



HAL
open science

Pôles logistiques alimentaires : un nouveau concept pour l’approvisionnement des villes

Eleonora Morganti, Jesus Gonzalez-Feliu

► To cite this version:

Eleonora Morganti, Jesus Gonzalez-Feliu. Pôles logistiques alimentaires : un nouveau concept pour l’approvisionnement des villes. Nutripolis, 2013, pp.En ligne. halshs-00905931

HAL Id: halshs-00905931

<https://shs.hal.science/halshs-00905931>

Submitted on 18 Nov 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Pôles logistiques alimentaires : un nouveau concept pour l'approvisionnement des villes

Eleonora Morganti (IFSTTAR-SPLOTT), Jesus Gonzalez-Feliu (CNRS-LET)

Introduction

Avec le phénomène croissant de métropolisation qui frappe non seulement les pays industriels mais aussi les nouvelles économies, l'approvisionnement des villes est devenu un enjeu majeur pour les différents acteurs de la sphère urbaine (autorités publiques, habitants, commerçants ou professionnels du transport et de la logistique, entre autres). Si bien beaucoup d'expérimentations et solutions sont trouvées pour l'approvisionnement en biens de consommation non alimentaire des ménages urbains, il n'est pas de même pour les produits alimentaires. Néanmoins, certaines autorités publiques se posent la question de comment améliorer les livraisons de ces produits, que ce soit aux commerçants ou aux particuliers, compte tenu de la faible valeur et des importantes contraintes de livraison de ces produits, qui rendent plus difficile l'optimisation de ces flux ou la proposition de nouveaux services liés à la livraison de ces produits au lieu final de destination. Dans ce contexte, un nouveau concept a été développé récemment : le pôle logistique alimentaire, ou *food hub* (Morley et Morgan, 2009), qui, bien qu'à ses débuts, semble avoir un fort potentiel pour améliorer l'approvisionnement des villes en produits alimentaires tout en favorisant un transport durable.

Le concept de *food hub* ou pôle logistique alimentaire comme espace logistique urbain

La distribution urbaine de marchandises nécessite, pour être efficace, de s'appuyer sur des espaces logistiques adaptés aux contraintes et besoins du milieu urbain (Boudouin et Morel, 2002). Ces équipements, connus comme espaces logistiques urbains (Boudouin, 2006) peuvent prendre différentes formes et n'ont pas tous la même fonction ni le même rayon d'action (cf. Figure 1):

Producteur et/ou distributeur

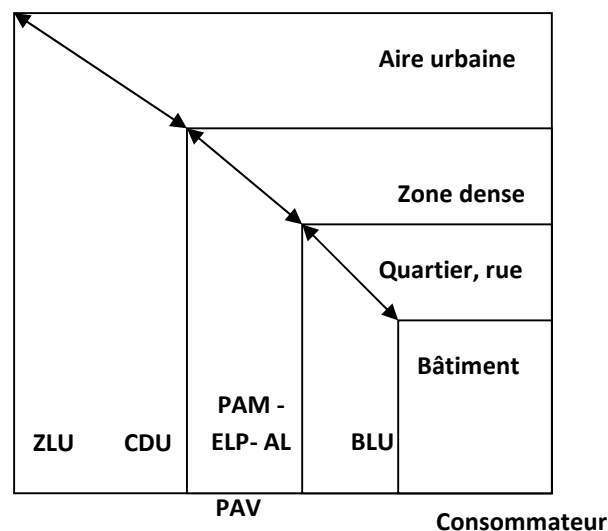


Figure 1: caractérisation des ELU (Adapté de Boudouin, 2006)

Les zones logistiques urbaines (ZLU) regroupent en périphérie plusieurs entreprises de transport et de logistique. Elles n'ont pas pour mission la mutualisation des flux de marchandises entre ces entreprises mais suivent une logique de rationalisation individuelle des flux de chaque entreprise. Au niveau de la ville nous pouvons définir plusieurs catégories d'ELU, en fonction du rayon d'action qui lui est associé. Les centres de distribution urbaine (CDU) sont des plates-formes de groupage-dégroupage, situées en général à quelques kilomètres du centre-ville, dont le but premier est la gestion des flux à destination des zones denses.

Les points d'accueil de véhicules (PAV) sont des infrastructures dédiées à l'affectation d'une partie de la voirie au stationnement de véhicules pour le transport de marchandises. Elles peuvent être de trois types : (i) les espaces logistiques de proximité (ELP), qui sont des espaces aménagés dans la voirie ou des parkings et qui ont une fonction de consolidation temporaire de la marchandise ; (ii) les points d'accueil de marchandises (PAM), qui se présentent comme des points relais pour les flux B2B ; et (iii) les aires de livraison. Les boîtes logistiques urbaines (BLU) sont implantées au niveau d'une rue ou un bâtiment et permettent d'avoir une interface et un lieu de stockage temporaire de la marchandise sans présence d'un opérateur pour mieux gérer les passages des tournées de livraison. Nous trouvons dans cette catégorie les sas dédiés, les consignes et les points relais du B2C, entre autres.

Ces plates-formes sont en général pensées pour la messagerie, mais on peut s'interroger quel est leur équivalent pour la distribution alimentaire et si toutes elles sont adaptées aux contraintes des livraisons de produits frais. Dans les dernières années, la notion de « food hub » ou pôle logistique alimentaire a été définie pour mieux comprendre et identifier les espaces logistiques régionaux de produits alimentaires. Un pôle logistique alimentaire peut être défini comme un « *accord partenarial qui coordonne la distribution d'un ensemble de produits alimentaires depuis les producteurs ou distributeurs de provenance uniformes pour alimenter des marchés conventionnels ou hybrides* »¹.

Cette définition a été ultérieurement enrichie par Barham (2012) en décrivant les fonctions commerciales et logistiques que le pôle héberge. Ces fonctions peuvent être divisées en quatre catégories : (i) activités logistiques : entreposage, groupage-dégroupage, consolidation et cross-docking; (ii) activités commerciales : commerce de gros ; (iii) coordination et organisation des flux logistiques ; (iv) infrastructures permanentes. Ces fonctions se trouvent à des degrés différents dans chaque catégorie de pôle logistique alimentaire. Nous proposons de diviser les différents pôles logistiques alimentaires en quatre catégories. La première est celle des coopératives de producteurs, qui permettent de mettre des moyens logistiques communs et d'augmenter les volumes traités afin de réduire les coûts logistiques. Cette catégorie présente la particularité de privilégier les fonctions de coordination tout en ne négligeant pas les autres trois types d'activités. La deuxième est celle des marchés de producteurs locaux, qui présente essentiellement des fonctions de vente mais qui permet de

¹ « *Alternative food hubs are partnership-based arrangements that coordinate the distribution of a range of food products from producers of a uniform provenance to conventional or hybrid markets* » (Morley et Morgan, 2009).

concentrer une grande variété de produits dans un même endroit. En troisième lieu nous avons les zones logistiques urbaines (ZLU) qui peuvent abriter des entreprises de distribution alimentaire (par exemple la plate-forme Pomona dans la ZLU du Port Eduard Herriot à Lyon). Finalement, les marchés de gros, qui combinent plusieurs actions et où les fonctions commerciales et logistiques sont mises en avant.

Comme nous venons de voir, il existe un terrain commun entre les espaces logistiques urbains et les pôles logistiques alimentaires. Comme le montre la figure 2, les marchés de gros et certains types de ZLU semblent bien adaptés à la problématique urbaine et méritent un approfondissement. La différence principale entre les deux types de plates-formes est que les ZLU ont une fonction principalement logistique (ses locataires sont des entreprises de distribution ou des producteurs ayant un entrepôt ou plate-forme logistique, dont la gestion est souvent sous-traitée).

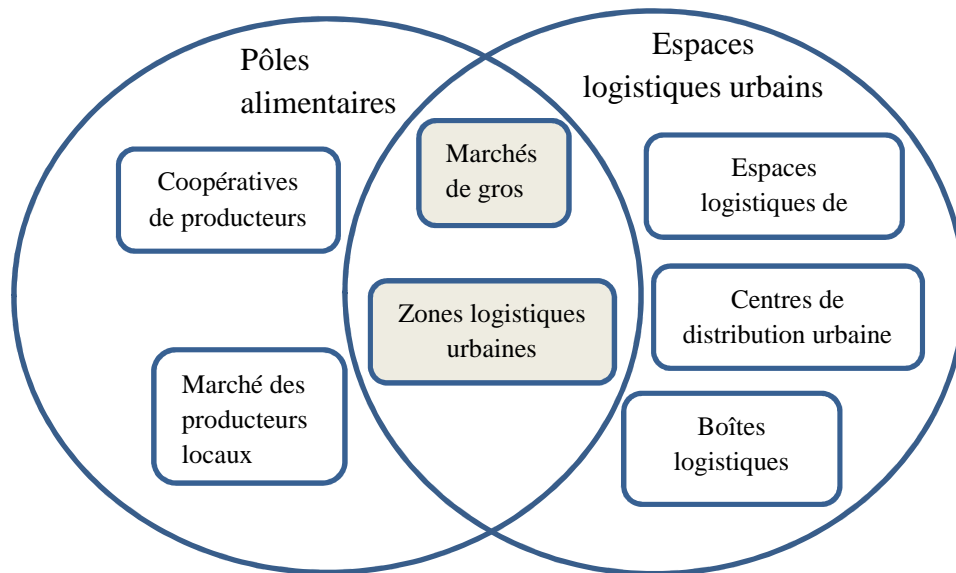


Figure 2: Les principaux types de pôles alimentaires et leur articulation par rapport aux principaux types d'espaces logistiques urbains (adapté de Morganti, 2011).

Les pôles logistique alimentaire en pratique

Comme conséquence de la crise globale qui a frappé les marchés économiques, et plus particulièrement le système agro-alimentaire mondial, plusieurs ZLU et marchés de gros ont eu tendance à réorganiser leur structure de gestion interne. Ceci dit, il y en a certains qui ont pris le chemin du "food hub" qui intègre les quatre types de fonctions. De plus, les métropoles étant de plus en plus nombreuses, ces structures a priori régionales ont pris dans certains cas une importance non négligeable dans la logistique urbaine et l'organisation des flux logistiques à l'intérieur de la ville, en collaboration ou avec l'implication des autorités locales.

La première tendance est celle de l'organisation des flux. Si bien le cas de Parme (Italie) est le seul à proposer un vrai centre de distribution urbaine avec le soutien des autorités publiques, qui réussit aussi en partie grâce au fait que le marché de gros est en soi un élément agrégateur de flux, d'autres marchés de gros commencent à proposer des services de livraisons groupées.

Ainsi, au marché de Corbas, une réflexion sur le prolongement d'une ligne tram pour approvisionner le centre-ville de Lyon avec le tramway est en cours. A Rungis, un service similaire au CDU existe, mais sous la forme d'entreprise privée. En effet, un commerçant de gros proposant à la fois un magasin et un service de livraisons a été créé il y a plus de cinq ans. La particularité de ce commerçant est qu'il s'approvisionne entièrement au marché de Rungis (contrairement à ses concurrents), ce qui permet d'assurer une continuité et une durabilité des flux de marchandises. Dans les trois cas, le marché de gros propose, en propre ou via l'un de ses locataires, des services logistiques pour mieux desservir la ville en produits alimentaires.

Une deuxième tendance est celle de l'agrégation de compétences. Les pôles logistiques alimentaires deviennent de plus en plus ZLU, donc des zones qui agrègent des compétences logistiques et donc permettent a priori une mutualisation des ressources. Ceci est dû à la massification de prestataires logistiques aux alentours des marchés de gros, ce qui rajoute aux fonctions commerciales de ces sites les fonctions logistiques.

La troisième tendance est celle du développement de marchés de producteurs à proximité des centres villes. Cette tendance, liée à l'augmentation de la consommation de produits bio ou de filières courtes, entraîne le développement de nouveaux schémas logistiques, diminuant les distances parcourues mais aussi les temps de stockage, pour proposer aux consommateurs des produits moins générateurs de gaz à effet de serre et plus frais.

Conclusion

Malgré les fortes contraintes et les difficultés d'optimisation qui caractérise le transport de produits alimentaires, nous pouvons observer qu'il est toutefois possible d'obtenir une meilleure rationalisation de ces flux. Pour ceci, il est important de valoriser la place des pôles logistiques alimentaires dans l'organisation logistique, que ce soit en tant qu'éléments centralisateurs ou agrégateurs de compétences. L'approvisionnement rationalisé des villes est donc possible, à condition que les pôles logistiques alimentaires et tous ses acteurs jouent un rôle prédominant dans la rationalisation de ces flux

Bibliographie

- Barham, J. (2012). Regional Food Hubs: One Solution for Overcoming Barriers for Local Producers (PowerPoint). In Agricultural Outlook Forum 2012 (No. 126302). United States Department of Agriculture.
- Boudouin, D., Morel, C. (2002). *L'optimisation de la circulation des biens et services en ville: logistique urbaine*, La documentation française, Paris.
- Boudouin, D. (2006). *Les espaces logistiques urbains. Guide méthodologique*, La documentation française, Paris.
- Morganti, E., Gonzalez-Feliu, J. (2013). Du marché de gros au pôle logistique alimentaire : de nouvelles opportunités d'approvisionnement mutualisé de produits frais. Working Paper LET.
- Morley, A., Morgan, S., Morgan, K. (2008). *Food Hubs: The "Missing Middle" of the Local Food Infrastructure?* BRASS Centre, Cardiff.
- Morganti, E. (2011). *Urban food planning, city logistics and sustainability: the role of the wholesale produce market. The cases of Parma and Bologna food hubs*. Ph.D. Thesis. Alma Mater Studiorum – Université de Bologne, Italie.