



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



05

POLICY ADVICE NOTES

Logistique et distribution du fret



CIVITAS Initiative est une action européenne qui aide les villes à mettre en œuvre une politique intégrée de transport durable, propre et efficace. Les leçons apprises lors des phases de planification, de mise en œuvre et d'exploitation des activités sont résumées dans douze Policy Advice Notes et donnent aux villes de l'Union européenne une idée de la façon d'affronter leurs futurs problèmes de transport urbain.



Logistique et distribution du fret

Distribution des marchandises respectueuse de l'environnement dans les villes

Chaque administration municipale peut mettre en œuvre des mesures pour améliorer la livraison du fret dans le centre-ville ou à des endroits spécifiques (centres commerciaux, zones de construction, etc.). Dans le cadre de CIVITAS II (2005–2009) plusieurs mesures ont été mises en œuvre en vue d'augmenter l'efficacité des véhicules, de réduire les embouteillages et de réduire les impacts environnementaux liés à la livraison du fret dans les villes. Les principaux renseignements concernant la mise en œuvre des mesures et les expériences des villes CIVITAS II sont résumés dans la présente Policy Advice Note dans le but de soutenir et d'informer les personnalités politiques locales intéressées par ces actions.

Présentation générale

DESCRIPTION DES MESURES

Bien que le kilométrage effectué par les camions ne dépasse pas 10 % du trafic routier en Europe, ces véhicules sont responsables de la moitié des émissions de dioxyde d'azote totales, d'environ 1/3 des particules et de plus de 20 % des émissions de gaz à effet de serre¹. Plus particulièrement, les villes portuaires et industrielles sont fortement touchées par le secteur du fret et de la logistique. C'est également le cas des zones soumises à des travaux de construction intenses qui sont fortement congestionnées par la circulation des poids lourds. Par conséquent, la gestion du transport de fret doit faire partie d'un schéma directeur de transport global et être intégrée à la politique générale de chaque ville. Différents types de mesures permettent d'optimiser la livraison de marchandises :

1. Mise en place d'un partenariat solide entre toutes les parties prenantes et au moins quelques uns des exploitants, comme la création d'une charte volontaire pour convenir des activités conjointes et harmonisées pour la livraison des marchandises dans la ville. Par exemple, un partenariat de fret pourrait comprendre des détaillants alimentaires qui collaboreraient pour les livraisons et la distribution locales à l'aide d'un système de transport intelligent. Ainsi, ils réduiraient au minimum le nombre de voyages de livraison vers les ma-

¹ <http://www.tremove.org>





- gasins et les clients en partageant les chargements et optimiseraient par la même occasion les capacités du véhicule.
2. Création de plates-formes logistiques qui intègrent les sociétés du secteur du commerce et de l'industrie, de logistique, de services et de fret, notamment dans les centres de distribution urbaine proposant des terminaux logistiques, des réserves pour le stockage des marchandises et / ou des quais de chargement.
 3. Création de cadres juridiques et de réglementations contraignant les transporteurs et les exploitants à coopérer
 4. Définition de réglementations cohérentes concernant l'accès des véhicules utilitaires livrant du fret aux zones urbaines (par exemple, seulement pendant des créneaux horaires fixes ou en n'autorisant l'accès qu'aux véhicules qui satisfont à des normes d'émission spécifiques)
 5. Sensibilisation du public étant donné qu'il peut avoir une influence sur les modèles de livraison de fret adoptés par les commerçants et détaillants. En contrepartie, les commerçants et détaillants peuvent exercer une pression sur les transporteurs routiers et les distributeurs de fret.
 6. Création de cartes et de signalisation routière indiquant les itinéraires les mieux adaptés au transport de fret vers les principales zones d'une ville et précisant les obstacles ainsi que les zones à éviter, comme les ponts bas, les virages serrés, les rues étroites, les zones résidentielles, les zones piétonnes, etc.
 7. Gestion des espaces de stationnement pour le chargement et le déchargement des marchandises dans une zone
 8. Introduction de technologies de systèmes de transport intelligent (STI) et / ou de systèmes de coordination logistique en ligne permettant d'optimiser la planification du transport et d'augmenter le facteur de charge

De plus, des mesures peuvent être mises en œuvre pour améliorer la sécurité et protéger les citoyens contre les accidents à l'aide de systèmes de transport bien conçus et réglementés (par exemple, en introduisant des limitations de vitesse pour les poids lourds dans différentes zones). Plus particulièrement, le risque d'incidents impliquant le transport de marchandises dangereuses et ses conséquences néfastes pour les habitants et l'en-

vironnement doivent être réduits au minimum (par exemple, en déterminant des itinéraires fixes pour le transport de marchandises dangereuses). De plus, il convient d'encourager l'utilisation de véhicules propres et de carburants alternatifs pour le transport de marchandises.

Toutes les possibilités nécessitent une longue période de collaboration, de coordination et de négociation. La plupart du temps, ces mesures sont donc onéreuses.

GROUPES CIBLES

Les mesures relatives à la livraison de fret et à la logistique sont destinées aux groupes cibles suivants :

- Services de livraison / transporteurs de fret
- Commerçants et sociétés locales des zones concernées
- Nouveaux développements et zones de construction

IMPACTS ET AVANTAGES

Pour le public

- Réduction du nombre de véhicules lourds destinés au transport dans le centre-ville, d'où une amélioration de l'accessibilité en raison de la diminution des embouteillages
- Réduction des émissions, du bruit et du nombre d'accidents
- Réduction des vibrations causées par les camions et susceptibles d'endommager les bâtiments anciens
- Augmentation de l'accessibilité aux zones commerciales

Pour les sociétés

- Réduction des coûts en raison de l'efficacité accrue des voyages de transport (réduction du kilométrage), de l'amélioration des coefficients de charge et de l'optimisation des processus de collecte et de livraison (par exemple, dans le cas des centres de distribution du fret)
- Gains de temps en raison des routes moins congestionnées et de l'augmentation de la vitesse moyenne des véhicules et de la fiabilité des opérations pour les exploitants et les utilisateurs finaux



- Réduction du besoin en personnel, offrant la possibilité de réduire les prix des services
- Amélioration de la productivité puisque les tournées des conducteurs sont optimisées

Pour les destinataires

(détaillants, commerçants, sociétés, etc.)

- Sécurité des marchandises garantie dans les centres de groupage
- Amélioration de la fiabilité des livraisons qui permet aux destinataires de réduire le niveau des stocks et les inventaires
- Optimisation des livraisons qui engendre une meilleure utilisation des réserves de main-d'œuvre
- Réduction du désagrément des résidents dû au bruit inhérent au chargement et au déchargement, ce qui améliore l'image
- Amélioration de l'accessibilité aux magasins, par exemple pour les piétons si les mesures sont liées à des restrictions d'accès

Pour les particuliers

- Amélioration des conditions de vie en raison de la réduction du nombre de véhicules lourds circulant dans les zones résidentielles

CONDITIONS-CADRES DE RÉUSSITE

La réussite des réglementations concernant les transports de fret et les mesures de logistique est accrue si les problèmes suivants persistent :

- Infrastructure incapable de supporter une augmentation des volumes de transport de fret (accélérant la dégradation de l'infrastructure initialement conçue pour un transport de fret moins intense)
- Centres-villes historiques qui pâtissent des volumes élevés de transport de fret

- Infrastructure insuffisante pour le chargement et le déchargement
- Besoin de solutions temporaires dans les zones où la reconstruction ou le développement de logements génère une augmentation de la circulation de poids lourds
- Nouveaux projets dans le secteur de la vente au détail (par exemple, un grand centre commercial) ou dans d'autres secteurs économiques (par exemple installation industrielle, site de construction majeur, port ou secteur de la logistique) qui impliquent l'arrivée et le départ de grandes quantités de marchandises
- Parcs commerciaux ou zones industrielles qui ne sont pas reliés aux chaînes logistiques nationales ou régionales
- Nombreuses PME qui éprouvent des difficultés à fournir des solutions logistiques intégrées

Étapes et chronologie de la mise en œuvre

Lors de la mise en œuvre de mesures relatives à la distribution de fret et à la logistique, les facteurs suivants doivent être pris en compte, au même titre que les mesures de soutien et les éventuelles mesures réglementaires. La planification et la programmation doivent prévoir une chronologie raisonnable pour la mise en œuvre.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

1. Définition de la base de référence

- Collecte de renseignements sur les techniques de pointe (par exemple concernant les applications STI, GPS ou en ligne)
- Collecte de renseignements sur les cadres juridiques (nationaux), notamment les lois environnementales, les réglementations relatives à l'aménagement du territoire, etc. et sur les éventuelles méthodes d'application



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG



- Étude portant sur les mouvements actuels de marchandises, le nombre de véhicules utilitaires entrant dans la zone cible et leur tonnage moyen, le nombre de livraisons par voyage et les conséquences de la croissance du commerce électronique sur le fret (augmentation du nombre de petites livraisons directes)
- Analyse des besoins et des habitudes des sociétés, magasins et transporteurs de marchandises, en particulier dans le cas des petites et moyennes entreprises (PME)
- Réalisation d'une étude sur les impacts économiques et sociaux de la mesure proposée et ses effets potentiels sur l'économie locale

2. Création du concept et du système

- Identification de tous les décideurs et toutes les parties prenantes à intégrer aux débats dès le début
- Création d'un comité directeur pour décider des composants de base du système de manière plus générale (incluant des représentants des principaux groupes de parties prenantes comme ceux des autorités portuaires, des centres logistiques, des principales sociétés de transport, etc.)
- Choix de la zone cible, de l'emplacement du centre de distribution urbaine, de la conception et de l'exploitation d'un centre logistique et du fondement juridique du centre (privé ou partenariat public-privé, société unique ou plateforme rassemblant plusieurs sociétés)
- Décisions concernant les réglementations, le choix des itinéraires / zones, les programmes, la signalisation, l'accord relatif à la classification des véhicules, etc.

3. Décisions officielles

- Approbation de la stratégie générale relative à la gestion du transport de fret par les personnalités politiques et les administrations locales
- Adoption politique d'une nouvelle série de réglementations relatives à l'accès des véhicules de fret à des zones spécifiques de la ville

4. Mise en œuvre des nouveaux concepts et systèmes

5. Activités de formation et d'information

- Publication de renseignements concernant les nouvelles réglementations et leurs impacts prévus pour favoriser leur approbation
- Formation du personnel destinée aux exploitants et distributeurs pour expliquer le nouveau système et les nouvelles techniques
- Formation des policiers ou d'un autre personnel pour garantir une application efficace des nouvelles réglementations

6. Évaluation et contrôle des activités

- Programme continu de collecte de données et analyse permanente pour définir si les objectifs envisagés sont atteints. Si ce n'est pas le cas, réflexion sur les améliorations / révisions nécessaires
- Étude menée dans les sociétés concernées pour collecter des renseignements concernant la satisfaction des utilisateurs et les demandes d'adaptation
- Études menées sur les résidents concernés pour collecter des renseignements concernant l'amélioration des conditions de vie
- Comptage des véhicules et mesure du tonnage moyen des poids lourds de marchandises
- Réalisation d'une analyse ex-post ciblée sur les effets coûts-avantages de la mesure mise en œuvre





MESURES D'ACCOMPAGNEMENT VISANT À AMPLIFIER LES EFFETS POSITIFS

Plusieurs mesures de soutien peuvent renforcer l'approbation et l'efficacité des mesures relatives à la distribution du fret et à la logistique, notamment :

- Des services supplémentaires comme le stockage des marchandises, l'emballage ou le dépotage des marchandises ou encore le marquage du prix des marchandises peuvent être proposés par le centre de distribution
- Des plus, les centres peuvent fournir des services d'entretien ou de réparation des véhicules
- L'introduction ou l'expansion des véhicules propres pour la distribution des marchandises dans des zones définies
- Des mesures incitatives positives peuvent être proposées aux transporteurs ayant recours aux centres de distribution, par exemple l'accès à de meilleures zones de chargement, l'accès aux voies de bus ou des créneaux de livraison prolongés

CALENDRIER

La réalisation d'études sur les techniques de pointe et le contrôle des besoins d'approvisionnement et de livraison peuvent durer jusqu'à 12 mois. Les expériences montrent que l'élaboration du plan pour les réglementations, les centres de distribution, etc. prend environ 8 à 12 mois supplémentaires et que, suite à cela, la mise en œuvre nécessite environ 10 mois.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG

Quels sont les investissements nécessaires ?

Les sommes mentionnées ci-dessous sont des exemples tirés des mesures mises en œuvre dans le cadre de CIVITAS II mais il convient de tenir compte du fait que les coûts peuvent considérablement varier selon la ville et le pays.

- L'élaboration d'un concept de distribution des marchandises dans le centre historique de la ville CIVITAS II de Burgos a coûté environ 40 000 euros (en comptant l'analyse de la situation actuelle)
- Dans la ville CIVITAS II de Cracovie, 42 000 euros ont été investis dans le matériel informatique et les logiciels du système de distribution des marchandises
- Toujours à Cracovie, 20 000 euros ont servi à financer une campagne d'information et de promotion intensive
- Dans le cadre d'une évaluation économique d'un centre logistique de la ville CIVITAS II de Toulouse, des coûts annuels de 100 000 euros ont été calculés pour un quai de chargement d'environ 2 000 m² d'une capacité estimée à 9 000 colis par semaine
- Tous frais compris (y compris l'entretien, la licence, etc.), la location d'un camion de 6,5 tonnes fonctionnant au gaz naturel a été estimée à 1 755 euros (hors TVA) par mois (Toulouse)

Des éléments de coût supplémentaires doivent être pris en compte (variables selon le type de mesure mise en œuvre et son ampleur) :

- Coûts du personnel d'exploitation du centre
- Coûts d'acquisition et d'installation des panneaux de direction et de signalisation indiquant les itinéraires alternatifs pour les transports lourds

De plus, le coût des communications, de l'équipement logistique, de la consommation d'énergie, les coûts d'exploitation des véhicules et les taxes doivent être pris en compte.



Principaux facteurs agissant comme précurseurs de la réussite

Les facteurs suivants constituent les principaux moteurs d'une création et d'une mise en œuvre efficaces et réussies des mesures décrites ci-dessus :

- Pour l'élaboration des systèmes logistiques, il est primordial de faire participer tous les exploitants économiques (fournisseurs, transporteurs, clients) pour prendre en compte toutes les livraisons. L'exploitant du centre doit être capable de contrôler tous les transporteurs concernés. Cette démarche peut être liée à un système de mesures incitatives ou dissuasives, par exemple des réglementations favorisant les véhicules propres ou les véhicules d'un centre logistique commun
- Élaboration d'une « Charte de transport urbain du fret » pour encourager les commerçants à se faire livrer leurs marchandises par des transporteurs qui utilisent des véhicules propres et respectent les réglementations relatives à la livraison du fret
- Une bonne stratégie de communication : création d'une atmosphère positive dans les débats entre les transporteurs, les commerçants et les autorités en organisant des ateliers. Vu que la concurrence est rude, il est important d'établir une confiance
- Les réglementations relatives au transport des marchandises doivent être suffisamment contraignantes et strictement appliquées, sinon elles ne seront pas respectées (par exemple, la réglementation sur les horaires de livraison, le tonnage, les aspects environnementaux, les types de véhicules spécifiques aux zones)
- Un investissement initial est nécessaire à la mise en place d'un centre de distribution. Cependant, l'objectif est que le centre s'autofinance après deux ou trois ans. Un partenariat public-privé est recommandé au titre de système financier utile

- Il est possible de lancer le centre de distribution avec seulement quelques partenaires (par exemple deux). Si le service s'avère efficace et réussi, d'autres participants potentiels peuvent aussi être intéressés par le concept
- Les transporteurs doivent être convaincus de l'efficacité commerciale des mesures, c'est-à-dire qu'ils doivent pouvoir effectuer des opérations de transport de marchandises plus efficaces, avec des coûts et des délais de livraison réduits
- Les effets positifs sur l'environnement de la ville et les avantages économiques pour les transporteurs doivent être promus pour sensibiliser le public et créer une image positive des mesures chez les résidents, les détaillants et les transporteurs
- Des systèmes temporaires sont nécessaires pour gérer les livraisons destinées aux grands sites de construction

Stratégies pour une mise en œuvre réussie

Les expériences dans le cadre de CIVITAS II ont révélé que plusieurs éléments doivent être en place pour optimiser les chances de réussite de la mise en œuvre.

Les expériences révèlent que, en matière de gestion du transport urbain de fret, il est important d'instaurer une coordination à long terme avec les différentes parties prenantes, en particulier les commerçants et les livreurs de marchandises locaux. Les changements fondamentaux, comme la création d'un centre de distribution urbaine de marchandises intégré, sont plus difficiles à mettre en œuvre s'il n'existe pas déjà un climat de collaboration et de confiance. Il peut être conseillé de commencer par établir ces relations en élaborant des mesures plus simples, comme une charte de livraison des marchandises. Plusieurs éléments, qui jouent un rôle capital dans la réussite des mesures de transport urbain des marchandises, sont débattus ci-dessous.



Soutien politique

Un fort engagement politique est nécessaire pour réussir la mise en œuvre des mesures relatives à la distribution des marchandises auprès de toutes les parties concernées. Il est primordial d'être en contact et de communiquer avec les principales personnalités politiques pour que toutes les réglementations nécessaires atteignent un niveau de conformité élevé.

Approbation

Il est essentiel d'organiser des réunions de négociation et de coordination pour définir les réglementations au moyen d'un processus de collaboration pour garantir l'approbation des transporteurs. Plus précisément, les transporteurs s'opposent souvent à des mesures de ce genre car ils craignent de perdre le contact direct avec leurs clients. Les investissements initiaux doivent servir à changer les attitudes négatives des transporteurs vis-à-vis de la mesure de coordination. La collaboration des producteurs de marchandises et des commerçants augmente la demande de livraisons de marchandises collectives et encourage les transporteurs à collaborer. Des campagnes d'information et des activités pédagogiques doivent être mises en œuvre lors de l'introduction de concepts techniques et fondés sur les technologies de l'information.

Il est primordial d'informer le grand public et les clients des problèmes actuels, des initiatives et solutions envisagées, ainsi que des coûts et avantages prévus. Cela permet de créer une opinion équilibrée entre le public et les transporteurs concernant l'application d'outils logistiques novateurs et propres, tout en encourageant les transporteurs à rejoindre un centre de distribution. À partir de ce point, des campagnes et des partenariats appropriés peuvent être mis en place.

Gestion financière

En particulier au début, les nouvelles mesures logistiques doivent être financées par des sources externes, par exemple par des fonds environnementaux nationaux ou des subventions de la Chambre de commerce. Un financement externe est uniquement possible si la viabilité financière et la faisabilité juridique à long terme sont prouvées. Un plan d'affaires bien structuré et détaillé est nécessaire pour démontrer la viabilité future. Si les coûts d'une solution logistique à l'échelle de la ville (investissement, exploitation) sont trop élevés, il est recommandé de commencer par des solutions plus simples en premier lieu, qui sont plus faciles à mettre en œuvre (par exemple, avec seulement quelques utilisateurs et des outils techniques simples). Le soutien de fonds publics au début de la mise en œuvre de la mesure réduit le risque économique des parties prenantes privées, qui sont alors plus ouvertes à la collaboration. Une fois que le système a été établi, le concept logistique mis en œuvre devrait s'autofinancer dans un délai de 2 à 3 ans.

Conditions-cadres juridiques

En règle générale, les mesures peuvent être mises en œuvre dans les limites des conditions-cadres juridiques grâce à différents fondements juridiques comme les réglementations ordinaires du trafic relatives au stationnement et au chargement / déchargement ainsi que les réglementations spécifiques au transport comme les restrictions de poids sur certaines routes. Cependant, dans le cas de changements fondamentaux comme la mise en place de zones environnementales dans une ville, il convient d'élaborer de nouvelles réglementations de circulation fondées sur les valeurs limites de la qualité de l'air définies par les directives européennes (directive 1999/30/CE).

Institution & Organisation

La mise en œuvre de la mesure nécessite souvent de nombreuses autorisations administratives faisant intervenir différents bureaux et institutions. La lenteur de certaines pratiques bureaucratiques complique parfois la collaboration avec les parties prenantes privées. Il est donc essentiel de communiquer et de collaborer avec tous les par-



tenaires et toutes les autorités. Pour toutes les mesures concernant la logistique du fret, un solide engagement des parties prenantes est essentiel à la réussite de la mise en œuvre de la mesure.

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE

- Le transport de marchandises dans les villes peut être influencé par la mise en place d'un solide partenariat entre les parties prenantes concernées dans ce secteur et / ou par l'élaboration de cadres juridiques et de réglementations
- Les mesures ne peuvent réussir que si elles sont introduites dans une zone spécifique de distribution avec des limites définies et si des restrictions d'accès strictes sont établies
- En raison de la rude concurrence dans ce secteur, il est nécessaire que les autorités publiques fournissent les fonds initiaux et aident les participants potentiels des systèmes de transport de marchandises. Toutefois, la planification financière doit démontrer la viabilité financière des mesures dans un calendrier raisonnable
- Il est essentiel d'organiser des réunions de négociation et de coordination pour définir les réglementations au moyen d'un processus de collaboration pour garantir l'approbation des transporteurs et des autres parties prenantes. Une longue période de coordination, de collaboration et de négociation doit donc être prévue
- Comme pour toutes les mesures, une évaluation pertinente des impacts et processus doit être prévue dès le début pour contrôler l'avancée et en tenir compte dans la politique

Qui sont les principaux participants ?

PARTIES PRENANTES

Pour essayer de garantir la réussite des mesures, il est capital de faire participer les différentes parties prenantes, notamment :

- Des consultations et des ateliers doivent être organisés pour que les transporteurs participent à la gouvernance locale (principalement sur la base du volontariat). Étant donné que la faible approbation de ce groupe de parties prenantes constitue un risque élevé d'échec de la mesure, leurs besoins et attentes doivent être minutieusement examinés. Il est recommandé de les intégrer dans un comité directeur avec la municipalité et de mettre en œuvre des processus de médiation. Dans le cas des villes portuaires, il est capital de collaborer avec la gestion portuaire qui dirige les capacités de distribution et de stockage pouvant être utilisées sans nécessiter d'investissement en capital
- Les associations d'entreprises locales qui rassemblent, entre autres, les commerçants, les négociants et les restaurateurs, doivent être intégrées. En général, ces dernières n'interviennent pas dans le choix de la chaîne logistique tant qu'il n'y a pas de répercussion sur les prix facturés





- Les personnalités politiques et les administrations locales et régionales, les associations environnementales et les visiteurs des zones concernées doivent être inclus
- Les sociétés privées (par exemple, les PME du secteur alimentaire de la région environnante) peuvent être intégrées à l'élaboration de systèmes logistiques étant donné qu'elles peuvent profiter des nouveaux outils
- Les résidents doivent être comptés parmi les parties prenantes. C'est une bonne stratégie pour transmettre une « image d'innovation et de responsabilité » aux habitants afin de renforcer leur approbation de la mesure et de consolider le soutien public. Par exemple, il est possible d'introduire une charte de livraison et un badge pour les sociétés qui participent à l'initiative. De plus, les médias et du matériel promotionnel peuvent être utilisés pour informer les résidents

PRINCIPAUX PARTENAIRES DU PROJET

Plusieurs partenaires principaux jouent un rôle capital dans la réussite des mesures relatives à la distribution des marchandises et à la logistique et doivent participer au processus de mise en œuvre :

Décideurs et exploitants

Il est souvent nécessaire de définir les décisions requises et les autorités en charge pour soutenir la mise en œuvre de la mesure. Les administrations locales, comme les conseils municipaux ou les services de transport ou de l'environnement, sont généralement à l'origine des mesures relatives à la logistique du fret. Une ville peut créer un centre de distribution urbaine en vue d'organiser le transport de marchandises dans le centre-ville. Cependant, pour la gestion réelle d'un tel centre, il est recommandé de recourir à un exploitant de transport privé (par exemple, un centre de distribution).

Les partenaires importants sont les principaux distributeurs de marchandises et les commerçants locaux, souvent représentés par la Chambre de commerce. Leur participation et leur adhésion à la nouvelle mesure contribuent à la réussite de la mise en œuvre.

Investisseurs

Les expériences ont révélé que les mesures doivent initialement être financées par les administrations locales. Toutefois, l'objectif de ces mesures devrait être de s'autofinancer après la phase initiale.

Autres participants

Pour réaliser les études de faisabilité, collecter les données locales et évaluer les résultats des mesures, il est utile que le dirigeant de la mesure obtienne le soutien des universités ou d'autres institutions de recherche.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG





Liste d'exemples concrets de CIVITAS II

Dans le cadre de CIVITAS II, 6 villes ont mis en œuvre des mesures relatives à une logistique et une distribution des marchandises durables :

Burgos (Espagne) : Nouvelle distribution des marchandises

La Rochelle (France) : Extension stratégique de la logistique de la ville ; services après-vente associés à la distribution des marchandises ; instauration de partenariats avec les exploitants de logistique

Malmö (Suède) : Soutien aux conducteurs transportant des marchandises

Norwich (Royaume Uni) : Service personnalisé d'information sur le trafic et les voyages pour les exploitants de fret ; livraison de marchandises dans les parkings-relais ; centre de transbordement urbain

Preston (Royaume-Uni) : Partenariats et planification stratégique de la logistique de la ville ; itinéraire d'acheminement des marchandises, signalisation, etc.

Venise (Italie) : Logistique urbaine propre



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG

POUR TOUT RENSEIGNEMENT SUPPLÉMENTAIRE, CONSULTER WWW.CIVITAS.EU

www.civitas.eu

Le site Web CIVITAS contient des renseignements sur les **nouvelles et événements** concernant CIVITAS. Il fournit un aperçu de tous les **projets CIVITAS** et de toutes les **villes CIVITAS**, et répertorie les **coordonnées** de plus de 600 personnes travaillant dans le cadre de CIVITAS.

De plus, vous y trouverez des renseignements détaillés sur **plus de 650 présentations novatrices** provenant des villes de démonstration CIVITAS.

Consultez le site Web CIVITAS et cherchez les **meilleurs exemples d'expériences** actuellement entreprises dans les villes en matière de transport urbain durable. Si l'une des idées semble adaptée à votre ville, ou si vous souhaitez simplement en savoir plus, vous pouvez contacter le responsable pour cette mesure.



Contact

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre
HUNGARY

Courriel : secretariat@civitas.eu
Tel : +36 26 504046, Fax : +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Éditeur : CIVITAS GUARD – Évaluation, contrôle et distribution pour CIVITAS II. **Auteur :** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Mise en page :** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Sources :** Toutes les photos ont été fournies par les villes CIVITAS et l'équipe CIVITAS GUARD (sauf mention contraire) et autorisées à la reproduction dans la présente publication. Les chiffres et valeurs fournis sont principalement issus des résultats des projets de démonstration CIVITAS communiqués par les villes participantes. Des renseignements supplémentaires provenant de documents spécialisés ont été utilisés, le cas échéant. **Édition 2010.** Imprimé en Autriche.

La Commission européenne, ou toute personne agissant en son nom, n'est en aucun cas responsable de l'utilisation des renseignements contenus dans cette publication. Les avis exprimés dans cette publication n'ont pas été adoptés ou approuvés de quelque façon que ce soit par la Commission et ne constituent pas un communiqué des opinions de la Commission.

CIVITAS Initiative a été cofinancée par les sections Transport et Énergie du programme-cadre de l'Union européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration.

CIVITAS