

# ***C-LIEGE - Clean Last mile transport and logistics management for smart and efficient local Governments in Europe***

---

**DELIVERABLE D2.2**

**Knowledge Sharing Workshop proceedings – SUMMARY (French)**

**Dissemination level: PUBLIC**

---

**Workpackage n. 2**

**Version Final**

**Date of preparation 24/02/2012**

*The sole responsibility for the content of this deliverable lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither the EACI nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.*

**Grant Agreement n. IEE/10/154/SI2.589407 – C-LIEGE**

## Contexte, objectifs, public cible

C-LIEGE est un projet qui vise à encourager l'échange de bonnes pratiques sur les politiques et mesures dans le secteur du transport de fret propre et du transport sur de petites distances. Le but ultime du projet est de promouvoir une circulation du fret moins polluante et moins énergivore dans les zones urbaines. Le projet s'adresse principalement aux administrations locales et aux distributeurs de marchandises en zones urbaines. En effet, ce sont ces acteurs qui devraient dégager un accord et instaurer les conditions favorables à la réalisation des objectifs fixés. Le premier consiste à développer une « boîte à outils » afin d'aider à l'identification des mesures incitatives et contraignantes que les autorités publiques devraient adopter et appliquer. Le deuxième est d'amener à la création d'une fonction de gestion de la logistique des villes (CLM) spécifique aux marchandises. C-LIEGE aidera les pouvoirs publics à créer cette nouvelle fonction et en vérifiera la mise en place effective. Dans le prolongement de ces objectifs, l'atelier a également abordé la question des villes et régions européennes disposant déjà de mesures en matière de transport urbain de marchandises (TUM) et d'initiatives politiques afin de les faire connaître aux autres parties prenantes et de tirer réciproquement les enseignements des bonnes pratiques et autres mesures plus poussées déjà en place. Les participants à l'atelier s'étaient fixé pour but d'échanger leurs expériences, de se familiariser avec les bonnes pratiques dans le secteur du TUM et de comprendre les raisons pour lesquelles certaines mesures avaient échoué par le passé. Ils souhaitent également faire le point sur les besoins des autorités publiques, des transporteurs et chargeurs de fret quant au TUM et ses différentes déclinaisons.

La réunion plénière de partage des connaissances s'est tenue à Barcelone le 21 octobre 2011. À cette occasion, le projet C-LIEGE a pu également être dévoilé à de multiples réseaux européens représentant les autorités municipales ou régionales ou encore les opérateurs, les expéditeurs, les transitaires, les producteurs de véhicules électriques et autres Polis, Eurocities, Ertrac, Conseil des chargeurs européens, Acea, Eucars, Efta, Eevc, Iru, FedEx, etc.

Les organisateurs espèrent ainsi intégrer C-LIEGE dans d'autres projets PIC-EIE (par ex., Cyclelogistics et Ecostars). Parmi les autres interventions et projets intéressants, citons Enerreg (Interreg IVC) Sugar (Interreg IVC) et la présence des responsables de logistique urbaine des Pays-Bas et de la France.

## Études de cas européennes sur le transport urbain de marchandises

Les études de cas portent sur plusieurs approches :

- La **région d'Émilie-Romagne** est l'exemple parfait du soutien que peut apporter un cadre régional à la mise en place d'actions locales qui, dans le cas de **Parme**, se sont avérées être de bonnes pratiques.
- Le cas de la **région de Stuttgart** montre que la clé de la réussite ne réside pas tant dans de grands investissements que dans l'ébauche d'une vision commune.
- **Amsterdam, Budapest** et **l'Île-de-France** ont expliqué l'atout que représentaient des ressources naturelles telles que les voies fluviales et navigables. Les trois villes ont fait

remarquer que ce moyen de transport du fret restait sous-exploité. En Île-de-France, une politique immobilière et de l'affectation des sols plus efficace serait bénéfique au TUM dans Paris.

**Le gouvernement régional d'Émilie-Romagne** travaille sur des mesures de logistique urbaine depuis le début des années 2000. Alberto Preti, responsable de l'Institut du transport et de la logistique (ITL) pour la ville de Bologne, a expliqué qu'un programme de mobilité urbaine durable, financé exclusivement par des fonds régionaux et axé sur 5 mesures (dont une en matière de logistique urbaine), avait été préparé entre 2003 et 2005. Cette initiative reposait sur une méthodologie « par étapes » dont le point de départ était l'utilisation d'une méthode commune pour dresser un bilan des systèmes de logistique urbaine dans les municipalités de la région, pour parvenir ensuite à la mise au point de principes d'intervention conjoints, à la préparation de ces interventions et à leur mise en œuvre coordonnée.

La logistique urbaine a été (et reste) un thème privilégié par la région d'Émilie-Romagne dont les initiatives régionales viennent appuyer les municipalités dans la préparation de projets de logistique urbaine (*helpdesk*) et de deux mesures politiques phare pour l'avenir :

- l'harmonisation de la réglementation relative aux recommandations à l'intention des municipalités et à la coopération avec elles quant à la définition des normes de logistique urbaine
- le plan régional d'électromobilité pour le transport de marchandises et de passagers.

### L'étude de cas de Parme

Le cas de **Parme** montre dans quelle mesure une initiative régionale peut inciter les autorités locales à prendre elles aussi des mesures et prouve qu'une ville peut parvenir à mettre en œuvre une stratégie locale dans un cadre régional. Les autorités locales et régionales sont bien entendu libres de définir des normes et des objectifs, mais elles sont souvent confrontées à un marché libre et concurrentiel. À Parme, les services de transports publics font l'objet d'appels d'offres ouverts. Comment intégrer ce facteur et éviter les monopoles ? Comment faire bénéficier la ville de financements tout en préservant un climat concurrentiel sain ? En outre, la ville présente un aménagement du territoire assez particulier et une architecture médiévale. Ses multiples curiosités classées au patrimoine mondial de l'UNESCO attirent nombre de touristes et d'étudiants dans cette petite ville dynamique et agréable. En 2004, la municipalité a lancé une grande initiative, largement approuvée par ses habitants, baptisée Ecologistics afin de sélectionner, avec les intervenants concernés, des projets durables d'acheminement des marchandises vers le centre historique. Ce projet se fonde sur l'idée selon laquelle les moyens d'acheminement non durables et individuels doivent être bannis du centre historique. Le travail qui en a découlé a porté sur une révision complète de la politique de circulation et de stationnement des véhicules de transport de marchandises dans le centre historique et sur un programme de livraison des produits intégrant mieux les dimensions de l'environnement, de la logistique, de la vie urbaine et de la sécurité.

La ville de Parme a dès lors abandonné les mécanismes d'une mise en œuvre des projets de logistique urbaine « du haut vers le bas » et privilégié une approche « ascendante ». Une

concertation rapprochée entre les principaux acteurs locaux a ainsi débouché sur la signature d'un « protocole d'accord relatif à la qualité de l'air – Vers une organisation plus rationnelle de la livraison des produits en zones urbaines » par les autorités municipales et les intervenants concernés. Sur le plan pratique, ceux-ci se sont inspirés des expériences positives menées au Royaume-Uni et aux Pays-Bas et ont prévu la mise au vert du parc automobile ou encore l'adoption d'une nouvelle réglementation sur la livraison des marchandises dans le centre-ville de Parme. Grâce à cet accord, des normes destinées à instaurer un cadre de livraison des marchandises efficace, rationnel et respectueux de l'environnement ont enfin pu voir le jour et encourager l'utilisation de véhicules propres via le « processus de l'agrément ».

L'octroi de l'agrément est subordonné aux cinq règles d'or suivantes :

- 1) livraison d'aliments frais, de colis, vêtements et/ou livraisons à destination du secteur de la restauration
- 2) utilisation de véhicules utilitaires propres (électriques, méthane, bicarburant) ou répondant à la norme Euro 4
- 3) utilisation d'un véhicule léger (3.5 tonnes)
- 4) utilisation de la capacité maximum du véhicule (au moins 70% de la capacité de chargement totale)
- 5) instauration de systèmes de localisation pour la surveillance du véhicule. Relevé précis et en temps réel du volume de chargement dans la zone autorisée.

Les atouts d'une participation volontaire au projet Ecologistics sont, pour les acteurs clés concernés, indéniables : avantage compétitif sur le marché local, réduction des coûts du transport de fret, obtention d'autres avantages et incitants divers tels qu'un accès prolongé au centre-ville, l'obtention gratuite du permis de circulation, etc. Deux alternatives s'offrent aux transporteurs : ils peuvent livrer leurs marchandises entre 6h et 22h au moyen de véhicules propres et utilisés au maximum de leur volume de chargement (« agrément ») ou confier la livraison de leurs produits au service de transport propre « Ecocity », un service tout à fait concurrentiel par rapport aux autres transporteurs de marchandises les plus compétitifs de la région. En mettant en contact des opérateurs « vertueux » des secteurs du transport et de la logistique, en réduisant les coûts sociaux et environnementaux et en stimulant l'utilisation de véhicules propres, Ecologistics et Ecocity contribuent à une plus grande rationalisation du processus d'acheminement des biens.

### **Les études de cas de Stuttgart et Regensburg**

L'étude de cas de **Stuttgart** a été détaillée par Martin Brandt, le représentant de KLOK, un des partenaires du consortium et site pilote du projet C-LIEGE. Avec ces 2,6 millions d'habitants, la région de Stuttgart est une entité administrative comprenant toutes les municipalités rattachées aux cinq arrondissements autour de Stuttgart et la ville de Stuttgart elle-même. Plusieurs mesures relatives au TUM ont déjà été élaborées ou mises en place :

- Attribution de créneaux horaires spécifiques aux camions effectuant des livraisons dans le centre-ville (zones piétonnes)
- Mise à disposition d'emplacements de stationnement pour les camions de livraison
- Mise en place d'itinéraires réservés aux camions au sud de Stuttgart (environs de Filder)
- « City logistics » : plateforme de distribution vers le centre-ville (expérience interrompue à la fin des années 90)

D'autres initiatives relatives à la logistique urbaine des marchandises sont en cours de préparation et ne peuvent, à ce stade, être évaluées :

- Utilisation de véhicules électriques
- Points de collecte de proximité pour les livraisons à domicile
- Système de distribution « modulaire » : arrêt d'un gros camion en provenance du centre de distribution à un point de convergence (par ex., une aire de parking) où les containers sont déchargés puis chargés sur de plus petits camions (1 camion=1 container)
- Transport par chemin de fer pour les livraisons locales.

### ***Mise en place d'itinéraires pour camions***

Situé au sud de Stuttgart, le quartier de « Filder » n'est pas a proprement parler une entité administrative. Formé à partir d'anciens villages agricoles, il a connu une forte croissance économique mais a su préserver son caractère résidentiel. Aujourd'hui, le trafic, et notamment celui de marchandises, constitue la principale préoccupation de la région. Après s'être rendues compte que l'adoption de mesures individuelles se soldait uniquement par la concentration des flux de trafic sur l'un ou l'autre village, les autorités publiques des entités concernées ont réagi avec l'élaboration d'un « **système conjoint d'itinéraire des camions** ». Elles ont ainsi voulu s'attaquer non seulement à la pollution mais tenter aussi d'agir sur les nuisances sonores et les questions de sécurité. Les camions ont dès lors été redirigés vers les grands axes routiers.

Une étude réalisée par un bureau de consultance a quantifié les flux de circulation sur les axes routiers des différents villages et évalué les répercussions d'une optimisation de ces flux sur chacun des axes. Il est apparu que certaines entités ne subiraient aucun changement alors que d'autres seraient fortement touchées.

L'introduction de ce nouveau système s'est révélé positif pour la plupart des villages et n'a nécessité que des investissements modestes, bien loin des budgets conséquents que demande la construction de déviations. Cette initiative conjointe fut, en conclusion, d'un grand intérêt pour la région.

### ***Logistique urbaine à Regensburg (RegLog)***

Située en Bavière, la ville de Regensburg a travaillé sur un projet dans le secteur des transports. Le projet n'a reçu aucun fond public mais n'a pas requis non plus de grandes dépenses budgétaires et est pleinement autonome.

Il a été présenté et débattu pour la première fois par la région de Stuttgart en 2010 lors d'une rencontre autour de la logistique des marchandises. Il constitue également une source d'inspiration pour Trailblazer, un autre projet qui a vu le jour l'année dernière dans le cadre

du programme EIE. RegLog a démarré en 1998 en partenariat avec l'université, la chambre de commerce et BMW. Le passage fréquent de camions venant approvisionner les quelque 500 boutiques et 200 entreprises du centre historique de la ville a incité les organisateurs du projet à prendre le sujet à bras le corps. Certaines des entreprises d'expédition partenaires au projet sont implantées dans l'un de ces villages logistiques et sont donc en meilleure position pour desservir les entreprises et boutiques situées dans les alentours puisque la distance à parcourir est moindre. L'élément central du projet réside dans le regroupement des fonctions logistiques dans un de ces villages. RegLog a véritablement contribué à diminuer les flux de circulation et les distances de parcours des véhicules.

### **Les études de cas d'Amsterdam, de Budapest et de l'Ile-de-France**

L'étude de cas d'**Amsterdam** a été présentée par Erik Regterschot, un représentant de la ville.

Capitale des Pays-Bas, Amsterdam compte un peu moins d'un million d'habitants.

Les initiatives mises en place sont les suivantes :

- Utilisation renforcée de véhicules électriques (VE). À l'heure actuelle, il existe deux centres de groupage de VE gérés par des sociétés privées qui ne bénéficient d'aucune subvention publique et dont le « monopole » pourrait s'avérer néfaste. D'ici à 2012, 50 VE devraient être mis en circulation et affectés, par exemple, au ramassage des déchets. Bien que coûteux, les VE devraient avoir des répercussions positives sur le regroupement de marchandises et la diminution des distances parcourues.
- Un programme de subventions a été créé à destination du transport par camions
- Mesures d'incitation en faveur du transport de nuit
- Mise en place d'itinéraires pour le transport de fret et diminution du trafic sur les grands axes routiers
- Bateaux électriques (canaux)
- Extension des plages horaires de livraison (7h – 24h au lieu de 23h en raison du moindre flux de piétons après 23h). Résultat attendu : une diminution de 4% de la distance parcourue
- Création de zones à faibles émissions. Depuis 2009, les camions de plus de 3,5 tonnes sont interdits d'accès. Des camionnettes répondant aux normes en matière d'émissions sont en cours de développement.

Janos Mondovics, représentant de la Fondation pour le développement de l'industrie (IFKA) à **Budapest**, a détaillé le plan de logistique urbaine axé sur une nouvelle utilisation du Danube.

Les mesures envisagées (alignement des systèmes, contrats de transport pour des lignes de produits similaires, logistique inversée : renvoi des marchandises et des rebuts au fournisseur) pourraient conduire à une diminution des embouteillages, une amélioration de la qualité de vie des habitants et à plus de sécurité. Parmi les solutions proposées, on dénombre aussi une chaîne d'approvisionnement double, deux entrepôts de logistique urbaine et un centre de distribution secondaire organisé en fonction des commandes passées par les commerces et de l'optimisation de la circulation routière. En alternative au

réseau routier, les livraisons vers le centre-ville peuvent également être acheminées par le Danube. Même si, en termes de logistique urbaine, le fleuve jouit d'une position idéale, sa capacité n'a pas été revue à la hausse et plusieurs problèmes devront être réglés pour que le Danube puisse être intégré dans la chaîne logistique : outils et méthodes de modélisation, outils techniques, techniques de chargement, transport combiné.

Diana Diziain, la représentante de la région **Île-de-France**, a abordé la politique d'affectation des sols et la politique d'aménagement du territoire appliquées au transport et à la logistique. La région Île-de-France regroupe la ville de Paris, ses départements limitrophes et un total approximatif de 11 millions d'habitants, soit presque 1/5 de la population française. Le choix d'une telle politique part du constat qu'un meilleur aménagement du territoire ouvre de nouveaux marchés et préserve les prix de l'immobilier, à condition que l'administration soit partie prenante au dialogue. La politique d'aménagement du territoire relève des compétences des pouvoirs locaux et la politique immobilière n'entre ni réellement dans les compétences des autorités régionales ni dans celles de l'État. La présentation se penche sur le rôle des autorités publiques dans l'application d'une politique de l'affectation des sols, de la propriété foncière et de l'immobilier à la logistique et au transport urbain et met en avant quelques propositions d'action régionale.

L'absence de toute politique d'aménagement du territoire s'est soldée par une répartition en deux temps des infrastructures logistiques : d'abord, du centre-ville vers la périphérie et, ensuite, de la périphérie vers l'extérieur de la région Île-de-France. La ville et la région ont adopté des mesures visant à mieux **intégrer la logistique dans les politiques d'aménagement du territoire**. À cette fin, la ville a déjà « réservé » des terrains dans son plan d'urbanisme, laissant à la région le soin de s'occuper du premier maillon de la chaîne : les terminaux multimodaux. Via le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ces sites seront maintenus en région métropolitaine et en périphérie.

La région Île-de-France a examiné l'opportunité de mettre en œuvre des outils de politique immobilière innovants dans les centres urbains. Les prix de l'immobilier sont en effet plus bas pour les bâtiments logistiques que pour les bâtiments commerciaux ou résidentiels. Le secteur de la logistique se doit de faire appel à des solutions innovantes, par exemple en encourageant les partenariats ou le regroupement de certaines tâches. La faible rentabilité

des activités logistiques et le coût élevé du bâti et des terrains mettent en péril la viabilité économique des implantations de logistique urbaine. C'est la raison pour laquelle peu d'investisseurs sont enclins à se lancer dans de tels projets. De plus, le processus décisionnel est freiné par le manque de données relatives aux frais de fonctionnement.

Faute d'étude sur la viabilité économique de ces structures, la région a limité sa réflexion à leur style architectural, aux critères paysagers, au fonctionnement d'un terminal urbain et à la valeur foncière de ce type de bâtiment.

## **DG MOVE – Étude de la CE sur le TUM**

La Commission européenne tente de mieux cerner les moyens que pourraient déployer les autorités locales pour optimiser le transport de marchandises dans les villes et réfléchit à une meilleure répartition des tâches entre les différents niveaux de pouvoir. Les pouvoirs locaux doivent en effet être en mesure de mieux appréhender leur rôle. Quel doit être, par

exemple, la part de soutien financier et d'expertise ? En cette période d'austérité, il n'est pas exclu que les administrations régionales et locales se voient privées de financements et que le secteur privé soit davantage sollicité. Dans un premier temps, les pouvoirs locaux pourraient s'attacher à instaurer un cadre législatif plus favorable et à ouvrir le débat avec les parties prenantes. Ce serait, pour chacune d'entre elles (administration, opérateur, etc.), l'occasion de partager ses expériences.

Andrea Campagna (Centre pour le transport et la logistique de l'université « La Sapienza » de Rome) a présenté les résultats d'une étude sur le TUM menée, à la demande de la Commission, par le CTL en partenariat avec MDS Transmodal. L'objectif de cet exercice était de dresser un bilan des pratiques en vigueur au niveau local et de comprendre le rôle que jouent les municipalités dans le TUM, un domaine qui relève généralement de leurs compétences. Que peut apporter la CE aux municipalités (principe de subsidiarité) ? Que peut faire l'UE dans son ensemble ? Le TUM est un secteur complexe, qui ne peut être géré sur le même plan que le transport de personnes. De nombreux intérêts y sont en jeu. Il est bien sûr question d'ouvrir le débat entre les institutions et les citoyens mais, au vu du nombre de parties prenantes impliquées, il faudra surtout aplanir les divergences et inviter les acteurs à une concertation qui puisse aboutir à la mise en œuvre de solutions et mesures conjointes. Dans le contexte actuel de crise économique, les autorités publiques n'ont pas la possibilité d'investir dans la logistique urbaine alors que les décideurs politiques se montrent particulièrement sensibles au rapport coût/bénéfice social. Le TUM peut favoriser l'économie urbaine et l'environnement mais les opérateurs ne peuvent se permettre de payer les coûts d'éventuels impacts négatifs. Il revient aux responsables d'évaluer les avantages et inconvénients des infrastructures ainsi que les besoins des citoyens, consommateurs et opérateurs. Le cadre réglementaire ne s'impose pas tant pour la gestion de la livraison finale des services mais plutôt au niveau local, pour un meilleur contrôle de la chaîne d'approvisionnement tout entière. Au lieu de verser des subventions indirectes aux transporteurs de fret, les pouvoirs publics devraient les aider à consolider leur efficacité. L'aménagement du territoire est primordial. Il peut notamment s'agir de regrouper dans une même zone plusieurs activités commerciales qui génèrent du TUM (logistique, structures de chargement/déchargement hors voirie à destination des transporteurs de fret, réserver certains sites en milieu urbain à une exploitation commerciale du transport de fret par voie ferrée et fluviale). Les opérateurs ne considèrent pas les VE comme la solution la plus prometteuse en raison des coûts d'investissement plus élevés. Les véhicules hybrides ou au gaz semblent rencontrer plus de succès. Les autorités responsables de l'urbanisme et des recommandations aux municipalités devront jouir d'un haut degré d'expertise afin de développer une réglementation efficace, raisonnable et intelligente.





## 1<sup>st</sup> Plenary Knowledge Sharing Workshop

### Programme

**21 October 2011**

Dr Melcior Colet Museum

C/ BUENOS AIRES, 56-58, 08036 Barcelona (Spain)

#### 9.00: Registration

Chairman (plenary, session#1): David Harris, Birmingham City Council, Projects Leader - Transportation Strategy

#### 9.45: Welcome by LEITAT

#### 10.00: Plenary session

- Strategies of the Intelligent Energy Europe Programme - *Olav Luyckx, EACI Project Officer*
- C-Liege project presentation - *Paola Cossu, C-Liege Project Coordinator, FIT Consulting srl*
- Barcelona show case - *Isabel Moretó, Barcelona City Council, Mobility expert*

#### 10.40: Coffee break, networking

#### 11.00: Session #1: Intelligent Energy Europe (IEE) and related case studies

- ECOSTARS - *Sylvain Haon, POLIS Executive Director*
- CYCLELOGISTICS - *Karl Reiter, FGM-AMOR, Cyclelogistics Project Coordinator*
- Urban Freight Study - *Andrea Campagna, University of Rome*

Moderator (sessions #2,#3, panel discussion: *Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl*)

#### 12.00: Session #2: Relevant cases studies in urban freight management

- Clean urban freight transport initiative in Parma: ECOLOGISTICS project & ECOCITY service - *Andrea Bianchi, Director of Centro Agroalimentare e Logistica Consortile (CAL)*
- Emilia-Romagna: the regional approach to urban freight policies and actions - *Alberto Preti, ITL, Head of Bologna Branch*
- Stuttgart: Truck Routing and City Logistics - Recommended Good Practices - *Martin Brandt, KLOK Project Manager*

#### 13.30: Lunch

#### 14.30: Session #3: EU cities/regions case studies

- Sustainable City Logistics in Amsterdam: best practices - *Erik Regterschot, City of Amsterdam, Project Manager*
- Budapest: Combined city logistics plan for Budapest based on Danube - *Janos Mondovics, IFKA General Manager*
- Ile-de-France: Real estate tools and land use policy for city logistics - a role for the Regions - *Diana Dizian, Region Ile-de-France, Project Manager*

#### 16.00: Coffee break

#### 16.15: Interactive experts panel discussion



This event is supported by the Catalan Institute of Energy - ICAEN