

LA LOGISTIQUE URBAINE : DETERMINANTS ET REFLEXIONS EN COURS EN REGION PACA

Isabelle BARDIN*, Dominique BONET**, Odile CHANUT***

Résumé. - Dans un contexte global d'intensification des échanges entre régions, pays et continents, la logistique des grands flux a bénéficié d'innovations technologiques et organisationnelles assurant efficacité et efficience, conjuguant maîtrise des coûts et optimisation de la qualité de service. Si cette dynamique opère efficacement à l'échelle globale, il n'en va pas de même à l'échelle urbaine, plus particulièrement dans les centres-villes. En effet, la gestion des flux dans un environnement caractérisé par une forte densité démographique n'a pas encore véritablement trouvé son modèle d'organisation. Aujourd'hui, la logistique urbaine ou encore la gestion « du dernier kilomètre » constitue donc un enjeu sociopolitique et environnemental de premier plan. L'objectif de notre article est de dresser un état des lieux de cette question afin d'en apprécier l'acuité sur le moyen et long terme. Dans une première partie, nous présentons le contexte socio-économique dans lequel s'inscrit cette problématique. Nous examinons ensuite dans une seconde partie en quoi la région PACA constitue un terrain particulièrement représentatif des enjeux de la logistique urbaine et les pistes de réflexion déjà engagées au sein de l'agglomération marseillaise.

Mots-clés : Logistique urbaine, Commerce de centre-ville, PACA, Marseille, Métropolisation.

* Déléguée Générale, Cluster Paca Logistique et chercheur rattaché au CRET-LOG 413, avenue Gaston Berger, 13625 Aix-en-Provence cedex 1, goze.bardin@free.fr.

** Maître de Conférences HDR à l'Université de la Méditerranée, CRET-LOG 413, avenue Gaston Berger, 13625 Aix-en-Provence cedex 1, dominique.bonet@univmed.fr.

*** Maître de Conférences, à l'Université de la Méditerranée, CRET-LOG 413, avenue Gaston Berger, 13625 Aix-en-Provence cedex 1, odile.chanut@univmed.fr.

1. Introduction

Les villes et leurs élus sont maintenant pleinement conscients de l'importance prise par les flux de marchandises dans l'économie locale comme dans la qualité de vie des personnes. Plusieurs études ont été produites par le programme national « Marchandises en ville », programme initié en 1993 par le ministère de l'Équipement et des Transports, d'une part, et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, d'autre part. Les travaux réalisés ont notamment permis de quantifier les échanges de biens et services et de qualifier leurs effets sur les agglomérations (Boudouin, 2006, Ripert et Browne, 2009).

A partir de ces éléments, des réponses émergent pour améliorer les conditions dans lesquelles se réalise la distribution des produits. La mise en place d'équipements spécifiques, tels que les « Espaces Logistiques Urbains » - ELU -, permet d'organiser des interfaces entre production et consommation, entre domaine public et domaine privé, entre zones denses et zones diffuses. Pour Boudouin (2006), si une réponse est apportée à la question du « pourquoi faire ? », de nombreuses interrogations demeurent : comment agir ? Quels équipements développer ? Quelles mesures d'accompagnement mettre en place ? On comprend ainsi le caractère multidimensionnel du phénomène et la nécessité d'une collaboration entre l'ensemble des acteurs de l'offre de produits et services.

Dans une première partie, nous présentons le contexte socio-économique dans lequel s'inscrit cette problématique. Nous examinons ensuite dans une seconde partie en quoi la région PACA constitue un terrain particulièrement représentatif des enjeux de la logistique urbaine et les pistes de réflexion suivies par deux des acteurs-clés de l'agglomération marseillaise : l'Agence d'urbanisme de l'Agglomération Marseillaise (AGAM) et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence (CCIMP).

2. Le contexte socio-économique

Cette première partie est structurée en deux points. Le phénomène de métropolisation et les transformations qu'il pourrait subir suite aux évolutions démographiques attendues sont tout d'abord étudiés. Nous nous attachons ensuite à estimer l'impact de la modification des attentes de consommateurs sur le besoin de livraison en agglomération dense.

2.1 *Le phénomène de métropolisation*

Il est d'usage, avant de traiter un sujet, d'en souligner la pertinence. Ce qui pourrait passer pour de la simple rhétorique constitue, dans le cas de la logistique urbaine, un passage obligé. En effet, certaines données démographiques lourdes, combinées à des évolutions sociologiques

attendues, pourraient, à première vue, conduire à estimer que les dysfonctionnements constatés actuellement en matière d'approvisionnement urbain vont être moins aigus dans le futur.

Un préalable à notre réflexion consiste donc à évaluer la probabilité d'un arrêt du phénomène de métropolisation¹; i.e. une moindre attractivité de l'espace urbain en termes démographique, économique et culturel qui serait de nature à modérer les flux nécessaires à sa subsistance.

En dehors d'avantages de « première nature »² (caractéristiques exogènes du territoire, histoire...) favorisant l'émergence d'un pôle, les facteurs économiques expliquant « l'énigme » de la croissance des villes (Clement, 2005/3) sont pluriels tandis que la hiérarchisation des avantages de « seconde nature » ou « effets d'agglomération » continue de donner lieu à débats (Duranton et Puga, 2004 ; Rosenthal et Strange, 2004).

Alfred Marshall, dès 1890, avançait trois justifications majeures à la polarisation des activités économiques : la concentration des marchés d'approvisionnement et de consommation ; un marché de l'emploi efficace ; enfin, le rôle favorable sur le capital humain et la diffusion du savoir des « effets de débordement » de connaissance. Dans sa lignée, Paul Krugman insiste sur le rôle des rendements croissants dans le développement des agglomérations³ (2000, p. 5). L'extension des pôles urbains est toutefois limitée par l'existence de forces centrifuges : facteurs immobiliers, coûts fonciers et déséconomies externes (congestion ou pollution).

Il apparaît donc, dans une relation de causalité circulaire, que les entreprises tendent à s'installer près de leurs marchés principaux et que les marchés sont les plus importants là où se situent les firmes. L'état du marché du travail constitue une variable modératrice.

Un premier marqueur du dynamisme prévisible des territoires peut être trouvé dans l'évolution et la structure de la population. Deux facteurs apparaissent susceptibles d'influer à moyen terme sur la situation urbaine française: une stabilisation de la population active et un net vieillissement démographique inscrit « avec certitude dans la structure actuelle de la population » (Toulemon, 2007). En effet, selon les projections « centrales » démographiques de l'INSEE à l'horizon 2050, l'effectif des moins de 60 ans restera constant tandis que la population plus âgée passera de 12,6 à 22,3 millions d'individus (jusqu'à atteindre 32 % du total).

¹ Nous définissons la métropolisation comme la concentration croissante des populations, des emplois et des ressources économiques et culturelles dans les grandes agglomérations.

² Cette expression est issue de l'article de Paul Krugman, « First Nature, Second Nature, and Metropolitan Location », *Journal of Regional Science*, 33, 1993, pp. 129-144.

³ « (...) geographic concentration is clear evidence of the pervasive influence of some kind of increasing returns (Krugman, 2000, p. 5).

La stabilité du nombre des actifs n'incite guère à envisager de modifications substantielles, ni en termes de répartition des activités économiques entre espaces, ni en matière de mobilité⁴, même si des facteurs exogènes (forte hausse des coûts de transport) pourraient conduire les actifs à réduire leur mobilité (par le développement du télétravail par exemple). Par ailleurs, depuis 1990 les taux de croissance de la population des villes-centres⁵, des banlieues et des couronnes périurbaines tendent à se rapprocher (Baccaïni & Sémécurbe, 2009). Aussi, il n'y a pas lieu d'anticiper une déconcentration de l'emploi dans les pôles urbains.

Le poids croissant des plus de 60 ans constitue une question de première importance pour l'économie et donc pour le devenir des cités et de leur logistique. En effet, les variables-clés de l'évolution des systèmes logistiques de la distribution sont avant tout d'ordre démographique, puis économique (Gozé-Bardin, 2009). Deux données sont à prendre en considération pour évaluer l'impact sur les besoins en logistique urbaine du vieillissement de la population: tout d'abord la localisation des personnes âgées (villes-centres, banlieues, espace périurbain ou espace rural) et leur mobilité (degré et souhaits) puis leur niveau et mode de consommation (revenu disponible et comportement d'achats).

Selon l'INSEE, si la majorité des retraités vieillissent là où ils ont passé leur vie, notamment dans les zones périurbaines (Mousli, 2007/1, p. 72), cette dispersion de l'habitat s'avère poser problème lorsque l'âge ou l'état de santé réduit la mobilité. On assiste alors à un recentrage sur les villes (mobilité dite « de quatrième âge »), généralement en appartement, afin d'améliorer l'accessibilité aux commerces, aux soins et à l'aide à domicile⁶.

Concernant le niveau de consommation des personnes âgées, le discours traditionnel sur la moindre appétence des seniors pour les dépenses de consommation est jugé obsolète. Comme par ailleurs le revenu des retraités va continuer à augmenter en valeur absolue jusqu'en 2020-2025 et, qu'à côté de leurs salaires et pensions, les baby-boomers disposent d'un patrimoine très supérieur à la moyenne nationale, il n'y a pas lieu d'anticiper une dégradation du pouvoir d'achat des retraités qui pèserait sur la consommation (INSEE, 2007/1, p. 71).

⁴ Il s'écoule en moyenne 7h45 entre le premier départ du domicile et l'ultime retour quotidien des Français mobiles les jours de semaine, exactement comme il y a 14 ans. Derrière cette constance des budgets temps de transport quotidiens des personnes dans les zones urbaines, qui prend parfois l'appellation de « loi de Zahavi », les services de l'INSEE notent cependant que dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants tend à diminuer alors qu'en zones rurales ou faiblement urbanisées, les habitants parcourent des distances de plus en plus longues entre leur résidence et leurs différents lieux d'activité, notamment les lieux de travail ou de courses (Hubert, 2009).

⁵ Au cœur de l'espace urbain se trouvent les villes-centres : ce sont les zones les plus denses avec en moyenne 800 habitants au km². (Source INSEE).

⁶ Ce changement de localisation, accompagné souvent d'une diminution de superficie, connaît un pic dans les 4 ans qui suivent un veuvage ; situation qui se traduit souvent par une baisse de revenus et la nécessité d'un rapprochement familial (Bonnet, Gobillon, & Laferrère, 2007).

Les données fournies par les statistiques nationales font conclure que le dynamisme démographique des zones urbaines denses, bien fournies en services et commerces, est plus susceptible de se renforcer que de décroître. La solitude, autre caractéristique centrale de notre société, va aussi dans le sens d'une attractivité renforcée de l'espace urbain. La ville est en effet, plus à même d'apporter aux actifs et jeunes retraités des loisirs. Elle concentre l'offre professionnelle de soins à domicile rendue nécessaire par l'augmentation, en nombres absolus, de la population âgée dépendante dépourvue de famille aidante (Gaymu, 2008/4),

2.2 La demande

Des analyses, plus qualitatives que statistiques, portant sur les évolutions des comportements des consommateurs fournissent aussi d'intéressantes données pour évaluer le dynamisme commercial futur en centre-ville.

Dans le cadre d'une thèse en Sciences de Gestion (2008), Isabelle Gozé-Bardin a mené une étude prospective sur les évolutions que pourraient connaître les organisations logistiques du commerce de détail (secteur précurseur en logistique), dans un cadre ayant subi des ruptures d'ordre sociétal, environnemental, politique. Un panel d'experts, choisi parmi des professionnels et des universitaires a été interrogé sur la base de trois scénarios-outils (Gozé-Bardin, 2008). La société dessinée par les répondants est assez proche de l'image proposée ci-dessus. Les experts sont cependant beaucoup plus pessimistes en ce qui concerne l'évolution du pouvoir d'achat, notamment des actifs : ils l'estiment globalement stagnant ou en baisse. La plupart peinent aussi à associer population vieillissante et dynamisme maintenu de la consommation, même en envisageant un report des dépenses sur les services et en tenant compte de consommateurs ayant grandi à l'ombre de la «société de consommation». A ces données démographiques et économiques s'ajoute l'anticipation d'une forte contrainte environnementale impliquant une remise en cause des schémas de distribution et des organisations logistiques qui en découlent.

Les trois principales anticipations des experts en matière de consommation portent sur l'impératif de proximité⁷, la demande persistante, voire renforcée, de prix bas et enfin un niveau d'exigence accru concernant les services. Si la proximité est une attente forte de la part des consommateurs, elle est toutefois susceptible de se heurter à des réalités économiques incontournables avec une baisse largement anticipée du niveau de vie. Les experts soulignent que le facteur prix est appelé à rester une variable déterminante pour les consommateurs. Les industriels et distributeurs, ne pouvant guère espérer se distinguer sur ce point, seraient donc amenés à se différencier par d'autres voies, notamment par une offre accrue de services. De ce fait, la distribution de biens physiques devrait se repositionner sur le commerce de proximité (et

⁷ La recherche qualitative menée par Michelle Bergadaà et Céline Del Bucchia dans le secteur de la grande consommation alimentaire confirme la centralité de ce concept, décliné en 5 dimensions.

le faire évoluer), s'adapter à la forte croissance du canal internet et conjuguer hard-discount alimentaire pour le quotidien et magasins spécialisés regroupés dans des malls à l'américaine, accessibles par transports en commun, pour le week-end. Il serait donc demandé à la logistique d'allier proximité (livraison en agglomération avec une forte croissance de la livraison des achats à domicile ou en points-relais) et efficacité renforcée (maîtrise des coûts, qualité de service accrue), le tout dans un contexte économique et environnemental peu favorable (tensions sur les ressources naturelles, sur la main d'œuvre, réglementations plus strictes et alourdissement des investissements connexes).

L'évolution attendue des consommateurs urbains en matière d'offre de distribution confirme donc la pertinence de recherches et expérimentations dans le domaine de la logistique urbaine.

Après avoir constaté que, de manière macro-économique, la réflexion sur la logistique urbaine était tout à fait pertinente, il paraît intéressant maintenant de déterminer l'urgence de cette question en région PACA, en nous fondant à nouveau sur les évolutions démographiques attendues et l'occupation actuelle du territoire.

3. Enjeu de la logistique urbaine en région PACA et état des réflexions dans la métropole marseillaise

Dans cette deuxième partie, nous nous attachons tout d'abord à étudier la situation de la région PACA au regard des tendances générales relevées, afin de mesurer le degré de gravité de la question de la logistique urbaine pour ses métropoles, avant d'examiner l'état des réflexions des décideurs locaux face à l'enjeu majeur posé par l'approvisionnement de la métropole marseillaise.

3.1 PACA : un terrain particulièrement représentatif des enjeux de la logistique urbaine

L'évolution démographique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur PACA ne vient pas contredire les tendances constatées au plan national, bien au contraire. Ainsi, au cours des prochaines années, cette région sera particulièrement touchée par la forte hausse des cessations d'activité liée au vieillissement des générations issues du "baby-boom" puisque, d'ici à 2020, les départs en retraite devraient concerner environ 600.000 personnes, soit le tiers des actifs de la région (INSEE, 2009). En matière de dynamisme démographique, en 50 ans, la région PACA a gagné deux millions d'habitants, ce qui représente la plus forte évolution des régions françaises (INSEE, 2009).

Concernant la répartition territoriale actuelle et attendue de la population, on notera tout d'abord que parmi les 44 000 habitants supplémentaires chaque année, l'espace urbain en

accueille plus de 86 %. Aussi les villes-centres renouent désormais avec la croissance démographique. Ensuite, la région PACA, avec 91 % de sa population résidant dans un espace urbain (98 % de la population des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône) est largement au-dessus de la moyenne française (INSEE, 2009).

PACA compte ainsi la plus forte concentration de métropoles avec 24 villes-centres, regroupant 41 % de la population régionale (contre 28 % en moyenne nationale) et des banlieues très peuplées (39 % des habitants de la région). Seul un habitant sur dix de PACA réside dans l'espace périurbain (proportion équivalente pour le rural), soit deux fois moins qu'au niveau national.

La région PACA est historiquement fortement urbanisée. De plus, les évolutions sociétales et politiques actuelles ne sont plus favorables à la périurbanisation (Observatoire de la ville, 2007, p. 12). En effet, l'institutionnalisation du concept de développement durable (Gozé-Bardin, 2008, p. 304) incite de nombreuses collectivités, qui peinent à assumer les inconvénients liés à l'étalement urbain et au mitage territorial⁸, à prôner une « ville durable » et donc à prendre position pour une redensification du tissu urbain existant. D'où l'essor – et le succès – des opérations de réurbanisation et/ou de gentrification⁹ des centres-villes visant à attirer de nouveaux habitants et de nouvelles activités. Les acteurs de l'agglomération marseillaise œuvrent en ce sens depuis 1995 avec la création de l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée¹⁰. Ce projet se veut « un accélérateur de l'attractivité et du rayonnement de la métropole marseillaise » et vise selon Frédéric Moschetti, Directeur du développement et de l'emploi de l'EPA, à « construire une nouvelle ville dans la ville ». Il consiste en effet, avec l'extension entérinée par décret fin 2007, à réaménager et développer un périmètre urbain de 480 hectares, délimité par le port de commerce, le Vieux-Port et la gare Saint-Charles. A terme, Euroméditerranée va créer 18 000 logements neufs (40 000 habitants), 1 million de mètres carrés de bureaux et 200 000 mètres carrés de commerces.

L'analyse faite, dans une « attitude prospective » (Berger, 1964), de la pertinence de la question de la logistique urbaine au regard des projections nationales a montré que les évolutions démographiques (vieillesse) et sociétales (attentes des consommateurs, impératifs de durabilité) allaient dans le sens d'un renforcement futur de l'attractivité des zones

⁸ Dissémination spontanée ou insuffisamment contrôlée de constructions implantées dans des zones rurales ou en périphérie des agglomérations, entraînant une détérioration du paysage et des risques de pollution du milieu naturel.

⁹ La gentrification est un concept d'origine anglo-saxonne qui désigne l'arrivée d'une population au niveau social élevé dans un espace urbain populaire, au bâti dévalorisé, et la réhabilitation de ses logements, avec appropriation par les nouveaux habitants.

¹⁰ Euroméditerranée est une Opération d'Intérêt National visant à faire de Marseille une métropole de premier plan au sein de la "zone de prospérité partagée" décidée par l'Union Européenne et 12 pays méditerranéens dans le cadre du processus de Barcelone. Source : <http://www.euromediterranee.fr>.

urbaines denses. L'examen du contexte propre à la région PACA souligne l'impérieuse nécessité de bâtir pour ses métropoles un système logistique urbain durable.

3.2 *État des réflexions au sein de la métropole marseillaise*

Marseille bénéficie d'une dynamique positive depuis plusieurs années qui s'est principalement manifestée par le développement des secteurs d'Euroméditerranée et de Marseille Grand Est. Une nouvelle image de Marseille se dessine. Il s'agit d'inscrire désormais le renouveau du centre historique dans ce processus en :

- ⇒ poursuivant la requalification du cœur historique, porteur de l'image et de l'identité de Marseille et de la métropole ;
- ⇒ consolidant les fonctions institutionnelles et d'enseignement supérieur liées au statut de capitale régionale ;
- ⇒ amplifiant les actions et les interventions en termes d'espaces publics, de redynamisation commerciale, de développement du logement, de modernisation des transports. Il s'agit de poursuivre les efforts engagés dès 1995 dans le cadre du projet Centre-Ville¹¹.

L'hypercentre autour du Vieux-Port et de La Canebière concentre la plupart des interventions envisagées mais c'est un territoire plus large qui est concerné par la seconde phase du projet Centre Ville.

Dans ce contexte, le développement commercial du centre de Marseille et la volonté affirmée de reconquête de ses espaces publics (avec, par exemple, la construction d'un tramway) peuvent poser des difficultés pour organiser la logistique de centre-ville et notamment l'accueil des camions de livraisons. En effet, si la région PACA, située au débouché de la vallée du Rhône, se positionne comme l'un des pôles majeurs de la logistique en France (zone Avignon – Marseille¹²), le savoir-faire acquis dans la logistique longue distance n'est pas forcément transposable au contexte urbain. Néanmoins la culture logistique de PACA – 8 % des emplois régionaux – constitue un terreau favorable pour des expérimentations innovantes.

C'est dans ce cadre que Marseille Provence Métropole a estimé nécessaire de constituer un groupe de travail avec la Ville de Marseille et l'AGAM dans le but premier d'identifier des propositions innovantes pour mieux gérer les livraisons et ainsi limiter leurs impacts sur la vie en centre-ville. Ces propositions sont évaluées quartier par quartier, sur la base d'un diagnostic

¹¹ www.agam.org/fileadmin/ressources/agam.org/etudes/PROJETS_URBAINS/Cv_VieuxPort/pdf/Synthese_Vieux_Port.pdf

¹² www.metropolisationmediterranee.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Logistique_et_metropolisation_rapport_synthese_cle135dc1.pdf

de l'existant. Parmi les actions envisageables, le groupe de travail a exploré la création d'ELP (Espaces Logistiques de Proximité), points de centralisation des livraisons, l'optimisation de la gestion des places de livraison et de leur contrôle, ainsi que la création d'outils d'informations.

Dans un second temps, le groupe de travail analyse aussi les relations entre les livraisons et l'organisation de la logistique urbaine à Marseille. L'étude, encore en cours, repose sur deux hypothèses de travail.

La première hypothèse est qu'il y a aujourd'hui une distinction de plus en plus évidente entre deux types de logistique. L'une, dite métropolitaine, a vocation à gérer les flux dans leur globalité au sein de grandes plateformes. L'autre, encore située dans l'agglomération centrale, même si elle s'est déplacée vers sa première couronne, relève de la logistique de mise en marché et nécessite donc le maintien de la proximité avec la ville. Cette logistique, dite logistique d'approvisionnement ou logistique urbaine, implique différents niveaux d'espaces logistiques :

- ⇒ Des zones de logistique urbaine et de commerce de gros spécialisées (comme par exemple le MIN ou la zone des Arnavaux) ;
- ⇒ Des zones dites de passage à quai, destinée aux ruptures de charge, en particulier pour la messagerie ;
- ⇒ Des lieux d'entreposage classique demeurés dans l'agglomération centrale ;
- ⇒ Enfin une logistique « du dernier kilomètre », s'appuyant notamment sur des points relais, et qui acquiert une importance croissante aujourd'hui avec le développement du e-commerce et de la vente à distance.

La deuxième hypothèse table sur un retour d'une demande de proximité de la part tant des consommateurs (point déjà évoqué et confirmé par l'étude de l'AGAM) que des opérateurs économiques.

Côté consommateur, les hypermarchés voient leurs parts de marché stagner voire reculer depuis une dizaine d'années au profit de surfaces plus modestes, de proximité, situées près des lieux de vie des consommateurs. Les grands distributeurs de l'alimentaire ne s'y sont pas trompés : ils créent des nouveaux concepts de commerce alimentaires de centre-ville, avec des enseignes comme DailyMonop ou CarrefourCity, proposant des produits frais et des services. L'organisation d'une certaine « proximité logistique » correspond en outre à une demande de la part des commerçants de centre-ville, dont la clientèle de particuliers est issue à 56% de leur quartier (étude CCIMP, 2009). Les opérateurs économiques apparaissent de plus en plus sensibles aux coûts financiers et au temps lié à l'éloignement en périphérie de leurs bases d'approvisionnement. D'autant plus que, dans le cas du petit commerce, les livraisons, plusieurs fois par jour, mobilisent dans plus des $\frac{3}{4}$ des cas les destinataires ou expéditeurs eux-mêmes.

Ces derniers ne recourent en effet aux services d'un professionnel du transport que pour 22 % des livraisons. Les études terrain montrent aussi que même des opérateurs de la grande distribution envisagent la constitution de petites plateformes de crossdocking en agglomération centrale, preuve d'une évolution récente dans ce secteur.

Cette redynamisation commerciale du commerce de centre-ville ne peut qu'inciter la collectivité à gérer au mieux les flux de véhicules (marchandises et personnes) indispensables à la vie de la cité. Il s'agit notamment pour elle de limiter l'impact environnemental des livraisons (émission de gaz à effet de serre) et la sujétion de la voirie. Cela dans un contexte où la généralisation du flux tendu engendre un surcroît de mouvements de véhicules venant encombrer la voirie, de par leur déplacement ou leur stationnement plus ou moins anarchique. Différentes options sont envisagées, de la réglementation à l'incitation sachant que l'éventuelle actualisation de l'enquête Transport de Marchandises en Ville permettrait de disposer de données extrêmement précieuses pour lancer des expérimentations innovantes.

4. Conclusion

Dans un contexte global d'optimisation des flux logistiques, la gestion du dernier kilomètre ou logistique urbaine représente un enjeu majeur pour la plupart des villes. La région PACA et l'agglomération de Marseille apparaissent particulièrement représentatives des enjeux et des difficultés de mise en œuvre d'une véritable politique de logistique urbaine concertée. Pour prendre la mesure de la situation de ce territoire, nous nous sommes tout d'abord attachés à estimer le besoin futur de livraison en agglomération dense. Nous avons ensuite présenté un état des lieux des études et actions menées par les acteurs locaux afin d'illustrer tant l'implication des acteurs que l'état encore émergent de la réflexion.

L'étude en cours réalisée par l'AGAM (2009) a permis de témoigner de l'évolution actuelle du comportement des consommateurs, en recherche de services de proximité et se tournant de plus en plus vers le e-commerce, mais aussi du commerce marseillais dont la redynamisation, propice à l'attractivité de la ville, implique une gestion améliorée « du dernier kilomètre ».

Dresser un état des lieux de la problématique de la logistique marseillaise était pertinent car nous nous situons sur un territoire aux objectifs ambitieux (Projet Euroméditerranée, activité Croisières) et en évolution rapide. La désignation de Marseille comme « capitale européenne de la culture 2013 » va de plus entraîner une accélération des projets urbains, déjà conséquents, et donc générer des flux augmentés de marchandises et matériaux et, surtout, leur réorganisation entre cœur historique et nouveaux quartiers. Il était donc souhaitable de faire un point précis sur les hypothèses actuellement privilégiées par les décideurs et sur l'état des réflexions et des projets en cours.

5. Bibliographie

- Baccaïni, B., & Sémécurbe, F. (2009, juin). La croissance périurbaine depuis 45 ans. INSEE Première (1240).
- Berger, G. (1964). *Phénoménologie du temps et prospective*. Paris: PUF.
- Bergadaà M., Del Bucchia C (2009), La recherche de proximité par le client dans le secteur de la grande consommation alimentaire, *Revue Management et Avenir*, 21, pp 121-135..
- Bergadaà, M. Del Bucchia C (2007), Lieu d'achat et shopping alimentaire: proposition d'un modèle fondé sur la recherche de proximité, 10th Colloque Etienne THIL, La Rochelle, France
- Bonnet, C., Gobillon, L., & Laferrère, A. (2007, Juin). Un changement de logement suite au décès du conjoint ? *Gérontologie et Société* (121), pp. 195-210.
- Boudouin, D, (2006), *Mise en œuvre des espaces logistiques urbains, guide méthodologique*, Paris, La documentation Française.
- Clement, D. (2005). Théories économiques de la ville. *L'Economie Politique* (27), 82-97.
- Duranton, G., & Puga, D. (2004). Micro-foundations of urban agglomeration economies. Dans J. V. Henderson, & J.-F. Thisse, *andbook of Regional and Urban Economics* (pp. 2064-2117). North Holland: Elsevier.
- Futuribles, & CPVS. (2003). *Radioscopie de la France en mutation 1950-2030*.
- Gaymu, J. (2008/4, décembre). Quel environnement familial pour les européens âgés dépendants de demain ? *Gérontologie et société* , pp. 11-27.
- Gozé-Bardin, I. (2008, novembre 28). *Institutionnalisation du développement durable et stratégies collectives. Une approche par la prospective de la logistique de la distribution*. Thèse en Sciences de gestion à l'Université d'Aix-Marseille II , pp. 420 pages - 366 pages.
- Gozé-Bardin, I. (2008). Le scénario prospectif, outil d'exploration de l'intention stratégique ? *Revue Management & Avenir* , 14, pp. 300-320.
- Gozé-Bardin, I. (2009). Les défis de la logistique de distribution à l'horizon 2035. *Revue Management & Avenir*, 24, pp. 217-236..
- INSEE. (2008, décembre). Le logement en Provence-Alpes-Côte d'Azur. *Rapport de l'Insee* (23), p. 38.
- INSEE. (2009, janvier). Provence-Alpes-Côte d'Azur : un actif sur trois partira à la retraite d'ici 2020. *Sud Insee - L'essentiel* (129).
- INSEE. (2009, janvier). Recensement de la population de 2006- PACA : une région très urbaine, une croissance équilibrée. *Sud Insee - L'essentiel* (128).
- Kruger, P. (2000). *Geography and Trade* (éd. 8ème). London: Mit Press.
- Krugman P, *First Nature, Second Nature, and Metropolitan Location*, *Journal of Regional Science*, 33, 1993, pp. 129-144.
- Lucas, R. E. (1988, juillet). On the mechanics of economic development. *Journal of Monetary Economics* , 22 (1), pp. 3-42.
- Moschetti, F. (2009, décembre). La logistique dans le projet Euroméditerranée. *Flow*, 17, pp. 14-15.

- Moiroux, X., "Le fonctionnement de la logistique urbaine dans l'agglomération marseillaise" Étude AGAM, juillet 2009.
- Mousli, M. (2007/1). Les baby-boomers et le territoire. (33), pp. 67-75.
- Observatoire de la ville. (2007). Les Cahiers de l'Observatoire de la ville n°1.
- Ripert, C. et Browne M., (2009), La démarche exemplaire de la ville de Paris pour le transport de marchandises en ville, Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°55, pp 39-62
- Rosenthal, S., & Strange, W. (2004). Evidence on the nature and source of agglomeration economies. Dans J. Henderson, & J.-F. Thisse, Handbook of Regional and Urban Economics (Vol. 20, pp. 2120-2171). North Holland: Elsevier.
- Toulemon, L. (2007). Projections démographiques pour la France et ses régions : vieillissement de la population et stabilisation de. (INSEE, Éd.) Economie et Statistique (408-409), 81-94.