



SUGAR

Newsletter Transnationale No. 4 - mai, 2011

Les Informations de SUGAR

Une Logistique Durable Pour Les Marchandises Urbaines, Grâce Aux Politiques Régionale et Locale

Dans cette édition:

- Etat d'avancement du projet
- Rencontre projet à Londres
- Projecteur sur les villes SUGAR
- L'Avis d'un expert en Logistique Urbaine: Ian Wainwright, Transport pour Londres, TFL
- Country specific case: Protocole d'engagements sur le transport et la livraison de voitures dans Paris

Introduction

Etat d'avancement du projet

Par Regione Emilia-Romagna et ITL

Le projet SUGAR rentre dans sa dernière année. Après la finalisation de l'analyse SWOT de chaque contexte local, chaque site travaille actuellement à la définition des plans d'action qui visent à améliorer l'efficacité et l'efficacité des politiques locales en matière de logistique urbaine, et à la planification des efforts publics dans chacun des sites SUGAR.

Le transfert d'expériences et la collaboration entre les Sites de Transfert et « Bonne Pratique » se renforce. En particulier, Poznan (Pologne), Palma de Mallorca (Espagne), Athènes, La Région de la Crète, Prague et Usti nad Labem (République Tchèque) ont présenté aux membres SUGAR leurs analyses SWOT, pendant les exercices collaboratifs. Ces exercices ont permis aux Sites de Transfert de profiter des solutions futures en matière de logistique urbaine. La prochaine et dernière réunion est planifiée pour juillet 2011 à Vratsa (Bulgarie) et sera consacrée aux villes de Vratsa et Celje.

En décembre 2010, a eu lieu, la 4ème Table Ronde des bonnes pratiques SUGAR et la troisième séance « Former Le Formateur » ont eu lieu à Londres. Pendant les séances, plusieurs sujets intéressants ont été abordés, tels que le rôle de la réglementation, le mécanisme des marchés, l'aménagement du territoire et la politique des transports, dans le changement des comportements en matière de logistique, les coûts et le succès de mise en œuvre. Les expériences apportées par les participants ont souligné l'importance d'un dialogue continue avec les citoyens et gestionnaires de fret, pour éviter toute perte de temps et de demandes d'indemnisation.

Le rapport sur Les expériences en matière de bonnes pratiques qui comprend une analyse transversale de toutes les bonnes pratiques

et domaines d'innovation, est en cours de finition par l'IFFSTAR (ex INRETS) et sera bientôt disponible. Ce rapport constitue un apport important à la formation des autorités publiques et sera diffusé largement pendant la conférence finale à Bologne en décembre 2011. Le rapport de SUGAR se différencie d'autres bilans sur les bonnes pratiques, en présentant sous la forme d'un manuel, les contraintes du point de vue des autorités publiques, ainsi que les démarches et actions nécessaires à l'implémentation dans une logistique urbaine, des bonnes pratiques comme bases pour l'amélioration de la politique.

SUGAR UE et leurs divisions locales et régionales sont étroitement liées les unes aux autres en tant que partenaires et organisent pour septembre prochain, les ateliers de la logistique urbaine, durant lesquels les acteurs principaux privés et publics des logistiques urbaines se rencontreront et discuteront entre eux des actions futures pour la logistique urbaine. En particulier, les séances de formation de l'Union Européenne et les expériences UE en matière de logistique urbaine seront présentées et discutées dans les contextes locaux de SUGAR. Ces événements seront accompagnés par des campagnes de sensibilisation, impliquant tous les acteurs principaux pour maximiser la rentabilité des ateliers dans le but de planifier des actions publiques complètes, approuvées et efficaces.



Diapo.1- La Table Ronde des Bonnes Pratiques à Londres.

Les Infos. En Résumé

- Pendant la dernière Réunion du Consortium à Bruxelles, la date de La Conférence Finale a été retenue. Elle aura lieu à Bologne, le 13 décembre, 2011.
- Le 3 mai, 2011, SUGAR a été présenté à Bruxelles pendant l'atelier intermédiaire de la publicité, organisée par POLIS. La Commission Européenne avec M. Antonio Scala y ont participé ainsi que tous les partenaires et acteurs invités. Plus d'informations seront disponible dans la prochaine newsletter.



Made possible by the INTERREG IVC Programme

Rencontre Projet à Londres

Description de l'événement

Par Carles Petit et Raul Medina, Cinesi Transport Consultancy

Londres était le lieu de rencontre pour la dernière réunion du Consortium de SUGAR, du 30 novembre au 3 décembre.

Tout comme pour les événements publics précédents, étaient à nouveau organisées, une table ronde des bonnes pratiques, une séance pour « Former le formateur » et une visite du site. Les partenaires ont pu en apprendre davantage sur les situations de la logistique et la gestion des transports de fret. Par ailleurs, une nouvelle réunion élargie du programme de transfert a été célébrée, organisée par POLIS et animée en coopération avec RER et ITL.



Diapo. 2 – Séance ETP à Londres

Cette fois-ci, La table ronde des bonnes pratiques avait comme thème principal, l'intégration des transports de fret dans le cadre du transport urbain. Les présentations ont portées sur la politique actuelle appliquée respectivement à Londres et à Gothenburg. La séance a traitée de différents sujets importants : l'aménagement du territoire, changer le comportement et le rôle des autorités publiques. Ainsi, les participants ont entendu l'avis des experts et des professionnels pour mieux comprendre le rôle que devrait adopter, chaque acteur urbain, au moment de planifier le transport de fret et de logistique.

D'autre part, la cession « former le formateur » était divisée en trois, la première séance étant surtout focalisée sur les relations fret/voirie, en prêtant une attention particulière aux différents outils de planification, actuellement employés à Londres. Des experts de la ville ont expliqué les particularités des voies Londoniennes, ainsi que « the Freight Environment Review System » (FERS). De plus, le public a été informé sur le concept des Zones de Basse Emission et

les Zones de Péage Urbain, expliquant, ainsi, leur fonctionnement dans la pratique.

La deuxième partie de la séance a traité du rôle de la Communauté des Affaires. Les invités ont participé à un atelier pratique, dont l'objectif était la création des plans de service et de livraison, un outil aidant les entreprises à mieux comprendre les étapes engagés pour les fournir, ensuite, pour les gérer activement et réduire les impacts environnementaux et sociaux et aussi pour réduire les coût et d'autres failles.

La dernière partie a abordé le rôle de l'industrie de fret. La séance avait pour but, d'identifier les problèmes les plus importants à prendre en compte pour la gestion de fret, en fonction de l'opérateur, de l'autorité des transports ou des entreprises.

La visite du site a permis de mieux comprendre les concepts déjà expliqués, pendant les séances de la table ronde de bonne pratique et la première partie de la séance. Les participants ont pu observer les éléments de signalisation, les aires de chargement et de déchargement et leur réglementation. Par ailleurs, une présentation a été réalisée au bureau de l'ARUP (ingénieur consultant) axée sur une consolidation de vente et le transport de fret par vélo.



Diapo 3. Une rue piétonne, avec restriction de la circulation des voitures, sauf pour le chargement (permis entre 7h et 12h.)

La séance « formation du formateur » était suivie par le programme du transfert élargi. Ceci a comme objectif principal d'échanger des connaissances et outils avec des administrations en dehors du Partenariat SUGAR. Pendant cette séance, la ville de Glasgow (UK), Hassalt (Belgique) et Bruxelles ont présenté leur situation SWOT. L'Objectif de cet événement était d'encourager un débat actif sur de telles situations et d'en tirer des recommandations pratiques et des conclusions.

Projecteur sur Les Villes SUGAR

Sites de Bonnes Pratiques

Barcelone, Espagne

Barcelone est une ville méditerranéenne de 1 600,000 habitants, immergés dans un continuum urbain de 3 200,000 êtres. Un port commercial stratégique, un corridor ferroviaire d'intérêt européen majeur et un important patrimoine urbain et architectural, contribuent à faire de Barcelone, une métropole de renommée mondiale et une des plus importantes villes de l'Europe. Le transport des marchandises, représente 33,6 % de trajets par véhicule privée dans le centre de Barcelone et 26,6% de trajets vers la ville, constituant un défi important pour les responsables de la circulation. Il ne s'agit pas de questions de problèmes, mais de nécessités stratégiques. Ce phénomène ne peut être neutralisé uniquement grâce aux interdictions, mais plutôt par le dégagement de la congestion pour faciliter le flux et encourager plus d'harmonie entre les agents impliqués. En ce qui concerne le transport du fret, Barcelone a mis en place un pacte de la mobilité et qui s'organise autour de groupes de travail avec des représentants des différents secteurs. Ceci garantit une communication régulière qui est d'une grande valeur quand on doit continuellement mettre à jour les ressources.

Dans les zones où la priorité est donnée aux piétons, la ville a déployé des contrôles d'accès avec des affichages de temps pour le transit des marchandises. En tout, 68 entrées ont été mises en place, contrôlées par un système informatique qui comprend la vidéosurveillance numérique. Quand l'espace manque, les unités espace/ temps ont été divisés selon les usages consécutifs. Une carte sur le pare-brise qui affiche les horaires peut sembler archaïque sur le plan technologique, mais il s'est avéré efficace et facile à mettre en œuvre. Son utilisation est basée sur des études qui montrent que 96% d'opérations de chargement et de déchargement, se passent en moins de 30 minutes et que si on respecte les régulations, un horaire adapté peut tripler la disponibilité de l'espace existant. Les voies multi-usage constituent aussi un mécanisme efficace, attribuant aux mêmes voies, des utilisations différentes pendant des fenêtres de temps distinctes. Actuellement, Barcelone a sept rues multi-usage, constituant en tout 5,5 km et en pleine expansion.

Dans le but de profiter le plus possible du temps disponible et en prenant en compte que 92% de la distribution s'effectue pendant les heures du travail, la ville a promu le chargement et déchargement nocturnes, en mettant ensemble ces autorisations avec les accréditations appropriées concernant la réduction du bruit, dans un but de respecter les niveaux acceptables dans un environnement résidentiel. La Municipalité de la Ville de Barcelone, désireuse d'améliorer le plus possible la mobilité dans la ville, a rejoint différents programmes européens concernant la logistique du fret, telles FIDEUS, MIRACLES, FREDERIC, et en plus, SUGAR.



Sites de Transfert

Poznan, Pologne

Poznan est une des plus grandes villes de la Pologne. Elle se trouve dans le centre-ouest de la Pologne, à mi-chemin entre Varsovie et Berlin. Elle a 560,000 habitants, (860,000 habitants avec les municipalités qui l'entourent). Poznan est un centre important pour le commerce, les services, l'industrie, la culture, l'enseignement supérieure, (plus de 153, 000 étudiants) et les sciences. Elle est également parmi les villes principales de la Pologne, en termes d'économie.

Le transport a toujours été très important pour Poznan. Les plus grands investissements sont maintenant réalisés dans le système des transports publics, y compris la construction de nouvelles voies de Tramway et l'achat de nouveaux véhicules. Beaucoup de ces investissements sont réalisés spécialement pour le Championnat de Football UEFA EURO 2012.

Poznan rencontre déjà des difficultés avec les véhicules de fret et de livraison, qui ont un impact négatif sur la circulation des voitures et le flux de piétons. Dans beaucoup de rues, il est interdit d'effectuer les livraisons pendant certains créneaux horaires spécifiques. Ainsi, La Vieille Place du Marché et les rues qui l'entourent sont fermées à la circulation des voitures. Les livraisons sont effectuées uniquement le matin de bonne heure et en fin de soirée. La plus grande partie de la ville est interdite aux véhicules qui pèsent plus de 16 tonnes. Les autorités de la ville ont également mis en place des taux d'impôts moins élevés sur les modes de transport, en ce qui concerne les véhicules ayant les normes Euro 4 d'émission et ceux pour lesquels ils sont plus élevés.

SUGAR montre des mesures intéressantes. La première qui devrait être mise en place, est la collecte des données, dans un but de mieux s'informer sur les opérations fret de la ville. Il aidera à choisir la meilleure solution pour les problèmes locaux ainsi que l'action politique adaptée. La gamme des actions des bonnes pratiques de SUGAR est très large, y compris des mesures axées sur l'information (portail, cartes) et sur la coopération avec les opérateurs de fret. Les concertations avec toute les organisations liées aux livraisons urbaines, peuvent être une bonne façon d'effectuer des changements positifs dans le transport de fret urbaine.

SUGAR est pour la ville, une très bonne façon de faire un bilan des mesures existantes à Poznan et les pratiques les mieux réussies dans d'autres grandes villes européennes. L'objectif des autorités locales, est maintenant de choisir les meilleures solutions, pour préparer une approche innovante pour le transport de fret et les logistiques dans la ville afin de la rendre plus conviviale, aux citoyens et à l'environnement.

Evénements à venir

Agenda SUGAR des prochains mois

- Exercice Concerté de Planification à Vratsa (Bulgarie) du 5 au 6 juillet, 2011 qui s'adresse aux villes de Vratca et Celje.
- Septembre 2011- Atelier au Niveau Local dans chacun des sites SUGAR.
- Réunion de Concertation, le 6 septembre, 2011, Palma de Mallorca (Espagne) : Table Ronde « Bonnes Pratique » avec la participation d'experts extérieurs.
- Conférence Finale : Boulogne (Italie), 13 décembre, 2011.

Avis d'Expert sur La logistique Urbaine

Ian Wainwright, Agent en Chef de la Politique des Transports à TFL.

Par Raul Medina, Cinesi Transport Consultancy

*Cher Ian,
Quel plaisir de s'entretenir avec vous. Tout d'abord, parlez nous un peu plus de vous et de vos expériences professionnelles.*

J'ai une licence en urbanisme et j'ai travaillé dans l'industrie de la logistique pendant 18 ans. Cela fait maintenant 5 ans que je travaille pour TFL en tant que l'Agent Chargé de la Politique du Fret. Récemment mon travail comprenait la réalisation de La Stratège du Transport du Maire, des occasions pour la consolidation, des livraisons en dehors des heures et des livraisons londoniennes pendant les jeux olympiques.

Un des champs d'action de TFL est le fret et la logistique. Quels sont les principaux objectifs et le rôle de votre compagnie dans la gestion de fret ?

Le rôle de TFL est de mettre en œuvre la stratégie du transport du Maire. Pour le fret, cela implique une bonne compréhension de l'activité du fret à Londres, tout en créant une stratégie de longue terme, pour influencer un changement de comportement et pour promouvoir l'adoption des projets dont les grandes lignes figurent dans le Plan Londonien de Fret. Avec ce dernier est la mise en place de plans de service et de livraison, de plans pour La Logistique de la construction et l'Opération de Reconnaissance des Gestionnaires de Fret. (FORS).

Nous savons que vous vous travaillez pour changer le comportement des agents impliqués dans la logistique londonienne. Pouvez-vous expliquer les problèmes principaux confrontés par Londres aujourd'hui ?

Londres, comme toute grande ville souffre de la congestion, d'une qualité d'air médiocre et des questions de sécurité routière qui sont aggravées par l'activité fret. De même, les gestionnaires de fret souffrent de la fiabilité du temps de trajet et du manque d'espace aux bords de trottoirs pour effectuer les livraisons.

Nos statistiques montrent que le trafic fret constitue 17% de toutes les distances parcourues sur les routes de Londres, et contribue à 23% des émissions du CO₂, 38% du PM10 et 42% du NOx. On prévoit un accroissement de la population et la pression liée à la création des nouveaux logements et lieux du travail fait diminuer les sites disponibles pour les locaux des logistiques à proximité du centre ville. Pour améliorer la situation, nous devons reconnaître que les attitudes ne changeront que si toutes les parties impliquées peuvent voir un résultat positif pour elles-mêmes. Ceci est particulièrement vrai lorsqu'il y a moins d'argent public disponible pour traiter ces questions.

Pendant le dernier évènement SUGAR à Londres vous avez présenté un outil très intéressant qui s'appelait « Les Plans de Service et Livraison ». Pourriez-vous un peu expliquer l'objectif de ses plans ?

Afin de modifier leur comportement, nous devons travailler avec les gestionnaires de fret et leurs clients. Les clients décident souvent de la durée d'une livraison et la nature des marchandises commandées peut déterminer le lieu de la livraison, (exemple- livraison et collecte d'argent liquide). Un plan de Service et Livraison, offre un cadre aux entreprises, pour identifier leur chaîne de sources et pour la gérer activement et réduire les effets du trafic fret qui en résultent. Ayant adopté un plan de livraison et de service, une entreprise quantifiera son activité fret, identifiera les domaines principaux qu'elle peut gérer, produira un plan d'action et prendra des mesures pour changer les comportements.

Qu'est-ce que vous aimeriez recommander aux Sites de transfert SUGAR afin de mieux gérer la logistique ?

Dans un premier temps, ne pas essayer de tout changer et ne pas se décourager si le changement n'est pas immédiat.

Je pense qu'il y a 4 points essentiels à considérer :

- Construire une base de preuves de sorte que les priorités puissent être établies.
- Collaborer avec l'industrie et le commerce, puisque le partenariat est essentiel pour effectuer les changements.
- S'assurer que le fret soit intégré dans la politique d'aménagement de l'espace et du transport (par ex. l'aménagement du territoire), pour que toutes les autorités du transport travaillent sous votre nom.
- Montrer que vous en êtes responsable : assurez vous que les autorités locales du transport agissent bien et vous obtiendrez une première étude réussie.

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Visit us at www.sugarlogistics.eu

Country specific case

Protocole d'engagements sur le transport et la livraison de voitures dans Paris

La charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises en ville a été signée par le Maire de Paris et différentes organisations professionnelles le 28 juin 2006. Cette charte a abouti à des évolutions réglementaires, notamment l'interdiction de circulation dans Paris des véhicules d'une surface au sol supérieure à 29m², entre 7h et 22h, depuis le 1er janvier 2007. La filière du transport de voitures utilise des camions pouvant porter 8 véhicules, qui dépassent nettement ce seuil de 29m² et auraient dû se trouver exclu de la circulation dans Paris. Toutefois, compte tenu de la difficulté de réorganiser rapidement le réseau logistique de toute une économie, une dérogation de 3 ans a été accordée aux professionnels de ce secteur afin de trouver des solutions alternatives.



La livraison de véhicules est une activité complexe qui couvre différents types de marché (neufs, occasion, location courte et longue durée, etc.) aux caractéristiques propres en termes de volumes, de stratégies commerciales, de processus industriels et de réglementations. Le point commun à ces marchés est l'utilisation du camion porte-huit qui constitue la solution économique et industrielle la plus souple et facile à mettre en oeuvre. Le volume annuel transporté est de 337.000 véhicules effectués par 544 camions. La durée moyenne d'une livraison en camion porte-huit est de 60 minutes. Elle nécessite un espace de 80 m², soit plus de 30m linéaires, et 58m² pour un porte-cinq.

Les concessions, filiales ou succursales de ventes de véhicules neufs sont évaluées à 120 sur Paris. Mais plus de la moitié des flux concerne la location de courte durée. Cette activité est principalement centrée autour des gares parisiennes. Les mouvements consistent à réguler les besoins de ces agences avec celles des aéroports.

Les premières propositions émanant des professionnels n'ont pas permis de dégager des solutions s'affranchissant des camions porte-huit, et compte tenu de la difficulté pour mettre en œuvre de nouvelles organisations logistiques pour la filière, et au regard des éléments économiques défavorables depuis fin 2008, la Ville de Paris a reporté la fin de la dérogation au 1er janvier 2011 tout en réaffirmant l'objectif que ces véhicules disparaissent de la circulation automobile. La poursuite des investigations par les acteurs des filières a permis d'avancer une solution multimodale selon 3 modes :

- le transport par barge sur la Seine
- le transport par le fer
- le transport par camion

La Ville de Paris réaffirme, ainsi, sa volonté de mettre fin au régime dérogatoire dans l'optique d'une interdiction totale de la circulation de ces véhicules à un horizon de 5 ans.

Pour atteindre cet objectif, elle propose à ces partenaires, la Préfecture de Police, les professionnels du secteur automobile (constructeurs, distributeurs, loueurs, logisticiens) et les gestionnaires d'infrastructures et opérateurs ferroviaires et fluviaux, un protocole qui vise à définir un cadre d'engagements réciproques par lesquels les signataires accompagnent la disparition progressive des véhicules porte-voitures dans Paris et l'émergence de solutions alternatives de transport fluvial et ferroviaire.

Les engagements de ce protocole sont issus du dialogue engagé avec l'ensemble des acteurs de la filière automobile. Aussi, de nouvelles dispositions réglementaires sont proposées, dès la signature du protocole :

- circulation interdite à l'intérieur des arrondissements centraux de la capitale (arrondissements de 1 à 7)
- circulation limitée au créneau 6h00 - 12h00 à l'extérieur de ce périmètre

La Préfecture de Police exercera les missions de contrôle de cette interdiction.

La Mairie de Paris, la SNCF et RFF, Ports de Paris s'engagent, à identifier des sites susceptibles d'accueillir une logistique ferroviaire et fluviale automobile.

Le protocole est proposé pour une durée de 5 ans à compter de sa signature. Cette période va permettre à la filière automobile de définir et de mettre en œuvre de nouveaux schémas logistiques pour la livraison des véhicules dans Paris et d'anticiper dans de bonnes conditions l'interdiction totale de la circulation des camions porte-voitures prévue à cette échéance.

Par Bernard SALZENSTEIN, Chef de l'Agence de la Mobilité