

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

---

**DELIVERABLE n. 7.1**

**TRANSFERABILITY PLAN FOR LOCAL GOVERNMENTS ON ENERGY SAVING AND SUSTAINABLE DEMAND MANAGEMENT IN URBAN FREIGHT TRANSPORT SECTOR – SUMMARY (French)**

**Dissemination level: PUBLIC**

---

**Workpackage n. 7**

**Version Final**

**Date of preparation 23/10/2013**

*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

## **Objectif**

Le projet C-LIEGE vise à développer, tester et transférer des expériences de mesures “soft” et des instruments efficaces dans le domaine du transport urbain de marchandises en vue de réduire le trafic de transport urbain de marchandises ainsi que les émissions polluantes e qui génère par conséquent des épargnes d’énergies.

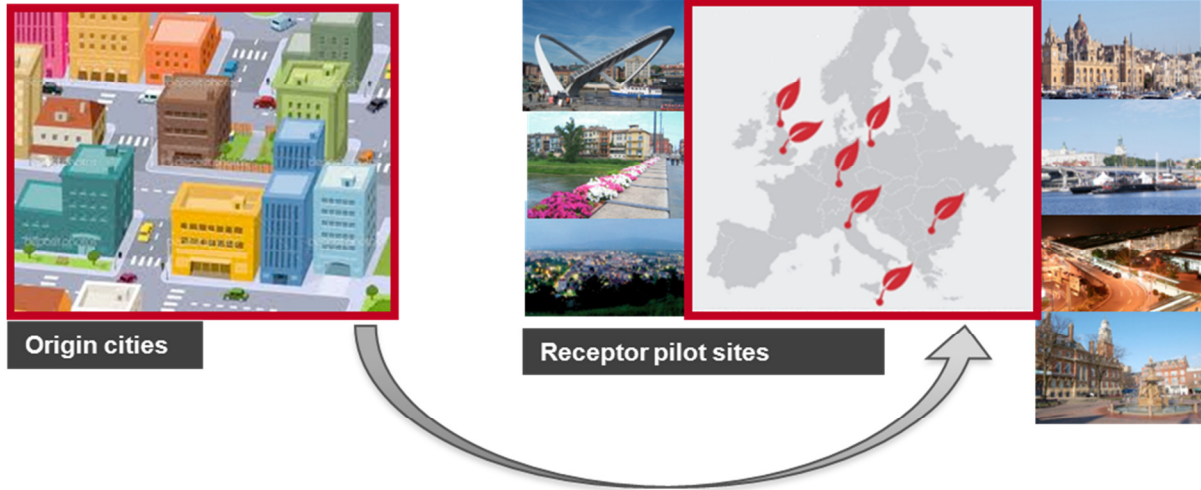
## **Exercice de transférabilité**

S’il est vrai que les informations disponibles sur les mesures “soft” utilisées dans nombreuses villes dans le cadre du transport urbain des marchandises, tel que montré dans le cadre de la banque de données et dans la boîte à outils du projet C-LIEGE, il est vrai aussi que dans la plupart des études de l’UE une attention moindre est réservée à l’approche méthodologique pour un transfert efficace de ces mêmes mesures.

Dans le monde réel ce qui peut être observé c’est la mise en application de mesures généralement importées d’autres domaines où elles faisaient partie d’un cas à succès, souvent sans une évaluation précise des conditions de transférabilité éventuelle, ce qui amenait à un échec sur le plan opérationnel. Plutôt que de tenter d’identifier des mesures généralisées qui “puissent fonctionner dans tous les cas”, le processus de transférabilité adopté dans le cadre du C-LIEGE se concentre sur les caractéristiques spécifiques du domaine dans lequel la mesure est transférée, avec l’idée sous-jacente que chaque contexte est différent et qu’une approche progressive s’impose.

Tout l’exercice de transférabilité revient à considérer attentivement les éléments propulseurs ainsi que les barrières susceptibles d’avoir un impact sur l’adoption des mesures. A cette fin, il est nécessaire de systématiser quelles sont les barrières entravent la mise en place de la politique dans chaque cas visé.

Dans le cadre des sept sites villes pilotes C-LIEGE, comme par exemple. Stuttgart (Allemagne), Emilia Romagna (Italie), Hal Tarxien (Malte), Newcastle et Leicester (Royaume Uni), Szczecin (Pologne), Montana (Bulgarie) ont entrepris cette évaluation de transférabilité, ce qui a contribué à la définition du cadre supportant l’adoption des processus de logistique urbaine dans de nouveaux cadres.

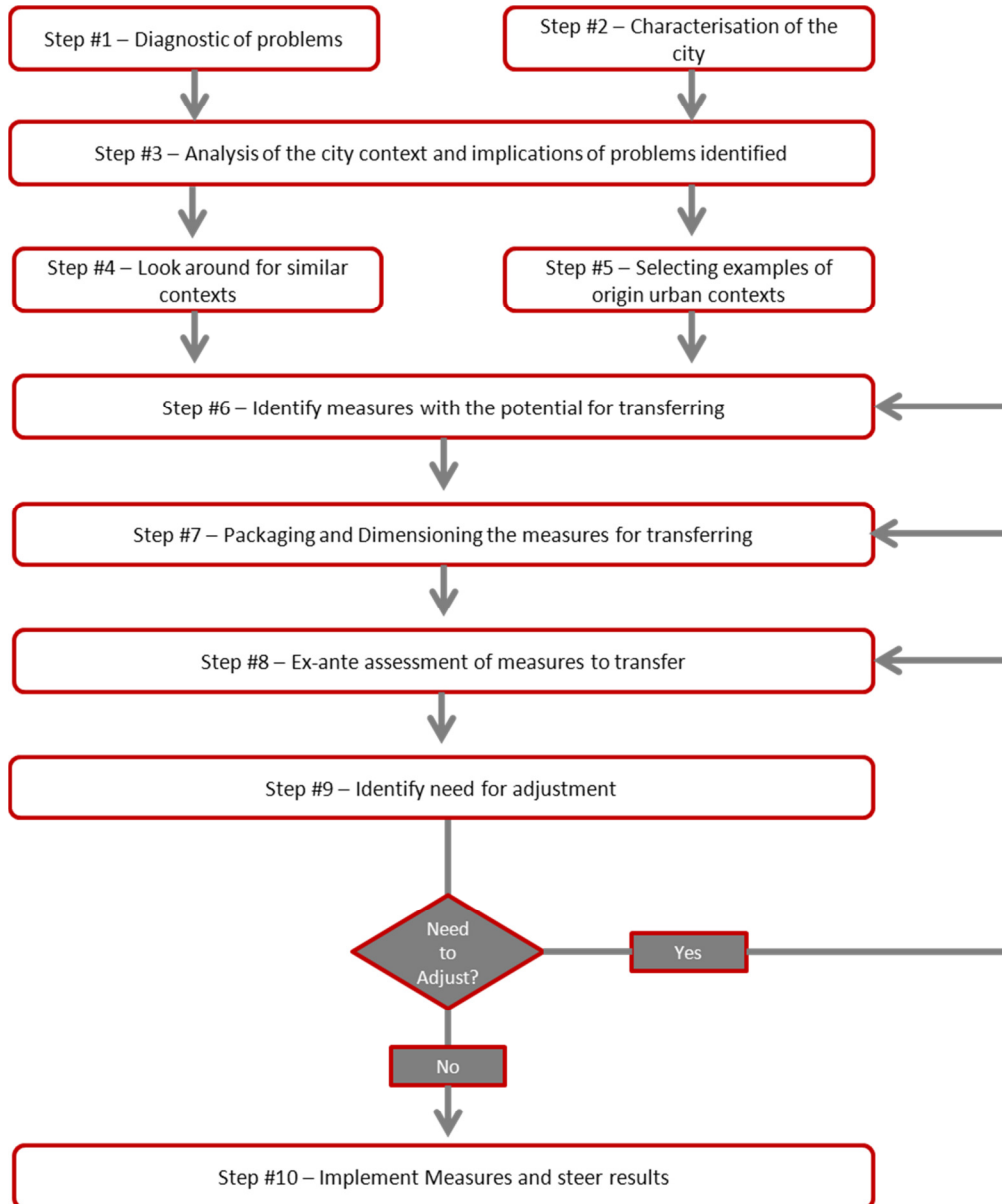


C-LIEGE a développé un plan de transférabilité avec des lignes directrices claires sur la façon de sélectionner et transférer efficacement une mesure capable de soutenir l'adoption les instruments ainsi que le modèle C-LIEGE au niveau local et de donner une réponse à:

- Comment évaluer la ville d'un point de vue de sa logistique urbaine?
- Comment sélectionner et transférer une bonne pratique pour notre ville?
- Processus de transférabilité: à quels aspects est-il important de porter attention?

### **Méthodologie de transférabilité**

La façon la plus prometteuse de suivre un processus de transférabilité est une procédure progressive au niveau local. Cette approche de transférabilité se construit autour d'un processus tel qu'illustré dans le graphique ci-dessous.



Graphique 1– Méthodologie de transférabilité (Source: TURBLOG 2011)

C-LIEGE a adopté ce processus comme étant un ensemble de lignes directrices accompagnant le processus vers la mise en place du projet pilote afin d'assurer que les mesures sélectionnées soient les plus adéquates pour chacun des cas. Cette approche a été efficacement mise en place et recommandée dans le cadre du projet METOR (CIVITAS).

Cela démarre avec une étape d'identification des problèmes liés au transport urbain de marchandises et une caractérisation détaillée de la structure urbaine de chaque ville, incluant des aspects tels que les facteurs géographiques, structurels, démographiques, architecturaux, culturels et liés au système de transports. Tous les deux aspects aideront à comprendre le contexte de la ville ainsi que l'implication des problèmes et permet de se mettre dans une meilleure situation pour identifier des contextes similaires et des mesures pour résoudre les problèmes ainsi qu'améliorer l'efficacité énergétique dans le cadre du transport urbain des marchandises. Pour ce processus, nombreuses tables rondes avec des acteurs et opérateurs du secteur, comme des autorités des villes, des transporteurs, des distributeurs, des prestataires de services et des grossistes ont été retenus dans chaque ville pilote (voir le tableau ci-dessous). Dans tous les cas, quelqu'un du consortium est intervenu comme facilitateur du processus.

<b>C-LIEGE site</b>	<b>1<sup>st</sup> Round Table</b>	<b>2<sup>nd</sup> Round Table</b>	<b>3<sup>rd</sup> Round Table</b>	<b>4<sup>th</sup> Round Table</b>	<b>5<sup>th</sup> Round Table</b>
1. Leicester	28 March 2012	20 June 2012	12 Mar 2013	17 Sept 2013	n/a
2. Hal-Tarxien	11 April 2012	12 June 2012	27 Sept 2012	27 Nov 2013	n/a
3. Montana	12 April 2012	19 June 2012	31 Jan 2013	22 May 2013	n/a
4. Newcastle	17 Jan 2012	4 July 2012	14 Feb 2013	9 Sept 2013	n/a
5. Emilia-Romagna	29 Jan 2013	7 March 2012	3 Apr 2013	7 May 2013	10 June 2013
6. Stuttgart	30 Nov 2011	5 July 2012	18 Feb 2013	18 July 2013	26 Sept 2013
7. Szczecin	23 Feb 2012	21 June 2012	30 Nov 2012	11 June 2013	n/a

Le fait d'avoir un facilitateur du consortium de chaque pilote a été un facteur clé pour le succès des tables rondes afin de rejoindre les objectifs C-LIEGE.

### **Lignes directrices sur la façon de sélectionner et transférer efficacement une mesure**

Avec des réunions et un accompagnement de tous les acteurs des secteurs via une approche progressive afin d'évaluer une région urbaine en termes de politique du transport urbain des marchandises et solutions y afférentes, une ville devrait récolter une quantité spécifique d'informations pour comprendre le contexte de la ville à travers un processus de "screening" incluant les quatre premières phases de la méthodologie de transférabilité. Les six autres phases correspondent au processus de transférabilité en tant que tel.

L'évaluation de transférabilité permet d'identifier les possibilités d'entreprendre une analyse quantitative et qualitative via une méthodologie progressive spécifique. Par ailleurs, le

processus de transférabilité se concentre également sur la façon où un instrument politique demandé pour soutenir une initiative logistique urbaine peut être utilisé de façon adéquate dans le contexte d'une ville qui en serait la bénéficiaire.

Dans la version complète du document 7.1 du C-LIEGE (disponible sur <http://www.c-liege.eu/downloads.html> ) il est possible de trouver un accompagnement spécifique sur ce que les gouvernements locaux devraient faire et comment et sur la façon de le faire dans chacune des étapes de la procédure en termes de:

- Éléments fondamentaux à analyser,
- barrières/éléments propulseurs, et
- informations qui devraient être récoltées.

### **Barrières et éléments critiques dans la phase de transfert d'une mesure**

La recommandation clé du projet C-LIEGE est la suivante: tout d'abord les villes devraient considérer leur propre situation actuelle (ex. problèmes, politiques en cours, comment le marché fonctionne, etc.) afin d'y voir le niveau de complexité, plutôt qu'identifier une mesure et après chercher une façon pour la/le mettre en place à un endroit. Plusieurs villes commencent "le travail" au niveau de l'étape 5 ('exemples sélection') au lieu de l'étape 1 (diagnostic du problème) du processus de TRE.

Une des barrières principales pour les mesures "soft" dans le cadre du transport urbain des marchandises est la barrière politique, vu que la logistique urbaine n'est pas intégrée dans l'agenda politique des différents niveaux des gouvernements. Bien que le feedback soit souvent spécifique à chaque mesure adopté dans le cadre des sites pilotes du C-LIEGE (comme il serait normal de prévoir), trois thèmes communs émergent et représentent les barrières à l'introduction de mesures soit "verticales" soit "horizontales".

Ces trios thèmes sont a) les questions financières, b) le soutien politique, et c) la participation/l'engagement des acteurs du secteur.

Ces trios barrières sont liées entr'elles. Sans soutien politique, il sera difficile d'assurer le volet financier. Sans financements, les opérateurs et les autres acteurs du secteur pourraient voir un intérêt très relatif à consacrer leur temps à une telle action.

Même le soutien politique à lui seul n'assure pas la disponibilité du financement. Les autorités locales dans nombreuses régions européennes sont confrontées à de très fortes

pressions financières, ce qui les oblige à couper leurs dépenses sur un grand nombre de services. Il n'est pas possible de prévoir que le transport des marchandises soit exempt de ce processus. Par ailleurs, en dépit de son importance économique, le transport des marchandises pourrait ne pas être considéré par les résidents locaux comme une priorité absolue par rapport, juste pour faire des exemples, au transport public, les écoles ou les soins aux personnes âgées.