

EN PRÉPARATION

# Livre Blanc

## Grenoble se conjugue au futur

Polluée et congestionnée, l'agglomération de Grenoble ne veut pas occulter la question du transport et des livraisons de marchandises sur son territoire. Un Livre Blanc, ouvrant sur des solutions d'optimisation, est en cours d'élaboration, avec tous les acteurs concernés. PAR VÉRONIQUE VIGNE-LEPAGE/PLEINS TITRES



L'Institut Laue Langevin dans la Presqu'île scientifique de Grenoble.

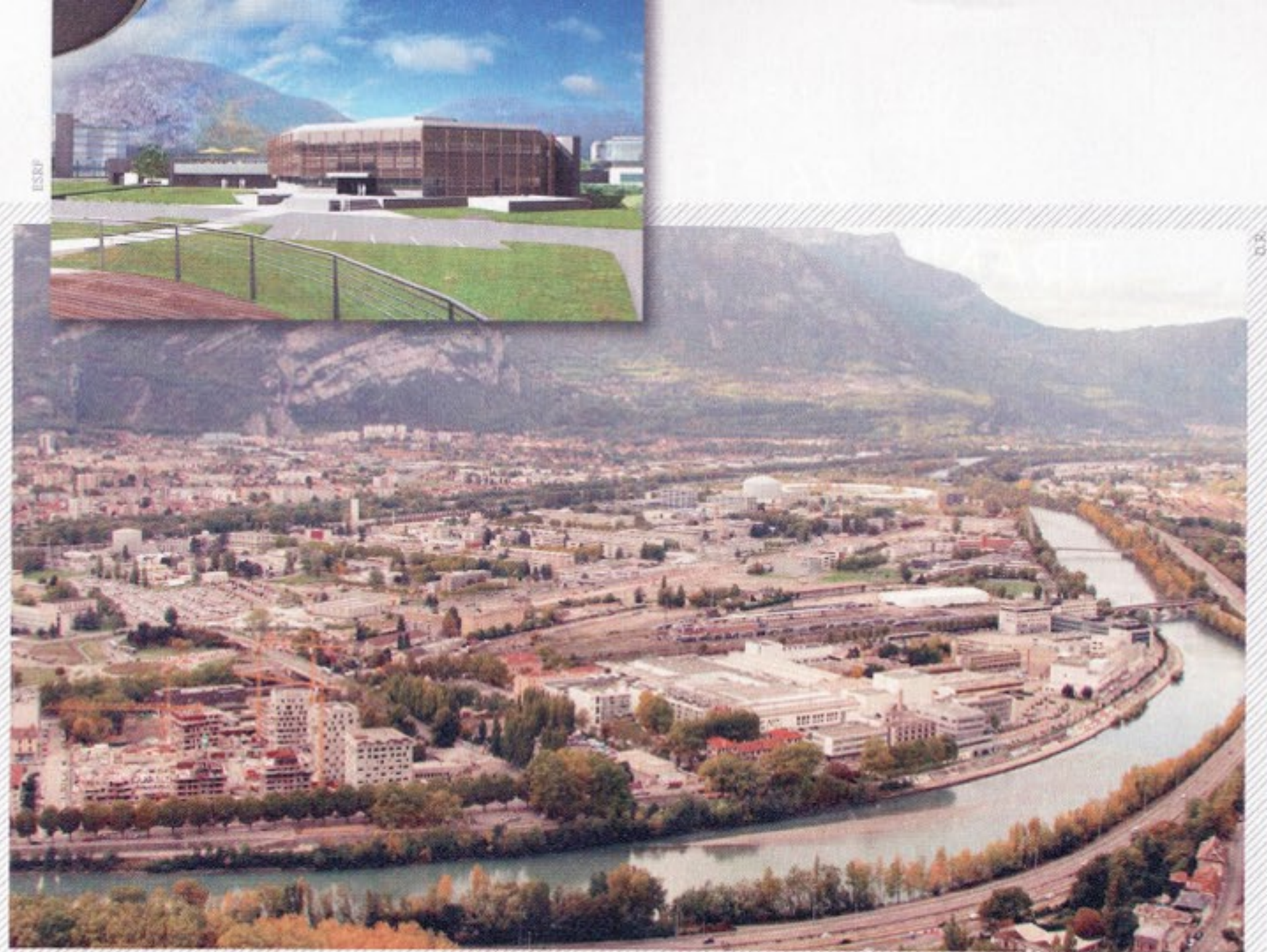
En 2011, la coupe est pleine ! Excédés par la congestion du trafic, les organisations professionnelles et chambres consulaires de l'agglomération grenobloise se réunissent, pour la première fois, au sein d'un collectif revendicatif, nommé « Stop bouchons ». « Grenoble n'est déjà plus, depuis longtemps, une zone de passage naturel. Il faut veiller à ce que les gens continuent à venir y faire du business sans arrière-pensée ! », lance Jean-Pierre Gillet, vice-président de

la CCI en charge des infrastructures. Le collectif a fait dix propositions dans le cadre de l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale (Scot). Approuvé le 21 décembre 2012, le document, qui se veut très « écolo », ne prévoit pas celle d'élargir les infrastructures routières (A480 et rocade sud), mais d'autres, comme de « créer un dispositif de livraisons éco-responsables en centres-villes ».

Parallèlement, la communauté d'agglomération, la Métro, prenait, elle aussi, conscience de la nécessité d'améliorer la distribution urbaine. Aussi, en 2012, Anne Builles, chargée de mission marchandises en ville, a rencontré, avec l'Agence d'urbanisme de l'agglomération grenobloise (AURG), divers acteurs locaux : transporteurs, commerçants, responsables du marché de gros ou de la plateforme chimique de Pont-de-Claix, représentants d'entreprises... « Nous avons aussi fait la synthèse d'études existantes sur le plan technique, explique Philippe Colleu, membre de l'AURG. Reste à passer au cran politique ». C'est l'objet du « Livre Blanc » en prépa-

**PAS DE SOLUTION UNIQUE : LE TISSU COMMERCIAL COMPTE UNE MULTIPLICITÉ D'ACTEURS.**

ration, dont la première partie, fruit de ce diagnostic, est en cours de diffusion. Intitulée « Quels enjeux pour l'agglomération », elle présente l'ampleur des flux de marchandises dans l'agglomération : 70 à 90 000 tonnes par an, générées par les 400 000 habitants mais aussi par des entreprises fortes de 210 000 emplois. « La combinaison économie traditionnelle, économie spécialisée (électronique de pointe, recherche, chimie...) et présence de grands groupes implique [...] une individualisation des approvisionnements », note le document. Mais approvisionnée depuis des bases logistiques extérieures à son territoire (Vallée du Rhône, Nord-Isère...), l'agglomération gagnerait peut-être, interroge le document, à rechercher une certaine autonomie pour assurer le fonctionnement et le développement de son économie. La réponse s'avère complexe sachant que la majorité des activités locales de transport et de logistique sont le fait de services internalisés d'entreprises, concentrées à l'entrée Nord-Ouest de l'agglomération. « La dernière entreprise du secteur présente en ville, Mory Team, quitte le quartier de la gare pour Noyarey », remarque Anne Builles. En cause : la raréfaction du foncier, la mauvaise image de ces activités et les difficultés de circulation, nécessitant



**TOPOGRAPHIE.** Les projets logistiques de la métropole doivent tenir compte des caractéristiques particulières de l'environnement et d'une situation géographique unique en France.

d'être proche des grands axes de communication. La congestion de cette entrée est l'un des principaux points noirs reconnus. « Les marchandises doivent absolument arriver avant 7 h à notre dépôt de Noyarey et être livrées avant 9 h à Saint-Egrève ou Pont-de-Claix, témoigne Éric Held, P-dg de Qualit Express, un transporteur local. À un quart d'heure près, cela peut être trop tard ! ».

Mais si le transport de marchandises souffre des bouchons, note le Livre Blanc, il y contribue aussi. Un autre enjeu est donc de limiter son impact sur le trafic, y compris pour répondre à l'objectif général de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans cette vallée où la géographie empêche aussi une bonne dispersion des particules. Mais, pour l'heure, constatent les auteurs, les expériences de transport alternatif de marchandises (pipelines de la plateforme chimique, embranchements fer...) restent limitées.

### Des éco-centres ?

Il n'y aura pas de solution unique : le tissu commercial est marqué par une multiplicité des acteurs, qui ont des organisations d'approvisionnement très différentes, selon qu'ils sont dans les zones commerciales de périphérie ou dans le

centre-ville. Sans compter les besoins spécifiques des sociétés de e-commerce, des nombreux chantiers de BTP (nouvelle ligne de tram...) ou encore du CHU. Pour dessiner des pistes d'action, la Métro a demandé aux ingénieurs de Polytech Grenoble de « faire tourner » le logiciel du Laboratoire d'économie des transports, Fret Urb, qui permet une modélisation des flux. Quant au cabinet Interface

**REGUS ET NEXITY SERAIENT PRÊTS À PRÉVOIR DES ESPACES DE STOCKAGE.**

Transport, il élabore un schéma logistique. « La 2<sup>e</sup> partie du Livre Blanc, un cahier d'orientations, va être coécrite par les acteurs concernés et les élus, grâce à trois séminaires », explique Anne Builles. Le premier a été fixé au 8 février, les autres à mai et septembre 2013. « Il y a beaucoup d'idées, qu'il faut à présent mettre sur la place publique et organiser », assure Éric Held, qui porte lui-même, dans le cadre de sa stratégie de livraisons « propres »,

un projet de centre de distribution urbaine (CDU). Des consignes sont aussi évoquées pour les livraisons aux particuliers, ou encore des « éco-centres », des lieux de travail partagés qui seraient en amont de l'entrée Ouest de l'agglomération (par exemple à Voiron) et dans lequel des investisseurs, tels que Regus ou Nexity, seraient prêts à prévoir des espaces de stockage. « Avant le premier séminaire, nous avons réuni les commerçants, assure Jean-Pierre Gillet, car tous ne sont pas encore convaincus. Ils craignent de perdre du temps et de l'argent, et de changer leurs habitudes ». Mais Éric Held, présent, a trouvé qu'ils « se sont ouverts au fil de la réunion, voyant qu'on cherche des solutions, y compris à la récupération de leurs cartons et palettes ». Mais conscient qu'ils « méconnaissent complètement les problématiques de distribution urbaine », il pense en inviter certains dans son entrepôt : « Nous allons souvent quatre fois dans la même journée chez le même client, pour TNT, puis pour Calberson..., leur expliquera-t-il. En créant une rupture de charge pour regrouper ces marchandises, on éliminerait trois camions et on simplifierait les livraisons de chaque commerçant ». L'avenir logistique de Grenoble se construira pas à pas... ■

### PROJET URBADIS ET INP GRENOBLE

Dans la cité grenobloise, le projet de logistique urbaine mis en œuvre par la « métro » est animé par des chercheurs de l'Institut National Polytechnique de Grenoble (INP) qui réalisent la modélisation Freturb. « Nous avons lancé en mars 2012 le projet Ubadis qui comporte deux volets. Un volet transport qui vise

à mener une étude de faisabilité de mise en place du tram-fret dans les agglomérations grenobloise et stéphanoise. Le second volet marchandises a pour objectif de réfléchir à de nouveaux modes d'organisation et business models en matière de logistique urbaine », souligne Karine Samuel, chef du projet Ubadis et également

professeur à l'université de Grenoble (Grenoble INP). Le projet rassemble une dizaine de chercheurs grenoblois et stéphanois dans différents disciplines. Il doit « fournir une réflexion et un support aux collectivités locales ainsi qu'aux acteurs économiques concernés par la logistique urbaine, les commerçants, transporteurs, distributeurs... ».