

## **La logistique Urbaine : Identification des Concepts Clés (Revue de Littérature)**

***Mohammed Rajaa P.E.S***

***Ghita Ibnoukatib (PhD Student)***

Laboratoire de Recherche : Management Logistique, Gouvernance et  
Économie Appliquée

Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales Tétouan –  
Université Abdelmalek Essaadi-Maroc

Doi:10.19044/esj.2019.v15n2p57

[URL:http://dx.doi.org/10.19044/esj.2019.v15n2p57](http://dx.doi.org/10.19044/esj.2019.v15n2p57)

---

### **Résumé**

Dans une économie en perpétuelle mutation, caractérisée par la forte consommation, la gestion de flux émanant de la distribution des biens et des services pose des problèmes liés à la mobilité de ces flux au sein de la ville, aspect qui nuit à l'approche urbaine et au dimensionnement de l'espace. Si la logistique en tant que discipline intervient à la gestion et à l'optimisation des mouvements de biens et services et aussi de personnes, une nouvelle approche s'impose, celle de la logistique urbaine, qui vient répondre aux pressions exercées par les problématiques du développement durable. En effet, dans le cadre de ce travail, nous allons essayer de traiter la problématique suivante : comment la logistique urbaine peut répondre aux défis de la distribution de marchandises en ville et défendre les enjeux du développement durable ? Pour répondre à cette question nous avons adopté la méthodologie de recherche suivante: Définitions des concepts de bases ; Identification des parties prenantes et les cibles de la logistique urbaine ; Reconnaître les défis de distribution du dernier kilomètre, et comment la logistique urbaine peut être considérée comme une solution pour les défis du développement durable.

---

**Mots-clés :** Logistique urbaine, flux, dernier kilomètre, espace urbain, transport, développement durable

# Identifying Key Concept of Urban Logistics: A Literature Review

*Mohammed Rajaa P.E.S*

*Ghita Ibnoukatib (PhD Student)*

Laboratoire de Recherche : Management Logistique, Gouvernance et  
Économie Appliquée

Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales Tétouan –  
Université Abdelmalek Essaadi-Maroc

---

## Abstract

In an ever-growing economy, characterized by mass consumption, the management of the flows of the distribution of goods and services presents issues relating to the mobility of these flows within the city. This, however, disturbs the urban approach and the dimensioning of space. If logistics as a discipline intervenes in the management and the optimization of the movement of goods, services and people, then a new approach is required which is the urban logistics. This will respond to the harvest pressures exerted by sustainable development.

This paper focuses on addressing the following question: How can urban logistics respond to the challenges of urban goods distribution and defend the challenges of sustainable development? In answering this question, we adopted the following research methodology: Definitions of basic concepts; Stakeholder identification and urban logistics targets; Recognize distribution challenges in the last Kilometer, and how can urban logistics be considered as a solution for the challenges of sustainable development

---

**Keywords:** Urban logistics, flow, last mile, urban space, transport, sustainable development

## Introduction

Face au plus important défi, le monde est actuellement en train de prendre conscience de l'urgence de s'inscrire dans une optique de développement durable. Les entreprises sont les premières concernées, et l'approche logistique n'y échappe pas, surtout lorsqu'on parle ici des problématiques liées à la circulation des biens et des services dans les espaces urbains, un sujet qui revêt de sérieux effets négatifs (multiplication des transports, congestion, pollution et nuisances écologiques).

En effet, l'intérêt grandissant porté à la logistique urbaine tient à ses enjeux économiques et environnementaux. La logistique urbaine a été accompagnée dans les dernières années d'un ensemble de politiques de développement durable, notamment dans les zones d'agglomérations. Ceci a engendré une attention spéciale aux questions des espaces urbains et leurs durabilités.

En outre, plusieurs contraintes se présentent sur le plan organisationnel, afin d'assurer une bonne gestion des flux en ville, ou encore sur le plan opérationnel vis-à-vis des effets croissants de la congestion pour les véhicules en circulation et ceux de distribution de biens et de services.

Pour cette raison, la logistique urbaine doit intervenir à la gestion et à l'optimisation des circulations des biens et des services, ainsi que les personnes dans les espaces denses, car les enjeux économiques et environnementaux de la logistique urbaine sont très loin d'être négligeables pour le développement et l'attractivité de l'espace urbain.

### 1. La logistique urbaine : définitions

La logistique urbaine s'associe avec la notion de transport et opération de mutation de marchandise en ville. D'ailleurs, l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Économiques) a défini le transport de marchandises en ville comme : « la livraison de biens de consommation (non seulement au détail mais également par d'autres secteurs comme le secteur manufacturier) en ville et en banlieue, y compris le flux inverse de biens usagés sous forme de déchets propres ». En effet, la logistique urbaine c'est la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux de marchandises et de personnes dans les centres urbains, les agglomérations, les périphéries et même les flux interurbains. Cette pratique se différencie de la logistique traditionnelle fondamentalement par sa prépondérance à s'intéresser aux implantations des infrastructures de logistique et transport et au développement du réseau des transports urbains.

De ce fait, nous vous présentons des définitions diverses sur le concept de la logistique urbaine :

Auteurs	Définitions
- Pipame (2009) <i>«Logistique et distribution urbaine»</i>	La logistique urbaine concerne l'acheminement des marchandises dans le cœur des agglomérations, leur traitement sur ces territoires, leur livraison au destinataire final ainsi que la gestion des flux retour (produits renvoyés, à recycler et déchets). Il s'agit donc du « dernier maillon » de la chaîne logistique, le plus visible aux yeux des consommateurs finaux comme l'un des plus coûteux (environ 20 % du coût total de la chaîne logistique *). En effet, l'espace urbain, qui rassemble une grande partie de la consommation, est aussi celui où la circulation des marchandises est la plus difficile et complexe.

Dablanc, L. (2005)	La logistique urbaine est « une prestation concourant à une gestion optimisée des flux de marchandises en milieu urbain »
Taylor Michael & Coll (2005). « <i>The role of transportation in logistics chain</i> », in <i>Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies</i>	La logistique urbaine « city logistics » peut se comprendre comme un système de gestion des flux de biens et d'informations à l'échelle de la ville ou de son agglomération. Elle est « le procédé par lequel on optimise les activités de logistique et de transport des compagnies privées avec l'aide de systèmes d'information avancés pour la gestion du trafic, de sa congestion, de la sécurité et des ressources d'énergie dans les agglomérations, à l'intérieur d'une économie de marché.
Danièle, P. (2002)	La logistique urbaine se définit, comme « l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville »4. Ce n'est donc plus un simple transport de marchandises puisqu'il y inclut un ensemble d'opérations visant à l'optimiser.

**Tableau 1. Définitions de la logistique urbaine**

## 2. Les acteurs de la logistique urbaine

Pour répondre aux défis sociaux, environnementaux et économiques de demain, un équilibre est à trouver entre action publique et privée. En effet, si les activités logistiques et de transport de marchandises se déploient en grande partie dans le domaine public, elles sont, de fait, pilotées par des acteurs privés, aux intérêts parfois divergents.

Cependant, nous pouvons distinguer les acteurs de la logistique urbaine en identifiant les acteurs de la sphère économique et ceux de la sphère urbaine :

- **La sphère économique** : regroupe ceux qui cherchent à maximiser leur bien-être individuel (logique privée basée sur la rentabilité et l'optimisation des moyens et des ressources).

- **La sphère urbaine** : regroupe ceux qui cherchent à maximiser le bien-être collectif (logique publique basée sur la qualité de l'environnement de la vie des citoyens).

Sphère économique
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Chargeurs</b> La notion de chargeur est souvent associée à celle du détenteur de fret, aussi connu sous le nom de 'fournisseur'. Ces acteurs génèrent donc du transport, en émission comme en réception. Le chargeur est défini comme l'acteur qui est soit à l'origine soit à la destination du transport. Les chargeurs peuvent se distinguer en deux types : les expéditeurs et les destinataires. Étant donné que la ville est un espace contraint en ce qui concerne les livraisons du dernier maillon de la chaîne (le consommateur), ces acteurs deviennent exigeants en termes de fiabilité des transports. Ils peuvent être eux-mêmes chargeurs, producteurs ou encore distributeurs et ils peuvent recourir à différentes formes de transport. On distingue les deux types ; soit le transport pour compte propre, soit le transport pour compte d'autrui.</li> <li>• <b>Prestataires de services</b> Professionnels du transport et/ou de la logistique, ils participent aux échanges et à la circulation des biens et services pour le compte d'un donneur d'ordre. Ces acteurs sont directement impliqués, à des niveaux de responsabilité différents, dans la gestion</li> </ul>

opérationnelle des flux à destination et/ou au départ des agglomérations. Ils ont pour mission principale l'organisation des flux de manière à optimiser les moyens mis à disposition pour assurer au donneur d'ordre une meilleure qualité de service au plus bas prix possible.
<b>Sphère urbaine</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Usagers de l'espace public</b> Ce sont les usagers des systèmes de transport urbain, habitant et travaillant dans le secteur urbain de manière permanente ou temporaire. Ils s'organisent en associations plus au moins puissantes constituant des groupes de pression auprès des élus. Leurs préoccupations sont d'ordre économique, environnemental et fonctionnel. L'acceptabilité des activités logistiques urbaines passe par la prise en compte de l'opinion des usagers de l'agglomération dans la gestion de la ville.</li> <li>• <b>Institutionnels</b> Cette catégorie regroupe les services techniques, les responsables politiques, etc. Elle a pour mission le pilotage des comportements des consommateurs de l'espace urbain par l'instauration de règles qui cadrent les pratiques de déplacement. D'autres services complètent la catégorie des institutionnels : police (par les contrôles pratiques), services d'urbanisme (intervention direct sur les conditions d'exploitation), organisations de développement (accompagnement des dynamiques des chargeurs).</li> </ul>

**Tableau 2.** *Les acteurs de la logistique urbaine*

### **3. Les segments de la logistique urbaine**

**Les villes :** sont des lieux de consommation, de production et de distribution de biens matériels. La logistique urbaine comprend toutes les activités qui assurent les exigences matérielles de ces activités. Elles comprennent tous les mouvements générés par les besoins économiques des entreprises locales (toutes les livraisons et la collecte des fournitures, des matériaux, des pièces) dont les entreprises ont besoin pour leurs fonctionnement (Dablanc, 2011). Les espaces urbains sont alimentés par une multitude d'activités économiques, constituée de centaines de chaînes d'approvisionnement différentes, ce qui permet d'avoir une logistique très complexe et diverse. Cependant, chaque activité économique se déroulant en milieu urbain peut être associée à un profil de génération de fret spécifique, constant d'une ville à l'autre, même si les villes du monde diffèrent par leur taille, leurs conditions géographiques, leur économie, leur culture et valeurs politiques (Dablanc, 2011).

**La vente au détail :** Les zones urbaines abritent un large éventail d'établissements de vente au détail, responsables de la majeure partie de la livraison au sein des milieux urbains. Du point de vue logistique, deux types de détaillants différents peuvent être distingués. Le premier est la vente au détail en chaîne, desservie par des systèmes d'approvisionnement centralisés. Les chaînes de détaillants sont généralement desservies par des systèmes de distribution centralisés, qui utilisent des livraisons consolidées, ce qui permet de limiter le nombre de livraisons requises. Le deuxième type concerne des

magasins spécialisés indépendants de petite et moyenne taille. Leur logistique est très différente des principales chaînes de distribution dans l'organisation des livraisons, car elles ne sont pas desservies par des systèmes de distribution centralisés. La fourniture est généralement organisée directement par leurs divers fournisseurs en utilisant souvent leurs propres véhicules, ce qui représente environ trois fois le nombre de livraisons aux chaînes de détaillants utilisant des systèmes d'approvisionnement centralisés (Cherrett et al., 2012). Les détaillants indépendants sont donc les producteurs de la plus grande quantité de trafic de fret, représentant 30 à 40% de toutes les livraisons dans une ville (Dablanc, 2011).

**Les courses des consommateurs :** Les produits vendus dans les magasins de vente du détail sont généralement rapportés chez eux par le consommateur, en utilisant les voitures particulières, les transports en commun ou à pied et à vélo. Ces courses des consommateurs, y compris le voyage au point de vente du détail pour acheter le produit et le voyage pour le transporter à la maison, peuvent être responsables d'une part importante de l'énergie de transport de marchandises utilisée dans la chaîne d'approvisionnement, et de la source des matières premières au point de vente du détail, en fonction du mode de transport, de la quantité de marchandise transportée et de la distance du trajet imputable aux achats (Browne et al., 2006).

**Messagerie et Courriers Express :** Les services express traitent le transport rapide de documents et de colis plus légers avec des services supplémentaires à valeur ajoutée. Les opérateurs de cette activité ont un réseau mondial de terminaux cross-dock où les envois sont regroupés pour les circuits de livraison dans les zones urbaines utilisant grandes fourgonnettes ou petits et moyens camions. Les livraisons à domicile constituent un segment du marché des colis, tandis que les canaux de vente au détail conventionnels comprennent la livraison d'un centre de distribution à un point de vente et un point de vente pour le consommateur.

**Les Hôtels et restaurants :** Les livraisons de produits alimentaires sont un important générateur de trafic de fret urbain. L'industrie hôtelière prépare et fournit des aliments et des boissons pour les hôtels, les bars et les restaurants, les cantines, etc. Les clients finaux ont souvent besoin de services spécifiques présentant différentes organisations logistiques qui posent un certain nombre de contraintes pour les canaux de distribution. Le secteur est généralement caractérisé par l'imprévisibilité et, par conséquent, les commandes sont généralement très petites et les livraisons sont souvent requises au moment voulu, ce qui conduit aux livraisons fréquentes (MDS Transmodal, 2012).

**Les Infrastructures et constructions urbaines :** ce sont des routes aux résidences en passant par les bureaux et les commerces construites,

renovées et réparées. Ces activités ont une utilisation intensive du matériel et doivent être fournies à base irrégulière, à la fois en termes de date et de lieu des services (Rodriguez, 2013). Les chantiers génèrent jusqu'à 30% du tonnage transporté dans les villes (Dablanc, 2011).

**Les Déchets :** Les activités urbaines génèrent de grandes quantités de déchets qui doivent être collectés et transportés au recyclage (installations et sites d'élimination). Le recyclage nécessite des véhicules spécialisés et des visites de ramassage dédiées (Rodrigue, 2013).

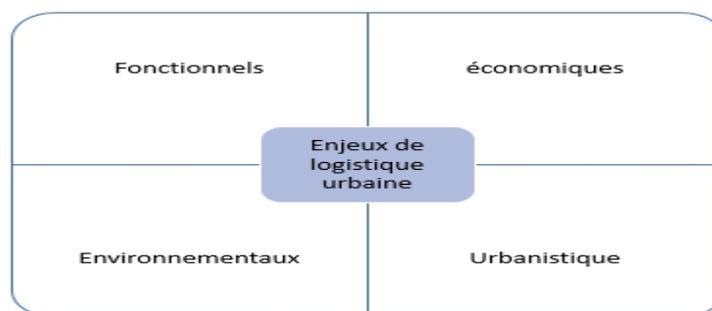
**Transport industriel et terminal :** Les villes ne sont pas seulement des lieux de consommation, mais aussi des lieux de production.

**Distribution :** Les activités de distribution font souvent partie des chaînes d'approvisionnement mondiales. Elles s'approvisionnent auprès des fournisseurs et distribuent des produits intermédiaires et finis aux clients du monde entier via les entrepôts et des centres de distribution (consolidation, déconsolidation, stockage). Ces installations se trouvent généralement à proximité des ports, des aéroports et des terminaux ferroviaires, qui sont des points aux réseaux de transport régionaux ou mondiaux. Ils génèrent à la fois des charges partielles et unitaires (conteneurs et camions) provenant de districts ou de terminaux de fabrication (Rodriguez et al., 2013).

#### 4. Les enjeux de la logistique urbaine

Le transport de marchandise dans les espaces urbains constitue le dernier maillon de la chaîne logistique (distribution), ce qui implique un certain nombre de problématiques, notamment celles liées au dernier kilomètre. L'efficacité de la logistique urbaine en tant qu'optique de gestion des flux demeure dans le fait de la conciliation des intérêts de toutes les parties prenantes et surtout la prise en compte des différents enjeux qui s'imposent :

**Figure 1.** Les enjeux de la logistique urbaine (élaboré par nos soins)



**Enjeux fonctionnels :** Qui concernent la ville dans son dimensionnement, et qui consiste à préparer les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins de circulation.

**Enjeux économiques :** Le mécanisme d'urbanisation augmente naturellement la taille du marché des acteurs économiques mais en contrepartie il en complexifie la problématique : les distances parcourues augmentent, le taux d'occupation de la voirie également entravant les mouvements des marchandises. Dans un secteur où la concurrence est très forte et les marges très faibles il est donc essentiel que les logiques à priori contradictoires des deux sphères se rejoignent pour concilier durablement croissance de la ville et efficacité du transport de marchandise en ville.

**Enjeux urbanistiques :** Les mouvements des marchandises en ville exploitent plusieurs espaces, à savoir les infrastructures de circulation et les plateformes nécessaires pour effectuer les opérations logistiques associées à la mise à disposition des produits auprès du client final. Le choix de la localisation de ses plateformes résulte d'un processus décisionnel qui prend en compte principalement le potentiel d'activité du transport de marchandise, le prix de l'immobilier et du foncier, et son accessibilité depuis le réseau régional pour capter au mieux les flux entrants. Les deux dernières contraintes amènent souvent les plateformes à s'éloigner du centre urbain et augmentent là encore les distances à parcourir et donc les coûts de prestations et les nuisances environnementales.

**Enjeux environnementaux :** la responsabilité sociale des entreprises s'inscrit parfaitement dans l'enjeu environnemental de la logistique urbaine, dans le sens où elle incite à la protection de l'environnement et appuie le développement durable.

## **5. La logistique urbaine et défis du dernier kilomètre**

Le transport de marchandises est un élément important de la chaîne logistique. En milieu urbain, dans la logistique de distribution du « dernier kilomètre », les entreprises sont confrontées aux problèmes liés à la congestion et au respect de l'environnement, surtout que les modes de consommations ont beaucoup changé avec le E-commerce et les livraisons qu'ils génèrent. En conséquence, les systèmes d'approvisionnement en centre-ville doivent être restructurés en commençant par la considération des nouveaux acteurs induits par ce nouveau mode de consommation.



**Figure 2.** Schéma distribution traditionnelle Vs distribution du e-commerce

Dans la gestion du transport de marchandises en ville, y compris celui du dernier kilomètre, les décisions de planification ont un impact direct sur la qualité du service et bien évidemment sur les coûts (Crainic & Laporte, 1997). Ces deux variables sont liées, et il est important de les considérer dans l'identification du réseau de transport. En effet, le réseau de transport doit s'adapter au mieux aux contraintes économiques (politique d'approvisionnement et de stockage), géographiques (espaces urbains et configuration des tournées), organisationnelles (cadence des tournées) ou de qualité (véhicules utilisés et personnel) (Crainic, 2000 ; Wieberneit, 2008).

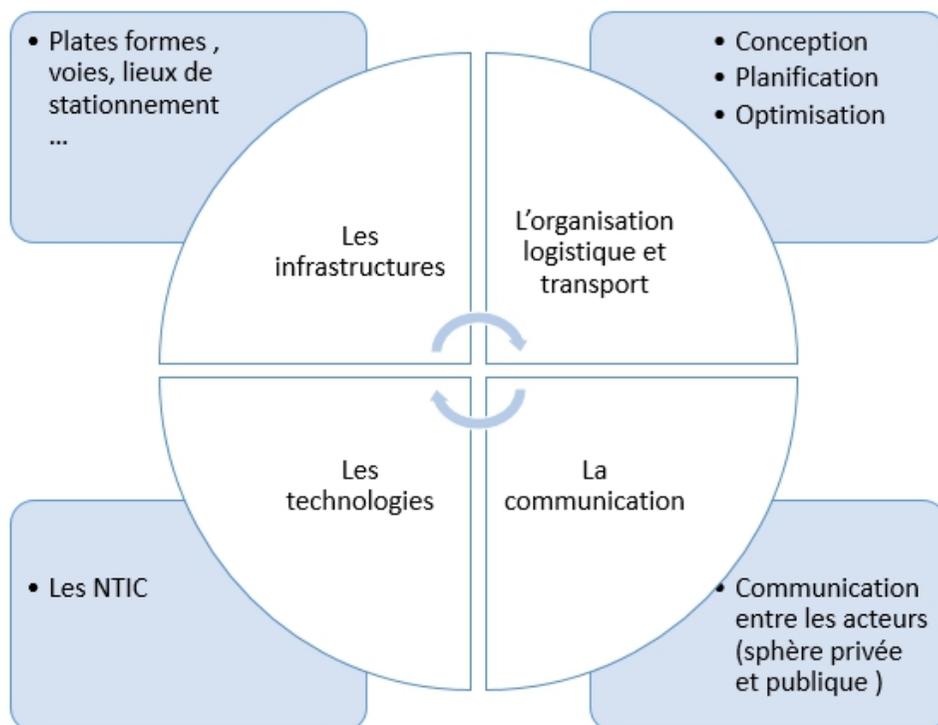
La logistique du dernier kilomètre désigne l'ensemble des opérations mises en œuvre une fois la commande du client est préparée. L'objectif de ces opérations est de mettre à disposition du client la commande précédemment préparée en entrepôt. Nous retrouverons donc l'acheminement du colis, l'ensemble des étapes liées à l'éclatement des colis sur les plateformes des transporteurs et la dépose au point de livraison souhaité par le client.

Les problématiques liées au dernier kilomètre ne sont pas abordées par toutes les entreprises de distribution à cause de la multiplication des contraintes posées, comme par exemple la mauvaise planification et gestion des tournées qui, dans ce contexte, peuvent être améliorées et facilitées par les nouvelles technologies et notamment les systèmes (Hall & Partyka, 2008).

De fait, on peut constater que ce n'est que récemment que les solutions de logistique urbaine et les systèmes de distribution du dernier kilomètre dans les espaces urbains, notamment des villes en agglomérations, n'ont pas fait beaucoup l'objet d'une réflexion de standardisation et de transposition (Dablanc, 1998 ; Patier, 2002 ; Rosini, 2005 ; Spinedi, 2008 ; BESTUFS, 2009 ; SUGAR Project, 2010). En effet, chaque ville a développé pendant des années des systèmes et des solutions logistiques ad hoc sans un souci d'harmonisation. Dès les années 1990, des questions sur la forme et les éléments d'un système urbain de distribution de marchandises se sont posées,

souvent répétées par des acteurs locaux des collectivités de plusieurs pays mais qui ne sont toujours pas uniformisées (Gonzalez-Feliu, 2008).

Dans la même optique, le dernier kilomètre s’inscrit dans les démarches du management du système, et incite à la mobilisation de quatre éléments phares :



**Figure 3.** *Eléments à prendre en considération dans le management du système (élaboré par nos soins)*

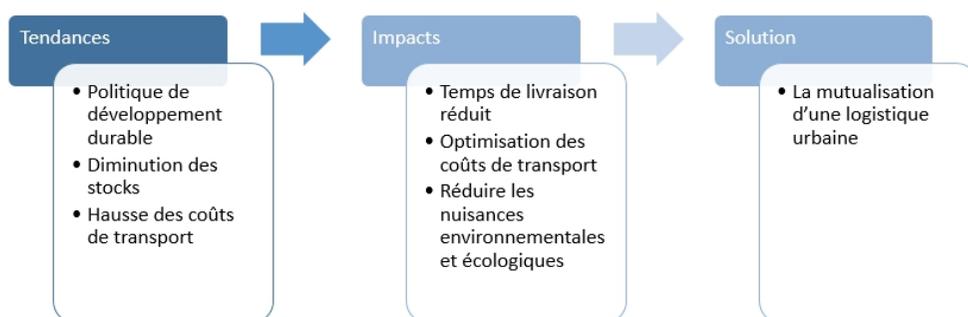
- **Les infrastructures :** les systèmes utilisent des plates-formes urbaines de distribution, Des voies préférentielles ou des lieux de stationnement réservés au transport de marchandises peuvent favoriser l’usage du système pour les livraisons en zone dense.
- **L’organisation logistique et des transports :** cette composante contient les principales actions dans la conception, la planification et l’optimisation de la chaîne logistique du système. Ces aspects permettent de définir les principales stratégies d’organisation logistique du système.
- **Les technologies :** deux types de technologies sont en général utilisés. Premièrement, les technologies d’information et de communication (TIC) favorisent l’échange des données, le suivi de la marchandise ou du véhicule ainsi que d’autres opérations de soutien au transport. Deuxièmement, les technologies du véhicule, plus précisément celles

liées à la motorisation, permettent une réduction des émissions de polluants du véhicule et jouent en faveur d'une meilleure qualité de l'air.

- **La communication** : elle contient les actions et moyens pour la communication en direction des utilisateurs potentiels du système et des autres acteurs concernés directement ou indirectement par le système de logistique urbaine.

En outre, il ne faut surtout pas oublier de signaler l'importance du réaménagement des villes en instaurant des espaces logistiques urbains, qui ont un rôle focal dans la redistribution en massification et en réduction de distance finale de livraison. Ces espaces peuvent raccourcir le dernier kilomètre en induisant d'autres solutions de transport autres que la route, et comme ça de réduire les nuisances du transport de marchandises en ville.

La mutualisation du dernier kilomètre peut répondre aux questions environnementales ainsi qu'à la satisfaction du client qui cherche de plus en plus des temps de livraison réduits.



**Figure 4.** La mutualisation logistique comme solution (élaborée par nos soins)

À la lumière de ces réflexions, nous pouvons dire que la mutualisation du dernier kilomètre dans les stratégies de la ville peut répondre à un certain nombre de questions économiques et environnementales, et pour y répondre nous nous proposons :

- L'intégration des évolutions des stratégies d'aménagement territoriale
- L'analyse des flux et des tendances du territoire
- L'instauration des espaces logistiques urbains par cible de consommation
- Étude et l'analyse des espaces et infrastructures logistiques au niveau de leurs positionnements
- Définir les acteurs, les organisations, les processus et les systèmes d'information nécessaires

- Analyser les flux de transport de tous les acteurs et identifier le modèle économique, le système d'information, et le fonctionnement

## **6. La logistique urbaine, qu'en est- elle pour le Maroc ?**

Au cours des dernières années, la quantification de l'impact de la logistique sur le changement climatique a suscité un réel intérêt. Plusieurs recherches scientifiques et études se sont attelées à la question. Le Forum Économique Mondial a estimé selon une étude datant de 2009 que l'activité logistique représente environ 5,5 % des émissions des gaz à effet de serre. Selon la même étude, les installations logistiques sont responsables de 9 à 10 % des émissions des GES (Gaz à Effet de Serre), tandis que le reste provient du transport de fret. Le transport routier de marchandises est responsable de deux tiers de ces émissions de GES. D'autres études et recherches indiquent des parts plus importantes des opérations logistiques dans les émissions des GES.

La logistique urbaine, élément indispensable au bon fonctionnement et au dynamisme des villes, est généralement perçue uniquement sous le prisme des nuisances qu'elle engendre (congestion, pollution, bruit, insécurité routière). La multiplicité d'acteurs impliqués tant dans la sphère institutionnelle que privée et la superposition des compétences en font un sujet complexe à traiter en particulier par les collectivités territoriales.

En effet, le tissu économique marocain est caractérisé par 90% des formes traditionnelles de commerce et de distribution. La distribution au Maroc s'effectue par le biais du commerce traditionnel impliquant une multiplicité d'acteurs peu intégrée. Le transport est majoritairement organisé par le chargeur (unités de production, usines de montage, entrepôts de conditionnement ou de groupage/dégroupage, commerces de gros) en compte propre, avec un très faible taux de remplissage entraînant un sureffectif des véhicules en circulation dans les villes.

Au niveau du Maroc, un nombre important d'actions et de pratiques « durables » est entrepris par les acteurs de la logistique, notamment dans le cadre des chantiers de la stratégie nationale logistique lancée en 2010 qui se fixe des objectifs ambitieux en termes de réduction des émissions de polluants générées par le secteur.

Le Maroc « est résolument décidé » à faire de la question de la mobilité durable un enjeu fondamental de sa politique de transport à travers le lancement d'une étude d'élaboration d'un schéma directeur de mobilité nationale aux horizons 2025 et 2035. Cette étude qui s'inscrit dans la dynamique que connaît le secteur des transports, vise à rendre les infrastructures plus attractives, plus complémentaires et plus compétitives, tout en répondant aux mouvements croissants de personnes et de marchandises et en réduisant leur incidence sur l'environnement.

Cette polémique de distribution dans les espaces urbains a suscité l'intérêt des politiques publiques, notamment la stratégie nationale du développement de la compétitivité logistique et d'autres politiques d'aménagement (schémas régionaux)

### **Conclusion et constats**

L'efficacité de l'acheminement des produits auprès du dernier maillon urbain de la chaîne logistique (le destinataire final) tout comme l'optimisation de la gestion des flux nécessitent, chacun en est bien conscient, une meilleure coordination des acteurs privés et publics, mais aussi l'émergence de nouveaux modes d'organisation et la réimplantation en secteur urbain de fonctions et foncier logistiques. On parle là de l'adaptation de l'approche logistique urbaine dans les stratégies.

Comme le soutient Quak (2011), la logistique durable nécessite une combinaison de mesures logistiques, technologiques et politiques, au lieu de les mettre en pratique séparément.

De plus, il est prouvé que les mesures de logistique urbaine peuvent résoudre des problèmes plus vastes de la chaîne d'approvisionnement : gestion des stocks, des retours et du recyclage (Browne et al., 2005). Les solutions de la logistique urbaine permettent une meilleure utilisation des ressources sur les lieux de livraison. Ces avantages plus larges de la chaîne d'approvisionnement peuvent être utilisés pour compenser le coût supplémentaire des mesures de la logistique urbaine, par l'utilisation de technologie innovante. Il est donc nécessaire de poursuivre les recherches sur le point de vue de l'expéditeur et du destinataire, ainsi que sur la relation entre les différentes parties prenantes dans une perspective holistique, y compris les effets en amont de la chaîne d'approvisionnement.

En outre, les problématiques de transport de marchandise au sein des villes des pays en voie de développement se trouvent à un point critique en raison de la motorisation croissante associée à un haut trafic entraînant de graves problèmes de congestion et de pollution. Dans ce sens, il faut se poser des questions :

- Est-ce que le système de gestion des milieux urbains est dynamique et efficace ?
- Est-ce que ces pays démontrent la volonté d'insérer des politiques de logistique urbaine dans l'aménagement et la gestion des villes ?

### **References:**

1. Ambrosini, C. & Routhier, J.L. « Objectives, methods and results of surveys carried out in the field of urban freight transport: an international comparison », *Transport Reviews*.

2. Barrat, M. (2004). «Understanding the Meaning of Collaboration in the Supply Chain», *Supply Chain Management : An International Journal*.
3. Behrends, S. (2011). *Urban freight transport sustainability - The interaction of urban freight and intermodal transport*. PhD, Chalmers University of Technology.
4. Boudouin, D. (2006). *Guide Méthodologique: les espaces logistiques urbains*. La documentation française, Paris.
5. Boudouin, D. (2006). « Les Espaces Logistiques urbains (ELU) : La méthode pour agir», CRET-LOG
6. Boudouin, D. (2009). « Actes de la journée : La logistique urbaine à l'heure de Copenhague, La livraison du dernier kilomètre, quelles solutions pour nos villes ? », CRET - LOG, Arche de la Défense, 7 déc.
7. Boudoin, D. & Morel, C. (2002). *Logistique urbaine : l'optimisation de la circulation des biens et services en ville*, La Documentation française.
8. Browne, M., Allen, J., & Rizet, C. (2006). *Assessing transport energy consumption in two product supply chains*. *International Journal of Logistics*.
9. Browne, M., Sweet, M., Woodburn, A., & Allen, J. (2005). *Urban freight consolidation centers- final report*. London: Transport Studies Group, University of Westminster.
10. CERTU-ADEME (1998). *Plans de déplacements urbains - Prise en compte des marchandises Guide méthodologique*. CERTU-ADEME, Lyon.
11. Cherrett, T., Allen, J., McLeod, F., Maynard, S., Hickford, A., & Browne, M. (2012). *Understanding urban freight activity - key issues for freight planning*. *Journal of Transport Geography*.
12. Dablanc, L. (2005). « La logistique urbaine, ses prestataires et ses lieux », présentation DATAR.
13. El Khayat, M. (2013). « Actes de communication La logistique urbaine : les enjeux sociaux, économiques et environnementaux », Journée d'études sous thème "La logistique urbaine ", EL KHAYAT M. : Président de AMLOG, le 23 mai à Casablanca (Maroc).
14. Gonzalez-Feliu, J., Ambrosini, C., Gardrat, M., & Routhier, J.L. (2012). *Comprendre les chaînes de déplacement pour l'approvisionnement des ménages*, *Revue Française de Gestion Industrielle*.
15. Gonzalez-Feliu, J., Malhéné, N., Morganti, E., & Trentini, A. (2013). « Développement des espaces logistiques urbains. CDU et ELP dans l'Europe du sud-ouest », *Revue Française de Gestion Industrielle*.

16. Gonzalez-Feliu, J. & Morana, J. (2010). « A la recherche d'une mutualisation des livraisons en milieu urbain : le cas du groupe NMPP », Revue Française de Gestion Industrielle.
17. Khouider, S., Monteiro, M., & Portmann, M.C. (2006). « Gestion collaborative et distribuée des approvisionnements intégrant le transport », Conférence Internationale Francophone d'Automatique Cifa.
18. Wacker, J.G. (1998). A definition of theory: research guidelines for different theory-building research methods in operations management.