

**ECOLE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES  
D'ALGER**

**EHEC**

**Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en  
Sciences Commerciales**

**Spécialité : Supply chain manangement**

**THEME :**

**Evolution de la logistique urbaine  
ETUDE DE CAS : ANDERSON LOGISTIQUE**

**Élaboré par :**

**Mlle. LADLI Melila Tinhinane**

**Dirigée par :**

**Mme GRINE Lynda**

**Maître conférence à EHEC**

**3<sup>ème</sup> Promotion**

**Juin 2016**



**ECOLE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES  
D'ALGER**

**EHEC**

**Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de Master en  
Sciences Commerciales**

**Spécialité : Supply chain manangement**

**THEME :**

**Evolution de la logistique urbaine  
ETUDE DE CAS : ANDERSON LOGISTIQUE**

**Élaboré par :**

**Mlle. LADLI Melila Tinhinane**

**Dirigée par :**

**Mme GRINE Lynda**

**Maître conférence à EHEC**

**3<sup>ème</sup> Promotion**

**Juin 2016**

## Résumé

Nous assistons à une métamorphose des cités. Ce qui était, avant, des villes, deviennent des agglomérations qui deviendront à leur tour des métropoles. Cette métamorphose est accompagnée de l'évolution des pratiques qui s'y déroulent et ce dans un souci de durabilité. La logistique urbaine est, si l'on veut, le moyen des métropoles de demain d'évoluer dans des structures viables.

Ces nouvelles pratiques, censées améliorer le quotidien de chaque élément constitutif d'un tissu urbain complexe, n'est pas sans difficultés. Il s'agit là de revoir toutes les pratiques jusque là courantes, de remplacer les moyens utilisaient par de nouveaux outils plus adaptés aux enjeux modernes. Un renouveau qui est coûteux et difficile à instaurer.

Le transport de marchandise, qui jusque là était, considéré comme un mal nécessaire, comme un métier ennuyeux et sans grand intérêt, deviendra le point de gravitation de toutes les innovations et de toutes les attentions. Voici pourquoi cette modeste recherche s'intéresse à cette thématique. Nous y exposons de façon aussi exhaustive que possible toutes les pratiques déjà sur le terrain, puis nous donnons un sens scientifique à notre recherche grâce à une étude inductive expérimentée sur l'agglomération ouest d'Alger. Un mémoire riche de connaissances et de découvertes qui nous a permis d'un côté d'aboutir à une solution quant à notre problématique et de l'autre de nous ouvrir les yeux sur un sujet encore mal maîtrisé en Algérie.

Mots clés : Logistique urbaine, transport de marchandises en ville, innovation, agglomération, métropole, tissu urbain.

## Abstract

We are witnessing a metamorphosis of cities. What was before, cities, become conurbations which will in their turn become metropolises. This metamorphosis is accompanied with changing practices that take place in and for durability. Urban logistics are, if you will, the means of tomorrow's metropolises to evolve into viable structures.

These new practices, meant to improve the lives of each component of a complex urban fabric, is not without difficulties. It is about reviewing all practices previously common, to replace the used means by new tools more adapted with modern issues. A revival which is expensive and difficult to implement.

The goods transport, which until then considered as a necessary evil, as a boring job and without much interest, will become the point of gravity of all innovations and of all attentions. Here is why this modest research focuses on this theme. We expose it as completely as possible all the practices already on the ground, then we give a scientific meaning to our research through an inductive study experienced in the urban area west of Algiers. A rich theses of knowledge and discoveries that allowed us to, one side, to reach a solution on this issues, and on the other to open our eyes on a topic still poorly mastered in Algeria.

Keywords: Urban logistics, freight transport in the city, innovation, agglomeration, metropolis, urban fabric.

## **Dédicaces**

Je dédie ce modeste travail à toutes les personnes ayant cru en moi. A ma maman qui a toujours su m'encourager, à mes sœurs et à leur bienveillance, à mon petit frère.

Je tiens à remercier tout particulièrement une amie qui a toujours su être présente malgré ses mauvaises humeurs, cette personne se reconnaitra d'elle-même.

## **Remerciement**

Je remercie tout d'abord mon promoteur monsieur ABERKANE, directeur général d'ANDERSON LOGISTIQUE, qui sans lui je n'aurais jamais découvert ce thème. Mon encadreur Mme Grine qui a su faire preuve de compréhension.

Je remercie la Providence pour avoir mis sur mon chemin toutes les personnes qui ont contribué à l'accomplissement de cinq années d'étude.

## Liste des figures

N°	Titre	Page
01	Cadre général d'une démarche raisonnée à l'échelle d'un pays	28
02	Organigramme général de l'EURL ANDERSON LOGISTIQUE	60
03	Statut juridique des entreprises	69
04	Taille des entreprises clientes	70
05	Secteur d'activité	71
06	L'ancienneté des clients ayant déclenchés une course durant le mois d'avril	72
07	La fidélité des entreprises clientes	73
08	Top of mind des clients d'ANDERSON	74
09	Entreprises clientes certifiées ISO	75
10	Dépendance d'ANDERSON LOGISTIQUE vis-à-vis de ses sous-traitants	76
11	Stationnements licites et illicites	77
12	Nature des véhicules utilisés	78
13	Taux de remplissage	79
14	Le CA d'affaire du secteur urbain par rapport à la totalité	80

## Liste des tableaux

N°	TITRE	Page
01	Statut juridique des entreprises	68
02	Taille des entreprises clientes	69
03	Secteur d'activité	70
04	L'ancienneté des clients ayant déclenchés une course durant le mois d'avril	72
05	La fidélité des entreprises clientes	73
06	Top of mind des clients d'ANDERSON	74
07	Entreprises clientes certifiées ISO	75
08	Dépendance d'ANDERSON LOGISTIQUE vis-à-vis de ses sous-traitants	76
09	Stationnements licites et illicites	77
10	Nature des véhicules utilisés	78
11	Taux de remplissage	79
12	Le CA d'affaire du secteur urbain par rapport à la totalité	80

# Introduction générale

## Introduction générale.

---

La logistique urbaine est née du besoin qu'ont les villes de se ravitailler en marchandises. Hors dans les villes denses, à forte population, des contraintes accompagnent la cohabitation des diverses structures qui coexistent ensemble dans un milieu où le foncier se raréfie et où la voirie est congestionnée. Ainsi, afin de répondre à un besoin organisationnel plus que vital, la logistique urbaine a fait son apparition et ce dans le but d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville.

Souvent difficile à mettre en place de part les coûts qu'elle génère et des composantes multiples qu'elle implique. Des acteurs, bien qu'interdépendants, n'ont pas tout à fait conscience des enjeux de cette dernière : habitat (urbanisme, logements...), activités économiques (industrielles, commerciales, tertiaires), gestion urbaine (réglementation, infrastructures..), fonction transport...

Les autorités, premiers concernés par le bon fonctionnement des villes, évaluent difficilement les enjeux que génère le transport de marchandises en matière de problèmes de sécurité, de partage de la voirie, de congestion, de bruit ou de pollution. Ces derniers affichent même un désintérêt quasi-total et manquent de formation et d'information sur le sujet. En effet, le "camion" a toujours été "indésirable" en ville pour des raisons diverses selon les acteurs.

La logistique classique fait encore ses premiers pas au sein des entreprises activant sur le marché algérien. L'état embryonnaire dans lequel est la logistique, une activité pour le moins indispensable, est dû à la structure d'un marché à dominance commerciale et peu concurrentiel. Cependant si la logistique a jusque là été perçue comme un luxe dont les entreprises pouvaient se passer, ce n'en est plus le cas. La logistique devra reprendre sa place légitime au sein des entreprises et surtout au sein des villes.

D'où le thème pour lequel nous avons opté. Nous avons choisi le thème suivant : « Le développement de la logistique urbaine » comme thème de recherche, car nous avons très vite compris l'enjeu de ce dernier ainsi que la nécessité d'évaluer le retard qu'a inscrit l'Algérie durant ces vingt dernières années. Ainsi si les villes des pays développés ont pour enjeu de réhabiliter la logistique au cœur des villes, problématique traitée depuis les années « 90 », l'Algérie sera face à un double enjeux, celui d'une logistique urbaine au sein des villes et des entreprises.

## Introduction générale.

---

L'objectif de ce présent mémoire est de répondre à la problématique formulée de la façon suivante : Quels sont les avantages et les freins à la mise en place d'une logistique urbaine ?

Cette question nous sembla particulièrement intéressante dans la mesure où la logistique urbaine est certes une pratique importante et même vitale au bon fonctionnement d'un milieu urbain, cependant il est important de se demander aussi est-ce que le marché algérien est prêt à recevoir toutes les pratiques regroupées au sein de cette appellation. Notre modeste travail ne vise pas à donner une réponse définitive ou même globale de la question, mais seulement à éclairer un sujet encore inconnu en Algérie

Pour apporter des éléments de réponse, cette problématique suscita trois importantes sous-questions formulées de la sorte :

1. Quels sont les besoins ayant donné naissance à la logistique urbaine ?
2. Comment est-ce que la logistique urbaine a-t-elle évolué en terme de pratiques et d'organisation ?
3. Dans quelle mesure les prestataires logistiques pourraient-ils mettre en place des pratiques logistiques s'inscrivant dans des politiques durables pour la wilaya d'Alger ?

Ce qui nous a permis d'émettre les trois hypothèses suivantes :

1. Hypothèse 1 : La logistique urbaine permet une réduction des coûts et des délais grâce à des pratiques rationalisées et optimisées.
2. Hypothèse 2 : La logistique urbaine permet d'améliorer la qualité de vie dans la cité et anticipe les problèmes liés à l'explosion de la démographie.
3. Hypothèse 3 : Les prestataires logistiques pourraient ne pas supporter la charge des investissements liés à la mise en place d'un tel système logistique.

Afin de donner une réponse à nos questions de recherche, confirmer ou infirmer les trois hypothèses, nous avons optés pour la méthode inductive quant à notre méthode de recherche. Une méthode qui nous a permis d'obtenir une conclusion générale à partir de prémisses individuelles.

Notre avions commencé notre recherche par une analyse des faits et ce grâce à la recherche documentaire qui fut notre premier outil de recherche. Après avoir cerné

## Introduction générale.

---

notre problématique, nous nous sommes penchés sur les données recueillis au sein de notre entreprise d'accueil. Ces données furent traitées via une analyse de contenu.

Ainsi les informations recueillis au sein de divers ouvrages, revues, travaux universitaires, sites internet ainsi que la vision que nous nous sommes fait du sujet nous permis d'établir le plan suivant :

1. Le premier chapitre donne une idée générale de ce qu'est la logistique urbaine à travers l'identification des différentes phases d'évolution donnant naissances à cette dernière, aux acteurs impliqués dans son organisation ainsi que des enjeux que celle-ci implique. Nous avons fait le choix d'y ajouter les phases d'évolution de l'agglomération algéroise qui nous parut importante, dans la mesure où il serait impossible d'implanter une quelconque organisation logistique au sein de la capitale algéroise sans pour autant connaître son histoire.
2. Le second chapitre revêt un aspect tout à fait technique, où nous commençons tout d'abord à expliquer l'importance de l'insertion de la logistique dans une logique globale des flux pour enfin aborder les leviers permettant d'agir de façon rationnelle et optimisée. Nous concluons ce deuxième chapitre par la présentation de quelques projets concrétisés dans des villes étrangères et ce dans le but de donner une idée de ce qui se fait ailleurs.
3. Enfin, nous consacrons le dernier chapitre à notre étude de cas pratique au sein de la société ANDERSON LOGISTIQUE, qui nous a offert l'opportunité de donner des réponses à notre problématique. Nous avons débutés ce chapitre par une présentation de l'organisme d'accueil puis à l'analyse du contenu des 1500 feuilles de route relatives aux courses effectuées durant le mois d'avril. Une analyse qui passa par la mise en place d'une grille qui nous permis de nous prononcer quant aux trois hypothèses de base.

## **Chapitre 1 : Évolution de la logistique urbaine**

Nous aborderons, tout au long de ce chapitre, tour à tour, les définitions donnés par divers organismes, les acteurs impliqués ainsi que les enjeux de la logistique urbaine. Le but est de comprendre comment est-ce que la logistique, après avoir été repoussé au-delà des villes, commence petit à petit à reprendre sa place initiale. Une vision globale des flux qui mit du temps à s'affirmer.

# Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

## 1. Aspects théoriques de la logistique urbaine

### 1.1 Définitions de la logistique urbaine

Plusieurs auteurs et organismes s'adonnèrent à la conception de définitions aussi complète que possible de la logistique urbaine. Nous nous proposons de présenter celles qui nous semblèrent les plus intéressantes de part leur richesse et leur actualité.

La première définit la logistique urbaine comme : « La façon d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Le champ de la logistique urbaine est extrêmement complexe car il englobe des composantes multiples, diverses et interdépendantes : habitat, activité économique, gestion urbaine, transports... Ses enjeux sont complexes à évaluer car ils intègrent des problématiques de sécurité, de partage de la voirie, de congestion, de bruit ou de pollution. »<sup>1</sup>

Le CRETLOG, centre de recherche en Transport et Logistique de l'Université d'Aix-Marseille, définit la logistique urbaine comme suit : « La logistique urbaine c'est le pilotage des flux physiques et des flux financiers par les flux d'informations. »<sup>2</sup>

Bardin définit quant à lui la logistique urbaine comme étant une : « Démarche d'aménagement et de gestion qui, s'appuyant sur une approche globale des flux de marchandises et des flux de personnes associés, vise à fluidifier la circulation en zone de forte densité de population et de concentration élevée d'activités humaines en réduisant son coût, ses nuisances tout en maintenant une qualité de service optimale pour les usagers de la ville. Cette démarche implique, à partir de l'analyse des flux et des contraintes liées au système de transport, à la dynamique économique, sociale et culturelle de la ville et à sa gestion, un ensemble de réflexions portant sur le transport, la massification et le stockage des marchandises.»<sup>3</sup>

Nous retenons de ces trois définitions que la logistique, qui jusque là représentait une activité support inconnue du grand public, est mise en avant de par ses enjeux impliquant tous les acteurs présents en ville. Des pratiques logistiques réinventées afin de préserver un mode de vie viable pour les années à venir.

---

<sup>1</sup> DABLANC (L), FREMONT (A), La métropole logistique, ARMAND COLIN, Grenoble, 2015, P5

<sup>2</sup> CRETLOG, Revue logistique et management, The Free Press, Marseille, 2014, p01

<sup>3</sup> BARDIN, (I.), « La logistique urbaine : un défi à relever pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur », Le journal des transports de l'ORT, n°68, mars, p. 10.

## **1.2 Evolution récente du transport de marchandises en ville**

Les opérations s'opérant à l'intérieur d'une ville concernent essentiellement deux activités : le transport de personnes et le transport de marchandises. Celles-ci souffrent d'une cohabitation souvent difficile : partage de la voirie, conflits entre déplacement des personnes et horaires de livraisons, nuisances importantes des poids lourds en tissu urbain, etc.

Les agglomérations du monde entier souffrent des mêmes problèmes : saturation du réseau de voirie, congestion contribuant aux émissions de pollution atmosphérique, d'accessibilité, nuisances sonores, consommation d'énergie, accidents de la route, etc. Conséquences d'une mauvaise gestion de cette cohabitation.

L'organisation de la vie urbaine en Europe a toujours été au cœur des préoccupations des collectivités. A l'écoute de l'évolution du mode de vie des citoyens et des besoins en termes d'aménagement du territoire, des phases de transition se sont succédées et cela depuis la démocratisation de l'usage de l'automobile. Depuis la construction des infrastructures à la gestion du trafic, nous allons revenir sur chacune des phases d'évolution afin de comprendre les prémices qui font de la logistique urbaine ce qu'elle est actuellement.

### **1.2.1 Des années 1945-1975 : l'ère de la construction**

Durant cette période, les villes européennes assistent à une croissance fulgurante de leurs parcs automobiles. Une croissance due à la démocratisation de l'usage de La voiture. Dans le but de palier aux nouveaux besoins de mobilité, les collectivités prennent des mesures afin d'adapter la ville au système automobile.

Ces mesures passent tout d'abord par la construction d'infrastructures routières capables de contenir la demande. Tel que les voies rapides, carrefours à feu et premières trémies. Ensuite afin d'élargir la voirie, les rues sont dépavés et les lignes de tramway supprimées.

Le rôle de la communauté scientifique consistait alors à optimiser les coûts générés par la construction des infrastructures.

# Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

Jusque là, les infrastructures arrivent à contenir le flux de voitures. Ainsi, la circulation reste fluide. En parallèle la grande distribution commence à faire son apparition près des nœuds de communication périphérique.<sup>4</sup>

## 1.2.2 Des années 1975-1990 : l'ère de la gestion de trafics.

Au début des années 75 les principales infrastructures urbaines sont en voie d'achèvement. On remarque aussi le développement de l'emploi tertiaire en centre urbain qui a pour conséquence le renchérissement du foncier dans les zones proches des centres, jusque là occupées par les industriels et les activités artisanales. Ces dernières sont alors obligées de se déplacer vers la périphérie. Cette nouvelle conquête des territoires à pousser à créer une vie tout autour. Des zones industrielles, résidentielles et commerciales se développent alors en périphérie des centres urbains denses.

Avec le développement des activités tertiaires, le déplacement des activités industrielles en périphérie et l'augmentation de l'usage quotidien de la voiture par un grand nombre de la population, l'espace viaire vient à manquer dans les espaces denses. Pour cela des solutions sont mis en place afin d'y remédier :

- Le trafic dit de « transit » est remplacé par l'aménagement de voies de contournement ou de rocades.
- Le stationnement fut géré et réglementé par la création de zones bleues puis de stationnements payants dans le but de favoriser la rotation des véhicules.
- Développement du transport collectif en ville.
- Privilégiation de l'usage des transports collectifs de surface (voies réservés aux autobus pour les déplacements domicile-travail) afin de fluidifier la circulation en heure de pointe,
- Des zones de chargement/déchargement sont aménagées à proximité des commerces afin de préserver l'espace de livraison sur la voie publique. Cependant ces espaces sont

---

<sup>4</sup> LIBESKIND (J), Logistique urbaine, les nouveaux modes de consommation et de livraison, FYP Editions, Paris, 2015, p15

## Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

souvent occupés par des particuliers d'où le stationnement des véhicules utilitaires en double file.<sup>5</sup>

### 1.2.3 Des années 1990-2001 : ... vers la maîtrise du développement urbain.

Le problème du manque de voirie qui voit le jour durant les quinze années qui précèdent les années quatre-vingt dix s'aggrava en raison de la multiplication des échanges et de l'allongement des distances.

- La congestion en heures de pointe commence à s'étendre aux zones périphériques. Au niveau des voies rapides pénétrantes en ville et des nœuds autoroutiers d'interconnexion avec les voies rapides périphériques.
- La période de pointe s'étale sur une plage horaire plus large.

La construction de nouvelles infrastructures n'est plus une solution dans un contexte d'étalement et de rareté de l'espace urbain. C'est là que la logistique urbaine commence à faire ces premiers pas dans des villes évoluant en agglomération et tendant à évoluer vers des métropoles.<sup>6</sup>

### 1.2.4 Des années 2001 à ce jour : l'ère de l'innovation

La logistique urbaine évolua énormément durant ces quinze dernières années. Des schémas plus économes et plus vertueux commencèrent à voir le jour et ce dans un souci de durabilité du cadre et des lieux de la vie quotidienne urbaine. Depuis l'échelle du bâtiment jusqu'à celle de l'aire urbaine, dans un contexte de changements structurels forts et incertains (phénomènes de métropolisation, raréfaction de certaines ressources naturelles, impératifs d'économie d'énergie, de préservation de l'environnement et de limitation de l'impact des activités urbaines et de construction, adaptation au changement climatique, aux évolutions démographiques, etc.), nous tenterons de donner une image globale de ce qu'est la logistique urbaine en 2016.

**Une nouvelle génération de véhicules** vit le jour tel que les camions et camionnettes standards fonctionnant au GNV (Gaz naturel de ville) pour effectuer les livraisons en ville. On compte aussi parmi les nouveaux venus les cycloporteurs ou triporteurs, dérivé de la bicyclette, ce sont des vélos cargo à assistance électrique utilisés afin d'apporter aux clients

---

<sup>5</sup> LIBESKIND, (J), Op.cit. p15.

<sup>6</sup> LIBESKIND, (J), idem. p20.

## Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

les colis commandés en magasin ou sur Internet. Rapides et efficaces, ils se faufilent et circulent plus facilement, en réduisant le temps d'attente des clients.

Les vélos électriques représentent le moyen de transport le plus rapide en ville. Dès que la distance à parcourir est comprise entre 1 et 5 km, le vélo est imbattable.

Voici ce que l'ADEME nous dit, en chiffres :

La moitié des déplacements intra-urbains sont inférieurs à 3 km ;

Dans cette configuration, le vélo est le moyen de transport le plus rapide : 1/4 d'heure ;

Comparaison vitesse moyenne vélo-auto en ville : 15 km/h contre 14 km/h<sup>7</sup>.

### **Pour plus d'efficacité les entreprises se sont penchées vers d'avantage d'intermodalité**

Le schéma de livraison intermodal et écologique se généralise ainsi : le gros des marchandises arrive aux portes des villes, voire directement en leur centre par voie fluviale ou ferrée, puis elles sont déchargées, redistribuées et livrées aux clients finaux par des véhicules propres, peu encombrants et peu bruyants.

La voies fluviales sont exploités grâce à des quais de déchargement permettant de réduire le coût foncier des opérations. Pour le rail les entreprises affrètent un train entre ses entrepôts et la plateforme ferroviaire les marchandises sont ensuite déchargées, triées par magasin, puis réexpédiées au matin dans des camions au GNV, par exemple, vers des magasins se trouvant en zone urbaine.

Enfin nous parlerons des centres de distribution urbaine (CDU). Un (CDU) est une [plateforme](#) logistique située en ville ou à proximité de l'aire urbaine. Il reçoit des marchandises diverses et variées en provenance de différents expéditeurs. Celui-ci assure les livraisons du dernier km en centre-ville. Cette organisation permet aux villes de **limiter les entrées de véhicules** de livraison et donc de **diminuer la pollution** qui découle des opérations de transport. Cette activité est basée sur le principe de mutualisation et fait partie d'une organisation globale visant à améliorer la logistique urbaine.

Les CDU présentent de nombreux avantages comme **la diminution des nuisances sonores / atmosphériques** et la **diminution de la congestion** pour les usagers. Ils

---

<sup>7</sup> ADEME, rapport sur les visions énergétiques à l'horizon 2030, France, octobre, 2015, p35.

## Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

permettent de rassembler les marchandises pour les livrer par des véhicules propres (électriques ou gaz) qui ont des gabarits moins importants. Des flottes de camionnettes sont utilisées pour sillonner les rues afin de livrer les marchandises. Plusieurs tournées par jour peuvent être mises en place. À cela s'ajoute la possibilité de mettre en place une reverse logistique afin de **recupérer les emballages vides** (*ceux à recycler ou bien ceux consignés qui sont à retourner à l'expéditeur*). Ils sont ainsi ramassés rapidement après utilisation ce qui permet un **gain de place** non négligeable ainsi qu'un **apport en trésorerie**.<sup>8</sup>

### 1.3 Identification et rôle des acteurs

La logistique urbaine, comme nous l'avions défini plus haut, correspond à l'équilibre devant être établi entre action publique et privée afin de répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux de demain. Lorsqu'on évoque ainsi acteurs publiques et privées, on relève de prime à bord des acteurs qui font partie de deux sphères ayant des intérêts parfois divergents. A juste titre, si le transport de marchandises se déploie en grande partie dans le domaine public, se déploie est quant à lui effectué par des acteurs privés.

En se penchant de plus près sur la question, les acteurs apparaissent clairement. Nous avons d'un côté les chargeurs, détenteurs du fret (entreprises, artisans, commerçants) et opérateurs (transporteurs et logisticiens) qui définissent et modifient, selon les opportunités et les contraintes, les pratiques de logistique urbaine et cela sous le regard des décideurs publiques qui interviennent par le biais de la réglementation dans le but de mieux gérer les flux de marchandises indispensable à la vie de la cité.

Subdiviser en deux sphères : économique et urbaine. Nous allons détailler tous les acteurs impliqués dans le transport de marchandises en ville ainsi que leur rôle.

#### 1.3.1 Les acteurs de la sphère économique

##### 1.3.1.1 Les chargeurs ou détenteurs de fret

Les chargeurs ou détenteurs de fret désignent les éléments détenteurs de marchandises. Ces éléments constituent les maillons de la chaîne logistique. Ces maillons sont tour à tour destinataires et/ou expéditeurs de la marchandise. Ils désignent les unités de production, des usines de montage, des entrepôts de conditionnement ou groupage/dégroupage, des commerces de gros, des magasins ou des services.

---

<sup>8</sup> CEREMA, La logistique urbaine : connaître et agir, CERTU édition, France, 2015, p 16

## Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

Les chargeurs peuvent effectuer le transport par eux-mêmes, on parle alors de transport en compte propre ou bien externaliser l'opération en faisant appel à un transporteur professionnel (compte d'autrui).

Deux formes peuvent être distingués pour le compte propre : Il s'agit d'une part du « *transport pour compte expéditeur* »<sup>9</sup>, ici c'est l'entreprise qui livre ses clients à l'aide de véhicules qui lui appartiennent ou qu'elle loue ; d'autre part, du « *du transport pour compte propre destinataire* »<sup>10</sup> lorsque l'entreprise se rend chez un fournisseur pour s'approvisionner.

### 1.3.1.2 Les opérateurs de transport

Directement impliqués dans la gestion des flux de marchandises à destination et/ou au départ des agglomérations. Ils se départagent en deux familles : les prestataires de service et les sous-traitants.

- Les prestataires de service

Responsables de la gestion de la circulation de marchandises en ville pour compte d'autrui. On y identifie ceux spécialisés dans le transport urbain (messagerie rapide ou express) et pour se faire ils utilisent de petits véhicules adaptés à la ville ; et les généralistes ; ceux qui s'occupent du transport de marchandises au niveau national ou international, ayant une flotte peu adaptée au milieu urbain. Ces derniers ont tendance à externaliser le dernier maillon urbain de la chaîne logistique auprès de sous-traitants.

- Les sous-traitants

Pilotés par les généralistes qui leur confient le dernier maillon urbain de la chaîne logistique. Ils se composent d'artisans loueurs ou locataires. Ces derniers ont pour mission d'exécutent les consignes émis par les généralistes. Les donneurs d'ordre ont recours à ces derniers pour leur flexibilité et leur connaissance de l'agglomération qui leur confèrent un avantage sur le terrain et accroissent leur productivité.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> BELOTTI, (J.), Transport de marchandises, VUIBERT, France, 2012, p07.

<sup>10</sup> BELOTTI, (J.), idem, p08

<sup>11</sup> CHEVALIER, (D), DUPHIL, (F), Gérer les opérations de transport, FOUCHER, 2005, p23.

# Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

## 1.3.2 Les acteurs de la sphère urbaine

Composée d'une part des institutionnels et d'autre part des habitants.

### 1.3.2.1 Les habitants et usagers de l'agglomération

Consommateurs et premiers concernés par l'organisation de la ville, la disponibilité des produits ainsi que de la qualité de vie en milieu urbain. Les habitants jouent un rôle majeur et représentent un paramètre important dans le développement de la logistique urbaine de part leurs préoccupations d'ordre économiques et environnementales. La part croissante de l'occupation de la voirie par le transport des particuliers de leurs marchandises fait que les usagers deviennent des acteurs non négligeables.

#### 1.3.2.1 Les institutionnels

Une catégorie qui comprend les élus (Collectivités locales et chambres consulaires) ; les services techniques (gestionnaires de l'espace public et des infrastructures de transport) ; les services de police et de sécurité, etc.

Ces derniers ont le pouvoir d'organiser la localisation des plateformes logistiques, de décider des horaires de livraison, d'aménager, d'organiser le territoire et de coordonner les travaux avec certains organismes aménageurs.<sup>12</sup>

## 2. Les dynamiques d'urbanisation dans l'agglomération algéroise

### 2.1 Présentation géographique de l'agglomération Algéroise

L'agglomération d'Alger fut longtemps prisé pour la qualité de son site portuaire qui, adossé au massif de Bouzaréah culminant à 400 mètres d'altitude, abrite la baie des vents dominants d'Ouest. Cette position géographique considérée comme avantageuse auparavant devint rapidement l'une des contraintes principales à l'expansion et au fonctionnement urbain. Nous allons survoler dans cette section l'évolution de la structure morphologique de la capitale Algéroise depuis l'arrivée des français jusqu'en 1959, un peu après leur départ. Jugeant important de connaître l'histoire de la ville, nous découvrons par la suite que

---

<sup>12</sup> DABLANC (L), FREMONT (A), op.cit. p25.

## Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

l'agglomération d'Alger s'est entièrement construite autour de la mobilité urbaine et particulièrement celle consacrée au transport de marchandise.<sup>13</sup>

### **2.1.1 Les contraintes physiques : barrière montagneuse à l'Ouest, ouverture vers la plaine de la Mitidja à l'Est**

Les contraintes physiques générées par la barrière montagneuse à l'Ouest et l'ouverture vers la plaine de la Mitidja à l'Est ont poussés la population à se regrouper au niveau des deux zones que sont l'hyper centre et le centre-ville. Ainsi ces deux zones constituaient l'essentiel du tissu urbain à forte densité de peuplement.

Ces espaces centraux se sont développés dans l'entonnoir formé à son sommet par la limite ouest de l'ancienne médina, la Casbah, en l'occurrence le quartier de Bab El Oued, et à sa base par le glacis qui s'ouvre sur la plaine de la Mitidja à partir de Hussein Dey.

Le noyau urbain originel, adossé au piémont du massif de Bouzaréah, est situé entre deux ravines étroites creusées par les deux oueds Kniss et Mkessel dévalant les pentes abruptes du massif. Ces ravines ont dessiné la forme du noyau urbain en triangle dont la base était constituée par l'ancien port.

Beaucoup plus tournée vers la mer que vers l'arrière-pays dont elle tirait ses ressources fiscales et vivrières. La ville développa un réseau de voies de communications à partir des chemins muletiers, tracés sur les crêtes dans la partie accidentée du Sahel algérois, et de quelques voies plus larges contournant les reliefs en direction de la Mitidja et de la ville de Blida.<sup>14</sup>

Les premiers réseaux de voie ferrée et de routes carrossables aménagés, quelques années après la conquête française, confirmeront ce principe organisateur : « *les voies de chemin de fer étroites, qui desservaient l'arrière-pays algérois dans un rayon de 50 km,*

---

<sup>13</sup> MATET, *Schéma national de l'aménagement du territoire*, Alger, 1994, p3.

<sup>14</sup> PRENANT (A), *Lumières sur la ville*, Ed. Dalimen, Alger, 2002, pp 213-235.

## Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

*seront rapidement désaffectées au profit de la voie large qui contournait le massif de Bouzaréah, au même titre que les routes nationales n° 1, 5 et 8 desservant l'Est du pays. »<sup>15</sup>*

La route nationale n° 11, desservant les zones ouest de la corniche algéroise, avec la voie ferrée étroite la longeant, vite déclassée et désaffectée dans les années 30, se distinguait par rapport aux autres routes menant vers l'Est et le Sud par un trafic de villégiature et de desserte des petites bourgades portuaires côtières.<sup>16</sup>

### **2.1.2 Des tissus urbains centraux hétérogènes et à accessibilité réduite**

Aux contraintes géographiques du site se rajoutent celles induites par l'extrême densification des tissus urbains dans les quartiers centraux. Tout commence dans les années cinquante, la population s'agrandit et un besoin de densification du tissu urbain se fait ressentir.

Première difficulté, le centre-ville historique, déjà occupé par la vieille médina, plus connu sous le nom de Casbah, véritable corps urbain, compact et impénétrable, que les démolitions et percées réalisées sur une période de vingt années après la conquête coloniale permirent d'articuler au reste du tissu urbain colonial.

L'extension de la ville, à partir du noyau central édifié sur la partie basse jouxtant le port, se réalisa progressivement, par l'intégration des communes de Mustapha (1904), Hussein Dey (1930) et El Harrach (1950) situées sur la bande côtière orientale. Les quartiers situés sur les hauteurs d'Alger (El Biar, Kouba, Bir Mourad Rais) étant déjà occupés par un habitat de faible densité (villas et pavillons), et plutôt mal desservi par les grandes voies de circulation, conduisirent la ville à se déployer encore plus vers sa partie orientale, plane et plus facile d'accès. Ces dernières devinrent les nouvelles portes d'entrée de la ville, avec déjà des goulots d'étranglement à la circulation routière à la veille de l'indépendance.

---

<sup>15</sup> PRENANT (A), idem, p214

<sup>16</sup> AMIRECHE (L), Mobilité résidentielle et structures métropolitaines à Alger, Ed. Dalimen, Alger, 2002, pp. 248-253.

# Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

On remarque donc aisément que les deux plans d'urbanisme qui se succèdent de 1931 (Plan Directeur d'Urbanisme dit Plan Danger-Prost-Rotival) à 1959 (Plan de Constantine et ses dérivés algérois) avaient pour vocation de départager la ville en deux zones.

L'une industrielle et l'autre pour habitat pavillonnaire. Ils optèrent pour une spécialisation fonctionnelle à vocation industrielle de la périphérie Est d'Alger en raison des espaces dégagés qu'elle offrait. Accompagné d'un habitat collectif (communes de Rouiba, Reghaïa) la banlieue Est le lieu propice au développement industriel. Quant aux hauteurs, elles furent réservées aux habitats pavillonnaires en particulier autour des petits centres de colonisation, tels qu'El Biar, Kouba, Chéraga, Bir Mourad Rais et autres Birkhadem<sup>17</sup>.

## 2.2 Plans d'urbanisation après-indépendance de la capitale algéroise

Différents plans se sont succédés pour la ville d'Alger mais sans grande efficacité opérationnelle sur le terrain et sans vision stratégique de développement à long terme.

Le premier plan qu'avait connu la ville d'Alger fut celui de « Rotival » de 1931 sous l'emprise colonial, inaugurant l'ère de l'urbanisme fonctionnel. Après son indépendance, le climat économique a longtemps été caractérisé par une instabilité politique. Ainsi depuis l'indépendance jusqu'en 1990, l'Etat jouissait d'un dispositif centralisé, autorisant ou interdisant tout plan d'urbanisme élaboré par une tiers personne. Prerogatives régaliennes abrogées par les lois sur l'aménagement et l'urbanisme adoptés entre 1990 et 1994 dans la foulée des réformes des lois foncières de 1990.

De ce fait il est possible d'identifier deux périodes dans la planification urbaine : la première s'étalant de 1968 à 1990 et la seconde après 1990<sup>18</sup>.

### 2.2.1 La première phase : 1968-1990

#### 2.2.1.1 1968-1975 : le Schéma de Structures à l'horizon 1985 (COMEDOR)

Le comité prit l'option résolue de développer l'agglomération le long de la baie, délaissant l'« option ouest » (collines du Sahel). L'« option Est » ayant été favorisé pour les commodités et avantages liés :

---

<sup>17</sup> ANAT, Gestion des métropoles (rapport de mission I), Alger, 1992, pp.07-12.

<sup>18</sup> DELUZ, (J.), L'urbanisme et l'architecture à Alger », Ed. Mardaga et OPU, Bruxelles/Alger, 2000, pp. 09-13.

## Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

- A la continuité des espaces d'extension des fonctions métropolitaines jusqu'à Bordj El Bahri ;
- A la facilité d'organisation des infrastructures de transport ;
- Aux moindres coûts réduits impliqués par l'urbanisation et l'installation d'infrastructures sur cette zone de terrains plats ;
- Aux opportunités offertes par le remodelage de la zone Est (réhabilitation des quartiers)

Le plan fut finalisé en 1970 en plus du lancement de plusieurs opérations structurantes, les plus importantes étant celles de Bab El Oued et Oued Ouchayah : La pénétrante de Bab El Oued fut réalisé sur le lit de l'Oued Mkacel, permettant le désenclavement du quartier de Bab El Oued ;

la pénétrante de Oued Ouchayah permit une meilleure jonction avec la voie rapide côtière et l'autoroute projetée qui deviendra par la suite la rocade Sud de contournement, voie autoroutière dont le tracé était déjà suggéré par le Schéma<sup>19</sup>.

### **2.2.1.2 1975-1986 : le plan d'orientation général (POG)**

Un plan qui fut orienté option Est de l'agglomération algéroise et ceux dans le but d'élargir le territoire d'intervention. Le périmètre du grand Alger s'élargi aux communes de Bab Ezzouar, Bourdj El Kiffan, Dar El Beida, Birkhadem et Beni Messous.

Le plan définit l'organisation autoroutière et programma le démarrage de la construction de la rocade Sud<sup>20</sup>

### **2.2.1.3 1968-1995 : le plan directeur d'urbanisme (PUD), une option vers le sud-ouest**

Entamé en 1979 et finalisé en 1986, plan confié CNERU (centre national d'études et de réalisations urbaines) nouveau bureau d'études étatique issu de la restructuration de la CADAT (Caisse Algérienne d'Aménagement du Territoire) créée avant l'indépendance, n'a jamais été approuvé officiellement. Les retards observés dans son élaboration découlèrent principalement des conflits et chevauchements de compétences apparus entre la wilaya, le Comité Populaire de la Ville d'Alger et les autres communes intégrées dans le nouveau périmètre d'intervention.

---

<sup>19</sup> CNERU, « COMEDOR d'Alger : Rapport de synthèse », Alger, 1978, p09.

<sup>20</sup> CNERU, « POG d'Alger : Rapport de synthèse », Alger, 1978, p12.

# Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

Développant un scénario d'extension de l'urbanisation vers le sud-ouest, ce plan n'a eu en fait qu'une existence formelle : tous les grands projets structurants de la capitale ont été en fait des « coups partis » réalisés en dehors des dispositions retenues par ce plan<sup>21</sup>.

## 2.2.2 La deuxième phase : 1990-2008 : le tournant libéral

### 2.2.2.1 1995-1998 : le PDAU d'Alger, un plan mort-né

Le but du plan était de mettre en cohérence les actions des différents intervenants sur la ville. Un plan qui fut mis aux oubliettes pour son obsolescence sur divers aspects comme par exemple l'étendue de son territoire d'intervention seulement aux 28 communes d'Alger en isolant les autres communes avec un PDAU propre à chacune<sup>22</sup>.

### 2.2.2.2 1998-2008 : du Grand Projet Urbain pour la capitale à la révision du PDAU, la navigation à vue<sup>18</sup>

Un nouveau gouvernement du Grand Alger s'installe en 1997 remplaçant ainsi la wilaya. Un gouvernement qui apporta avec lui une vision « métropolitaine » de l'action urbanistique, consignée dans le document programme « Alger, capitale du 21<sup>ème</sup> siècle ».

Le « Grand Projet Urbain » (GPU) essentiellement conçu pour mettre fin à « l'anarchie urbaine »

Faisant table rase de tous les projets précédents concoctés, selon les auteurs du document, « *en l'absence de toute stratégie d'ensemble en matière d'aménagement [qui a été] à la base des dérives et de l'anarchie actuellement constatables, pour l'urbanisation et les extensions qu'a connues la ville d'Alger* »<sup>23</sup>, ce GPU développe une nouvelle politique d'intervention qui tranche nettement avec les précédentes.

Commençant par récupérer vingt-quatre circonscriptions communales rattachées aux wilayas limitrophes de Blida (Birtouta, Tessala El Merdja, Ouled Chebel et Sidi Moussa), Boumerdes (Aïn Taya, Bordj El Bahri, El Marsa, Heuraoua, Rouiba et Reghaïa) et Tipaza (Aïn Benian, Staoueli, Zéralda, Mehalma, Rahmania, Souidania, Chérage, Ouled Fayet, El

---

<sup>21</sup>CNERU, « PUD d'Alger : Rapport de synthèse », Alger, 1983, p05.

<sup>22</sup> CNERU, « GPU d'Alger : Rapport de synthèse », Alger, 1983, p05.

<sup>23</sup>Gouvernorat du Grand Alger/Urbanis, Alger capitale du 21<sup>ème</sup> siècle (Le Grand Projet Urbain de la capitale), volumes 1, Alger, 1998, p5.

## Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

Achour, Draria, Douéra, Baba Hassen, Khraïssia et S'Haoula), composant un total de cinquante-sept communes.

Un programme qui échoua encore une fois en raison d'un enclavement juridique fragile. Le GPU fut rapidement remis en cause au même titre que ses ambitions qualitatives.

Après la dissolution du Gouvernorat d'Alger en 2000 pour des raisons d'« inconstitutionnalité », l'essentiel de la pratique planificatrice des autorités wilayales, qui ont repris les choses en main, consistait à essayer de « caser » les différents programmes de logements sociaux, d'équipements publics et de voirie en fonction des disponibilités foncières, qui dictèrent les opportunités de localisation de ces programmes.

Défaillances, insuffisances et incohérences telles ont été les caractéristiques des démarches suivies et ce depuis l'indépendance.

Nous relevons cependant la volonté de fluidifier les flux circulant dans l'agglomération en créant le concept de « *villes satellites* »<sup>24</sup> d'Alger, idée déjà avancée par le PUD du CNERU de 1986. Il s'agissait de construire une série de villes nouvelles sur un rayon de 50 km à partir d'Alger afin de désengorger l'agglomération et de favoriser la création de pôles d'activités secondaires spécialisés. Un concept qui ne fut encore une fois pas mis en place. Exception faite pour la seule « ville nouvelle » de Sidi Abdallah incluse dans la commune de Mahelma.

La problématique de l'organisation du transport de marchandises fut abordée par les deux bureaux d'études étrangers qui furent consultés en 2006 pour les deux plans d'aménagement urbain de la capitale. L'un français « Arte Charpentier » et l'autre portugais « Parque Expo » qui abordèrent l'organisation du transport de marchandises comme objectif visé lors des études qu'ils livreront en 2010 et 2011. Ces bureaux introduiront un certain nombre d'éléments nouveaux par rapport aux conceptions et approches ayant prévalu jusque là dans la planification urbaine algéroise.<sup>25</sup>

Leur étude contenait des propositions<sup>26</sup> visant à :

- ✓ Résorber les points noirs en termes de circulation et de sécurité en poursuivant la politique des trémies ;

---

<sup>24</sup> MADANI (S), Alger, ville confisquée par l'Etat, Ed. Dalimen, Alger, 2002, p319.

<sup>25</sup> MADANI (S), idem, pp. 319-329.

<sup>26</sup> Cahier des charges pour la révision du PDAU d'Alger, ALGER, 2011, p(10,27)

## Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

- ✓ Reprendre les flux par de nouveaux axes structurants en projets comme celui du deuxième contournement d'Alger ou à imaginer pour tirer le meilleur parti à moindre frais, des voies existantes, et pour bouleverser, autant que possible, les réalisations déjà effectuées ; la réalisation d'un périphérique sur la base des infrastructures déjà existante devra pouvoir être réfléchi ;
- ✓ Encourager et développer la multimodalité en renforçant, et le cas échéant en suggérant, des projets de transports en commun ;
- ✓ Planifier le transport des marchandises à l'échelle de la WILAYA en y intégrant des activités incompatibles ou économiquement non viables (dépôts, hangars, aires de stockage etc.)

### 3 Enjeux de la logistique urbaine

Support indispensable au bon fonctionnement d'une ville. Véritable enjeu de développement urbain, critère de performance des villes de demain.

Activité à mauvaise réputation : multiplicité des opérations, parage difficile de l'espace public, coûts externes (pollution, sécurité...). Tout cela engendre des répercussions politiques et sociétales au niveau urbain.

#### 3.1 Enjeux fonctionnels

Bien que la livraison de marchandises en ville soit nécessaire au développement des fonctions socio-économiques des villes, les véhicules utilitaires sont confrontés à l'insuffisance des infrastructures nécessaires à leur bonne circulation. Lorsqu'on parle d'infrastructures, on désigne nécessairement les places de stationnements réservés aux opérations de chargement et de déchargement qui manquent aussi bien sur la voie publique qu'en dehors. Quand même ces places existent, elles sont souvent occupées illicitement par d'autres véhicules du fait d'une réglementation peu contraignante. Conséquence, les véhicules de livraison sont obligés de se garer en double file pour décharger leurs marchandises ce qui perturbe le trafic et met en danger la sécurité des chauffeurs et autres usagers de l'espace public.

# Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

En plus du manque de structure, s'ajoute les limitations d'accès, aux véhicules de marchandise, imposées par l'Etat. Des restrictions érigées afin de préserver le cadre de vie dans les centres-villes. Des restrictions qui se rapportent essentiellement aux horaires de livraison, à la taille ou au poids des véhicules.

D'autre part les entreprises rencontrent des contraintes physiques (conditionnement, encombrement, poids de la marchandise transportée) à revoir dans un contexte de raréfaction de l'espace de voirie. Ainsi que des contraintes d'organisation liées à la réduction des surfaces de stockage, exigences accrues des consommateurs, juste à temps et rapidité d'approvisionnement.

Deux enjeux fonctionnels majeurs sont à prendre en compte :

- La nécessité d'une bonne insertion du transport de marchandises dans la circulation urbaine et plus généralement dans une voirie urbaine mal adaptée aux besoins d'approvisionnement des activités urbaines.
- Améliorer ou au moins maintenir les performances de la desserte afin que celle-ci reste rentable (véhicule plus adaptés, tournées plus performantes) dans un contexte de forte concurrence dans un espace urbain de plus en plus encombré.

## 3.2 Enjeux économiques

Les entreprises se voient obliger de satisfaire la demande en temps réel tout en diminuant les stocks, ce qui conduit à la multiplication des livraisons journalières et par ailleurs à une multiplication du nombre de véhicules en circulation acheminant les envois (les envois sont plus petits et plus fréquents). Il est donc nécessaire pour les commerces d'avoir une bonne accessibilité pour les véhicules venant les livrer à des moments de plus en plus fréquents dans un contexte de congestion croissante de la circulation. Si les conditions ne sont pas réunies, les commerces tendront à s'éloigner là où la pression est moins forte.

C'est à ce niveau là que se rejoignent les préoccupations des commerces et des collectivisés. Ces dernières ont pour objectif d'harmoniser la croissance économique entre les différentes zones du territoire et particulièrement du centre ville qui représente un point sensible de l'agglomération

Les enjeux économiques sont donc liés à l'équilibre en perpétuel redéfinition entre :

# Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

- Le dynamisme commercial et économique qui enrichit la collectivité.
- Les risques de désaffectation des espaces concernés par la détérioration du cadre de vie et de travail qui en découle.

De fait, le développement du commerce de proximité est intimement lié aux conditions d’approvisionnement. Plus les conditions sont difficiles plus les coûts d’approvisionnement seront élevés.

Cependant la méconnaissance des collectivités concernant les besoins en termes d’accessibilité et du rôle du transport de marchandise dans les stratégies des entreprises (commerces notamment) limite ses capacités d’action en faveur d’un développement harmonieux du territoire.

## **3.3 Enjeux urbanistique**

La logistique consomme des espaces que ce soit en termes d’infrastructures de circulation ou en plates-formes. En agglomération cette consommation doit être faite de façon réfléchie.

### **3.3.2 La localisation des différents lieux de rupture de charges**

Le choix du positionnement des plates-formes donne lieu à un arbitrage de la part des professionnels entre la proximité des grandes infrastructures de transport interrégionales (nœuds autoroutiers, embranchements ferroviaires) et de leur zone de chalandise (commerces de gros, répartiteurs, grande distribution)

Les ruptures de charges se produisant sur les plates-formes des transporteurs ou les plates-formes de passage à quai (plates-formes cross-docking). Ces dernières représentent l’interface entre les véhicules lourds (rail, gros camions) et des véhicules mieux adaptés à la ville (moyens et petits porteurs). Les ruptures de charges ont lieu avant la distribution finale par les détaillants dans deux types d’infrastructures différentes :

- Les plates-formes de mise en marché : elles rassemblent sur le même site un nombre important d’entreprises de distribution dont les fonctions logistiques se diversifient : opération de groupage des envois, préparation des commandes, gestion des stocks,

## Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

conditionnement, étiquetage. Ces plates-formes ont besoin de surfaces de plain-pied (terrains plats) de min 50000 m<sup>2</sup> <sup>27</sup>.

Généralement ces dernières se situent en dehors des zones urbaines pour trois raisons. En premier lieu pour la finalité statique de la fonction, le traitement des marchandises à l'arrêt impose d'importants besoins fonciers. Deuxièmement, pour des obligations fonctionnels et ce afin de faire le raccordement entre route et fer. Et enfin pour des obligations financières, par rapport au prix du foncier qui est jugé acceptable.

- Dépôts et entrepôts privés : dispersés dans l'agglomération. Ils accueillent 20% des opérations de livraisons/enlèvements des établissements d'une agglomération. Ce sont généralement des commerces de gros situés près des centres des agglomérations. <sup>28</sup>

Tout l'enjeu se résume donc dans les tendances contradictoires du :

- Développement et l'éloignement des centres des grands pôles logistiques.
- La nécessité qui se fait jour de réduire les distances parcourues pour limiter la congestion et la pollution et maintenir l'activité des centres tout en limitant les coûts de transport.

### 3.3.3 La localisation des lieux de distribution finale

Nous évoquons ici le concept de forme urbaine, un concept relatif à la disposition des lieux de distribution et de consommation finale. Lorsqu'il s'agit de zone à forte densité d'activité, les conditions de desserte sont plus efficaces. Des tournés dans les points de livraison sont plus rapprochés, ce qui permet un gain de temps et d'argent. Cependant lorsqu'il s'agit de zones moins denses les points de livraison d'une même tournée sont plus dispersés.

Si on prend par exemple la ville de Bordeaux qui est une agglomération étalée la distance moyenne d'un trajet (distance entre deux arrêts) est de 10 KM contre la ville Marseille qui est une ville plus importante, mais deux fois plus dense, la distance moyenne d'un trajet est de 8 km

---

<sup>27</sup> ROUX, (M.), TONG, (L.), Optimisez votre plate-forme logistique, Organisation Eds D', France, 2010, p13

<sup>28</sup> ROUX, (M.), TONG, (L.), idem, p24

# Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

## 3.4 Enjeux environnementaux

Dans les pays développés les aménageurs prirent conscience, durant les années « 70 », de la dégradation que provoquaient les véhicules industriels (>3,5 T) sur l'environnement. Ayant pour but de limiter les nuisances de proximité : bruit, impact visuel et sécurité routière.

Les aménageurs entreprirent alors une éviction des poids lourds en transit à l'aide des rocade plus l'instauration d'une réglementation respective pour la circulation des véhicules utilitaires dans les centres urbains (selon : tonnage, gabarit, marchandises transportés)

Cependant ces décisions furent prises sans prendre en considération les besoins des zones que l'on voulait protéger. Les effets négatifs commencent à se faire voir :

- Les rocades ont favorisés l'installation de grands entrepôts logistiques et des principaux centres commerciaux aux grands nœuds de communication rapide, à des distances de plus en plus éloignées des centres et des zones résidentielles.

Durant les années « 90 » : les pays développés commencent à prendre en compte la pollution atmosphérique et l'effet de serre. Une loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie fit son apparition<sup>29</sup>

Plus globalement, il ressort de la confrontation entre enjeux et réalité que le fret urbain est confronté aux difficultés suivantes :

- Les préoccupations actuelles des villes ne se tournent pas en priorité vers cette problématique
- L'Etat est surtout orienté vers une dynamisation commerciale de leur centre-ville ;
- Les problèmes de congestion et de sécurité liés à la présence des poids lourds en ville est liée à la non prise en compte des zones d'activité (commerciales et industrielles) dans les plans d'urbanisation.
- Le TMV en ville pâtit du manque de mise en cohérence des politiques publiques existantes qui sont menées à diverses échelles : Par des institutions différentes, au sein de chaque institution, par des services parfois cloisonnés (urbanisme, commerce, circulation, etc.).

---

<sup>29</sup> TANIGUCHI, (E.), RUSSELL, (G.), THOMPSON, (R), Recent advances in city logistics, Elsevier Science Ltd, LONDON, 2006, p(10-14)

## Chapitre 1 : évolution de la logistique urbaine.

---

- La concertation entre les différents acteurs est complexe à mettre en place

Une concertation pourtant essentielle pour la mise en place d'une politique efficiente et surtout acceptée par toutes les parties. Critère de réussite important dans la mise en place d'évolutions liées à ce secteur.

- Une prise en compte trop faible des marchandises dans les plans de déplacement urbains.

Pour une agglomération, les orientations de l'action publique en matière de transport de marchandises sont définies dans un document d'action locale qui associe le fret à une approche globale des déplacements : le plan de déplacements urbains (PDU). Les collectivités ne prennent pas assez en compte les marchandises dans leur globalité et dans leur complexité dans leur projet de (PDU). Les difficultés précédemment citées sont des conséquences de ce point fondamental.

## **Chapitre 2 : Pratiques et innovations logistiques au niveau mondial**

La logistique est une solution pour les problèmes que les villes rencontrent. Afin de donner plus de lumière à ce concept nous allons aborder durant ce chapitre les pratiques de la logistique urbaine qui varie selon les situations et la nature des villes, une variable qui garde cependant les mêmes leviers

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

### 1. Placer le transport de marchandises dans une problématique globale des flux

De nombreuses erreurs sont la conséquence de l'invisibilité du transport de marchandise aux yeux des différents acteurs urbains ainsi que des institutions. Cependant la métropolisation croissante des villes et ce que cela engendre comme flux nous amène à penser différemment. Contenu du contexte dans lequel se retrouve l'ensemble des acteurs concernés, il est évident que les enjeux tant économiques qu'environnementaux ne peuvent être abordés qu'à partir d'une prise en compte globale de toutes les composantes du système de transport.

Ainsi la multiplication des flux et l'interaction de plus en plus forte entre chaque segment de demande de déplacement fait que le renouveau de la traditionnelle approche sectorielle devient plus que primordiale. Une vision globale du système de transport est nécessaire pour donner un panorama général et une image cohérente de cette diversité et ainsi permettre une mesure des enjeux de la mobilité et des actions à mener à long terme.

Tout au long de cette section nous nous efforcerons d'aborder la problématique à travers divers paramètres relatifs aux différents acteurs impliqués.

#### 1.1 La problématique du dernier kilomètre

Une fois traitées sur les plateformes logistiques ou dans les entrepôts urbains, les marchandises doivent parcourir le dernier maillon, appelé dernier kilomètre, afin parvenir à leur destinataire final. Le transport de marchandises dans l'espace urbain concerne particulièrement l'approvisionnement des commerces, des entreprises, des chantiers et enfin des habitants. Ces derniers ayant connu une importante croissance ces dernières années provoquant ainsi d'importants problèmes de congestion, d'insécurité et de pollution. Les livraisons en milieu urbain se sont ainsi accrues, entraînant une augmentation de la livraison du dernier kilomètre.

Il est important de préciser que le dernier kilomètre représente le kilomètre le plus coûteux<sup>1</sup>. Au fur et à mesure que le produit se rapproche de son destinataire final, le coût unitaire de transport augmente et arrive donc à son apogée au cours du dernier

---

<sup>1</sup> DANIELE (P.), La logistique dans la ville, CELSE, Paris, 2002, p3.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

kilomètre<sup>2</sup>. Si les premiers kilomètres sont bien maîtrisés (flux tendus entre leurs stocks et leurs centres de livraison), les coûts unitaires de transports sont souvent les plus élevés lorsqu'on approche du client final. Il est d'ailleurs évalué à 30% du coût global du transport.

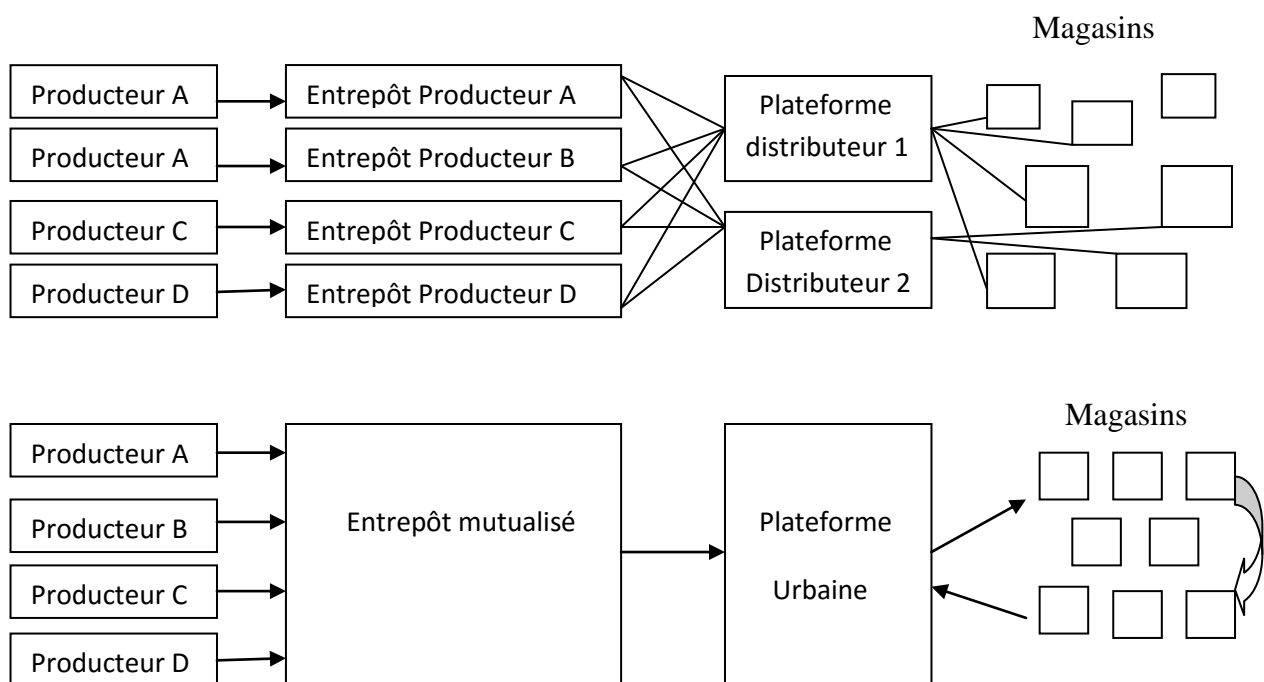
La livraison en ville coûte plus cher car elle rencontre différents obstacles, les uns sont relatifs à la réglementation relative aux horaires autorisés ainsi qu'au niveau des critères de gabarit du véhicule, d'autres à des spécificités propres aux zones denses.

Le surcoût survient d'une part en raison du coût de l'immobilité, des difficultés de circulation, mais encore les livreurs ne trouvant pas toujours une aire de livraison disponible à proximité du client pour décharger ou charger la marchandise<sup>3</sup>.

### 1.2 Redéploiement des activités logistiques au cœur de l'agglomération

Afin que le système logistique soit efficace en agglomération il est nécessaire que les marchandises puissent être traitées à l'intérieur des espaces denses et non en périphérie.

**Figure n°II.1 :** Cadre général d'une démarche raisonnée à l'échelle d'un pays



<sup>2</sup> LEROUX, (E.), CHOURAQUI, (E.), Management des achats, Vuibert, 2015, p15.

<sup>3</sup> SIGOT (F.), Le sprint du dernier kilomètre, agence innovapresse, France, 2012, p16.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

**Source :** Roux, (M.), TONG, (L.), Optimisez votre plate-forme logistique, France, 2010, p24.

Pour ce faire, la création, au niveau local, de points de concentration et de diffusion des flux (principe du cross-docking)<sup>4</sup> ainsi que d'entrepôts pour stockages de courte durée devient vitale. Ainsi la création de plateformes cross-docking en ville devient stratégique pour le long terme afin d'assumer les besoins de la métropole.

Cependant l'intégration d'une plateforme logistique n'est pas si évidente car une nouvelle organisation s'impose à différentes échelles dans l'agglomération centrale, pour permettre de concentrer les flux avant de les répartir localement. Actuellement les prestataires logistiques sous-traitent parfois le dernier maillon afin d'optimiser leurs moyens et de réduire leurs coûts. Dans les pays où le e-commerce est particulièrement développé certaines solutions font même intervenir le client en lui permettant de retirer lui-même ses colis à un endroit proche de son domicile ou de son lieu de travail. Sans oublier de prendre en compte également les flux retours, qui vont du consommateur vers le producteur, le réparateur ou le recycleur. Cette logistique inversée concerne le renvoi de produits par le client, la collecte d'emballages recyclables et les déchets industriels. L'objectif est d'améliorer l'efficacité du dernier maillon en ayant une stratégie globale qui implique la prise en considération de tous les flux et de tous les acteurs en mettant en avant de nouveaux modes d'organisation.

### **Une réorganisation qui passe par une intégration de la logistique là où il y'a de la marchandise :**

La création de sites logistiques embranchés fer ou en bord de voie d'eau représente un premier pas vers une fluidification de la circulation de marchandises en veillant à ce que les activités qui y sont implantées ne disparaissent pas face à la pression du développement urbain, en sachant que l'Etat favorise la construction de logements, bureaux et équipements publics. Nous constatons déjà que le peu d'activités logistiques existantes sont repoussées plus loin du centre de l'agglomération. Les pouvoirs publics devront permettre la préservation et l'acquisition de foncier pour les activités logistiques<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Roux, (M.), TONG, (L.), Optimisez votre plate-forme logistique, France, 2010, p26.

<sup>5</sup> BEYER, (A.), DEBRIE, (J), Les métropoles fluviales, l'œil d'or, 2014, pp.10-14.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

### **De la logistique oui mais pas que !**

Pour qu'une agglomération puisse accueillir en son sein une plateforme logistique, cette dernière doit se doter d'immobilier permettant d'en accueillir les spécificités et d'en atténuer les nuisances, notamment sonores.

Une réhabilitation qui a donc besoin d'innovation pour s'adapter aux nouvelles normes de sécurité et d'environnement. L'innovation concernant l'immobilier logistique, ce dernier doit évoluer afin de répondre aux besoins de la logistique urbaine et de mieux s'intégrer dans l'espace urbain.

Toutefois, les investisseurs, orientés bénéfice, s'attendent à une certaine rentabilité de ce type d'actif immobilier. Or, l'augmentation des prix du foncier et les caractéristiques techniques requises pour les nouveaux bâtiments logistiques conduisent à des durées d'amortissement très longues.

Cet immobilier doit donc pouvoir être utilisé sur le long terme, ce qui demande, en plus d'une anticipation concernant les besoins futurs, une adaptation de la réglementation. Une adaptation qui passe par l'intégration des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dans les projets de lois.

Des concepts de bâtiments intégrés sont déjà proposés par des promoteurs. Il reste à en éprouver la faisabilité et la rentabilité de ces investissements et à trouver des solutions de financement.

Parmi les solutions proposées, il est possible de citer à titre d'exemple les plateformes proposant une mixité des fonctions entre acteurs publique et privée afin d'équilibrer l'opération d'aménagement. Ainsi un immobilier logistique nouvelle génération pourra voir le jour et cela dans les plus brefs délais.<sup>6</sup>

### **Un soutien nécessaire de la part de l'Etat**

---

<sup>6</sup> Roux, (M.), TONG, (L), op.cit, p29.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

Lorsqu'on parle de problématique globale des flux cela implique aussi une présence de la part des autorités Algériennes, qui restent insouciantes quant aux enjeux environnementaux de cette dernière.

En prenant pour exemple l'union européenne, leur réglementation incite les transporteurs à investir dans des véhicules émettant moins de polluant atmosphérique et de gaz à effet de serre<sup>7</sup>. Ici nous n'en sommes pas encore là, cependant à la question du réchauffement climatique vient se superposer à l'enjeu de la raréfaction des ressources d'énergie fossile, principale source de revenu en Algérie.

Il est donc crucial pour les entreprises algériennes de passer à des véhicules fonctionnant grâce à des énergies alternatives au carburant. Même si ces dernières sont en phase de développement et qu'elles ne sont pas encore réellement adaptées à tous les besoins de transport de marchandises.

La réduction des nuisances sonores est également recherchée et ouvre des perspectives en matière de livraisons nocturnes. Celles-ci apparaissent comme une solution potentielle aux difficultés de circulation rencontrées par les chauffeurs-livreurs, tant la congestion du réseau routier s'étale sur la quasi-totalité de la journée.

De plus les orientations publiques en matière de respect de l'environnement devraient encourager les modes alternatifs à la route pour la pénétration au cœur de l'agglomération (ferroviaire et fluvial).

Enfin, l'instauration et la pérennisation de solutions adaptées au domaine de la logistique et du transport de marchandises urbains, devrait prendre en compte les intérêts de tous les acteurs de la métropole. La contrainte réglementaire seule ne suffit plus à réguler le système. Des processus de concertation se mettent en place afin de trouver des solutions innovantes et acceptables par toutes les parties (commerçants, fournisseurs, transporteurs, habitants, élus territoriaux). Pour cela, il convient de faire naître une gouvernance globale et souple.

### 1.3 Réorganisation du transport de marchandises dans l'espace urbain

Nous avons décrits plus haut l'aspect stratégique et même vital d'un redéploiement des activités logistiques au cœur de la ville. Nous y avons mentionnés, brièvement, les moyens

---

<sup>7</sup> [http://europa.eu/pol/env/index\\_fr.htm](http://europa.eu/pol/env/index_fr.htm) Consulté le 19/05/2016 à 19H00

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

devant être mis en œuvre. Ici nous nous efforcerons de départager les solutions proposés plus haut en objectifs qui sont au nombre de six et chaque objectif sera détaillé en actions à mener.

### **Objectif I : Mener une politique volontariste de préservation et d'acquisition de foncier pour les activités logistiques**

- ✓ Mettre en place au cœur de l'agglomération, des centres de distribution de proximité permettant de regrouper les flux avant d'opérer les livraisons dans un secteur géographique déterminé.

La pression foncière en agglomération pousse à une éviction progressive des activités logistiques. En revenant au principe de chaîne logistique, considérée comme un ensemble de maillon, s'alimentant les uns les autres par stock. Chaque stock de chaque maillon a son positionnement géographique optimal. Ainsi le stock industriel se trouve le plus souvent au niveau de l'usine ou à proximité. Il en est de même alors pour la marchandise circulant en ville, cette dernière doit trouver position au cœur de la ville au niveau de plateformes de distribution par lesquelles elle pourra transiter.

- ✓ Préserver les points d'accueil des équipements ou infrastructures au service des activités logistiques. Un repositionnement garanti par l'Etat et approuvé par les propriétaires fonciers à travers des diagnostics partagés entre les diverses parties prenantes.

L'Etat oublie d'intégrer les activités logistiques dans ses plans d'urbanisation et de développement de la ville. Pour cause les services rendus par ces activités ne sont pas évidentes à percevoir, que ce soit pour la population ou pour l'Etat. Bien au contraire elle est considérée comme source de nuisance sonore et d'insécurité de par les moyens de manutention utilisés et les camions pouvant provoquer des accidents de la route.

Pourtant ces sites sont créateurs d'emploi et d'emploi qualifiés et face aux enjeux de croissance du prix de l'énergie et à la prise en compte de critères environnementaux, la

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

création de sites multimodaux accordant transport maritime, fluvial et bien sûr routier pour le dernier maillon, représente l'unique solution permettant à l'agglomération Algéroise d'assumer ses besoins logistiques dans de bonnes conditions économiques.

- ✓ Effectuer des études d'impact de toute opération d'aménagement ainsi que les flux de marchandises qui seront générés par le site et déterminer en conséquence la surface à réserver à la logistique dans l'opération.
- ✓ Lancer des actions de communication permettant de mieux faire comprendre aux citoyens et à leurs élus la nécessité et les enjeux des activités logistiques en milieu urbain<sup>8</sup>.

Objectif II : Favoriser le développement d'un immobilier logistique de nouvelle génération

- ✓ Créer de la réglementation (urbanisme, environnement, sécurité) pour l'insertion des bâtiments logistiques dans l'espace urbain à forte densité, notamment concernant les installations classées pour la préservation de l'environnement (ICPE).

Tout bâtiment destiné à recevoir, manipuler, stocker et expédier des marchandises, sauf exception, est une ICPE, car son exploitation comporte des risques accidentels (principalement l'incendie en contexte urbain dense) ou pollutions/nuisances chroniques (chimiques, sonores, paysagères...). En conséquence doivent être mises en œuvre des mesures de prévention et de protection, qui concernent notamment la conception architecturale des bâtiments et la maîtrise de l'urbanisation autour des sites.

Le régime applicable à une installation est déterminé par la nomenclature des ICPE, composée de deux parties : la première fait référence aux substances, la seconde aux activités. Les activités liées à la logistique urbaine se trouvent principalement dans les rubriques 1510 qui concernent les entrepôts couverts (stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts) et 2920 (installations de réfrigération, compression, dont sont équipés les entrepôts frigorifiques).

---

<sup>8</sup>BOUDOIN, (D.), Les espaces logistiques urbains : Guide méthodologique, la documentation française, 2006, pp15-18.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

- ✓ Créer un fonds public (à l'image de l'ANSEJ, etc.) de participation récupérable en faveur de l'immobilier logistique dans les espaces à forte densité urbaine, permettant d'améliorer le bilan financier de l'investisseur privé pendant les premières années.

L'immobilier logistique comprend principalement deux types de bâtiments : les entrepôts et les plateformes. Le (SETRA) les définit comme suit :

*« Un entrepôt est un bâtiment logistique dans lequel les marchandises sont stockées plus de 24 heures. Il est muni d'étagères pour le rangement des palettes ou des colis. »<sup>9</sup>*

*« Une plateforme est un bâtiment dans lequel les marchandises restent un temps très limité, dans tous les cas moins de 24 heures et n'effectuent qu'un passage à quai dans le cadre d'un dégroupage/groupage. Une plateforme n'est pas équipée d'étagères, les marchandises restant sur le quai dans l'attente de leur prise en charge. »<sup>10</sup>*

Certains bâtiments peuvent regrouper les deux comme pour le cas de la grande distribution : Les produits alimentaires secs sont entreposés, alors que les produits frais sont traités dans la partie « plateforme » du bâtiment logistique.

Les caractéristiques techniques des bâtiments et équipements varient en fonction de la nature des marchandises. L'Observatoire régional de l'immobilier d'entreprise (ORIE) a élaboré la classification suivante :

### **Classe A** (Bâtiments logistiques de nouvelle génération)

- Hauteur libre d'au moins 9,5 m
- Aire de manœuvre d'une profondeur d'au moins 35 m
- Existence d'un quai pour 1 000 m<sup>2</sup> SHON
- Résistance au sol d'au moins 5 tonnes / m<sup>2</sup>
- Chauffage et système d'extinction

### **Classe B** (Entrepôts aux standards modernes)

- Hauteur libre d'au moins 7,5 m
- Aire de manœuvre d'une profondeur d'au moins 32 m
- Existence d'un quai pour 1 500 m<sup>2</sup> SHON
- Résistance au sol d'au moins 3 tonnes / m<sup>2</sup>
- Système d'extinction

---

<sup>9</sup> SETRA, Les bâtiments logistiques-Fonction et impacts sur les territoires, Vérone, 2014, p11

<sup>10</sup> SETRA,op.cit, p12.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

### **Plateformes de messagerie :**

Locaux de distribution (groupage - dégroupage) nécessitent une hauteur sous poutre de 6 à 7m seulement et une largeur de 30 à 40 m \*, avec des portes à quai en vis-à-vis sur toute la longueur du bâtiment.

### **Entrepôts frigorifiques :**

Entrepôts comprenant une isolation thermique et une source de froid qui leur permettent d'obtenir et de conserver une température basse (froid positif supérieur à 0°C ou froid négatif inférieur à 0°C).

### **Classe C (Tous les autres entrepôts) <sup>11</sup>**

- ✓ Encourager des opérations d'aménagement qui permettent le développement d'un immobilier logistique intégré, accueillant les flux de plusieurs transporteurs et minimisant les nuisances.

Que ce soit pour les plateformes de distribution ou les entrepôts, reste la possibilité, dans le but d'optimiser le foncier, de mixer des activités différentes dans un même bâtiment. Cette solution comprend un double avantage, puisqu'elle permet non seulement de satisfaire différents besoins de la collectivité, mais aussi de trouver des solutions permettant d'équilibrer l'opération d'aménagement.

### **Objectif III : Rendre plus vertueux et plus pratique le système réglementaire des livraisons**

- ✓ Modifier le Code du Commerce afin de faciliter les livraisons en dehors des heures de présence du destinataire.
- ✓ Opérer un bilan complet des aires de livraisons dans le cœur de l'agglomération afin de proposer une meilleure localisation et un aménagement optimal de ces aires.
- ✓ Expérimenter dans les communes ou groupements de communes volontaires le système des linéaires de livraison, qui octroie l'usage d'une voie latérale sur toute sa longueur aux professionnels durant des plages horaires strictement définies.

---

<sup>11</sup> ORIE, Transformation et mutation des immeubles, rapport d'étude, 2015, p 03.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

- ✓ Contrôler davantage l'inscription effective des entreprises au registre des transporteurs.
- ✓ Renforcer les dispositifs de contrôle de l'utilisation des aires de livraison, en mettant par exemple en place des brigades « volantes » spécialisées. Parallèlement, redéfinir les montants des amendes dans le but de les rendre plus dissuasives.
- ✓ Développer les actions de sensibilisation et de formation des chauffeurs-livreurs et manutentionnaires à la diminution du bruit.

### **Objectif IV : Encourager les modes alternatifs à la route : le ferroviaire et le fluvial**

- ✓ Maintenir les sillons pour les trains de fret et offrir à ces derniers de meilleures conditions de circulation dans le cadre de la mise en place du cadencement horaire.
- ✓ Réaliser pour les établissements générant des flux significatifs de marchandises, un diagnostic de leur logistique, en envisageant les possibilités de transport ferroviaire ou fluvial jusque dans le cœur de l'agglomération.<sup>12</sup>

### **Objectif V : Améliorer l'efficacité du dernier maillon en promouvant de nouveaux modes d'organisation**

- ✓ Sensibiliser les commerçants au fonctionnement du dernier maillon afin de leur faire prendre conscience de leurs possibilités d'action dans l'amélioration du processus de livraison.
- ✓ Engager, avec les fédérations professionnelles, un cycle de réflexions associant industriels, distributeurs, commerçants et transporteurs dans le but d'analyser les possibilités de mutualisation des livraisons par filières, secteurs d'activités et secteurs géographiques. Etudier notamment les opportunités d'externalisation de la fonction transport (passage du transport en compte propre au transport en compte d'autrui).

---

<sup>12</sup> BEYER, (A.), DEBRIE, (J.), op.cit, p13.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

- ✓ Mettre en place dans le cœur de l'agglomération, un ou plusieurs centres de mutualisation des matériaux de construction pour accompagner les chantiers de construction et de renouvellement urbain.
- ✓ Favoriser, pour certains types de marchandises, le développement d'opérateurs de transport aptes à mutualiser les livraisons d'un quartier, par exemple, en facilitant l'implantation de micro-centres de distribution de proximité.<sup>13</sup>

### **Objectif VI : Faire naître une gouvernance globale et souple**

- ✓ Faire de la logistique un thème de réflexion métropolitain.
- ✓ Etablir un schéma interrégional des activités logistiques et des flux de marchandises.

## **2. Les variables stratégiques de la logistique urbaine**

Afin de pouvoir apporter des solutions réalistes à la fonction transport-logistique en milieu urbain les professionnelles de la logistique et autres praticiens et théoriciens relevèrent 4 variables stratégiques sur lesquelles des actions devraient être entreprises. Les variables en question s'annoncent comme suit : la mutualisation, les véhicules, le foncier logistique et l'accueil des véhicules de livraison. Grâce à des combinaisons entre les différentes solutions envisagées pour ces quatre variables des scénarios vertueux peuvent être imaginés pour une gestion plus saine des villes.

### **2.1 La mutualisation :**

Un concept qui touche les véhicules, les aires de livraison, les plates-formes de groupage-dégroupage, ainsi que les moyens techniques et les données. Le but recherché par l'utilisation d'une même logistique à un instant t pour des clients différents serait d'augmenter les coefficients de remplissage pour ce qui est des véhicules et des aires de livraison et permettre ainsi de partager des coûts. Elle peut se manifester en amont et en aval de la supply chain. Dans la mutualisation amont, les chargeurs (Industriels expéditeurs ou distributeurs) mutualisent leurs envois en collectant le fret auprès de leurs clients. Une massification amont

---

<sup>13</sup> SAVY, (M.), Le transport de marchandises, EYROLLES, Paris, 2006, pp26-34.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

qui favorise l'usage des modes ferroviaires et fluviaux sans pour autant exclure le mode routier. Pour ce qui est de la mutualisation aval, cela consiste en la distribution des produits de différents expéditeurs par un même opérateur. Elle concerne aussi la logistique des retours. Par exemple, la reprise des emballages vides ou le retour des produits défectueux. Pour ce qui des données, elles sont relatifs aux réservations traitées au niveau d'une centrale de réservation. L'idéal serait de mutualiser l'ensemble de l'organisation logistique des différents acteurs via des espaces logistique urbain.

Les espaces logistiques urbains combinent les livraisons entrantes et sortantes : il s'agit ici d'utiliser les véhicules de transport dans les deux sens. Le plus souvent, un véhicule livre mais ne ramasse pas. C'est le cas d'une benne à ordures ménagères ou d'un fourgon de messagerie. L'idée ici serait de trouver des contre-flux, par exemple la reprise des emballages vides, le retour des produits défectueux ou devant être retraités. C'est la problématique de la "reverse logistic" ou logistique des retours. <sup>14</sup>

On récapitule, la mutualisation peut donc intervenir au niveau :

- Des véhicules ;
- Des aires de livraison ;
- Des plates-formes de groupage-dégroupage ;
- Des moyens techniques ou des données.

Exemples concrets :

- Cas BENEDICTA ET BANANIA

Cela se passe dans le domaine de l'agro-alimentaire, plus précisément dans l'épicerie. Bénédicte et Banania sont deux PME indépendantes à forte notoriété, qui décident fin 2004 de mener un projet de Gestion Mutualisée des Approvisionnements (GMA) auprès de quelques entrepôts Carrefour, avec FM Logistic. Deux ans après le démarrage de cette massification des flux, les deux pionniers étaient rejoints par Lustucru. L'organisation des livraisons se déroulait comme suit, les marchandises des trois industriels étaient regroupées au départ de la même plate-forme multi clients de FM Logistic et à destination d'un même point de livraison.

---

<sup>14</sup> Pillet, (A.), Comment démarrer en mutualisation, AMI, France, 2008, pp35-38.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

Les sociétés constataient alors une amélioration de la fréquence de livraison de 34%, tout en réduisant leur nombre de moitié. Benedicta annonçait un gain de trois jours pour sa couverture de stocks (passée à 16 jours), tout en maintenant le taux de service.<sup>15</sup>

Un concept qui renvoie à :

- La mutualisation amont : que l'on retrouve au niveau de la mutualisation des envois pour les chargeurs (industriels expéditeurs) une mutualisation qui profite aussi à Carrefour grâce à la réception de commandes groupées.
- La mutualisation aval : il s'agit à l'inverse de la distribution faite des produits des différents expéditeurs par le même opérateur.
  - Cas AT France et Lincet

La plateforme mutualisée d'AT France et du groupe Lincet lancée en 2009 représente un autre exemple de l'association de deux industriels de l'agro-alimentaire (charcuterie et fromages) avec les mêmes clients et des produits aux saisonnalités complémentaires. Les deux sociétés bénéficient également d'un fournisseur commun pour tout ce qui concerne la chaîne du froid, et leur système d'information est développé par la même SSII. Ce projet de plateforme mutualisée leur permet d'optimiser le remplissage des camions et de recentrer les usines sur leurs activités de production.<sup>16</sup>

### 2.2 Les véhicule

Bruits, pollution, gabarit, sont autant de facteurs excluant la logistique urbaine des centres denses. Afin de pallier à ce manque, les véhicules propres représentent un passage obligatoire face aux enjeux du TMV.

Les véhicules propres représentent la condition indispensable pour le développement des livraisons et des enlèvements de nuit (ou tout au moins en soirée ou tôt le matin).

*« Un véhicule propre est un véhicule produisant peu ou pas d'émissions polluantes. Mais le caractère polluant d'un véhicule se mesure également tout au long de son cycle de vie – de sa construction à sa destruction et son recyclage. La notion de véhicule propre ne signifie donc*

---

<sup>15</sup> <http://www.agrospheres.eu/actualites--logistique-agroalimentaire--comment-mutualiser-pour-gagner-en-competitivite--compte-rendu-608.html> Consulté le 15/04/2016 à 08H00.

<sup>16</sup> <http://www.usinenouvelle.com/article/gj-service-froid-met-en-service-sa-plate-forme-de-torvilliers.N68219> Consulté le 15/04/2016 à 07H30.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

*pas totalement non polluant. De nombreuses technologies sont actuellement développées avec des degrés de maturité divers. »<sup>17</sup>*

### 2.2.1 Types de véhicule propres

- Le véhicule thermique

Le véhicule thermique est équipé de moteurs à combustion interne et fonctionne à base de carburants liquides ou gazeux. Il peut utiliser des carburants classiques d'origine fossile (essence, gazole), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel véhicule (GNV), les biocarburants.<sup>18</sup>

- Le véhicule hybride

Le véhicule hybride possède deux moteurs : l'un fonctionne avec du carburant (moteur thermique), l'autre est électrique. Le moteur électrique est alimenté par batterie et par restitution d'énergie cinétique ou par recharge directe sur le réseau<sup>19</sup>.

- Le véhicule électrique

Un véhicule électrique fonctionne uniquement à l'aide d'un moteur électrique utilisant pour seule source d'énergie l'électricité accumulée dans des batteries.

Ses batteries se rechargent, via un câble et une prise de courant, sur le réseau électrique ou sur des installations autonomes, dans les lieux privés (domicile, travail) ou sur les lieux publics (parkings en ouvrage ou en voirie, stations services, centres commerciaux, etc.). En cas de freinage ou de décélération, comme pour les véhicules hybrides (rechargeables ou non), l'énergie cinétique du véhicule peut être convertie en électricité, ensuite récupérée par les batteries pour être stockée<sup>20</sup>.

- Le véhicule à pile à combustible

---

<sup>17</sup> DEBRAINE, (L.), Les voitures électriques, FAVRE, 2009, France, p05.

<sup>18</sup> DEMOZ, (F.), La voiture de demain, Nouveau Monde Edition, 2010, p25

<sup>19</sup> DEMOZ, (F.), idem, p28.

<sup>20</sup> DEMOZ, (F.), idem, p37.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

Un véhicule à pile à combustible est un véhicule électrique alimenté en électricité, en tout ou en partie, par une pile à combustible. Cette pile fonctionne sur la base de l'oxydation sur une électrode d'un combustible réducteur (par exemple le dihydrogène), couplée à la réduction sur l'autre électrode d'un oxydant (par exemple le dioxygène de l'air).<sup>21</sup>

### 2.2.2 Types de biocarburants

Principaux types de biocarburant

- Les carburants de première génération

#### Les biocarburants oléagineux (huiles) :

Les biocarburants oléagineux sont fabriqués à partir d'huiles végétales. Les Huiles Végétales Pures (HVP) ou Brutes (HVB) sont destinées à être utilisées dans des moteurs diesel.<sup>22</sup>

#### Les biocarburants Ethyliques (alcools) :

Les biocarburants Ethyliques sont obtenus par la fermentation de sucres contenus par les plantes. Ce processus fournit de l'alcool et plus précisément du biocarburant éthylique qui peut ensuite être utilisé dans les moteurs pétroles.<sup>23</sup>

- Les carburants de deuxième génération

#### Carburants issus de la biomasse :

Ce type de carburant est produit à partir de la biomasse (résidus forestiers et agricoles, déchets organiques, herbes et broussailles, mais aussi algues marines). Deux processus de production de ce carburant sont actuellement au point ou en cours d'amélioration

La deuxième génération de biocarburant, n'utilisant pas de ressources alimentaires, pourrait réduire la consommation de gazole pour l'exploitation d'un parc de véhicules utilitaires à moteur diesel qui devrait demeurer encore assez important en 2030 compte tenu de la durée de vie des véhicules et de l'inertie des comportements des acteurs économiques.<sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> DEMOZ, (F.), idem, P44.

<sup>22</sup> DOMINICIS, (A.), Les biocarburants, Le cavalier Bleu, France, 2011, p16.

<sup>23</sup> DOMINICIS, (A.), Idem, p18.

<sup>24</sup> DOMINICIS, (A.), idem, p22.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

- Les carburants de troisième génération

### Les carburants à base de microorganismes :

Produits à partir de micro-organismes, algues ou bactéries, capables de générer eux-mêmes des molécules énergétiques, principalement des lipides, transformés par la suite en carburant.

Les micro-organismes sont enfermés dans des réacteurs puis gavés de lumière et de CO<sub>2</sub> afin d'obtenir le produit final. Ce type de carburant est actuellement en phase de recherche mais possède des coûts de production élevés, autour de 200 € le kg, qui rendent hypothétique la date à laquelle ce carburant pourra être produit à l'échelle industrielle. Ces derniers prévoient une utilisation dans pas moins de 10 ans.

L'avantage de ce carburant est qu'ils ne nécessitent pas d'espace de culture, contrairement aux autres, ce qui laisse plus de surfaces disponibles pour la consommation humaine ou animale.<sup>25</sup>

Des progrès significatifs pourraient être réalisés à l'horizon 2030<sup>26</sup> pour améliorer l'ergonomie des véhicules, afin de faciliter les tâches effectuées par les chauffeurs-livreurs. Les chargements seraient conçus de manière modulaire (mini – conteneurs ou mini – rolls), afin de faciliter les transferts modaux vers d'autres modes de transports : voie d'eau, rail, tramway, etc.

La généralisation de l'usage des puces, du type RFID (Radio Frequency IDentification), permettra d'assurer une traçabilité améliorée, l'introduction du "pricing", un suivi en temps réel des échanges, etc.

Exemples concrets :

- CITY CARGO TRAM

---

<sup>25</sup> DOMINICIS, (A.), idem, p24.

<sup>26</sup> MIDLER, (C.), MANIAK, (R.), BEAUME, (R.), Réenchanter l'industrie par l'innovation, l'expérience des constructeurs automobile, DUNOD, France, 2012, p10.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

City Cargo est une entreprise privée située à Amsterdam, et à l'origine d'un projet de transport de marchandises par tramway. A terme, l'entreprise avait pour objectif de réduire la pollution de l'air de 15 à 20% en réduisant de moitié le trafic des camions dans la ville.

En mars 2007, l'expérimentation a eu lieu et l'évaluation du projet (sur des critères précis de non perturbation du réseau de tramway destinés aux voyageurs, de sécurité routière, de congestion et d'amélioration de la qualité de l'air) convaincu la Mairie d'Amsterdam de supporter ce projet. La ville proposa alors une concession d'une durée de dix ans à l'entreprise.

En ce temps-là, 5 000 camions entraient chaque jour à Amsterdam. 40 à 50 trams devaient sillonner les rues d'Amsterdam de 7h00 à 23h00 afin d'obtenir une réduction notable de la pollution.

Fin 2009, les transporteurs devaient charger leur fret à l'extérieur de la ville, à bord des tramways gérés par City Cargo. Des camionnettes électriques prendraient ensuite le relais pour livrer les marchandises à leur destinataire final.

Cependant le projet tomba à l'eau en 2009. La mairie ayant été d'accord pour financer le projet à la seule condition qu'il n'y ait aucune autre subvention.<sup>27</sup>

- Cas Groupe Virgin

En février 2009, la compagnie de Richard Branson, patron du groupe Virgin, utilisa pour son Boeing 747 de Virgin Atlantic un mélange de kérosène traditionnel et 20 % d'un biocarburant. Pour ce vol entre Londres et Amsterdam, le biocarburant était à base de mélange d'huiles de noix de babaçu et de noix de coco.

Un autre vol de 90 minutes, le 7 janvier 2009 sur un Boeing 737-800 de Continental Airlines s'est effectué avec un des moteur alimenté par un mélange de kérosène, de jatropha et d'algues.

Durant ces deux vols, les mélanges se sont comportés sans altérer le fonctionnement des moteurs mais ont provoqués une légère baisse de consommation de 1 à 2 %. L'objectif de ces vols-tests était d'obtenir la certification de ces mélanges en 2010 et de biocarburants

---

<sup>27</sup><http://www.eltis.org/discover/case-studies/delivering-goods-cargo-tram-amsterdam-netherlands>  
Consulté le 2/05/2016 à 07H00.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

purs en 2013. Certification qu'ils se virent attribuer par l'organisme international de normalisation (ISO).<sup>28</sup>

### 1.3 Le foncier logistique

Sous la pression des coûts du foncier, des arbitrages politiques en faveur de fonctions plus "nobles" (habitat, tertiaire), d'un coût de transport faible, la logistique s'est éloignée des centres-villes à desservir, augmentant les kilomètres et les polluants produits et diminuant la productivité des opérateurs de transport comme de la ville elle-même. Or, la logistique ne peut s'exercer sans équipements supports, autrement dit sans plates-formes logistiques.

La restauration du foncier logistique en centre-ville constitue dès lors une variable stratégique organisée autour de :

- L'allocation d'espaces fonciers, en milieu urbain, à des prix accessibles, pour les activités logistiques.
- Le soutien à des concepts innovants tel que les hôtels logistiques ou les "city hubs".

#### 1.3.1 Hôtel logistique

Concept de densification des activités de logistique urbaine sur un même immeuble (déchets, matériaux de chantiers, messagerie, fret, e-commerce) en milieu dense. Répondant à la fois aux attentes des logisticiens, des collectivités et des riverains. L'hôtel se caractérise par des loyers logistiques adaptés aux capacités financières des logisticiens, une mutualisation des services et des surfaces, une mixité fonctionnelle associée à une qualité architecturale et urbaine.

Le concept a pour avantage de réduire d'une part les externalités associées aux activités logistiques (émissions de Co2, congestion, nuisances sonores et visuelles) et d'autre le coût du dernier kilomètre.

L'exemple récent le plus parlant est celui de l'immeuble Interlink, réalisé par Goodman à Hong Kong. Bien sûr, Hong Kong n'est pas Alger et a d'autres particularités, mais l'observation de cette réalisation peut aider à la réflexion.

---

<sup>28</sup> <http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2009/11/23/01011-20091123FILWWW00677-klm-annonce-un-avion-aux-biocarburants.php> Consulté le 2/05/2016 à 07H30

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

Cet immeuble de 24 étages développe une surface de 222 000 m<sup>2</sup> totalement dédiée aux activités logistiques. Toutes les fonctionnalités nécessaires y sont incluses : rampes pour véhicules poids lourds, monte-charges, ascenseurs. La commercialisation de cet immeuble, livré en 2012, s'est effectuée très rapidement auprès des sociétés internationales et locales et cela grâce à sa localisation privilégiée, proche du port.

Cet immeuble constitue le 4<sup>ème</sup> entrepôt le plus grand de Hong Kong et le plus important réalisé durant les dix dernières années.<sup>29</sup>

### 1.3.2 City Hubs

Concept développé par le promoteur de parcs logistiques Urban Real Estate, et cela dans une vision voisine de celle de l'hôtel logistique. "City Hubs" est constitué de façades "intelligentes" composées de panneaux de bois, de verre, de béton, de capteurs solaires et de panneaux végétaux. Le toit est recouvert de panneaux photovoltaïques, d'éoliennes de toit et de végétation.

Un "City Hubs" est constitué de 4 volumes principaux :

- Un socle abritant les quais de chargement (camionnettes) et déchargement (camions ou trains) ;
- Une passerelle couverte desservant les surfaces de bureaux ;
- 6 blocs de 5 niveaux d'espaces de stockage et de préparation, habillés de façades composées de panneaux solaires (sud) et d'un calepinage de panneaux vitrés, de panneaux végétalisés, de panneaux de béton brut et de panneaux de bois (nord) ;
- Deux volumes verticaux enserrant les éléments de stockage. Le premier volume abrite le "cœur" technique de l'ensemble, circulations verticales et stockage automatisé. Le second abrite d'autres fonctions techniques et les locaux sociaux en partie basse et des locaux techniques en étage.

Un City Hubs est susceptible :

- D'accueillir de nuit des camions gros porteurs ou des wagons.
- De traiter des cartons de toute provenance ayant subi une première préparation et destinés à être livrés.
- D'assurer le tri et l'orientation par destination.

---

<sup>29</sup> <http://www.blog-durable.net/lentrepot-phare-en-2012/> Consulté le 17/05/2016 à 09H57.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

Les livraisons sont assurées par des véhicules propres (électrique, GNV, hydrogène dans le futur).

Selon ses concepteurs, City Hubs serait capable de traiter environ 100 000 cartons / jour.

La livraison du dernier kilomètre est ainsi mutualisée ; ce qui permet une réduction importante des émissions de Co2.<sup>30</sup>

### 1.4 L'accueil des véhicules de livraison

Les aires de livraison représentent un équipement logistique urbain indispensable. Les aires de stationnement sont souvent occupées par des véhicules particuliers. Ce qui conduit aux stationnements, des livreurs, en double file et aux livraisons en stationnement illicite. Obérant, par conséquent, le fonctionnement de la ville et la productivité des entreprises de transport.

Dès lors, les professionnels du transport réclament la professionnalisation de ces aires de livraison et se déclarent même prêts à payer leur usage, dès lors que serait garantie leur disponibilité.

Les raisons de ce dysfonctionnement, qui est encore ignoré, sont multiples :

- Inexistence d'aires de livraison. Les autorités n'ayant pas pris en considération les aires de livraison dans leur projet d'urbanisation.
- Nécessité pour le chauffeur-livreur de stationner au droit de l'établissement destinataire en cas de chargement lourd
- Recherche de facilité de la part du chauffeur-livreur,
- Conflits entre différents acteurs (résidents, professionnels du transport et les établissements qui transportent les marchandises pour leur propre compte).
- Les livraisons étant concentrées dans des plages horaires contraintes par les heures d'ouverture des établissements, la gestion des aires de livraison devient extrêmement difficile.

Deux voies principales sont actuellement examinées :

- Le contrôle, via des brigades dédiées ou des systèmes technologiques.

---

<sup>30</sup> <http://www.cleantechrepublic.com/2009/04/01/city-hub-une-solution-verte-pour-la-logistique-urbaine/> Consulté le 18/05/2016 à 10H45.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

- L'adjonction d'autres fonctions (bouquet de services). En déployant, par exemple, sur les aires de livraison, des bornes de recharge d'énergie afin d'en dissuader l'utilisation abusive par les voitures particulières.

Exemple concret :

- BARCELONE

Une brigade spéciale assure le contrôle des 4 500 aires de livraison de Barcelone, accessibles uniquement aux véhicules commerciaux.

Ces derniers sont définis sur la base du nombre de banquettes (ce sont les véhicules ne possédant pas de banquette arrière). Cette définition permet notamment de s'affranchir de la notion d'usager (particulier ou transporteur) et permet une identification simple.

A l'aide de motocyclettes et de scooters, les agents garantissent un passage au moins une fois par heure. Le montant des contraventions s'élève de 60 à 90 €.

Le système SICAV (Système Intelligent de Contrôle de l'Accès des Véhicules), mis en place à Barcelone, protège l'accès aux zones à circulation limitée du centre historique. Ces zones sont protégées, à 40 points d'entrée, à l'aide de bornes amovibles qui sont ouvertes aux livreurs le matin jusqu'à 13 h.

Ces pistes orientent vers une gestion mutualisée, basée sur un système de réservation, et dynamique des aires de livraison de façon à réduire la congestion et la pollution liées aux livraisons ; à optimiser les tournées des chauffeurs-livreurs ; à créer des emplois et à faire de la ville un espace plus "viable".<sup>31</sup>

### 3. La logistique urbaine au quotidien

Nous aborderons lors de cette section quelques cas concrets d'application de la logistique urbaine, afin d'avoir une idée sur les démarches entreprises ainsi que des résultats obtenus.

---

<sup>31</sup> <http://www.lsa-conso.fr/mieux-organiser-les-aires-de-livraison,38311> Consulté le 22/05/2016 à 06H30

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

Nous commencerons par exposer le cas de l'enseigne Monoprix pionnier du transport intermodal en France, nous parlerons par la suite d'une expérimentation faite par l'université de Lyon sur l'organisation des zones de livraisons.

### 3.1 Transport ferroviaire chez Monoprix :

Monoprix est une enseigne de distribution créée en 1932 par le fondateur des Galeries Lafayette. Le premier magasin fut ouvert à Rouen. A l'époque cette enseigne avait fait plusieurs choix qui lui ont permis de se développer progressivement, l'un d'eux concerne son implantation. Monoprix décide de s'implanter au cœur des villes car c'était un marché porteur.

Afin de se différencier de ses concurrents (supermarchés, hypermarchés et discounters) Monoprix lance en 1994 un nouveau concept appelé « City marché » qui consiste à proposer une offre de produits, services très importante en plein centre ville. De nos jours on compte trois différents City marché : Classique, Stars (magasin leader de l'enseigne), Challenge.

Afin d'intensifier cette stratégie de différenciation, en plus du magasin « Monoprix », l'enseigne développe depuis 2005 de nouveaux formats de magasins :

- Daily'Monop : on y trouve principalement des plats cuisinés ultra frais.
- Beauty'Monop : est dédié aux produits esthétique, de beauté pour femme et homme
- Monop' : est un magasin de petite surface entre 150m<sup>2</sup> et 500m<sup>2</sup> proposant les produits du quotidien ainsi que les produits plaisir.
- Naturalia : est un distributeur spécialisé dans la vente de produits biologiques et le commerce équitable.
- Monop'Station : est un concept issu d'un mélange des autres formats de l'enseigne. Ce magasin est situé dans les gares de transport.

Aujourd'hui le groupe est présent dans 85% des villes comptant plus de 50 000 habitants. A l'international on retrouve l'enseigne en Asie du sud est et en Amérique Latine.

Chiffres clés du groupe :

450 magasins (10% en franchise et 90% et propre)

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

60000 de références produits

11,9 Mds€, (une hausse de 64% en alimentaire et 36% en mode beauté)

L'engorgement de l'agglomération parisienne, la restriction de l'espace dévolu à la circulation automobile et du stationnement dans la capitale pénalisent au quotidien les livraisons de Monoprix qui compte 90 magasins dans Paris. Parallèlement, la sensibilisation du grand public au changement climatique a incité l'enseigne à s'engager en pionnière sur la voie du développement durable.

En 2003, l'entreprise met une barge sur le Seine qui remonte toutes ses importations depuis le Havre jusqu'à Paris. En 2006 Les collectivités (Mairie de Paris, direction régionale, conseil régional) leur proposent de mener une étude avec l'aide d'un transporteur sur l'usage du transport ferroviaire pour le transport de marchandises entreposées dans des entrepôts à 40 km de Paris.

Monoprix accepte et effectue, courant 2007, le branchement de ses deux entrepôts situés côte à côte mais sur deux commune différentes. Ces deux entrepôts, situés au sud de Paris, géraient un volume de 210 000 palettes et formaient à eux deux une plateforme d'éclatement qui généraient un flux annuel de 12 000 camions circulant quotidiennement dans la pointe du trafic et ce entre 6h30 et 10h.

Le but était de supprimer la circulation de ces camions en faisant des économies de carburants et de CO2/NOX.

L'opération était simple, un train complet par jour partait à partir de 20H pour un trajet de 40 minutes afin de ravitailler les deux entrepôts, puis des camions au gaz se chargeaient du dernier kilomètre.

Ainsi en 2008 un train complet par jour et ceux 5 fois par semaines était affrété du dimanche soir au jeudi soir pour assurer les livraisons du lundi au vendredi. Sur les 5 jours de la semaine, Monoprix était sur une moyenne de 17/18 wagons.

### Conclusion

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

Malgré les solutions qu'apportait le transport ferroviaire en matière, de pollution et de bruits ainsi que l'assurance d'une livraison à la petite demi-heure ou au quart d'heure près qui leur garantissait une bonne qualité de service. Monoprix qualifia ce moyen d'«extrêmement cher » et ce pour les raisons suivantes :

- ✓ Monoprix souligne les problèmes d'ordre économique propre à la voie de chemin de fer : « que l'on accroche 1 wagon ou 20 wagons, on paye le même prix. On fait passer entre 650 et 700 palettes pour les journées les plus faibles et jusqu' à 980, disons 1000 palettes pour les jours les plus forts avec donc des écarts de 25 à 40%. Quand on a 1000 palettes, on va mettre 50 camions et on paye un coup pour 50. Pour la voie ferrée le coût est à la palette, le coût de transfert, de traction de la palette varie donc de 30 à 40%. » ce qui leur coûte
- ✓ Les surcoûts liés à la rupture de charge (passage à quai) occasionné par le chargement et le déchargement intermédiaire.<sup>32</sup>

### 3.2 Aires de livraison à Lyon

#### Présentation du projet

Les travaux de recherche débutèrent en 2009 et durèrent 37 mois, la recherche fut menée par l'Ecole Centrale de Lyon – Laboratoire LIRIS – CNRS à leur tête le scientifique Bertrand David et coûta 112 435,96 €, coût qui a été intégralement financé par le Predit.

Le projet visait à démontrer que l'idée généralement répandue que 80% des livraisons se font en dehors des aires de livraison n'est pas une fatalité. Plus précisément l'objectif du projet était de proposer une gestion mutualisée (basée sur un système de réservation) et dynamique des aires de livraison de façon à réduire la congestion et la pollution liées aux livraisons, à optimiser les tournées des chauffeurs livreurs, à créer des emplois et à donner une image de la ville plus "vivable"

Ce projet a été dès le début prévu en deux phases :

- La première phase visant en une étude de faisabilité économique, technologique et réglementaire et la conception des outils nécessaires à la gestion et réservation des aires de livraisons.

---

<sup>32</sup> AFILLOG, logistic and the city, Dossier de presse, 2010, pp.22-24.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

· La deuxième consistant à réaliser une expérimentation réelle dans un périmètre de centre-ville pour étudier l'acceptabilité réelle des propositions issues de la première phase.

Ce projet de recherche financé par le Predit ne concernait que la première phase.

La démarche mise en place pour cette première phase était organisée de la manière suivante :

- ✓ Etat de l'art
- ✓ Observation du terrain
- ✓ Etude des pratiques des acteurs
- ✓ Spécification, conception et réalisation d'un système interactif de gestion des aires de livraison
- ✓ Spécification, conception et réalisation d'un système décentralisé d'aide à l'affectation dynamique des aires de livraison
- ✓ Etude et proposition de différents systèmes physiques support selon leur niveau d'information à fournir aux usagers
- ✓ Travaux prospectifs et préparation de la seconde phase du projet.

Les principaux résultats obtenus sont les suivants :

- Ces études ont démontré que la perception généralement admise que « 80 % des livraisons se font en dehors des aires de livraison » était due à l'occupation illicite des aires de livraison. L'étude théorique ainsi que l'enquête terrain pour une zone délimitée dans l'hyper-centre de Lyon ont montré que la capacité en aire de livraison et la sollicitation temporelle sont suffisantes pour absorber la quasi-totalité des besoins en disponibilité des aires de livraison.
- Résultats d'observation des pratiques des commerçants, des transporteurs, des services de la mairie et la société d'exploitation des transports en commun ont permis de faire le point sur la situation actuelle et dégager des évolutions des comportements prévisibles.
- Mise en place d'un prototype informatique du système SyGAL (Système interactif de Gestion des Aires de Livraison). Ce système gère la base de données commune d'occupation des aires de livraison et permet à toutes les entreprises de livraison de solliciter et gérer des réservations des aires de livraisons. Plusieurs possibilités sont proposées : réservation ponctuelle en mode carte, construction d'une tournée de livraison avec des détails de navigation dans la ville, finalisation de la tournée préétablie dans un autre logiciel (propriétaire) par la réservation des aires de livraison,

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

réservation à l'aide de la visualisation de la grille des occupations des aires de livraison susceptibles d'être concernées par la tournée, ...

- Mise en place d'un prototype informatique du système Guided CESNA (Système décentralisé d'aide à l'affectation dynamique des aires de livraison) basé sur une approche multi-agents à base de négociation (stigmergique). Ce système est en mesure de gérer des conflits d'occupations (légaux ou illégaux) des aires de livraison, notamment dus aux conditions dynamiques, par exemple lié à la circulation. Le système n'a pas besoin de vision globale a priori ; en cas d'aléa, il propose dynamiquement aux conducteur-livreurs d'adapter leur tournée en fonction de la connaissance locale perçue via l'environnement.
- Proposition d'un ensemble de solutions CEMAVIL de systèmes information terrain selon le niveau d'information qu'on veut donner sur le terrain : pas d'information sur un support physique, information purement numérique sur les téléphones mobiles des acteurs, information plus ou moins complète (occupé ou non, occupé par qui, occupé de quand à quand, ...) sur des afficheurs physiques sur ou proches des aires de livraison concernés informant sur le lieu tous les usagers potentiels.
- Observations prospectives en matière d'évolution de la législation, de services complémentaires à proposer sur des aires de livraison et discussion des différentes approches de la mutualisation des livraisons.
- L'étude prospective de la création d'un *serious game* à destination des professionnels (logisticiens et chauffeurs/livreurs), du grand public et des décideurs leurs montrant les points saillants de l'approche réservation des aires de livraison.
- Proposition d'une road-map des aires de livraison du futur en montrant les principales évolutions en matière de mutualisation et de proposition de services complémentaires justifiant fonctionnellement la spécificité des aires de livraison.
- Réflexion sur les différentes facettes de la mutualisation : mutualisation des aires de livraison, mutualisation avec d'autres occupations (taxis, parking des voitures de tourisme, ...) par plages d'horaire (journée seulement, jour ouvré), mutualisation de la distribution par segmentation et délégation par zone à un ensemble limité d'entreprise de livraison, création d'Espaces de Logistiques Urbaines, lieux de rupture de charge et le choix de traitement du dernier KM par un moyen doux (trporteur, vélo, ...) avec gestion poussée de la traçabilité.

## Chapitre 2 : pratiques et innovations logistiques au niveau mondial

---

- Réflexion sur le passage à l'expérimentation avec une ville moyenne intéressée et un financement approprié à trouver.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Bertrand DAVID, René CHALON, Véronique DESLANDRES, Salima HASSAS, G. GARCIA OCHOA, Jena-Baptiste THEBAUD, Stéphane PARISOT, **Delivery area IT based management: ALF project**, The 8th European ITS Congress "Intelligent mobility - ITS for sustainable transport of persons and goods in urban regions"; Lyon, 2011

## Chapitre 3 : Transport de marchandises dans le centre urbain Algérois.

Pour traduire nos idées et vérifier nos hypothèses notées au départ, une enquête a été menée sur les 1500 courses effectuées durant le mois d'Avril.

Dans ce chapitre nous commencerons d'abord par présenter l'organisme d'accueil ANDERSON LOGISTIQUE, puis nous analyserons le poids du TMV ainsi que la faisabilité d'une mise en place d'une logistique urbaine sur l'agglomération algéroise.

# Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

## 1. Présentation de l'entreprise d'accueil

### 1.1 Création et évolution de l'entreprise :

Anderson Logistique fut créée en 1999 suite à l'arrivée en masse des entreprises étrangères sur le territoire algérien. Le fondateur anticipa les besoins de ces dernières et créa ainsi son entreprise pour répondre aux besoins du marché. Choissant un nom auquel ces dernières pouvaient s'identifier Anderson joua sa première carte marketing pour gagner la confiance de ces mastodontes et grâce au sérieux et au savoir faire de l'entreprise ils ont pu gagner la confiance de ces entreprises.

#### 1.1.1 Situation géographique

ANDERSON LOGISTIQUE se trouve sur quatre wilayas : Alger, Oran, Setif, Bejaia. Sur Alger, elle se trouve au niveau de deux points, le siège à qui se situe à Oued Smar et une annexe au niveau des Vergers.

#### 1.1.2 Ses valeurs

« Nos clients sont placés au cœur de nos actions et impliqués de manière à répondre exactement à leur besoins ». Précise de le directeur général.

Tous les employés au sein d'Anderson sont considérés parties prenantes de toutes les actions entreprises, impliqués d'une manière clairement définie dans la vie faire entendre leur voix lors de la prise de décisions

- **Honnêteté :** Les décisions prises et appliqués restent conformes aux normes et réglementations en vigueur.
- **Transparence :** Toutes les informations n'étant pas classées secret professionnel ou de fabrication pour des raisons bien spécifiées pouvant compromettre la compétitivité de l'entreprise sont publiquement accessibles.

L'ensemble des collaborateurs sont informés des décisions prises, de la mise en œuvre des politiques et des résultats obtenus, de sorte qu'il puisse suivre efficacement les travaux réalisés et cela de façon à y contribuer efficacement.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

- Efficacité et efficience : Anderson s'engage à offrir, à ses clients, des résultats conformes aux objectifs fixés et cela avec une utilisation optimale des ressources disponibles.
- Ethique : De la direction générale au plus petit transporteur, Anderson veille à ce que ses employés s'opposent à toute forme de corruption, soit-elle pécuniaire ou matérielle.
- Innovation et ouverture d'esprit : Des solutions nouvelles et efficaces aux problèmes sont recherchées et des méthodes modernes sont employées pour assurer les services. Il existe une disponibilité d'accepter de piloter et de tester de nouveaux programmes, ainsi qu'à apprendre de l'expérience des autres. Il est instauré un climat favorable aux changements en vue d'atteindre de meilleurs résultats.
- Durabilité et orientation à long terme : L'avenir de la communauté locale est envisagé à long terme, selon une large perspective. Cette conception s'accompagne d'une conscience des besoins qu'entraîne un tel développement. Ainsi, les politiques adoptées prennent en compte la complexité historique, culturelle et sociale de la population afin d'anticiper les besoins des générations dans le but de leur garantir une communauté durable.
- Une gestion financière saine : Le capital d'Anderson est détenu à 100% par ses directeurs associés et 100 % de la croissance de l'entreprise est financée par les résultats. Anderson tient également à son indépendance commerciale et ne contracte pas d'alliance ou de partenariat structurel avec d'autres prestataires.
- Droit de l'homme et cohésion sociale : Consciente de l'importance du bien être de la ressource humaine, le respect, la protection et l'application des Droits de l'Homme se font prévaloir chez Anderson. Ainsi la discrimination, fondée sur quelque critère que ce soit, est combattue. Faisant ainsi régner une ambiance de bienveillance et de travail d'équipe.

### 1.2 Offres et services de l'entreprise :

- National express

Dès réception des ordres de transport, Anderson intervient directement sur site pour l'enlèvement du colis en question afin de le livrer.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

Anderson offre une couverture totale du territoire algérien et une disponibilité à toute heure que ce soit pour un enlèvement quotidien, week-end, jours fériés compris et cela pour tout type de colis, du plus petit aux charges de vingt tonnes.

Grâce à la standardisation des procédures d'expéditions, l'entreprise met à la disposition de ses clients une carte de délais qui varie entre 24 et 72H selon La destination.

- National container

Avec l'offre National containers, un service sur mesure est proposé pour accompagner le client dans l'ensemble de ses démarches. Quel que soit le nombre de containers à traiter, Anderson se charge de leurs enlèvements, dans le cadre des délais standard de réservation. Un travail d'équipe est effectué avec les services ou transitaire du client afin d'organiser le transfert des containers à partir des infrastructures portuaires et ports-secs pour les acheminer vers leurs destinations finales.

Pour un service complet, Anderson n'omet aucun détail de l'autorisation d'accès aux ports, en passant par la préparation des listes d'immatriculations et identifications des chauffeurs, la gestion et organisation des convois et enfin le retour et restitution des containers.

- National distribution

Anderson prend en charge la distribution dans divers secteurs d'activité allant de l'agro-alimentaire aux nouvelles technologies en passant par le secteur informatique, automobile ou encore pharmaceutique.

Le but étant de garantir un flux continu des produits vers les distributeurs directement ou en passant par le stockage au niveau des entrepôts mis à la disposition par l'entreprise pour ses clients.

Anderson n'excluant aucun canal, elle se charge de la distribution qu'elle soit directe au niveau des petits commerces ou au niveau des grandes enseignes et cela dans l'ensemble des wilayas du territoire national.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

Ces opérations comprennent, automatiquement, le traitement de l'information et la gestion des documents sur système d'information ainsi que la mise en place de superviseurs logistiques sur les sites des clients :

Feuilles de routes (CMR),

Bons de livraisons,

Factures,

Récupération des recettes (Chèques, espèces)

États, listings, statistiques.

En amont de la supply chain, l'entreprise intervient également dans le processus de production, en assurant l'acheminement des besoins en intrants, matières premières, emballages...

- National project

Grâce à une expertise fonctionnelle et sectorielle, l'entreprise propose une analyse permettant de comprendre rapidement le besoin et le contexte dans lequel évolue le Client. La constitution d'une équipe projet, avec des représentants de l'entreprise, permet d'affiner cette analyse et de cibler les priorités.

Après étude, les moyens matériels nécessaires à la réalisation du projet sont mis en place ; tel que le transport des plates-formes de forage, pipe-line et engins divers/hors gabarits, la livraison des unités de production, l'approvisionnement des bases de vie, le débardage des navires, les moyens de manutention, etc.

En parallèle, le savoir-faire de l'équipe accompagnatrice ainsi que du réseau de partenaires permet d'offrir plus que de simples moyens matériels des solutions adaptés aux problèmes rencontrés.

L'intégration des services dans la supply chain du client permet un gain de temps, une fluidité opérationnelle et une optimisation globale des coûts.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

- National groupage

Grâce à un réseau d'agences répartis sur les cinq wilayas que sont celles d'Alger, Oran, Tipaza, Bejaia et Sétif des navettes quotidiennes relient le territoire national apportant ainsi la possibilité de grouper les envois.

### 1.3 Missions et objectifs de l'entreprise

#### 1.3.1 Mission de l'entreprise

La mission d'Anderson est d'offrir à l'ensemble des entreprises un service logistique complet et performant. Allant des TPE aux grosses multinationales. Grâce au savoir-faire cumulé à travers 16 ans de pratique Anderson est à même de prétendre à Une démocratisation des pratiques logistiques.

Notre mission est d'assister l'industrie, le commerce et le secteur tertiaire en général.

#### 1.3.2 Objectifs de l'entreprise

Anderson a pour objectif de :

- Bâtir un futur meilleur pour l'économie algérienne ;
- La modernisation des procédures de transport et logistique ;
- Offrir des services logistiques sur mesure ;
- Développer des partenariats durables ;
- Conquérir le marché maghrébin.

### 1.4 Structure organisationnelle de l'entreprise

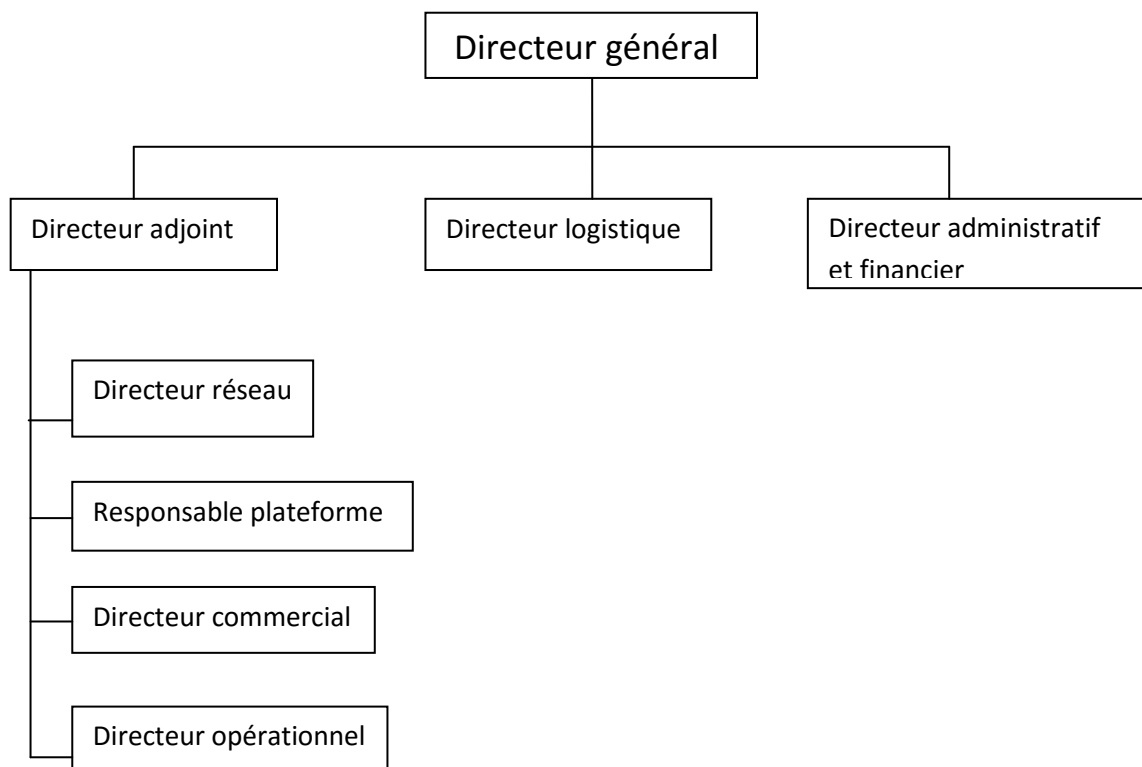
La EURL ANDERSON LOGISTIQUE dispose d'une structure hiérarchique et fonctionnelle tout en bénéficiant des avantages de cette combinaison qui met en avant les principes de

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

commandement. La verticalité de la structure offre plus de spécialisation et de fluidité des flux informationnels. L'organigramme est subdivisé en trois cellules qui sont rattachées directement au directeur général ; le directeur adjoint, logistique et administratif et financier. Le directeur adjoint préside le directeur réseau, le responsable plateformes, le directeur commercial et le directeur des opérations.

**Figure n°III.1 : Organigramme général de l'EURL ANDERSON LOGISTIQUE**



**Source :** Document interne de l'entreprise, direction général

### 1.4.1 Principales missions des directions d'ANDERSON LOGISTIQUE

#### 1.4.1.1 Le directeur général

Le Directeur Général qui est le propriétaire de la société, s'occupe de l'établissement des plans stratégiques et des décisions sur les politiques commerciales, communication et logistiques à adopter en collaboration avec les différentes directions et services de la société. Il a également pour mission la coordination, l'orientation, et la motivation des employés et collaborateurs.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

### 1.4.1.2 Le directeur réseau

Le directeur de réseau planifie les activités de ses collaborateurs en fonction des objectifs à atteindre. Il participe au processus de recrutement du personnel et des responsables de magasin. Le suivi des ventes est primordial car il permet de savoir réellement comment se porte l'entreprise. Cela fait partie des nombreuses missions du directeur de réseau.

### 1.4.1.3 Le responsable plateformes

Supervise et coordonne l'activité d'un ou plusieurs sites logistiques (plate-forme logistique, dépôt d'unité de production,...) sur les plans : technique (réception, magasinage, stockage, préparation de commandes, expédition, ...), commercial (relation clients, fournisseurs, transporteurs), social (management du personnel) et financier, selon les normes et la réglementation d'hygiène et sécurité et les objectives qualités (service, coût, délai). Dirige une ou plusieurs équipes (techniciens logistique, chefs d'équipe, opérateurs logistique).

### 1.4.1.4 Le directeur commercial

A pour fonctions de :

- Définir et mettre en œuvre la stratégie commerciale ainsi que les plans d'action permettant d'atteindre les objectifs ;
- Diriger et animer l'ensemble des équipes commerciales : forces de vente, comptes-clés, support des ventes ;
- Piloter l'activité commerciale : suivre les résultats commerciaux, vérifier l'atteinte des objectifs et définir les actions correctives si besoin.

### 1.4.1.5 Le directeur opérations

Le directeur des opérations a pour mission d'élaborer, suivre et contrôler la mise en œuvre de la stratégie commerciale afin de développer le chiffre d'affaires et la rentabilité dans le cadre de la politique globale de l'entreprise.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

### 1.4.1.6 Le directeur logistique

Le directeur logistique est l'aiguilleur de la circulation des produits. Il conçoit et organise la circulation des produits depuis la réception jusqu'à la livraison auprès du client final. En contact permanent avec les commerciaux, la direction et les transporteurs, son rôle est de recevoir, de stocker et d'expédier. Dans un souci constant d'optimisation du rapport qualité-service-coût, il intègre les impératifs du marketing, des ventes et des finances et propose une stratégie globale de stockage, de transport et de qualité de service.

### 1.4.1.7 Le directeur administratif et financier

Le directeur administratif et financier supervise les services administratifs, comptables et financiers, et le contrôle de gestion de l'entreprise. Il conseille aussi la direction dans sa stratégie. Mais également, il :

- Analyse la situation financière et l'environnement économique de l'entreprise (bilan, analyse, tableaux de bord, indicateurs d'activité et reportings) ;
- Gère et supervise la trésorerie ;
- Assure la tenue des objectifs financiers de l'entreprise ;
- Établit des prévisions budgétaires ;

## 1.5 L'environnement externe

### 1.5.1 Clients

Grâce à une écoute active des besoins du marché e à professionnalisme en toute situation Anderson est arrivée à conquérir la confiance des plus grands groupes et industrielles et cela depuis le début.

Parmi les plus importantes entreprises, nous trouvons :

- ❖ GROUPE CEVITAL
- ❖ FRUITAL
- ❖ GROUPE RENAULT
- ❖ ENTEX SPA
- ❖ ORIFLAMME

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

- ❖ GALINA BLANCA
- ❖ NESTLE
- ❖ JUMBO MARKETING
- ❖ AXA ASSURANCES

### 1.5.2 Concurrents

Evoluant dans un environnement concurrentiel où les adversaires sont souvent difficiles à identifier de part leur aspect informel, il est cependant possible d'identifier les quelques entreprises suivantes :

- ❖ Flèche Bleu
- ❖ GLOBAL BBS Algérie
- ❖ UNIVERSAL TRANSIT
- ❖ Bejaïa Logistique –BL- (filiale de la SARL ifri)

### 1.5.3 Sous-traitants

ANDERSON LOGISTIQUE a pour sous-traitants les propriétaires des véhicules utilitaires avec qui elle a signé des contrats d'exclusivité. ANDERSON ne leur verse pas de salaires fixes mais seulement lorsqu'ils effectuent des courses. Leurs véhicules sont recouverts du logo et des couleurs de l'entreprise

## 1.6 Ressources et capacités de l'entreprise

### 1.6.1 Ressource humaine

ANDERSON LOGISIQUE dispose d'une équipe de spécialistes en transport de marchandises et services logistiques qui véhiculent les valeurs de l'entreprise. L'effectif de la société est de 130 employés, réparti comme suit :

- 05 cadres
- 03 agents de maitrise
- 52 agents d'exécution

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

- 71 conducteurs

### 1.6.2 Ressource matérielle

- Le parc roulant

Type	Fourgonnette	Fourgon 1T5	Fourgon et camion 2T5
Nombre	140	140	100
Type	Camion 3T5	Camion 10T	Camion 20T
Nombre	80	90	50

- Outils informatiques

La société dispose aussi de supports informatiques qui l'aident à mieux gérer les flux d'information comme :

- **T.M.S (Transport Management System)**

Le T.M.S (Transport Management System) sert à gérer les flux d'entrée/sorties : réservation des camions, des sites de chargement, gestion de la flotte aussi il permet une visualisation immédiate des coûts de distribution, un contrôle de la facturation pouvant aller jusqu'à l'auto-facturation.

- **W.M.S (Warehouse Management System)**

Cet outil sera bientôt mis en place. Il est indispensable pour la bonne pratique de l'activité à la différence des outils standards.

Le W.M.S permet l'accès, en temps réel, à toutes les informations disponibles qui concernent la marchandise. Il peut facilement gérer en FIFO selon des critères multiples (dates de fabrication, d'expiration, lot de fabrication, ...).

La radio fréquence permet au WMS de piloter les flux physiques de l'entrepôt par le biais de l'étiquette code-barres du colis.

Le client est relié au WMS, ce qui permet l'échange automatique et en temps réel des informations entre le client et son prestataire logistique ANDERSON (par exemple, le statut des commandes et des réceptions). Il peut aussi remonter des informations en différé (état et ajustement des stocks).

Le transporteur aussi est lié au WMS, ce qui permet l'échange automatique en temps réel ou différé des informations entre le prestataire logistique et le prestataire distribution :

- Information/validation des réceptions et du contenu des camions expédiés.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

- Alimentation du site de *track'n'trace* (GPS) transporteur.

### 1.6.3 Projets et investissements

Reconnu notamment pour son expertise en matière de conseil en transport et de pratiques responsables, l'entreprise Anderson s'applique à elle-même les grands principes de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) qu'il déploie quotidiennement chez ses clients.

L'un des projets futur d'ANDERSON est celui d'être certifiée aux normes internationales (ISO).

En parallèle ANDERSON LOGISTIQUE compte réaliser une plateforme logistique au niveau d'Oran. Nous ne pouvons en dire plus en raison de l'aspect confidentiel du projet.

## 2. Poids du transport de marchandises dans la voirie d'Alger ouest

Dans cette section nous tenterons de joindre les données nécessaires afin de répondre aux trois hypothèses énoncées précédemment. Pour ce faire, nous avons choisi d'analyser l'ensemble des feuilles de route relatives aux courses effectuées durant le mois d'Avril.

Notre analyse nous permis de répondre à un ensemble de questions allant de la nature des clients ayant fait partie de l'analyse, jusqu'au cœur de notre problématique, qu'est l'évaluation du poids des TMV dans l'agglomération algéroise.

### 2.1 Le cadre méthodologique de l'enquête par analyse de contenu

#### 2.1.1 Présentation de l'étude empirique sur terrain

Afin d'effectuer une étude sur l'impact et la place qu'occupe le transport de marchandises dans une agglomération, trois unités d'observation sont possibles. Ces trois unités sont résumées comme suit :

- a. Un tronçon de voie sur lequel on observe les stationnements et les déplacements.
- b. Etablissement émetteur dont on recenserait la totalité des expéditions.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

c. L'opération de livraison ou d'expédition.

La plus représentative des trois unités serait la troisième car l'opération de livraison ou d'expédition est un événement décrit par l'opération de chargement ou de déchargement d'un véhicule de marchandises dans un établissement. Elle inclut donc l'ensemble des établissements concernés et ceux dans un zonage bien défini. Cependant à notre échelle il aurait été difficile de mener une enquête sur l'ensemble des flux présent sur une agglomération c'est pour cette raison là que nous avons opté pour la deuxième unité d'observation qui concerne le recensement de la totalité des expédiions sur une durée d'un mois d'un établissement émetteur qui n'est autre que l'entreprise d'accueil, ANDERSON Express.

Nous aurons à étudier le déplacement des véhicules ainsi que leur durée de stationnement sur un zonage que nous avons restreint à la partie ouest d'Alger.

Le but est de mesurer la densité d'occupation de la voirie par les véhicules de livraison en circulation comme à l'arrêt. Cette mesure permettra de répondre à la problématique de base et d'affirmer ou d'infirmer les hypothèses qui en découlaient.

L'enquête comme nous l'avions précisé plus haut se focalisa sur l'ensemble des courses effectuées par l'entreprise ANDERSON Express pour le compte de ses clients et ce sur un zonage restreint à la partie ouest d'Alger et que nous expliciteront par la suite à travers un tableau recensant l'ensemble des communes s'y trouvant.

L'analyse s'organisa autour de deux volets, le premier nous permis de relever les caractéristiques des clients à l'origine des courses, le second quant à lui est relatif aux TMV en eux-mêmes.

Toutes les données recueillent ont été saisies sur un fichier Excel et traité par la méthode du tri à plat. Notre choix fut porté sur ce logiciel en raison de sa facilité d'utilisation ainsi que de la maîtrise dont nous jouissions.

### 2.1.2 Objectifs de l'analyse de contenu

Notre recherche a pour objectif principal de savoir est-ce que le TMV représente une part importante du transport effectué par ANDERSON pour ses clients. Qu'est-ce que ce dernier génère comme bénéfices vis-à-vis des dépenses tant en temps qu'en argent. A travers les

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

données que nous analyserons ainsi que les réponses aux questions que nous aurons collectés, nous serons en mesure de donner un aperçu du poids qu'occupe le transport de marchandises dans une ville congestionnée qu'est la capital Algéroise et de dire qu'elle serait les solutions que pourraient apporter la logistique urbaine tant aux habitants qu'aux clients servies par ANDERSON LOGISTIQUE et enfin ces solutions seront-elles réalisables concrètement.

### 2.1.3 Présentation de l'analyse de contenu

« L'analyse de contenu est généralement définie comme un ensemble permettant de décrire tout contenu de communication en vue de l'interpréter, une méthode empirique, dépendante du type de « parole » que l'on veut étudier et du type d'interprétation que l'on vise. En effet, il n'y a pas de recettes toutes faites en analyse de contenu, tout dépend des objectifs du chercheur, de ce qu'il veut démontrer, de ses intuitions, et du type de document auquel il s'intéresse. L'analyse des données qualitatives est la technique la plus répondue pour étudier les interviews ou les observations qualitatives. (Mucchielli, 2009). Elle consiste à retranscrire les données qualitatives, à se donner une grille d'analyse, à coder les informations recueillies et à les traiter. L'analyse décrit le matériel d'enquête et en étudie la signification. »

Lors de la rédaction de notre grille, nous nous sommes penchés sur des informations contenues sur la feuille de route (voir annexe n°III.1). Il nous a suffit par la suite d'en étudier la fréquence de chacune (voir annexe n°III.2), afin de pouvoir en tirer des données en mesure de répondre à nos préoccupations.

La grille est organisée autour de deux volets, l'un s'intéressant aux clients ayant déclenchés les courses sur le zonage choisi et ce durant le mois d'Avril, l'autre sur les courses en elles-mêmes. Nous nous sommes organisés de la sorte afin de comprendre d'un côté le poids des courses effectuées par Anderson Express sur l'ensemble des flux de TMV sur Alger ouest et d'autre part comprendre aussi la nature de la clientèle de notre société d'accueil afin de pouvoir se prononcer quant à l'adoption des nouvelles pratiques de la logistique urbaine.

### 2.1.4 La population de l'analyse de contenu

L'analyse du contenu des fiches de route s'effectua sur un ensemble de 1500 courses (sur le zonage définit, durant le mois d'Avril) des courses déclenchées par des entreprises clientes ayant des formes juridiques distinctes et activant dans différents secteurs d'activité en Algérie.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

Nous étions amenés tout d'abord à classer ces fiches de routes par clients et à ensuite en relever les spécificités relatives à chacune. Notre recherche s'est vue facilitée par la collaboration des chauffeurs/livreurs qui acceptèrent volontiers de contribuer à notre modeste étude en inscrivant le temps de chargement/déchargement chez le client, la nature de leur stationnement (licite/illicite) ainsi que le temps mis sur la route (allée/retour), des données qui sont parfois négligées.

### 2.2 Traitement des données

#### 2.2.1 Premier volet : Identification des entreprises clientes

L'objectif est d'avoir toutes les informations permettant d'identifier les entreprises ayant déclenché une course durant le mois d'avril.

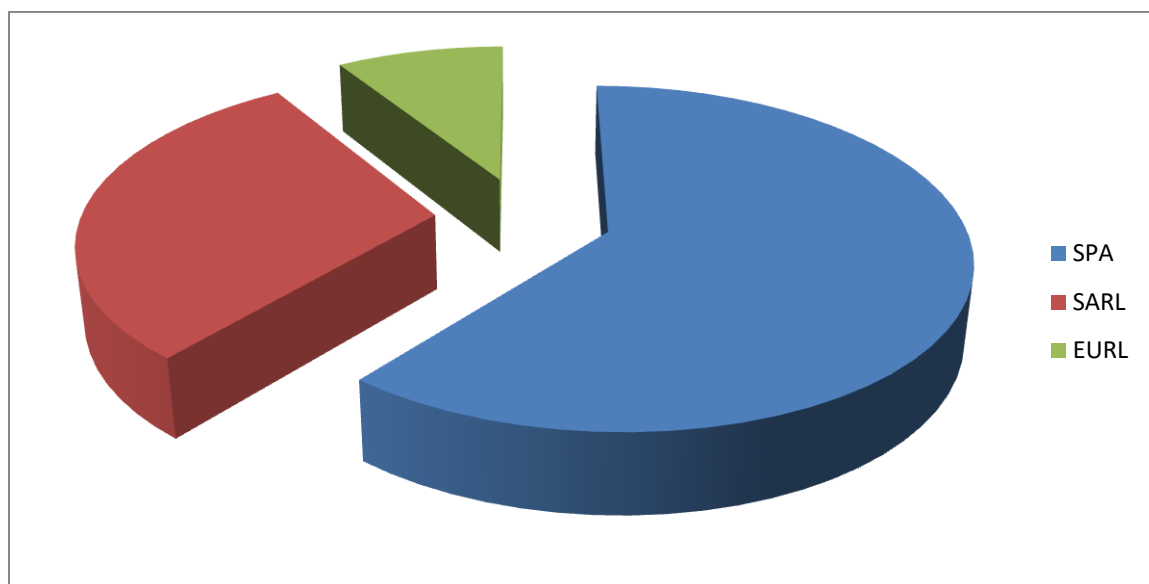
##### ➤ Statut juridique des entreprises clientes

**Tableau n°III.2 : Statut juridique des entreprises**

Statut juridique	Effectifs	Pourcentage %
SPA	37	61
SARL	18	30
EURL	5	9
Total	60	100

**SOURCE** : élaboré par nous-mêmes à l'aide tu tableur Excel

**Figure n°III.2 : Statut juridique des entreprises**



**Source :** Elaboré par nous-mêmes

Le tableau ci-dessus nous montre la répartition de l'une des caractéristiques qu'est le statut juridique de la population des entreprises étudiées :

- Une forte majorité est composée de SPA et de SARL sachant que les SPA sont plus nombreuses avec un pourcentage de (61%) contre (30%) pour les SARL.
- Une faible présence des EURL (9%)

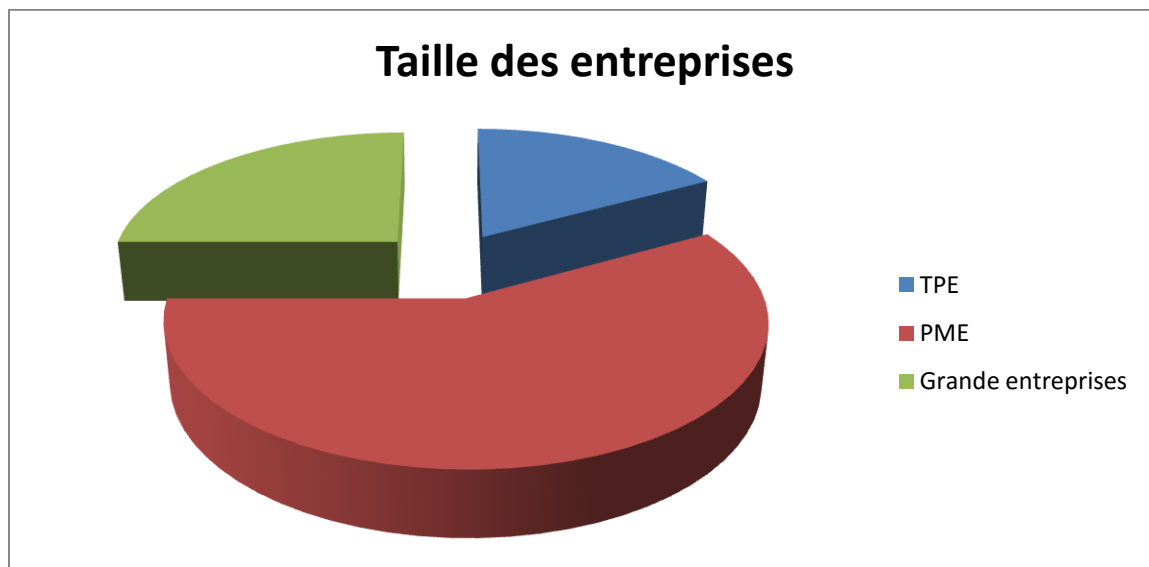
### ➤ La taille des entreprises clientes

**Tableau n°III.3 : Taille des entreprises clientes**

Taille	Effectifs	Pourcentage %
TPE	10	17
PME	35	58
Grandes entreprises	15	25
Total	60	100

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à l'aide du tableur Excel

**Figure n°III.3 : Taille des entreprises clientes**



**Source :** Elaboré par nous-mêmes

Nous remarquons qu'ANDERSON EXPRESS est majoritairement en relation avec de petites et moyennes entreprises, cela ne signifie cependant pas qu'ils représentent le flux le plus important de TMV. Dans la population concernée par l'étude 58% sont des PME et 25% sont de grandes entreprises appartenant soit à des groupes locaux ou à des multinationales.

### ➤ Secteur d'activité

**Tableau n°III.4 : Secteur d'activité des entreprises clientes**

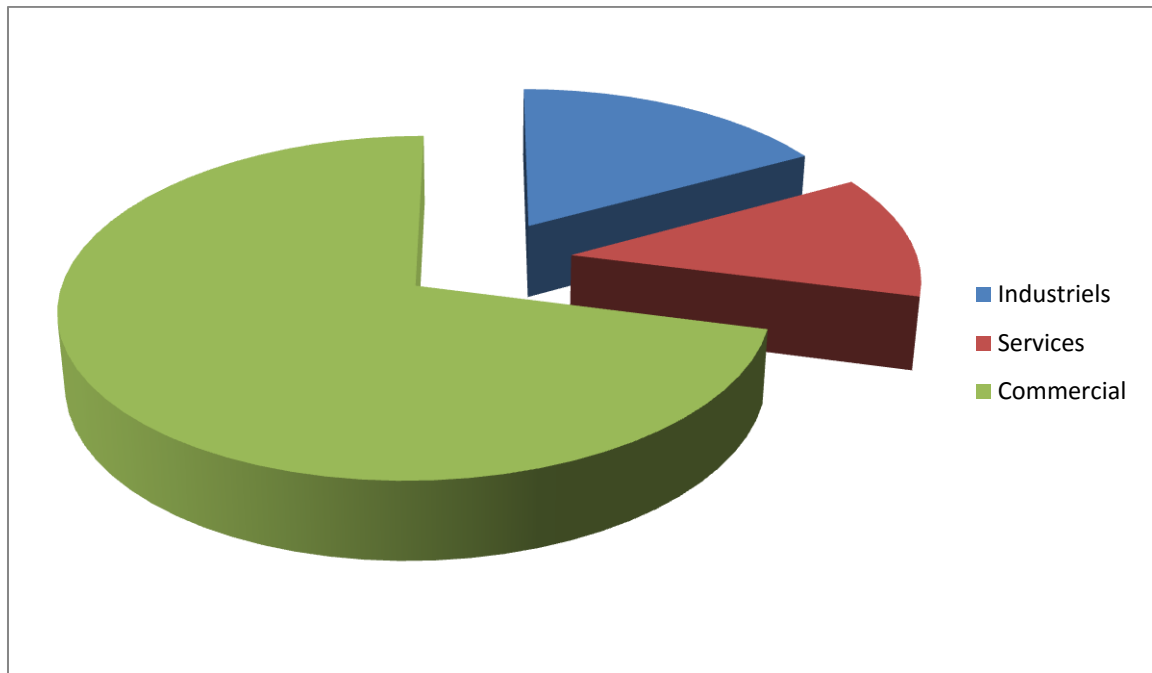
Secteur d'activité	Effectifs	Pourcentage %
Industriels	10	17
Services	7	12
Commercial	43	71
Total	60	100

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à l'aide du tableur Excel

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

**Figure n°III.4: Secteur d'activité des entreprises clientes**



**Source :** Elaboré par nous-mêmes

Suivant le contenu des données collectées durant le mois d'Avril sur l'ensemble des entreprises concernées par le transport de marchandises dans le zonage choisi, nous remarquons que la majorité de ces entreprises activent dans le commercial avec un pourcentage de 71%, suivi des industriels avec 17% puis du secteur tertiaire avec 12%.

Nous remarquons par ailleurs que l'agglomération algéroise est plus dominée par le secteur commercial plutôt que le secteur tertiaire. Toutefois, nous précisons qu'Anderson ne pourvoit pas forcément les usines des entreprises activant dans le secteur industriel.

➤ **L'ancienneté des clients ayant déclenchés une course durant le mois d'avril**

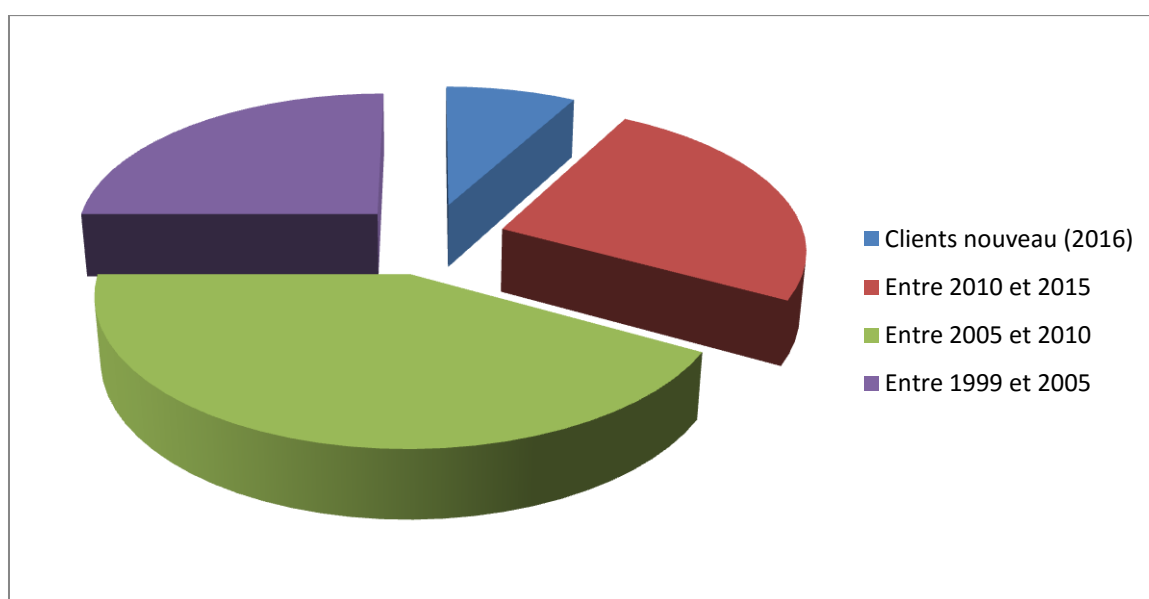
## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

**Tableau n°III.5: ancienneté des clients**

Période	Effectif	Pourcentage %
Client nouveau (2016)	5	8
Entre 2010 et 2015	15	25
Entre 2005 et 2010	25	42
Entre 1999 et 2005	15	25
Total	60	100

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à l'aide du tableur Excel

**Figure n°III.5 : ancienneté des clients**



**Source :** Elaboré par nous-mêmes

A partir de cette figure, nous remarquons que le portefeuille clientèle d'ANDERSON EXPRESS est en constante évolution. Nous relevons une hausse non négligeable entre 2005 et 2010, cette période représente 42% du portefeuille globale de l'entreprise, suivi d'une légère baisse en raison de la restructuration ayant eu lieu entre 2010 et 2015. Malgré la récession qui touche le pays, ANDERSON LOGISTIQUE compte à son actif pour l'année 2016 5 nouveaux clients qui représentent 8% de l'échantillon étudié.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

### ➤ La fidélité des entreprises clientes

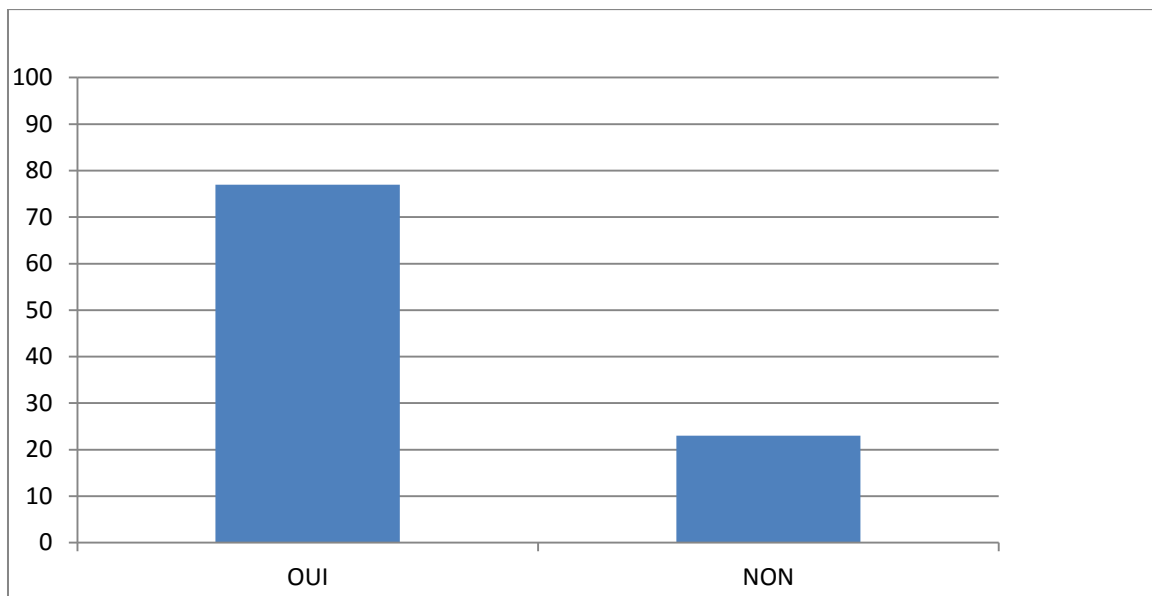
Le but est de voir si en cas de non disponibilité des véhicules utilitaires d'ANDERSON LOGISTIQUE, les clients sous-traiteraient ailleurs !

**Tableau n°III.6: Fidélité des entreprises clientes**

Réponses	Effectifs	Pourcentage %
Oui	49	77
Non	11	23
Total	60	100

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à l'aide du tableur Excel

**Figure n°III.6 :** Fidélité des entreprises clientes



A travers cette figure on conclue que 77% des clients on recourt à d'autres transporteurs dans le cas où les véhicules d'ANDERSON EXPRESS ne seraient disponible et seulement 23% sous-traitent exclusivement chez ANDERSON EXPRESS.

### ➤ Top of mind des clients d'ANDERSON

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

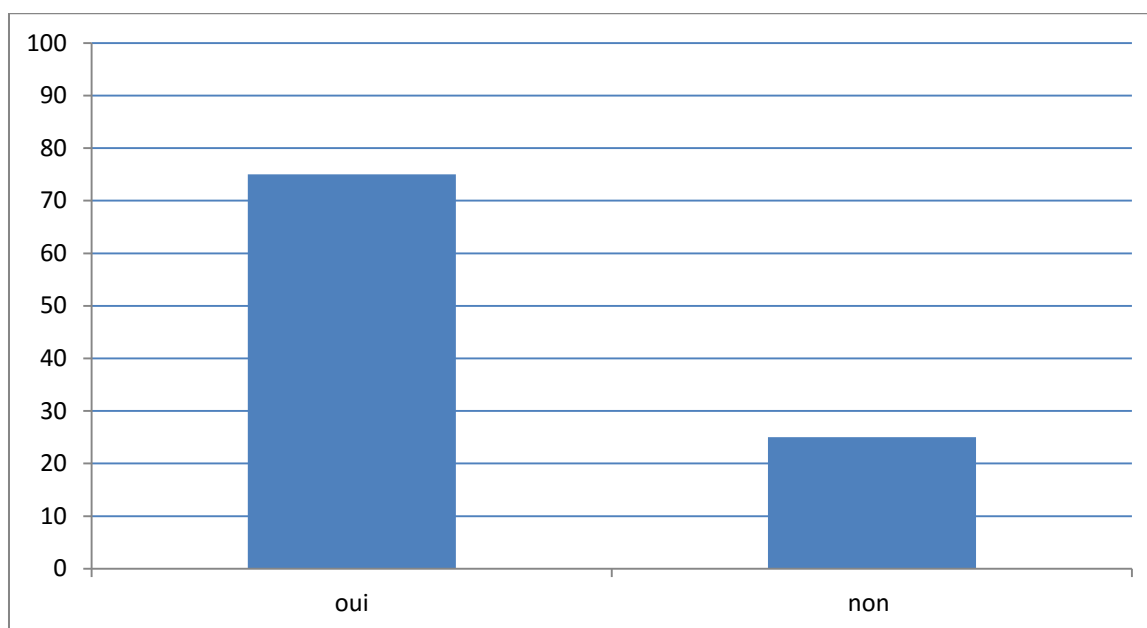
Le but est de savoir si ANDERSON EXPRESS représente leur sous-traitant principal auquel pensent en premier lieu ses clients.

**Tableau n°III.7 : Top of mind des clients d'ANDERSON**

Réponse	Effectifs	Pourcentage %
Oui	45	75
Non	15	25
Total	60	100

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à l'aide du tableur Excel

**Figure n°III.7: Top of mind des client d'ANDERSON**



**Source :** Elaboré par nous-mêmes

Nous constatons qu'à travers le traitement de cette question que, sur les clients concernés par l'étude, 75% ont sous-traités la majorité de leurs flux chez ANDERSON EXPRESS quant à 25% qui répondent négatif.

On en déduit que malgré le fait que les clients ont tendance à aller chercher d'autres sous-traitants en cas de la disponibilité des véhicules de l'entreprise en question, ANDERSON LOGISTIQUE reste leur sous-traitant principal.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

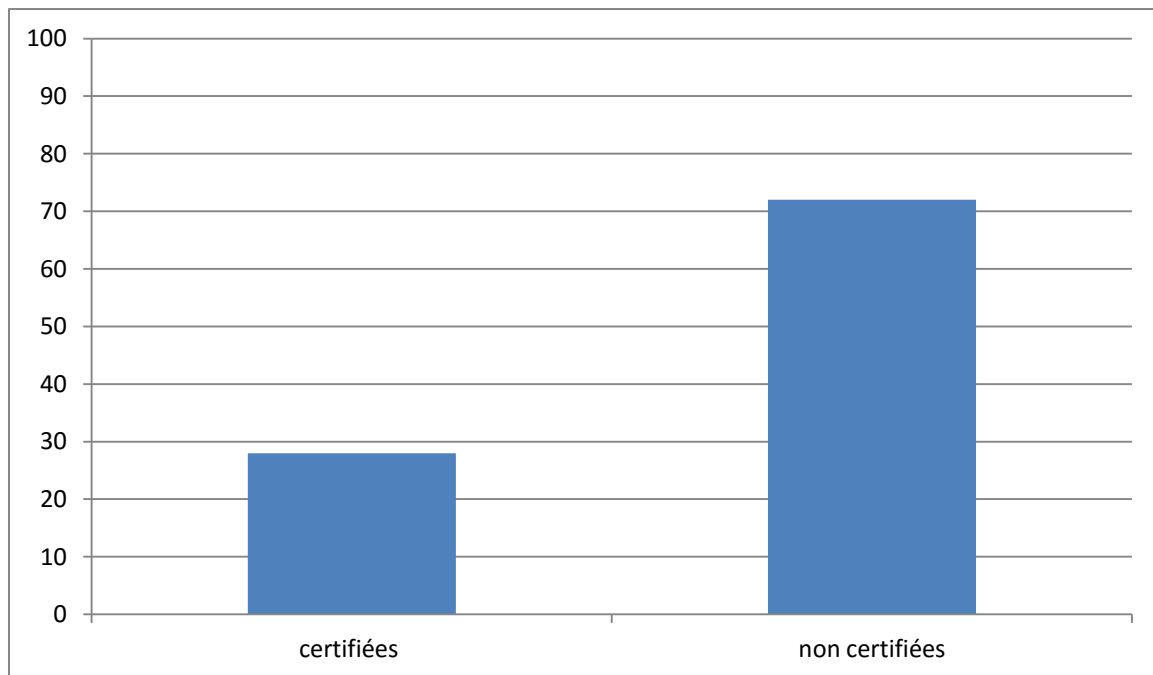
### ➤ Entreprises clientes certifiées ISO

**Tableau n°III.8: Entreprises clientes certifiées ISO**

Réponse	Effectifs	Pourcentage %
Certifiées	17	28
Non certifiées	43	72
Total	60	100

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à l'aide du tableur Excel

**Figure n°III.8: Entreprises clientes certifiées ISO**



**Source :** Elaboré par nous-mêmes

On remarque les données que nous avons que 28% seulement des entreprises sont certifiées aux normes internationales contre 72% non certifiées. Le but était de savoir qu'elles seraient le pourcentage d'entreprises susceptibles de comprendre l'importance d'un traitement logistique spécifique lorsqu'il s'agit de l'agglomération en particulier.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

### 2.2.2 Deuxième volet : Données relatives aux TMV

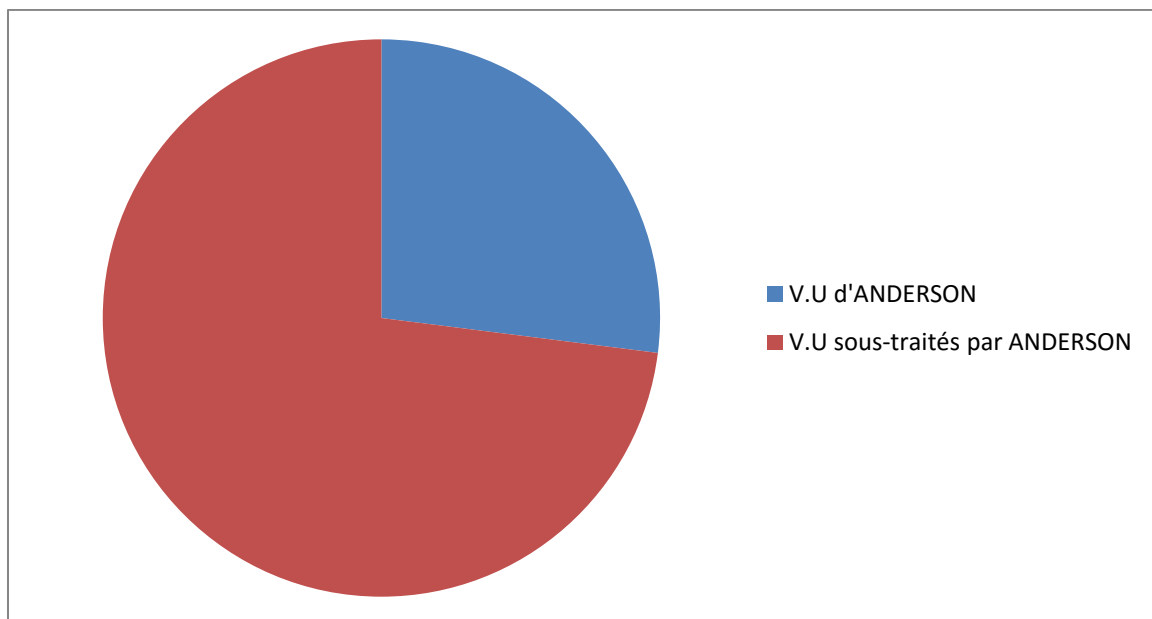
#### ➤ Dépendance d'ANDERSON LOGISTIQUE vis-à-vis de ses sous-traitants

**Tableau n°III.9 :** Relation de dépendance

Marchandises transportés par :	Effectif	Pourcentage %
Véhicules utilitaires d'ANDERSON	400	27
Véhicules utilitaires sous-traités par ANDERSON	1100	73
Total	1500	100

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à l'aide du tableur Excel

**Figure n°III.9:** Relation de dépendance



**Source :** Effectué par nous-mêmes

Le schéma montre clairement un recours important à la sous-traitance des véhicules qu'ANDERSON utilise pour les transports qu'elle effectue. Parmi les 1500 courses effectuées par l'entreprise 27% ont été effectuées par ses propres véhicules contre 73% des véhicules utilitaires avec lesquels, ANDERSON est conventionnée. Cela peut devenir un frein important à la mise en place d'une logistique urbaine comme nous le verrons par la suite.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

### ➤ Stationnements licites et illicites

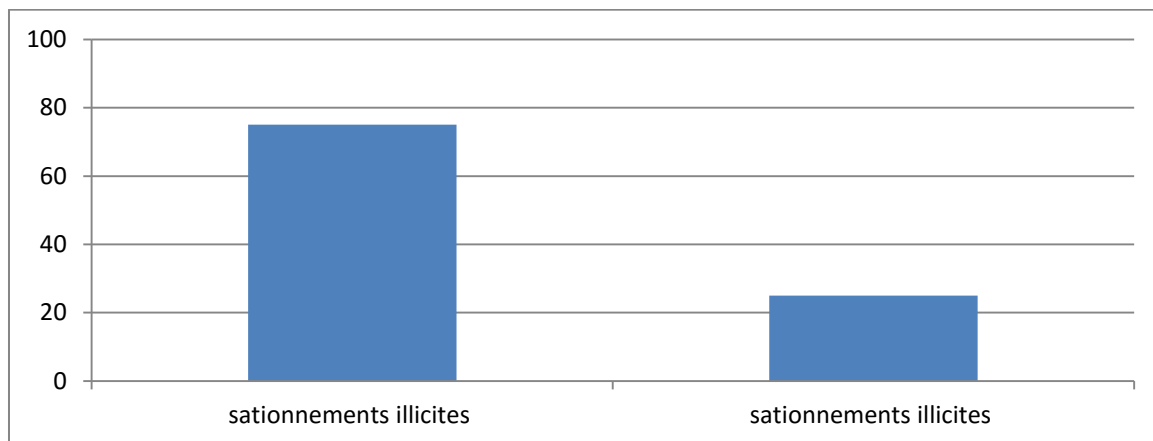
Nous avons demandé aux chauffeurs/livreurs de noter le temps passé à décharger la marchandise au niveau des locaux de l'entreprise, à la fin du mois il ne suffisait plus qu'à faire la somme. Le résultat fut stupéfiant, les véhicules utilitaires ont passés 1250 heures à l'arrêt. En sachant que le mois d'Avril compte 720 heures (30\*24), les heures d'arrêt représentent 173% des heures d'un mois.

**Tableau n°III.10 : Stationnements licites et illicites**

Types de stationnement	Effectif (en heures)	
Stationnement illicite	937	75
Stationnement licite	313	25
Total	1250	100

**SOURCE :** Elaboré par nous-mêmes à l'aide du tableur Excel

**Figure n°III.10 : Stationnements licites et illicites**



**SOURCE :** Effectué par nous-mêmes

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

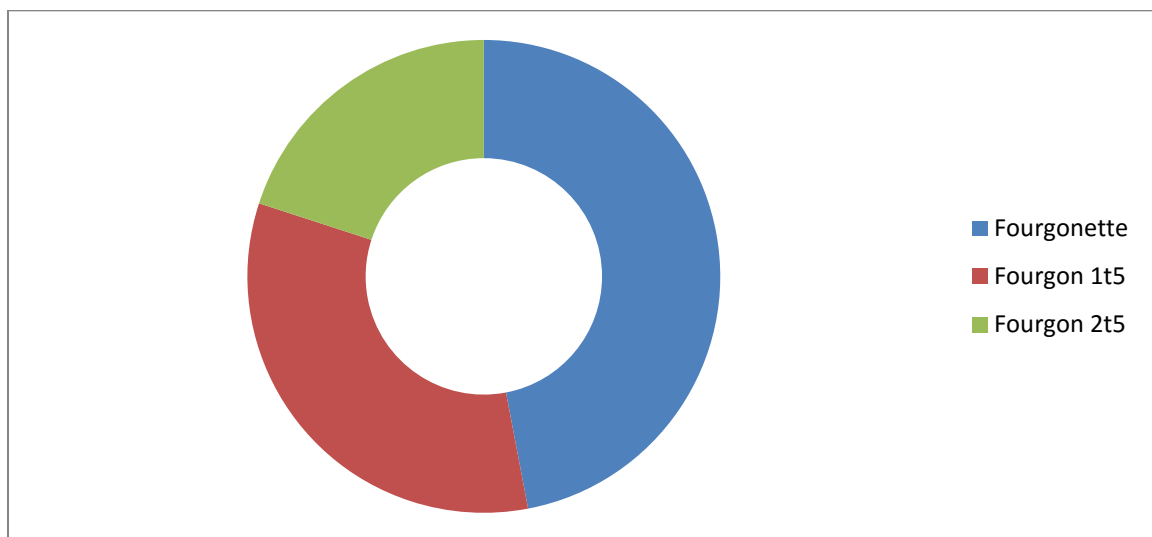
### ➤ Nature des véhicules utilisés

**Tableau n°III.11 :** nature des véhicules utilisés

Nature des véhicules utilisés	Effectif	Pourcentage
Fourgonnette	700	47
Fourgon 1T5	500	33
Fourgon 2T5	300	20
TOTAL	1500	100

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à l'aide du tableur Excel

**Figure n°III.11 :** nature des véhicules utilisés



**Source :** Elaboré par nous-mêmes

Le schéma montre clairement que ce sont les fourgonnette qui sont le plus demandé dans la région que nous avons prédéfinie avec un pourcentage de 47% suivi des Fourgon 1t5 avec 33% du total des course et enfin une faible présence des fourgon 2t5 qui occupent 20% de l'ensemble des envois.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

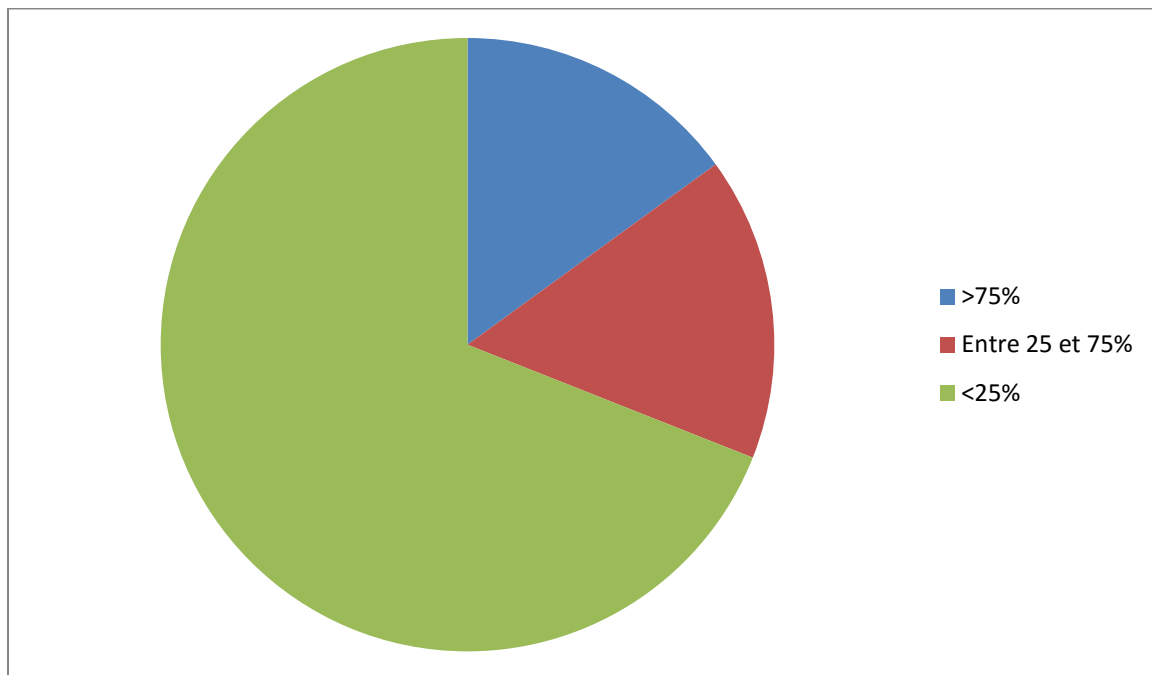
### ➤ Taux de remplissage

**Tableau n°III.12 : Le taux de remplissage**

Taux de remplissage	Effectif	Pourcentage
>75% du véhicule	225	15
Entre 25 et 75% du véhicule	240	16
<25% du véhicule	1035	69
Total	1500	100

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à l'aide du tableur Excel

**Figure n°III.12 : Le taux de remplissage**



**Source :** Elaboré par nous-mêmes

On remarque que 69% des véhicules circulant en ville et ayant à bord de la marchandise sont à 75% vides contre 225 véhicules soit 15% de l'ensemble des véhicules dont le contenu est plein à plus de 75%.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

### ➤ Le CA d'affaire du secteur urbain par rapport à la totalité

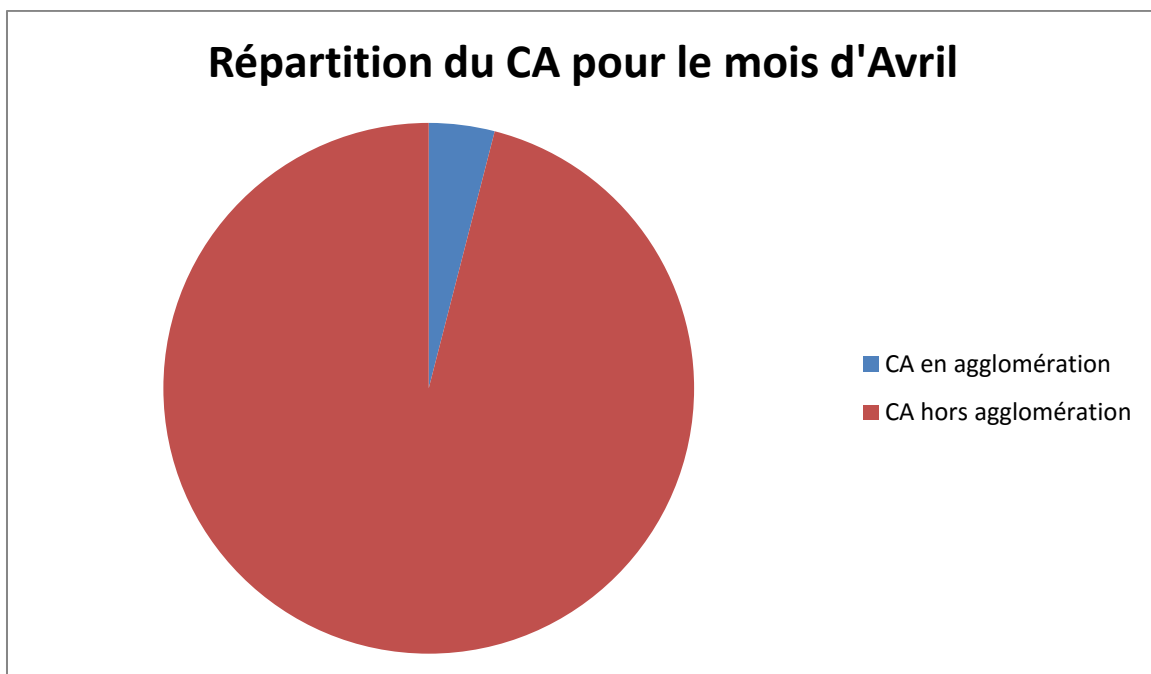
Le chiffre d'affaire pour le mois d'Avril pour le transport s'élève à 52 500 000 DA.

**Tableau n°III.13 : Pourcentage du CA de l'urbain**

	Montants en DA	Pourcentage %
CA du mois d'Avril en agglomération	2 050 000	4
CA hors agglomération	50 450 000	96
Total	52 500 000	100

**Source :** Elaboré par nous-mêmes à l'aide du tableur Excel.

**Figure n°III.13 : Pourcentage du CA de l'urbain.**



**Source :** Elaboré par nous-mêmes

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

Ce schéma démontre que malgré le fait que 75% des courses se déroulent en agglomération, le chiffre d'affaire de ces dernières ne représente que 4% du chiffre d'affaires total pour le mois d'Avril. Une part négligeables contre les 96% que génère les courses en hors agglomération.

### 2.3 Analyse des résultats

Après avoir traité les points cités sur la grille dédiée à l'analyse de contenu via le logiciel Excel, nous exposons ci-après l'analyse des résultats obtenus :

- Les clients de la société ANDERSON EXPRESS sont principalement de petites et moyennes entreprises s'occupant essentiellement du côté commercial. Ce qui vérifie les informations théoriques, contenus dans les deux premiers chapitres, relatives à la nature des entreprises occupant les centres urbains denses.
- Pour le portefeuille clientèle d'ANDERSON, il est en constante évolution. Cela nous permet de conclure d'une part que l'entreprise arrivent à conquérir toujours plus de parts de marché, cependant ce qui es plus intéressant encore c'est de voir que le centre urbain accueille chaque année de nouvelles entreprises ce qui a pour conséquence d'augmenter la congestion et tous les problèmes liées au ravitaillement de ces dernières particulièrement si ce sont des entreprises commerciales cela implique des livraisons plus courantes.
- Nous remarquons aussi que la concurrence est présente mais seulement au niveau de la disponibilité. 77% des clients d'ANDESRON EXPRESS disent faire appellent à d'autres prestataires lorsque les véhicules de cette dernière ne sont pas disponibles. Les pratiques de transport ne sont donc pas rationalisées et le transport de marchandises en ville se fait de façon aléatoire et non rationalisés. Malgré le surcout que cela pourrait engendrer le client paye quand même car le marché n'est pas assez concurrentiel.
- Cependant, notre recherche nous montre qu'ANDERSON LOGISTIQUE reste à 75% le "top of mind" de ses clients ce qui relève bien sûr du sérieux de cette dernière et de la confiance que ses clients lui accorde.
- Nous relevons 73% de dépendance de la part d'ANDERSON EXPRESS vis-à vis des ses sous-traitants. C'est-à-dire que 73% des vhéicules que l'entreprise envoie à ses clients ne sont pas ses véhicules mais des particuliers ayant signé des conventions avec elle. Point

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

positif pour l'entreprise pour l'instauration d'une logistique urbaine durable lors du passage à la nouvelle génération de véhicules verts.

- Nous avons relevé aussi un point important qu'est la certification des entreprises clientes. 28% seulement sont certifiées aux normes internationales. Cela peut servir d'indicateur pour savoir quelles sont les entreprises susceptibles d'adhérer à une organisation logistique durable.
- Les résultats de notre analyse nous révèle aussi que la plus part des courses sont faites grâce à des fourgonnettes et 69% des courses sont remplis moins du quart de la surface du véhicule utilitaire. Ces deux données nous indique que la plus part des courses effectuées sur l'agglomération ouest d'Alger sont de petites envois.
- On relève aussi que les véhicules d'ANDERSON EXPRESS occupent la voirie durant 4500 heures et que ces dernières génèrent 4% du chiffre d'affaire du mois d'avril.

### 2.4 Bilan

La première hypothèse explore le côté technique de la logistique urbaine qui permet de réduire les coûts des prestataires logistique et des entreprises clientes par la même voie. Au vu de ce qui vient d'être développé ainsi que des données collectés plus haut dans les deux premier chapitre, nous pouvons dire que les pratique de la logistique permet certes de réduire les coût grâce à l'implantation de la logistique plus près de ses clients. Les pratiques jusque là anarchiques, en plus du facteur de la distance, fait que les entreprises clients supportent des coûts important et que le CA généré pour ANDERSON LOGISIQUE est moindre. Pourtant aucun des deux ne peut s'en dépatir, car c'est une fonction vital pour les clients, et qu'ANDERSON risque de perdre beaucoup de ses clients si elle arrête les livraisons en milieu urbain. L'hypothèse est donc bien confirmée.

La seconde hypothèse énonce une probable amélioration de la vie citadine en milieu urbain. L'implantation du transport en milieu urbain ne peut être vertueuse que si les moyens utilisés s'inscrivent dans une logique de développement durable. Or le marché Algérien ne compte pas encore de véhicules utilitaires propres qui ne sont pas encore commercialisés en Algérie, et quand même ils l'étaient, le carburant nécessaire à leur fonctionnement ne serait pas disponible. De ce fait, la deuxième hypothèse est donc réfutée.

Tout au long de notre travail de recherche, nous avons essayé d'éclairer le mieux possible la constitution de l'offre de transport et la nature de ceux qui génèrent cette demande afin de

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

comprendre si le marché Algérien est prêt à accueillir toutes les pratiques propres à la logistique urbaine. Nous avons constaté que le marché du transport est encore trop anarchique et que la logistique urbaine génère bien trop de coût pour une monnaie en dévaluation continue. Les investissements pourraient mettre des années à être amortis et les clients, orientés purement commercial, ne concèderaient pas à passer à des pratiques durable. La troisième hypothèse est donc confirmée, la lourdeur des investissements liés à la mise en place d'un tel système logistique représente le frein numéro 1.

### 2.5 Recommandations

Au terme des résultats obtenus lors de notre analyse de contenu et des recherches effectuées, nous proposons les recommandations suivantes :

- **Organiser des enquêtes Transport de Marchandises en Ville « TMV »** : commencer tout d'abord par un découpage de la ville par zones de densités de mouvement, adaptées à une lecture homogène, indépendante du type de ville. Ainsi il est possible de définir pour chaque zone sa morphologie ainsi que la structure de ses activités. Le but est de rassembler l'ensemble des études et d'en faire une lecture nationale et une description complète des chaînes de transport.
- **Etablir une typologie des trafics urbains** : une typologie distinguant les flux internes à l'agglomération, les flux entrants ou sortants et les flux de transi passant par des plates-formes logistiques.
- **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 et sur les actions possibles pour rattraper le retard pris par les collectivités sur ce sujet. Si la mobilité des personnes est au cœur des réflexions actuelles, celle de la marchandise occupera, à coup sûr, les réflexions à venir. Les enjeux économiques, environnementaux, sociaux, voire sociétaux, mettent les pouvoirs publics en devoir de transformer une activité peu valorisée en une activité de services structurante à forte valeur.

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

- **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 à développer des synergies afin de réduire les coûts d'exploitation du "dernier kilomètre" et l'empreinte écologique.
- **Faire de la logistique urbaine un tremplin pour l'emploi**, permettant, d'une part, à ce secteur de drainer des ressources humaines et offrant, d'autre part, à des publics en difficultés une voie d'insertion professionnelle et sociale. La logistique urbaine est souvent symbolisée par le "chauffeur - livreur », métier sous-valorisé, notamment en termes de salaires et d'image sociale. Cependant, il porte en lui un véritable "système - expert" qui combine des connaissances très riches avec un savoir-faire irremplaçable permettant souvent, en temps réel, de trouver des solutions performantes.
- **Favoriser un horizon juridique adapté** ainsi que le développement d'une logistique urbaine s'inscrivant dans une perspective de développement durable. Il est notamment nécessaire de redonner une structure légale sur lesquelles les nuisances sonores et la protection de l'environnement sont prises en compte. 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 pénaliser les comportements non vertueux. Une autre piste de progrès est constituée par les réflexions à mener pour modifier le 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 de 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 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

## Chapitre 3 : transport de marchandises dans le centre urbain algérois.

---

des générateurs de trafics importants pour la logistique urbaine, tant pour les flux entrants que sortants.

# **Conclusion générale**

## Conclusion générale.

---

Nous avons pour objectif, au tout début de cette recherche, de comprendre quelle est la différence entre la logistique qu'on nous enseignait et cette logistique urbaine qui arrivait à accaparer l'attention de divers acteurs à préoccupations pourtant différentes. Nous avons très vite compris que le transport de marchandises en ville, qui jusque là était considéré comme étant un mal nécessaire, prenait une autre tournure pour devenir le point indispensable à la vie économique et sociale de la ville. Il nous a alors paru primordial d'évaluer le retard cumulé par l'agglomération algéroise dans ce secteur qui est de mieux en mieux connu par les pays développés.

L'une des conclusions que nous a permis de relever nos deux premiers chapitres théoriques est qu'il n'y a pas de solution miracle en logistique urbaine, il n'y a pas de recherche de modélisation, il n'y a pas de recherche d'un produit unique, mais que cette dernière est plutôt un vrai grand projet, il y a simplement un ensemble de solutions qui doit s'adapter à l'ensemble des acteurs.

Notre recherche sur le terrain nous montra combien le transport de marchandise est encore à l'état embryonnaire et ce malgré la bonne volonté des prestataires logistiques. Notre recherche ne représente cependant qu'une infime partie de ce qu'est le TMV sur le marché algérien. Un marché complexe où la concurrence est invisible de part l'aspect illégal des acteurs.

L'une des difficultés majeures que nous avons rencontrées se résume au manque de données et de statistiques. Nous aurions aimé étendre notre recherche au transport de marchandises effectués par les ménages pour les besoins personnels mais il aurait été difficile d'avoir un échantillon représentatif tant les enquêtes en la matière sont inexistantes.

Grâce à cette thématique il nous a été donné de découvrir une facette de la logistique jusque là inconnue. Un métier jusque là considéré comme support revêt un aspect tout autre. Une logistique de demain où le mot d'ordre serait innovation et créativité.

## Conclusion générale.

---

Nous comptons bien ne pas en rester là. Avec ANDERSON LOGISTIQUE, nous aspirons à approfondir et à étaler cette recherche afin d'en faire une recherche représentative, une recherche qui servira d'outil à la décision.

Nous espérons aussi que d'autres étudiants adhérents à la thématique et en face leur sujet de recherche afin de donner plus substantialité au sujet.

## Bibliographie

### [1]. Ouvrage

- AMIRECHE (L), Mobilité résidentielle et structures métropolitaines à Alger, Ed. Dalimen, Alger, 2002.
- BELOTTI, (J.), Transport de marchandises, VUIBERT, France, 2012.
- BEYER, (A.), DEBRIE, (J), Les métropoles fluviales, l'œil d'or, 2014.
- BOUDOIN, (D.), Les espaces logistiques urbains : Guide méthodologique, la documentation française, 2006.
- CEREMA, La logistique urbaine : connaître et agir, CERTU édition, France, 2015.
- CHEVALIER, (D), DUPHIL, (F), Gérer les opérations de transport, FOUCHER, 2005.
- DABLANC (L), FREMONT (A), La métropole logistique, ARMAND COLIN, Grenoble, 2015.
- DANIELE (P.), La logistique dans la ville, CELSE, Paris, 2002.
- DELUZ, (J.), L'urbanisme et l'architecture à Alger », Ed. Mardaga et OPU, Bruxelles/Alger, 2000.
- DEBRAINE, (L.), Les voitures électriques, FAVRE, 2009, France.
- DEMOZ, (F.), La voiture de demain, Nouveau Monde Edition, 2010.
- DOMINICIS, (A.), Les biocarburants, Le cavalier Bleu, France, 2011.
- Gouvernorat du Grand Alger/Urbanis, Alger capitale du 21ème siècle (Le Grand Projet Urbain de la capitale), volumes 1, Alger, 1998, p5.
- LEROUX, (E.), CHOURAQUI, (E.), Management des achats, Vuibert, 2015.
- LIBESKIND (J), Logistique urbaine, les nouveaux modes de consommation et de livraison, FYP Editions, Paris, 2015, p15
- MADANI (S), Alger, ville confisquée par l'Etat, Ed. Dalimen, Alger, 2002.

- MATET, *Schéma national de l'aménagement du territoire*, Alger, 1994.
- MIDLER, (C.), *Réenchâter l'industrie par l'innovation, l'expérience des constructeurs automobile*, DUNOD, France, 2012.
- OCDE, *Transport intermodal de marchandises*, 2001.
  
- PRENANT (A), *Lumières sur la ville*, Ed. Dalimen, Alger, 2002.
  
- Pillet, (A.), *Comment démarrer en mutualisation*, AMI, France, 2008.
  
- ROUX, (M.), TONG, (L.), *Optimisez votre plate-forme logistique*, Organisation Eds D', France, 2010.
- SETRA, *Les bâtiments logistiques-Fonction et impacts sur les territoires*, Vérone, 2014.
- SIGOT (F.), *Le sprint du dernier kilomètre*, agence innovapresse, France, 2012.
- ORIE, *Transformation et mutation des immeubles*, rapport d'étude, 2015.
- SAVY, (M.), *Le transport de marchandises*, EYROLLES, Paris, 2006.
- SALINI, (P.), *Transport routier*, Edition Liaison, Paris, 1997.
- TANIGUCHI, (E.), RUSSELL, (G.), THOMPSON, (R), *Recent advances in city logistics*, Elsevier Science Ltd, LONDON, 2006.

## **[2]. Travaux universitaires**

KITOUNE, (I.) : Impact du recours à la sous-traitance sur l'efficacité des sociétés de transport routier de marchandises diverses, Ecole Des Hautes Etudes Commerciales, Alger, 2015.

METININE, (I.) : Importance de la géolocalisation dans le transport routier de marchandises, Ecole Des Hautes Etudes Commerciales, Alger, 2015.

### **[3]. Textes réglementaires**

### **[4]. Divers**

- AFILOG, logistic and the city, Dossier de presse, 2010.
- ANAT, Gestion des métropoles (rapport de mission I), Alger, 1992.
- BARDIN, (I.), « La logistique urbaine : un défi à relever pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur », Le journal des transports de l'ORT, n°68, mars, 2010.
- CRETLOG, Revue logistique et management, The Free Press, Marseille, 2014.
- CNERU, « COMEDOR d'Alger : Rapport de synthèse », Alger, 1978.
- CNERU, « POG d'Alger : Rapport de synthèse », Alger, 1978.
- CNERU, « PUD d'Alger : Rapport de synthèse », Alger, 1983.
- CNERU, « GPU d'Alger : Rapport de synthèse », Alger, 1983, p05.
- Cahier des charges pour la révision du PDAU d'Alger, ALGER, 2011.

### **Webographie :**

[www.techniques-ingenieur.fr](http://www.techniques-ingenieur.fr)

[www.logicites.fr](http://www.logicites.fr)

[www.predit.prd.fr](http://www.predit.prd.fr)

[Www.europa.eu.com](http://Www.europa.eu.com)

[www.agrospheres.eu.com](http://www.agrospheres.eu.com)

[www.usinenouvelle.com](http://www.usinenouvelle.com)

[www.eltis.org](http://www.eltis.org)

[www.lefigaro.fr](http://www.lefigaro.fr)

[www.cleantechrepublic.com](http://www.cleantechrepublic.com)

[www.lsa-conso.fr](http://www.lsa-conso.fr)

# Table des matières

Remerciement	
Résumé	
Dédicaces	
Liste des figures	
Liste des tableaux	
Sommaire	
Introduction générale .....	02
<b><u>Chapitre 1</u> : évolution de la logistique urbaine.....</b>	<b>06</b>
1. Aspect théorique de la logistique urbaine .....	06
1.1 Définition de la logistique urbaine.....	06
1.2 Evolution récente du transport de marchandises en ville .....	07
1.2.1. Des années 1945 à 1975 .....	07
1.2.2. Des années 1975 à 1990 .....	08
1.2.3 Des années 1990 à 2001 .....	09
1.2.4 Des années 2000 à ce jour .....	09
1.3 Identification et rôle des acteurs .....	11
1.3.1 Acteurs de la sphère économique.....	11
1.3.2 Acteurs de la sphère urbaine.....	13
1.3.3 Les institutionnels .....	13
2. Dynamiques d'urbanisation dans l'agglomération Algéroise.....	13
2.1 Présentation géographique de l'agglomération Algéroise.....	13
2.2 Plans d'urbanisation après-indépendance de la capitale algéroise.....	16
3. Enjeux de la logistique urbaine.....	20
3.1 Enjeux fonctionnels.....	20
3.2 Enjeux économiques .....	21
3.3 Enjeux urbanistiques .....	22
3.4 Enjeux environnementaux .....	24
<b><u>Chapitre 2</u> : Pratiques et innovations logistiques au niveau mondial .....</b>	<b>27</b>
1. Le transport de marchandises au cœur d'une problématique globale des flux .....	27

1.1	La problématique du dernier kilomètre.....	27
1.2	Redéploiement des activités logistiques au cœur de l'agglomération.....	28
1.3	Réorganisation du transport de marchandises dans l'espace urbain.....	31
2.	Les variables stratégiques de la logistique urbaine.....	37
2.1	Mutualisation .....	37
2.2	Véhicules .....	39
2.3	Foncier logistique .....	44
2.4	Accueil des véhicules de livraison .....	46
3.	La logistique urbaine au quotidien .....	47
3.1	Transport ferroviaire chez Monoprix.....	48
3.2	Airs de livraison à Lyon.....	50
<b>Chapitre 3 : Transport de marchandises dans le centre urbain Algérois.....</b>		<b>55</b>
1.	Présentation de l'entreprise d'accueil Anderson National Express.....	55
1.1.	Création et évolution de la société .....	55
1.1.1.	Situation géographique .....	55
1.1.2.	Valeurs de la SARL Anderson National Express.....	55
1.2.	Offres et services d'Anderson National Express .....	56
1.3.	Missions et objectifs d'Anderson .....	59
1.3.1.	Missions de la société .....	59
1.3.2.	Objectifs de la société .....	59
1.4.	Structure organisationnelle d'Anderson National Express .....	59
1.4.1.	Principales missions des directions d'Anderson .....	60
1.5.	L'environnement externe d'Anderson National Express .....	60
1.5.1.	Les clients .....	62
1.5.2.	Les concurrents .....	62
1.5.3.	Sous-traitants .....	63
1.6.	Ressources et capacités d'Anderson National Express .....	63
1.6.1.	Ressources humaines .....	63
1.6.2.	Ressources matérielles .....	64
1.6.3.	Projets et investissements.....	65
2.	Poids du transport de marchandises dans la voirie du centre urbain algérois .....	65
2.1.	Le cadre méthodologique de l'enquête par analyse de contenu.....	65
2.1.1.	Présentation de l'étude empirique sur terrain .....	66
2.1.2.	Objectifs de l'analyse de contenu .....	67
2.1.3.	Présentation de l'analyse de contenu .....	67
2.1.4.	La population observée .....	67
2.2.	Traitement des données .....	68
2.3.	Analyse des résultats .....	81

2.4. Bilan .....	82
2.5. Recommandations .....	83
Conclusion générale .....	86
Bibliographie	
Annexes	
Table des matières	