

PREDIT

L'évaluation des innovations en logistique urbaine
Une démarche qui vise sa standardisation

Journée transports de marchandises en ville

24 septembre 2008

Bernard GERARDIN

bgerardin2@wanadoo.fr

SOMMAIRE

- 1 – Problématique générale
- 2 – Démarche méthodologique
- 3 – Les indicateurs de contexte
- 4 – Le noyau dur des indicateurs
- 5 – Recommandations relatives aux conditions générales de mise en œuvre de la méthodologie d'évaluation
- 6 - Conclusion

1 – Problématique générale

- Le bilan critique des expérimentations réalisé pour le compte de la DRI a conduit à souligner la nécessité d'harmoniser les méthodes de suivi et d'évaluation économique et environnementale des projets en matière de logistique urbaine.
- En effet, l'hétérogénéité des méthodes utilisées rend difficile les comparaisons entre projets et le suivi d'un même projet dans le temps.

1 – Problématique générale

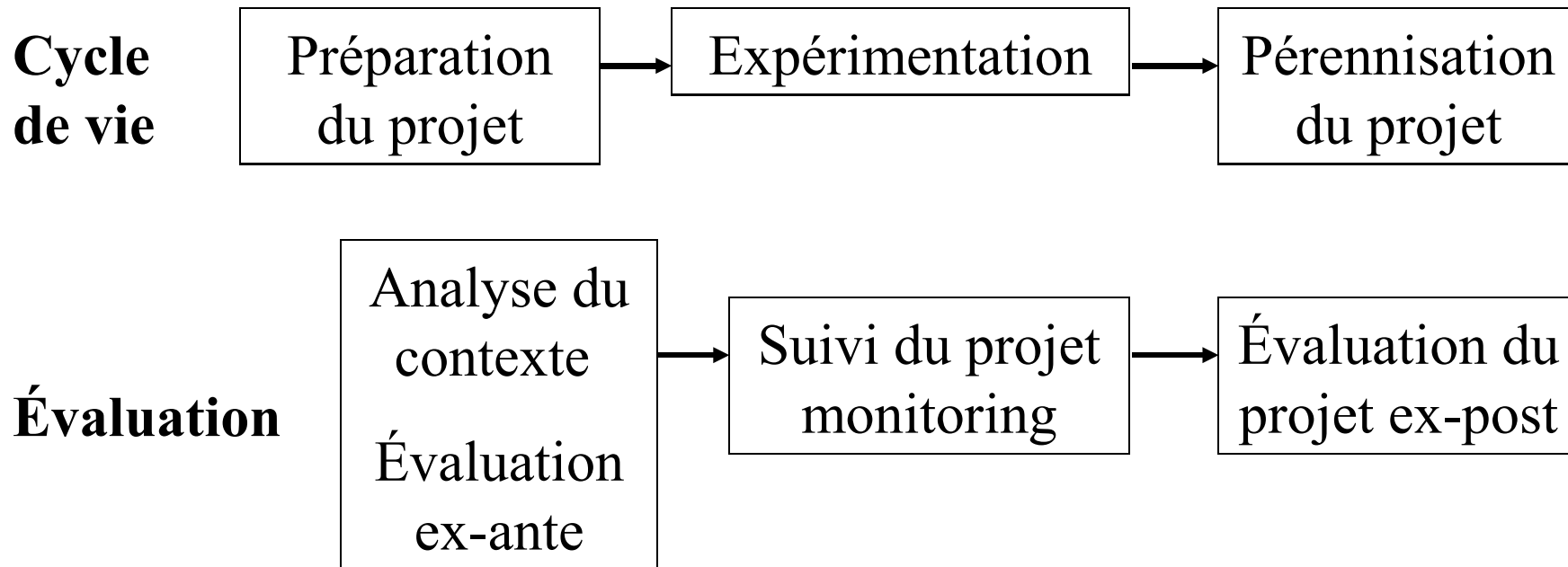
- Le comité technique du programme transports de marchandises en ville a donc proposé à la DRI d'engager une réflexion pour construire une démarche qui vise une certaine standardisation de l'évaluation des innovations en logistique urbaine.
- Cela devrait aider dans un second temps à « labelliser » les projets.

2 – Démarche méthodologique

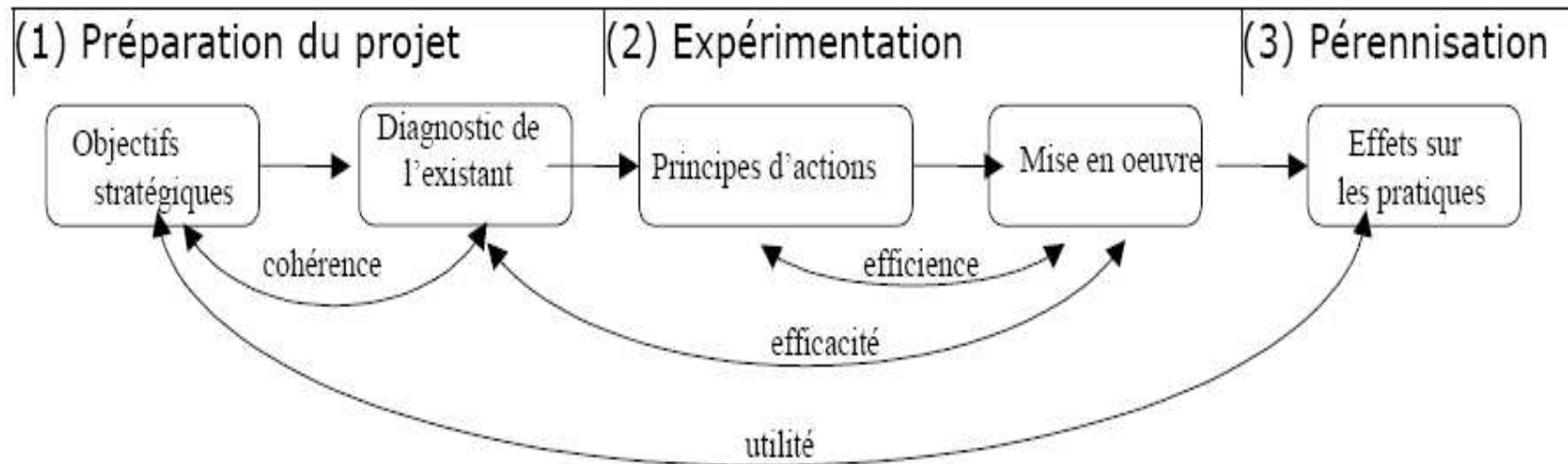
- Une méthodologie harmonisée d'évaluation des innovations en matière de logistique urbaine est en cours d'élaboration dans le cadre du projet « EVAL » qui associe le LET, Interface Transport, GERARDIN Conseil.
- Cette méthodologie s'efforce de permettre le suivi d'un projet tout au long de sa vie « du berceau au tombeau » (from cradle to grave).

2 – Démarche méthodologique

Cycle de vie du projet



2 – Démarche méthodologique



D.Boudouin, guide méthodologique ELU, p 72

2 – Démarche méthodologique

- Le suivi des projets porte non seulement sur les projets qui font l'objet d'une expérimentation et qui sont ensuite pérennisés (1+2+3),
mais aussi sur ceux qui avortent (1 seulement)
ou qui ne sont pas pérennisés au-delà de la phase d'expérimentation (1+2).

2 – Démarche méthodologique

- Le souci de rechercher des points communs entre les projets et d'harmoniser leur évaluation conduit à définir non pas seulement une typologie des innovations: technique, modes d'organisation, réglementation, mais aussi des « particules élémentaires », des lettres d'un alphabet, des briques.
- Un projet est alors analysé comme une combinaison originale de lettres, de briques, ex :
CDU Concorde Chronopost = CDU / ELU + véhicules électriques + chariots électriques.

2 – Démarche méthodologique

- Pour mettre au point la liste des indicateurs et préciser la méthodologie , nous avons procédé à une lecture méthodique des travaux d'évaluation réalisés concernant 15 projets d'expérimentation intéressant la logistique urbaine.
- Des analyses et des réunions entre les experts ont permis d'identifier des variables importantes et des indicateurs clés.

2 – Démarche méthodologique

- Les grandes familles de projets étudiés concernent :
 - les centres de distribution urbaine : CDU,
 - les points d'accueil des véhicules PAV / ELU,
 - les boîtes logistiques urbaines BLU Consignity / E.Box,
 - l'évolution technologique des motorisations GNV / électrique,
 - des projets combinant plusieurs « briques élémentaires » = Petite Reine / Concorde,
 - les ELU associés à un acheminement non routier,
 - les projets de réglementation urbaine des flux de marchandises.

2 – Démarche méthodologique

- Une démarche de « scoring » des variables a ensuite été réalisée pour rechercher des zones de consensus entre les experts.
- Nous avons retenu les scores suivants :

③ Variable essentielle dans l'évaluation du projet =
nécessaire et suffisante

② Variable importante = nécessaire mais non
suffisante

① Variable optionnelle - contextuelle

2 – Démarche méthodologique

- Sur cette base, une typologie des variables a été établie concernant les trois domaines qui constituent « le triptyque du développement durable »
 - 1 – Économique,
 - 2 – Environnemental,
 - 3 – Social (y compris ergonomique).

2 – Démarche méthodologique

- Différents tests ont été effectués pour vérifier la validité et la stabilité des variables retenues (« rescoring »).
- Cela a permis de démontrer une relative stabilité de la méthode.
- Une nouvelle confrontation sur la base de quelques projets en cours devrait être réalisée.

3 – Les indicateurs de contexte

- Certains indicateurs ne peuvent pas facilement être quantifiés.
- Mais, ils sont indispensables pour dresser l'état des lieux avant le lancement du projet = évaluation « ex-ante ».
- Ils concernent :
 - 1/ le jeu des acteurs et les rapports de force entre eux,
 - 2/ l'insertion du projet dans son environnement immédiat.

3 – Les indicateurs de contexte

1 – Le jeu des acteurs

- Identification des forces en présence
partenaires – neutres – opposants
- Analyse de :
 - portage du projet,
 - compétence de la collectivité,
 - maîtrise du foncier,
 - état de l'existant au plan économique,
 - capacité d'accueil.

3 – Les indicateurs de contexte

2 – l’insertion dans l’environnement immédiat

variables

- insertion urbaine,
- aménagement,
- reconversion valorisante = réaffectation à la fonction « logistique urbaine » de certains sites et bâtiments,
- risque de déstabilisation du centre urbain.

4 – Le noyau dur des indicateurs

- Il est proposé de définir un « noyau dur » d'indicateurs d'évaluation commun à tous les projets de logistique urbaine.
- Ces indicateurs couvrent les différentes facettes des projets :
 - 1 – économique et commercial,
 - 2 – technique et logistique,
 - 3 – social et ergonomique,
 - 4 – environnemental,
 - 5 – réglementaire et occupation de l'espace public.

4 – Le noyau dur des indicateurs

Définition d'un indicateur

- Un indicateur est la valeur d'un paramètre pertinent permettant d'évaluer et de suivre les caractéristiques d'un domaine.
- Ce peut être une variable ou une combinaison de plusieurs variables auxquelles on a attribué une signification.

4 – Le noyau dur des indicateurs

- Ils couvrent comme pour le noyau dur les domaines suivants :
 - économique,
 - technique,
 - social et ergonomique (conditions de travail),
 - environnemental,
 - réglementaire.
- Ils apportent un éclairage particulier sur des aspects spécifiques du projet.

5 – Recommandations relatives aux conditions générales de mise en œuvre de la méthodologie d'évaluation

- Nous préconisons de prendre en compte en priorité les questions suivantes :
 - 1 – contexte socio – économique du projet et ses évolutions prévisibles,
 - 2 – réalisation d'une évaluation ex-ante et d'un état des lieux,
 - 3 – veiller à évaluer l'ensemble de la chaîne de transport et non uniquement le « dernier kilomètre ».
 - 4 – identifier les spécificités du projet liés à des choix particuliers du porteur de projet.

5 – Recommandations relatives aux conditions générales de mise en œuvre de la méthodologie d'évaluation

- 5 – tenir compte des exigences de certains acteurs en matière de confidentialité;
- 6 – identifier les contraintes liées à la taille du projet :
 - trop petit pour être démonstratif,
 - trop gros pour convaincre les investisseurs en raison des risques.
- 7 – identifier les projets combinant plusieurs types d'innovations (plusieurs « briques »).

7 - Conclusion

- Il est proposé de tester la méthodologie sur quelques expérimentations en cours.
- Les modalités d'élaboration de certains indicateurs doivent être testées.
- Il est proposé d'engager une nouvelle phase du projet pour préparer la mise en place d'un processus de la labellisation des projets TMV innovants.