



Les NEWS de SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Introduction

Le projet SUGAR démarre!

Par *Andrea Arcelli, Region Emilie Romagne*

En Europe, l'attention prêtée au transport de marchandises en ville croît à mesure que l'on reconnaît son impact sur la mobilité. Conscients de son importance, la Région Emilie Romagne et l'Institut pour le Transport et la Logistique (ITL) ont préparé dès 2007 le projet SUGAR. En 2008, SUGAR a été accepté dans le cadre du programme de financement européen INTERREG 4C.

L'idée principale du projet est d'analyser les raisons principales de l'absence de gestion (ou de son inefficacité) qui caractérise la distribution de marchandises dans la plupart des villes européennes. SUGAR veut promouvoir l'échange, la discussion et le transfert de politiques adaptées et solutions techniques efficaces. De ce fait, l'identification des bonnes pratiques est la base du travail mis en œuvre dans SUGAR. L'échange de connaissances joue comme un levier pour stimuler le développement de bonnes pratiques locales pour le transport de marchandises en ville. L'un des objectifs principaux du projet est de stimuler le développement de plans d'action locaux. Les décideurs politiques sont la cible et les premiers bénéficiaires du projet SUGAR.

SUGAR a officiellement démarré en novembre 2008 et se terminera en février 2012. Le lancement du projet a eu lieu à Bologne les 5 et 6 mars 2009, signant ainsi le démarrage des activités prévues dans les trois parties du projet.

Depuis mars 2009 d'importants progrès ont été sur faits sur les composants communication et dissémination. Cette partie du projet a pour but de faire circuler les informations sur les activités menées et résultats obtenus dans SUGAR, au niveau local et européen. Les actions de communication sont cruciales pour atteindre les décideurs et les impliquer.

Le travail d'identification et de transfert des bonnes pratiques montre ses premiers résultats. La réunion d'Athènes qui s'est tenue les 9 et 10 juin 2009 en a montré les premiers résultats, et offert l'opportunité de démarrer l'échange d'expériences et d'expertise, et définir ce qu'on entend par bonnes pratiques de transport de marchandises en ville. Davantage d'informations sur la réunion d'Athènes sont proposées dans cette lettre d'information.

Le prochain semestre va être particulièrement important, avec la publication des premiers résultats de l'analyse des bonnes pratiques de logistique urbaine à travers l'Europe. En conséquence, les premiers sujets susceptibles d'un transfert de connaissance seront identifiés, les premiers outils de transfert développés. Continuez à nous suivre à travers notre lettre d'information bi-annuelle, les événements organisés et le site internet du projet.



SUGAR partners in the 1st project meeting in Athens, June 2009.

Brèves

Le site internet de **SUGAR** est en ligne depuis juin 2009. Plus d'information sur le projet sur www.sugarlogistics.eu.

Description des bonnes pratiques de transport de marchandises en ville dans la Région Emilie Romagne, à Londres, Paris et Barcelone disponible sur le site internet à partir d'octobre 2009.

5 sites volontaires pour rejoindre SUGAR dans le cadre du programme de transfert de connaissances élargi seront sélectionnés en octobre et novembre 2009, et le trophée SUGAR sera dévoilé en décembre 2009 pendant le congrès POLIS. Le programme de transfert élargi invite les villes et régions européennes à s'impliquer dans les tables rondes et sessions de formation. Contact : gbarrera@polis-online.org.

Réunion de projet à Athènes

Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) et management des livraisons sur l'espace public

Par Francesca Nappi, NET Engineering

La première table ronde sur les bonnes pratiques a eu lieu à Athènes, le 9 Juin 2009. Trois experts ont présenté leurs travaux et réflexions sur l'application des TIC liée à la logistique urbaine, en soulignant l'importance de la coopération public-privé et l'implication des intervenants (*the involvement of market stakeholders.*)

M. **Maurizio Campanai**, expert en solutions TIC pour les transports et la logistique, a présenté un aperçu européen des initiatives en logistique urbaine et certains succès rencontrés par l'usage des TIC ou de modes d'organisation appliqués à la logistique urbaine en Italie.

Au cours de son exposé, M. Campanai a souligné que la technologie doit être à faible coût et appropriée à la taille et au mode opérationnel afin d'atteindre la viabilité économique. La participation et l'approbation des acteurs du marché est cruciale pour la réussite de tout projet fondé sur les TIC (les subventions n'apportent pas de stabilité à long terme). Plus d'une centaine d'actions pilotes ont été menées en Europe et dans le monde dans le domaine de la distribution de marchandises en zone urbaine au cours de la dernière décennie. Mais plus de 90% n'ont pas été mises en œuvre à grande échelle en dépit des bons résultats obtenus en phase expérimentale. L'exemple de Sienne montre que, même si d'un point de vue logistique aucune modification n'est apportée dans la demande de transport, l'innovation introduite dans le modèle d'organisation peut être durable, et fonctionner sans subventions publiques. Par conséquent, tout projet d'implantation de solution innovante doit répondre à un besoin des acteurs privés, faute d'échec.

La discussion menée par les partenaires de SUGAR a mis en évidence la nécessité d'une intégration horizontale et verticale entre les politiques et les acteurs, et l'importance d'inclure l'utilisateur final, et pas seulement les opérateurs, mais également les commerçants et les expéditeurs. Un élément clé de la réussite consiste à effectuer une approche inverse, partant du mode opérationnel et de l'analyse économique, plutôt que d'identifier en premier lieu les TIC et rechercher un moyen de les appliquer. Selon le niveau de complexité, la diversité des acteurs locaux, les distances à parcourir et la taille de la ville, la fragmentation du marché, le modèle opérationnel d'introduction des TIC devra être adapté.

M. **Arcangelo Merella**, président de Infomobility à Parme, a présenté l'initiative Ecologicistic en cours à Parme depuis 2005. Cette initiative est fondée sur la coopération public-privé et vise à

passer d'un système logistique élargi à une approche plus systémique. Ecologicistic apporte une réponse aux livraisons sur le dernier kilomètre, en faisant transiter tous les produits livrés en centre ville par une unique plate-forme. La caractéristique de cette initiative est que tous les acteurs (y compris la livraison de petites entreprises) ont été impliqués, en leur donnant la possibilité soit de rendre leurs camions conformes à certaines exigences, soit d'utiliser le service logistique. Une solution TIC ad hoc permet d'assurer la traçabilité et gérer les chargements. L'évaluation, basée sur des contrôles aléatoires aux points d'entrée de la ville, a donné de bons résultats (caractéristiques des véhicules et chargement).

Les partenaires SUGAR ont ensuite discuté des pilotes basés sur la mesure du poids en charge à l'aide des dispositifs spéciaux, le contrôle du taux de remplissage des véhicules entrant dans le centre-ville (ex Göteborg), et l'utilisation de GPS pour l'identification des véhicules. Le GPS a été, dans certains cas, identifié comme une solution peu performante, en termes de coût et de fiabilité en raison de barrières physiques (hauteur des bâtiments qui, souvent, cachent le signal et ne permettent pas de suivi cohérent). La reconnaissance de plaque de d'immatriculation par système de caméra en circuit fermé semble plus efficace. En outre, le traitement d'images est une technologie transversale, alors que l'utilisation de GPS dépend de services tiers et présente des coûts élevés.

M. **Panos Papadakos**, ex président de l'Hellenic Institute of Transportation Engineers, a présenté la situation actuelle d'Athènes en ce qui concerne les transports urbains en général, et le fret en particulier. La discussion qui suit a principalement concerné le cadre institutionnel des questions relatives à la logistique urbaine et la conception de la politique mise en œuvre. Dans la plupart des métropoles européennes les autorités de transport sont exclusivement axées sur le transport de passagers, ce qui conduit à l'inefficacité et le manque de coordination des systèmes logistiques. Lorsque les autorités métropolitaines ont des compétences sur le transport de fret (comme Londres), les difficultés pour développer et mettre en œuvre des politiques viennent du manque de coordination avec les régions périphériques et du faible niveau de priorité du fret à l'échelle de l'autorité locale. Les villes semblent plus désireuses d'expérimenter des actions pilotes que des mesures réglementaires stables et pérennes.



M. Campanai and P. Papadakos (gauche), A. Merella (droite)

Les partenaires SUGAR

Sites de Bonnes Pratiques

Region Emilie Romagne, *Italie*

La Région Emilie Romagne (RER) s'implique depuis 2002 dans la logistique urbaine, à travers des projets européens et le développement de politiques régionales dédiées. En particulier, elle a initié un débat toujours en cours sur la logistique urbaine, et développé des opérations exemplaires dans le cadre des projets européens EU CITY PORTS et MEROPE. La RER est aussi à l'initiative du financement d'initiatives de logistique urbaine innovante impliquant les principales villes de la région. Le partage de la démarche adoptée par RER constitue un apport important au projet.

Londres – Royaume Uni

Transport for London (TFL) a la responsabilité de la gestion et des investissements des transports de personnes et de marchandises à Londres. Au cours des trois dernières années, le service « marchandises » de TFL a mis en place le Plan Fret Londonien (London Freight Plan). Le point capital de ce plan, le Plan de Reconnaissance des Opérateurs de Fret (en anglais « FORS »), a été lancé en 2008. Les principales actions de TFL sont : acquisition d'une meilleure connaissance des mouvements de marchandises, des normes de l'industrie pour le respect de la législation ; mise en place de bonnes pratiques, de technologies propres, silencieuses et efficaces ; mise en place de partenariats, de systèmes de primes et incitations, de programmes de formation ; mise en évidence des liens avec l'aménagement du territoire.

Paris, France

La Ville de Paris a mis en place un nouveau plan d'actions fret, (avec impact sur la réglementation, l'offre en aires de livraison, l'urbanisme) et développe et supporte des opérations exemplaires. Les principales actions sont : positionner des équipements logistiques dans Paris, développement de véhicules propres de livraison (électrique, gaz, ou autre), développement de nouveaux services logistiques basés sur le ferroviaire et le fluvial.

Barcelone – Espagne

La Ville de Barcelone est reconnue comme leader pour un certain nombre d'innovations logistiques, incluant les voies multi-usages et les livraisons de nuit silencieuse (site test du projet FIDEUS pour l'usage de camion basse émission de jour et de nuit). C'est également la première ville espagnole à expérimenter une micro plateforme urbaine permettant de réaliser les livraisons du dernier kilomètre à l'aide de vélos et camionnettes électriques. La stratégie globale de stationnement, récompensée en 2006 par le prix OSMOSE, contribue à l'amélioration du trafic et à la lutte contre les arrêts illicites des véhicules de livraison.

Transfer Sites

Palma de Majorque – Espagne

A l'exception de son système de collecte d'ordures ménagères, la ville de Palma de Majorque n'a pas encore implanté de politique de transport de marchandises en ville. La logistique urbaine a besoin d'être réorganisée afin d'améliorer les conditions de trafic et de diminuer la congestion.

Crète – Grèce

L'Autorité Régionale de Crète développe des politiques publiques pour l'amélioration du transport urbain. Les projets en cours concernent l'extension de zones piétonnes, la mise en place d'un système de contrôle du trafic et des mesures de contrôle du chargement et déchargement des véhicules utilitaires.

Athènes – Grèce

Depuis les jeux olympiques de 2004, la Municipalité d'Athènes a mis en place plusieurs mesures dans le domaine de la logistique urbaine, tel qu'un système de contrôle des règles de chargement et déchargement dans le centre ville, un contrôle d'accès au centre historique (le « triangle »). Le but est de mettre en place un cadre politique complet pour les livraisons de marchandises en milieu urbain.

Poznan – Pologne

La Ville de Poznan est la première ville polonaise à avoir implanté un système de contrôle de trafic en 1994, ainsi qu'une circulation séparée pour les bus et les trams. La municipalité a également mis en place une restriction d'accès aux véhicules de plus de 16 tonnes sur une grande partie de son territoire, et projette de mettre en place une zone interdite aux camions dans le centre ville.

Vratsa – Bulgarie

La municipalité de Vratsa a jusqu'à présent travaillé uniquement sur les questions de transport de personnes, et SUGAR présente l'opportunité d'un premier travail sur la logistique urbaine et le transport de marchandises en ville.

Celje – Slovénie

La Ville de Celje a déjà participé à de nombreux projets de coopération européens, et notamment participé aux projets IMONDE (maximise freight intermodality potential) et SUGRE (Sustainable Green Fleets).

Usti nad Labem – République Tchèque

La ville de Usti nad Labem n'a pas encore de politique de transport de marchandises en ville. Néanmoins, un travail sur un nouveau plan de déplacements urbains est en cours. Les données collectées dans SUGAR pourront servir à nourrir ce plan et intégrer des politiques de mobilité centrées sur la logistique urbaine.

Evènements à venir

Agenda SUGAR

- *Présentation du prix SUGAR à l'occasion de la prochaine conférence POLIS en décembre 2009.*

- *2ème Réunion du Consortium SUGAR du 23 au 26 Novembre 2009 à Paris [FR]: Table Ronde « Bonnes Pratiques » avec participation d'experts extérieurs, et session de formation des formateurs.*

Avis d'expert

Interview de Maurizio Campanai, président d'AXMediaTech

Par Carles Petit, Cinesi Transport Consultancy



- *Dans votre présentation vous faites remarquer que la plupart des projets pilotes en logistique urbaine ne se poursuivent pas après la phase d'expérimentation. Comment pensez-vous que SUGAR peut contribuer à la mise en place de mesures pérennes ?*

Le point faible des initiatives lancées en logistique urbaine est principalement lié au business model associé. Trop souvent, les PPP (partenariat public-privé) ne sont pas clairement orientés vers la durabilité et l'enthousiasme initial tombe quelques mois après l'arrêt du financement public. SUGAR doit examiner la durabilité comme l'un des principaux facteurs de succès d'un projet réussi. Les administrations publiques pensent trop souvent que les entreprises privées ont une tâche facile dans les projets de distribution de marchandises en zone urbaine, sans prendre en compte les coûts indirects liés à la congestion. SUGAR pourrait évaluer quels sont les éléments clés qui oeuvrent pour la durabilité de ces initiatives.

- *Quels obstacles principaux sont apparus à la mise en place du projet "taxi merci" à Sienne et de quelle façon ont-ils été surmontés ?*

Les obstacles étaient surtout liés au développement du marché potentiel, à la communication et la qualité du service. La principale raison de la réussite est liée à la continuité de la politique et au processus de simplification du contrôle d'entrée dans la zone urbaine.

- *Selon votre expérience, quelle approche politique (incitation, répression, contrôle, etc) permet de dégager les meilleurs résultats ?*

Il n'existe pas de meilleure approche. Chaque ville a ses propres contraintes et possibilités. De façon générale, il est plus facile pour une petite ville de définir une approche globale et une bonne

réponse présente un mélange de mesures d'incitation et de répression. Mais la seule approche constructive est basée sur la conclusion d'un accord avec les représentants locaux et les opérateurs de transport nationaux et internationaux. En outre, l'autonomie financière de l'initiative est primordiale. Les subventions devraient servir à renforcer la communication institutionnelle.

- *Quelles actions peuvent être déployées afin d'améliorer la transparence et / ou la coopération entre les opérateurs de fret ?*
La coopération dépend de l'organisation de distribution de marchandises mise en œuvre. Elle peut avoir une incidence sur de nombreux détails concernant le suivi du service, la notification de la livraison. La transparence sur les coûts et la réglementation des livraisons du «dernier kilomètre» est nécessaire pour une entreprise qui cherche à évaluer sa propre rentabilité. Pourquoi éviter à un service qui est pratique du point de vue économique et organisationnel ?

- *Quels sont les moyens pour assurer l'implication des commerçants (ou des clients des entreprises de transport de marchandises en général) ? Pouvez-vous citer un succès particulier ?*

L'implication des commerçants est un problème critique. Les Chambres de Commerce et les associations locales échouent généralement dans leurs tentatives d'harmonisation de la demande de services logistiques. La crise économique a montré les difficultés de création de services communs à l'échelle d'une ville ou d'un quartier. Dans de nombreux cas, la grande majorité des commerçants n'acceptent pas les restrictions (contraintes horaires ou autres). Il est nécessaire de définir un mécanisme capable de répondre à des besoins spécifiques, sans incidence sur les règles de base. La flexibilité, comme le service à la demande, pourrait être une réponse.

- *Pouvez-vous donner un exemple d'une expérience ayant amélioré la logistique urbaine, sans impact sur le prix final des produits ?*

Il est très difficile d'aborder le coût de la logistique de façon complète: le nombre d'acteurs impliqués dans l'ensemble de la chaîne cache le coût total. Néanmoins, il est possible de dire que, dans de nombreuses villes italiennes (Padoue, Parme, Sienne, Gênes, etc), les initiatives de logistique urbaine n'ont pas augmenté le coût pour l'utilisateur final. Pour la chaîne logistique, il n'en est pas de même. Un nouveau modèle implique de nouveaux acteurs, et donc de nouveaux coûts et revenus. Toute innovation en logistique urbaine doit reposer sur une chaîne logistique simple et un effort particulier dans deux directions: la viabilité économique et la préservation de l'environnement.

SUGAR

Sustainable Urban Goods logistics Achieved by Regional and local policies

Rendez nous visite sur www.sugarlogistics.eu

Country specific case

Le transport de marchandises, un atout pour Paris

Par Hervé Levifve, Ville de Paris



En 2002, la Ville de Paris affirme le caractère essentiel du transport de marchandises dans ses politiques de déplacements et de gestion de l'espace public, au même titre que le transport de personnes. Faciliter la logistique des marchandises en ville, c'est le défi que la Ville de Paris doit relever ces prochaines

Capitale de plus de deux millions d'habitants, au centre d'une agglomération de plus de 10 millions de personnes, Paris se caractérise par une forte concentration d'emplois - 1,8 million sur un espace de 105,4 km² - et plus généralement d'activités économiques. Celles-ci engendrent chaque jour 360 000 mouvements de marchandises (enlèvements et livraisons), auxquels il faut ajouter les mouvements liés aux achats et flux annexes (chantiers, déménagements, déchets).

Aussi, la Ville de Paris a décidé d'agir en fondant sa politique sur trois principes:

- Rationaliser l'entrée et la sortie des marchandises dans Paris, en opérant un transfert de la route vers le chemin de fer et la voie d'eau.
- Optimiser la diffusion des marchandises dans les quartiers de Paris, avec la mise en place de pratiques logistiques plus respectueuses de l'environnement.
- Maîtriser les nuisances générées par le transport de marchandises.

La concertation a conduit à la mise en place d'un programme d'actions reposant sur cinq objectifs:

- Réduction des impacts environnementaux négatifs générés par les déplacements de marchandises dans Paris (pollution, bruit, gaz à effet de serre, accidents).
- Maîtrise de l'espace public occupé par le transport de marchandises (évolution de la réglementation, aménagements de l'espace urbain).
- Installation sur le territoire de la Ville de Paris des outils logistiques indispensables à son fonctionnement : aires de livraison, espaces logistiques urbains, pôles ferroviaires, ports urbains et centres de tri de déchets.
- Développement de l'efficacité économique et sociale du secteur des marchandises, en améliorant entre autres les conditions de travail des conducteurs-livreurs.
- Renforcement de l'attractivité de la Ville de Paris en terme de développement d'activités économiques.

Aujourd'hui, la Ville de Paris rejoint le cercle des capitales européennes à la pointe des politiques de transport de marchandises, avec la définition d'un plan d'actions global. Elle innove en mettant en oeuvre une méthode de concertation exemplaire et en signant – ce qui a constitué une première en France – une charte des bonnes pratiques. Elle agit enfin au travers de nombreuses expériences de logistique propre.

SUGAR représente une opportunité de communiquer ces bonnes pratiques et développer de nouveaux projets. A travers les échanges entre sites de bonnes pratiques et sites de transfert, SUGAR va permettre l'échange d'expériences et de connaissance des politiques développées dans d'autres pays, et évaluer leur application potentielle sur Paris.



The Managing Authority of the programme is not liable for any use of the information contained in this publication.