

Interview de Madame Anne Chané

Communauté d'Agglomération de La Rochelle

le 08 janvier 2005

Tél. : 05 46 51 50 19

Commentaires issus de la lecture du tableau de bord

Zone géographique

Centre historique (1.5 km x 1.2 km). Il y a 1300 commerces dans le centre historique.

Nous n'avons pas modifié le périmètre car c'est là que sont concentrés tous les commerces. La priorité du service est donnée au centre-ville mais pour les prestations annexes, nous travaillons surtout sur la communauté d'agglomération.

Origine/porteur du projet

Ok

Partenaires

Nous avons travaillé en comité de pilotage jusqu'au jour de l'ouverture de la plate-forme, en février 2001.

Cabinet(s) d'études associé(s) au projet

Ok

Phasage prévu

Ok

Etat du projet

Vous pouvez supprimer la phrase « **amélioration des prestations logistiques et commerciales à l'étude** ». Ce n'est pas vraiment à l'étude, nous cherchons en fait toujours de nouveaux clients.

Conditions d'exploitation

A partir d'octobre 2006, arrêt des subventions de la CDA (dégressives chaque année) pour donner place à un système autonome.

Parc essentiellement constitué de véhicules électriques :

1 camion de 3t5

Il s'agit d'un camion Italien de la marque FAAM – Il a fait l'objet d'une réception à titre isolé car il n'était pas homologué France.

6 Berlingo dont deux frigorifiques et une Saxo société

Remarque : ils ne sont pas intéressés par l'acquisition d'un véhicule électrique de 10 tonnes car il est trop imposant par rapport à l'étroitesse des rues du centre-ville.

Mesures réglementaires

Un arrêté de circulation limite l'entrée en centre-ville à un tonnage maximum de 3t5. Les camions

peuvent rentrer de 6h du matin à 7h30 avec n'importe quel tonnage, passé 7h30 ils ne sont autorisés que jusqu'à 3t5.

Même pour les véhicules « propres » ?

Oui car ce n'est pas uniquement une question de pollution c'est aussi une question d'accès. Il y a une question d'encombrement dans les rues étroites où les camions n'arrivent pas à tourner.

Acceptation du projet

Comment ont réagi les autres transporteurs par rapport à l'entreprise Genty ?

Au tout début, mal, parce qu'ils avaient raté l'annonce mais comme Monsieur Genty gère une entreprise familiale indépendante cela fonctionne bien.

Est-ce que les transporteurs ont suivi les règles dès le départ ?

Au début, les transporteurs avaient tendance à rentrer dans le périmètre interdit mais à force d'être poursuivis, ils ont arrêté.

Est-ce que ce système a entraîné une augmentation de la présence de petits utilitaires en centre-ville ?

Oui , un peu, mais le bilan reste très positif : la circulation est fluide à La Rochelle, c'est le jour et la nuit par rapport à avant.

Viabilité économique du projet

La Communauté a décidé de soutenir financièrement le projet jusqu'en Octobre 2006. A partir de là, nous pensons que la plate-forme sera totalement viable financièrement et qu'elle pourra ensuite tourner d'elle-même.

Cela se passe bien, les services annexes permettent justement de compenser les livraisons des colis et des palettes.

La ville de La Rochelle a été candidate à un programme européen dernièrement... (Programme CIVITAS)

Nous avons été soutenus tout au début par l'Europe. Le PREDIT nous a soutenu pour l'étude préliminaire seulement.

Elcidis est un projet européen à l'origine qui associe La Rochelle à cinq autres villes étrangères. Le contrat avec l'Europe est clos depuis juillet 2002.

Il n'y a plus que la collectivité qui soutient le projet aujourd'hui.

Nous finançons une partie des colis, le reste est facturé par les transports Genty aux utilisateurs. Ce financement est dégressif chaque année.

Nous rémunérons les Transports Genty en fonction du nombre de colis et de palettes qui transitent sur la plate-forme. Chaque année le montant attribué par colis et par palette diminue, jusqu'à disparaître en octobre 2006.

L'idée est que la plate-forme soit autonome et pérenne après 2006.

Indicateurs d'activité

Nous livrons environ 400 colis et 10 à 12 palettes par jour.

Nous livrons environ 70 % des commerces du centre-ville. En 2004 nous avons livré plus de 1000 personnes différentes.

Prestations nouvelles

Stockage déporté

Livraisons à domicile (particuliers dont plaisanciers)

Courses express

Nous travaillons avec des magasins de fleurs, mais aussi avec Monoprix et Champion

Nous travaillons également avec une coopérative viticole de l'île de Ré.

Durée de stockage

Nous n'avons pas instauré des durées de stockage maximum car nous avons beaucoup d'espace.

Deux cas de figure se présentent : soit on nous demande de stocker des palettes pendant plusieurs jours, par exemple, soit une entreprise gardera son stock chez nous et viendra puiser dedans lorsqu'elle en aura besoin.

Transférabilité du projet

Ok

Contacts

Madame Anne Chané. Tél. : 05 46 51 50 19

Satisfaction par rapport aux VE

Nous sommes satisfaits techniquement et au niveau du coût.

Nous n'avons pas rencontré de problèmes liés à l'autonomie des véhicules.

Autonomie de 80 Km en moyenne.

La Rochelle est plat. Le CDU est situé à proximité du périmètre et nous avons une borne de recharge rapide sur la plate-forme.

Les camions ne rechargent pas tous les jours car le périmètre n'est pas énorme et parce que les temps de route sont courts.

Nous livrons toute la journée.

Il y a des priorités, c'est-à-dire qu'il y a des clients qui veulent être livrés dès huit heures du matin.

La priorité est donnée aux livraisons dans les rues piétonnes qui ne sont accessibles que jusqu'à 10h30. Des camions arrivent tôt le matin, d'autres en cours de matinée, voire en cours d'après-midi.

L'objectif est qu'il ne reste plus de colis le soir sauf ce qui est prévu en livraison différée. Donc les camions tournent toute la journée. Ils font plusieurs tournées dans la journée.

Nous livrons les fleurs et les livraisons à domicile (pour Monoprix, Champion) en camions frigorifiques.

Nous avons sur les Berlingo un contrat de location maintenance pour les batteries auprès d'un GIE qui comprend les constructeurs automobiles et SAFT.

Location des batteries avec CREDIPAR.

Le coût de la consommation d'énergie est réduit : Une recharge de jour coûte 1.52 euros pour 100 Km, une recharge de nuit fait 1.22 euros pour 100 km.

Le prix de location maintenance des batteries se rajoute au prix du véhicule.

Il coûte dans les 120 / 130 euros par mois pour un Berlingo. Au total, je pense que l'utilisation d'un petit utilitaire électrique est aujourd'hui plus intéressante que celle d'un diesel.