

Type d'article : Article de recherche

Reçu: 10/05/2024

Accepté: 21/06/2024

Publié: 31/07/2024

Volume/Issue: 1(1)

Saison de la Date de Pub : Été

Pages: 27-38

Citer comme: Ba, F. A. (2024). Acheminement des Marchandises et la Reduction des Impacts Environnementaux dans le Cadre de la Logistique Urbaine. *Interdisciplinary Finance and Development Journal*, 1(1), 27-38.

Acheminement des Marchandises et la Reduction des Impacts Environnementaux dans le Cadre de la Logistique Urbaine

Fatima Alioune BA

Étudiante en Licence., Faculté des Sciences Juridiques Economiques et Sociale,
Université Ibn Tofail, fatimabaaa82@gmail.com, ORCID: 0009-0008-4929-6531

RÉSUMÉ

La logistique urbaine est un sujet d'actualité dont de multiples acteurs se préoccupent. Le milieu urbain subit de nombreuses évolutions et il est donc devenu essentiel de prendre en considération ces changements. L'espace urbain a une importance primordiale puisque la logistique s'adapte aux ressources présentes et dépend des acteurs qui la constituent. Ce sont les évolutions des villes, des modes de consommation et les avancées technologiques qui incitent à faire de nouvelles études sur le sujet. Garante de la vitalité et de l'attractivité économique d'un territoire, la logistique urbaine est un anneau de la chaîne essentielle du système urbain. Il est question d'un secteur dynamique et en totale transformation, qui doit se restructurer afin d'essayer de répondre à de nouveaux enjeux. En raison de nombreuses intégrations, spécialement environnementaux, sanitaires, moins chères et sociaux, les administrations territoriales et l'Etat prennent maintenant conscience du vrai intérêt à se poser des questions de logistique urbaine. Les enjeux liés à la logistique urbaine sont bien identifiés par les collectivités mais la multiplicité des acteurs, la superposition des compétences et l'évolution permanente de la Supply Chain en font un sujet complexe à traiter.

Mots clés : Logistique urbaine, Supply Chain, Transports, Environnement.

Goods Routing and Reduction of Environmental Impacts in Urban Logistics

ABSTRACT

Urban logistics is a current topic of concern for many stakeholders. The urban environment is undergoing numerous changes, making it essential to consider these transformations. Urban space is of paramount importance since logistics adapt to the available resources and depend on the actors involved. It is the evolution of cities, consumption patterns, and technological advancements that prompt new studies on the subject. As a guarantor of a territory's vitality and economic attractiveness, urban logistics is a crucial link in the urban system chain. This is a dynamic sector in total transformation, which must restructure to address new challenges. Due to numerous integrations, especially environmental, health, cost-effective, and social factors, local administrations and the state are now aware of the true interest in addressing urban logistics issues. The challenges related to urban logistics are well identified by local authorities, but the multiplicity of actors, the overlapping of competencies, and the continuous evolution of the Supply Chain make it a complex subject to handle.

Keywords: Urban logistics, Supply Chain, Transportation, Environment.

INTRODUCTION

De nos jours la Supply Chain est vue comme étant la gestion des différents flux au sein d'une organisation. Il s'agit là des flux physiques (déplacements, stockages de marchandises), des flux d'informations (caractéristiques des produits, informations fournisseurs, stratégies d'approvisionnements, prestataires logistiques, indicateurs de performances...) et des flux financiers (tout ce qui concerne la gestion des coûts). Son défi est de rendre accessible ses offres au moment adéquat, à la bonne destination et avec un coût abordable. Pour atteindre de tels objectifs et ainsi satisfaire la clientèle, il faut une optimisation des flux urbains car c'est dans le milieu urbain que tous les mouvements prennent forme.

La logistique urbaine quant à elle, correspond à l'acheminement le mieux adapté des flux de marchandises à destination ou n provenance de la ville. Elle comprend les flux d'approvisionnement des particuliers, les flux annexes tels que les transports de déchets, les transports publics. La ville reste le lieu majeur d'échanges et de consommation surtout avec le développement actuel du e-commerce. On observe une demande de plus en plus forte de livraisons à domicile liée au vieillissement de la population, à la diminution du taux de motorisation en centre-ville et à une valeur du temps en croissance.

Nous remarquons qu'en 2011, la population mondiale a franchi la barre des 7 milliards d'individus. Et la moitié de ceux-ci vivaient dans les villes, une première dans l'histoire de l'humanité. La tendance ne va pas s'inverser de sitôt puisque les Nations Unies estimaient qu'en 2030, nous frôlerons les 5 milliards d'urbains (sur 8,3 milliards de terriens). C'est donc près de 1,5 milliards d'humains supplémentaires qu'il va falloir loger en ville d'ici deux décennies. Un pari gigantesque auquel se sont intéressés des géographes et environnementalistes dans une étude publiée le 17 septembre par les Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS).¹

Il devient donc primordial de prendre en compte l'évolution de l'espace urbain et d'y adapter une logistique. En effet, la logistique doit permettre une optimisation en termes de coûts, délais et conséquences sur le milieu environnemental et les individus qui s'y trouvent. Il est alors nécessaire de trouver des solutions durables pour tous. La Supply Chain joue énormément au niveau de la viabilité des transports de marchandises dans les secteurs urbains.

Le progrès de l'urbanisation a aussi bien des avantages que des inconvénients sur l'environnement. Des politiques et des mesures ont été imposées pour éviter un nombre important de nuisances. Cet article sera axé uniquement sur les moyens de transport de marchandises en logistique urbaine, l'aspect infrastructurel de la ville ne sera donc pas abordé. Un nombre important d'organisations veillent à ce que la logistique aide à l'optimisation des moyens de transports pour occasionner un minimum d'impacts négatifs. La problématique découlant de cette réflexion est la suivante :

Dans le cadre de la logistique urbaine, comment peut-on mieux acheminer les marchandises tout en réduisant leur impact environnemental ?

Les deux grands thèmes de cet article à savoir les transports et l'environnement dans le cadre de la logistique urbaine sont repris par deux sous-questions :

- Comment procéder à une amélioration de l'utilisation des moyens de transport de marchandises dans l'espace urbain ?

¹ https://www.lemonde.fr/passeurdessciences/article/2012/09/23/entre-2000-et-2030-l-espace-urbain-mondial-aura-triple_5986279_5470970.html

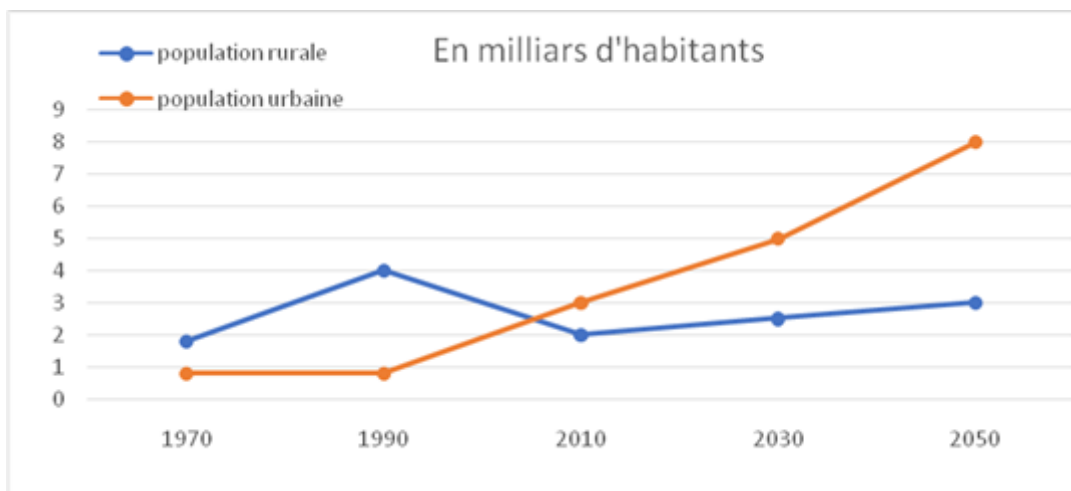
- Quels sont les moyens permettant un transport de marchandises durable ?

CONTEXTE THEORIQUE DE LA LOGISTIQUE URBAINE

L'évolution du milieu urbain entraîne d'énormes changements dans la vie des êtres humains. Leurs habitudes, leurs fréquentations, l'environnement dans lequel ils se trouvent changent.

On constate de plus en plus de déplacements des paysans vers les villes à cause d'énormes difficultés auxquelles ils font face, comparé aux citadins. Famine ou malnutrition (Inde) ; manque d'argent, manque de services de base (santé). Certains ont dû fuir à cause de la guerre (Rwanda), d'autres rêvaient de situations de vies meilleures tout simplement. Les villes de nos jours sont alors bondées.

Figure 1: Population urbaine et rurale dans le monde



Source: Lelivrescolaire.fr Doc.1

Cette étude montre des rythmes de croissance sont très élevés. Depuis un siècle, la population urbaine a augmenté dix fois plus vite que la population totale. On parle d'explosion urbaine pour désigner cette très forte croissance. D'ici quelques années la majorité des Hommes vivra en ville (45% actuellement).

Le nombre de très grandes villes se multiplie. On en comptait en 1950 deux de plus de 10 millions d'habitants (New York et Londres), contre 17 aujourd'hui. De même, le nombre des villes de plus de 5 millions d'habitants a quintuplé depuis 1950. Ainsi, ce sont avant tout de très grandes villes qui attirent les hommes.²

Les 10 plus grandes agglomérations du monde :

- 1- Tokyo (Japon) 27 millions d'habitants
- 2- Mexico (Mexique) 20 millions d'habitants
- 3- Sao Paulo (Brésil) 20 millions d'habitants
- 4- New York (Etats-Unis)
- 5- Bombay (Inde)
- 6- Rio de Janeiro (Brésil)

² <http://keepschool.com/fiches-de-cours/collège/geographie/urbanisation-dans-monde.html>

7- Calcutta (Inde)

8- Séoul (Corée du Sud)

9- Djakarta (Indonésie)

10- Shanghaï (Chine)

Elles sont d'abord apparues dans les pays développés (Londres, New York), en raison de l'industrialisation. Aujourd'hui, c'est dans le tiers monde qu'elles se développent le plus : 17 des 20 plus grandes villes du monde y sont situées. Mexico en constitue un exemple célèbre.

Les mégapoles du tiers monde connaissent de très nombreux et graves problèmes : approvisionnement en eau, transports insuffisants, pénurie de logements, insécurité, entassement, pauvreté et pollution.

Les transactions et plus précisément le nombre de visiteurs augmentent avec le changement de poste des secteurs urbains, l'allongement des temps de parcours et mouvements. Pendant des siècles, il y'a eu des progrès notables des tendances de consommation, aux grandes boutiques se sont ajouté les ventes par correspondance. Les gens économisent énormément de temps désormais en effectuant leurs achats en ligne. Le cas de la France nous interpelle:

La France est en effet le 2^{ème} marche en Europe et le 5^{ème} au niveau mondial. Comme annonce par la FEVAD il y'a un an, le cap des 100 milliards a bien été franchi cette année. Au total, les Français ont dépensé 103,4 milliards d'euros sur internet l'an dernier. On rappellera que ce montant comprend à la fois les ventes de services (voyage, transport, streaming, téléphonie...) et celles de produits, ces dernières comptant pour 45% du total. Malgré le fléchissement de la croissance observe au dernier trimestre, la hausse du chiffre d'affaires atteint donc +11,6%.

Pour 2020, la FEVAD anticipe un niveau de croissance comparable à celui de 2019, de l'ordre de 11,5%. Les sites de e-commerce devraient donc, cette année réaliser un chiffre d'affaires de 115 milliards d'euros avec un nouveau cap historique en vue. Cette fois en nombre de commandes, avec près de 2 milliards de transactions attendues en 2020.

Tableau 1: Nombre de sites de e-commerce actifs en France de 2009 à 2018 (en milliers)

Anées	En milliers	Années	En milliers
2018	182	2012	117,5
2017	173	2011	100,4
2016	157,3	2010	81,9
2015	182	2009	64,1

Source: fr.statista.com

Depuis plus de 15 ans, en France mais aussi à l'étranger, plusieurs initiatives et projets de logistiques urbaines ont été lancés pour réduire les externalités négatives du TMV(Transport de Marchandises en Villes) : réglementation du trafic et du stationnement, création et organisation des aires de livraison, piétonisation de certains cœurs de ville, mise en place de zones de trafic limité et de zones de faibles émissions, mise en place d'un péage urbain...Nés d'initiatives publiques ou privées, plusieurs Centres de Distribution Urbaine(CDU) ont également vu le jour. Certains ont cessé de fonctionner suite à des problématiques financières. Dans la quête d'une logistique urbaine durable la dimension économique reste primordiale.

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

L'ensemble des acteurs de la logistique urbaine ont des objectifs en commun. Cette étude mettra en avant les différents objectifs que ces acteurs visent afin d'assurer une logistique urbaine durable. Avec l'évolution de la logistique urbaine, de nouvelles initiatives voient le jour et ainsi nous étudierons les différents secteurs que cette évolution concerne :

Les tendances récentes

On observe une demande de plus en plus forte de livraisons à domicile et de l'e-commerce pour les biens de consommation courante. Cette tendance est notamment liée au vieillissement de la population, à la diminution du taux de motorisation en centre-ville, à un intérêt pour l'achat ludique ou une valeur du temps en augmentation.³

*Quelles sont les pratiques des transporteurs et des logisticiens ?

La livraison du « dernier km » est la plus coûteuse (20 % du coût total de la chaîne) et les transporteurs sont de plus en plus réticents à livrer les centres-villes. La rareté des friches urbaines et le coût du foncier entraînent un éloignement des espaces logistiques. Les nouvelles solutions technologiques pour la gestion des flottes, l'optimisation des tournées ou le suivi des livraisons connaissent un succès alors que d'autres pistes d'amélioration de l'empreinte écologique comme la mutualisation des moyens ou le report vers des modes non routiers se heurtent à des obstacles psychologiques, culturels ou techniques.⁴

*Quelles sont les pratiques du commerce et de la distribution ?

En application du code du commerce, les livraisons ne peuvent avoir lieu qu'en présence du destinataire, ce qui limite les possibilités de livraison à des horaires atypiques (nuit). Les commerçants arbitrent l'utilisation de leurs surfaces au bénéfice de la vente, et optent souvent pour la franchise ce qui leur fait perdre la maîtrise des approvisionnements. Le petit commerce indépendant se raréfie et les hypermarchés de périphérie sont moins attractifs. La grande distribution réinvestit donc les centres-villes avec de petites surfaces ouvertes presque 24 h/24 tout en développant en parallèle le commerce électronique.

Les pratiques d'achats

Des enquêtes décennales sur les déplacements de personnes donnent des indications sur les comportements d'achats des ménages. De nombreux déplacements d'achat sont effectués entre 55 et 60 % en voiture, 30 à 35 % à pied et de 5 à 10 % en transport en commun, le reste en deux-roues. Nombreux se font à vide. Les achats en hypermarché se font en voiture à plus de 80 %, quelles que soient la densité urbaine de la zone et la distance à parcourir. Pour 15 € d'achats alimentaires dans un hypermarché en périphérie, la consommation moyenne d'énergie est deux fois celle dans un supermarché de quartier.⁵

*Quels sont les leviers mis en place pour la logistique urbaine ?

La fonction transport-logistique est encore assez méconnue. Si les commandes peuvent être dématérialisées, les biens commandés eux, doivent et devront toujours être livrés physiquement : le

³ Qu'est-ce que la logistique Urbaine ?

<http://www.rungisinternational.com/fr/bleu/enquetesrungisactu/logistiqueurbaine652.asp/>

⁴ Etats des lieux, tendances et actualités de la logistique urbaine

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGITM_Logistique_urbaine_8p_web.pdf

⁵ Quelles sont les pratiques des transporteurs et des logisticiens ?

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGITM_Logistique_urbaine_8p_web.pdf

système logistique urbain est donc contraint. Ces constats doivent conduire à retenir des solutions qui s'appuient sur 5 variables stratégiques : la mutualisation, les véhicules, le foncier logistique, l'accueil des véhicules de livraison et la structure commerciale. En les combinant, des scénarios vertueux pour la logistique urbaine du futur peuvent être imaginés.

* Quelles sont les enjeux de la logistique urbaine ?

Ils sont nombreux:⁶

- Agir sur la structure du marché en favorisant l'émergence de nouveaux acteurs, notamment celui d'« ensemblier de la logistique urbaine ». Ces acteurs contribueront à mutualiser les moyens et développer des synergies afin de réduire les coûts d'exploitation du « dernier kilomètre » et l'empreinte écologique. En parallèle, le développement des sociétés de services de livraison et d'accompagnement à domicile par la professionnalisation contrôlée de ces nouveaux métiers.
- Faire de la logistique urbaine un tremplin pour l'emploi. Permettant d'une part, à ce secteur de drainer des ressources humaines et, d'autre part, offrant à des publics en difficulté une voie d'insertion professionnelle et sociale. La logistique urbaine ne bénéficie pas d'une bonne image. Cependant, elle porte en elle une véritable expertise qui combine des connaissances très riches avec un savoir-faire irremplaçable sous la pression du temps réel. Le développement des livraisons à domicile tend à élargir le champ traditionnel de la logistique urbaine avec le développement du e-commerce. Dès lors, il paraît essentiel de renforcer et soutenir les filières de formation qui offrent dans ce domaine un éventail de métiers allant du très qualifié au faiblement qualifié.
- Favoriser un horizon juridique adapté. Également favoriser le développement d'une logistique urbaine s'inscrivant dans une perspective de développement durable. Il conviendrait de favoriser la cohérence des arrêtés municipaux en étendant les compétences des autorités organisatrices de transport. La professionnalisation des aires de livraison et l'introduction de normes d'émission et de bruit pourraient constituer des outils positifs de régulation du système urbain. Le contrôle de l'inscription au registre des transporteurs constitue un moyen possible de réduire les comportements non vertueux. Une autre piste de progrès est constituée par les réflexions à mener (code du commerce) afin de faciliter les livraisons en dehors de la présence du destinataire dans des sas ou points relais ou de nuit.
- Faire du foncier le levier de la réintroduction de la logistique dans la ville. Il convient donc de démontrer l'utilité de la fonction logistique et développer des synergies avec les politiques commerciales et l'urbanisme. Le maintien d'un tissu dense de commerces de proximité constitue un élément essentiel pour la vitalité économique et la qualité de vie dans les zones urbaines. Dès lors, l'utilisation des dispositions du droit de l'urbanisme, notamment le droit de préemption, pourrait faciliter le maintien de commerces de proximité et, parallèlement, faciliter la livraison et l'enlèvement des marchandises. Des espaces délaissés situés à proximité ou sur les emprises ferroviaires ou fluviales peuvent satisfaire les besoins de la logistique urbaine. Il convient de procéder à leur recensement et de veiller à leur disponibilité. Les pôles d'échanges de transports de personnes comme les gares ferroviaires ou routières ont vocation à devenir d'importants pôles commerciaux et donc des générateurs de trafics importants pour la logistique urbaine, tant pour les flux entrants que sortants.

⁶ Quels sont les enjeux de la logistique urbaine ?

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGITM_Logistique_urbaine_8p_web.pdf

- Mettre en place une stratégie de déploiement de nouveaux matériels (à gaz, électriques). Les actions concernent les véhicules mais également les matériels de manutention. Si une mutation rapide vers des véhicules propres en matière de logistique urbaine est nécessaire, un retard a déjà été pris dans ce domaine, notamment pour les véhicules électriques de plus de 3,5 tonnes. Il est donc urgent de développer des solutions transitoires basées sur l'exploitation du gaz carburant. Il s'agit également de mieux coordonner les transports de fret et de personnes en favorisant le développement des transports publics, du covoiturage et de la mutualisation en matière de logistique urbaine.
- Promouvoir de nouvelles organisations logistiques. Les logisticiens s'engagent dans des réflexions sur l'adaptation de leur schéma logistique aux nouvelles contraintes environnementales anticipées, notamment sur les chaînes logistiques d'approvisionnement. Lorsque cela est possible, la mutualisation des flux et la rationalisation des moyens pourrait être réalisée à l'aide du transport ferroviaire ou fluvial pour les flux provenant de l'extérieur de la ville et à destination d'un espace logistique urbain. La distribution vers le destinataire final serait systématiquement assurée avec des véhicules propres. L'entrepôt logistique serait vertueux sur le plan énergétique, voire à énergie positive, le surplus étant utilisé par les véhicules propres.
- Mieux faire connaître le rôle de la logistique urbaine Il convient de mettre en place une information et une formation sur cette thématique portant à la fois sur l'analyse systémique de la ville, l'utilisation des outils informatiques disponibles (modèles) et sur les actions possibles. Si la mobilité des personnes est au coeur des réflexions actuelles, celle de la marchandise occupera, à coup sûr, élus et techniciens dans les décennies à venir.

Les enjeux économiques, environnementaux, sociaux, voire sociétaux mettent les pouvoirs publics en situation de transformer une activité peu valorisée en une activité de services structurante à forte valeur ajoutée et d'inscrire la logistique urbaine dans la dynamique de la croissance verte.

ANALYSE DES DONNÉES RECUEILLIES

A travers les différentes données recueillies, un certain nombre d'objectifs se présentent accompagnés d'exemples de certaines entreprises:⁷

*Quels sont les objectifs de la logistique urbaine ?

- Mener une politique volontariste de préservation et d'acquisition de foncier pour les activités logistiques
- Favoriser le développement d'un immobilier logistique de nouvelle génération
- Encourager les modes alternatifs à la route : le ferroviaire et le fluvial
- Améliorer l'efficacité du dernier maillon en promouvant de nouveaux schémas d'organisation
- Faire naître une gouvernance globale et souple

*Exemple de Réussite de la logistique urbaine:⁸

⁷ Quels sont les objectifs de la logistique urbaine ?

<http://www.etudes.cci-paris-idf.fr/rapport/191-la-logistique-urbaine-metropole-parisienne-lau1002>

⁸ Exemple de réussite de la logistique Urbaine : Association de Ferrero et STEF

Association de STEF & Nutella : Pour garantir un transport de marchandises plus vert dans les rues de Bruxelles

« Bruxelles, le 28 janvier 2013, FERRERO et STEF mettent en service un nouveau camion hybride frigorifique dédié aux produits FERRERO livrés dans les zones urbaines et périurbaines de Bruxelles. Les objectifs sont variés : la réduction des émissions de CO₂, la diminution de la consommation de carburant et l'atténuation du bruit pour les riverains. Le Premium Distribution Hybrys Tech, développé par Renault Trucks, est particulièrement adapté aux livraisons urbaines car le mode électrique ne cède la place au moteur Diesel qu'au-delà de 20km/h. Il effectuera un trajet quotidien de 200 km autour de l'entrepôt FERRERO de Ternat, pour livrer des points de ventes et des plates-formes de distribution locale, situés dans la banlieue bruxelloise.»

Figure 2: Camion hybride Nutella



Source: retail-chain.fr

«Le camion hybride est un porteur frigorifique de 19 tonnes. Il est destiné à transporter les produits Ferrero (Nutella, Kinder, Ferrero Rocher, Mon Chéri, etc.) à une température constante comprise entre 12°C et 18°C pour garantir le maintien d'une qualité optimale des marchandises ; il est donc question ici d'une température dite « dirigée ». Le camion pourra transporter jusqu'à 18 palettes et débutera ses cycles de livraison dès 5h00 le matin. Il s'agit du véhicule hybride de Renault Trucks, le Premium Distribution Hybrys Tech de 19 tonnes. La technologie hybride dite « parallèle » associe un moteur thermique et un moteur électrique. Ils fournissent de la puissance aux roues selon plusieurs scénarios de répartition : soit les deux en parallèle, soit séparément. Cette technologie, expérimentée depuis près de quatre ans par Renault Trucks, est particulièrement adaptée à la distribution en ville car, outre un gain certain de consommation de l'ordre de 20% grâce à l'utilisation du moteur électrique, elle réduit sensiblement le bruit pour les riverains. Ce véhicule propre répond aux dernières normes en vigueur pour la réduction des nuisances sonores et ses équipements sont conformes au label PIEK.»

*Quels sont les principes et avantages de la technologie hybride ?

www.Stef.com/notre-groupe/communication...Stef.../file

Le principe de la technologie hybride est simple : l'énergie cinétique du véhicule est récupérée lors du freinage ou des phases de décélération afin de la transformer en électricité. Cette énergie est stockée dans les batteries de traction qui fonctionnent en parfaite autonomie (il n'est pas utile de les recharger). Elle est ensuite restituée par le moteur électrique. Le moteur démarre en mode électrique jusqu'à environ 20 km/h. Au-delà, le moteur diesel se met automatiquement en route pour prendre le relais. Il n'est alors utilisé que dans les phases où il consomme le moins (hors phase de démarrage et de forte accélération). La technologie hybride actuelle est particulièrement adaptée aux opérations de transport de marchandises en zones urbaines ou périurbaines qui nécessitent des arrêts et des démarrages répétitifs :

- Diminution de la consommation de carburant : jusqu'à 20% d'économie.
- Réduction des émissions de CO2 : moins 20%.
- Niveau sonore abaissé à 74 dB en mode électrique.

«Ensemble, STEF et FERRERO s'engagent pour préserver l'environnement»

Avec la mise en circulation de ce premier véhicule hybride spécialement développé pour effectuer des livraisons silencieuses en milieu urbain et périurbain, FERRERO poursuit son engagement en matière de développement durable » déclare Grégory Debuchy, Directeur Supply Chain France - Benelux de FERRERO.

«C'est une première pour FERRERO : la technologie hybride est une pièce maîtresse du puzzle technologique qui répond à l'ambition du groupe de moderniser ses moyens de transport pour qu'ils soient plus respectueux de l'environnement. Notre objectif est de réduire l'impact environnemental de l'ensemble de notre chaîne logistique. FERRERO s'est engagé d'ici 2015 à atteindre 6% du volume transporté sur rail ou par voie fluviale ainsi qu'à réduire de 10% ses émissions de gaz à effet de serre liées aux transports de marchandises et de personnes. Nous sommes particulièrement heureux de franchir un pas supplémentaire dans cette direction grâce à notre partenaire logistique STEF.»

« Serge Capitaine, Directeur général délégué de STEF précise : « Avec FERRERO, client du groupe depuis bientôt 20 ans, nous travaillons dans une démarche collaborative d'amélioration continue sur tous les sujets et en particulier sur les innovations permettant de réduire l'empreinte carbone de leurs activités logistiques. Ainsi, depuis 2005, les activités rail-route ont été intensifiées pour franchir le cap symbolique des 50 millions de pots de Nutella transportés par rail en 2010. FERRERO et STEF ont également mis au point en 2011, une opération inédite en transport combiné fluvial-route entre Rouen et Paris. La mise en circulation de ce nouveau véhicule hybride à Bruxelles s'inscrit dans cette démarche permanente d'innovation. Elle va nous permettre de repenser l'organisation et les horaires de livraison à proximité ou dans les zones résidentielles».

RECOMMANDATIONS ET LIMITES

Les enjeux liés à la logistique urbaine sont bien identifiés par les collectivités mais la multiplicité des acteurs, la superposition des compétences et l'évolution permanente de la Supply Chain en font un sujet complexe à traiter.

Les contributions du CEREMA sur les questions de logistique urbaine sont de différentes natures :⁹

- Un suivi et un appui technique, méthodologique et juridique des actions et études que pourraient porter par les collectivités territoriales ou des études portées par l'Etat avec les collectivités. Le

⁹ Cerema.fr/fr/activites/mobilite-transport/planification-gouvernance-organisation-mobilites/logistique-transports-marchandises/vision-objectifs

CEREMA participe ainsi à l'accompagnement de l'expérimentation de la mise en oeuvre du cadre national sur les chartes logistiques, portée par l'Etat, auprès de 7 collectivités depuis le premier semestre 2017 ;

- La production d'études techniques à destination des services déconcentrés et des collectivités territoriales permettant d'apporter un éclairage sur des problématiques, enjeux ou expériences en lien avec la logistique urbaine ;
- L'accompagnement, la formation, et l'animation de réseaux de collectivités. Le CEREMA coanime le réseau des référents transport de marchandises des collectivités. Ce réseau, qui comprend une cinquantaine de collectivités, se réunit deux fois par an. La mission du CEREMA comprend également celle de référent technique, ce qui l'amène à répondre aux questions des agglomérations tout au long de l'année.

Dans un périmètre qui peut aller au-delà de la ville, le CEREMA se positionne sur les questions de logistique de circuits-courts alimentaires. Les objectifs poursuivis sont multiples et consiste à identifier les spécificités territoriales des organisations logistiques, accompagner les agriculteurs dans le développement de circuits logistiques plus durables ou encore l'impact des nouvelles TIC pour la mise en place de solutions logistiques coopératives.

Dans ce cadre, le CEREMA participe à plusieurs projets :

- Le projet OLICO-Seine porte sur l'analyse de la logistique des circuits courts alimentaires en Normandie et Île-de-France pour révéler les spécificités territoriales des organisations logistiques en Vallée de Seine et engager des démarches de sensibilisation des producteurs aux enjeux logistiques en partenariat avec les acteurs territoriaux. Le CEREMA effectue les évaluations économiques et environnementales des organisations logistiques de ces circuits logistiques par le développement d'un outil de calcul spécifique, sous forme d'une application web ;
- Le projet COLCICCA vise entre autres à accompagner les agriculteurs dans la recherche de solutions logistiques plus durables ;
- Le projet VITICOL interroge la diffusion des TIC dans les organisations logistiques et leur rôle dans le développement de pratiques plus collaboratives pour la distribution des produits alimentaires dans les circuits courts.

CONCLUSION

Garante de la vitalité et de l'attractivité économique d'un territoire, la logistique urbaine est un anneau de la chaîne essentielle du système urbain. Il est question d'un secteur dynamique et en totale transformation, qui doit se restructurer afin d'essayer de répondre à de nouveaux enjeux. En raison de nombreuses intégrations, spécialement environnementaux, sanitaires, moins chères et sociaux, les administrations territoriales et l'Etat prennent maintenant conscience du vrai intérêt à se poser des questions de logistique urbaine. La ville de Dijon s'est totalement emparée de ces problématiques en adoptant un plan d'actions pour une logistique urbaine durable et en instaurant une instance de gouvernance pour travailler en concertation avec les acteurs des différents secteurs touchés par l'organisation urbaine.

La pollution atmosphérique dans nos villes constitue une des intégrations fondamentales d'ici les prochaines années. Cette problématique est devenue sociétale et la prise de conscience, collective. Chacun est amené à interroger ses pratiques : du citoyen dans ses modes de déplacement et de consommation, au fournisseur dans son mode de distribution, aux fabricants de voitures et aux énergéticiens dans leur politique de développement de sources alternatives au gasoil, aux transporteurs

dans leurs décisions de 4 roues, jusqu'aux collectivités dans leur politique au bénéfice de la qualité de l'atmosphère.

Plusieurs leviers peuvent être mis en fonction par les administrations locales pour faire quelque chose sur la pollution atmosphérique et le transport de marchandises à la dernière partie intégrante, tout comme le transport d'êtres humains. Mais encore en bien plus sévères face aux automobiles les plus polluants, les réglementations adoptées par de multiples villes en Europe vont dans ce sens.

La place de l'automobile en agglomération est actuellement réduite en interpellation bénéficiant aux modes doux et des transports en commun. Cette réalité s'adjoint d'une primordiale progression de l'activité de l'acheminement de marchandises en agglomération qui doit parvenir à concilier la continuité de sa compétitivité économique et la baisse de ses impacts sur la pollution atmosphérique. Planification, réglementation, infrastructures..., il y'a maintenant différents moyens pour simplifier et concourir le transport de marchandises dans les centres urbains. Tandis que les actions des collectivités étaient jusqu'à maintenant essentiellement positionnées sous le signe de l'obligation aux utilisateurs (réglementation de circulation, taxes), elles doivent maintenant s'enregistrer à l'intérieur d'un projet plus total, en soutenant par exemple des acteurs qui s'engagent dans des démarches vertueuses et innovantes, en stimulant d'autres options possibles au transport routier et en se basant sur une prise de conscience collective pour privilégier la progression des méthodes.

BIBLIOGRAPHIE

- Ademe et Fne, Logistique urbaine : agir ensemble, Un guide d'aide aux élus, associations, professionnels, pour organiser le transport de marchandises en ville, 2010
- Afilog, Le livre blanc de la logistique urbaine, 2012
- Ambrosini C., Chiabaut N., Cedillo-Campos M., Gonzalez-Feliu J., Munuzuri J. et Taniguchi E., « Restrictions d'accès au centre-ville : à la recherche du « véhicule optimal » urbain », *Logistique & Management*, 2015, Vol. 23 Issue 2, p31-44. 14p.
- Aslog, La logistique urbaine où en êtes-vous ? 1er trimestre 2017
- Botsman R. et Rogers R., *what's mine is your's, The rise of collaborative consumption*, Harper Business, New York, 2010
- Carbone V., Rouquet A. et Roussat C., « Emporté par la foule » Quelles logistiques pour la consommation collaborative ? *Revue française de gestion*, 2016, N°258
- Chanut O., Pache G. et Wagenhausen F., « Logistique urbaine : refonder les logiques d'intermédiation », *Revue Management et Avenir*, 2012, Issue 51, p186-207.22
- Comi A. et Russo F., « Measures of sustainable freight transportation at urban scale: expected goals and tested results in Europe », *Journal of Urban Planning Development*, 2011, Vol. 137, N°2, p. 142-152.1
- Cung V. et Evrard Samuel K., « Analyse comparée des solutions de logistique urbaine », *Logistique & Management*, 2015 Vol. 23 Issue 1, p7-18. 12p
- Ellaouzi S., *Tram fret une expérience en logistique urbaine au service de la performance environnementale*, Green innovation, Mars 2017, N°18
- Fevad, Les chiffres clés 2016/2017, Janvier 2017
- Libeskind J., *La logistique urbaine : les nouveaux modes de consommations et de livraison*, FYP Editions, Limoges, 2015
- Michelin, *Roulons bio ! Demain quels carburants pour quels usages ? Les cahiers du challenge Bibendum*, Paris 2011
- Morana J., « La logistique urbaine durable de demain » *Logistique & Management*, 2015, Vol. 23 Issue 2, p7-19. 13p.
- Rognon J., *Dossier Organisation transport – Comment optimiser son organisation transport ? Supply Chain Magazine*, Mars 2016
- Sia Conseil, *Logistique urbaine : comment réduire les externalités négatives*, Etude Sia Conseil, 2012