

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 27/03/2012

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

Le deuxième séminaire en plénière *Knowledge Sharing* (pour le partage des Connaissances) s'est tenu à Bruxelles le 1er mars 2012.

Bruxelles s'est révélé un terrain très fertile pour faire connaître le projet C-LIEGE à des réseaux européens du secteur qui ont été invités à cette rencontre – en ligne droite avec le premier séminaire qui s'était tenu à Barcelone (Espagne) - comme POLIS, Eurocities, ERTRAC, European Shippers Council, ACEA , EUCARS, EFFA , EEVC, IRU, FedEx, etc. Le séminaire se tenant à Bruxelles où la majorité de ces réseaux ont leur bureau de représentation, la mobilisation de ceux-ci a été très importante. Il va de soi que CYCLELOGISTICS, ECOSTARS, Ile-de-France, Amsterdam ainsi que des intervenants aux travaux précédents ont été invités aussi à Bruxelles. Un grand nombre de ces acteurs a rejoint ou nommé un représentant basé à Bruxelles.

Le premier aperçu des pratiques européennes actuelles dans le transport de fret urbain tel que résultant des travaux du premier séminaire a été intégré à l'analyse du contexte; par ailleurs, dans le cadre de ce deuxième séminaire les quinze pratiques les plus « prometteuses » ont été discutées par un panel européen composé de différents représentants des acteurs directement concernés dans le domaine.



Photo 1 – Le public présent au deuxième séminaire de « Partage des Connaissances »

Bonnes pratiques européennes sélectionnées dans le domaine du transport de fret urbain

Plus de 100 bonnes pratiques développées dans le domaine du transport de fret urbain dans l'Union européenne ont été identifiées; parmi celles-ci, quinze ont été finalement sélectionnées via une procédure appropriée basée sur des critères tels que l'épargne énergétique, les avantages environnementaux, économiques et sociaux, le niveau de coopération et transférabilité, etc.

Les bonnes pratiques européennes sélectionnées et analysées (points de force et de faiblesse) sont les suivantes: Livraison de nuit à Barcelone (ES), Distribution par vélobiporteurs à Donostia (ES), Formation des conducteurs à Bristol (UK), Plans de livraison et entretien à Sutton (RU), Régulation, mesures d'incitation et restrictions à Parme (IT), Restriction à l'accès à Bristol (UK), Mesures d'incitation et restrictions à l'accès à Gothenburg (SE), couloirs d'autobus pour des véhicules de fret propres à Norwich (UK), Plan de distribution du fret à Bologne (IT), Partenariat de fret *Tyne and Wear* au RU, Réservation d'espace de livraison à Bilbao (ES), Restrictions des voies de transport de fret urbain à Leicester (UK), Zone environnementale à Aalborg (DK), *Clear zones* au RU, Réseau de fret local à Gothenburg (SE).

Table ronde et débat avec le groupe d'acteurs concernés

Les participants à la table ronde étaient les représentants des administrations locales (POLIS), transporteurs professionnels de fret (European Express Association) et expéditeurs (EuroCommerce et Confcommercio International). Des associations européennes de résidents ont été également invitées. Le débat de ce *panel*, qui a constitué la partie vraiment centrale de la rencontre, se voulait l'occasion d'en savoir davantage sur la position des différents acteurs et sur les besoins de politiques et mesures de transport de fret urbain, ce qui a validé les quinze bonnes pratiques européennes et amené à la sélection des cinq meilleures pratiques en raison de leur perspective.



Photo 2 – Les panélistes de la table ronde

Massimo Marciani (Président de FIT Consulting srl), a présidé le séminaire et structuré le débat de la table ronde sur base des quatre questions principales suivantes:

- Q1: Quels sont les cinq cas d'études les plus prometteurs que vous avez sélectionnés et pourquoi?
- Q2: Pour la logistique urbaine y-a-t'il un marché?
- Q3: Qui régule ce marché?
- Q4: Quelle est la dynamique de ce processus?

Q1: Quels sont les cinq cas d'études les plus prometteurs que vous avez sélectionnés et pourquoi?

POLIS: Plans de livraison et entretien (Sutton) parce que cette pratique est innovante et peut être transférée à d'autres villes et régions. **Mesures d'incitations et restrictions dans la réglementation (Parme)** parce qu'il s'agit d'un paquet complet et fournit une bonne synthèse de la ville et de la région. Il s'agit d'une solution économiquement viable et s'occupe de produits alimentaires frais, ce qui le rend plutôt unique. **Plan de distribution du fret (Bologne)** parce que cette mesure représente le premier pas que les villes devraient prendre. **Partenariat Dyne & Wear pour le fret(RU)** parce qu'elle est une bonne plate-forme pour échanger les connaissances acquises et, de plus, plusieurs acteurs sont impliqués.

Livraison de nuit (Barcelone) parce qu'elle peut être considéré une initiative innovante et réussie.

European Express Association: Plans de livraison et entretien (Sutton) a été la bonne pratique la plus appréciée et considérée comme étant le premier pas que toutes les autorités locales et sociétés devraient mettre en place. **Formation des conducteurs (Bristol)** parce qu'elle peut contribuer à l'amélioration de la consommation spécifique du carburant surtout dans les centres-villes. **Livraison de nuit (Barcelone)** parce qu'elle rend la logistique des villes plus efficace et pourrait éviter des embouteillages de véhicules commerciaux le matin. Les grands détaillants assurent déjà une livraison sûre de nuit et cela est positif. Les **Mesures d'incitation et restrictions d'accès à Gothenburg** sont hautement appréciées en raison du dialogue engagé avec tous les acteurs et de l'équilibre apporté entre les mesures d'incitation et les limitations. **Clear Zone (UK)** parce qu'elle montre bien comment la mobilité urbaine et la logistique des villes devrait être discutés et convenue après une évaluation d'impact menée par tous les acteurs concernés afin de garantir une approche intégrée et l'acceptation de la stratégie.

EuroCommerce: Formation des conducteurs (Bristol) car cela peut aider à réduire la réduction de carburant. **La livraison de nuit (Barcelone)** car elle réduit le temps de voyage et l'emploi de carburant, même si elle moins d'application pour les plus petits commerces. **Mesures d'incitation et restrictions dans la Régulation (Parme)** car c'est une combinaison efficace de facteurs appliquant une approche vaste pour avoir un grand impact durable sur la réduction du carburant et d'énergie utilisés. Tous les acteurs locaux sont impliqués. **Réseau de fret local à Gothenburg** en raison de l'implication des acteurs dans l'échange de vues, connaissances et bonnes pratiques. **Distribution avec vélo bi-porteurs (ES)** c'est intéressant mais il n'y a pas encore d'alternative viable au transport routier (camions) pour la livraison « dernier kilomètre ».

Confcommercio International: les mesures les plus réussies sont **Livraison de nuit (Barcelone)** même si elle n'est pas abordable pour les micro et petits commerces ; elle est davantage appropriée pour les besoins de grands détaillants, **Mesures d'incitation et restrictions dan la Régulation (Parme)** et **Réseau pour le fret local (Gothenburg)** car ces mesures montrent un niveau élevé d'implication des parties concernées ainsi qu'une forme efficace de coopération.

Q2: Est-ce qu'il y a un marché pour la logistique urbaine? La réponse est positive.

L'administration locale devrait prendre en considération les contraintes et besoins actuels en s'adressant au secteur privé et lui demandant le soutien nécessaire pour rejoindre les objectifs prévus. Ainsi, les besoins sur le champs pourront-ils être identifiés et une nouvelle innovation pourra intervenir. Plusieurs solutions sont faciles à mettre en place à des coûts limités. Pour toute mesure, il faudra prendre en compte le moment, le contexte spécifique, la destination économique et la ville dans la quelle elle peut être mise en place.

Q3: Qui discipline le marché alors? Le transport des biens et des personnes, ce sont deux choses complètement différentes. Pourquoi les organisations, s'occupent-elles davantage du transport passagers?

POLIS: Les autorités locales se sont toujours occupées du transport passagers et il y avait un manque d'intérêt pour le transport de fret. Mais cela est en train de changer. Les autorités locales sont en train d'apprendre à travailler ensemble avec plusieurs partenaires dans le domaine de la logistique de la ville. Il y a davantage de plans de fret stratégique et spécifique qui sont en cours d'élaboration. Voilà une base pour des futures activités/solutions.

European Express Association: réguler ce n'est pas prohiber. Les opérateurs express cherchent à mettre en place des solutions durables de logistique de fret urbain. Trop souvent, les autorités locales ne prennent pas en considération ni comprennent les besoins du fret urbain, la logistique et les services de livraison au moment où ils conçoivent leurs politiques de transport urbain et de mobilité. Les opérateurs de fret devraient être invités à participer à des groupes de travail pour parler transport et mobilité dans les zones urbaines. L'objectif devrait être de les impliquer de façon pro-active et non pas que réactive. Une bonne coopération et un dialogue constant devraient être instaurés par les Partenariats de Fret.

Q4: Quelle est la dynamique de ce processus: petit magasin dans le centre ou en dehors et centres commerciaux plus grands?

Eurocommerce: les deux. Le mieux est de mettre en place solutions différentes à situations et endroits différents. Ce qui est d'application pour toute ville et toute situation c'est le partenariat, la planification et les mesures. Mais à un niveau plus profond, il faut tout d'abord les analyser. Tous les acteurs doivent pouvoir avoir un rôle et un impact.

Confcommercio International: la tendance générale est que les petits magasins ont disparu des centres-villes essentiellement parce ce sont des grands centres qui ont été ouverts juste en dehors des villes. A l'heure actuelle, nous reconsidérons l'importance des horaires d'ouverture des magasins de proximité. Les grandes sociétés (franchiseur) sont en train d'ouvrir des petits magasins (franchisé) dans les centres-villes.

European Express Association: il y a des aspects des régulations qui ne peuvent pas être anticipées et qui vont impliquer des charges ultérieures. Un bon exemple à ce propos est la logistique verte de la ville. La règle est que la conduction de véhicules d'un poids lourd brut dépassant les 3500 kg demande un permis de conduire professionnel de type C. Les camionnettes électriques font partie de cette catégorie. Cette obligation pose problème car il est hautement difficile de recruter des conducteurs qui possèdent ce type de permis de conduire pour véhicules lourds et qui veulent conduire des camionnettes.

Prochaines étapes du projet C-LIEGE

Les résultats obtenus par les bonnes pratiques choisies permettront d'identifier et évaluer des mesures de transport de fret "push-and-pull" qui ont été mises en place avec succès dans les villes européennes. L'individuation et l'évaluation de ces bonnes pratiques basées sur les expériences et leçons passées serviront de base d'information pour aller vers la définition de mesures pour une organisation d'épargne énergétique du transport de fret dans en zone urbaine.

ANNEX: 2nd Plenary Knowledge Sharing Workshop Agenda



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

Invitation to the 2nd Plenary Knowledge Sharing Workshop

1st March 2012

Venue: West Midlands European Service
22-28 Avenue d'Auderghem, 1040 Brussels

Agenda

9.30: Registration

9.45: Welcome by ERRIN Chair: *Françoise Chotard*

10.00: Plenary session

Chair: *Françoise Chotard, ERRIN*

- Strategies of the Intelligent Energy Europe Programme – *Olav Luyckx, EACI Project Officer, European Commission*
- C-LIEGE project presentation – *Paola Cossu, C-Liege Project Coordinator, FIT Consulting srl*

10:20: Good practices elicitation in urban freight transport (UFT)

- Good practices and European urban freight (soft) measures state of the art – *Marc Torrentelle, LEITAT*
- UFT Good Practice Database – *Panayota Moraiti, NTUA*

11.15: Coffee break

11.30: Round table and validation of the good practice elicitation

Chair: *Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl*

- Administrations: *Gabriela Barrera, POLIS*
- Shippers: *Rosella Marasco, Confcommercio Internazionale; Mohamed Temsamani, EuroCommerce*
- Freight carriers: *Véronique Corduant, European Express Association (EEA)*
- Residents: *Representative from European Consumers' Organisation (BEUC)¹; representative from European Citizen Action Service (ECAS)²*

13.00: Lunch and networking

14:00: End of the event

¹ Invited

² Invited