



Le Salon POLLUTEC 2009 a accueilli ADVANCITY et ses partenaires



ADVANCITY sur l'espace Ile de France

La dernière édition du salon **POLLUTEC 2009** a permis au pôle de nouer des contacts avec de nombreux acteurs jouant tous un rôle important dans les thématiques d'ADVANCITY et issus de l'entreprise, de la recherche et des collectivités territoriales. Le Salon a été une occasion d'élargir l'éventail des PME innovantes en relation avec le pôle ce qui offre de nouvelles perspectives pour nos futurs projets.

ADVANCITY remercie tous ses partenaires, qui ont pleinement contribué à la mise en place et à l'animation de l'espace mobilité et du stand du pôle sur l'espace de la Région Île de France. Leur aide a constitué un levier précieux pour promouvoir la dynamique de notre réseau et son engagement dans la mise en relation des acteurs de l'innovation.

Les trois rencontres organisées par le pôle de compétitivité ADVANCITY sur le Village de la Mobilité du salon POLLUTEC au Parc des expositions de Paris Nord Villepinte (les 2, 3 et 4 décembre 2009) ont permis de partager avec le public du salon les toutes dernières réflexions des spécialistes du monde de l'entreprise et de la recherche sur les solutions de mobilité durable à mettre en œuvre aujourd'hui et demain. L'animation de ces tables rondes a été assurée par Monsieur Gilles Bridier, journaliste, chacun des débats étant suivi d'échanges avec l'assistance.

La première rencontre intitulée « Moi, piéton, je me déplace intelligemment » a mis l'accent sur l'importance des nouvelles technologies pour récolter, sélectionner et diffuser aux piétons les informations nécessaires à une meilleure utilisation des différents modes de transport.

La deuxième rencontre sur « les nouveaux véhicules systèmes de l'éco-mobilité » s'est focalisée sur les services associés à la mise à disposition de véhicules en auto-partage, au niveau du stationnement et du paiement par exemple, et sur l'avancée des travaux de concepteurs qui s'approchent de la finalisation de leurs produits, véritables véhicules « serviciels ».

La troisième rencontre, « logistiquement durable », a mis en lumière diverses expérimentations en cours, en Île-de-France notamment, ayant pour objectif la réduction des flux de véhicules de livraisons (entrepôts urbains, dessertes ferroviaires ou fluviales...) en mettant en parallèle les innovations logistiques et leur bilan économique.



Les entreprises du pôle ADVANCITY au village mobilité



Moi, piéton, je me déplace intelligemment

Première rencontre, 2 décembre, 14h45



Philippe GARGOV, géographe, consultant Groupe Chronos

Philippe LEGRAND, Directeur commercial Moviken

André PENY, directeur recherche et innovation à la RATP

1^{ère} Rencontre : « Moi, piéton, je me déplace intelligemment »

Moi, piéton, je me déplace. Mais comment sélectionner le mode de transport le plus efficace ? Comment obtenir l'information la plus fiable pour optimiser mon trajet ?

Philippe GARGOV, fait un état des lieux des nouveaux outils disponibles et des progrès à l'œuvre dans le domaine de l'information voyageur.

On recense quatre grandes tendances :

- La géolocalisation,
- La réalité augmentée
- L'intermodalité (y compris le vélo),
- L'intégration des compétences de l'utilisateur

Ces tendances constituent de véritables axes stratégiques pour les chercheurs et les entreprises innovantes du secteur : compétences Wiki, Google Map, Moviken, Force Square, projet Apple qui consiste à intégrer l'emploi du temps dans les services géolocalisés.

André PENY évoque à son tour les solutions innovantes utilisées au quotidien sur le réseau de la RATP :

RATP dans ma poche/WAP, applications smartphones, bilans trafic sur Internet, projets de panneaux d'information interactifs et multilingues à destination des touristes et des personnes à mobilité réduite.

Toutefois, le plus souvent, toutes ces innovations ne rencontrent qu'un public averti et nombreux sont les usagers qui ne les utilisent pas, faute de les connaître.

L'accès aux informations est capital comme le souligne **Philippe LE GRAND** dont la société, Moviken a mis au point une solution de géolocalisation innovante avec le système Navitransport. Celui-ci donne accès à des informations via le téléphone mobile avec une grande simplicité d'utilisation.

Il existe des recherches et des applications de même nature à l'étranger : rachat récent de l'entreprise SLE par Moviken. Le nouvel ensemble ainsi créé, Moviken-SLE, déploiera son activité sur cinq pays européens : France, Royaume-Uni, Allemagne, Suisse, Belgique

André PENY : la RATP est intéressée par les innovations que d'autres sociétés peuvent mettre au point (informations accessibles par applications d'autres fournisseurs, en fonction des publics ciblés, l'interface avec les informations officielles étant assurée sur le site web de la RATP).

La RATP doit toutefois faire un choix entre rendre compte de toutes les informations et se concentrer sur un certain nombre d'entre elles pour accroître leur efficacité.

Conclusion de Philippe GARGOV : Au-delà des tendances et des défis décrits précédemment, il en est d'autres pour lesquels il est nécessaire d'aborder la problématique urbaine avec un peu plus de recul afin de voir comment il serait possible de mieux « prendre le pouls de la ville », pour ensuite la réguler de manière efficace grâce notamment à l'utilisation des technologies numériques.



« Les nouveaux véhicules systèmes de l'éco-mobilité »

Deuxième rencontre, 3 décembre, 14h45



Bernard MATYJASIK, Responsable du développement des services innovants à EGIS Mobilité (filiale d'ingénierie dans les systèmes de transport et les infrastructures de la Caisse des Dépôts).

Bruno MONJARET, Président d'EFFIA MTI (filiale du Groupe SNCF, bureau d'études sur les transports en charge des problématiques de mobilité locale et des pôles d'échanges intermodaux – principalement les gares).

Patrick HURPIN, Président de MACAUTO, porteur du projet SETIC.

Luc MICHEL, Président de la nouvelle société MUSE, regroupant elle-même cinq autres entreprises autour du projet de véhicules serviciels Mov'Eco

2nde Rencontre : « Les véhicules-système de l'éco-mobilité »

Avec **Bernard MATYJASIK**, on s'intéresse tout d'abord aux solutions d'auto-partage – à ne pas confondre avec le covoiturage. L'auto-partage suppose une approche systémique de la ville. Il s'agit avant tout d'un complément aux modes de transport existants, non d'un remplacement. La mise en place est complexe : comme pour les systèmes de partage de vélos, il faut des infrastructures permettant des trajets « one way » qui impliquent des solutions spécifiques aux problèmes de stationnement, de stockage et de rapatriement des véhicules.

La problématique du stationnement recouvre celle de la gestion des pôles intermodaux où l'on passe d'un mode de transport à un autre.

Alors Bruno MONJARET : Les gares, où se connectent différents espaces, différents réseaux et différents modes de transports (trains, cars, bus, métros, deux roues et automobiles), peuvent, à terme, accueillir des véhicules répondant au concept d'auto-partage lorsque les solutions encore à l'étude se seront distinguées par leur efficacité et par leur capacité à se déployer à grande échelle. On assiste aujourd'hui à une grande richesse des projets. Il s'agit maintenant d'opter pour la solution la plus viable à l'échelle nationale, voire européenne. Il faudra alors repenser l'interconnexion des modes de transport en changeant en profondeur la configuration des gares.

Patrick HURPIN, présente alors son projet d'auto-partage SETIC. Il s'agit d'un service de transport propre individuel à usage collectif :

- Utilisation de carte magnétique aux bornes
- Décompte de la prestation à la minute
- Stationnement dans des parkings sécurisés (gares, aéroports...)
- Système adapté à des agglomérations de 80.000/100.000 habitants
- Mise en place d'une délégation de service public ou d'un PPP (partenariat public privé)
- Utilisation de véhicules à grande diffusion pour réduire les coûts d'acquisition

Un projet comme SETIC est né de 13 ans de réflexion et 5 années de travail. Des expérimentations sont en cours en Chine. Le projet arrive à sa phase de maturité : un site pilote en France est planifié pour 2012.

Luc MICHEL présente le projet, Mov'Eco, porté par la société MUSE. Il ne s'agit pas, cette fois, d'un système d'auto-partage, mais d'un nouveau concept de mobilité, économique et écologique, s'appuyant sur :

- Des véhicules petits, électriques et modulaires
- Des véhicules achetés, propulsés par des batteries en leasing
- Des véhicules aménagés en « bureaux nomades », équipés de systèmes de géolocalisation ...
- Des véhicules ayant des complémentarités avec les autres modes, notamment le train.

Le concept sera opérationnel d'ici deux à trois ans.

Bruno MONJARET : une parfaite coordination des modes de transport existants avec ces nouveaux véhicules-système va nécessiter une réflexion en profondeur sur l'aménagement des gares de demain.



« Logistiquement durable »

Troisième rencontre, 4 décembre, 11h30



3^{ème} Rencontre : « Logistiquement durable »

L'objectif consiste à balayer l'horizon des solutions innovantes qui permettraient de désengorger les villes pour fluidifier la circulation tout en répondant à l'ambition de réduction des pollutions et nuisances.

Virginie AUGEREAU, Chargée de Recherche à l'INRET, Institut de Recherche sur les Transports et leur Sécurité,

Manuel GARRIDO, Chargé d'Etudes au Département Etudes et Perspectives du Port autonome de Paris,

Claude SAMSON, Directeur général de Samada, filiale logistique de Monoprix.

Virginie AUGEREAU : Comment rationaliser la logistique urbaine ? Il s'agit là d'un problème complexe. Un tiers des déplacements dans une agglomération a pour le mobile le transport de marchandises. La construction de centres commerciaux à la périphérie des villes ne peut être une réponse au problème. En effet, pour la même quantité d'achats, un hypermarché situé en périphérie génère un trafic de voitures particulières trois fois supérieur qu'un supermarché de centre ville. Enfin, le développement de l'e-commerce (+ 30 % / an) augmente le nombre des livraisons à domicile en ville.

Des efforts ont déjà été réalisés pour aller dans le sens d'une logistique durable et, déjà, une prise de conscience des pouvoirs publics s'amorce. La Ville de Paris a établi en juin 2006 une « Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris » reprise dans d'autres grandes agglomérations : limitation à 30 minutes de l'utilisation des aires de livraison, maximum de 29m² de surface au sol utilisée par les camions pour favoriser les modes de transport propres.

La réglementation peut-elle jouer un rôle ? On pense à la réduction du quota d'émissions polluantes des poids-lourds qui vise à accélérer le renouvellement du parc roulant.

Des exemples montrent que la réflexion sur le sujet s'étoffe et que des décisions concrètes sont prises pour rendre la logistique plus durable : fret urbain par tramway, entrepôts urbains, camions fonctionnant au gaz ...

Claude SAMSON présente de nouvelles solutions initiées par Monoprix et la Samada, sa filiale logistique, en coopération avec la Mairie de Paris, le Conseil régional d'Ile de France et Réseau Ferré de France (RFF) :

- Livraison des magasins de Paris intra-muros grâce à une liaison ferroviaire au départ des entrepôts du groupe jusqu'à la plateforme de Bercy en centre ville
- Camions fonctionnant au gaz effectuant la dernière partie du parcours (réduction des émissions de gaz à effet de serre lors du « dernier kilomètre »)

Le dispositif, opérationnel depuis novembre 2007 après trois ans d'études, est plus coûteux (+15%) qu'une simple livraison par camion de point à point. Mais Monoprix considère cette démarche comme un investissement sur l'avenir en prévision d'une prochaine inflation du prix des hydrocarbures.

Des avancées peuvent encore être réalisées à moyen terme :

- Utilisation de véhicules électriques
- Mutualisation des charges des camions d'enseignes différentes
- Extension du système dans d'autres grandes villes comme Lyon.

Manuel GARRIDO : La logistique durable relance le rôle de la voie d'eau qui a été sérieusement délaissée en France. Le transport fluvial est moins rapide que la route, mais il est également beaucoup moins coûteux et gourmand en énergie : un convoi de 4000 tonnes transporte l'équivalent de 200 poids lourds pour une consommation d'énergie cinq fois inférieure et un coût sept fois moins élevé. Aujourd'hui, on redécouvre les vertus de ce mode de transport de biens avec de nouveaux trafics comme ceux des conteneurs et des déchets, et aussi des axes de développement prioritaires (en 2007, progression de 30% du trafic de conteneurs pour le port autonome de Paris, les conteneurs représentant le tiers du trafic total).

Dans une métropole comme Paris, on assiste au développement des ports de Gennevilliers, Bonneuil, Limay. Le terminal de Gennevilliers reçoit 85% du trafic global du Port autonome. Mais le terminal de Bonneuil est en plein essor avec une progression de 200% en un an. Cette explosion s'explique également par une forte croissance du transport des déchets par conteneur.

La gestion des déchets est un véritable enjeu pour l'avenir. Le développement de la conteneurisation sur la voie d'eau a été le point de départ de la croissance du trafic des déchets. Les conteneurs et caisses mobiles sont surtout utilisés pour les papiers, les déchets ménagers et hospitaliers, voire les déchets radioactifs. Depuis 2005, UPM Chapelle d'Arbly achemine par la voie fluviale entre les ports de Gennevilliers et Rouen près de 17.000 tonnes de papier chaque année, ce qui offre autant de capacités dans l'autre sens. La quasi totalité des vieux papiers de la région parisienne alimente le site de Chapelle d'Arbly. Le parcours de 210 km s'effectue en 16 heures. L'ensemble du dispositif remplace l'équivalent de 4500 poids lourds sur l'autoroute A13 et permet de réduire les émissions de CO₂ de 40%.