



Département Développement durable

Paris, le 03 avril 2012

RÉSUMÉ DES INTERVENTIONS

Table ronde n° 1

Jean-Louis ROUTHIER – Ingénieur de recherches, Laboratoire d'économie des transports

La recherche en logistique urbaine au milieu du gué

Grâce au soutien des instances publiques (ANR, ADEME, PREDIT,...) sur la logistique urbaine, la recherche française de ces dernières années a montré des avancées originales par rapport à nos voisins européens en termes de connaissance, de construction d'outils d'aide à la décision et d'approches novatrices par l'expérimentation.

Devant l'intérêt croissant des acteurs de la ville, un nouveau paysage de la recherche se dessine, avec l'implication récente des écoles d'ingénieurs et une synergie avec le secteur économique grâce à l'action de plusieurs pôles de compétitivité.

Alors que les enjeux d'un développement urbain durable sont bien identifiés et font consensus, une carence subsiste quant à la montée en expertise des collectivités et des acteurs économiques. Ces derniers restent souvent démunis devant les décisions à prendre.

Aussi, la recherche devra-t-elle tenter de répondre notamment aux questions suivantes :

- comment mettre en synergie les décisions de court terme vers un développement harmonieux de la ville ?
- quelles nouvelles organisations sont censées répondre aux comportements émergents et aux mutations technologiques dans un contexte de crise économique ?

Pour cela, l'organisation de la connaissance et des méthodes doit être améliorée et adaptée.

Loïc DELAITRE – Maître assistant à l'école des Mines de Paris et Président de la chaire sur la logistique urbaine (FRELON)

Apport original pour la recherche : la chaire FRELON (Fret et logistique en milieu urbain)

Les problématiques liées au fret urbain semblent de plus en plus au cœur de stratégies industrielles. Ainsi, la recherche a un rôle fondamental d'accompagnement pour rationaliser de manière globale et systémique les approches d'optimisation de la logistique urbaine.

C'est dans ce cadre que la chaire de logistique urbaine FRELON de l'École des mines de Paris a été créée et s'inspire des lignes directrices de l'école. L'intervention reprend :

- la genèse du projet ;
- quelques exemples de travaux ;
- les pistes futures à explorer.

Fabien SERAIDARIAN – Senior manager, Mazars et Chercheur associé, Pôle de recherche en économie et gestion de l'École polytechnique

Les conditions d'exercice de la logistique urbaine : de la sous-traitance à une approche partenariale

Depuis le programme national « Marchandises en ville » initié en 1993, les enquêtes révèlent que le commerce joue un rôle déterminant dans le dynamisme des villes. L'essor des mouvements de marchandises s'accompagne de l'émergence de nouvelles pratiques : flux tendus, livraisons à domicile, réduction des surfaces de stockage, etc.

La livraison du dernier kilomètre reste coûteuse (estimée à 20 % du total de la chaîne) et certains transporteurs sont de plus en plus réticents à livrer dans les centres-villes. Les pratiques des transporteurs et des logisticiens évoluent et beaucoup ont recours à la sous-traitance.

Les études réalisées en Île-de-France font apparaître deux enjeux : pérenniser les entreprises dédiées à la livraison du dernier kilomètre et répondre aux demandes de services en logistique urbaine. En substituant une approche partenariale à la sous-traitance, les rapports entre les parties prenantes reposent sur la confiance et permettent de dépasser la vision contractuelle souvent inadaptée à la réactivité et aux agencements nécessaires à l'activité de logistique urbaine.

Pétronille RÈME-HARNAY – Chargée de recherche, Unité Splott, IFSTTAR

Les logiques de la sous-traitance urbaine

Le recours à la sous-traitance en ville est très fréquent, notamment dans le secteur de la messagerie, mais il s'opère différemment selon les villes et les entreprises.

L'enquête ÉCHO (envois-chargeurs-opérateurs de transport) et une série d'entretiens avec des responsables d'entreprises permettent d'identifier les logiques de la sous-traitance

urbaine (contraintes de réglementation, de congestion, rentabilité économiques des derniers maillons).

Table ronde n° 2

Michel DUBROMEL – Responsable transports mobilité durable et vice-président, France nature environnement

Faire évoluer les plans de déplacements urbains (PDU) pour relever les défis d'une logistique urbaine durable

Les PDU sont un outil efficace pour l'organisation des déplacements de personnes mais sont inadaptés à la prise en compte de la distribution des marchandises, faute d'une autorité unique en la matière.

L'intervention évoque la question de l'appropriation de la logistique urbaine par les collectivités territoriales. Le lien sera fait entre la logistique urbaine et le PDU, afin de s'orienter vers une autorité d'agglomérations pour tous les déplacements, voyageurs et marchandises, et par conséquent conduire à l'effacement des pouvoirs de police des maires sur ces questions.

Olivier MAUREL – Président du groupe opérationnel sur le transport de marchandises et la logistique du Programme de recherche & d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) et Président du pôle de compétitivité Nov@Log

La logistique urbaine et l'économie numérique : complémentarité et antagonisme

Le monde des transports est animé par une « main numérique » et le déplacement physique des marchandises ne peut s'effectuer sans que les informations numériques associées ne soient transmises. Si cette évidence est devenue naturelle dans nos déplacements urbains (téléphone portable, GPS, etc.), la mise en œuvre efficace de ces technologies pour le domaine des transports est très en retard.

La présentation porte sur « la logistique urbaine et l'économie numérique : complémentarité et antagonisme ».

En effet, l'économie numérique est à la fois génératrice de logistique urbaine, en particulier par le développement des activités de e-commerce qui concernent surtout les urbains, mais elle va permettre également de transformer en profondeur l'accès aux ressources logistiques de la ville, avec pour ambition de limiter les impacts sur l'environnement.

Si les conséquences à venir sur la nature des activités commerciales en ville ne font pas partie du thème abordé, les conséquences prévisibles de l'évolution des habitudes de consommation, l'appropriation dans les comportements des bénéfices reconnus du tout numérique (ubiquité, instantanéité, traçabilité, localisation et interconnexion) vont devoir se décliner dans les métiers logistiques (instantanéité, optimisation, tarification en temps réel, intégration inter entreprise et géo localisation). Les acteurs de la chaîne logistique qui comprendront et maîtriseront ces technologies et sauront les inscrire dans une perspective d'aménagement auront un avantage compétitif certain.

Dans le cadre du groupe opérationnel sur le transport de marchandises et la logistique (GO4) du PREDIT, un certain nombre de projets de recherche associés à des démonstrateurs ont été conduit dans :

- le domaine de la mutualisation des surfaces de stockage, des moyens de transport et des zones de livraison ;
- l'étude de nouvelles organisations logistiques, de telle sorte à intégrer en amont les contraintes de la distribution urbaine et à favoriser des modes de transport respectueux de l'environnement ;
- l'usage des approches collaboratives, 2.0 et 3.0 qui correspondent aux comportements « montants » des clients et qui doivent pouvoir se transcrire dans la logistique associée.

En dehors du cadre du GO4, il a également été mis en avant la nécessité d'intégrer cette dimension numérique dans les réflexions sur l'accès à l'infrastructure, sur les interopérabilités nécessaires entre les différents systèmes de transport et de déplacement à l'œuvre dans l'espace urbain.

L'urbanisme numérique de la ville est largement à inventer et c'est un des grands chantiers des vingt ans à venir.

Danièle PATIER – Chercheur associé, Laboratoire d'économie des transports

Quelle dynamique pour lever les verrous et répondre aux nouveaux défis de la logistique urbaine ?

Les travaux réalisés ces quinze dernières années ont permis de comprendre les mécanismes de la logistique urbaine et de révéler les verrous importants qui bloquent la mise en place d'organisations vertueuses.

Un certain nombre de défis restent à relever tant sur le plan technologique, informationnel qu'organisationnel. Cependant des leviers d'action apparaissent clairement pour les pouvoirs publics et la recherche.

Philippe LACHAIZE – Directeur, PwC Consulting

Le centre de distribution urbain électrique

Les concepts d'hôtels logistiques urbains existent depuis de nombreuses années et les modèles économiques de mutualisation de moyens également. Les transports électriques de centre-ville s'avèrent performants. Les moyens technologiques et informatiques permettent la mutualisation. La volonté politique existe.

Dans ce contexte :

- comment passer de tests locaux à des projets plus importants ?
- comment fédérer chargeurs, transporteurs et municipalités autour de grandes ambitions ?