

Encadrants:

Laetitia Dablanc (IFSTTAR)

Jesus Gonzalez-Feliu (LET)

Martin Koning (SPLOTT)

Adrien BEZIAT
12 septembre 2013

Mieux connaître le transport de marchandises en Ile-de-France: analyse de l'enquête TMV

Thèse IFSTTAR/SPLOTT – projet METROFREIGHT

(Transport, aménagement, géographie, économie régionales, statistiques)

Le transport de marchandises en ville (TMV)

- Un secteur d'activité assez peu étudié, et pourtant complexe aussi bien spatialement que juridiquement
- Des recherches et des politiques focalisées sur les externalités négatives (congestion, pollution, nuisances, sécurité...). Ces problématiques sont renforcées dans les grandes métropoles, très demandeuses de TMV
- Pourtant, le transport de marchandises en ville est une activité essentielle économiquement, notamment pour les grandes villes (où les consommateurs adoptent de nouvelles pratiques)
- La multiplicité des acteurs de petite taille, le *just-in-time*, la faiblesse des innovations logistiques, les réseaux non dimensionnés et le desserrement logistique concourent à la baisse de l'efficacité du transport de marchandises à l'échelle régionale

Les enquêtes TMV: de nouveaux outils de mesure

Des enquêtes encore peu nombreuses et souvent peu approfondies. Il en existe trois types (ROUTHIER & PATIER, 2009):

- Enquêtes usuelles, réalisées par le SESP. Distinction entre les poids lourds et les véhicules légers
- Enquêtes auprès des chargeurs (ECHO, IFSTTAR/SPLOTT)
- Enquêtes TMV ponctuelles, réalisées dans de nombreuses villes dans le monde (Mexico, Calgary, Edmonton, Hambourg, Dresde...)

- En France, enquêtes TMV (LET): première vague (1994-1997), seconde vague (IDF, Bordeaux). L'objectif: mieux comprendre le transport de marchandises en ville, et ses externalités négatives. Parmi les variables étudiées: le « mouvement » (la livraison ou l'enlèvement), l'occupation de la voirie par la circulation et le stationnement
- Trois sous-enquêtes:
 - Les enquêtes « établissement », réalisées auprès des entreprises, décrivent leurs besoins de livraisons et enlèvements et les caractéristiques du « mouvement »
 - Les enquêtes « chauffeurs-livreurs », décrivent le parcours par le nombre de km et le chemin emprunté, ainsi que le type de véhicule
 - Les enquêtes « transporteurs », concernant les entreprises les plus représentées dans les enquêtes chauffeurs, décrivent leur activité et l'organisation de la chaîne de transport

Objectifs: représenter le territoire des flux, évaluer l'efficacité du TMV

- La métropole est un territoire constitué de flux: « représenter le territoire des flux » revient à reconstituer un des territoires de la métropole, ignoré par les aménageurs
- Une des constatation des enquêtes des années 1990: les résultats sont généralisables à d'autres villes, ce qui rend possible un exercice de modélisation
- La recherche proposée vise à contribuer au modèle FRETURB via:
 - La contribution à l'actualisation des indicateurs et à leur représentation
 - La réalisation d'un module géographique autour de la notion « d'efficacité » du TMV

La représentation du territoire des flux permettra de mettre en lumière les relations entre les flux et les pôles émetteurs de flux

1. Contribution à l'actualisation des indicateurs et à leur représentation: quelles évolutions par rapport aux anciennes enquêtes TMV? Quelles spécificités franciliennes? Quel rôle spécifique des entrepôts et autres plates-formes logistiques?
2. Evaluation de l'« l'efficacité du TMV»: quelle configuration spatiale de la localisation des établissements et des entrepôts en IDF permettrait de minimiser (à qualité de service égale) le nombre de veh-km parcourus pour transporter les marchandises franciliennes?

Méthodologie et contexte du projet de thèse

- 1^{ère} étape: participation à l'exploitation de l'enquête TMV du LET, en tout un peu plus de 1200 questionnaires, affinage du sujet (six premiers mois de thèse)
- 2^{ème} étape: analyse statistique des résultats de l'enquête, par la définition de la relation entre les flux et les caractéristiques des pôles émetteurs de flux, évaluation de l'efficacité actuelle du TMV
- 3^{ème} étape: travail cartographique de description spatiale du territoire des flux, par la représentation de l'ampleur des flux ainsi que de leur localisation, en faisant usage de logiciels SIG
- 4^{ème} étape: contribution à l'élaboration d'un outil géographique de minimisation des veh-km de transport de marchandises en IDF

- Ce projet de thèse s'inscrit dans l'exploitation de l'enquête TMV, en coopération avec le LET, qui souhaite actualiser le modèle FRETURB©, mais aussi l'IAU, l'APUR, la région Ile-de-France et la ville de Paris, qui sont intéressés par les résultats de l'analyse de l'enquête
- Il s'inscrit dans le projet Metrofreight, mené par USC avec l'IFSTTAR, le KOTI, Columbia University, City College of New-York, pour des recherches comparatives sur le TMV dans les agglomérations de Paris, Séoul, New-York et Los Angeles