

LETTRE DE COMMANDE N° 01 MT 18
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT
DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET
TECHNIQUES

**Prestations du GART pour la mise en œuvre de trois études et d'une activité concernant
les marchandises en ville**

Suivi des politiques des villes européennes sur le transport de marchandises

Relevé d'activités

Juillet 2002

Ce rapport d'activité concerne **l'étude n°1 des quatre prestations prévues** par la Lettre de commande n° 01MT18 du 24 août 2001 par laquelle le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement charge le GART de la mise en œuvre de trois études et d'une activité concernant les marchandises en ville.

Laetitia DABLANC
Responsable du pôle "marchandises" du GART
Chargée de l'étude

Chantal DUCHENE
Secrétaire Générale du GART

Sommaire

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ETUDE.....	3
2. VOYAGE D'ETUDE EN ANGLETERRE.....	3
2.1 SYNTHÈSE	3
2.2 VISITES ET ENTRETIENS À LONDRES, 16-17 AVRIL 2002.....	5
2.3 VISITES ET ENTRETIENS À SOUTHAMPTON ET HAMPSHIRE COUNTY, 18 AVRIL 2002	15
2.4 BIBLIOGRAPHIE	21
2.5 ÉLÉMENTS DE VOCABULAIRE ANGLAIS-FRANÇAIS POUR LES MARCHANDISES EN VILLE	26
2.6 ANNEXES	26
3. CONFERENCE A BARCELONE	40
3.1 PROJET URBIS DE L'INSTITUT CERDÀ.....	40
3.2 TABLE-RONDE <i>LOGISTIQUE ET DISTRIBUTION URBAINE DES MARCHANDISES</i> , SEMAINE INTERNATIONALE DE LA LOGISTIQUE, BARCELONE, 6 JUIN 2002	40
3.3 ÉLÉMENTS DE VOCABULAIRE ESPAGNOL-FRANÇAIS POUR LES MARCHANDISES EN VILLE	42
3.4. ANNEXES	43
4. CONFERENCES EN ITALIE.....	52
4.1. DISTRIBUTION FORUM, IVECO : "24 H ECONOMY 24 H TRANSPORT : NIGHTMARE OR SOLUTION ?	52
4.2. CONGRÈS FILT : "INGRESSO E MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI NELLE GRANDI AREE URBANE"	53
4.3. IL SOLE 24 ORE : "GLOBAL LOGISTICS"	53
4.4. ANNEXES	54
5. PARTICIPATION DU GART AU RESEAU BESTUFS	58
5.1 SÉMINAIRES, CONFÉRENCES, RAPPORTS	58
5.2 ANNEXES	59

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ETUDE

La prestation globale du GART concerne 3 études et 1 relevé d'activité. L'étude 1, qui fait l'objet de ce rapport, était formulée ainsi dans l'annexe technique à la Lettre de commande du 24 août 2001 :

"ETUDE 1. Poursuite de l'analyse des politiques en cours dans les villes européennes et organisation d'un voyage en Grande-Bretagne et en Allemagne

Il s'agit de poursuivre le bilan des expériences mises en place depuis le début des années 1990 en Italie, aux Pays-Bas, en Espagne et en Suisse (qui ont fait l'objet de voyages d'étude du GART en 1999), et d'étudier des pays encore mal explorés (Grande-Bretagne, Allemagne). Cela nécessitera en particulier l'organisation d'un voyage d'étude en Grande-Bretagne et en Allemagne.

Cette analyse se concrétisera par l'élaboration d'un rapport d'activité".

Nota Bene : Le présent rapport ne rend pas compte du voyage en Allemagne, qui est prévu pour le dernier trimestre 2002 et est actuellement en préparation. Le compte-rendu de ce voyage fera l'objet d'un rapport complémentaire à la DRAST avant la fin décembre 2002.

A signaler par ailleurs qu'une première convention d'étude entre la DRAST et le GART en 1999-2000 avait donné lieu à la parution en mai 2000 d'un rapport intitulé : "*Transport de marchandises en ville : que font nos voisins européens*". Ce rapport recense des comptes-rendus de voyages en Suisse, aux Pays-Bas, en Italie et à Barcelone, ainsi que la description d'un certain nombre de réseaux ou de projets européens relatifs aux marchandises en ville et à la logistique urbaine. Il est disponible au GART.

2. VOYAGE D'ETUDE EN ANGLETERRE

2.1 Synthèse

Les 16, 17 et 18 avril 2002, une délégation du GART a effectué un voyage d'étude en Angleterre pour mieux connaître les politiques des villes anglaises en ce qui concerne le transport des marchandises.

Deux villes très différentes (de par leur taille !) ont été visitées, Londres d'une part (2 jours), et Southampton - Hampshire county d'autre part (une journée). Les séries de visites et d'entretiens qui ont eu lieu dans ces deux villes ont cependant eu pour caractéristique commune de ne pas seulement se focaliser sur les aspects urbains et routiers du transport des marchandises (livraisons) mais de porter également sur les politiques ferroviaires et fluviales du fret régional d'une part, sur les stratégies des opérateurs (grande distribution, transporteurs professionnels) d'autre part.

A Londres, la délégation a été reçue par des responsables de Transport for London, l'organisme qui pilote et met en œuvre la politique transport du Grand Londres (composé de

33 boroughs, ou arrondissements) dirigé par le maire Ken LIVINGSTON. Un séminaire d'une journée a permis l'exposé des différentes politiques concernant directement ou indirectement (comme le projet de péage urbain) le transport des marchandises à Londres. La deuxième journée a été consacrée à des visites de terrain (tour en bateau avec le Port de Londres et visite de sites industrialo-portuaires, visite d'un entrepôt d'un grand distributeur, Sainsbury, et d'une usine de granulats située en bord de fleuve).

Deux professeurs de l'Université de Westminster ont par ailleurs fait visiter aux participants français les rues commerçantes du quartier d'Oxford Street afin de présenter en détail les aménagements de voirie permettant de concilier livraisons, circulation des bus, taxis, VP piétons, etc.

La délégation londonienne de la Freight Transport Association (la plus grosse organisation professionnelle de transporteurs, commissionnaires et chargeurs d'Angleterre) a invité le groupe du GART à dîner pour discuter du transport des marchandises à Londres et de la concertation entre partenaires publics et privés sur le sujet des livraisons urbaines.

A Southampton, la délégation a été reçue par les représentants municipaux ainsi que par un responsable du Hampshire County qui entoure la ville de Southampton. Après une discussion et une visite des problèmes urbains posés par le transport des marchandises (problèmes moins aigus à Southampton qu'à Londres, bien sûr), l'essentiel de la visite a porté sur les difficultés et les avantages posés par les activités portuaires de Southampton, ville encadrée par deux gros terminaux portuaires (dont beaucoup de transport de conteneurs) en développement rapide.

Le voyage à Londres et Southampton a apporté plusieurs enseignements relatifs au transport urbain des marchandises en Angleterre :

- La qualité de la concertation entre les responsables publics locaux et les organisations professionnelles du transport de marchandises. De nombreux sujets sont conflictuels (péage urbain à Londres par exemple), mais tous les sujets sont discutés, les organismes et les personnes se connaissent de longue date, et de nombreuses actions communes sont entreprises. Cette concertation se formalise dorénavant dans les "Freight Quality Partnerships" (FPQ), chartes d'action entre responsables publics et secteur privé.
- La part importante du transport des marchandises dans l'ensemble des documents techniques et politiques relatifs à l'organisation des transports urbains (programme de mandature du maire de Londres par exemple), et l'accent porté dans ces documents sur des mesures concrètes et des actions graduelles, très largement basées sur une concertation étroite avec le secteur privé.
- L'importance accordée aux transports relevant du secteur des services et de l'artisanat (dépannage et réparateurs, services urbains, etc.) dans la problématique du transport urbain des marchandises. Ceci est résumé chez nos confrères anglais par l'usage récurrent du terme "white van" (camionnette blanche), notion qui résume l'ensemble de ces problématiques à la frontière entre transport de marchandises et activités de services urbains.
- L'apparente faiblesse des outils d'action à la disposition des collectivités locales : pas de relation institutionnelle ni fiscale entre la municipalité et le Port de Southampton, pas d'outil d'aménagement ou foncier à la disposition de l'autorité portuaire (publique) de Londres, fragmentation des pouvoirs d'organisation de la circulation entre plusieurs niveaux institutionnels (compétence des boroughs sur la voirie locale à Londres, tutelle du

gouvernement sur la voirie principale à Southampton), extrême difficulté à réguler les travaux des différents prestataires de services urbains sur la voirie publique, etc.

- En revanche, tant à Londres qu'à Southampton, la "dépénalisation" du stationnement, effective depuis quelques années pour la voirie locale, a permis une amélioration considérable de la gestion du stationnement et des arrêts des véhicules de livraisons, en particulier grâce aux réaffectations des personnels de contrôle qu'elle a rendu possibles. Les deux villes rencontrées réclament aujourd'hui au gouvernement l'extension de cette dépénalisation à l'ensemble des axes.
- A noter également l'usage important (actuel et prévu) des systèmes automatiques de contrôle et de verbalisation sur la voie publique (caméras de surveillance de la circulation et du stationnement et d'émission automatique de contraventions, etc.).

2.2 Visites et entretiens à Londres, 16-17 avril 2002

La délégation du GART a été reçue pendant deux jours par Transport for London (Mem BAYBARS, David ROWE, Peter BROWN) qui avait organisé les 16 et 17 avril 2002 un séminaire et une série de visites de terrain. Les deux dimensions du transport des marchandises en ville – la distribution urbaine d'une part, l'organisation logistique régionale d'autre part – ont pu être évoquées lors de ces deux journées.

2.2.1. Séminaire du 16 avril 2002 : présentation des enjeux par les principaux acteurs

Participants du côté français :

Paul ASTIER, Lille Métropole
Laetitia DABLANC, GART
Bernard GERARDIN, Gérardin Consultant
Patrick PALMIER, Lille Métropole
Danièle PATIER, LET
Julie RAFAILLAC, DREIF
Christophe RIPERT, Ville de Paris
Christophe ROSA, Ville de Paris
Jean-Louis ROUTHIER, LET

Participants du côté anglais :

Julian ALLEN, University of Westminster
Stephen ANDERSON, University of Westminster
Mem BAYBARS, TfL, Street Management
Peter BROWN, TfL, Street Management
Tony DOHERTY, TfL, Street Management Congestion Charging Team
Jeff MILES, Strategic Rail Authority
David ROWE, TfL, Street Management
Mark VALLELEY, Association of London Government
Richard WALLACE, TfL, Rail Services

Sarah WATKINS, Freight Transport Association
Tom ZUNDER, ARRC

La politique générale des transports à Londres

La Greater London Authority (GLA) a été créée en juillet 2000, reprenant en partie la place et le rôle du Greater London Council qui avait été supprimé dans les années 1980. Elle est dirigée par le maire de Londres, Ken LIVINGSTON, dont le mandat actuel s'achève en 2004. Il est élu au suffrage direct. Parallèlement, une Assemblée est élue qui a un pouvoir de contrôle et d'approbation du budget.

Les transports ont d'emblée été identifiés comme la première des priorités de la Greater London Authority pour la mandature 2000-2004. Selon les projections de la GLA, Londres devrait connaître une hausse des emplois (+ 400 000) et des habitants (+ 70 000) d'ici à 2015 qui va fortement aggraver la congestion déjà importante et croissante de Londres. TfL estime aujourd'hui le coût de la congestion à 3 Mds d'euros par an pour la collectivité londonienne. La vitesse moyenne de déplacement des personnes à Londres est de 16 km/heure, soit la vitesse la plus faible des villes anglaises.

Dans ce contexte, le mandat de la GLA relatif aux transports est le suivant : "Développer et mettre en place les politiques permettant de promouvoir et d'encourager des services et des équipements de transport sûrs, intégrés, efficaces et économiques, de, vers et à l'intérieur du Grand Londres"¹.

Ce mandat couvre le transport des personnes comme celui des marchandises.

Pour bien marquer la priorité donnée aux transports par son administration, M. LIVINGSTON a choisi d'être également Président (Chair) du conseil d'administration de Transport for London.

Transport for London (TfL) est le service de la GLA en charge des transports. Il regroupe plusieurs organismes auparavant spécialisés (par mode en particulier). Il est organisé en trois unités :

- Voirie ("Street Management")
- Services ferroviaires
- Taxi, bus et services fluviaux

L'unité chargée de la voirie ("Street Management") gère et contrôle les voiries principales (5 % des rues de Londres mais représentant 1/3 du trafic total). Pour le reste, ce sont les 33 boroughs de l'agglomération qui ont la compétence d'aménagement et de réglementation (il s'agit essentiellement de voirie locale). Le budget annuel de "Street Management" est de l'ordre de 500 millions d'euros.

A noter que "Street Management" est fortement impliqué (comme le reste de la GLA) dans les groupes de travail et projets européens. Nos interlocuteurs nous ont cité en particulier le réseau IMPACTS et son groupe FREDERIC² spécialisé sur la distribution urbaine des marchandises.

¹ Greater London Authority Act de 1999.

² IMPACTS est un réseau de grandes métropoles qui regroupe des villes nord-américaines d'une part, et européennes d'autre part (Paris, Berlin, Barcelone, Milan, Londres). Le groupe se réunit régulièrement pour échanger des informations et agir de commun sur certains grands dossiers de gestion urbaine, dont les transports.

La priorité donnée aux transports par le maire se décline selon les objectifs suivants :

- "réduire la congestion du trafic
- investir dans le métro
- apporter des améliorations radicales au réseau de bus
- aider les initiatives locales, notamment marche à pied, vélo, sécurité routière, entretien de la voirie et coordination des chantiers et travaux sur la voirie.
- accroître la capacité globale du système de transport londonien
- *rendre la distribution des biens et services plus sûres, plus durable et plus efficace*".

A noter l'insistance de nos interlocuteurs sur le problème posé par l'absence de coordination des travaux de voirie. TfL souhaite que l'Etat donne compétence aux autorités territoriales (comme la GLA) pour la coordination des travaux sur la voirie. Aujourd'hui à Londres, près de 130 prestataires de service différents (compagnies des eaux, d'électricité, de télécommunications...) décident seuls de faire les travaux de voirie nécessaires à leurs réseaux.

Les réglementations locales sur les livraisons et le Lorry Ban

Le Grand Londres est composé de 33 boroughs, qui gèrent les activités de proximité, parmi lesquelles la circulation et le stationnement sur les voiries locales (95 % des rues, mais seulement 2/3 du trafic total). Les boroughs sont regroupés au sein de l'ALG (Association of London Government).

Les boroughs ont pour rôle essentiel l'édiction des réglementations relatives aux aires de livraison sur voirie ainsi que leur respect, et l'organisation du London Lorry Ban.

Le Lorry Ban, qui date de 1986, est une interdiction générale de circuler la nuit (21 heures à 7 heures) et le week end pour les poids lourds de plus de 18 tonnes dans l'ensemble de Londres, en dehors de quelques itinéraires autorisés. Des dérogations sont attribuées à la demande (55 000 dérogations par an environ).

La ALG, au nom des boroughs, fixe les pénalités pour le non respect du stationnement local, et gère le service des réclamations et des appels. Elle gère et fait respecter le Lorry Ban.

Rappelons que le stationnement, sur la voirie locale uniquement, est dépénalisé ("decriminalized") à Londres depuis 1991.

Qu'elles soient sur la voirie locale (gérée par les boroughs) ou sur la voirie "stratégique" (gérée par TfL), les zones de stationnement et les aires de livraison sont signalées à Londres par des bandes de couleur (voir copie de la réglementation ci-joint) :

- bandes jaunes sur la voirie locale
- bandes rouges sur la voirie principale

La configuration et le nombre des bandes indiquent dans les deux cas les autorisations d'arrêt, de stationnement et de chargement/déchargement. A noter que les autorités londoniennes sont confrontées, comme en France, à la difficulté de définir ce qu'est une "livraison" (arrêt ou stationnement, tout type de véhicule ou véhicule utilitaire, etc.).

FREDERIC : Freight Delivery Rationalisation in Cities. Voir la présentation de Laurence DOUVIN, présidente d'IMPACTS Europe, lors de la Conférence BESTUFS des 27 et 28 juin 2002 (www.bestufs.net).

La verbalisation est en partie assurée au moyen de caméras de contrôle³ (voir ci-dessous), encore au stade expérimental mais qui sont amenées à se généraliser.

Enfin, à noter que des réglementations locales peuvent encore s'ajouter aux réglementations de la ALG et de TfL : les réglementations sur les ponts, quelques interdictions dans des quartiers résidentiels pour le stationnement nocturne des camions, et à Westminster (un des boroughs les plus centraux de Londres) la longueur des camions, qui est limitée à 12,5 mètres (à toute heure de la journée).

Dans le futur, la Association of London Government prévoit de travailler à :

- l'extension de la dépenalisation à la voirie concernée par le Lorry Ban (c'est à dire la circulation des poids lourds),
- la réorganisation du réseau d'itinéraires autorisés pour les poids lourds de plus de 18 tonnes
- et la possible introduction d'une ou plusieurs Zones à Faible niveau d'Emissions (Low Emission Zone, LEZ).

Les Red Routes (axes rouges)

Ces axes, qui couvrent 512 km au total, correspondent à peu près au Strategic Network (réseau stratégique) – voir ci-dessus. Ils sont gérés par Transport for London. Ils ont été définis en juillet 1992, avec pour objectif de départ (sur le modèle parisien) la fluidification du trafic, pour les personnes comme pour les marchandises, objectif qui a été ensuite révisé dans un sens plus favorable au transport cycliste et piéton.

En 1996, les orientations ont encore été révisées, pour améliorer la circulation des bus (itinéraires à contre sens par exemple) et renforcer les restrictions aux automobiles.

Le principe sur les axes rouges est l'interdiction de l'arrêt du lundi au samedi de 7 heures à 19 heures, à l'exception de la plage horaire 10 heures –16 heures pendant laquelle le chargement et le déchargement des marchandises sont autorisés (pendant 20 minutes maximum), ainsi que le stationnement des voitures de personnes handicapées (pendant un maximum de 3 heures).

Des aires de livraison sont aménagées sur les axes eux-mêmes ("lignes rouges", voir ci-dessus) ou bien dans les rues adjacentes. Une aire peinte en blanc est disponible pour des activités de chargement/déchargement à n'importe quelle heure de la journée. Une aire peinte en rouge est accompagnée d'indications plus détaillées que les livreurs sont invités à aller lire sur le panneau situé à proximité de la zone de livraison.

La dépenalisation du stationnement sur la voirie locale a par ailleurs permis de réaffecter une partie des agents verbalisateurs sur le contrôle exclusif des "lignes rouges" (stationnement et livraisons sur les axes rouges et la voirie principale).

Le projet de péage urbain

Le 17 février 2003, sera mis en place un péage urbain pour tout le centre de Londres, qui conditionnera l'entrée dans la zone (voir carte jointe) au paiement de 5 livres (1,5 euros) par jour. Ce projet suscite de la part des transporteurs routiers une forte opposition. Certains reconnaissent cependant qu'une meilleure fluidification du trafic général dans le centre de

³ CCTV caméras (closed circuit television) : caméras de "Télévision en circuit fermé"

Londres sera favorable aux opérations de livraison. Les discussions avec les représentants de la profession ont permis d'arriver à un compromis tarifaire, les véhicules utilitaires étant soumis au même tarif que les voitures particulières, alors qu'initialement le tarif appliqué à ces véhicules devait être de 15 livres (4,5 euros).

A noter que les véhicules électriques seront dispensés de paiement.

A noter également l'utilisation qui sera faite des caméras de contrôle pour surveiller l'application du péage urbain. TfL va bientôt récupérer la fonction de lecture des caméras de surveillance.

Aujourd'hui, ainsi que toutes les voies réservées aux bus ainsi que la M25 (le périphérique londonien) sont déjà équipées de caméras de contrôle automatique (lecture des plaques arrières des véhicules en infraction). Certains bus sont eux-mêmes équipés.

Le London Sustainable Distribution Partnership (LSDP)

Il s'agit d'un groupe de travail qui a de façon multidisciplinaire un programme précis de travail. Ce LSDP se décline en 5 Freight Quality Partnerships (FQPs)⁴, ou Partenariats pour la Qualité du Fret (les français utilisent plus facilement le terme de "chartes"). Le Partenariat présentant le plus grand intérêt pour la zone dense de Londres est probablement celui qui concerne Londres Ouest.

TfL a la responsabilité de mettre en place ce LSDP qui est chargé d'aider au développement et à la mise en place de propositions pour une meilleure distribution des marchandises à Londres.

Les objectifs du LSDP sont les suivants : "S'assurer que les besoins des entreprises et des habitants de Londres pour le mouvement des biens soient satisfaits, en minimisant dans le même temps la congestion et les impacts environnementaux, dans le respect des engagements du Maire en ce qui concerne le transport, la qualité de l'air, les déchets et le bruit". Le LSDP associe aux collectivités locales les organisations professionnelles de transporteurs⁵, des groupes de promotion économique de Londres⁶, et l'Université de Westminster. Les axes de travail sont les suivants :

- partage de la voirie
- déchargements chargement
- stationnement nocturne et restrictions de la circulation
- les enjeux environnementaux du transport routier
- le transport ferroviaire
- le transport fluvial
- les nouveaux modes de livraison

⁴ Les FQP sont une initiative nationale, et non pas limitée à Londres.

⁵ Freight Transport Association (FTA) et la Road Haulage Association (RHA), les deux grandes organisations professionnelles de transporteurs (incluant le transport en compte propre en ce qui concerne la FTA) du Royaume Uni. A elles deux, elles concentrent 50 000 adhérents (sur 200 000 opérateurs de compte propre et compte d'autrui).

⁶ CBI, LCCI, London First

En ce qui concerne les transports ferroviaire et fluvial, une volonté existe (mais la ville n'en est qu'à de timides balbutiements – voir ci-dessous). Le groupe souhaite également explorer d'autres opportunités : le péage urbain et son impact sur la distribution des marchandises, les technologies de l'information, les véhicules alternatifs (dont le tricycle ou le portage à pied...), la connaissance des politiques des villes des pays voisins, et le projet "Metrofreight" :

Metrofreight est un projet de réutilisation des tunnels existants sous Londres et servant au transport postal. Il s'agit d'une proposition d'origine privée, qui est soutenue par des grands magasins (dont Marks and Spencer).

Les opérateurs privés

Voir également dans la partie 3.4 (bibliographie commentée) le résumé des principales positions de la FTA sur le fret urbain tiré d'un document de 1999.

La Freight Transport Association est l'une des deux grandes organisations professionnelles représentant les transporteurs (pour la FTA, en compte d'autrui mais aussi en compte propre) anglais. Comme les autres villes anglaises, la municipalité de Londres a l'habitude de rencontrer et de discuter avec les représentants de la FTA.

Globalement, la FTA évalue le surcoût de la distribution à Londres à 10 % par rapport aux autres lieux de livraison dans le pays.

La FTA insiste tout particulièrement sur le rôle économique primordial des services et de l'artisanat, et leur utilisation importante des camionnettes. Ce sont des professionnels qui ont des besoins spécifiques, mais ce sont bien eux les concurrents directs de l'automobile pour le partage de la voirie, alors que les poids lourds ont des circuits beaucoup plus spécifiques. Selon la FTA, les professionnels du transport sont souvent confondus par les villes avec le "white van man" (l'homme à la camionnette blanche), typiquement un petit transporteur indépendant ou un artisan. Les norias de véhicules légers et de camionnettes constituent le cœur économique de la vie commerciale. Mais ils sont les principaux créateurs de nuisances. La FTA reproche aux municipalités d'avoir favorisé leur développement à travers des réglementations favorisant les véhicules sans cesse plus petits.

La FTA a effectué une étude auprès de ses adhérents. Parmi les 70 réponses reçues, les problèmes principaux à Londres ressentis par les opérateurs sont les suivants :

- celui des pénalités de stationnement. Plus de la moitié des transporteurs font appel de leurs procès verbaux.
- l'interdiction de livrer la nuit (alors qu'un tiers des transporteurs ayant répondu à l'enquête souhaitent développer ces livraisons nocturnes).
- Trois quartiers concentrent les difficultés : le West end, la City et Westminster (soit les quartiers centraux).

Les principales propositions de la FTA pour Londres :

- le changement des heures de livraison et la levée de l'interdiction des livraisons nocturnes (Lorry Ban)
- davantage d'aménagements de voirie pour les chargements et les déchargements des marchandises
- une meilleure connaissance du fret par les responsables publics et l'adoption de "bonnes pratiques".

Le transport ferroviaire dans le grand Londres

Le contexte général (présenté par la Strategic Rail Authority⁷) : une stratégie nationale relative au fret a été adoptée en mai 2001, qui vise à l'augmentation de 80 % du fret ferroviaire en 10 ans, à la fois sur les marchés traditionnels mais également par le développement de nouveaux marchés. Plus de 5 milliards d'euros ont été réservés par le gouvernement pour investir dans des projets liés au fret ferroviaire.

Les ambitions londoniennes telles qu'exprimées par le Maire et TfL vont également dans le sens d'un encouragement au report modal du trafic de fret de la route vers le fer. Mais la situation londonienne n'est pas simple. Londres et sa région constituent le plus gros centre de consommation du pays, ainsi qu'un lieu de transit quasi obligatoire pour le fret ferroviaire en provenance ou à destination du continent, du fait de la configuration historique du réseau ferroviaire. Sur les 21 millions de tonnes qui passent par Londres chaque année, plus de 13 millions relèvent d'un transit pur, et seules 8 millions de tonnes ont pour origine ou destination Londres. Or la capacité des infrastructures ferroviaires est atteinte⁸, et ceci d'autant plus que le trafic a tendance à se concentrer sur deux lignes principales : la North London line (NLL) et la West London line (WLL), cette dernière étant considérée comme la plus stratégique. La concurrence entre le transport des passagers et le transport du fret se fait de plus en plus sentir, alors que parallèlement les contraintes foncières s'accroissent dans l'agglomération.

Historiquement, le processus londonien en ce qui concerne le ferroviaire est similaire à celui des autres grandes villes européennes : beaucoup de gares ou d'équipements pour le fret ont disparu (vendus au profit d'opérations immobilières), celles qui restent ne sont pas forcément bien placées pour les activités logistiques d'aujourd'hui (concentration de la logistique de la grande distribution, localisation périphérique des chantiers de transport combiné...). Le processus de disparition est aujourd'hui théoriquement stoppé et un plan de développement de terminaux ferroviaires est en place depuis 2001 (localisation récente du site qui accueillera le London International Freight Exchange terminal à l'ouest de Londres par exemple). D'après nos interlocuteurs, ces investissements se feront surtout au profit de petits terminaux satellites plus proches des générateurs de la demande de fret ferroviaire ou mieux insérés dans le milieu urbain (accessibles sans nuisances routières trop considérables).

Les terminaux encore actifs aujourd'hui concernent le transport des granulats ou d'autres trafics très spécifiques : transport des automobiles, un peu de transport de conteneurs, de déchets, ainsi que du courrier postal.

Les organismes tels que la SRA et, pour Londres, la division ferroviaire de TfL (Rail Services) se perçoivent davantage comme des "facilitateurs" ou des "coordinateurs" que comme des acteurs majeurs du fret ferroviaire. Ils cherchent à encourager les initiatives privées, par exemple celles qui visent à l'embranchement ferroviaire des entrepôts situés à l'intérieur de la M25 (équivalente à l'A86 en région parisienne). Ils peuvent co-financer (surtout la SRA) des améliorations de réseau sur les voies dédiées au fret, ou des aides au

⁷ Organisme sous tutelle gouvernementale. 400 personnes travaillent à la SRA, dont 22 spécifiquement sur le fret. La SRA peut apporter des cofinancements d'investissement. Elle est surtout là pour aider les initiatives privées (trouver des ressources financières alternatives, mieux connaître le transport ferroviaire).

⁸ En particulier sur les corridors radiaux GE Main Line, West Coast main line, GW main line et South East (tunnel sous la Manche) et sur les deux corridors orbitaux principaux : North London line et West London line.

développement d'innovations (amélioration des techniques de combiné rail route – piggyback – par exemple).

Mais ce sont les promoteurs privés qui sont considérés comme les acteurs essentiels du renouveau du fret ferroviaire à Londres : pour les responsables publics, il faut des porteurs de projet globaux (maîtrisant le foncier, l'aménagement et la planification mais aussi les activités logistiques qui sont susceptibles de s'installer). Le groupe Prologis est par exemple très actif. L'installation de 4 grandes plates-formes logistiques, toutes embranchées, vient d'être décidée.

Les investissements sur certains itinéraires sont parallèlement privilégiés car considérés comme essentiels pour la réussite de la stratégie d'ensemble de report modal de la route vers le fer. Des améliorations plus opérationnelles sont également recherchées (amélioration du transfert route/rail, innovations sur les trains, plus grande flexibilité sur les chantiers rail route).

2.2.2. Les livraisons dans la zone d'Oxford Street et Regent Street

Voir sur les cartes la zone d'étude qui a été visitée sous la conduite de deux chercheurs de l'Université de Westminster.

Près de 80 % des établissements de cette zone n'ont pas de zones de livraison hors voirie (mais ce résultat est issu d'une enquête datant déjà de 1985). Ils dépendent donc des zones aménagées par la ville sur la voirie. Les transporteurs sont par ailleurs pénalisés globalement par la congestion de la zone aux heures de pointe, les dimensions physiques de certaines des rues adjacentes, les rues à sens unique, les restrictions imposées aux livraisons et les réglementations particulières du borough de Westminster (interdiction des véhicules de plus de 12,2 mètres de long).

Nos interlocuteurs ont également insisté sur l'importance des véhicules d'artisans et sur l'utilisation très spécifique qu'ils faisaient de leur véhicule, considéré comme un point relais à partir duquel ils s'approvisionnent régulièrement en outils ou en pièces détachées : d'où la nécessité pour eux d'être garés à proximité du lieu d'intervention.

Oxford Street est la rue commerçante principale de Londres (300 magasins, plusieurs grands magasins, deux centres commerciaux et de nombreux bureaux au dessus des magasins).

Le commerce est différent à l'ouest et à l'est (plus populaire à l'ouest).

200 millions de visiteurs et de chalands empruntent cette artère chaque année. 39 lignes de bus la desservent, et on y compte jusqu'à 250 bus et 750 taxis par heure. 4 stations de métro sont concernées, qui desservent 100 millions de passagers par an.

Les restrictions aux livraisons sont les suivantes :

- Les véhicules de transport de marchandises ne peuvent ni circuler ni décharger sur Oxford Street entre 8h30 et 19h00. Le stationnement est interdit 24h sur 24.
- Les véhicules de transport de marchandises peuvent circuler sur Regent Street (sauf sur les couloirs de bus entre 11h et 19h) mais ne peuvent pas décharger entre 11h et 19h. Ils ne peuvent stationner qu'entre 19h et 7 heures.

Les livreurs vont alors chercher à livrer de plusieurs façons : dans des rues adjacentes, dans des cours de livraisons lorsqu'elles existent, éventuellement reliées à l'arrière du magasin, ou bien le plus tôt possible le matin.

Exemple de trois commerces de petite taille sur Oxford Street

	Fast food	Equipement de la personne (homme)	Equipement de la personne (femme)
Livraisons par semaine	10	5	5
Temps de livraison	5-30 min	30 min	5-15 min
Heure de livraison	6h30	10h – 12h	10h – 12h
Stationnement du véhicule	Sur Oxford Street	Dans une aire hors voirie	Dans une rue adjacente
Lieu de livraison	Entrée principale	Entrée arrière	Entrée principale

Source : Univ of Westminster

Nous reproduisons en annexe une présentation accompagnée de photos faites par l'un des participants au voyage d'étude, Christophe ROSA (Ville de Paris), relative à l'organisation des livraisons sur Oxford Street.

2.2.3. Visites et entretiens avec la Port of London Authority

Port de Londres : Jammes TRIMMER, directeur de l'environnement et de l'aménagement de PLA

La Port of London Authority est un "public trust", qui ne reçoit pas de subvention du gouvernement, mais qui n'a pas non plus d'actionnaire privé. Elle tire l'ensemble de ses revenus de recettes commerciales.

Contrairement aux grands ports fluviaux français, le Port de Londres ne possède pas de terrain (il ne joue pas de rôle d'aménageur et de gestionnaire de plate-forme). En revanche, il est compétent pour l'organisation de la circulation sur la Tamise.

Le territoire du Port de Londres s'étend sur 150 km (essentiellement à l'est de Londres, un seul terminal en activité aujourd'hui étant localisé à l'ouest de la M25), sur lesquels sont localisés 80 terminaux portuaires (voir carte). Le Port a connu un trafic de 51 millions de tonnes de fret en 2001. Deux grandes activités sont à distinguer : les activités de port maritime, et les activités de port interne (port fluvial). Dans Londres (33 boroughs), 9 millions de tonnes ont été transportées par la voie d'eau en 2001 (soit une progression de 6,5 % par rapport à l'année 2000). Il s'agit essentiellement de granulats, de ciment et de vrac. Les déchets ménagers comptent aussi pour 800 000 tonnes. Les centres d'enfouissement, situés en grande banlieue, se trouvent à proximité de la Tamise et sont en partie approvisionnés par la voie d'eau⁹

Des projets existent pour du transport de conteneurs. Mais le transport fluvial de conteneurs ne bénéficie pas du même taux de subvention que le transport ferroviaire. Le service qu'il faudrait mettre en place ne serait probablement pas rentable, les bateaux existants sont inadaptés (pas d'automoteurs).

La mise en place prochaine du péage urbain dans le centre de Londres pourrait, selon les autorités portuaires, représenter une perspective intéressante pour le transport fluvial de fret...

⁹ A noter qu'il n'y a pas encore d'usine d'incinération à Londres, ni de centre de tri...

Nos interlocuteurs ont insisté sur les enjeux fonciers posés par la hausse des valeurs foncières et la "gentrification"¹⁰ des propriétés en bord de fleuve. Les docks amont (les plus proches du cœur de Londres) ont été fermés dans les années 1970, remplacés par des résidences et des bureaux. Les années 1980 ont vu s'accroître la disparition des plates-formes portuaires au profit de programmes immobiliers.

Aujourd'hui la politique du Port de Londres vise à la sauvegarde de ce qui peut l'être, et au redéploiement de certaines activités industrielles utilisant le transport fluvial en bordure de Tamise. En 1997, des directives d'aménagement ont permis de mettre un coup d'arrêt à la disparition des emprises portuaires. Ces réglementations, qui relèvent du maire de Londres, suscitent un nombre important de conflits avec les propriétaires des quelques terrains encore à vendre, qui préfèrent céder leurs terrains à des promoteurs immobiliers. La ville de Londres souhaite au contraire réserver ces emprises à des industries utilisatrices du transport fluvial (granulats en particulier). La ville va être contrainte de procéder à des expropriations, procédure qui n'était quasiment plus utilisée en Angleterre depuis les années 1970.

Le Port sur ce dossier agit de concert avec la municipalité, en rendant compte aux services de la ville de l'évolution des emprises foncières en bordure de fleuve.

2.2.4. Visite de l'entrepôt Charlton de Sainsbury

Sainsbury : Jim HOWARD, responsable Transport, Dave JACOBS, Martin MANZE

Sainsbury est le premier (ou le second, derrière Tesco, selon les années) groupe de distribution britannique. Le Charlton depot est l'un des grands centres régionaux de distribution de Sainsbury pour l'agglomération londonienne et l'ensemble du sud-est britannique. Il est en activité depuis 1970.

Sur le site, 580 personnes sont employées, dont les conducteurs de véhicules de distribution, qui sont encore pour l'essentiel des salariés du groupe Sainsbury. A partir de ce dépôt sont effectuées 150 livraisons par jour, dans près de 90 magasins du sud-est anglais. Ces livraisons sont essentiellement effectuées par des véhicules de 38 tonnes, dont quelques-uns fonctionnent au GNV (constructeur ERF, britannique). A noter surtout que l'ensemble des camions frigorifiques sont équipés de panneaux solaires, qui permettent le fonctionnement des groupes frigorifiques.

Comme tous ses concurrents, Sainsbury offre un service de commandes à distance et livraisons à domicile. Un entrepôt a été dédié à cet objet, contrairement à Tesco qui effectue le "picking" des commandes à partir de ses magasins publics. Sainsbury a cependant du mal à rentabiliser cet dans un entrepôt dédié, et se pose aujourd'hui la question d'un retour à un fonctionnement similaire à celui de Tesco.

La visite de cette plate-forme régionale, la plate-forme d'un distributeur la plus proche physiquement du centre de Londres, était particulièrement intéressante parce que s'inscrivant dans un contexte de réorganisation radicale de la logistique de Sainsbury : le groupe a annoncé récemment la fermeture de la plupart de ses dépôts régionaux et la mise en place de "fulfillment factories" (usines d'approvisionnement) en nombre beaucoup plus limité, regroupant des entrepôts semi ou complètement automatisés. Cette modernisation accélérée a été jugée nécessaire compte tenu de l'âge élevé des entrepôts de Sainsbury (moyenne d'âge 21 ans contre 7 à Tesco et 9 à Asda, les principaux concurrents du groupe).

¹⁰ Gentrification : réhabilitation de bâtiments ou de quartiers en mauvais état, suivie de l'arrivée de classes sociales plus aisées. "Embourgeoisement" résidentiel.

L'investissement total prévu s'élève à 600 millions de livres (915 millions d'euros) pour une dizaine de nouveaux entrepôts géants couvrant l'ensemble du pays. Ces centres d'approvisionnement regrouperaient par ailleurs en un même site les différents types de dépôts qui existent aujourd'hui : fruits et légumes, produits laitiers, épicerie. Les nouveaux entrepôts réuniront les trois catégories de marchandises, et chaque camion de distribution transportera également ces trois catégories de marchandises, dans des compartiments spécialisés.

Cette réorganisation est observée de près par le monde britannique de la distribution et du transport. Les représentants de la FTA nous avaient la veille exprimé leur scepticisme vis à vis de la stratégie adoptée par Sainsbury : investissement financier considérable, risque de dysfonctionnements dans la chaîne logistique en raison de la concentration sur un même camion de tous les produits nécessaires à un magasin et de l'allongement des distances que les véhicules auront à parcourir : cette organisation est particulièrement sensible à la congestion et aux aléas du trafic londonien.

2.2.5. Visite de United Marine Aggregates

UMA : Paul BURGESS, Gary LANGTON, Paul TALLENTS

UMA Ltd représente l'une des principales entreprises de production de granulats pour Londres. Elle extrait ses matériaux de sables et graviers marins dragués dans l'estuaire de la Tamise.

Nous avons visité l'usine UMA de Greenwich, très proche du centre de Londres. Chaque année, près de deux millions de tonnes de granulats y sont reçus (l'usine peut accueillir des barges de 5 000 tonnes de capacité) et traités, avant de repartir pour les usines de fabrication de ciment de Londres.

Une partie non négligeable (un million de tonnes de matériaux traités) de ces expéditions se fait par train (photo), soit l'équivalent de 25 000 mouvements de camions économisés chaque année.

2.3 Visites et entretiens à Southampton et Hampshire County, 18 avril 2002

Participants du côté français :

Laetitia DABLANC, GART

Danièle PATIER, LET

Julie RAFAILLAC, DREIF

Jean-Louis ROUTHIER, LET

Participants du côté anglais :

Rod ANDERSON, Responsable de la division Stratégie et Gestion des Transports, Ville de Southampton

Bernie MILES, Responsable de la Stratégie Transport, Ville de Southampton

Nick RICHARDSON, responsable de la planification des transports, Hampshire County Council

2.3.1. Entretien avec la municipalité et le County

Southampton au sud ouest de Londres est une ville de 216 000 habitants, mais qui draine près de 650 000 actifs chaque jour et présente une zone de chalandise de 1,5 millions de personnes (la ville est une importante destination commerciale pour l'ensemble de la région, certains des principaux centres commerciaux étant situés en plein centre-ville).

C'est une agglomération dense, concentrée à l'intérieur de l'autoroute M27 sur un demi arc de cercle jusqu'à la mer. A ses deux extrémités sont situés deux grands terminaux portuaires du Port de Southampton. La ville de Southampton correspond à peu près à l'agglomération située à l'intérieur du périphérique (mais pas tout à fait, et la question est aujourd'hui posée d'une intégration des petites communes adjacentes).

Cette situation particulière donne à la problématique du fret à Southampton des aspects originaux : c'est une ville qui doit essentiellement gérer des problèmes de transit de poids lourds (mais aussi de trains de fret !) de et vers les terminaux portuaires et les centres commerciaux du centre ville : près de 12 000 poids lourds traversent chaque jour la zone dense, en augmentation de 12% depuis 15 ans.

Cela explique la mise en place de ponts à péage (avec des tarifs très élevés pour les poids lourds), ainsi que la politique de promotion de l'accessibilité ferroviaire des docks, et de meilleure intégration de ces trains de fret dans les zones traversées. La ville demande en particulier à Railtrack¹¹ et au gouvernement la suppression des passages à niveau, nombreux en zone dense.

Institutionnellement, la situation de Southampton a récemment changé : la ville s'est retirée du Hampshire County Council, qui dorénavant ne fédère plus que 11 autorités municipales (*parishes* et *districts*) entourant Southampton. Southampton gère les voiries locales, mais doit obtenir l'approbation du ministère des transports pour toute réglementation ou aménagement de la voirie principale située sur le territoire municipal.

Réglementation des poids-lourds

La ville interdit depuis 1986 le stationnement sur voirie des véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes de PTAC (en dehors de quelques aires de livraison dans des zones industrielles). En revanche, un réseau de parkings désignés à cet effet permettent le stationnement nocturne des camions : 52 zones sur voirie et 174 zones hors voirie. Ces zones de parking pour poids lourds sont particulièrement bien signalisées par la ville, qui en informe les conducteurs par la distribution systématique de brochures (voir en annexe).

En ce qui concerne la circulation des poids lourds, des interdictions existent dans plusieurs artères de la ville, pour empêcher le trafic de transit, ou sur des voies particulièrement sensibles (par exemple une limitation aux véhicules de moins de 7,5 tonnes sur un pont, ou bien une interdiction sur un quartier entier du transport "non local" par camions de plus de 7,5 tonnes). Un "itinéraire stratégique pour les poids lourds" (Strategic Lorry Route) a été identifié et les véhicules sont incités à l'emprunter.

A noter que depuis février 2002, la municipalité a obtenu la dépenalisation du stationnement et gère dorénavant de façon globale et beaucoup plus efficace les différents types de stationnement et d'arrêt, dont les livraisons, sur l'ensemble de la ville.

¹¹ Railtrack, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires britannique, est devenu Network Rail en juillet 2002, et a été placé sous la tutelle de l'Etat.

Southampton se veut une ville particulièrement innovante sur le plan des transports. Pour le transport des marchandises, voici les objectifs de la ville tels qu'ils sont exprimés dans son plan de déplacements (Local Transport Plan 2001-2005) :

- "(...) encourager le mouvement des marchandises par le rail et la mer en lieu et place de la route
- diriger le trafic routier sur les itinéraires principaux (...) et encourager les futurs gros générateurs de trafic de camions à une localisation permettant un bon accès à ce réseau routier stratégique
- concentrer les flux de marchandises à destination de la ville sur les itinéraires poids lourds spécialement désignés
- maintenir les accès essentiels au trafic de fret, tout en protégeant les zones sensibles du trafic nuisible à l'environnement lorsque des itinéraires plus appropriés existent
- travailler en partenariat avec les opérateurs de transport et les entreprises pour promouvoir les bonnes pratiques dans la distribution urbaine des marchandises, et pour encourager une meilleure sensibilité aux impacts environnementaux et à la qualité de vie de ceux qui sont affectés par la circulation des poids lourds.
- Soutenir la mise en place d'une stratégie régionale d'organisation des parkings de poids lourds, afin de réduire l'impact de la circulation des véhicules utilitaires en réduisant leurs déplacements inutiles"¹².

Le Southampton Freight Liaison Group (groupe de liaison sur le fret)

Southampton est une ville pionnière en Angleterre pour la mise en place de la concertation avec les opérateurs privés du transport des marchandises et leurs organisations professionnelles, et la formalisation de partenariats. C'est en partie à partir de l'expérience de Southampton que la démarche des "Freight Quality Partnerships" s'est développée en Angleterre. A titre d'exemple, le rapport *Delivering the Goods – Best Practice in Urban Distribution* (1997), qui est décrit dans la partie 3.5 (bibliographie) ci dessous, a été publié à partir d'études détaillées faites à Southampton, Aberdeen, Birmingham et Chester.

Le "groupe de liaison sur le fret" est géré au quotidien par la FTA locale. Deux réunions par an sont organisées et, sans éviter les relations conflictuelles, parviennent progressivement à faire aboutir certains dossiers. Les membres du groupe sont aujourd'hui :

- La Ville de Southampton
- Le manager de centre ville
- La Freight Transport Association
- La Road Haulage Association
- Des entreprises de transport (routières et ferroviaires)
- Les commerces du centre ville
- Associated British ports
- Des organismes de formation locaux

¹² Chapitre 7.8 du plan de déplacements urbains de Southampton, 2001-2005. Traduction LD.

- Des associations de piétons ou de protection de l'environnement

Southampton Freight Quality Partnership : déclaration de mission et objectifs¹³

Southampton a pour but de devenir l'une des villes leader de l'Europe du 21^{ème} siècle, offrant une très haute qualité de vie à tous ses citoyens.

Il est de la plus haute importance pour assurer une performance économique efficace et compétitive de la ville et de sa région que les marchandises puissent être transportées avec un minimum d'obstruction et de difficulté. Le transport nécessaire du fret et la livraison des marchandises doivent prendre place avec le minimum de temps perdu et de consommation de ressources rares, et avec le minimum d'inconvénients pour les résidents, les entreprises et l'environnement de la ville.

Le groupe de partenaires

Le Southampton Freight Transport Liaison Group est une association volontaire d'organisations et d'entreprises concernées par le mouvement des marchandises et les livraisons dans Southampton.

Mission et objectifs

Assurer grâce à une action concertée l'encouragement aux bonnes pratiques et au développement d'une distribution des marchandises conciliant respect de l'environnement et efficacité économique.

Encadré par la présente déclaration de mission, le Southampton Freight Transport Liaison Group travaillera en commun à :

- *identifier les problèmes ressentis par chacun des groupes d'intérêt – collectivité locale, entreprises, habitants, environnement – en ce qui concerne le mouvement du fret et la livraison des marchandises à Southampton*
- *Identifier les mesures relevant de la compétence du groupe, permettant de résoudre ou alléger ces problèmes*
- *Identifier les bonnes pratiques en termes de mesures et de principes d'action pour l'administration locale, les opérateurs de transport et les entreprises pour promouvoir une distribution des marchandises respectueuse de l'environnement, économique et efficace.*

La Ville a plus particulièrement travaillé sur des projets précis avec un certain nombre de partenaires :

- avec Southampton Container Terminals Ltd, pour aider à la mise en place d'un système d'automatisation de l'accès au port par les camions (aujourd'hui en fonctionnement)
- avec des représentants locaux d'un quartier résidentiel de la ville. En servant d'interface entre les résidents et les entreprises installées là, et dont les habitants voulaient se débarrasser en raison du trafic important de camions générés, la ville de Southampton a réussi à faire émerger un compromis : quelques changements d'itinéraires de camions ont permis de diminuer considérablement les nuisances causés par les livraisons et les entreprises ont pu rester sur place.

"Le soutien de la ville était tout à fait nécessaire pour offrir l'expertise technique et donner de la légitimité aux contacts pris avec les entreprises, et l'implication directe – et inhabituelle sur ce genre de sujet – des habitants eux-mêmes et des entreprises concernées a permis la réussite de ce type de concertation" (Mr MILES).

¹³ Citation complète. Traduction LD.

Le projet ROMANSE¹⁴

Le projet européen ROMANSE, terminé en 1999, et dont Southampton était l'une des villes pilotes, a abouti pour la municipalité à l'installation d'un système de gestion de trafic particulièrement sophistiqué pour une ville de cette taille.

30 caméras sont aujourd'hui installées sur la voirie de la ville. Un site web permet de visualiser ces voies (www.romanse.org.uk/dir_cctv/page_cctv_southampton.asp), par des images fixes mais actualisées toutes les 5 minutes. Les usagers de la voirie routière sont informés en direct des conditions de trafic par des panneaux à message variable, sur les autoroutes, dans les parcs publics et sur la voirie locale, ou sur le site internet. Le système d'information est renforcé par des transmissions sur des radios locales, alimentées directement par le système ROMANSE.

Le pont à péage est contrôlé également par des caméras (dont les images servent de preuve en cas de litige, mais qui ne permettent pas d'émettre automatiquement des procès verbaux).

La politique du Hampshire County Council

Hampshire County réunit 11 collectivités. Southampton, au centre géographique, n'en fait plus partie institutionnellement depuis 1997. C'est Winchester, au nord, qui est devenue la plus grande ville du County. Hampshire County est une zone de transit pour un grand nombre de transporteurs britanniques. La congestion des infrastructures routières et ferroviaires est par conséquent l'un des problèmes principaux que doit gérer le County.

Comme de nombreuses villes, certains Counties élaborent des Local Transport Plans (équivalents de nos plans de déplacements urbains). Le LTP du Hampshire, approuvé en juillet 2000, organise la politique des transports pour la période 2001-2006. Il s'agit d'un document de 800 pages, dont l'application fait l'objet d'un rapport annuel. A noter que grâce à ce LTP, Hampshire County s'est vu attribuer le label national de "Centre d'excellence pour la planification intégrée du transport".

Sur les 10 stratégies proposées par le LTP, l'une concerne le transport de fret. Elle a pour objectif général "d'encourager le mouvement du fret par le rail ou la mer, et le transport routier par des itinéraires appropriés afin de protéger nos zones rurales et notre environnement".

De façon plus détaillée, les axes d'action sont les suivants :

- "Encourager le transfert modal de la route au fer. Cela requiert des investissements d'infrastructures importants.
- Identifier un itinéraire poids lourd
- Rechercher les opportunités d'installation de centres locaux de et régionaux de distribution des marchandises
- Encourager les initiatives de systèmes durables de distribution des marchandises".

Parallèlement, le County a mis en place en 1999 un Freight Quality Partnership, en association avec le comité pour le développement économique local auquel s'est associée la Freight Transport Association. Leurs activités sont organisées sur la base d'une enquête effectuée en 1998 auprès de toutes les catégories professionnelles et les secteurs d'activité de la région.

¹⁴ ROad MANagement System for Europe. A l'initiative de Southampton et du Hampshire county council, en 1992, ROMANSE est un projet pilote financé par l'Union Européenne visant à développer une gestion de trafic et une information multimodale et "intelligente". Objectif est de faire un usage plus efficace des infrastructures existantes.

Ce FQP a déjà permis l'engagement de mesures très concrètes vis à vis du fret :

- Faire face au manque de conducteurs dans le transport routier de marchandises : mise en place d'un programme local de formation.
- Informer deux fois par an les transporteurs des principaux travaux publics programmés sur la voirie du County.
- Faire appliquer l'interdiction du stationnement dans les zones résidentielles aux camions de plus de 3,5 tonnes.

D'autres propositions ont été envisagées, comme le développement des "no car lanes" (voies réservées à tous les usages sauf aux automobiles particulières). Mais leur mise en place est difficile. Le stationnement nocturne des camions est également un souci des autorités et pourrait entraîner l'ouverture de nouveaux centres de services routiers.

Le County avait également regardé les conditions d'introduction d'un transport par barge des déchets. Ce service reviendrait trop cher à la collectivité.

Un projet de péage urbain est envisagé. Les conditions légales sont réunies.

La ville de Winchester a par ailleurs bénéficié des travaux du Hampshire County pour mettre en place un Freight Forum, dont l'objectif est d'améliorer la mobilité des marchandises à l'intérieur de la zone historique de Winchester. A noter que Winchester participe au réseau européen CIVITAS (sous groupe MIRACLES), et à ce titre sera une ville pilote sur l'optimisation du transport des marchandises.

2.3.2. Visite des sites portuaires et ferroviaires

Southampton Container Terminal

SCT Terminal ouest : Dereck SMITH

Le Port de Southampton est une entité privée¹⁵. A noter que la municipalité n'est pas membre du conseil d'administration du Port. Encore plus étonnant pour un observateur français, les taxes professionnelles perçues auprès du port sont des impôts nationaux dont aucune partie n'est reversée à la ville de Southampton.

Le port traite plus de 10 millions de tonnes de fret par an. Le trafic conteneurs des terminaux du SCT (Southampton Container Terminal) s'élève à plus de 1 million de conteneurs par an (soit le deuxième port britannique pour le trafic conteneurisé) : 28 % des unités sont transportées (en entrée ou sortie) par le rail, 62 % par la route, et 10 % sont destinées à une consommation locale. Des navires de plus de 5000 EVP sont accueillis régulièrement par le port.

L'entrée des véhicules et la gestion du parking poids lourd du terminal ouest, ainsi que la surveillance des grues - près de 80 grues mobiles sont en permanence en activité sur le terminal ouest...- sont gérées par un système sophistiqué (accès des poids lourds au terminal par une "smart card", surveillance GPS du terminal) mis en place avec la coopération de la municipalité (projet ROMANSE).

¹⁵ Associated British Ports : cette entité regroupe les ports privés, qui possèdent les terrains et louent les terrains à des entreprises. Ces dernières doivent être liées à des activités portuaires.

Terminal de Freightliner

Freightliner : Geoff WALKER

Freightliner est l'un des opérateurs historiques du transport combiné en Angleterre. Créée en 1965, la société était alors la première entreprise du Royaume-Uni à transporter des conteneurs par le train. L'entreprise a transporté 200 000 EVP en 2001 (contre 35 000 en 1972). 12 trains par jour arrivent ou repartent des terminaux de Southampton.

L'organisation nationale de Freightliner a changé progressivement. Présente au départ dans toutes les grandes villes anglaises, l'entreprise s'était peu à peu concentrée sur quelques grands hubs dont Southampton¹⁶). Pendant longtemps une filiale de British Rail, Freightliner a été privatisée en 1995. Elle a généré des bénéfices pour la première fois en 2001.

Une réorganisation radicale a été décidée en avril 2002 : Freightliner va revenir à un système de trains directs et de navettes, en abandonnant l'organisation en hub. Parallèlement, l'entreprise va investir dans de nouveaux wagons plus performants et de taille mieux adaptée aux conteneurs.

Notre interlocuteur a insisté sur la période de transition traversée par l'activité du transport de conteneurs maritimes aujourd'hui : les clients sont plus enclins à changer souvent de ports qu'avant, et cette flexibilité des opérateurs maritimes rend les investissements dans les terminaux ferroviaires portuaires plus aléatoires. Freightliner aimerait bien entendu des contrats à plus long terme avec les compagnies maritimes.

2.4 Bibliographie

BROWNE Michael, E.commerce, freight distribution and the truck industry, Discussion Paper, 4th ACEA SAG Meeting, Bruxelles, 10 octobre 2000.

COST 321 Urban Goods Transport, Final Report of the Action, E.U. 1998. National Report "United Kingdom", by C.A.LEWIS, ETSU, AEA Technology.

Quelques statistiques (tonnes-km pour les véhicules supérieurs à 3,5 tonnes).

Présentation d'une enquête effectuée auprès des différents acteurs du TMV sur les difficultés rencontrées et les solutions proposées, montrant les divergences d'approches des acteurs.

Freight Transport Association, Local Transport Plans, Advice for local authorities on the freight content of their local transport plans, including Freight Quality Partnerships, Mars 1999. 13 p.

Description de la FTA (Freight Transport Association), organisation professionnelle de 12 000 membres, à la fois chargeurs et transporteurs (ce qui est une originalité en Europe).

Ce document est une réaction au White Paper du gouvernement daté de juillet 1998 et intitulé "A New Deal for Transport : Better for Everyone". On peut lire dans ce Livre Blanc :

"Nous ferons la promotion du développement de Partenariats Qualité pour le fret [Freight Quality Partnerships-FQP] entre les transporteurs, les collectivités locales et le monde

¹⁶ L'entreprise est installée sur deux terminaux à Southampton, dont l'un sur le terminal portuaire ouest

économique. Leur but sera d'accroître la connaissance des enjeux et problèmes de la distribution au niveau local, et de promouvoir des solutions constructives qui réconcilient le besoin d'accessibilité pour les biens et services avec les préoccupations locales en matière sociales et environnementales. Ceci se fera en partant de l'expérience existante, comme par exemple "Livrer les marchandises", une initiative commune sur le transport de marchandises en ville de la Local Government Association et de la FTA"¹⁷.

Ce Livre Blanc a été complété par des circulaires aidant les collectivités locales à la mise en place de leur Local Transport Plans (LTP) [plans de déplacements urbains], en incluant les FQPs. En mars 1999 un nouveau livre blanc est paru intitulé "Sustainable Distribution : A Strategy".

La FTA propose par conséquent par ce document une aide aux collectivités locales dans la mise en place de la partie "marchandises" de leur LTP.

Freight quality partnerships (FQPs). Difficiles à mettre en place. Le faire par l'intermédiaire des plans de déplacements d'entreprises (Green Travel Plans) est une solution, mais risque d'éparpiller les efforts : il est préférable de le faire sur une plus grande échelle et avec des organismes représentatifs des entreprises comme la FTA.

"Delivering the Goods" : partenariats locaux entre des collectivités locales et les entreprises. Les premiers ont été montés en 1997 à Birmingham, Southampton, Chester et Aberdeen. La démarche a été copiée ailleurs (une quinzaine dont Manchester). Ils se concrétisent par des documents de recommandations.

Reconnaître l'importance du fret dans les LTP, faire une concertation en amont et très élargie.

Perspective globale : prendre en compte la supply chain et les organisations logistiques, et pas seulement le transport lui-même.

Partage de la voirie : la priorité doit être donnée aux transports publics et aux véhicules de livraisons. Il faut développer les "no car lanes" : voies sans voitures (mais autorisées aux véhicules de livraison, aux taxis, etc.).

Piétonisation : ne pas négliger les problèmes d'approvisionnement. Les transporteurs sont très intéressés par les livraisons aux heures creuses et les livraisons nocturnes. Il est important de supprimer les "couvre feux" mis en place par les villes. De leur côté, les constructeurs doivent poursuivre leurs efforts d'amélioration technique des matériels (plus silencieux). Référence est fait à un document de février 1999 : *Urban Friendly Deliveries – Environmental Best Practice at the Delivery point* (FTA).

Transport ferroviaire et fluvial : la FTA soutient le principe d'un accroissement du transport par voie d'eau et voie ferrée, d'un développement des embranchements ferroviaires sur les sites industriels et commerciaux, etc. Même si la FTA estime que le mode routier restera dominant.

Zones "claires" (clear zones) et zones sans émissions : le danger de ces zones définies localement est la multiplicité et la fragmentation des réglementations techniques relatives aux émissions atmosphériques et sonores des véhicules. Le gouvernement national doit fournir très rapidement un cadre d'action.

Péages urbains et tarification du stationnement sur le lieu de travail : les véhicules de livraison devraient être purement et simplement exclus des projets de tarification. Ces systèmes n'ont

17 Traduction LD.

aucun impact sur l'organisation du transport de marchandises, et accroissent *in fine* les prix pour les consommateurs finaux.

Dépénalisation du stationnement : la FTA soutient la dépénalisation du stationnement décidée par certaines collectivités locales. Elle recommande l'utilisation des panneaux "réservé aux livraisons" et des aires de livraison dédiées.

Déclassification des routes ["detrunking"] : le réseau national ne doit pas être dépouillé. Cela poserait des problèmes d'investissement, de maintenance et d'autorisation de circuler pour les poids lourds.

Maintenance des routes et des ponts : il faut investir davantage dans la rénovation des infrastructures existantes. Des collectivités publiques imposent des limites pondérales au passage de certains ponts tout simplement parce qu'elles n'ont pas la garantie dans le futur d'avoir les moyens financiers de mener à bien les travaux de rénovation ... La FTA préconise au moins que soient accordées des dérogations pour les véhicules circulant à vide.

Grands investissements : des rocade de contournement sont encore nécessaires dans un certain nombre de villes. La FTA souhaite que ces investissements soient réalisés le plus vite possible.

Stationnement des poids lourds : il n'y a pas que sur le réseau autoroutier et principal que ces équipements sont nécessaires. Des parkings d'appoint sur les routes locales sont également très importants.

Plates-formes et CDU : la FTA met en garde les collectivités locales qui souhaiteraient se lancer dans de tels projets. Le gouvernement lui-même est très critique vis à vis de ces expériences¹⁸.

GOODWIN Phil "Transformation of transport policy in Great Britain", Transportation Research Part A 33 (1999) 655-669

Article de fond mais relativement descriptif commentant le Livre Blanc "Un New Deal pour le Transport" paru en 1998, un an après l'arrivée de Tony Blair au gouvernement.

L'idée principale est de montrer que l'orientation pro environnement du Livre Blanc (qui marque l'abandon de la politique d'investissements routiers massifs) semble acceptée par l'opinion publique et médiatique, et surtout correspond à des réalités scientifiques. De grands problèmes de mise en œuvre et de méthodologie se posent cependant.

18 Extrait de Sustainable Distribution : A Strategy : "Il a été suggéré par exemple que les impacts environnementaux et globaux de la distribution urbaine pouvaient être réduits au travers de systèmes dédiés de "City Logistics", dans lesquels des marchandises destinées aux établissements des centres villes sont regroupées sur des plates-formes communes, la distribution se faisant au moyen de véhicules spécialisés, éventuellement plus petits, plus silencieux et moins polluants. Des schémas de ce type ont vu le jour dans d'autres pays, par exemple l'Allemagne, la Hollande, le Danemark et la Suisse. L'expérience du continent ne convient pas forcément au Royaume Uni, parce que la structure économique ainsi que d'autres contraintes diffèrent d'un pays à l'autre. De plus, il n'est pas encore vérifié que des projets ambitieux de City Logistics aient apporté les bénéfices attendus par leurs promoteurs. Les ruptures de charge physiques sont coûteuse. Des systèmes réglementés peuvent être inefficaces et réduire la taille des véhicules ne constitue pas forcément un gain, surtout si cela accroît leur nombre. Des systèmes qui encouragent une plus grande consolidation des livraisons dans les zones urbaines ont peut-être davantage d'avenir."

LEWIS A., *Retail Logistics Task Force @ Your Service – Future Models of Retail Logistics, 2000, 36 p.*

Alan MCKINNON est le président de cette Task Force, qui fait partie du Foresight Programme¹⁹. Ce rapport a été réalisé par Alan LEWIS de Transport and Travel Research. Il veut offrir un diagnostic du développement des systèmes logistiques mis en œuvre pour le marché de la livraison à domicile dans le commerce de détail alimentaire (épicerie générale), ainsi qu'une réflexion plus prospective.

C'est un document pour consultation, qui cherche à susciter des réactions et des contributions.

Résultats principaux :

Le marché du e.commerce alimentaire

- La grande distribution s'est lancée dans le e.commerce parce qu'ils estiment qu'il constituera une part très importante du futur marché de l'alimentaire-épicerie.
- ces distributeurs s'attendent à ce que le e.commerce prenne entre 2,5 et 10% (en valeur) du total des ventes alimentaire-épicerie au Royaume-Uni à l'horizon 2005, et 15 % en 2010.
- Des services de très haut niveau de qualité sont essentiels pour satisfaire les demandes des clients du e.commerce. Cela concentre les exigences sur le chauffeur-livreur, seul point d'interface entre le client et le distributeur.
- Ces niveaux de service (longueur des créneaux de livraison, les horaires disponibles et la fiabilité et le respect des rendez-vous) départageront les distributeurs.
- Le potentiel de coopération entre des fournisseurs non concurrents pour offrir une sélection de marchandises à travers un seul site pourrait révolutionner la fonction logistique et nécessiterait de nouveaux modèles de distribution.

Les organisations logistiques

- Deux systèmes de picking : dans la magasin public ou bien dans des entrepôts dédiés. Des variations sur ces deux thèmes sont possibles. Les centres dédiés ont l'avantage de requérir moins de normes d'urbanisme.
- Le picking est ce qui coûte le plus cher dans le e.commerce alimentaire. Des systèmes d'automatisation réduiraient les coûts.

L'organisation des livraisons

- Les distributeurs préfèrent utiliser leurs propre personnel pour effectuer les livraisons (niveau de service, marketing direct). Cela diminue les impacts bénéfiques de la rationalisation.
- Des contrats avec les services sociaux permettent de permettre aux distributeurs de mettre en place des tournées de livraison efficaces pour un groupe restreint de clients réguliers.
- Les distributeurs sont déjà prêts à transporter des marchandises pour des concurrents, au sein de la chaîne logistique amont. Sur ce modèle, la consolidation des flux aval (livraisons à domicile) permettrait de réduire les coûts et les nuisances.

¹⁹ Créé en 1993. Programme de prospective. Réunit entreprises, gouvernement, scientifiques... et fonctionne par périodes de 5 ans (actuellement : 1999-2003).

- L'utilisation de points de livraison collectifs est une option prometteuse pour accroître l'intensité des livraisons et intégrer les commerces locaux dans la révolution du e.commerce.

Un environnement durable

- L'impact global du e.commerce dépendra des parts respectives entre la distance totale parcourue par les camionnettes de livraison et l'impact sur les trajets pour motifs achats en véhicules particuliers des ménages.

Une activité socialement durable

- Le non accès aux services de e.commerce pour certaines parties de la population pourrait devenir un enjeu. Des relais de livraison pourraient se révéler utiles pour résoudre ce problème.

Lorries in the community, Brochure issue d'une étude commanditée par Civic Trust, County Surveyors Society, Department of Transportation, 1990.

WHITEING A.E and S.J.F EDWARDS, Urban Freight Trans-shipment Facilities : A European Comparative Study Article de 20 pages tiré de XX. Date ?. Voir document suivant.

WHITEING A.E., Freight in Urban Areas, A European Comparative Study of the Potential for Urban Freight Trans-shipment Facilities, University of Huddersfield, 1996.

Ce rapport évalue la notion de centre de distribution urbaine à travers l'Europe. L'auteur constate que les CDU constituent une idée ancienne et récurrente des politiques locales, Le rapport conclut sur la non faisabilité globale économique des CDU. Le programme national français "marchandises en ville" est cité, ainsi que la réglementation parisienne des livraisons (1991).

Le cas britannique (pp. 17-26 : "Urban Freight Trans-shipment : UK Policy and Research Findings").

Même en Grande-Bretagne, l'auteur constate que l'attrait des CDU reprend de la vigueur aujourd'hui, pas seulement sur la base de préoccupations environnementalistes, mais également du fait de l'intérêt croissant chez les acteurs économiques de solutions d'alliances stratégiques et de partenariats au long de la chaîne d'approvisionnement. Deux villes en particulier ont au cours de la première moitié des années 1990 étudié la faisabilité d'un CDU : Cambridge et Hampshire (Winchester). Mais ces villes ne sont pas allées plus loin.

- Puissance des grandes enseignes, qui ont massivement investi dans leur propre système d'approvisionnement et de distribution et ne souhaitent pas d'intervention des collectivités publiques dans l'organisation de la distribution urbaine.

- Pour l'auteur, l'action publique sur les marchandises en ville ne pourra réussir que s'il y a une compréhension fine par les collectivités locales des stratégies nationales des grands distributeurs et des compagnies de transport.

WHITEING A.E, Urban Freight Transport : the situation in Great Britain, Formation PFE Octobre 1995. Document de 12 pages en anglais.

-rapide description historique de la réglementation du transport de marchandises en Angleterre (régulation commence en 1968). Constat que c'est au niveau urbain aujourd'hui que les problèmes se posent et que les solutions apparaissent le moins clairement.

Constats :

- les années récentes ont vu s'effriter les pouvoirs des collectivités locales en Angleterre (écrit en 1996)
- controverse sur la croissance des centres commerciaux de périphérie et sur le futur incertain des centres villes
- pouvoir croissant des grandes chaînes nationales de distribution. Les collectivités locales doivent avoir une compréhension claire de ces stratégies commerciales nationales, pour ne pas être en décalage.

Le reste de l'article (soit 2/3) est consacré aux CDU. Voir article cité ci-dessus.

Document non daté (probablement 1980), en français, sur le TMV à Londres.

Très intéressant, fournissant un historique précis et clair des actions envisagées et réalisées par le GLC depuis les années 1960 jusqu'en 1980 vis à vis du transport de marchandises et des livraisons. Les études entreprises par le GLC (Greater London Council portent à la fois sur le diagnostic (beaucoup de données disponibles) et sur l'évaluation des mesures possibles. Ces dernières ressemblent de très près à ce que l'on évoque aujourd'hui pour les villes françaises (portage à domicile, véhicules propres, groupage et centres de distribution urbaine, etc.). Les mesures réellement appliquées cependant sont beaucoup moins nombreuses : les études et la concertation dissuadant largement le GLC de mettre en place les mesures envisagées. Le rapport est un témoignage très intéressant sur le travail du GLC (qui allait être démantelé peu après par le gouvernement Thatcher). Des éléments en particulier sur l'apparition des centres de fret et autres plates-formes de groupage/dégroupage, plates-formes logistiques publiques, etc.

2.5 Eléments de vocabulaire anglais-français pour les marchandises en ville

Allocation of roadspace : Partage de la voirie :

Bypass : contournement

CCTV cameras (closed circuit television cameras) : caméras de surveillance du trafic en circuit fermé

Forklift : chariot élévateur

Multi drop journeys : tournée

No-Car lanes : voies sans voiture, autorisant non seulement les bus mais aussi les véhicules de transport de marchandises et les véhicules de service.

Service area : aire de livraison (off street service area / on street service area)

Off street bay : aire de livraison hors voirie

Out of hours deliveries : livraisons aux heures creuses

Pathway (ou timetable dans un sens moins spatial que temporel) : sillon ferroviaire

Roadspace management : Gestion de la voirie

Track access : obtention d'un sillon ferroviaire

Transshipment facilities : plates-formes, passage à quai, centre de distribution urbaine

2.6 Annexes

3. CONFERENCE A BARCELONE

Le GART avait rencontré des responsables de Barcelone et visité un certain nombre de sites en mai 2000, dans le cadre de la première convention de recherche avec la DRAST.

A l'occasion d'une participation à la Semaine internationale de la logistique de Barcelone (5 au 8 juin 2002), un certain nombre d'éléments complémentaires peuvent être apportés relatifs au transport de marchandises à Barcelone.

Contexte général : une "loi d'organisation des transports terrestres" va être prochainement votée en Espagne. Pour sa partie urbaine, elle s'inspire en partie de la législation française relative aux plans de déplacements urbains. Les politiques d'urbanisme devront être coordonnées aux politiques de transport, et plus particulièrement à l'organisation des transports de marchandises.

3.1 Projet URBIS de l'Institut Cerdà

Le GART était invité par l'Institut Cerdà, une fondation privée créée en 1984, qui effectue un certain nombre de recherches dans les domaines du transport, de l'énergie et de l'environnement. Depuis le début de l'année 2002, l'Institut Cerdà a entrepris un nouveau projet de recherche sur la distribution urbaine des marchandises.

Ce projet dénommé URBIS est financé par un grand nombre de collectivités territoriales espagnoles (municipalités de Barcelone et Mataro, régions de Catalogne, d'Andalousie, de Valence, de Galice, Fédération espagnole des municipalités et des provinces...). Il a pour objectif "d'identifier les besoins dérivés du développement de la distribution urbaine et de proposer les stratégies adéquates pour améliorer la gestion de la distribution urbaine des marchandises au sein de la politique générale de déplacements".

L'analyse du fret urbain sera faite par enquêtes auprès d'une part des chargeurs et logisticiens, d'autre part des établissements destinataires localisés dans les zones urbaines.

Le GART sera informé des résultats de ces travaux.

Voir extraits d'une présentation du projet URBIS en annexe.

3.2 Table-ronde *Logistique et distribution urbaine des marchandises*, Semaine internationale de la logistique, Barcelone, 6 juin 2002

Cette table-ronde réunissait de nombreux acteurs privés et publics et a ainsi donné un aperçu intéressant de l'état des débats chez nos voisins catalans. En voici quelques éléments :

Les débats ont beaucoup porté *sur la consolidation des envois et plus généralement sur la notion de rationalisation des transports urbains de marchandises*. Cette rationalisation est-elle satisfaisante ou bien y a-t-il des marges de progression qui permettraient l'économie de véhicules-km en ville ? Si une rationalisation supplémentaire doit se poursuivre, faut-il l'envisager d'un point de vue géographique ? (par centralisation des marchandises sur un centre de distribution urbaine par exemple) ou bien d'un point de vue sectoriel (pour chaque grande catégorie de chaîne logistique) ?

La réponse catalane (secteur privé et responsables publics confondus) est double : il y a matière à amélioration considérable de l'organisation des flux de marchandises en ville, qui permettrait d'utiliser moins de camions, moins de kilométrages, pour le même service rendu (pour Alfil Logistics, "la profession n'est pas préparée et est mal organisée en ville, il y a des marges très importantes de consolidation potentielle"). Et cette rationalisation doit avant tout s'envisager de façon sectorielle.

Trois secteurs spécifiques ont été invités à présenter leur organisation logistique en milieu urbain : une chaîne de supermarchés, le secteur pharmaceutique, et le secteur bancaire.

Supermarchés Condis (300 supermarchés de quartier à Barcelone et Madrid. L'entreprise propose également un service e.commerce). Son représentant a souligné les progressions importantes de clientèle ces dernières années, exprimant un retour aux magasins de proximité des clients au détriment des grands hypermarchés.

En revanche, en dehors du secteur du froid, l'entreprise ressent "un manque de spécialistes de la distribution urbaine".

Un logisticien très implanté en Catalogne a indiqué que les déterminants principaux du transport de marchandises en ville étaient pour lui, et allaient être de plus en plus, les clients finaux, les consommateurs dont les habitudes d'achat transformaient en profondeur l'organisation des flux de véhicules de transport de marchandises dans les villes espagnoles. Pour ce professionnel, la rationalisation des flux viendra de la "consolidation de la demande des destinataires" : c'est à eux d'impulser une coopération entre fournisseurs pour limiter la fréquence et le fractionnement des livraisons.

Les livraisons à domicile se développent, beaucoup plus à Madrid qu'à Barcelone (ce qui semblait susciter une certaine perplexité chez les participants à la table ronde et dans la salle). Le représentant des transporteurs a avoué que la livraison à domicile nécessitait "un changement mental des transporteurs", qui pensent aujourd'hui aux tournées de 5h à 13h et ne parviennent pas à changer d'horizon temporel. "Il n'y pas d'opérateur disponible pour des horaires de livraison tardifs".

Le représentant des banques a présenté les taux de progression très importants de la petite messagerie dans son secteur. Le nombre de documents reçus et transmis par les banques (et les secteurs similaires) est en très forte progression. Si le transport de fonds est tout à fait organisé, il n'en va pas de même pour le transport des documents, dont le niveau de professionnalisme est "très variable". Les banques recherchent des spécialistes, car elles souhaitent externaliser davantage cette activité.

Pour les représentants de collectivités territoriales présents à la table-ronde, le problème de la prise en compte des marchandises par les villes est la contradiction dans laquelle elles se trouvent entre la nécessité d'un meilleur respect des règles existantes, et le risque (si ce respect augmente) d'une perte de la flexibilité nécessaire au bon déroulement de l'approvisionnement des villes. "On demande beaucoup de doigté aux responsables politiques".

Il est cependant nécessaire pour les acteurs privés de bien comprendre que l'on ne pourra plus agir en ville comme si l'espace public était un espace de production comme un autre. Il ne restera pas indéfiniment gratuit, et il sera davantage contrôlé. Les nouvelles technologies, dès qu'elles deviendront moins chères (ce qui n'est pas encore le cas) vont nécessairement prendre une plus large part des politiques de contrôle (accès automatisés aux quartiers centraux, résidentiels ou historiques).

Pour Pere NAVARRO, directeur des services techniques de Barcelone, deux problèmes majeurs se posent dans le futur pour la gestion des transports : d'une part les deux roues motorisés, d'autre part la distribution des marchandises.

L'expérimentation des "voies multi usages"²⁰ est un succès et va être étendue à d'autres boulevards.

Barcelone réfléchit aussi à la mise en place d'aires de livraison sur voirie dans les quartiers résidentiels (pour les livraisons à domicile). Des *accords avec les sociétés gestionnaires de parcs souterrains* sont également en cours pour l'aménagement de zones réservées aux véhicules utilitaires dans les res-de-chaussée des parcs.

Le sujet des plates-formes de distribution urbaine est également à l'étude au sein de la municipalité. Il faut d'une façon générale *"impérativement constituer des réserves foncières pour les activités logistiques de demain"*.

A noter que la présentation succincte faite par le GART de l'expérience ELCIDIS à la Rochelle a beaucoup intéressé les participants au séminaire.

Le directeur logistique de CORREOS (la poste espagnole) a présenté ses recommandations aux pouvoirs publics : davantage réguler les véhicules légers, aménager (et financer) des plates-formes de distribution, faciliter les livraisons dans les couloirs de bus, étendre l'expérience des voies multi usages, subventionner les innovations dans la distribution urbaine.

3.3 Eléments de vocabulaire espagnol-français pour les marchandises en ville

Alcalde : maire

Almacén : entrepôt

Aparcamiento : stationnement

Buque : navire

Cabotaje : cabotage

Calzada : chaussée

Carga y descarga : chargement et déchargement

Cargador : chargeur

Carril : voie

Central de mercancías : plate-forme logistique

Concejal : conseiller municipal

Entrega, reparto : livraison

Grandes superficies : grandes surfaces de distribution

HORECA : Cafés Hôtels Restaurants Traiteurs (hostelería, restauración, catering)

Infraestructuras : infrastructures

Matorista : grossiste

Mensajería (ou paquetería) : messagerie

Metros cuadrados de techo construido : m2 de SHON

Muelle de carga/descarga : zone ou quai de chargement/déchargement

Nave : entrepôt (aussi almacén)

Normativa : réglementation, arrêté

Puntos reservados para carga y descarga : emplacements réservés aux livraisons

Recogida : enlèvement

Red ferroviaria : réseau ferroviaire

Reparto a domicilio : livraison à domicile

Semi-remolque : semi-remorque

²⁰ Décrite dans le rapport du GART "Que font nos voisins européens" de mai 2000. Sur deux grands boulevards de la ville, les voies latérales ont été partagées entre le stationnement résidentiel (la nuit), le stationnement des véhicules de livraison aux heures creuses de la journée, et la circulation des bus aux heures de pointe.

Tonelada : tonne
Transporte público de mercancías : transport public de marchandises
Transportista : transporteur
Ultima mila : dernier kilomètre
Vigilantes : agents de verbalisation

3.4. Annexes

4. CONFERENCES EN ITALIE

Trois conférences où le GART a été invité à intervenir en Italie ces 12 derniers mois ont permis d'échanger des informations avec des responsables publics et privés et des chercheurs italiens sur le transport de marchandises en ville.

4.1. Distribution Forum, Iveco : "24 h Economy 24 h Transport : Nightmare or Solution ?

10-11 septembre 2001, Baveno

Le GART était invité à représenter les collectivités locales dans un Forum organisé par IVECO sur le thème des transports de marchandises et de la logistique "24h/24h", et en particulier sur les livraisons nocturnes. La grande majorité des intervenants, représentant les transporteurs et leurs clients, y étaient très favorables (contourner la congestion, mieux utiliser les ressources de voirie). Le GART a émis des réserves sur les problèmes de nuisances sonores et sur l'impact sur les rythmes de travail des employés concernés (manutentionnaires, conducteurs, etc.).

Ci-dessous quelques éléments qui ont paru particulièrement intéressants (les Actes exhaustifs de la journée ont été diffusés par IVECO. Ils sont disponibles au GART) :

- L'économie 24h sur 24h n'est pas généralisée aux Etats-Unis. L'obstacle principal est social (très peu de flexibilité du travail dans les secteurs industriels/transport, contrairement aux services).
- Le transport nocturne de marchandises relève surtout du compte d'autrui, et des conducteurs salariés (très peu les artisans).
- Politique de Safeways (distributeur britannique) : livrer les entrepôts régionaux et les magasins le plus possible la nuit. Politique systématique de réduction des nuisances sonores (véhicules et aires de livraison). Se heurtent au problème des réglementations locales ("couvre-feux").
- AGIP : à l'avenir, nous allons augmenter considérablement, dans les stations services, la part des services non liés à la distribution d'essence. Par exemple, distribution d'électricité aux véhicules électriques.
- Communication intéressante de Christian REYNAUD. Les coûts logistiques vont globalement diminuer (de 14% à 9% du coût total de production), en revanche le transport va rester le "noyau dur" de ces coûts et devrait bientôt atteindre 50% des coûts logistiques. L'aménagement du temps va prendre une place importante dans la gestion du transport, au niveau des entreprises comme des collectivités (de "land use planning" à "time-use planning"). L'organisation temporelle des entreprises, et tous les enjeux sociaux qui en découlent, vont probablement prendre la première place dans les préoccupations des gestionnaires d'entreprises TRM (prenant le pas sur les politiques liées aux contraintes environnementales).
- Vice président de la Deutsche Post/Danzas (P. WAGNER). Les grandes tendances de la demande sur le marché du transport : single sourcing (réduire considérablement le nombre de fournisseurs de services transport/logistique), poursuite de l'externalisation et

e.commerce. L'outil du transport nocturne n'est qu'une (petite) solution parmi d'autres pour répondre à ces demandes.

- Enfin à noter la communication du secrétaire d'Etat italien aux transports, qui était très attendue des participants italiens (car le gouvernement Berlusconi il y a un an s'exprimait encore très peu sur les actions qu'il comptait entreprendre, en particulier dans le domaine des transports et des infrastructures) :
 - Structurer les opérateurs de transport italiens (140 000 entreprises de transport aujourd'hui, encore beaucoup trop). Incitations financières aux fusions d'entreprises et à la croissance interne.
 - Mieux utiliser les infrastructures existantes par l'utilisation des technologies de l'information.
 - Développer l'intermodalité (85% des TK par la route en Italie, contre 75% en moyenne européenne). En particulier utiliser la ressource maritime et le cabotage.
 - En conclusion "nous sommes dans une phase difficile, les attentes du monde du transport sont très fortes mais nous ne pouvons pas tout faire d'un seul coup²¹".

4.2. Congrès FILT : "Ingresso e movimentazione delle Merci nelle grandi aree urbane"

29 novembre 2001, Milan

La FILT (fédération italienne des travailleurs du transport) est la branche transport de la CGIL, l'un des principaux syndicats italiens (3 millions d'adhérents). Dans le cadre de son VIème Congrès, la FILT-CGIL de Milan a organisé une table ronde sur la distribution urbaine des marchandises dont les actes ont été diffusés (voir des extraits en annexe. Les actes sont disponibles au GART). Le GART y a présenté les politiques des villes françaises et quelques expériences européennes.

Il est intéressant de noter cette initiative de la FILT, qui représente une implication forte d'une organisation syndicale dans la réflexion sur le transport de marchandises en ville. Les débats n'étaient d'ailleurs pas focalisés sur les conditions de travail des livreurs et des chauffeurs, mais sur l'ensemble des implications pour les salariés des évolutions du transport et de la distribution des marchandises en ville.

4.3. Il Sole 24 Ore : "Global Logistics"

22 mai 2002, Milan

Conférence où a été présentée par le GART l'expérience française sur le transport de marchandises en ville.

Les actes sont disponibles au GART.

²¹ NB Depuis le Forum, S. Berlusconi a indiqué que ses engagements préélectorales (qui incluaient de gros investissements en infrastructures et grands travaux) seraient considérablement revus à la baisse en raison des événements mondiaux...

4.4. Annexes

5. PARTICIPATION DU GART AU RESEAU BESTUFS

5.1 Séminaires, conférences, rapports

BESTUFS (Best Urban Freight Solutions - www.bestufs.net) est un "réseau thématique" européen qui a démarré en janvier 2000 et se poursuivra jusqu'en décembre 2003. Il est issu du programme de recherche et de développement technologique "Croissance compétitive et durable" de la Commission Européenne.

BESTUFS a pour objet d'établir et de maintenir un réseau européen d'experts, d'associations, de villes, de représentants des différents pays européens... autour des enjeux du transport de marchandises en ville. Le réseau cherche à identifier, décrire et promouvoir les "bonnes pratiques", les critères de succès et d'échecs des politiques locales de transport de marchandises en ville. Ce n'est pas un groupe de recherche mais d'échange d'information et d'analyse des pratiques locales.

Le GART, représenté par Laetitia DABLANC, est membre du réseau BESTUFS et de son Steering Committee.

Depuis janvier 2000, 8 séminaires et deux conférences ont été organisés. Les sujets abordés sont les suivants :

- Statistiques et méthodes de collecte de données
- Réglementations locales d'accès et de stationnement des véhicules de transport de marchandises
- Le véhicule urbain de marchandises
- Commerce électronique et livraisons à domicile. Voir notes en annexe.
- Fret ferroviaire urbain, gares de marchandises en milieu urbain
- Le péage urbain et les marchandises en ville
- Les centres de distribution urbaine
- Les partenariats publics privés et la concertation (septembre 2002).

Le GART a participé à la quasi totalité des séminaires et aux deux conférences annuelles, et a fait un certain nombre de présentations :

- "Urban freight : shared experience of French Cities" 17 mai 2000
- "City access, parking, time restrictions, a joint paper GART IVECO", 27 septembre 2000
- "Urban Goods Movement in France", 29 mars 2001 (Conférence)
- "Home deliveries in Paris", 10 mai 2001.
- "Les marchandises dans les politiques de transport et d'urbanisme des grandes villes françaises – Le cas de Grenoble", 28 juin 2002 (Conférence)

La seconde Conférence, qui s'est tenue à Paris en juin 2002, a été co organisée par le GART.

Les rapports ainsi que les comptes-rendus et les présentations des différents intervenants lors des séminaires sont disponibles (en anglais) sur le site www.bestufs.net. A noter que le

CERTU a publié en juin 2002 une version française de l'un des rapports de Bestufs. Ce rapport est téléchargeable sur le site www.certu.fr

Le GART enfin a apporté sa contribution à la collecte de données qui permettent l'élaboration des rapports thématiques de Bestufs :

- statistiques sur les flux dans les villes françaises
- réglementations urbaines de la circulation des véhicules de fret
- péage urbain en France
- livraisons à domicile en France
- plates-formes de distribution urbaine en France.

5.2 Annexes