

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

DELIVERABLE D8.7

Final event proceedings - SUMMARY (FRENCH)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 8

Version Final

Date of preparation 29/11/2013

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



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Contexte de base, objectifs, bénéficiaires

Le séminaire final s'est tenu à Bruxelles le 21 novembre 2013: cet événement public réussi, qui a attiré 63 participants des différents coins de l'Europe, visait à diffuser et transférer les résultats du projet C-LIEGE aux autres villes des pays européens et candidats à l'adhésion. Après un aperçu général du projet ainsi que des projets associés STEER, des présentations techniques se sont ensuivies, un lot de travail à la fois étant illustré portant sur les aspects particulièrement importants pour planifier et gérer de façon efficace la demande de transport urbain des marchandises (UFT – Urban Freight Transport en anglais), notamment les instruments C-LIEGE, les mises en applications locales du projet pilote, l'évaluation d'impact, les actions de transférabilité et communication.

Pour la première fois, une analyse scientifique globale montrait les mesures soft orientées à la demande et leur impact sur le public.

La cohésion et la synergie entre les projets financés dans le cadre du programme Européen (action IEE STEER) est extrêmement importante et essentielle. C'est pourquoi, C-LIEGE avait déjà invité les représentants d'autres projets associés dans le domaine du transport urbain des marchandises à participer à des séminaires précédents. Cette fois-ci, un projet déjà terminé ainsi qu'un autre à peine entamé ont été mis sur le tapis: TRAILBLAZER et ENCLOSE. Tous ces projets associés sont complémentaires dans ce sens qu'ils se concentrent sur des différents aspects du même domaine.

Une session extrêmement utile et importante avec les acteurs sur le terrain du projet pilote a été le dernier moment de l'évènement. Les représentants du secteur public et privé ont été invités dans le cadre d'une table ronde où tous les deux groupes ont répondu à des questions précises et tiré des conclusions.



Photo 1 – Les participants à l'événement final

Aperçu du projet

C-LIEGE n'est pas un projet de recherche mais une initiative pilote. Certains éléments sont encore en phase d'élaboration puisque le projet ne se termine qu'à la fin du mois de novembre. Le transport des marchandises est de la plus haute importance économique pour une ville et pour les citoyens puisque les marchandises sont toujours déplacées d'un point à l'autre dans un but bien spécifique: en effet, les commerces ou les citoyens en ont besoin. C-LIEGE est un instrument s'approchant des décideurs politiques, pour leur expliquer que la logistique de au niveau de la gestion est une opportunité pour améliorer les conditions de vie et pour offrir aux citoyens une meilleure condition de vie.

C-LIEGE: Instruments et leur potentiel

Les autorités locales ont beaucoup de compétences dans le domaine du transport et gèrent d'habitude le transport des passagers mais, en général, avec l'exception des restrictions d'accès, qui sont comprises parmi leurs responsabilités, ce sont les sociétés privées qui gèrent le mouvement des biens et des marchandises. Ces opérateurs privés sont efficaces quand il s'agit de gestion interne des coûts mais ne comprennent pas d'externalités. Le transport de marchandises est généralement considéré comme étant une source d'embouteillage et externalités y afférentes. Ce que les autorités locales ont dans leurs mains, pour influencer et gérer le transport des marchandises et pour le rendre davantage

efficace en termes de coûts et énergétiques, ce sont les mesures « soft », les dispositions qui ne demandent pas des investissements énormes.

C-LIEGE a développé cinq instruments de support intégré pour les gouvernements locaux, à savoir:

- 1) Banque des bonnes pratiques sur le transport urbain des marchandises (UFT en anglais, N.d.T.)
- 2) Banque de mesures incitatives et contraignantes
- 3) Lignes directrices C-LIEGE pour le plan de mobilité du transport urbain des marchandises
- 4) Manuel d'engagement des acteurs du secteur
- 5) Boîte à outils C-LIEGE

UFT: banque des bonnes pratiques

Avantage:

- Fournit accès sur demande à de très bonnes évaluation de performance et des résultats de recherche de bonnes pratiques à partir d'applications pertinentes dans les villes de l'UE.
- Couvre la plus grande partie des bonnes pratiques, incluant tant les mesures « soft » que « hard » dans le domaine du transport urbain des marchandises.
- Est un instrument d'information soutenant le travail des parties prenantes et acteurs impliqués.

La banque de données des mesures incitatives et contraignantes orientées à la demande comprend 45 mesures de ce genre dans le domaine du transport urbain des marchandises. Pour chaque mesure, cette banque définit: type de mesure, partie prenante principale, impact prévu, calendrier, barrières possibles, transférabilité, etc.

Avantage:

- Offre une variété de mesures potentiellement applicables à des régions avec des caractéristiques et des particularités différentes visant à une meilleure gestion des mouvements de transport des marchandises.
- Offre aux experts de la matière un instrument de support tout prêt.
- Fournit une preuve empirique de mesures à succès

La ligne directrice C-LIEGE pour le plan de mobilité du transport urbain des marchandises est un document consacré aux Autorités Locales pour le développement des plans de mobilité de transport urbain des marchandises comme élément intégral du plan de transport local, mettant ensemble l'efficacité du transport urbain des marchandises, l'épargne énergétique et la minimisation des externalités du transport. Le plan comprend le cycle complet du processus à partir de l'analyse de la situation présente dans l'évaluation d'impact.

Le **Manuel d'engagement de l'acteur** inclue des conseils sur la façon d'activer et coordonner une table de concertation permanente (tables rondes locales). Le document soutient les autorités publiques pour

- Identifier les parties prenantes pertinentes,
- Les engager de façon efficace et progressive,
- Résoudre les conflits potentiels,
- Développer des solutions et des mesures partagées

La boîte à outils **C-LIEGE** fournit des lignes directrices pour l'entrée en action du Directeur de la logistique de la ville (CLM, *City Logistic Manager*). Elle sert d'instrument de support à la décision des administrations locales pour:

- planifier, mettre en place et monitoriser les mesures incitatives et contraignantes adéquates afin d'en arriver à une gestion intégrée du transport de marchandises et à une planification dans les zones urbaines;
- établir les fonctions et des tâches du CLM, ce qui est un des objectifs principaux du projet C-LIEGE.

Tâches du CLM:

- **identifier clairement les problèmes et les besoins** afférents à leurs villes;
- **définir les objectifs et les finalités** à rejoindre;
- **définir des stratégies et des politiques appropriées** dans le respect des plans régionaux et/ou locaux de transport (incluant le transport des marchandises);
- **sélectionner des mesures incitatives et contraignantes partagées et harmonisées** afin de promouvoir un model de gouvernance du transport urbain des marchandises plus propre, plus efficace du point de vue des coûts et énergétique, qui mette ensemble la dimension environnementale, économique, énergétique, de l'efficacité des transports, de la sécurité, l'utilisation du sol et l'aménagement urbain;
- Efficacité du **Monitoring et de l'évaluation** des mesures visant à rejoindre les objectifs fixés.



Photo 2 - Orateurs de l'équipe de coordination du projet

Plan pour la transférabilité

Avant d'appliquer toute mesure, la ville devrait être consciente des facteurs obstacles, des barrières existantes et sur la façon de les surmonter. En même temps et de façon similaire,

les facteurs déterminants du succès devraient eux aussi être identifiés et soutenus. Cela fait partie des conditions d'applicabilité qui sont très importantes pour évaluer avant de mettre en application. Afin de maximiser le potentiel en termes d'application à succès potentielle et le succès des résultats prévus, il vaut la peine d'analyser le type de barrière, à savoir, par exemple: Financièrement: manque de financements, Politiquement: manque de soutien politique, Coopération: manque d'implication es acteurs privés et/ou publics. Les deux premiers obstacles sont étroitement interconnectés puisque car on se retrouve sans soutien politique, un transport des marchandises considéré comme étant une priorité et pas de prévisions d'allocation de budget. Le problème principal peut être que la logistique urbaine n'est pas intégrée dans l'agenda politique des différents niveaux de gouvernements (local, régional, national). Mais, la première et la troisième barrière sont aussi interconnectées entr'elles puisque sans financement, les opérateurs et les autres acteurs impliqués pourraient ne pas voir un grand intérêt dans l'investissement de temps demandé par leur implication. La combinaison de mesures "policy-mix", restrictives et basées sur des incitations (mesures incitatives et contraignantes), demande moins d'engagement financier et assure un plus grand niveau d'acceptation de la part des acteurs impliqués.

Session sur la politique

La session sur la politique a été modérée par Massimo Marciani, Président du FIT. Tous les sept sites pilotes ont identifié et un représentant de l'autorité publique ainsi qu'un acteur privé ont été invités.

Le modérateur a adressé la même question spécifique personnalisée à TOUS les représentants des autorités publiques et une question spécifique aux acteurs privés.

Q#1 aux autorités publiques: quelles étaient vos motivations et objectifs au début du projet? Et quelles sont vos réflexions sur les résultats rejoins à la fin du projet?

Les sites pilotes se sont impliqués dans le projet pour différentes raisons. Dans quelques cas, ce que C-LIEGE a offert était une idée absolument nouvelle, une nouveauté au sein de laquelle l'objectif principal était de renforcer la sensibilité sur la question. Dans quelques cas, la commune se rendait complètement compte des défis que le transport des marchandises impose chaque jour sur la ville et sur les citoyens. Il y avait donc une motivation économique pour affronter le problème. Mais dans tous les cas, nous pouvons affirmer qu'il y avait une

valeur ajoutée apportée par C-LIEGE, ce qui a fourni une motivation additionnelle pour lancer des actions dans le domaine et qui a fait du transport des marchandises une priorité dans l'agenda politique des municipalités participantes.

Q#2 aux acteurs privés: Quelles étaient vos motivations et objectifs au début du projet? Et quelles sont vos réflexions au vu des résultats rejoints à la fin du projet?

A partir des réponses reçues des acteurs privés, il semble clair que ce que les sociétés ont apprécié le plus dans le cadre du C-LIEGE a été le partenariat qu'il a entamé / renforcé dans la ville. Il a donné aux plus petites sociétés l'opportunité d'entamer une plus étroite et plus directe coopération avec la ville et a ouvert la discussion avec une grande panoplie d'acteurs. Ensemble dans un partenariat, ils sont en mesure d'identifier des solutions intelligentes aux questions brûlantes. Les entreprises et commerces ont également apprécié le fait que la ville ait discuté la mesure avec les sociétés avant d'imposer la règle à celles-ci, qui sont fortement impliquées vu qu'ils sont des opérateurs dans le processus. Le transport des marchandises a acquis de l'importance à coté du transport passagers.

Q#3 aux autorités publiques: Comment les Autorités Publiques peuvent faire face aux nouveaux modèles avec l'infrastructure existante?

Les défis des villes pilote varient, bien entendu: pollution, nombre de voitures privées, densité de la population, sécurité, ville historique vers le centre de laquelle la livraison de marchandises peut se révéler plus délicate et coûteuse, etc. Par conséquent, des solutions spécifiques et personnalisées doivent être adoptées afin de faire face aux problématiques existantes. Voilà pourquoi l'immense choix des mesures verticales disponibles proposé par le C-LIEGE les a aidés à sélectionner la plus adéquate.

Q#4 aux acteurs privés: Prochaines étape du C-LIEGE? Qu'est-ce qui demande davantage d'attention dans le domaine du transport des marchandises?

La durabilité des mesures et des activités est fondamentale. Au contraire, les orateurs ont fixé des objectifs ambitieux (combiner les résultantes avec les technologies, étendre à toute la ville les restrictions d'accès qu'ils avaient mis en place uniquement au centre de la ville. Afin de garantir un succès à long terme, il va de soi qu'un financement suffisant devra être alloué.



Photo 3 – Intervenants au débat politique

Conclusions

Les citoyens, les personnes bougent autour de la ville car ils doivent rejoindre leurs destinations ou parce qu'ils souhaitent voir quelques chose ailleurs dans leur temps libre. Les marchandises, elles, bougent pour une seule raison: parce qu'elles sont utiles à quelqu'un. Dès lors, il y a une motivation économique derrière ce type de transport. Il n'y a pas de compromis alternatif, elles doivent rejoindre leurs destinations d'une façon ou d'une autre. La gestion de la livraison des marchandises transportées n'est pas un fardeau pour une ville mais bien une opportunité pour offrir aux citoyens un environnement meilleur, plus sain et plus vivable.

Tant la présentation sur l'évaluation d'impact que les échanges dans la session sur les politiques montrent le succès des mesures politiques. Ce qui rend C-LIEGE unique par rapport aux autres projets qui aussi mettent en place des mesures pilotes et évaluent leurs impacts après-coup c'est que le C-LIEGE est capable d'offrir une COMBINAISON de ces mesures. Une combinaison de mesures « soft » incitatives et contraignantes et/ou également des mesures verticales et horizontales.

Par ailleurs, la popularité de la charte C-LIEGE, offrant un moment avant le séminaire final avec les messages principaux et le principe du projet, montre que les villes ont besoin d'une

gestion du transport des marchandises et que C-LIEGE offre des instruments efficaces: des mesures « soft » à travers des règlements sans investissement majeur ou changement dans les infrastructures existantes ou systèmes (proportion élevée coût/bénéfices). Ceci est très important à une époque de crise pour les administrations confrontées à des suppressions budgétaires très importantes. La charte a reçu presque 30 manifestations de soutien en une semaine!

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

Invitation to C-LIEGE Final Workshop

21th November 2013

Venue:
Greater Birmingham West Midlands EU Office
Floor 6, 22-28 Avenue d'Auderghem
1040 Brussels, Belgium

Agenda

- 9:00 Registration**
- 9:30 Welcome and project overview** - Paola Cossu, C-LIEGE Project Coordinator, FIT Consulting srl
- 9:40 The freight projects supported by the EACI under the Intelligent Energy 2 programme** - Olav Luyckx, C-LIEGE Project Officer, Executive Agency for Competitiveness and Innovation (EACI)
- 10:00 The EU as a driving force towards cleaner UFT** - DG MOVE¹
- 10:15 SESSION 1: C-LIEGE helping hand to cities in Europe**
- 10:15 C-LIEGE tools and their potential - Luca Lucietti, C-LIEGE Project Manager, FIT Consulting srl
- 10:30 Pilots implementation: an overview - John Bourn, Tyne and Wear Freight Partnership
- 10:45 C-LIEGE impacts & evaluation - Johannes Lückenkötter, C-LIEGE Evaluation Manager, University of Dortmund - Institute of Spatial Planning
- 11:00 Questions & Answers to C-LIEGE experts
- 11:15 Coffee break**
- 11:30 Learning from Pilots: how to make transfer a success - Maria Rodrigues, TIS.pt
- 11:45 Dissemination and local communication actions and how to "stay tuned" beyond the C-LIEGE project - Andreas Kleinstüber, C-LIEGE Communication Manager, IKU and Michal Galkiewicz, C-LIEGE Local Communication Manager, BERMAG
- 12:00 Questions & Answers to C-LIEGE experts
- 12:15 Relevant projects:** TRAILBLAZER - Donald Chalker, Transport & Travel Research Ltd
ENCLOSE - Giorgio Ambrosino, MemEx srl
- 12:45 Lunch**
- 14:00 SESSION 2: Policy session**
- Chair: Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl
- 14:00 Interviews with C-LIEGE pilot stakeholders: hurdles, success factors and stories of implementation – Pilots stakeholder for Newcastle (UK), Leicester (UK), Stuttgart-Ludwigsburg (Germany), Szczecin (Poland), Emilia-Romagna (Italy), Montana (Bulgaria), Hal-Tarxien (Malta)
- 15:45 Coffee break**
- 16:00 End of the event**
- From 16:00 up to 17:00 - Steering Group Partners meeting (for partners only)**

¹ To be confirmed

Photo 4 - Agenda évènement final