

FICHE  
OUTIL

CHOIX DES MODES POUR UNE OPTIMISATION DES DÉPLACEMENTS

## FREIGHT QUALITY PARTNERSHIP :

n°21 | un partenariat entre acteurs privés pour la rationalisation du fret en ville

**PORTÉE OPÉRATIONNELLE**

Des groupes de transporteurs et des autorités locales s'associent afin de rationaliser le transport de marchandises à l'intérieur des périmètres situés sous l'autorité de ces mêmes institutions. Le but est de réduire le trafic, de simplifier la distribution et de diminuer les pollutions.

Différents problèmes d'ordre temporel et de voirie peuvent ainsi être identifiés comme par exemple, les livraisons hors délais du fait de la circulation et du stationnement anarchique ou illégal. Cela conduit à faire émerger des solutions telles que la création de dépôts de proximité, proches du centre-ville, le recours au ferroviaire pour le fret ou l'aménagement de parkings pour les poids lourds proches du centre ou dans le centre. Elles peuvent être associées à des mesures complémentaires : production de cartes de la ville, renforcement de la lutte contre le stationnement illégal, restriction de circulation et promotion du rail.

**Echelles de territoire concerné**

Les comtés ou « County, » en charge de l'application des directives gouvernementales, apparaissent comme l'échelon de mise en route de l'étude partenariale la plus efficace. Mais la démarche peut aussi être mise en œuvre au niveau d'agglomérations et de communes dans le contexte français.

**Types de projets**

Démarche pouvant accompagner des projets de territoire (SCoT) et des projets urbains (PLU).

**DESCRIPTION**

Plusieurs types de FQP sont possibles du fait de la variété des situations locales et de l'échelle de territoire, allant de la commune à l'agglomération londonienne. La démarche débute toujours par un audit des acteurs de transports et des commerces, sous l'autorité d'une association ou d'une autorité institutionnelle.

Les autorités exposent les grandes tendances d'encombrement routier et de pollutions, et les associations et commerces donnent des informations locales sur les pistes et solutions à explorer. Les transporteurs collaborent entre eux pour optimiser le remplissage des véhicules (parcours et horaires d'intervention). La définition précise et consensuelle des problèmes et une étude de terrain facilitent l'adoption de solutions.

**Conditions de faisabilité**

Plusieurs points sont à considérer :

- l'impact des mesures mises en œuvre sur la qualité de vie dans les quartiers ;
- les conflits d'intérêts potentiels entre acteurs publics et privés, susceptibles de générer des inefficiences au niveau global, notamment en ce qui concerne la levée des obstacles externes à la réduction des pollutions et des dépenses ;
- l'efficacité des échelons intermédiaires dans la gestion/suivi pour que l'autorité compétente puisse répondre avec justesse aux problématiques et solutions proposées.

**Organisation**

La démarche repose sur une collaboration étroite entre groupes privés à la recherche d'efficacité pour leur activité, autorités en charge des voies et de l'environnement en général (qualité de l'air, sécurité routière, entretien de la voirie, etc), associations citoyennes et commerces locaux.

L'institution opère un simple suivi légal et intervient à la fin pour prendre des décisions politiques et policières, adaptées aux décisions associatives concertées et pragmatiques. Il en résulte l'apport rapide de solutions aux acteurs privés en échange de leur collaboration auprès de bases associatives et administratives.

**PRÉCISIONS****Accessibilité**

Le Département des Transports britannique a créé une agence, Freight Best Practice, dirigée par une société de conseil en matière de construction et d'ingénierie civile. Son rôle est de promouvoir les bonnes pratiques issues des réflexions entre acteurs et de leurs propres études. Elle fournit à titre gracieux les informations et méthodes nécessaires aux débuts de la démarche locale de FQP.

**Cibles utilisateurs**

La base territoriale étant à la discrétion des acteurs du privé, aucune échelle administrative rigide n'est obligatoire et la pertinence des collaborations prévaut dans les études de terrain.

**Exemples d'application**

Le premier FQP fut initié dans le Devon, par le County Council de la même localité. Le FTA et le Council se sont associés avec une fédération routière locale afin d'exposer la démarche aux acteurs locaux, grâce à une présentation des projets gouvernementaux d'économies d'énergie dans les transports et en faveur du développement durable plus globalement.

Depuis, cinq FQP ont été créés dans l'agglomération londonienne, et d'autres dans le reste du pays comme dans le Hampshire ou le Derbyshire.