



THE SUGAR NEWS

Les Informations de SUGAR Une Logistique Durable Pour La Marchandise Urbaine Conçue Grâce Aux Mesures Régionales et Locales

Présentation

Les Eléments Primordiales d'Une Politique Visant l'Echange d'Expériences et les outils de navigation du Site SUGAR

Par Carles Petit et Raül Medina, du Bureau des Conseils des transports, pour Cinesì

Depuis quelques mois récemment, ITL a mené une enquête pour identifier les mesures d'une logistique urbaine, actuellement en vigueur, souhaitable ou dans l'avenir pour les 4 Sites de La Bonne Pratique chez SUGAR (SBP) et sept sites de transfert (ST). Le document final propose une comparaison entre les profils des deux sites et définit les sujets les plus significatifs à travers lesquels, les partenaires peuvent se présenter comme donateurs ou récepteurs.

La récolte des données était organisée grâce à une matrice, par laquelle, chaque grande ville devait préciser sa situation actuelle, en ce qui concerne la logistique urbaine et la politique des actions futures à mener. La structure de la matrice comprend une liste de 71 mesures classées selon les catégories suivantes –l'administration, l'urbanisme, le gouvernement, les connaissances, l'infrastructure, les outils de manipulations informatiques et techniques, gérance de la chaîne de fournitures et de renseignements. Chaque mesure comporte des objectifs, des groupes et des niveaux territoriaux à cibler et des organismes promotionnels. Les réponses des partenaires étaient rassemblées, interprétées, et comparées, résultant en renseignements valables et conclusions intéressantes.

Selon l'étude, les mesures administratives apparaissent le plus fréquemment dans tout genre de site, (57% en SBP et 43% en ST), suivies des mesures concernant les outils de manipulations informatiques et techniques (11% en SBP et 13% en ST). Les mesures liées à l'urbanisme ont un rôle secondaire en SBP comparées à celles en ST (uniquement 5% contre les 12% en ST). En générale, il y a une répartition uniforme des objectifs (qui signifie que des objectifs simultanés sont atteints par les mesures, préalablement mis en œuvre) avec des différences légères entre les deux genres de site. Une autre différence principale concerne que le ST considère à peine le PPP comme groupe à cibler (1%) tandis que le SBP le considère comme groupe important à cibler (17%). En ce qui concerne le niveau territorial, le SBP prête plus d'importance au C.E., à l'Etat et au niveau régional dans les mesures actuelles, alors que le ST s'orient vers le niveau local dans une première instance. D'ailleurs, les mesures SBP sont promues d'un pourcentage plus

élevé par les administrations régionales que dans le ST où elles sont principalement promues par les organismes locaux et nationales. Ces chiffres montrent que le SBP s'orient vers une harmonisation de la logistique urbaine à un niveau régional, alors que le ST reste les architectes de la politique autonome dans leurs régions.

En ce qui concerne les mesures futures, une répartition équilibrée de mesures sur le ST montre que ce site possède un stratégie d'action moins opaque, comparé à celui du SBP. D'ailleurs, on s'attend à ce que les PPP deviennent un groupe à cibler à l'avenir dans le ST (du 1% actuel à 14% à l'avenir). Ainsi, une collaboration stricte entre les deux genres de site est tout à fait nécessaire.

Depuis quelques années, le SBP ont donné une importance à la régulation d'accès basé sur une fenêtre « temps de livraison », (une mesure administrative), PPP (une mesure pour gouverner) et les sites web (mesure de renseignement), alors que le ST a principalement développé une régulation pour l'accès, les routes destinées aux camions, les prix de stationnement et les zones piétonnes (mesures administratives).

Parmi les mesures souhaités, le SBP a donné plus d'importance à l'harmonisation des règles et la technologie pour le contrôle et l'aménagement, alors que le ST a donné la priorité à la régulation d'accès, aux livraisons nocturnes, aux autorisations de « prises et dépôts multiples, au stationnement et aux aires de livraison à proximité, aux systèmes technologiques liés à la gérance du transport et fret et aux renseignements, cartes et routes destinées aux livraisons nocturnes et au fret urbain. Ces mesures seront analysées en profondeur pendant la prochaine table ronde de la Bonne Pratique et les séances pour « Former le Formateur ».

Pour tout renseignement complémentaire, le document complet, final peut être téléchargé à www.sugarlogistics.eu.

Les Infos en Bref

Le Projet SUGAR était présenté au 12^e Sommet du Forum Economique (SFE) qui a eu lieu à Bucharest, le 12 novembre, 2009 avec une participation de 1,000 personnes. Pour plus d'informations, veuillez visiter le <http://www.ceinet.org>

Tous les sites SUGAR ont commencé une analyse SWOT de la logistique urbaine locale pour améliorer l'échange des expériences et connaissances requises pour élaborer les plans d'action locaux. Deux ST, Poznan et Palma seront les premiers à présenter leurs résultats intermédiaires au premier exercice de planification jointe qui se tiendra à Poznan en janvier, 2012.

Réunion Pour Le Projet à Paris

La Table Ronde De La Bonne Pratique : Les Facilités Pour La Logistique Urbaine

Par ITL, NET et Arnaud Lagrange (PMP)

La Table Ronde de la Bonne Pratique consiste en séances techniques sur des thèmes d'intérêt particulier pour les Sites de la Bonne Pratique, ayant comme objectif, de stimuler un dialogue et partager ses expériences sur des aspects de la politique de la logistique urbaine, actuellement élaborés sur des sites développés. La deuxième séance de table ronde de la Bonne Pratique chez SUGAR ? qui a eu lieu à Paris, le 25 novembre, 2009, a traité Les Facilités de la Logistique Urbaine.

Deux tables rondes étaient organisées. Les intervenants de la première table ronde ont exprimé leurs opinions sur l'introduction des facilités pour le logistique en milieu urbain. D'ailleurs, une visite de chantier à deux plates-formes de logistique en société ont eu lieu (Monoprix et Chronopost)



Visite des Locaux au siège du fret urbain ferroviaire de Monoprix

Laetitia Dablanc et Dina Rakotonarivo (INRETS) ont présenté les résultats de leurs recherches sur les sujets de l'étendue logistique et l'efficacité en termes d'énergie du transport des marchandises à Paris. Les objectifs de cette recherche ont consisté à une vérification de processus de l'étendue logistique en ce servant de l'exemple des terminaux de transports des paquets dans la région parisienne. Tout en débattant l'effet sur les émissions de CO2 des mouvements urbains des marchandises à Paris ainsi que les retentissements politiques.

Les recherches ont montré que la distance entre les terminaux sur les docks et le centre de Paris a augmenté entre 1974 et 2008, produisant des effets plus significatifs pour l'environnement (émissions de CO2).

Une solution serait d'adopter une approche plus intégrée sous une autorité régionale. En plus, l'emplacement des terminaux logistiques devrait résulter d'un accord entre l'entrepreneur et les communautés locales.

Christophe Ripert (SOGARIS, « Une logistique Pour l'immobilier ») a fait une présentation sur les solutions du dernier

kilomètre. Il a souligné l'importance de la réinstallation d'une logistique en centre ville pour faciliter la distribution du dernier kilomètre. Il a expliqué que le stratégie du SOGARIS est d'établir un réseau de facilités bien adaptées à la logistique.

La deuxième table ronde a traité tout ce qui a été appris grâce aux expériences parisiennes avec les plates-formes urbaines.

Bernard Gerardin, un consultant, a présenté une série d'aménagements, à succès ou pas, qui ont été mis en place à Paris. Une première leçon à retenir de ces aménagements est que la consultation et la coopération avec actionnaires locaux est un bon moyen pour tenter de donner la priorité au transport du fret urbain. Pour le réussir une procédure, étape par étape a été conseillée à un niveau local.

Xavier Mazingue a présenté le concept de « la Petite Reine ». Cette société est spécialisée dans le transport urbain écologique, intra muros, grâce aux tricycles électriques nommés « Cargocycles » conçue chez elle. La création innovatrice de La Petite Reine a reçu plusieurs prix la Société gère actuellement quatre centres de logistique, intramuros en France.

Selon M. Mazingue, plusieurs points clefs peuvent expliquer le succès de « La Petite Reine ». Premièrement, l'importance de négocier « un tarif logistique » pour une location de dépôt. Deuxièmement, le besoin d'entreprendre des relations amicales mais professionnels et bien fondés avec les autorités locales. Finalement, il faut éliminer toute concurrence injuste en proposant un service irréprochable.



Une présentation Pour La Table Ronde sur La Bonne Pratique

Au cours de la deuxième table ronde de la Bonne Pratique et de visite du site, tous les participants ont pu discuter de leurs expériences vécues avec des experts dans chaque région et ils ont pu les comparer. Les participants de sites de transfert ont regroupé les renseignements et les idées à analyser et utilisables, éventuellement, pour la création de plans d'actions au sujet de la logistique urbaine à développer dans chaque site d'application possible au sein du projet SUGAR.

Focus sur Les Grandes Villes Participant à SUGAR

Les Sites de La Bonne Pratique

La Région Emilia-Romagna, Italie

Le transport de fret urbain a de plus en plus d'importance au sein de la politique dans les grandes villes de la Région Emilia Romagna, puisqu'il présente des défis multiples concernant la congestion, la protection environnementale, la consommation d'énergie et les logistiques de la gestion et des affaires. Emilia Romagna a joué un rôle important et le fera encore dans le développement des mesures et actions ayant comme objectif, d'optimiser la répartition de fret urbain et de rendre les terrains plus agréables et plus habitables, tout en suivant Le Plan d'Action de la CEE pour La Mobilité Urbaine. Emilia Romagna avait participé activement aux projets européens (City Ports, MEROPE) tout en précisant les initiatives spécifiques au financement de projets locaux (11 M-euros contre une contribution de 50%). Les projets pour une livraison de fret soutenue sont appuyés par leurs expériences organisationnelles, techniques et analytiques qui aide à bien marier les besoins commerciaux à la protection environnementale. Ces projets sont d'ailleurs bien soutenables d'un point de vue économique, avec leur dépendance de la coopération PPP (Partenariat Public/Privé).

Les objectifs et résultats partagés sont les suivants- une rationalisation du système de distribution actuelle, une réduction dans le nombre de véhicules présentes dans le centre ville où elles bloquent l'accès aux poids lourds et une volonté d'éviter une seule solution trop rigide en ce qui concerne la livraison de marchandise dans le centre historique. Une réglementation commune n'a été ni déterminée ni approuvée par la municipalité locale et une analyse des résultats a été lancée pour identifier les meilleures pratiques et quelques règles transposables. D'un point de vue technologique, un effort précis a été sollicité pour encourager la mise en place de systèmes de traçabilité pour les véhicules.

Le suivant est un récit court des résultats principaux accomplis.

Ferrara et Ravenna: Plus de 2026 véhicules ont été transformés en véhicules compatibles-écologiques (LPG et méthane).

Reggio Emilia: une série de lois pour encourager l'utilisation de voitures électriques –par exemple l'accès gratuit à la Zone de Circulation Limitée, 24 heures sur 24 ou encore le stationnement gratuit, 24hrs. sur 24 et 7 jours sur 7 dans les zones bleues, les chargements et déchargements 24 hrs. sur 24 et le droit de circuler librement pendant les jours d'interdiction de véhicules pour la lutte contre la pollution. L'initiative ECONOLOGGIO est maintenant soutenable de façon autonome.

La Municipalité de Parma: Le projet d'Ecologie a été mis en œuvre dans le centre historique (24,8 mètres carrés et une population de 21,000).Le projet est particulièrement concerné par les véhicules enregistrés comme poids lourds :les transporteurs de nourriture fraîche, nourriture séchée, vêtements, la marchandise « Ho.Re ».Ca et la marchandise emballée.250 magasins, restaurants et bars en reçoivent 40 tonnes par jour intra-muros.. Le projet est maintenant soutenable financièrement, de façon indépendante.

La Municipalité de Modena: Actuellement, 10 opérateurs de logistique participent à l'initiative « City Porto Modena » pour la livraison de marchandise au centre ville.

Bologna: Toutes les rues menant au cœur de la ville ont des radars de contrôle. Des règles spécifiques ont été définies. L'initiative « Partager un Camion » (gérée par Gestione Servizi In terporto (GSI) and TPS-PTV) est dans sa phase expérimentale. Un opérateur des transports a déjà fait don d'un premier camion pour démarrer les livraisons et pour mettre en route, l'usage d'un plate-forme conçu pour optimiser et organiser et les chargements et les trajets. L'initiative du camion partagé sera inaugurée par une cérémonie officielle d'ouverture, le 22 janvier 2010.

Les Sites de Transfer

Palma de Mallorca, Espagne

Palma est la capitale des Iles Baléares, une région située en Mer Méditerranée à l'Ouest. La Municipalité compte plus de 400,000 d'habitants, s'étant agrandie sur 250 kms. carrés. Depuis les vingt dernières années, le développement urbain s'est distingué par l'augmentation de zones économiques et résidentielles au-delà de la périphérie. La conséquence de cette agglomération urbaine, en termes de la Mobilité se traduit en une augmentation constante de la circulation et de personnes qui se déplacent par leur propre véhicule entre leur travail et leurs domiciles.

Pendant les années 90 La ville a témoigné des changements rapides avec l'implantation de sociétés domestiques et internationales dans le réseau économique local. Motivée principalement par une demande de plus en plus importante de marchandise importée pour les marchés résidentielles et touristiques, Palma a témoigné une augmentation dans le nombre de ses relations commerciaux avec les régions extérieures et les opérations logistiques urbaines. Ces changements n'ont pas été gérés de façon efficace, résultants en beaucoup de frais supplémentaires (bruit, congestion etc.) et faisant des logistiques et transport de fret, des matières prioritaires dans toute discussion sur la mise en œuvre d'une politique de la Mobilité locale et régionale.

Palma compte deux centres de logistique qui regroupant la plupart des marchandises qui arrivent sur l'île ; le port (qui a la concentration de la marchandise) et l'aéroport. Le port se situe sur l'esplanade maritime dans la ville (intra-muros), qui nécessite le transport de fret en camions dans les limites de la ville. La marchandise est transportée aux centres de la logistique en périphérie (zones industrielles et ensuite distribuée parmi les commerçants par des véhicules de taille moyenne.

Le réseau urbain de livraison est actuellement très répandu avec 700 zones gérées par une horaire générale et qui a presque 100 variations selon le quartier. Jusqu'à présent, La municipalité a créé et géré ces zones selon les besoins en distribution qui fait que la disponibilité d'espace consacrée aux opérations de la logistique a été soumise à la demande. Les limitations du processus ont été révélées à travers une manque d'homogénéité, transparence et souplesse. Pour mieux gérer ces activités les dirigeants de cette affaire voudraient se consacrer à une amélioration du design et à la mise en œuvre des zones de chargement et de déchargement, les méthodes pour collecter les données, les enquêtes et aménagements.

SUGAR est l'opportunité parfaite pour trouver des solutions aux problèmes logistiques de la ville qui limite la mobilité de Palma parce qu'une manque d'expérience dans le design et planification du transport de fret est une des barrières principales dans la situation actuelle.

Les Evènements A Venir

L'Agenda SUGAR pour les prochains mois

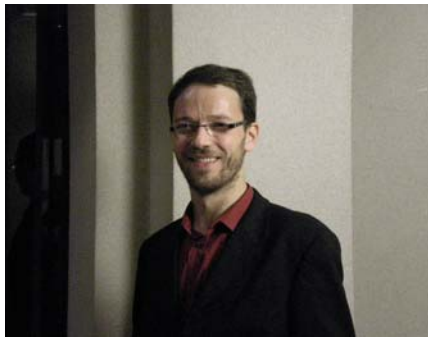
- Le 3^{ème} Réunion de Concertation se tiendra les 25 et 28 mai, 2010 à Barcelone(ES) Une Table Ronde Sur La Bonne Pratique avec la participation des experts externes et des Séances dédiées à La Formation du Formateur.

- Exercice sur La Planification Commune avec Un Focus sur La Crète et Athènes du 1^{er} au 2^{em} juillet, 2010 à Heraklion

Le Point de Vue d'Un Expert en Logistique Urbaine.

Un entretien avec Jean-Baptiste Thébaud, Directeur du Projet pour le Transport d'Interface

Par Raül Medina, Cabinet de Consultants des Transports à Cinesia



La première séance dédiée à (Former Le Formateur » a eu lieu à Paris dans le but de garantir un développement de nouvelles aptitudes chez nos administrations homologues. Les thèmes abordés étaient- « La Récolte

des Données et La Méthodologie des Enquêtes » avec Jean-Louis Routhier de La Laboratoire de l'Economie des Transports à l'Université de Lyon. « La Livraison Sur Rue et l'Aménagement des Aires de Chargement et de Déchargement » avec M. Jean-Baptiste Thébaud. Ce dernier était interrogé pour mieux comprendre l'essentiel sur les livraisons en zone urbaine.

-Au cours de votre présentation, vous avez attiré l'attention sur le rôle du chauffeur qui est l'élément essentiel dans un système de livraison urbaine. Quelles sont les contraintes ressenties par le chauffeur qui devraient être prises en considération au moment où l'aménagement des aires de livraison est en voie de conception ?

-Les chauffeurs mettent en évidence, une série de besoins qui résultent des limitations auxquelles ils doivent faire face au cours de leur travail. Le temps est quelque chose d'essentiel et primordial pour le chauffeur. Tout au long de sa journée, le chauffeur doit assurer des livraisons multiples et le temps joue un rôle extrêmement important. Tout délai en termes de livraison peut entraîner une perte de temps importante au cours de la journée. D'ailleurs, le chauffeur ne devrait pas trop souvent être confronté des problèmes liés au stationnement. Une aire dédiée aux chargements et déchargements devrait mettre à sa disposition, un stationnement facilité et se montrer adapté aussi

bien au déchargement de la marchandise qu'à sa manipulation et à sa transportation. Finalement, le conducteur ne devrait pas faire obstacle à la circulation en cours de route sur la même voie. L'Aire de livraison doit ainsi se situer dans un endroit approprié.

-Vous avez traité les lignes de conduite à suivre pour réussir les aménagements d'aires de livraison. Pouvez-vous nous indiquer les paramètres techniques à respecter ?

-Aux moments de la conception et de l'aménagement des espaces destinés au chargement et au déchargement, les paramètres sont tout d'abord, déterminés par les longueurs, largeurs, proximité et hauteurs des bords de trottoir,(en termes techniques)-absence d'obstacles, états de surface, etc. Il ya a néanmoins, le besoin de respecter les conditions urbaines locales. On doit identifier les endroits où la plupart des livraisons sont effectuées et ceux dont l'aménagement sera le plus facile et le plus fiable.

- Nous avons pris connaissance d'une nouvelle méthode de mesure conçue pour calculer le nombre de places à aménager selon le type d'aire de livraison. Pouvez -vous nous l'expliquer brièvement?

-Cette méthode est le moyen pour obtenir le nombre d'aires de chargement et de déchargement à mettre en place sur un segment urbain particulier. Les valeurs obtenues dépendent du type d'activité existant. Celles-ci sont classées selon 14 types, chaque type porteur de coefficient déterminé par le nombre de livraisons hebdomadaires. Une fois le segment contrôlé, le nombre total d'activités de chaque catégorie, doit être multiplié par son coefficient respectif. Ensuite, le total résultant de ces multiplications, doit être divisé par 90.Le valeur résultant est le nombre hypothétique d'aires de livraison à mettre en place dans le segment. Evidemment, la valeur est approximative, bien qu'il puisse être considéré réaliste. Ainsi, cette méthode peut être déployée dans d'autres grandes villes.

- Comment est-ce que les autorités locales peuvent mieux gérer les espaces de chargement et déchargement ? Quel genre de recommandation considérez-vous d'être crucial ?

-Plusieurs aspects doivent être pris en compte en gérant les espaces. Premièrement, il est recommandé que ses espaces soient de dimensions adéquates, avec un périmètre correcte et qui conforme aux normes de paramètres techniques précisées ci-dessus. Les aires de livraison doivent être complètement dégagées. En addition, doivent exister une réglementation et un contrôle par les autorités.

Finalement, nous conseillons des formules, visant l'usage multiple ou l'utilisation temporaire d'une espace, tout en partageant l'espace entre les voitures privées et les conducteurs professionnels (partage du temps).

SUGAR

Les Informations de SUGAR Une Logistique Durable Pour La Marchandise Urbaine Conçue Grâce Aux Mesures Régionales et Locales

www.sugarlogistics.eu

Le Cas précis « à l'Echelle Nationale »

Le renouvellement de la Charte "Marchandises" à Paris

Les flux de marchandises dans Paris, sont désormais pris en compte dans la politique générale des déplacements de la Ville.

Une large concertation réunissant les acteurs de la logistique a permis la signature en juin 2006 d'une **Charte des bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris**.

La Charte

Ce document qui n'est pas un texte réglementaire, définit des engagements pour chacun des 47 signataires avec pour objectifs :

- la diminution des impacts environnementaux négatifs ;
- le repositionnement des livraisons au sein de l'espace urbain ;
- la préservation de sites logistiques dans la ville ;
- l'amélioration des conditions de travail des livreurs ;

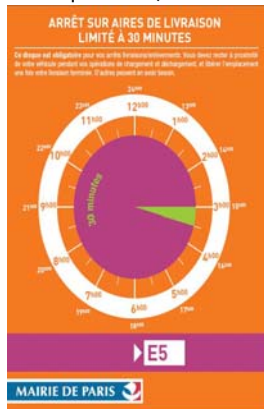
A l'issue de la période initiale de 3 ans, l'examen des résultats de cette politique partenariale jugée satisfaisante, a plaidé pour le renouvellement de cet engagement enrichi de nouveaux objectifs.

Les axes du renouvellement

Quatre thèmes de réflexions ont été retenus. Ils donnent lieu à des réunions sous forme d'ateliers auxquelles participent ceux des partenaires qui sont les plus concernés par chacun des axes.

Le contrôle

La réglementation marchandises parisienne a été simplifiée pour une meilleure compréhension. Elle comprend désormais un volet environnemental qui permet aux véhicules propres (norme euro, électrique GNV) de livrer à toutes heures.



Toutefois, compte tenu de l'étendue du territoire, le contrôle des règles, assuré par la Préfecture de Police, est limité par les moyens humains et matériels mis en œuvre. Cette carence mécontente les transporteurs qui déplorent l'utilisation illicite des aires de livraisons par les voitures des particuliers

Des pistes d'amélioration du contrôle sont étudiées en collaboration avec la Préfecture de Police.

Le foncier et l'immobilier logistique

Depuis environ 30 ans on observe un éloignement progressif des plateformes logistiques sous la pression urbaine de la zone dense.

Cet éloignement de Paris multiplie les km d'approche de la livraison finale et ne permettent pas la mise en œuvre de chaînes logistique favorisant le dernier km au moyen de véhicules propres, électriques notamment.

Par ailleurs, le transfert modal vers le fer peine à trouver des débouchés ce qui fragilise l'avenir des sites logistiques embranchés situés à l'intérieur de Paris

L'atelier étudie les possibilités de préservation de ces sites notamment par la création d'hôtels logistiques qui en prévoyant la



mixité des activités (logistique, entrepôt, artisanat, bureau) permettrait un meilleur équilibre des coûts fonciers et favoriserait la promotion de la logistique ferroviaire.

La communication et la valorisation

Engager les commerçants parisiens, en leur qualité de donneurs d'ordres, à des pratiques vertueuses de la commande ainsi de l'accueil des livraisons

Faire connaître au grand public la fonction indispensable de la logistique pour l'amener à accepter la présence du camion en ville.

Assurer au chauffeur livreur une formation diplômante permettant de donner de l'attractivité à cette profession difficile.

L'atelier étudie les diverses formes de communication à mettre en œuvre pour toucher chacun de ces objectifs.

Le Territoire

La problématique de la livraison urbaine déborde très largement le strict territoire parisien.

De nombreuses collectivités d'Ile de France ont déjà abordé une réflexion qui en de nombreux points rejoint le travail entrepris à Paris.

Aussi, dans le cadre du renouvellement de la Charte, il est apparu indispensable de partager ces expériences, ces études et projets afin d'enrichir la connaissance de chacun.

L'atelier étudie les possibilités de partenariat et d'échanges entre les diverses entités de l'agglomération parisienne pour aboutir à la mise en cohérence d'objectifs à l'échelle de la région, qu'ils soient réglementaires ou fonciers.

Ces 4 ateliers vont permettre de dégager de nouvelles orientations qui seront inscrites dans une nouvelle Charte dont la signature est prévue à l'automne 2010.