TPG de En Chardon et l'installation d'une bande roulante vers une gravière de proximité (voir Figure 7). Des réflexions liées à une mutualisation de certaines installations avec d'autres chantiers alentours ont été menées, sans aboutir à ce jour.

Figure 7 Bande roulante de En Chardon



Benoît Klein a par ailleurs plaidé pour l'ajout systématique de conditions strictes dans les cahiers des charges car il est indispensable que l'impulsion vienne du maître d'ouvrage.

Un participant a relevé l'opportunité d'utiliser des conteneurs pour les déblais de chantier, ce qui faciliterait les ruptures de charge. M. Klein a répondu que ce n'était, à ce jour, pas testé mais que l'idée était intéressante.

Chrystelle Charat a conclu la séance plénière en ouvrant sur le sujet de Cargo-Sous-Terrain entre Genève et Lausanne, pour lequel une étude d'opportunité va être lancée prochainement.

Une nouvelle séance plénière est prévue en septembre 2021. Le présent compte-rendu sera envoyé aux inscrits à la plénière. La présentation ad-hoc est disponible ici: <https://www.ge.ch/dossier/faciliter-deplacements-au-quotidien/plan-action-marchandises-logistique-urbaine>

Une newsletter d'information biannuelle est également prévue.

Plus d'informations: Nicolas Borzykowski (nicolas.borzykowski@etat.ge.ch)