



Université de Toulouse

Institut National Polytechnique de Toulouse

École Nationale Supérieure Agronomique de Toulouse

RAPPORT DE PROJET DE FIN D'ÉTUDES

Pour l'obtention du

Diplôme d'Ingénieur Agronome

Spécialité : Ingénierie Des Développements Durables (I3D)

Etude de faisabilité de scénarios de mutualisation logistique pour une alimentation durable et solidaire dans la ville de Marseille

DURET Johanna



Maître de stage : Juliette Peres

Tuteure-enseignante : Camille Dumas

Septembre 2020

RÉSUMÉ

Augmentation de la population urbaine, évolution des modes de consommation, augmentation de la demande en produits locaux sont des mutations qui mettent les organisations logistiques des systèmes alimentaires à l'épreuve. Il y a besoin d'une solution logistique pour la redistribution de marchandise en ville. Cette solution doit être accessible à tous les budgets et offrir une solution aux problématiques des différentes populations dans la cité et pas uniquement pour le centre-ville.

Au cours de ce rapport, sont présentés des scénarios de mutualisation logistique permettant de favoriser l'approvisionnement alimentaire en circuits de proximité sur Marseille.

Ces scénarios ont vocation à s'appuyer sur des structures d'insertion existantes et de parvenir à apporter une réponse logistique aux problématiques des partenaires du projet, mais aussi apporter une réponse globale aux besoins logistiques et alimentaires de Marseille.

ABSTRACT

Increase in urban population, changes in consumption patterns, increase in demand for local products. These changes in our consumption patterns are putting the logistics organisations of food systems to the test.

There is a need for a logistical solution for the redistribution of goods in the city. Solutions must be accessible to all budgets. They must offer a solution to the problems of the different populations in the city and not only for the city centre.

During this report, scenarios for logistics pooling are presented that will enable the food supply to be promoted in local circuits in Marseille.

These scenarios are intended to be based on existing integration structures and to provide a logistical response to the problems of the project partners, but also to provide a global response to the logistical and food needs of Marseille.

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier ma maîtresse de stage Juliette PERES, responsable développement pour l'association FAB'LIM, pour ta patience et ta rigueur. La confiance que tu m'as accordée m'a permis d'apprendre énormément, sur ce milieu et sur moi-même. La passion que tu consacres à tous ces projets est une vraie source d'inspiration.

Je tiens aussi à remercier l'ensemble des partenaires du projet, Benjamin, Cécile, Déborah, Philippe, pour le temps que vous avez consacré au projet et toute l'aide que vous m'avez apportée. Merci aussi à l'AMP métropole et à la cité de l'agriculture d'avoir soutenu notre projet. En me faisant découvrir avec passion votre quotidien, j'ai pu m'imprégner rapidement de cette ville si particulière.

Merci à tous les acteurs à Marseille et d'ailleurs avec qui j'ai pu interagir dans l'exercice de mes activités. Ce mémoire a été rendu possible grâce aux échanges que nous avons eus. Je remercie particulièrement les structures qui se sont rendues disponibles pour me rencontrer lors des entretiens individuels. Ces temps d'échanges privilégiés ont été très riches et ont contribué à la réalisation de ce travail.

Je remercie l'ensemble de l'équipe pédagogique de la spécialisation I3D pour la confiance que vous m'avez accordée et pour la confiance en que vous m'avez permis d'acquérir.

Merci à mes parents de m'avoir soutenu et d'avoir cru en moi durant ces 7 années.

Glossaire

AB : Agriculture biologique

ACI : Atelier et Chantier d'Insertion

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AI : Atelier d'insertion

AMAP : Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne

AMP : Aix-Marseille-Provence

ANDES : Association nationale de développement des épiceries solidaires

CDU : Centre de distribution urbain

CE : Communauté européenne

CUMA : Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole

DIRECCTE : directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi

DLA : Dispositif local d'accompagnement

DRAAF : Direction régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt

EI : Entreprise d'insertion

ESS : Economie sociale et solidaire

ETTI : Entreprises de travail temporaire d'insertion

GES : Gaz à effet de serre

GIE : Groupement d'intérêts économique

IFSTTAR : L'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

MIN : Marché d'intérêt nationaux

PAT : Plan alimentation territoire

SARL : Société à responsabilités limitées

SCIC : société coopérative d'intérêt collectif

SIAE : Structures d'insertion par l'activité économique

TMV : Transport de marchandise en ville

UE : Union européenne

VPC : Cloud Virtuel Privé

ZFEm : Zone à faible émission mobilité

Table des matières

Introduction	1
Contextualisation du projet	3
❖ Genèse du projet et présentation des acteurs.....	3
❖ Présentation de la structure d'accueil	4
❖ Lien entre FAB'LIM et le projet	4
❖ Contexte marseillais	5
Bibliographie et état de l'art scientifique	7
❖ Le transport de marchandises et le poids de la logistique	7
❖ Les enjeux de la logistique urbaine	8
❖ Enjeux de la logistique des circuits courts.....	9
❖ Mutualisation en circuits courts.....	11
❖ Insertion professionnelle.....	12
Méthodologie	14
❖ Méthodologie collecte et analyse de données	14
1. Sélection des structures	14
2. Recueil de données secondaires	14
3. Présentation du guide d'entretien	15
4. Déroulés des entretiens et retranscriptions	16
❖ Typologie des structures interrogées et traitement des données.....	16
- Les partenaires du premier cercle :.....	16
- Acteurs de la logistique et de l'alimentation de proximité à Marseille	17
- Acteurs des logistiques ailleurs en France : la source d'inspiration.....	19
❖ Echanges réguliers avec les partenaires 1er cercle et marseillais.....	19
- Diffusion de newsletters.....	19
- Appui bibliographique :	20
- Retour sur les newsletters.....	20
❖ Etude de la réglementation.....	20
❖ Elaboration de scénarios de mutualisation logistique :	21
Analyse des résultats	22
❖ Identification des pratiques et des besoins du premier cercle de partenaires.....	22
❖ État de l'art des initiatives de mutualisation dans d'autres métropoles	24
❖ Proposition de mutualisation logistique pour les longues distances	26
1. Recourir à une plateforme de co-livraison	27

2.	Mutualisation avec des acteurs assurant des livraisons régulières	28
3.	Création d'une nouvelle structure d'insertion par l'activité économique	28
❖	Organisation en maillage avec hub logistique et points relais.....	29
1.	Un système de livraison adapté aux aires urbaines	29
2.	Vers un HUB des anciens Abattoirs	30
3.	Points relais urbains dans l'hypercentre	32
4.	Points relais urbains en zone péricentrale	33
5.	Un exemple d'application pour les Paniers Marseillais :.....	34
❖	Réglementation de la mutualisation logistique	35
1.	Normes sanitaires pour la mise en commun des flottes.....	36
2.	Normes juridiques pour la mutualisation des tournées et la co-livraison :	36
Perspectives	39
❖	Poursuite du projet.....	39
❖	Clarification du modèle économique et juridique du projet de hub	39
❖	Coopération partenaires premier cercle	40
❖	Structuration du projet en association pour de nouvelles perspectives	40
Discussion et critique du travail	41
❖	Discussion des résultats	41
❖	Adéquation entre résultat et objectifs initiaux	41
❖	Intérêt et limites du projet	42
Conclusion	43
Bilan des apprentissages	44
Table des tableaux	46
Table de illustrations	46
Bibliographie	47
Table des annexes	49

Introduction

A Marseille, cinq structures œuvrant dans le champ de l'insertion par l'activité économique (IAE), de la solidarité et de l'alimentation de proximité sont confrontées au contexte global de fragilité économique. Dans ce contexte, les secteurs de l'IAE et de l'alimentation sont plus que jamais sollicités et doivent faire preuve de souplesse pour conserver leur modèle à taille humaine.

Une réflexion a été menée avec l'appui de l'association FAB'LIM afin d'identifier des pistes leur permettant de consolider leurs positions comme acteur de l'ESS. Il est rapidement apparu que mener des projets partenariaux était un moyen d'améliorer leurs résiliences face aux crises (économiques, sociales, sanitaires). Rapidement, la piste de la mutualisation logistique est retenue par les partenaires du projet. En effet, la multiplication des tournées de livraison, parfois avec des fourgonnettes non remplies à l'aller et vides au retour, sur des temps courts dans la journée, suscite pour les partenaires des préoccupations fortes en matière d'impact environnemental. Mais c'est surtout du temps économisé en ramasse ou en livraison qui pourra être réinvesti dans d'autres activités productives ou sociales. Cette situation est exacerbée par la spécificité du contexte marseillais : la fluidification des mobilités est en effet un défi qui concerne tous les usagers (transport en commun, livraisons, transports individuels, stationnement) et que la métropole tente de relever depuis plusieurs années.

Dans ce cadre, la commande de notre étude était de co-construire des solutions logistiques avec les partenaires pour répondre à leurs problématiques communes et spécifiques d'approvisionnement ou de livraison de produits alimentaires. Petit à petit, il nous a été demandé d'étendre notre champ d'études à d'autres acteurs locaux de l'ESS et des circuits alimentaires de proximité afin que les scénarios présentés puissent répondre à tous les besoins du territoire. La problématique de notre étude était :

Quels scénarios de mutualisation logistique, dans l'ESS, sont à envisager pour favoriser l'approvisionnement alimentaire en circuits de proximité sur Marseille ?

Pour répondre à cette problématique, nous avons produit un rapport en 4 parties. Dans une première partie, nous contextualisons l'étude en présentant ses partenaires principaux et leur implantation sur le territoire marseillais, ainsi que la structure d'accueil et son lien avec le projet. Nous présentons également un état de l'art des principaux concepts utiles à la compréhension des enjeux. Nous y étudions notamment les enjeux de la logistique dans les circuits courts et de la livraison sur les derniers kilomètres. Une attention particulière est portée au secteur de l'insertion professionnelle et aux différentes formes de mutualisation que l'on observe au sein des circuits alimentaires de proximité.

Dans une seconde partie, nous présentons la méthodologie de notre étude. Afin de recueillir des informations de terrain, nous avons réalisé une série d'entretiens semi-directifs après une recherche d'informations secondaires auprès des partenaires du projet, d'acteurs de la logistique et de l'alimentation de proximité à Marseille. Nous avons aussi rencontré des initiatives en France et en Europe qui tentent de répondre aux problématiques que soulèvent l'approvisionnement et la distribution alimentaires en circuits de proximité dans les aires urbaines. La méthodologie appliquée pour la sélection des structures étudiées, le recueil des informations et le traitement des données sera explicitée.

Dans une troisième partie, nous présentons les résultats de notre étude. Les scénarios présentés tentent de répondre aux besoins de partenaires mais aussi plus largement au besoin d'autres acteurs de la métropole. Ils seront complétés d'un éclairage juridique et réglementaire.

Dans une dernière partie, nous étudions les perspectives d'évolution du projet et les points restant à clarifier puis nous discutons nos résultats au regard des objectifs initiaux.

Contextualisation du projet

❖ Genèse du projet et présentation des acteurs

A Marseille, quatre structures œuvrant dans le champ de l'insertion par l'activité économique (IAE) et/ou de la solidarité se sont réunis le 20 juin 2019 : l'ACI Booth ta Cuisine, Pain et Partage, Le Paysan Urbain et le restaurant social Noga. Avec l'appui de l'association FAB'LIM, l'objectif de cette rencontre était d'identifier des convergences d'intérêt, des pistes de mutualisation et de nouveaux projets communs pour renforcer le positionnement des structures dans un contexte de fragilité économique grandissante pour les acteurs de l'IAE et de reprise des structures les plus en difficulté par de gros groupes. Rapidement rejoints par le réseau d'AMAP « les paniers Marseillais », ces structures formeront dans le cadre de notre projet de stage, ce que nous désignerons comme **les partenaires premier cercle**. A noter qu'au démarrage du projet, certaines structures avaient déjà collaboré deux à deux, mais jamais toutes ensemble.



Le restaurant Booth ta Cuisine est un chantier d'insertion fournissant entre 200 et 250 repas par jour. Sur place et à l'extérieur (figure 1.a).



La boulangerie solidaire **Pain et Partage** accueillant un chantier de formation une entreprise d'insertion et un chantier d'insertion (ACI). Ils fournissent en pain certifié AB à une centaine de structures (restaurants, restauration collective) sur Marseille et dans le département des bouches du Rhône (figure 1.b).



Le chantier d'insertion en agriculture urbaine **Le Paysan Urbain**, produisant des jeunes pousses aux restaurateurs marseillais (figure 1.c).



Le réseau d'AMAP **les Paniers Marseillais** qui coordonne la distribution de paniers maraichers et de produits locaux aux 30 paniers de quartiers de Marseille (figure 3.d).



Le restaurant social Noga fait partie de l'association Maavar qui assure la distribution d'environ 600 repas par jour (figure 1.e).

Figure 1 : Logo des partenaires premier cercle

Au cours du groupe de travail, la mutualisation de la logistique a rapidement été identifiée comme un levier de coopération pertinent. Cette mutualisation permettrait de faciliter leurs approvisionnements en matières premières, mais aussi les distributions de produits. En effet, la multiplication des tournées de livraison, parfois avec des fourgonnettes non remplies à l'aller et vides au retour, sur des temps courts dans la journée, suscitent pour les partenaires des préoccupations fortes en matière d'impact environnemental. Mais c'est surtout du temps passé en ramasse ou en livraison, qui pourrait être investi dans d'autres activités productives ou sociales.

A l'issue de ce groupe de travail, FAB'LIM propose d'aider les partenaires premier cercle dans la mise en place d'une réflexion commune et monte pour cela un projet d'étude de faisabilité. Elle le soumet à la Fondation Carasso qui décide de le soutenir. La Fondation Daniel et Nina Carasso est engagée dans

les domaines de l'Alimentation Durable et de l'Art Citoyen, en France et en Espagne. Elle a déjà soutenu des projets de FAB'LIM et Pain et Partage, en lien avec l'alimentation de proximité. FAB'LIM coordonne ainsi l'étude, en lien avec les partenaires et fait appel à une stagiaire pour assurer les entretiens de terrain, le benchmark et la scénarisation des différentes pistes de mutualisation.

L'enjeu du projet est de réaliser une étude de faisabilité de différents scénarios de mutualisation logistique en ne fermant aucune porte. Les scénarios ont vocation à s'appuyer sur des structures d'insertion existantes ou permettent la mutualisation de postes de chauffeurs-livreurs en insertion. La rationalisation des flux amont et aval, au-delà de produire des bienfaits en matière d'émission de GES, de coût, de temps et d'embouteillage de la ville, pourra générer d'autres mutualisations, notamment commerciales.

❖ Présentation de la structure d'accueil

L'association FAB'LIM (anciennement CIVAM Garrigues de Thau) avait déjà eu l'occasion de coopérer avec certains partenaires premier cercle dans le cadre de projets alimentaires de proximité. FAB'LIM a pour objet de faire émerger et porter des projets partenariaux de **recherche participative** en Occitanie et territoires Méditerranéens, en faveur :

- D'une agriculture de territoire, respectueuse des écosystèmes et résiliente au changement climatique.
- D'une plus grande démocratie alimentaire pour des systèmes alimentaires durables et inclusifs.
- D'une plus grande coopération économique entre les acteurs des filières de proximité.

Afin d'œuvrer pour des systèmes alimentaires respectueux de leur environnement et plus résilients aux changements climatiques, l'association accompagne différents projets dans des transitions vers des pratiques de production et de consommation plus durables. La recherche participative et l'éducation populaire sont fondamentales pour chacun de ses projets. L'association souhaite encourager les approches participatives et les constructions collectives. Réunir des chercheurs et des acteurs de terrain pour expérimenter et essayer les savoir-faire permet une appropriation large au sein des collectifs de projets. Cette approche est indissociable d'un volet social, moteur des projets, en ancrant les projets dans leur territoire, les initiatives accompagnées ont un impact social et environnemental affirmé en réponse aux besoins de leur territoire, et adoptent une gestion démocratique et autonome par leurs parties prenantes.

❖ Lien entre FAB'LIM et le projet

Les finalités de ce projet de mutualisation logistique, à savoir favoriser le développement, la pérennité et la vivabilité des circuits alimentaires de proximité sur Marseille et ainsi renforcer l'accès à une alimentation de qualité pour tous, sont en adéquation avec les valeurs et objectifs de FAB'LIM.

De plus, la diminution de l'impact environnemental est un axe de travail pour chacun des partenaires qui montre une réelle volonté à adapter ses pratiques dans une dynamique de transition écologique. Pour les acteurs de la solidarité, ces mutations sont d'autant plus délicates du fait de la singularité de leurs modèles. Tous se rejoignent dans une volonté d'avancer et de grandir en s'adaptant aux enjeux de **la transition écologique et citoyenne**. Les leviers identifiés tendent à défendre un modèle d'insertion local à taille humaine proximité afin de contribuer à l'amélioration du mieux circuler et du mieux vivre dans Marseille. Ce qui témoigne du **fort ancrage territorial**.

FAB'LIM a tout intérêt à développer des projets en lien avec la logistique urbaine. C'est un champ d'études relativement récent, d'où la pertinence de mener ce projet **en recherche-action** afin de renforcer le rôle d'innovation des acteurs dans les territoires (agriculteurs, transformateurs, distributeurs, consommateurs, habitants, collectivités, associations, entreprises sociales et solidaires...).

Ce projet s'inscrit dans la philosophie de FAB'LIM car la mission n'a pas pour objet de mettre en place une solution logistique. Par le biais d'entretiens et de co-construction, le stage présenté a pour but de réaliser une étude de faisabilité de différents scénarios de mutualisation logistique dans les filières alimentaires de proximité sur Marseille. C'est aux acteurs même de s'approprier la problématique et de valoriser ces scénarios en fonction de leurs besoins et moyens. Il est impératif, dans ce type de projet, que ce soit les acteurs de terrain qui fassent émerger les pistes leur semblant les plus porteuses, car ce sont eux qui seront amenés à les porter en autonomie par la suite.

❖ Contexte marseillais

Ce projet s'inscrit dans un contexte spécifique qui est la mobilité et l'approvisionnement alimentaire sur la métropole Aix-Marseille-Provence et dans le département des bouches du Rhône. Selon une synthèse sur la livraison et la logistique produite en 2010 par l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Marseille, l'ensemble de la logistique représente en moyenne de 10 à 12% du coût d'un produit. Sur ce pourcentage, le coût du dernier kilomètre représente plus de 20% du coût total de la chaîne à Marseille. Selon la littérature, le coût de la livraison des derniers kilomètres peut atteindre 45% du coût total de la livraison, notamment pour les produits alimentaires (CEREMA, 2019). De plus, le transport de marchandises représente plus de 20% de la surface de voirie occupée. Cela génère des problèmes de circulation et de congestion (certains transporteurs refusent de livrer en ville). L'impact en matière d'attractivité du centre-ville et d'utilisation mixte de la voirie n'est alors pas négligeable (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, 2010).

Ces coûts et encombrements sont d'autant plus notables que les questions logistiques à Marseille sont causes de tensions. En 2018, Greenpeace épinglait Marseille pour son retard à la mise en place de transports non polluants. Pas de mise en place d'une zone de circulation restreinte pour les véhicules polluants et un développement insuffisant des pistes cyclables, le réseau de transport était également jugé insuffisant pour Marseille.

Il y a donc un véritable enjeu pour la métropole à s'emparer des questions logistiques. En ce sens, les actions de la collectivité tendent à limiter le nombre de mouvements de véhicules et à favoriser des mobilités alternatives. Ainsi, depuis 2010, la Métropole se positionne en faveur d'une réorganisation de la logistique urbaine dans le but de limiter ses impacts négatifs.

Par exemple, une première ZFEm (Zone à faible émission mobilité) de la Métropole verra donc le jour dans le centre-ville élargi de Marseille qui concentre la majorité des personnes exposées à une pollution chronique (Les ZFE sont des périmètres sur lesquels la circulation est restreinte pour certaines catégories de véhicules en fonction de leur niveau de pollution). Le département et la métropole souhaite rattraper le retard en encourageant les mobilités douces.

Notre étude devra tenir compte pour la scénarisation des mutualisations logistiques de ces contraintes et politique en cours.

Malgré les contraintes du territoire évoquées, il existe un marché en pleine explosion : demande en produits de qualité et de proximité dans les métropoles ne cesse d'augmenter. Mais le coût

d'acheminements des produits est trop élevé du fait de l'absence de circuit de distribution massifié. Les produits de qualité deviennent inaccessibles pour une partie de la population et sont réservés à une part restreinte (ADEME, 2017).

Il y a besoin d'une solution logistique pour la redistribution de marchandise en ville. Cette solution doit être accessible à tous les budgets et offrir une solution aux problématiques des différentes populations dans la cité et pas uniquement pour le centre-ville. L'enjeu de ce projet est de parvenir à apporter une réponse logistique aux problématiques des partenaires premier cercle, tout en apportant une réponse globale aux besoins logistiques et alimentaires de Marseille.

Par soucis de cohérence, une solution minimisant l'impact environnemental est à privilégier. La solution doit aussi être cohérente avec la politique urbaine de la ville, et notamment avec sa politique de décarbonisation du centre-ville et de diversification des flux.

Bibliographie et état de l'art scientifique

Le présent projet aborde différents domaines qu'il nous a fallu étudier afin de cerner la complexité du projet. L'étude bibliographique qui suit se concentre sur trois champs d'études :

- La logistique fondamentale, et urbaine en particulier. Nous avons identifié les différents enjeux liés au transport de marchandises en ville.
- Les circuits courts et de proximité, leurs organisations logistiques et des exemples de mutualisations
- L'insertion par l'activité économique, du fait du grand nombre d'acteurs liés au projet, nous avons établi une typologie des structures d'insertion que nous sommes amenés à rencontrer

❖ Le transport de marchandises et le poids de la logistique

La métropole Aix-Marseille (AMP) compte 1,8 million d'habitants sur une superficie de 3173 km² et présente un trafic dense. Comme de nombreuses villes, elle est confrontée à une augmentation de sa population (Direction Études et Stratégie d'Aix-Marseille-Provence Métropole, 2019), mais aussi une évolution des modes de consommation. Les consommateurs urbains délaissent les hypermarchés au profit des magasins de proximité, commandent de plus en plus de marchandises en ligne livrées à domicile ou en points relais proches. Ces comportements augmentent considérablement les flux entrant en ville (Nimtrakool, Chanut, & Grandval, 2014) ce qui complexifie la logistique urbaine (SUGAR, 2011).

Cette augmentation des flux de marchandises entrant et circulant accentue les problèmes de saturation des infrastructures routières, de congestion, de pollution de l'air, de nuisance sonore et de diminution de la qualité de vie avec le risque de détériorer l'image de la ville (Nimtrakool, Chanut, & Grandval, 2014).

La métropolisation, tout comme l'urgence sociétale du développement durable, oblige à repenser les schémas de logistique urbaine de manière à limiter les effets néfastes de la livraison des marchandises en centre-ville, tout en intégrant les évolutions récentes du commerce (retour au commerce urbain de proximité et croissance de l'internet marchand, intérêt pour les produits locaux et les productions de proximité) (Blanquart, Gonçalves, Raton, & Vaillant, 2015).

La logistique comprend l'ensemble des méthodes et moyens relatifs à l'organisation d'un service, d'une entreprise, dont les manutentions, les transports, les conditionnements et approvisionnements. Mais la logistique dépasse ces simples fonctions. Elle englobe la gestion de l'ensemble des flux matériels, informationnels et financiers afin de mieux organiser la production, la gestion des approvisionnements et la distribution. Elle intègre également une fonction de coordination entre l'ensemble des acteurs d'une chaîne, du producteur au client final, acteurs dont les intérêts peuvent être divergents (s'ils sont concurrents ou à des niveaux différents de la chaîne logistique) (Raton, Gonçalves, Gaillard, & Wallet, 2020).

La logistique intervient à différents niveaux.

- **La logistique « amont »**, intègre la gestion de la production et des approvisionnements nécessaires à la production et/ou la transformation.
- **La logistique « aval »** concerne la distribution soit directe, soit via un intermédiaire. Cela implique la circulation des informations liées aux commandes, aux caractéristiques du produit

et à sa qualité, la gestion des approvisionnements et de la distribution en point de vente, la gestion des flux dans le point de vente lui-même, la circulation des flux financiers et le transport entre les différents maillons.

- **La « logistique « inverse »**, c'est-à-dire la gestion du retour éventuel des contenants et emballages vers l'amont et la gestion des invendus.

La présente analyse se concentre sur les problématiques liées aux logistiques amont et aval. Et se concentre sur un pan spécifique de la logistique, la logistique urbaine, présentée dans le prochain paragraphe.

❖ Les enjeux de la logistique urbaine

Les villes sont confrontées à des contraintes logistiques bien spécifiques. En milieu urbain, le trafic est dense, les espaces de livraisons limités, la géographie complexe, autant de facteurs qui complexifient la logistique. La logistique urbaine est le procédé par lequel on optimise les activités de logistique et de transport des compagnies privées avec l'aide de systèmes d'information avancés pour la gestion du trafic, de sa congestion, de la sécurité et des ressources d'énergie dans les agglomérations, à l'intérieur d'une économie de marché (Rajaa & Ibnoukatib, 2019).

La livraison sur les derniers kilomètres est la phase finale de livraison d'un produit. Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, la livraison du dernier kilomètre représente 25 % des émissions de GES et un tiers de celles de CO_2 (ADEME, 2017). Le dernier kilomètre est aussi très coûteux. Entre 20 et 50 % du coût total de la supply chain lui sont consacrés (Abdelhai, Malhéné, & Gonzalez-Feliu, 2014).

Ainsi, le fonctionnement d'une agglomération est indissociable de l'approvisionnement des commerces et des ménages. Le transport de marchandises en villes doit donc concilier les intérêts des différentes parties prenantes en considérant leurs enjeux :

- Enjeux fonctionnels :

Des enquêtes réalisées sur les villes de Bordeaux, Marseille et Dijon ont révélé qu'environ 20% de la voirie est occupée par des véhicules de transport de marchandises y compris les déplacements d'achat des ménages. Les conflits d'usage de la voirie ne cessent d'augmenter sur la métropole malgré des politiques de diversification des transports. Il y a rivalité entre les transports de marchandises et de personnes. Il est incontournable de considérer les transports de marchandises en ville comme composante de la mobilité urbaine et de les intégrer à l'organisation fonctionnelle des infrastructures urbaines en ce qui concerne l'usage de la voirie et les lieux de stationnements (Abdelhai, Malhéné, & Gonzalez-Feliu, 2014).

- Enjeux économiques :

Les transports de marchandises en ville augmentent avec l'urbanisation et se complexifient de fait (distances parcourues et occupations de la voirie). Ces complexifications augmentent le coût d'acheminement des marchandises et donc le coût final du produit. Dans le cadre des circuits court par exemple, la logistique entraîne des besoins et des coûts qui peuvent réduire voire compromettre la rentabilité de la vente en circuit court. Ces besoins concernent le transport, le stockage et le conditionnement des produits, mais aussi la commercialisation : gestion des commandes et de la relation commerciale, présence dans le point de vente (RMT Alimentation Locale, 2017).

- Enjeux urbanistiques :

Les infrastructures de circulation et les plateformes nécessaires à la logistique entrent en concurrence avec les autres aménagements urbains, ce qui influe sur le positionnement des plateformes mais aussi sur les modes de consommation et le format des structures de distribution (Rajaa & Ibnoukatib, 2019).

- Enjeux environnementaux :

Les transports sont émetteurs d'oxyde d'azote NO_x , de dioxyde d'azote NO_2 et de particules fines PM10 et bien entendu de Gaz à Effet de Serre (comme le dioxyde de carbone CO_2 et méthane CH_4), des particules qui présentent un impact sur la santé humaine et sont facteur de dérèglements climatiques. Les grandes enquêtes réalisées dans les villes de Marseille, Dijon et Bordeaux ont révélé que 20 à 25% de la voirie est occupée par le transport de marchandises, et qu'il est responsable de 25% des émissions de CO_2 , 30% du dioxyde d'azote et 60% des particules fines (Rajaa & Ibnoukatib, 2019). En ville, de nombreux consommateurs souhaitent se tourner vers les circuits courts dans l'intention de réduire l'impact de leur alimentation sur l'environnement (ADEME, 2017), malgré que cette économie énergétique ne soit pas systématiquement démontrée.

- Enjeux sociaux et sociétaux :

Le secteur de la livraison à domicile pour la restauration est un exemple visible de la mutation des emplois de la logistique. L'émergence de plateforme numérique proposant des services d'économie collaborative s'accompagne parfois de pratique mettant en danger la santé du travailleur mais aussi des acquis sociaux de la profession de livreur (Vétois & Raimbault, 2017).

Pour les entreprises spécialisées dans le transport, l'objectif est de livrer les marchandises en limitant la congestion routière, notamment dans les centres urbains, et donc l'empreinte environnementale, tout en restant économiquement rentables. Or, la logistique urbaine et les livraisons sur le dernier kilomètre sont en plein essor depuis une dizaine d'années avec une croissance estimée à 10 % par an. Une des raisons de cette explosion est l'augmentation du commerce en ligne.

Les structures sociales et solidaires, les producteurs et les artisans sont particulièrement sensibles aux coûts logistiques induits par la saturation des infrastructures routières. Du fait notamment des faibles quantités transportées mais aussi du grand nombre de points qui peuvent être desservis. En effet il a été démontré que l'impact environnemental et le coût financier des filières locales peuvent être supérieurs à ceux des filières classiques du fait des importants moyens humains et logistiques pour le transport de petites quantités de marchandises (Blanquart, Gonçalves, Raton, & Vaillant, 2015). Il est donc impératif d'intégrer la spécificité de ces structures pour l'émergence de solutions pertinentes.

❖ Enjeux de la logistique des circuits courts

Les circuits courts possèdent eux aussi des schémas logistiques qui leurs sont propres. Dans ce chapitre, nous redéfinirons succinctement les différents types de « circuits courts » puis nous étudierons leurs contraintes logistiques et son impact environnemental.

Les circuits courts alimentaires de proximité répondent aujourd'hui à des attentes sur les plans économique et social. Les producteurs cherchent à sécuriser leur modèle économique. La profession agricole est confrontée à une crise qui plonge de nombreux agriculteurs dans la pauvreté mais les confronte aussi au « mal-être paysan ». Ce mal-être est la conséquence du dénigrement systématique des pratiques agricoles et d'une mutation de la profession. Le développement des circuits courts leur offre la possibilité de renouer avec les consommateurs urbains mais aussi de sécuriser leur activité. En effet, ce mode de distribution est plus enclin à la diversification des marchés. En minimisant le nombre

d'intermédiaires, les producteurs espèrent garder une maîtrise des ventes de leurs produits et donc de leurs marges (Chiffolau, 2012). Le consommateur est en recherche de produits « justes », c'est-à-dire de qualité et accessibles. Une importance croissante est portée à l'origine du produit. Le consommateur recherchant à minimiser l'impact de sa consommation sur l'environnement tout en garantissant une rémunération correcte au producteur. Les territoires quant à eux souhaitent encourager la création d'emplois locaux, les initiatives d'économie sociale et solidaire vectrices de lien social (CEREMA, 2019).

Le consommateur devient « consom'acteur » et s'oriente désormais vers une production locale. Cet attrait est un levier pour encourager l'évolution globale du système alimentaire (transport, saisonnalité, équilibre alimentaire, répartition de la valeur économique etc.)

Le circuit court, par définition ne présente qu'un seul intermédiaire maximum entre le producteur et le client. Cela exclut de la définition les produits transformés issus de filières de proximité (ex. : un pain fabriqué à partir de farine achetée à un meunier qui a acheté du grain à une coopérative de céréaliers équivaut à deux intermédiaires). C'est pour ça que l'on introduit la notion de proximité « filières alimentaires de proximité » quand la notion de court est trop restrictive ou dépasse le territoire local.

L'intermédiaire en action est généralement d'un détaillant. A la différence du circuit long qui se compose d'au moins deux intermédiaires entre le producteur et le client, généralement un grossiste et un détaillant. Bien que les circuits-courts soient généralement en approvisionnement local, il n'y a pas de distance minimale entre le producteur et le consommateur. De même, une distribution locale peut passer par un circuit long, un circuit de proximité ne tient pas compte du nombre d'intermédiaires mais de la distance géographique entre le producteur et le consommateur. La distance fixée est variable en fonction du type de production concernée. (Raton, et al., 2015).

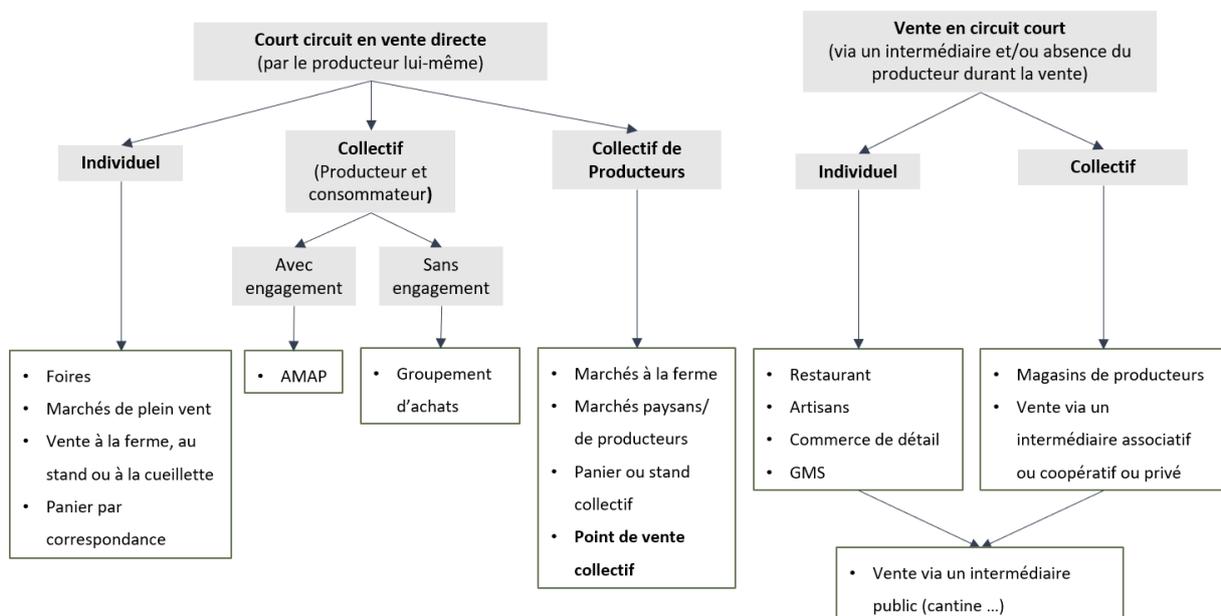


Figure 2: Diversité des circuits courts en France (Chiffolau, 2019)

Complémentaires des circuits « longs », les circuits courts se développent pour répondre autant que possible localement à une partie des besoins alimentaires de la population d'un territoire. Insérés dans des projets alimentaires territoriaux, ils contribuent à la cohérence, la durabilité et la vitalité des

territoires (ADEME, 2017). Pour exemple, la crise sanitaire liée au COVID-19 au printemps 2020 a mis à l'épreuve nos systèmes alimentaires. Cela nous force à nous interroger sur la résilience des différents systèmes alimentaires. La résilience des systèmes alimentaires peut se définir comme la capacité d'un système alimentaire et de ses éléments constitutifs à garantir la sécurité alimentaire au cours du temps, malgré des perturbations variées et non prévues (les greniers d'abondance, 2020). Le Réseau Mixte Technologique (RMT) « Alimentation locale » c'est intéressé à l'impact d'une crise sur l'approvisionnement des villes et notamment aux conditions requises pour continuer à fournir de la nourriture aux habitants. Est apparue que la mutualisation logistique tout comme l'utilisation de plateformes de distributions collectives ont permis une meilleure résilience à la crise.

Il existe autant de modèles logistiques de que circuits courts, cette diversité ne permet pas d'affirmer qu'ils présentent systématiquement un meilleur bilan environnemental que les circuits « longs », notamment en matière de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre. Car réduire les trajets n'implique pas nécessairement une diminution des émissions de gaz à effet de serre ou une économie de temps, si les moyens de transports utilisés sont inadaptés (taille ou distance), si la logistique est insuffisamment optimisée ou si le comportement du consommateur est inadéquat. Mais si ces moyens sont optimisés, les circuits courts de proximité présentent un potentiel intéressant en termes de réduction des émissions de GES (Gonçales, 2013).

Une des explications du fort impact environnemental des circuits courts est imputé à sa logistique. Afin de limiter le nombre d'intermédiaires, les flux ne sont pas massifiés, les véhicules ne circulent pas toujours à leur chargement maximal. De plus, ce sont généralement les mêmes véhicules qui assurent le cheminement entre l'exploitation et la ville puis le trajet urbain. Ainsi les véhicules sont peu adaptés au milieu urbain ou peu efficace sur un long trajet. Cette problématique de l'approvisionnement des derniers kilomètres est traitée ci-dessous.

❖ Mutualisation en circuits courts

Une des pistes permettant de pallier l'inefficacité énergétique et financière des circuits courts est la mutualisation logistique. La mutualisation consiste à mettre en commun des ressources et des moyens logistiques entre organisations indépendantes aux plans juridiques et financiers (éventuellement concurrentes), afin de mieux organiser les flux de marchandises (Nimtrakool, Chanut , & Grandval, 2014).

Elle semble être une solution susceptible d'éviter la redondance des actifs et des ressources, en optimisant, par exemple, l'utilisation des aires de livraison ou les taux de remplissage des camions entrant dans la ville, et donc de limiter les coûts économiques et les nuisances pour l'environnement. Aussi elle suscite de plus en plus l'intérêt des professionnels et des chercheurs (Nimtrakool, Chanut , & Grandval, 2014).

Les aspects organisationnels sont étroitement liés aux fonctions de la chaîne logistique qui sont mutualisées. Deux principaux types de mutualisation peuvent être observés en se référant au positionnement dans la chaîne logistique des fonctions mutualisées (Abdelhai, Malhéné , & Gonzalez-Feliu, 2014) :

- Mutualisation verticale, elle consiste en la mise en commun de ressources logistiques et humaines entre entreprises situées à différents niveaux du canal de distribution ; par exemple, les fournisseurs et les distributeurs. Les acteurs impliqués couvrent des fonctions en général

complémentaires et ont besoin les uns des autres pour un fonctionnement synchronisé et coordonné de la chaîne logistique.

- La mutualisation horizontale, il s'agit de la mise en commun de ressources logistiques et humaines entre entreprises directement concurrentes, au même niveau de la chaîne logistique multi-acteurs. Par exemple, entre deux enseignes de distribution concurrentes : ces acteurs peuvent être complémentaires mais plusieurs travaux ont observé qu'ils étaient généralement concurrents.

Par son objet, la mutualisation logistique peut être :

- **Informationnelle** : Il s'agit d'une mise en commun d'informations et outils de communication et de transaction.
- **Infrastructurale** : partage des infrastructures logistiques sans forcément mutualiser les chaînes logistiques ou utilisation commune de ces infrastructures. Il s'agit en général d'un centre de distribution urbaine (CDU) ou un système de livraisons des derniers mètres.
- **Liée aux achats** : afin de réduire les coûts, des politiques de groupement ou mutualisation des achats.
- **Partage de véhicules** : Mise à disposition des véhicules de livraison des distributeurs à des prestataires logistiques, afin qu'ils soient utilisés hors des périodes de livraison de l'entreprise.
- **Lié au retour en charge (*backhauling*)** (cas particulier de la mutualisation des véhicules). C'est l'utilisation des véhicules lors de leur trajet retour à vide.

Dans ce contexte, la mutualisation des réseaux d'approvisionnement et de livraison permet de relever un certain nombre de défis. Elle se présente comme une manœuvre collective, au service d'objectifs économiques et sociétaux inscrits dans une logique de développement durable.

Parmi les différents sujets abordés par la logistique urbaine, la mutualisation des livraisons constitue aujourd'hui un enjeu central, mais fait en même temps l'objet de débats et de scepticisme au sein des différents acteurs.

❖ Insertion professionnelle

Trois des partenaires premier cercle sont des structures d'insertion par l'activité économique et souhaite intégrer ce modèle aux scénarios à développer. Dans cette partie, nous étudierons les différentes formes de structures ainsi que leurs intérêts.

Dans La zone de Marseille-Aubagne en janvier 2020, le taux de chômage s'élevait à 9,9 % contre 7,6 % en France métropolitaine (INSEE, 2020). Dans ce contexte, l'insertion par l'activité économique (IAE) permet aux personnes les plus éloignées de l'emploi de bénéficier d'un accompagnement renforcé qui doit faciliter leur insertion professionnelle.

Les différents types de structures par l'insertion économique (Ministère du travail, de l'emploi et de l'insertion, 2020) :

Les ateliers et chantiers d'insertion (ACI) proposent un accompagnement et une activité professionnelle aux personnes sans emploi rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières. Les salariés des ateliers et chantiers d'insertion bénéficient d'une rémunération au moins égale au Smic. Les ateliers et chantiers d'insertion sont conventionnés par l'État et bénéficient d'aides pour accomplir leurs missions.

Une entreprise d'insertion est une entreprise opérant dans le secteur marchand, mais dont la finalité est avant tout sociale : proposer à des personnes en difficulté une activité productive

assortie de différentes prestations définies selon les besoins de l'intéressé (entraînement aux rythmes de travail, formation, accompagnement social ...) pour construire et finaliser avec elles un parcours d'insertion socioprofessionnel durable. Aucune forme juridique n'est imposée à l'entreprise d'insertion, laquelle produit des biens ou des services comme n'importe quelle entreprise.

L'ACI fait partie - avec l'association intermédiaire (AI), l'entreprise d'insertion (EI) et l'entreprise de travail temporaire d'insertion (ETTI) - des structures d'insertion par l'activité économique (SIAE).

On retrouve des structures d'insertion par l'activité économique dans une grande diversité de corps de métiers. Les contrats sont en partie ou entièrement financés par l'état, la région, le département. Un contrat d'insertion implique la présence d'encadrants techniques chargés entre autres de la formation des employés, et d'un conseiller en insertion professionnelle. Le conseiller accompagne les salariés en insertion dans la construction d'un parcours professionnels. Ce type de structure n'a pas vocation à employer un salarié sur une longue durée, la structure de l'ACI doit être une passerelle vers une activité professionnelle conventionnelle.

Méthodologie

Le présent chapitre présente la méthodologie appliquée pour collecter les informations de terrain. Il s'agit d'une **série d'entretiens semi-directifs** complétés de recherche **d'informations secondaires** qui nous ont permis de produire :

- **Une étude approfondie** des besoins, objectifs et fonctionnements **des partenaires premiers cercles**.
- **Un benchmark d'initiatives en France et en Europe** confrontées aux problématiques de la logistique urbaines, de la livraison des derniers kilomètres et de la mutualisation logistique.
- **Une étude des acteurs du territoire marseillais** ayant une expérience de la logistique urbaine à Marseille et confrontées aux quotidiennement aux spécificités du territoire.

Les démarches mises en œuvre et la méthodologie adoptée pour la conduite d'entretien seront présentées. Elle y présente la typologie des acteurs interrogés et les moyens mis en œuvre pour maintenir le contact avec et entre ces structures. Puis nous présenterons les ressources mobilisées afin d'établir un cadre juridique aux scénarios développés.

❖ Méthodologie collecte et analyse de données

1. Sélection des structures

Dans un premier temps, un travail de référencement a permis de dresser un panorama des initiatives et structures pertinentes à étudier sur le territoire français. L'objectif de cet échantillonnage n'étant pas d'avoir une vision fidèlement représentative des acteurs de la logistique en France. L'objectif est d'étudier un panel aussi divers que possible de structures impliquées dans la logistique urbaine, la logistique des circuits courts et la mutualisation puis d'en faire un benchmark. Nous n'avons donc pas adopté de méthode d'échantillonnage propre aux études statistiques. La logistique urbaine et la mutualisation sont des champs d'études relativement récents (Nimtrakool, Chanut , & Grandval, 2014). Nous avons donc veillé à élargir notre champ d'étude à des structures ne se consacrant pas directement à la logistique mais ayant une expérience valorisable (acteurs des circuits courts notamment). La majorité des structures ont été identifiées sur internet, quelques-unes ont été partagé par les partenaires du projet, notamment des acteurs marseillais nous ayant fait retour de leurs expériences en logistique urbaine.

Une partie des contacts a été fournie en entrée de stage, comme références à étudier (notamment les structures identifiées et interrogées par l'équipe du RMT alimentation. Ces derniers ayant réalisé une étude approfondie sur les circuits alimentaires de proximité). La majeure partie de l'échantillon (et donc des structures interrogées) ont été identifiées au fur et à mesure de l'étude.

Dans le cadre de la recherche d'entreprises d'insertion par l'activité économique employant des livreurs en insertion, nous avons pu bénéficier du réseau des Chantiers écoles PACA qui a relayé notre appel à témoignages.

2. Recueil de données secondaires

A partir des acteurs identifiés dans nos recherches d'initiatives en France, nous avons effectué un premier recueil de données secondaires afin d'établir un état de l'art des initiatives en lien avec la mutualisation et la logistique urbaine. Les données secondaires sont des données qui ne sont pas spécifiquement élaborées pour les besoins de l'étude. Ces dernières sont recueillies sur les sites internet des structures et établissements sélectionnées ou dans la presse mais aussi dans des

documents internes fournis par des collaborateurs de FAB'LIM. Il est impératif de rester attentif à la validité de ces données qui ne font pas l'objet de validation académique (à la différence d'une revue bibliographique). Ces informations, parfois fournies par les structures elles-mêmes peuvent être biaisées ou obsolètes (Gumuchian & Marois, 2000).

Ces données sont analysées dans l'objectif de se familiariser et de s'appropriier le cas d'étude. En amont d'un entretien, elles permettent d'élaborer des questions et de vérifier la transparence de la personne interrogée. Une recherche poussée de ces informations permet aussi d'optimiser le temps consacré à l'entretien. On évite ainsi de consacrer trop de temps à la présentation du cadre et de se concentrer des aspects plus précis.

Une étude approfondie des données secondaires permet aussi de rassurer l'acteur interrogé sur le sérieux et l'intérêt de l'auditeur.

3. Présentation du guide d'entretien

En amont des entretiens qualitatifs, des guides d'entretiens ont été préparés et validés. Le guide d'entretien est la liste des questionnements à aborder en entretien en fonction des thématiques de recherche. Les guides d'entretiens sont spécifiques aux types d'acteurs, ils varient en fonction de l'activité et du format de l'initiative (éventuellement de son degré d'avancement pour une initiative en cours d'implantation). Ainsi les questions et domaines abordés varient d'un entretien à l'autre, mais l'on retrouve quatre thèmes inhérents à chaque entretien :

- Thème 1 : Présentation de la structure
- Thème 2 : Le modèle économique
- Thème 3 : Organisation des tournées
- Thème 4 : Parties prenantes et alliances stratégiques

Chaque guide d'entretien est précédée d'un paragraphe d'introduction rédigé à l'avance. Il permet d'amorcer l'entretien de façon fluide en présentant la structure, l'auditeur et le projet.

Comme l'illustre la figure 3, chaque thème (1) est subdivisé en thématiques (2) rapidement développées (3) et accompagnées de questions types (4) balayant l'ensemble des questions abordables. Les questions rédigées n'étaient pas forcément posées comme telle ni dans l'ordre (au risque de rendre l'entretien protocolaire).

Thème 1 : présentation de la structure (1)	
(2) <u>Présentation et Organisation de l'entreprise</u>	Pouvez-vous me présenter la nature de votre offre ?
Localisation et fonctionnement global du service	Quels sont les clients / usagers ciblés ?
(3)	Quelle est sa zone d'activité ? (4)
	Décrivez-nous votre activité
	Quelles filières sont concernées/en demande ? (biq ?)

Figure 3 : Extrait d'un guide d'entretien

Deux guides d'entretien sont présentés en annexes 1 et 2, respectivement le guide d'entretien spécifique aux partenaires premier cercle et le guide d'entretien à destination de plateforme de cotransport de produits alimentaires.

4. Déroulés des entretiens et retranscriptions

Les données ont été recueillies par le biais d'entretiens semi-directifs auprès de membres, salariés ou gérants des structures identifiées.

Après une approche par mail et une prise de rendez-vous, les premiers entretiens se sont déroulés par appel téléphonique. Quand la situation sanitaire le permis, une partie des entretiens est réalisée sur terrain. Les entretiens étaient individuels et duraient entre 20 min et 1h30 (pour une durée moyenne de 1h par structure, une seule auditrice par entretien). Les entretiens réalisés avec les partenaires premier cercles se sont déroulés en deux phases, un entretien exploratoire de 30 min par téléphone et un entretien principal sur terrain d'environ 1h30.

L'entretien semi-directif est un entretien permettant étude qualitative du discours. Ce n'est pas un questionnaire mais un dialogue laissant à chacune des deux parties la possibilité d'orienter la discussion. Les questions sont ouvertes, ainsi les thèmes abordés sont orientés mais aucune direction n'est imposée à l'enquêté. Ce type d'entretien permet de laisser entrevoir l'avis personnel des personnes interrogées, mais aussi d'aborder des thèmes et problématiques qui n'avaient pas été identifiées.

Les entretiens n'étaient pas enregistrés, la prise de note se faisant au cours de l'entretien et dans l'heure qui suit. La transcription n'était donc pas littérale. Ce mode de transcription ne permet pas de noter d'éléments de langage et peu de citations peuvent être retranscrites. Nous avons fait le choix de ne pas enregistrer les entretiens pour deux raisons : une retranscription littérale génère une importante quantité de données, utile dans le cas d'étude comparative par exemple. Les entretiens étant pour la plupart exploratoires, il était plus pertinent d'adopter un mode de transcription donnant une vue synthétique et globale de l'entretien. De plus, enregistrer un entretien peut provoquer un malaise entre l'auditeur et l'acteur interrogé. Nous avons préféré instaurer un climat de confiance et de partage de connaissance bienveillant. Pour exemple, la retranscription de l'entretien avec Benjamin Borel de Pain et partage se trouve en annexe 3.

❖ Typologie des structures interrogées et traitement des données

Au cours de l'étude nous avons distingué 3 types d'acteurs :

- Les partenaires du premier cercle :

Au cours des entretiens, les partenaires du premier cercle Pain et Partage, des Paniers Marseillais, du Paysan Urbain et de l'ACI Booth ta Cuisine ont pu présenter leurs fonctionnements et leurs besoins logistiques en matière de livraison et d'approvisionnement en matières premières et produits alimentaires. Ces quatre structures sont relativement différentes : trois chantiers d'insertion (un restaurant en chantier d'insertion, une boulangerie solidaire et exploitation en agriculture urbaine) et un réseau d'AMAP. Leurs fonctionnements sont donc tout aussi différents. Malgré cela, nous avons souhaité les soumettre au même guide d'entretien afin de pouvoir efficacement comparer leurs activités. Ainsi certains questionnements du guide n'étaient pas pertinents pour tous les partenaires. Mais les grandes thématiques restent communes :

- Gestion actuelle du pôle logistique, dont tournées de livraison (fonctionnement, moyens - dont outils de gestion du système d'information, coûts...)
- Eventuelles difficultés rencontrées

- Expérimentations mises en place pendant le confinement (nature, enseignements, pérennisation envisagée)
- Projets en développement (nature des projets, besoins logistiques associés...). En quoi la non maîtrise de la logistique peut-elle être un frein à vos projets ?
- Pistes de mutualisation : quelles priorités ? comment seraient-elles opérationnalisables ?
- Possibilités d'implication de leur part dans la construction de ces pistes (ex. : mise à disposition de flottes de véhicules, de salariés en insertion, d'outils informatiques, etc.)

Traitement des données :

Une fois l'entretien retranscrit, les informations sont traitées dans une matrice d'encodage. La matrice d'encodage permet une appréciation globale et synthétisée de l'ensemble des entretiens. Il s'agit d'un outil d'analyse adaptée aux enquêtes qualitatives. Une version simplifiée est présentée tableau 1 dans la partie résultat.

Ces entretiens ont notamment permis de cartographier les différents points de livraison et approvisionnement à l'aide de l'outil de cartographie googleMyMap. L'objectif de cette carte étant initialement d'identifier des mutualisation « simples » entre acteurs (voir annexe 4).

- Acteurs de la logistique et de l'alimentation de proximité à Marseille

Afin d'ancrer le projet sur le territoire, nous avons enquêté des acteurs Marseillais pour mieux cerner les spécificités du territoire, mais aussi d'identifier des leviers et besoins pouvant faire écho au projet. En effet, le projet doit tenir compte des autres initiatives, amorcées ou en projet, en matière de distribution, de livraison ou de logistique alimentaire sur Marseille. **L'objectif est de s'inscrire en complémentarité, voire tisser des collaborations** au service des partenaires de notre projet.

Trois acteurs ont été identifiés en amont du stage et ont rapidement rejoint le projet comme partenaires actifs :



La métropole d'Aix-Marseille Provence a tout de suite témoigné de l'intérêt pour le projet. En effet, cette dernière doit concilier les intérêts d'une grande diversité de parties prenantes en considérant leurs enjeux (producteur, distributeur, restauration collective, acteurs logistiques). La question de l'approvisionnement en produits alimentaires de proximité est un axe fort de **PAT** (Projet Alimentaire de Territoire), dans le cadre de la nouvelle loi EGALIM

(Loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous). Notre projet se doit aussi d'être cohérent avec la politique alimentaire, environnementale, urbaine et son plan mobilité. Notre projet doit d'être cohérent avec le PAT dont une des ambitions est d'organiser les complémentarités logistiques et de distribution en associant le MIN des Arnaux et le MIN de Cavaillon afin d'organiser le maillage logistique du territoire avec des relais en ville pour faciliter l'approvisionnement local. Des représentants de la métropole ont pu nous présenter les projets de la métropole en matière de logistique urbaine. La cheffe du service alimentation durable, économie agricole et innovations a pu assister à la réunion rendant compte de l'avancée des travaux à mi-parcours.

Il nous a semblé intéressant d'impliquer La **Cité de l'agriculture de Marseille**, qui est une association ayant pour objet de soutenir des projets d'agriculture urbaine. Dans le cadre de leur projet « Cultivons Marseille ! », un axe de travail est consacré au soutien de diverses formes de mutualisation entre exploitations en agriculture urbaine : du partage de logements pour les saisonniers à la mutualisation d'un service de ressources humaines. La logistique est apparue comme un autre poste où la mutualisation est pertinente. Afin de mettre en commun leurs travaux, FAB'LIM et la Cité de l'agriculture ont amorcé une réflexion commune en vue d'approfondir les synergies possibles. D'autant que notre projet fait écho à une autre initiative de la Cité de l'agriculture : une cartographie du paysage alimentaire du 15^{ème} arrondissement.



Un enseignant de l'**Université d'Aix-Marseille**, directeur de recherche au CRET-LOG nous a proposé de prendre notre projet comme problématique d'étude pour les élèves Master 1 logistique. Tous les ans, est organisé un "hackathon" dont le but est de mobiliser pendant 3 jours les 70 étudiants de la promotion sur une problématique réelle fournie par des entreprises. Le hackathon devait avoir lieu du 6 au 10 avril 2020, mais a été annulé et reporté

à l'année prochaine en raison de la suspension des cours suite à la crise sanitaire. L'opportunité de faire émerger des idées innovantes. Il est pertinent d'instaurer un lien avec le monde académique au fait des problématiques spécifiques à la métropole Marseillaise.

Au cours de nos recherches, nous avons identifié de **nombreux autres acteurs marseillais** que nous avons aussi pu interroger.

8 structures ont été approchées :

- Des entreprises d'insertion avec des postes de livreurs (Andes, Provence TCL, Chantiers écoles PACA)
- Des entreprises ayant une Expérience de la livraison à vélo à Marseille (Andes, Synchronicity)
- Des projets de hub impliquant des mutualisations logistiques (Deky, Synchronicity, urby)
- Une entreprise spécialisée dans l'approvisionnement des circuits court à Marseille (Plateforme Paysanne Locale)

Avec ces dernières, nous avons réalisé 2 entretiens semi-directifs sur terrain, 4 entretiens semi-directifs par téléphone et 2 Recherche données secondaires. L'annexe 5 référence ces différentes structures, leurs formes juridiques, la nature de l'initiative, le territoire concerné et les expériences que nous souhaitions valoriser par le biais de cette collecte d'information.

Ces échanges nous ont permis de mieux cerner le contexte marseillais grâce à leurs retours d'expérience sur les domaines suivants :

- Expérience de la livraison à vélo à Marseille
- Expérience de l'insertion par l'activité économique par la livraison
- Expérience de mutualisation de la logistique
- Expérience logistique

Traitement des données :

Du fait de la diversité des profils, il n'a pas été possible de traiter les informations collectées par matrice d'encodage. Ces données étant issues de guides d'entretiens différents, spécifiques à chaque profil.

- Acteurs des logistiques ailleurs en France : la source d'inspiration

La logistique urbaine est source d'innovations récentes en France et en Europe. De nombreuses initiatives ont été repérées, elles tentent de répondre aux problématiques que soulèvent l'approvisionnement et la distribution alimentaires en circuits de proximité dans les aires urbaines. Nous avons donc approché différentes initiatives dans l'objectif de s'appropriier l'ensemble des problématiques autour de la logistique urbaine et de l'alimentation de proximité. Nous avons ainsi pu étudier et questionner les solutions mises en place sur d'autres territoires et les transpositions possibles au territoire marseillais.

L'annexe 6 référence les initiatives rencontrées, leurs formes juridiques, la nature de l'initiative, le territoire concerné et le type d'échange effectué. Les structures ont été interrogées sur les thématiques suivantes :

- 3 plateformes de cotransport de produits alimentaires
- 4 projets de plateforme logistiques coopératives
- 2 projets régionaux valorisant l'alimentation de proximité
- Un Service de collecte et livraison multi-circuits
- Un outil de calcul des couts de livraisons en circuits courts
- La fédération de coopératives de livraison à vélo

Traitement des données :

Du fait de la diversité des profils, il n'a pas été possible de traiter les informations collectées par matrice d'encodage. Ces données étant issus de guides d'entretiens différents, spécifiques à chaque profil.

Quoique leurs contextes soient de nature différente des réalités de la métropole d'Aix-Marseille, ces expériences peuvent alimenter notre réflexion. Lors de la prise de contact, une des volontés était d'impulser une dynamique de réseau d'échanges avec certains territoires, et la documentation des pratiques, questionnements, succès, difficultés afin que les apprentissages des uns puissent servir aux autres.

❖ Echanges réguliers avec les partenaires 1er cercle et marseillais

- Diffusion de newsletters

À partir de mai, nous avons rédigé une Newsletter chaque mois afin de rendre compte de l'avancée des travaux auprès des partenaires. Initialement cette newsletter était destinée aux partenaires « premier cercle » mais elle a rapidement été étendue à l'ensemble des parties prenantes et acteurs interrogés, mais aussi au financeur de l'étude (Fondation Carasso). Elles sont distribuées par mails,

tous les 17 du mois, l'annexe 7 présente la newsletter de juillet et l'annexe 8 liste de diffusion par type d'acteurs concernés. La liste de diffusion s'est élargie à mesure de l'avancée des travaux, et notamment des entretiens. Les entretiens se concluaient généralement par la proposition de les inscrire dans la liste de diffusion.

Les newsletters dans un projet participatif permettent de donner une visibilité, de la transparence et une légitimité aux travaux accomplis, mais aussi de créer une base d'acteurs impliqués dans les questionnements autour de la logistique urbaine. Elle est aussi une source d'information pour des projets en cours. Ce mode de communication permet une valorisation du travail pour les acteurs périphériques en demande d'un réseau d'échanges sur le sujet. Elles sont aussi l'occasion de mise en contact.

- Appui bibliographique :

Des échanges réguliers avec les contributeurs du groupe de travail « logistique » du RMT alimentation locale (Réseau mixte technologique) ont permis de guider ces recherches. Un réseau mixte technologique est un outil de partenariat scientifique et technique créé et soutenu par le ministère en charge de l'agriculture, visant à favoriser la collaboration entre des équipes de recherche, de l'enseignement technique agricole et du développement agricole autour de thématiques à forts enjeux socio-économiques et environnementaux.

- Retour sur les newsletters

A l'issue de la diffusion de la première newsletter, nous avons organisé une réunion avec les partenaires premier cercle, l'AMP, l'université ai-Marseille et la cité de l'agriculture. Les partenaires ont pu émettre un retour direct sur les 4 pistes proposées et ainsi orienter la suite du projet.

❖ Etude de la réglementation

La mutualisation logistique et le cotransport de colis sont des champs d'études récents et soumis à une réglementation qui ne répond pas toujours à ces nouvelles configurations. Nous avons étudié les normes juridiques et sanitaires relatives au transport de marchandises et de denrées alimentaires spécifiquement. L'association ne pouvant mobiliser d'expertise juridique à ce stade de l'étude, nous avons réalisé un premier référencement des normes juridiques à étudier. Pour cela nous nous sommes reposés sur trois études notamment :

- Un rapport rédigé par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) en 2019 étudiant le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court
- Un aide-mémoire juridique portant sur l'Hygiène et la sécurité dans le domaine de la distribution alimentaire édité en 2003 par Institut national de recherche et sécurité
- Des notes de vulgarisation rédigées par le draaf Auvergne-Rhone-Alpes en 2012 recensant les normes relatives au stockage et au transport des denrées périssables.

Ces trois références de vulgarisation, recensent et analysent différents articles du Code transport, du Code rural et du Code de commerce. Ces références ont été rédigées à destination de producteurs, commerçants ou logisticiens en vulgarisant les Codes cités. Aucune relecture par un expert juridique n'a été effectuée à ce jour, l'association est en contact avec la MACIF dans l'objectif d'obtenir un financement pour la continuité du projet. Un tel fond permettrait entre autre de solliciter une expertise juridique sur le sujet.

❖ Elaboration de scénarios de mutualisation logistique :

Les entretiens ont permis d'établir les besoins et ressources de nos partenaires. En les mettant en perspective avec les initiatives logistiques innovantes que nous avons identifiées en France ainsi que les services en place ou en émergence à Marseille, nous avons scénarisé des solutions répondant au mieux aux contraintes et besoins identifiés. Ces solutions prennent en compte les spécificités du territoire que nous avons pu caractériser au cours des entretiens avec les acteurs de la logistique et de l'alimentation à Marseille.

Une fois les entretiens de terrain réalisés et l'état de l'art des initiatives identifiées, 4 scénarios sont concrétisés puis présentés aux partenaires premier cercle. Ces scénarios, de plus simples au plus complet tentent de répondre à l'ensemble de leurs problématiques. Dans un premier temps, les 4 scénarios sont présentés sans étude de leur rentabilité ou de leur faisabilité. Cette première présentation (par le biais de la newsletter de mai) donne suite à une réunion avec les acteurs premier cercle, l'AMP et la cité de l'agriculture. Au cours de cette réunion, ils ont pu exprimer leur avis sur les scénarios présentés en matière de pertinence et de faisabilité. Suite à cette réunion, deux scénarios sont identifiés comme réalisable et/ou pertinent et sont développés durant les mois suivants. Une déclinaison opérationnelle de ces scénarios permettra de concrétiser l'organisation et la réglementation.

Analyse des résultats

La collecte des données nous a permis d'identifier les pratiques et besoins des partenaires premier cercles et de dresser un état de l'art des initiatives de mutualisation dans d'autres grandes métropoles et à Marseille. La confrontation de ces deux axes de recherche nous a permis d'identifier différentes pistes répondant aux problématiques identifiées. Certaines de ces pistes ont été approfondies, allant de la simple contextualisation à l'élaboration du scénario. Dans le présent rapport, 4 de ces scénarios sont développés :

- Recourir à une plateforme de co-livraison
- Mutualisation avec des acteurs assurant des livraisons régulières
- Création d'une nouvelle structure d'insertion par l'activité économique
- L'organisation en maillage avec hub logistique et points relais

❖ Identification des pratiques et des besoins du premier cercle de partenaires

Dans un premier temps, les besoins enjeux et contraintes des partenaires premier cercle ont été étudiés et traités afin d'identifier des pistes de mutualisations.

Tableau 1 : Besoins et enjeux des partenaires

	Pain et partage	Les paniers marseillais	Le paysan urbain	ACI Booth ta Cuisine (Armée du Salut)
Horaires et livraisons	Tous les jours de 3h à 11h. Les tournées sont fixes, mais déjà denses.	Les paniers sont distribués du lundi au vendredi entre 17h et 20h	Lundi au vendredi (2 à 4h par tournée). Les pousses sont isolées dans des emballages.	Quotidiennes mais plus ou moins fixes
Points de distribution	150 points de livraisons sur une zone très vaste	8 maraichers en périphérie approvisionnent 30 points de distributions (paniers de quartiers) sur Marseille.	12 dans l'hypercentre, 4 en périphérie	Une dizaine, en centre-ville
Flotte	7 camions 3 camionnettes disponibles l'après-midi	Livraisons assurées par maraichers	1 camionnette frigorifiée 1 camionnette standard	1 camion frigorifié 1 camion standard
Contraintes	Le transport de pain riche en allergène comme le gluten	Transport de produits frais qui doivent être réfrigérés durant le transport.	Très petits volumes transportés	Le camion doit être disponible à tout moment de la journée pour être réactif à un don.
Besoins	Mutualisation de certains postes de charges pour réduire les coûts	Le réseau des paniers Marseillais regroupe 14 transformateurs qui souhaitent distribuer leurs produits via les paniers de quartier.	Besoins en transporteurs plus grands pour des approvisionnements exceptionnels	-
Objectifs	Augmenter l'activité de livraison pour ouvrir des postes d'insertion.	Intégrer les transformateurs au réseau des paniers de quartiers sans leur imposer un déplacement sur place.	Augmenter l'activité de livraison.	Projet de livraison de repas à domicile Projet d'épicerie solidaire mobile.

Pour les partenaires du projet, au-delà de l'impact économique positif attendu (réduction des coûts), la mutualisation de la logistique et du transport est un facteur de motivation (mener un projet commun avec d'autres structures partageant les mêmes valeurs, échanger, coconstruire, faire émerger de nouvelles synergies...). Cependant, plusieurs contraintes sont à prendre en compte.

Parmi les contraintes identifiées, citons tout d'abord la disponibilité réduite de la flotte existante de camions/fourgonnettes. Certaines structures, notamment celles de la justice alimentaire (ACI Booth ta cuisine), doivent pouvoir être très réactives pour répondre aux offres de dons, souvent inopinées, en allant chercher les produits à tout moment de la journée.

Dans le cas de Pain et Partage, à contrario, l'ensemble des véhicules est disponible les après-midis pour d'autres usages, les tournées de livraison étant concentrées le matin. Une autre difficulté à prendre en compte est l'hétérogénéité des volumes, allant de la simple caisse au camion complet. Mais aussi des matières transportées, ce qui pose des questions en matière de réglementation (hygiène, responsabilités...).

Par ailleurs, les structures ont exprimé un fort besoin de souplesse. En effet, si certaines tournées sont fixes et bien rodées, d'autres structures comme Le Paysan Urbain, ont besoin de s'adapter à une demande croissante de la clientèle, avec donc une variabilité des tournées à gérer. Enfin, un aspect à prendre en compte est le modèle d'insertion par l'activité économique. Actuellement, plusieurs structures (ACI/EI) utilisent le transport pour diversifier les activités réalisées par les salariés en insertion. Une mutualisation de toutes les tournées en passant par une des structures partenaires ou en sous-traitant aurait pour conséquence de réduire les possibilités de postes en insertion de chaque entité ou des tâches pratiquées par leurs salariés.

Du fait de la proximité des points de livraisons des structures, les scénarios de mutualisation semblaient aisément réalisables. Cependant, la diversité des pratiques, besoins et contraintes de chaque acteur ont prouvé l'inverse. De plus, chacun a témoigné de la réserve à l'idée de restructurer en profondeur leur fonctionnement.

Les dynamiques en cours et les projets de chaque partenaire de l'étude ont été approfondis afin de voir comment coconstruire la mutualisation sans avoir à restructurer leur fonctionnement actuel. Durant nos entretiens, tous les partenaires ont renouvelé leur intérêt pour le projet. Pour Benjamin de Pain et Partage : « Que ce qui doit grandir, se fasse ensemble ! ». Pain et Partage, l'ACI Booth ta cuisine, le Paysan Urbain et les Paniers Marseillais convergent dans leur volonté de renforcer la justice alimentaire dans les quartiers politique de la ville (QPV) et notamment, le 15ème arrondissement. Ces volontés rejoignent les enjeux de l'opération « désert alimentaire » de la Cité de l'Agriculture.

La volonté partagée par les partenaires n'est pas forcément de mettre en place de gros projets, par manque de temps au vu de l'intensité des activités courantes, mais d'initier de petits projets ensemble pour maintenir le lien. Avoir un projet commun donne, en effet, l'occasion d'échanger. Ainsi, quand de nouveaux projets émergent, ils peuvent être coconstruits. Travailler ensemble est l'occasion de passerelles, non seulement entre les partenaires, mais aussi avec les autres acteurs des dynamiques alimentaires sur le territoire (Cité de l'Agriculture, PAT). Il apparaîtrait donc intéressant de développer des outils facilitant une transparence et une communication entre les différents partenaires (partage de projets émergents, pratiques, idées...).

❖ État de l’art des initiatives de mutualisation dans d’autres métropoles

De nombreuses initiatives tentent de répondre aux problématiques que soulèvent l’approvisionnement et la distribution en circuits courts dans les grandes aires urbaines. Cet axe de travail recense différentes structures approchées, leur retour d’expérience et une mise en perspective des solutions proposées. Leurs contextes sont de natures différentes et leurs expériences sont à mettre en perspective des réalités de la métropole d’Aix-Marseille-Provence.

Comme nous l’avons développé dans l’étude bibliographique, l’approvisionnement en circuits courts n’est pas forcément synonyme d’économie de temps, d’argent ou d’impact environnemental. Un levier permettant de contrer ce paradoxe est la mutualisation de la logistique.

Après études des différentes structures identifiées dans le paysage logistique, nous avons constitué une typologie des initiatives expérimentant la mutualisation logistique.

Tableau 2 : Typologie des initiatives de mutualisation en France et en Europe

Typologie	Services mutualisés	Modèle Economique	Initiatives	Pistes
A	Livraison sur de longue distance entre le producteur et le consommateur/revendeur	Prélèvement d’un pourcentage sur transaction commerciale	Chemin des mûres La Charrette Coclicaux (Start-up)	Expérience de la coordination et de la mutualisation de tournées avec deux approches très différentes. Le Chemin des Mûres avec une approche de service logistique (le service repose principalement sur l’utilisation d’un algorithme d’optimisation des tournées en fonction des ressources saisies sur la plateforme) et la Charrette avec une approche communautaire et d’accompagnement (la mutualisation des tournées n’est qu’une partie du service, il y a une démarche de prospection des acteurs : du producteur au consommateur, et une partie de l’activité repose sur la mise en relation de ces derniers.)
B	Service de réception des produits, préparation des commandes et livraison (À terme pour le kiosque Paysan Collecte des produits)	Mutualisation d’un service et facturation aux usagers	Le Kiosque paysan (SCIC)	Ce projet de hub à Nantes propose une offre de distribution de paniers du producteur au consommateur en gérant l’acheminement des produits (mais sans intervenir dans la transaction financière et la gestion des stocks)
			Madrid km0 (Coopérative)	Pour ce hub à Madrid, la plateforme, le service picking et le transport sont mutualisés. Le projet est à présent de proposer un catalogue commun de produits entre les fournisseurs pour les prises de commandes afin d’offrir des paniers de produits diversifiés.
C	Véhicules électriques en autopartage, points relais, casiers connectés et mutualisation de tournées	Prestation de services entre professionnels	DEKI (Start-up)	Ce prestataire logistique sur Marseille se présente comme une interface physique et numérique entre les différents acteurs de la distribution alimentaire et privilégie la mobilité douce.

De l’analyse des entretiens semi-directifs et des recherches bibliographiques, nous avons établi la typologie présentée (A, B, C). La figure 4 différencie les différents degrés de mutualisations que ces types proposent ainsi que leurs avantages et limites :

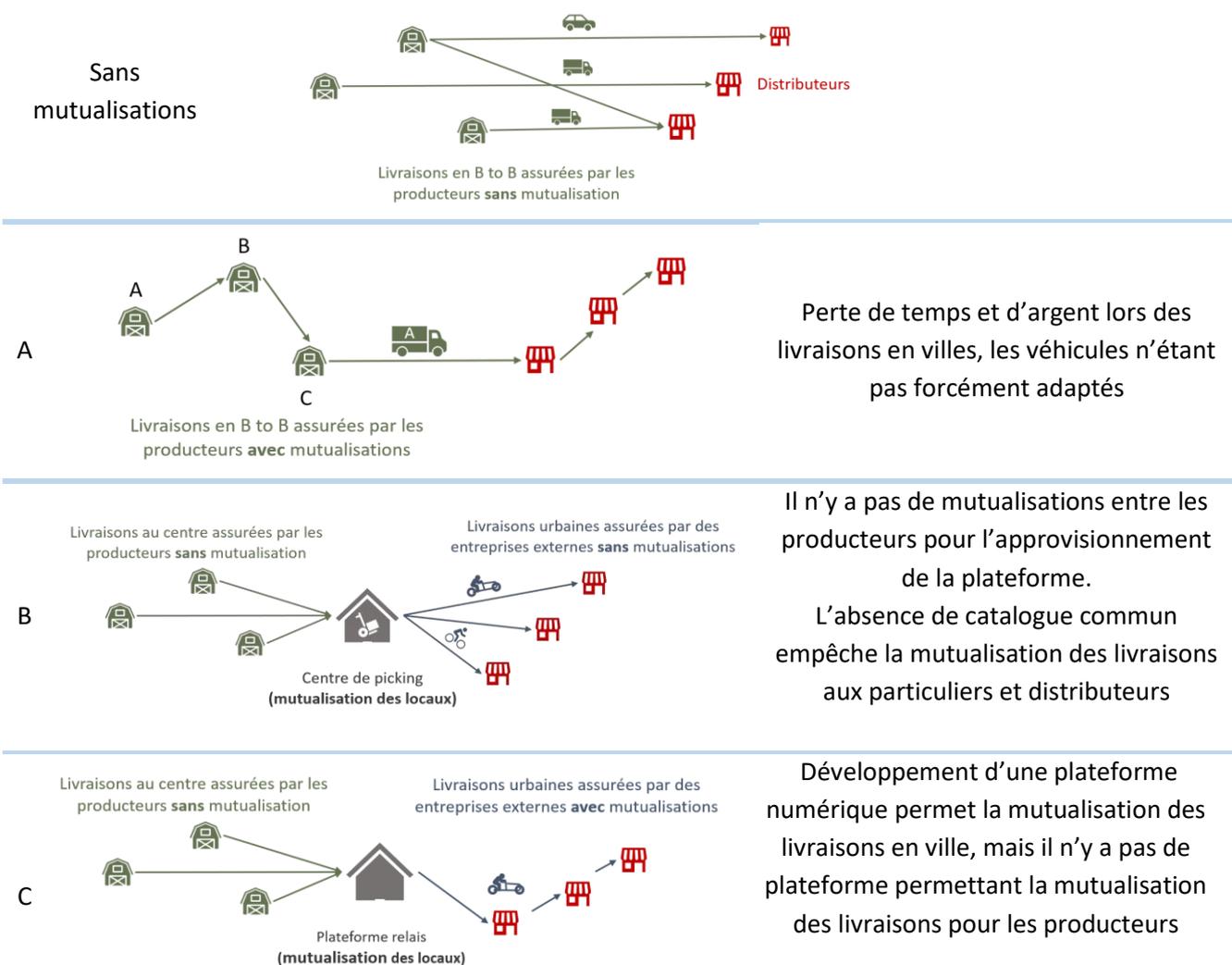


Figure 4 : Schématisations des différentes initiatives, leurs avantages et limites

De cette analyse est ressortie une forte complémentarité entre ces différentes initiatives. Le type A apporte une réponse efficace à la collecte de produits et à la redistribution des coûts de livraison. Mais ils sont confrontés à des difficultés lors de l'approvisionnement en ville très chronophage. Mais il présente l'avantage de ne pas rajouter d'intermédiaires.

Les types A et B impliquent l'intervention de deux prestataires (la plateforme et les distributeurs urbains) et proposent une réponse adaptée à la distribution urbaine.

Dans le type B, un service de réception des produits, de préparation des commandes et de mise en relation avec des entreprises de livraison est proposé. On parle de « picking », c'est-à-dire un groupage/dégroupage des produits puis les marchandises sont livrées. Ce service est un coût supplémentaire pour les producteurs mais libère du temps. Il n'y a cependant pas de mutualisation au niveau des distributions urbaines du fait de l'absence de catalogue commun de prise de commandes entre tous les producteurs usagers (chacun a son système de prise de commandes et le client doit commander ses produits aux différents fournisseurs).

Le type C propose une plateforme informatique permettant la mutualisation des livraisons urbaines mais pas de service de picking. C'est une solution de transport adaptée à la livraison urbaine sur les tous derniers kilomètres, un service souvent utilisé par des restaurants ou des magasins, mais peu encore par des hubs logistiques pour la livraison de produits locaux en circuits courts.

Chaque typologie propose des services pertinents et complémentaires, mais à notre connaissance, aucun service ne propose un service complet permettant une mutualisation logistique intégrée en amont et en aval de la réception sur la plateforme.

Dans un premier temps nous étudierons les solutions envisageables pour la logistique en amont de la ville, puis nous proposerons la scénarisation d'une plateforme logistique répondant aux contraintes de la logistique urbaine et s'inscrivant dans une démarche sociale et solidaire. Une attention sera portée à la complémentarité de ces deux services. Puis nous étudierons la réglementation sanitaire et juridique encadrant de tels projets.

Le projet doit répondre à trois besoins :

- Une offre logistique pour les ramasses en milieu rural sur de longues distances
- Une plateforme de transit proposant un service de picking
- Une offre de distribution adaptée au milieu urbain

Une réunion est prévue le 24 septembre pour faire le point sur ces différentes pistes. La réunion est prévue en deux parties : une première avec les partenaires pour mesurer leur intérêt. Puis une seconde ouverte en COPIE élargi à d'autres acteurs du territoire afin de recueillir leur point de vue, vérifier la faisabilité, et agréger les synergies.

❖ Proposition de mutualisation logistique pour les longues distances

Après identification des différents besoins des partenaires premier cercle et des limites des initiatives de mutualisation implantées sur le territoire, nous avons élaboré différents scénarios (du plus simple au plus complet) tentant d'apporter une réponse intégrative aux différentes problématiques.

Deux des structures partenaires sont à la recherche d'un service de livraison pour des trajets longs : i) Le Paysan Urbain cherche à approvisionner depuis Marseille 13^e, des grossistes des métropoles de la région PACA et Est-Occitanie, et ii) les fournisseurs (hors maraîchers) des Paniers Marseillais (situés à dans un rayon de 30 à 150 km) cherchent à approvisionner les consommateurs des Paniers de Quartiers (PDQ) dans Marseille. Le Paysan Urbain et les fournisseurs des Paniers Marseillais ne peuvent assurer seuls ces tournées car elles représentent de trop petits volumes pour être rentables. Prenons par exemple, une tournée que pourrait effectuer Le Paysan Urbain pour approvisionner les entrepôts METRO de Fréjus, Cannes et Nice :

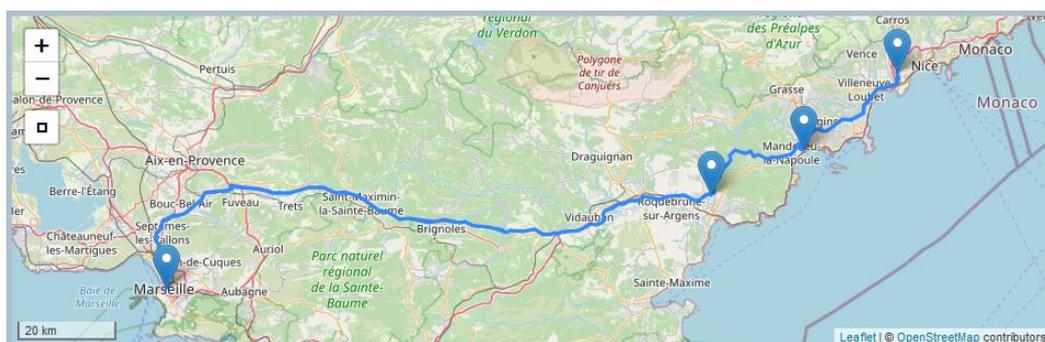


Figure 5 : Simulation d'une tournée du paysan urbain desservant les sites de Cannes, Fréjus et Nice

De tels déplacements pour de petits volumes, s'ils étaient internalisés, se feraient à perte. La solution doit répondre à certaines contraintes : la livraison doit impérativement être hebdomadaire et fixe pour répondre aux exigences des grossistes.

En comptant les amortissements du véhicule, le coût de la livraison s'élève à 252 € aller-retour (145 € sans les amortissements), comme l'indique le tableau 3 ci-dessous. Effectuer ces livraisons seul n'est pas envisageable pour Le Paysan Urbain car les volumes sont trop faibles (10kg pour la simulation).

Tableau 3 : Simulation des coûts de la livraison cartographiée pour un véhicule de moins de 3,5 tonnes, non frigorifique transportant un chargement de 10kg (source : logicoût)

	Coûts	Temps consacrés
Utilisation du véhicule	145,5 €	
Conduite	72,4 €	4h49
Chargement, déchargement, remise des marchandises	18,8 €	1h15
Autres activités logistiques	15 €	60 min
TOTAL	252 €	7h

Coût collectif des émissions	9,5 €
Coût de revient du véhicule (par km)	0,323 € TTC/km
Coût par kg transporté	25,15 €

Trois solutions ont été envisagées :

- Recourir à une plateforme de co-livraison (type A) pour assurer les distributions hebdomadaires
- Identifier des acteurs assurant des livraisons régulières et pouvant assumer ces tournées
- Créer une nouvelle structure d'insertion par l'activité économique (IAE)

Ces pistes seront discutées avec les partenaires 1^{er} cercle et les autres partenaires du territoire à l'occasion d'une réunion de présentation des résultats le 24 septembre. Ces différents scénarios sont étudiés ci-dessous :

1. Recourir à une plateforme de co-livraison

Le recours à des plateformes de co-livraison a été envisagé. Cependant, le modèle de ce type de plateforme ne repose pas sur une régularité des livraisons. Ce type de service s'apparente à des « blablacar », la plupart des livraisons sont ponctuelles car répond à un besoin immédiat. Or, le service doit offrir une garantie de régularité pour répondre aux exigences du grossiste. Cependant certaines plateformes (la charrette par exemple) développent tout particulièrement la mise en place de tournées régulières (voir indépendantes de la plateforme). Un travail d'animation de la communauté de la plateforme encourage des mutualisations régulières. Un service se développe parallèlement sur deux de ces plateformes : la possibilité de faire assurer les ramasses par transporteur indépendant, ainsi les producteurs sont assurés que leurs tournées seront assurées. De plus, passer par une plateforme de co-livraison présente l'avantage d'offrir une protection (les cargaisons étant assurées par la plateforme).

Besoins

- Démocratisation du cotransport dans la région PACA. Actuellement, on recense très peu d'utilisateurs dans la région par rapport aux territoire limitrophe (Occitanie notamment)

2. Mutualisation avec des acteurs assurant des livraisons régulières

Des acteurs marseillais effectuant des tournées dans la région PACA ont été identifiés (ANDES). La plupart des points de livraison/approvisionnement des fournisseurs des paniers marseillais et des grossistes que le Paysan Urbain souhaite approvisionner se situent à moins de 5 km d'une tournée existante (tracé bleu). Ces trajets figurent en bleu sur la figure 6.

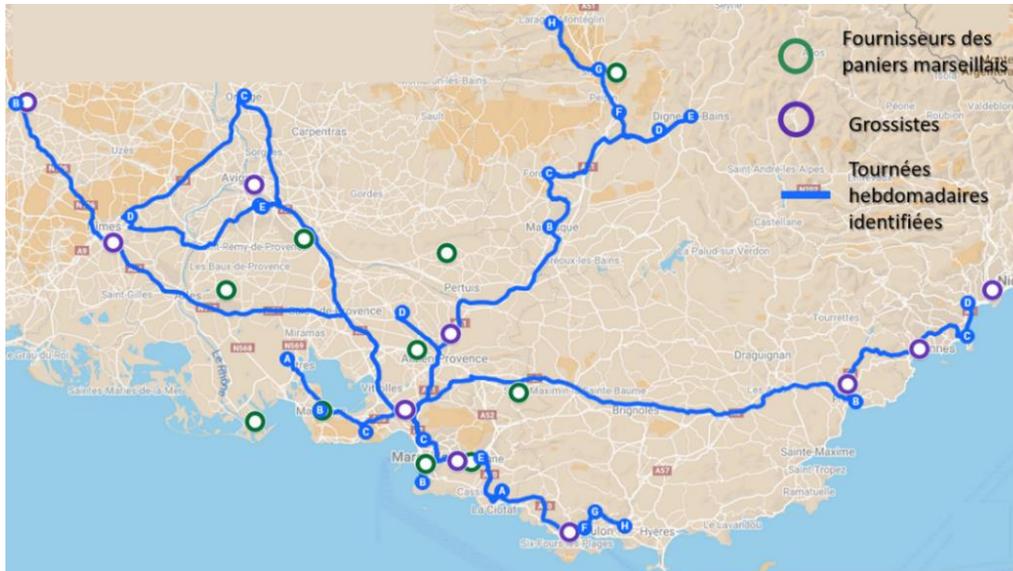


Figure 6 : Tracé des tournées identifiées et la localisation des points de livraison/approvisionnement à relier.

Si un cadre juridique est identifié et que ce dernier convient aux différentes parties prenantes, Le Paysan Urbain pourrait massivement étendre son réseau de distribution.

Besoins

- Identification d'un cadre juridique : Il est envisageable de mutualiser les livraisons en passant par une plateforme de cotransport afin de bénéficier d'une couverture de marchandises.
- Mise en contact des protagonistes

3. Création d'une nouvelle structure d'insertion par l'activité économique

La mise en commun des véhicules semblerait une mutualisation simple à mettre en place. En effet, une grande partie des flottes est disponible l'après-midi et notamment la flotte et le personnel de Pain et Partage sont disponibles les après-midis et pourraient être mobilisés pour des livraisons de produits alimentaires dans la ville. Ce système permettrait à Pain et Partage de valoriser ses ressources internes et aux bénéficiaires de disposer de solutions locales adaptables.

Cette option se pose comme le prolongement d'une mutualisation des flottes, une fois l'offre ouverte à de nouveaux bénéficiaires et si la demande dépasse les capacités de distribution de Pain et Partage. Il pourra alors être envisagé de créer une entreprise d'insertion dédiée à la logistique urbaine, portée par les partenaires de l'IAE de la présente étude pour répondre à leurs propres besoins (ponctuels et/ou réguliers), mais aussi à d'autres besoins sur le territoire (association ou coopérative type SCIC).

Il est important de préciser que cette entreprise ne serait pas uniquement consacrée aux ramasses rurales, mais pourrait aussi assurer des livraisons en ville. L'activité de chauffeur (motorisé et non motorisé) est en effet compatible avec l'insertion par l'activité économique. En France, des entreprises d'insertion professionnelle emploient des livreurs à vélo cargo pour répondre aux problématiques intrinsèques à la livraison urbaine (Carton Plein, Régie de Quartier de Stains, Feel à Vélo).

❖ Organisation en maillage avec hub logistique et points relais

Le chapitre précédent répondait au besoin d'une offre logistique sur de longues distances. Il nous faut à présent répondre aux problématiques liées à **la logistique urbaine**.

Dans cette partie, nous étudions le schéma d'organisation d'un hub logistique pour la distribution alimentaire en circuits courts et de proximité sur la ville de Marseille (inspiré de Madrid km0, du Kiosque Paysan à Nantes). Ce dernier est destiné à concentrer **en un seul lieu à l'entrée de la ville**, des produits alimentaires (agricoles et artisanaux) variés en demi-gros, à les stocker, à assembler et à acheminer les commandes vers **des points relais de quartiers** pour une livraison facilitée sur les derniers km jusqu'au client (B to B ou groupements d'achats dans un premier temps).

Pour cibler les besoins par zone urbaine, nous avons arbitrairement divisé Marseille en 3 aires d'influence aux problématiques et caractéristiques différentes :

La zone périphérique, accessible aux gros transporteurs, qui compte de nombreux déserts alimentaires.

La zone péricentrale relativement accessible où l'on trouve une forte demande de livraison pour la restauration collective.

L'hypercentre qui présente une très forte demande de livraison pour les commerces, restaurateurs et particuliers.



Figure 7 : Différentes déclinaisons urbaines

ZFE m : Zone à faible émissivité

L'étude des entretiens de benchmark avec des plateformes de livraisons urbaines nous ont permis de mettre en évidence un manque dans l'offre logistique.

Le projet doit répondre à trois besoins :

- Une entrée en ville facilitée pour massifier les entrées de marchandises
- Une plateforme de transit proposant un service de picking, permettant de croiser les services
- Une offre de distribution adaptée au milieu urbain

Notre objectif est de conceptualiser une organisation logistique mutualisée, mobilisant les compétences de différents acteurs (structures de l'IAE, start-up...) pour répondre de façon optimisée aux besoins alimentaires du territoire (y compris ceux des populations fragiles). Ce scénario, plus complet que les scénarios de mutualisations « simples » en est complémentaire car il comporte l'acquisition d'un local, essentiel à la mise en place des précédents.

1. Un système de livraison adapté aux aires urbaines

Notre proposition de hub logistique fait le lien entre 2 unités (cf. schéma en figure 8) :

- **La plateforme logistique principale** imaginée serait située en périphérie de la ville (piste : dans le 15^{ème} arrondissement, quartier des anciens Abattoirs en cours de rénovation par Euro-

méditerranéens). C'est sur ce site que les marchandises expédiées par les fournisseurs seraient réceptionnées, stockées, dégroupées et assemblées avant d'être acheminées vers un réseau de points relais en centre-ville et dans sa périphérie.

- **Les points relais** seraient situés à des emplacements stratégiques de la ville et auraient une fonction de mini-hubs pour réceptionner les produits, préparer les commandes et les acheminer vers les clients finaux (boutiques, restaurants, groupements d'achats par le biais de mobilités plus adaptées au contexte urbain, ex. : vélo cargo). Les marchandises pourraient également être distribuées sur place en B to C (rôle de drive avec paniers en pré-commande).

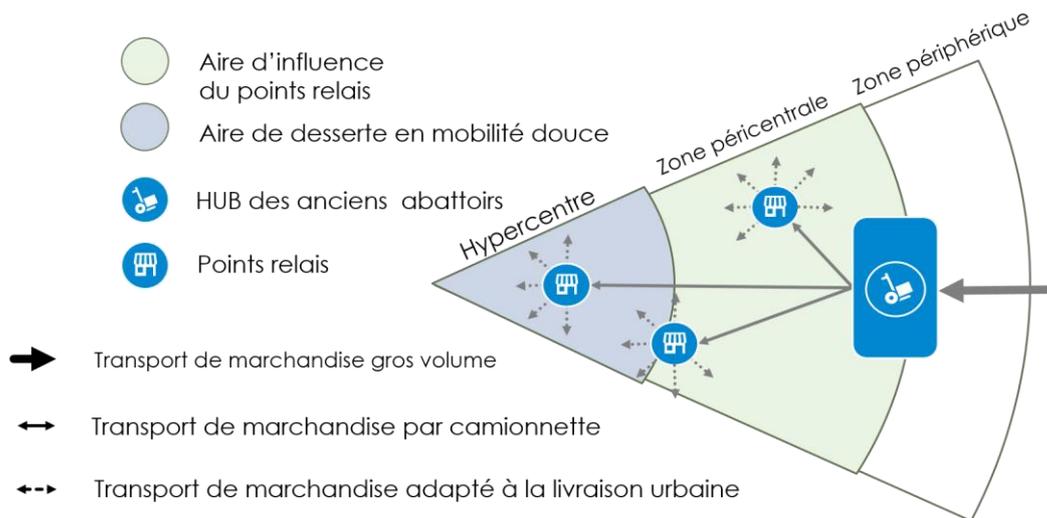


Figure 8 : Schéma organisationnel du réseau logistique

Le projet proposé serait construit en partenariat avec des acteurs déjà implantés sur le territoire (acteurs de l'ESS en particulier) afin de valoriser les compétences en facilitant leur mise en relation.

A ce stade de l'étude, deux acteurs sont identifiés comme de potentiels partenaires au projet :

- La **SCIC Manger Bio Provence**, en recherche d'un relais logistique pour la distribution de fruits et légumes bio vers la restauration collective. Ils souhaitent créer **un outil de commercialisation des producteurs et transformateurs BIO de PACA** vers la restauration hors domicile.
- **L'association VRAC** par exemple, favorise le développement de groupements d'achats dans les quartiers prioritaires de différentes villes et envisage de s'implanter à Marseille. Pour s'implanter, VRAC nécessiterait une structure porteuse et des lieux de distribution dans les quartiers. Ces deux projets sont compatibles d'un point de vue logistique et se retrouvent dans la volonté de favoriser l'accès du plus grand nombre à des produits de qualité issus de l'agriculture paysanne/biologique/équitable à des prix bas, grâce à la réduction des coûts intermédiaires (circuits-courts) et superflus (limitation des emballages).

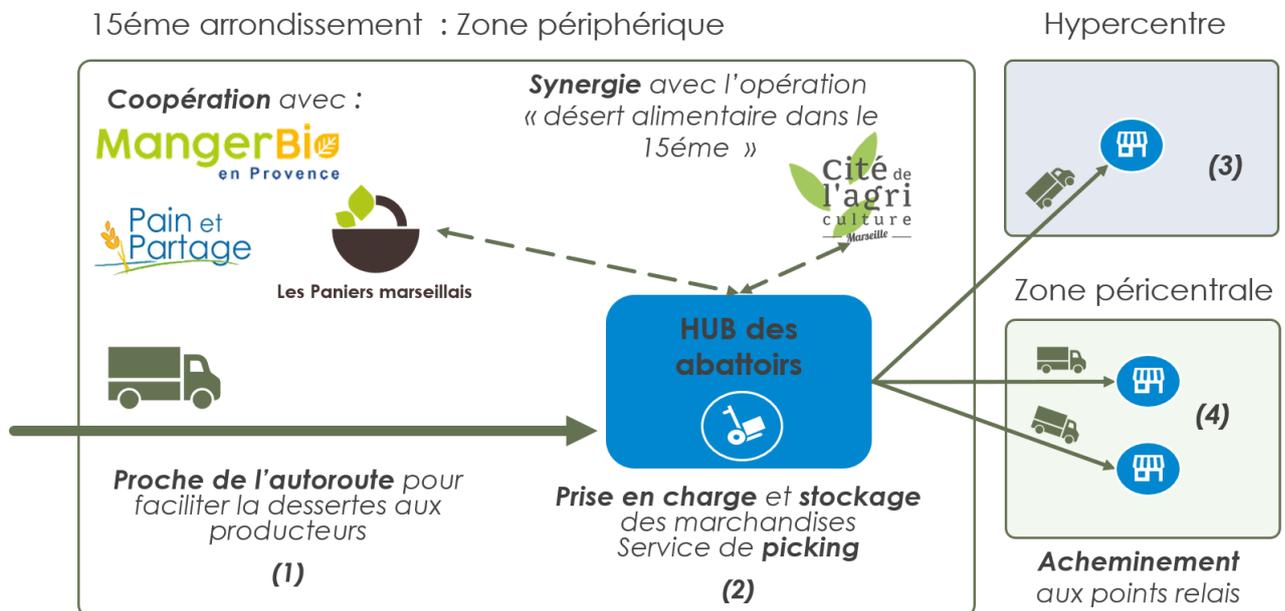
2. Vers un HUB des anciens Abattoirs

Le hub est le point central du système. Il permet une entrée dans la ville simple, notamment pour les systèmes mutualisés que nous avons identifiés au chapitre précédent. Ces réseaux sont adaptés aux longues distances, mais nous avons vu qu'il y a des pertes non négligeables de temps et d'argent à ne pas adapter la distribution au milieu urbain. Le hub apparaît comme une interface entre le mode de livraison rural mutualisé et la distribution urbaine.

Pourquoi le 15^{ème} Arrondissement ?

Placer le HUB principal dans le quartier des anciens abattoirs présente différents avantages. Le 15^{ème} arrondissement a été classé comme désert alimentaire par la Cité de l'Agriculture, dont l'une des priorités est d'améliorer l'offre alimentaire dans cette zone. Il y a là une opportunité de développer le projet en synergie avec la Cité de l'Agriculture pour offrir une offre alimentaire saine, accessible financièrement et logistiquement à toutes les populations.

Un site repéré comme potentiellement intéressant se situe à proximité de grands axes routiers et de l'entreprise Pain et Partage (quartier des anciens abattoirs). Nous avons envisagé la création d'une **entreprise d'insertion dédiée à la logistique urbaine, portée par les partenaires de l'IAE de la présente étude qui serait chargée d'assurer la manutention des produits sur la plateforme centrale et leur livraison vers les points relais** (postes de manutentionnaires et de chauffeurs-livreurs).



- (1) Les fournisseurs acheminent les produits vers le hub central.
- (2) La structure d'IAE prépare les commandes et achemine les produits vers les points relais.
- (3) Des structures de livraison décarbonée réceptionnent les commandes en points relais et les livrent aux clients finaux.
- (4) Une association de quartier peut prendre en charge l'animation du point relais pour des distributions de paniers sur commande ou de vente en vrac.

Figure 9 : Schéma organisationnel du HUB des Abattoirs

Pourquoi Une IAE ?

Créer une structure de l'IAE dans ce contexte permettrait de répondre à la forte demande de formation dans les quartiers Nord, tout en bénéficiant de l'expérience des partenaires du projet qui pour certains emploient des salariés en insertion à des postes de livreurs. La dimension sociale se retrouve aussi avec l'idée de créer des alliances avec des associations de quartier, multipliant les usages des points relais. L'intégration d'acteurs de l'insertion par l'activité économique est en cohérence avec les activités qui seront développées dans les points relais cf chapitre suivant.

Une fois les marchandises arrivées sur la plateforme logistique centrale, elles peuvent être stockées à condition de s'équiper d'une chambre froide à 4°C et de disposer d'un espace suffisant. Ce schéma serait compatible avec les besoins de la **SCIC Manger Bio Provence**, en recherche d'un relais logistique pour la distribution de fruits et légumes bio vers la restauration collective, et ceux des Paniers Marseillais, en recherche d'une solution pour approvisionner plus régulièrement les paniers de quartiers en produits hors maraîchage. Ce lieu s'avèrerait idéal pour le stockage de produits et leur liaison vers les points relais de quartiers.

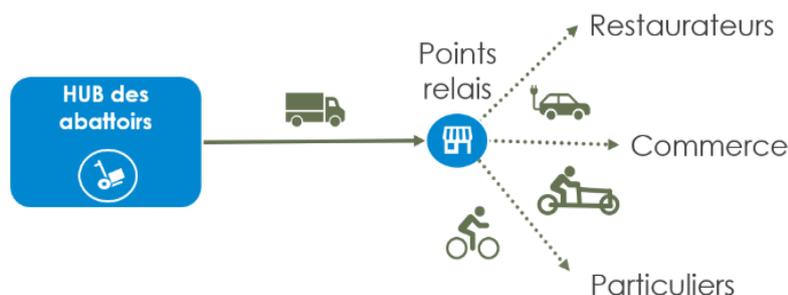


Figure 10 : Schéma organisationnel des types de transports du réseau logistique

L'acheminement du HUB vers les points relais se ferait en camionnettes car les distances les séparant pourraient être de 5 à 20 km. Le point relais serait lui, un lieu de stockage et de transfert des marchandises vers les clients finaux par des mobilités adaptées à la logistique urbaine. Nous proposons Deux types de points relais sont identifiés, les points relais dans l'hypercentre et les points relais périphériques (cf. paragraphe suivant).

3. Points relais urbains dans l'hypercentre

Dans l'hypercentre où les déplacements sont restreints par la saturation de la voirie et la politique de la Métropole, le point relais aurait une fonction de trait d'union entre la livraison en camionnette et les livraisons en mobilités douces. Nous avons identifié différentes entreprises de livraison spécialisées dans la logistique urbaine à Marseille (Rexcargo, Toutenvélo, Agilenville), mais les livraisons se font en flux tendus du vendeur à l'acheteur. Il n'existe actuellement pas de plateforme en centre-ville permettant de temporiser les livraisons. Le lieu permettrait donc un stockage des produits sur de courtes durées, la livraison au moyen de messageries urbaines et l'acheminement vers les clients.

Les locaux des points relais devront répondre à certaines exigences : posséder une aire de desserte adaptée (espace livraison), une surface suffisante pour permettre un stockage temporaire des produits et idéalement une chambre à 4°C. L'emplacement, devra être stratégique, proche d'un axe routier relié au hub des anciens abattoirs. Son rayon de desserte à vélo ne devra pas excéder 2km (précisions en figure 11). Des pistes de lieux compatibles avec une telle activité ont été étudiées :

- La revalorisation d'anciens kiosques à journaux présente l'avantage d'être un lieu fermé adapté au stockage de courte durée.
- De même, il est possible de mutualiser des locaux de stockage en ville. Certaines entreprises disposent d'espace non valorisé dans leurs locaux qu'elles pourraient mettre à disposition contre compensations (la plateforme Coclicaux par exemple, facilite la valorisation d'espaces de stockage).
- La Métropole souhaite mettre à disposition ses points d'échanges multimodaux aux acteurs de l'alimentation. Ils pourraient être valorisés comme points de retrait de commandes.

4. Points relais urbains en zone péricentrale

Dans les zones péricentrales où la pression de circulation et la demande en livraison sont moins fortes, le point relais pourrait devenir un lieu commun, de réunion pour les habitants du quartier. En plus de sa fonction de zone de retrait de commandes, les points relais pourraient remplir des fonctions d'épicerie solidaire, de point de vente occasionnel ou d'éducation/animation locale. La possibilité de **créer un lieu de rencontre au sein du quartier autour de l'alimentation a été envisagée**. Les points de retrait pourraient aussi s'implanter dans un espace de partage existant : maison de quartier, association etc.

Il y a un enjeu réel à diversifier l'offre alimentaire dans ces quartiers. Un travail de fond est en cours par la métropole d'Aix-Marseille et la Cité de l'Agriculture dans le cadre de l'opération Désert alimentaire.

Une piste envisagée serait de développer un projet de groupement d'achats dans ces quartiers. **L'association VRAC** par exemple, favorise le développement de groupements d'achats dans les quartiers prioritaires de différentes villes et envisage de s'implanter à Marseille. Pour s'implanter, VRAC nécessiterait une structure porteuse et des lieux de distribution dans les quartiers. Ces deux projets sont compatibles d'un point de vue logistique et se retrouvent dans la volonté de favoriser l'accès du plus grand nombre à des produits de qualité issus de l'agriculture paysanne/biologique/équitable à des prix bas, grâce à la réduction des coûts intermédiaires (circuits-courts) et superflus (limitation des emballages).

L'objectif à terme est de couvrir l'ensemble du territoire marseillais, et pas seulement les arrondissements centraux, la figure 11 présente une proposition de placement des points relais selon différents critères :

- L'idéal serait d'avoir une couverture totale de la Métropole pour les livraisons, en considérant que le rayon de livraison doit pouvoir se faire à vélo. Le rayon maximal de desserte est estimé à 2 km autour du point relais (soit 20 min maximum). Au-delà, la livraison à vélo n'est plus efficace.
- Ces derniers doivent être facilement accessibles en voiture, donc porches d'un axe routier les reliant au hub des anciens abattoirs.
- Les points sont placés au plus proches des lieux de dessertes des partenaires du présent projet.

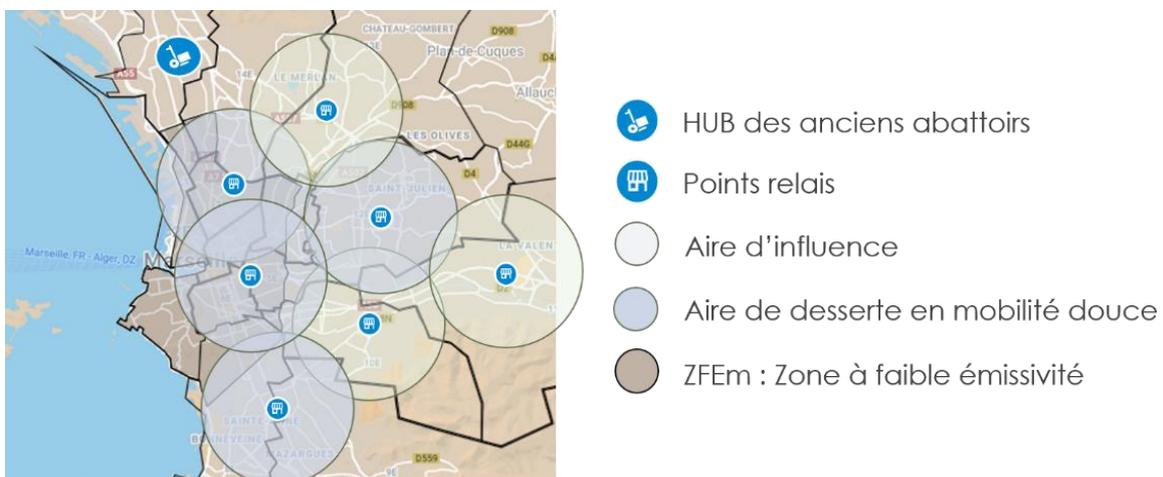


Figure 11 : Proposition de répartition des points relais

5. Un exemple d'application pour les Paniers Marseillais :

Actuellement, les distributions de produits hors fruits et légumes par les Paniers Marseillais se font 5 fois par an, correspondant à un total de commandes de 25 000 € par distribution. A ce jour, il n'est pas possible d'augmenter la fréquence de distribution car il n'y a pas assez de commandes par type de produits pour qu'il soit rentable de dépêcher un livreur toutes les semaines, d'autant que les fournisseurs sont parfois très éloignés de Marseille. L'ambition des Paniers Marseillais serait d'offrir la possibilité aux adhérents des Paniers de Quartiers de commander des produits hors fruits et légumes plus régulièrement et de les récupérer en même temps que leur panier maraîcher hebdomadaire (demande des adhérents en ce sens). L'enjeu est donc de faire le lien entre les 14 fournisseurs (producteurs et/ou transformateurs, intermédiaires) répartis dans le quart sud-est de la France (cf. figure 12a), et les 30 distributions hebdomadaires, au sein des Paniers de Quartiers dans Marseille (cf. figure 12b).

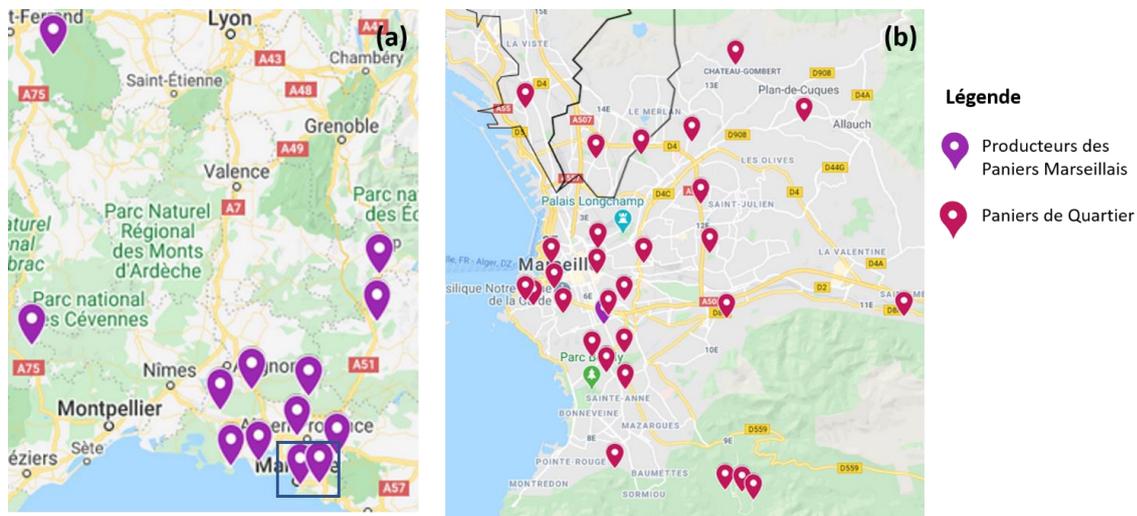


Figure 12 : (a) Positions géographiques des fournisseurs partenaires des paniers marseillais, (b) Répartition des paniers de quartiers à Marseille.

Suit, un scénario de distribution en Paniers de Quartiers basé sur la flotte et le personnel en insertion de Pain et Partage, avec déclinaison selon si les produits sont frais ou secs :

- Distribution des produits secs (café, miel, huile, farine et autres produits d'épicerie)

Une solution logistique consisterait à créer un stock de produits d'épicerie sur Marseille. Les fournisseurs achemineraient au hub central l'équivalent de 2 mois de commandes (6 fois par an donc). La structure de l'IAE assurerait la gestion des prises de commandes et le suivi des stocks puis la préparation des commandes et la livraison des produits aux Paniers de Quartier concernés et facturerait une prestation de service mensuelle. Les paniers marseillais pourraient assurer la distribution via le point relais.

- Distribution des produits frais (viande, charcuterie, fruits de mer)

Le scénario de distribution envisagé pour les produits secs n'est pas applicable à la distribution des produits frais : ces produits étant périssables, ils ne sont pas stockables. Une autre piste serait que les Paniers Marseillais assurent des distributions mensuelles, directement au hub de abattoirs. Le fournisseur livrerait l'ensemble des commandes au local commun une fois par mois et des représentants de chaque Panier de quartier assureraient le prélèvement des lots, leur acheminement dans des caisses de froid et leur livraison le jour même.

Si la demande augmente suffisamment, il pourra être envisagé, à terme, d'augmenter la fréquence des distributions : jusqu'à 2 fois par mois, voire une fois par semaine.

A ce stade, il est impératif d'éclaircir la réglementation (règles applicables en cas de transport pour autrui et de transport conjoint de produits bio et conventionnels, alimentaires et non-alimentaires, prise en compte des allergènes) et les questions d'assurance (que faire si un véhicule prêté est mis hors d'usage ou si les produits sont endommagés). Ces points sont abordés au paragraphe suivant. Une attention doit être portée au suivi des véhicules, en particulier si les véhicules sont utilisés par des salariés en insertion (un retour récurrent des structures de l'IAE est la difficulté à responsabiliser les salariés vis-à-vis de l'usage des véhicules et la lourdeur des charges de maintenance). Ceux-ci doivent avoir conscience des investissements et de la valeur de ce qu'ils transportent (besoin de formation).

❖ Réglementation de la mutualisation logistique

Il est apparu essentiel d'étudier comment ces initiatives intègrent les normes sanitaires et la réglementation (ex. : partage des responsabilités en cas de co-livraison) dans leurs projets. Comme évoqué précédemment (partie méthodologie), ces aspects ont été approfondis en interaction avec les groupes de travail « réglementation » et « logistique » du RMT alimentation locale.

Des règles sanitaires strictes sont imposées pour le transport, le stockage et la distribution. Elles concernent notamment le **respect de la chaîne du froid** et le suivi de la température, de la fabrication jusqu'à la remise au consommateur. Sont également concernées **la traçabilité** amont et aval des denrées alimentaires, que ce soit dans le cadre d'une commercialisation avec des particuliers ou avec des professionnels et **l'étiquetage**. **Le non mélange de certaines denrées avec d'autres**, la conformité des véhicules, contenants et vitrines sont également des points d'attention (Institut national de recherche et sécurité, 2003).

Tableau 4 : réglementation à interroger dans le cadre du transport de denrées alimentaires

Respect de la chaîne du froid	CE 37/2005 852/2004 853/2004	Règlement (CE) n° 37/2005 du Parlement européen et du Conseil du 21 décembre 2009 relatif aux règles sanitaires applicables aux activités de commerce de détail, d'entreposage et de transport de produits d'origine animale et denrées alimentaires en contenant
Traçabilité	CE 178/2002	Règlement (CE) n° 178/2002 du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2002 établissant les principes généraux et les prescriptions générales de la législation alimentaire, instituant l'Autorité européenne de sécurité des aliments et fixant des procédures relatives à la sécurité des denrées alimentaires
Étiquetage	CE 1169/2011 dit INCO	Règlement (UE) n° 1169/2011 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 concernant l'information des consommateurs sur les denrées alimentaires
	CE 426/2011	Règlement d'exécution (UE) No426/2011 du Conseil relatif à la production biologique et à l'étiquetage des produits biologiques en ce qui concerne la production biologique, l'étiquetage et les contrôles

Le transport est également un champ réglementé. Les émissions de gaz à effet de serre, les types de véhicules et les restrictions de circulation, code de la route et Code du travail sont à prendre en compte.

1. Normes sanitaires pour la mise en commun des flottes

Différents scénarios impliquant une mise en commun des flottes de véhicules ont été identifiés, parmi eux les cas suivants :

- *Le paysan urbain souhaite emprunter un véhicule de grande taille, à pain et partage par exemple, pour un chantier car les véhicules de sa flotte propre ne sont pas adaptés*
- *Un artisan souhaite rejoindre le projet et mettre en commun sa flotte propre, mais ce dernier ne transporte pas de denrées alimentaires mais des marchandises d'autres nature.*

Dans ces cas, la coopération passerait par la mise en commun des flottes et le cotransport de marchandises de natures différentes. La faisabilité de ce type de mutualisations a été étudiée en interrogeant la réglementation européenne (Règlement (CE) 852/2004 du Parlement européen et du Conseil). **Dans le cas du partage de véhicules**, les usages et matières transportées peuvent être de natures différentes (matériel ou alimentation).

L'Annexe II chapitre IV du règlement CE 852/2004 relatif à l'hygiène des denrées Alimentaires stipule les précautions suivantes :

Les réceptacles de véhicules et/ou conteneurs servant au transport des denrées alimentaires doivent être propres et en bon état d'entretien et doivent être conçus et construits de manière à pouvoir être convenablement nettoyés et/ou désinfectés.

Ces réceptacles de véhicules et/ou de conteneurs doivent être réservés au transport de denrées alimentaires si celles-ci sont susceptibles d'être contaminées par des chargements d'autres nature.

Lorsque des réceptacles de véhicules et/ou conteneurs sont utilisés pour transporter d'autres produits en plus des denrées alimentaires ou pour transporter différentes denrées alimentaires en même temps, les produits doivent être séparés efficacement.

Lorsque des réceptacles de véhicules et/ou conteneurs ont été utilisés pour transporter des produits autres que des denrées alimentaires ou pour transporter des denrées alimentaires différentes, un nettoyage efficace doit être effectué entre deux chargements pour éviter le risque de contamination.

Les denrées alimentaires chargées dans des réceptacles de véhicules et/ou conteneurs doivent être placées et protégées de manière à réduire au maximum le risque de contamination.

Ainsi la réglementation tolère l'utilisation d'un véhicule pour le transport conjoint de denrées alimentaires et non-alimentaires, mais cela implique de respecter des règles sanitaires de base, telles que l'utilisation de contenants étanches pour éviter les contaminations. Il est par ailleurs légitime de s'interroger sur la faisabilité d'un suivi de l'entretien de véhicules partagés (DRAAF Auvergne-Rhône-Alpes, 2012).

2. Normes juridiques pour la mutualisation des tournées et la co-livraison :

La mutualisation logistique est une pratique rare dans le paysage français. La réglementation en vigueur ne prévoit que rarement des applications spécifiques à cette pratique (comme c'est le cas pour l'entraide agricole, facilitant la mutualisation entre agriculteurs). Une attention particulière a été portée aux normes et réglementations en vigueur qui s'appliquent dans différentes situations de mutualisation logistique.

Dans le cas par exemple où un partenaire effectue des livraisons pour un autre : Dans le scénario du hub logistique, il est envisagé que Pain et Partage effectue les livraisons entre le hub des abattoirs et les points relais. Il est impératif de trouver un cadre juridique permettant la livraison pour autrui.

Les cadres suivants ont été étudiés par l'IFSTTAR dans le rapport « Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court » (IFSTTAR, 2019).

Opportunités de mutualisations entre professionnels

Le Code rural et le Code des transports permettent dans de rares configurations la mutualisation et le cotransport de marchandises. Entre agriculteurs, dans le cadre d'échanges de services, l'entraide doit être occasionnelle et temporaire. Aucun contrat écrit n'est requis et il y a possibilité de demande de remboursement des frais engagés par l'agriculteur qui transporte les produits d'autres agriculteurs. (Article L 325-1).

Au sein d'une association, SCIC, SARL ou GIE, la livraison pour autrui est possible, mais uniquement si cela concerne le transport des marchandises pour les besoins de la production agricole d'une exploitation ou au départ d'une exploitation pour la collecte/l'expédition de ses produits. Le transport doit être accessoire et en complément de l'activité du groupement/de ses membres. (R 3211-4)

→ *Les artisans ne sont pas concernés par cet article. Actuellement, seuls 7 producteurs des Paniers Marseillais sont agriculteurs, ce qui limite fortement les opportunités de mutualisation.*

Une alternative implique la rédaction d'un contrat entre les entreprises souhaitant mutualiser leurs tournées. Les entreprises signant le contrat doivent être propriétaires des marchandises et des véhicules. Le transport doit être accessoire à l'activité définie par le contrat. (R 3211-2)

→ *Cependant, il y a désaccord entre les juristes sur la mention « Le transport doit être accessoire à l'activité définie par le contrat » qui peut signifier : i) que l'objet du contrat entre les structures ne peut être un contrat de livraison, ou ii) que l'activité principale des structures ne peut être la livraison. Ce point est à clarifier.*

Toutes les mutualisations de transport ou co-livraisons ne relevant pas du Code rural (par et pour des agriculteurs) relèvent du Code des transports. Si aucun des cas cités n'est applicable, il reste la possibilité pour la structure souhaitant effectuer les livraisons de s'inscrire au registre des transports.

→ *Le contrat doit être renouvelé tous les 2 ans.*

Une alternative restera à analyser : il existe des plateformes proposant de la co-livraison ne s'adressant pas exclusivement aux agriculteurs (ex : Coclicaux). Le cadre juridique permettant des mutualisations de ce type n'a pas encore été identifié. Il est possible qu'une dérogation s'appliquant à toute entreprise inscrite au registre du commerce, soit applicable dans le cadre de livraisons ponctuelles.

La nouvelle loi Orientation des mobilités (LOM) du Code du transport offre un cadre législatif au cotransportage de « petits colis ». L'objectif de cette loi est d'anticiper les mouvements d'uberisations amenés à toucher le milieu des transports et de la logistique.

L'Article 17 chapitre 2 relatif au « **Cotransportage de colis** » stipule :

(6) « Art. L. 3232-1. – Le cotransportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'un véhicule terrestre à moteur effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur effectue pour son propre compte.

(7) « La mise en relation, à cette fin, du conducteur et de la ou des personnes qui lui confient leur colis peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.

(8) « L'activité de cotransportage n'entre pas dans le champ des professions de transporteur public routier de marchandises mentionnées à l'article L. 3211-1.

(9) « Le montant des contributions financières reçues par un conducteur au titre du partage des frais pour l'exercice de l'activité de cotransportage de colis ne doit pas excéder un plafond annuel fixé par arrêté du ministre chargé des transports. Le dépassement de ce plafond entraîne la qualification d'activité professionnelle de transport public routier de marchandises.

→ *Cette nouvelle loi ouvre des possibilités de cotransport aux non-professionnels du transport. Cependant il reste nécessaire de définir ce qui est considéré comme un colis, car l'article ne stipule aucune nature, poids, taille à respecter.*

Responsabilité des marchandises

Dans son rapport portant sur la mutualisation logistique, l'IFSTTAR s'est penché sur la question de responsabilités des marchandises. Les agriculteurs et les artisans ont en principe aussi une assurance responsabilité civile professionnelle. L'enjeu était de savoir si leur police d'assurance couvre les marchandises d'autrui. Les assureurs et agriculteurs interrogés dans le cadre de l'étude de l'IFSTAR n'étaient pas en mesure de l'affirmer clairement. Une solution envisagée dans le rapport consisterait à prévoir, dans la convention liant les acteurs, une clause (par exemple de renonciation à recours par laquelle chacun s'interdit d'exercer un recours contre les autres en cas de dommages causés à sa marchandise). En outre, le constat a été fait que les interrogations sur la conformité de ces pratiques de covoiturage de marchandises avec la réglementation sont menées à ce jour dans un contexte apaisé : aucune jurisprudence n'a pu être observée, les contrôles routiers ne portent pas à ce jour sur ce point.

Perspectives

❖ Poursuite du projet

Afin de garantir la pérennité du projet, une transition doit se faire. Une piste serait la reprise du hackathon qui devait avoir lieu en mai 2020 avec les élèves en M1 de logistique durable de l'Université d'Aix-Marseille. La crise sanitaire empêchant le déroulement du hackathon, il est envisagé de le reconduire à la promotion suivante. Pour rappel, un enseignant de l'Université d'Aix-Marseille, directeur de recherche au CRET-LOG nous avait proposé de prendre notre projet comme problématique d'étude du "hackathon" dont le but est de mobiliser pendant 3 jours les 70 étudiants de la promotion sur une problématique réelle fournie par une entreprise. Cet événement est l'opportunité de faire émerger des idées innovantes.

Un sujet d'étude pour le groupe d'élève pourrait être d'identifier les placements des points relais afin qu'ils répondent au mieux aux besoins des acteurs. Leurs connaissances logistiques seraient valorisées en leur soumettant les différents scénarii identifiés afin qu'ils les évaluent, les améliorent (s'ils les trouvent pertinents) et en proposent de nouveaux si le temps accordé le permet.

Si l'équipe pédagogique le souhaite, il est aussi possible de ne soumettre aux étudiant que les données primaires recueillies afin de leur laisser une marge de manœuvre complète. Les propositions des étudiants pourront être mises en perspective avec les résultats que nous avons obtenus.

❖ Clarification du modèle économique et juridique du projet de hub

Des clarifications dans les domaines économique et juridique sont nécessaires à l'avancée du projet. Les partenaires devront se positionner sur le besoin le plus urgent pour que des fonds soit débloqués afin de solliciter un expert :

- 1) L'avis d'un consultant en gestion serait utile pour clarifier les points suivants

Des chiffrages économiques vont être nécessaires pour dimensionner l'activité, vérifier la viabilité de l'activité économique (charges fixes, variables, calcul du seuil de rentabilité) et sécuriser le futur montage d'une structure d'insertion par l'activité économique (la sécurisation du projet est impérativement demandée par la DIRECCTE lors du montage du dossier de demande d'agrément).

- 2) L'avis d'un juriste serait utile pour clarifier les points suivants :

Clarification du Code rural :

- Est-ce que l'activité en commun peut être le transport ? (R 3211-2)
- Demande d'interprétations des termes « occasionnel », « ponctuel » et « régulier » ? (R 3211-3)
- Demande d'interprétation : les CUMA, SCIC et autres coopératives de services sont-elles comprises dans cette dérogation permettant de mutualiser les transports ?

Clarification du Code des transports :

- Demande d'interprétation : une plateforme peut-elle être considérée comme un groupement ? (R 3211-4)
- Définir la nature des « colis » de la nouvelle loi des mobilités (. L. 3232-1)

Autres clarifications :

- Besoin de clarification des risques de l'activité de transport / Assurance
- Identifier les contrats-types du domaine du transport, utilisables par les producteurs (agriculteurs et artisans).
- Quelle possibilité de mutualiser entre agriculteurs et artisans ?

FAB'LIM a sollicité France Active 13 pour un DLA collectif (Dispositif local d'accompagnement). Ce dispositif permettrait aux partenaires premier cercle de bénéficier de l'appui d'un consultant spécialisé pour approfondir un des aspects clés du projet. Nous pensons que ce consultant pourrait être utile sur le chiffrage économique des différents scénarios (en particulier le hub logistique) afin d'en vérifier la viabilité et de voir quelles ressources mobiliser en amorçage. Il pourrait également être utile pour creuser la réglementation (droit des transports) afin de border juridiquement le projet et de lever les questions restantes. Il est prévu de reprendre contact avec le chargé de mission DLA suite à la réunion du 24 septembre pour lui dire quels sont les besoins prioritaires des partenaires et démarrer le travail de cahier des charges des besoins en vue de la consultation des prestataires.

❖ Coopération partenaires premier cercle

Si à terme, pour chaque projet de développement, les partenaires pouvaient contempler la possibilité de partager un véhicule existant avant l'achat d'un nouveau véhicule, le partage des frais occasionnés pourrait permettre de rentabiliser l'investissement dans des véhicules alternatifs, par exemple un vélo cargo pour distribution en ville. Pour que cela fonctionne, la communication doit cependant être très rigoureuse (échanges ponctuels réguliers pouvant servir aux partenaires pour aborder d'autres sujets).

❖ Structuration du projet en association pour de nouvelles perspectives

Nous avons rencontré le responsable mécénat de la Fondation MACIF avec FAB'LIM avec le gérant de Pain et Partage en août 2020. La Fondation MACIF serait volontaire pour accompagner le projet durant l'année de démarrage. Mais afin de pouvoir les solliciter, il nous faut structurer le projet en association (la MACIF ne souhaite pas accompagner d'autres type de structures).

La Fondation MACIF finance des projets innovants en lien avec la mobilité (priorité dans son nouveau programme stratégique), de 10 à 15 000€ pour une phase de démarrage. Le financement, s'il est octroyé, permettrait aux partenaires premier cercle de lancer la phase de test opérationnel des scénarios, en particulier de celui du hub (avec deux modalités : un point relais dans un quartier prioritaire politique de la ville et un point relais dans l'hypercentre) en ayant (le cas échéant) bénéficié au préalable des apports économiques/juridiques du DLA collectif et validé, étoffé le cercle des futurs usagers du projet.

La réunion du 24 septembre est d'autant plus déterminante qu'elle nous permettra de statuer si cette direction fait sens commun avec les partenaires premier cercle. Le comité de sélection des projets se réunira en février 2021 et il nous faudra donc déposer une demande de subvention au nom de la nouvelle association, d'ici la fin d'année.

Discussion et critique du travail

❖ Discussion des résultats

La logistique urbaine est un sujet d'actualité : la crise sanitaire a mis en évidence un besoin réel de diversifier les canaux de distribution. Cette prise de conscience collective est notamment encouragée par différents acteurs publics (dans notre cas, l'AMP, la cité de l'agriculture). Des fonds sont disponibles pour développer ce type de projets, dans notre cas un financement par la DLA13 et la MACIF sont en cours. Cela garantit la continuité du projet, à condition que les partenaires maintiennent leur engagement.

Le projet porte aussi des faiblesses, pour exemple au cours du confinement, les partenaires étaient très peu disponibles (notamment les acteurs de la solidarité, très mobilisés dans des dispositifs d'aide alimentaire d'urgence). La crise sanitaire a aussi mis à l'épreuve l'organisation des partenaires premiers cercles, pain et partage et le paysan urbain ont perdu 90% de leur clientèle quand maavar et l'ACI booth ta cuisine ont vu bondir leurs demandes. Cet événement a mis en exergue de grande fragilité autour du projet et il est à craindre une démobilisation des partenaires en cas d'une nouvelle crise.

Le confinement a aussi eu comme impact le report du hackathon qui aurait pu servir de phase d'idéation en démarrage du stage (bien que le dépasser à l'année prochaine puisse s'avérer bénéfique au projet car le sujet d'étude sera mieux contextualisé pour les étudiants). Mais il a surtout comme impact que les aspects économiques du projet n'ont été abordés qu'à la fin du stage, ils sont donc très peu développés.

❖ Adéquation entre résultat et objectifs initiaux

Le projet a évolué au fil de son avancement. Du premier groupe de travail entre les partenaires premier cercle avait émergé un intérêt pour la mutualisation des tournées. Les objectifs recherchés étaient une économie des frais et de ressources investis dans cette activité mais aussi la construction d'un projet collectif afin de renforcer les interactions et favoriser l'émergence de projet commun. Ainsi la mission engagée ne reposait pas sur un besoin mais sur une volonté de coconstruire. Rapidement il est apparu que des mutualisations simples entre les partenaires premier cercle ne serait pas ou peu réalisable.

En effet, elle impliquait pour les partenaires de se détacher de l'activité de livraison. Or les structures d'insertion y étaient opposées pour deux raisons :

- Les postes de livreurs en insertion apportent des compétences à acquérir pour les employées.
- Elles ne souhaitent pas modifier leur organisation. Déjà suffisamment complexe. D'autant que pour plusieurs partenaires, le besoin de réactivité et de disponibilité vis-à-vis de leur flotte rendaient risquée toute mutualisation

Différentes pistes de mutualisation « simples » ont tout de même été identifiées. Au cours des analyses de terrain, il est apparu qu'il existait un besoin réel d'offre de distribution urbaine, d'où l'intérêt de faire évoluer le projet vers la conceptualisation d'un hub logistique adapté à la livraison des derniers kilomètres et compatible avec les principes de l'ESS.

Ainsi, le travail fourni est en adéquation avec l'objectif initial car nous avons pu aborder à la fois les besoins alimentaires des magasins, des restaurants et des groupements d'achats de l'hypercentre et ceux des populations plus vulnérables dans les quartiers plus périphériques de Marseille (déserts

alimentaires). A noter, c'est que la proposition de hub en maillage a été conçue de sorte à pouvoir s'adapter aux besoins de chaque quartier avec des déclinaisons opérationnelles à imaginer collectivement (usagers, partenariats locaux, modalités de distribution, modèle économique, animation du point relai, etc.).

❖ Intérêt et limites du projet

Il est nécessaire de s'interroger sur la pertinence du projet. Un projet élaboré par une entité n'en bénéficiant pas est-il cohérent ? Tout dépend de l'évolution du projet, car même l'Armée du Salut (ACI booth ta cuisine) pourrait envisager de s'en servir ponctuellement. En effet, l'Armée du Salut est membre d'une nouvelle association sur le MIN qui est une conserverie en insertion. Cette nouvelle structure pourrait rejoindre le projet si ce dernier est poursuivi.

Une des faiblesses du projet se trouve dans sa dimension recherche action, en effet les circonstances optionnelles liées à la crise sanitaire ont fortement altéré les échanges avec les acteurs du projet. Ces derniers étant peu disponibles, peu d'étapes ont fait l'objet d'une réelle coconstruction. L'étape de transition sera donc capitale, car la pérennité du projet dépendra d'une réappropriation collective à l'occasion de la restitution du 24/09.

Conclusion

Les travaux menés dans la présent étude ont permis de faire émerger plusieurs scénarios de mutualisation logistique. La collecte des données nous a permis d'identifier les pratiques et besoins des partenaires premiers cercles et de dresser un état de l'art des initiatives de mutualisation dans d'autres grandes métropoles et à Marseille. La confrontation de ces deux axes de recherche nous a permis d'identifier différentes pistes répondant aux problématiques identifiées. Les scénarios présentés répondent à deux cas d'étude :

- La mutualisation de tournées pour des livraisons longues distances où trois pistes sont développées, recourir à une plateforme de co-livraison, l'organisation de mutualisations avec des acteurs assurant des livraisons régulières et enfin la création d'une nouvelle structure d'insertion par l'activité économique.
- Un schéma d'organisations adapté aux livraisons urbaines composé d'un maillage avec hub logistique et points relais. Ce schéma est particulièrement développé car il offre la réponse la plus intégrative aux problématiques de logistiques urbaines que nous avons identifiées à Marseille.

En complément de ces propositions, nous avons recensé les réglementations sanitaires et juridiques à étudier pour la conduite du projet.

Notre étude a mis en évidence un besoin réel de diversifier l'offre logistique en France et à Marseille en particulier. Les circuits alimentaires de proximité éprouvent des difficultés à émerger du fait de nombreux coûts invisibles. La mutualisation représente une opportunité pour diminuer les coûts logistiques, notamment pour des livraisons longues distances régulières. Mais c'est aussi pour les acteurs de l'alimentation, comme pour les acteurs de la solidarité, l'occasion de créer du lien. Mener des projets en commun (comme par exemple des projets de mutualisation) est non seulement la possibilité d'économies (financière, de temps et d'impact), c'est aussi l'occasion d'échanges. Ainsi, quand de nouveaux projets émergent, ils peuvent être co-construits.

La logistique urbaine est elle aussi en pleine mutation. À l'heure de l'ubérisation et de la précarisation de nombreuses professions, le secteur de la logistique n'est pas épargné. Cependant, en France et en Europe, des modèles innovants émergent. Ces derniers tentent d'apporter une réponse intégrative aux contraintes spécifiques à leurs lieux d'implantation. Pour Marseille nous avons tenté de schématiser une offre logistique pouvant s'adapter aux contraintes du territoire et aux différents usages des habitants en fonction de leur arrondissement de résidence. D'une offre de livraison efficace et neutre en carbone au lieu de vie et de rencontre au sein du quartier autour de l'alimentation.

Ainsi, les schémas proposés offrent une interaction entre les deux secteurs dans lesquels est né le projet : le secteur de l'IAE et le secteur de l'alimentation de proximité.

Bilan des apprentissages

❖ Télétravail :

- Contexte

J'ai effectué la quasi-totalité de mon stage en télétravail, à domicile. Ce dernier n'a pas été interrompu par le confinement. Durant cette période, j'ai effectué mes rencontres « terrain » à distance, par appel ou visioconférence. Quand la situation sanitaire le permis, j'ai pu effectuer le reste de mes entretiens sur le terrain. Bien qu'un bureau me fût attribué au sein des locaux de l'association Pain et Partage, je m'y suis que peu rendue. En effet, étant dans un bâtiment séparé du reste de l'équipe je n'ai pas vu d'intérêt à me déplacer dans le 15^{ème} arrondissement et continuer à travailler sans interaction.

- Analyses réflexives

Le télétravail est une position délicate. Mon stage ayant de particulier que j'étais non seulement éloignée géographiquement (les autres membres de l'association se trouvaient à Montpellier). Mais aussi un isolement professionnel car j'étais la seule à travailler sur la mission. Hormis des échanges avec ma tutrice, les seuls contacts que j'avais, étaient au cours d'entretiens.

Je pense que ces deux contextes ont très fortement impacté ma productivité et mon enthousiasme. À partir de 4 mois de stages, j'ai vu ma productivité chutée notablement. Je pense que l'isolement a considérablement joué sur ma motivation (si j'avais été autonome sur la mission mais en contact quotidien avec d'autres membres de l'association OU en télétravail mais en collaboration permanente, le sentiment de solitude m'aurait beaucoup moins influencé).

Cela m'a permis de cerner deux exigences pour mon futur emploi :

- A cours terme, je souhaite faire une pause avec le travail sur ordinateur, le télétravail en général. Avoir un emploi de terrain quitte à ce que ça ne soit pas un emploi à hauteur de mes qualifications.
- A long terme, je ne souhaite pas mener de projet seule : je ne suis pas suffisamment autonome, j'ai besoin que quelqu'un dépende de ma productivité pour l'être.

❖ Point hebdo :

- Contexte

Tout le lundi était organisée une réunion de 1 à 3h selon les semaines, réunissant les membres de l'association productifs : ma maitre de stage (seule salariée de l'association, 4 stagiaires issus d'école d'ingénieurs et de faculté de comptabilité) et un service civique et les référents des 3 autres stagiaires. Les autres stagiaires n'étaient pas conventionnés uniquement par FAB'LIM, en effet leur mission étant des projets partenariaux avec l'INRA, les réunions étaient aussi animées par des membres de l'institut de recherche et d'école Montpellier business school.

Ce point hebdomadaire était l'occasion de faire le point sur nos avancées de la semaine et d'annoncer le programme de la semaine à venir. Il nous permettait de tenir au courant l'ensemble de l'équipe sur nos avancées mais aussi d'identifier des axes de travail commun. Ces moments d'échanges informels était aussi l'occasion de créer des liens entre nous. Ces moments étaient importants pour moi car ils étaient les seuls échanges que j'avais avec le reste de l'équipe (qui avait eu, l'occasion de se rencontrer dans les locaux de l'INRA à Montpellier).

De la même façon, chaque semaine était conclue par l'envoi d'un mail récapitulatif de ce que nous avons pu accomplir au cours de la semaine.

- **Analyse réflexive**

C'est un exercice que je reproduirais à l'avenir. Outre que ces exercices permettaient de revenir point par point sur ce qui était accompli et à accomplir, il me donnait une vision d'ensemble de l'avancée du projet. Pour simplifier cet exercice, j'ai rapidement commencé à tenir un journal de bord quotidien de l'avancée de mon travail. Si l'objectif premier de ce journal était de consigner l'ensemble des tâches accomplies pour les points hebdomadaires, il est rapidement devenu un outil stimulant. Mon stage se faisant en autonomie complète, il était parfois difficile de garder une ligne directrice. Garder une trace écrite des tâches accomplies m'a permis de ne pas me perdre dans ma mission. Être obligée de « rendre de compte » fut plus stimulant qu'infantilisant (comme je le craignais au début), il me forçait à assumer le travail que je produisais. En effet, certaines semaines étant plus productives que d'autres, le réaliser participait à me remotiver.

- ❖ **Newsletter**

- **Contexte**

À partir de mai, nous avons rédigé une Newsletter chaque mois afin de rendre compte de l'avancée des travaux auprès des partenaires. Initialement cette newsletter était destinée aux partenaires « premier cercle » mais elle a rapidement été étendue à l'ensemble des parties prenantes, aux acteurs interrogés et au financeur de l'étude.

- **Analyse réflexive**

Les newsletters m'ont aussi été très bénéfiques sur ce point. Elles m'ont permis amorcer très tôt la rédaction. Ces productions ont constitué une matière précieuse pour la rédaction du rapport. Avoir un échéancier dans la rédaction m'a beaucoup aidé à amorcer ce travail de rédactions que j'appréhendais, mais produire une dizaine de pages par mois et devoir me confronter à de nombreuses relectures m'a rendu plus exigeante vis-à-vis de mes productions écrites et je pense avoir progressé dans cet exercice (qui n'a jamais été mon point fort). Ces rédactions m'ont aussi confronté à mes difficultés de rédactions (orthographe et grammaire) et m'ont forcé à les considérer comme un handicap que je dois intégrer ma méthode de travail et non pas seulement l'ignorer sous prétexte que je ne peux le contourner.

Table des tableaux

Tableau 1 : Besoins et enjeux des partenaires	22
Tableau 2 : Typologie des initiatives de mutualisation en France et en Europe.....	24
Tableau 3 : Simulation des coûts de la livraison cartographiée pour un véhicule de moins de 3,5 tonnes, non frigorifique transportant un chargement de 10kg (source : logicoût)	27
Tableau 4 : réglementation à interroger dans le cadre du transport de denrées alimentaires	35

Table de illustrations

Figure 1 : Logo des partenaires premier cercle	3
Figure 2: Diversité des circuits courts en France (Chiffolleau, 2019)	10
Figure 3 : Extrait d'un guide d'entretien.....	15
Figure 4 : Schématisations des différentes initiatives, leurs avantages et limites.....	25
Figure 5 : Simulation d'une tournée du paysan urbain desservant les sites de Cannes, Fréjus et Nice	26
Figure 6 : Tracé des tournées identifiées et la localisation des points de livraison/approvisionnement à relier.	28
Figure 7 : Différentes déclinaisons urbaines	29
Figure 8 : Schéma organisationnel du réseau logistique.....	30
Figure 9 : Schéma organisationnel du HUB des Abattoirs.....	31
Figure 10 : Schéma organisationnel des types de transports du réseau logistique.....	32
Figure 11 : Proposition de répartition des points relais.....	33
Figure 12 : (a) Positions géographiques des fournisseurs partenaires des paniers marseillais, (b) Répartition des paniers de quartiers à Marseille.	34

Bibliographie

- Abdelhai, L., Malhéné, N., & Gonzalez-Feliu, J. (2014). *Logistique urbaine durable : le CDU, un point de convergence entre les différents acteurs.*
- ADEME. (2017). *Les circuits courts de proximité.*
- Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise. (2010). *Synthèse - Livraisons & logistique urbaine.*
- Blanquart, C., Gonçalves, A., Raton, G., & Vaillant, L. (2015). *Vecteurs et freins d'une logistique plus durable dans les circuits courts : le cas du Nord - Pas-de-Calais.*
- CEREMA. (2019). *Projet Colcicca : Concevoir des organisations logistiques collectives et intelligentes pour les circuits courts alimentaires.*
- Chanut, O., & Paché, G. (2013). *La culture de mutualisation du PSL peut-elle favoriser l'émergence d'une logistique urbaine durable ?*
- Chiffolau, Y. (2012). Circuits courts alimentaires, dynamiques relationnelles et lutte contre l'exclusion en agriculture. *Société Française d'Économie Rurale.*
- Chiffolleau, Y. (2019). *Les circuits courts alimentaires, Entre marché et innovation sociale*. ERES.
- de Corbière, F., Durand, B., & Rowe, F. (2010). Effets économiques et environnementaux de la mutualisation des informations logistiques de distribution : avis d'experts et voies de recherche. *Management & Avenir.*
- Direction Études et Stratégie d'Aix-Marseille-Provence Métropole. (2019). *Plan de déplacement urbain AMP.*
- DRAAF Auvergne-Rhône-Alpes. (2012). *A-1 1 : Stockage des denrées périssables.*
- DRAAF Auvergne-Rhône-Alpes. (2012). *A-1 2 : Transport des denrées périssables.*
- Gonçales, A. (2013). La performance des organisations logistiques des circuits courts de distribution, une analyse des déterminants et leviers d'amélioration (thèse de doctorat).
- Gonzalez-Feliu, J., & Battaia, G. (2017). La mutualisation des livraisons urbaines : quels impacts sur les coûts et la congestion ? *Logistique & Management.*
- Gumuchian, H., & Marois, C. (2000). *Initiation à la recherche en géographie*. Montréal: Presses de l'Université de Montréal.
- IFSTTAR. (2019). *Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court.*
- INSEE. (2020, août 13). *Taux de chômage localisés au 1^{er} trimestre 2020*. Récupéré sur Insee.fr: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012804>
- Institut national de recherche et sécurité. (2003). *Hygiène et sécurité dans le domaine de la distribution alimentaire, aide mémoire juridique.*
- les greniers d'abondance. (2020). *Vers la résilience alimentaire, faire face aux menaces globales à l'échelle des territoires.*

- Ministère du travail, de l'emploi et de l'insertion . (2020, aout 11). *Insertion par l'activité économique*. Récupéré sur travail-emploi.gouv.fr: <https://travail-emploi.gouv.fr/emploi/insertion-activite-economique/>
- Nimtrakool, K., Chanut , O., & Grandval, S. (2014). Analyse thématique de la mutualisation urbaine au travers une étude bibliométrique et des entretiens exploratoires. *Logistique & Management*.
- Nimtrakool, K., Chanut, O., & Grandval, S. (2014). *La mutualisation des ressources logistiques pour la gestion du dernier kilomètre en ville : état de l'art et pistes de recherche à partir d'une recherche bibliométrique*. 10ème Rencontres Internationales de la Recherche en Logistique.
- Rajaa, M., & Ibnoukatib, G. (2019). La logistique Urbaine : Identification des Concepts clefs. *European Scientific Journal*.
- Raton, G., Gancalves, A., Gaillard, L., & Wallet, F. (2020). *logistique des circuits alimentaires courts de proximité : état des lieux, nouveaux enjeux et pistes d'évolution*. RMT alimentation locale.
- Raton, G., Gonçalves, A., Vaillan, L., Blanquart, C., Loeuilleux, P., & Tellier, C. (2015). *ALLOCIRCO : Alternatives logistiques pour les circuits courts en Nord – Pas de Calais*. IFSTTAR.
- RMT Alimentation Locale. (2017). *La logistique dans les chaînes alimentaires courtes de proximité : enjeux et leviers d'optimisation*.
- SUGAR. (2011). *City logistic best practices : a handbook for authorities*.
- Taniguchi, E., Thompson, R. G., Yamada, T., & Duin, R. V. (2001). *City-Logistics - networks modelling*. PERGAMON.
- Vétois, P., & Raimbault, N. (2017). L'« uberisation » de la logistique : disruption ou continuité ? Le cas de l'Île-de-France. *ISTE*.

Table des annexes

Annexe 1 : Guide d'entretien « la charrette ».....	50
Annexe 2 : Guide d'Entretiens « Partenaires premier cercle »	53
Annexe 3 : Entretien Benjamin de « Pain et Partage »	55
Annexe 4 : Cartographie des acteurs	59
Annexe 5 : Référencement des acteurs marseillais enquêtés	60
Annexe 6 : Référencement des initiatives de mutualisations rencontrées	61
Annexe 8 : liste de diffusion de la Newsletter de juillet 2020.....	62
Annexe 7 : Newsletter de juillet 2020	63

Annexe 1 : Guide d'entretien « la charrette »

La charrette : Solution logistique des circuits-courts. Plateforme de co-livraison entre producteurs.

Contact : Laura Giacherio (présidente)

Les questions que je me pose :

- Comment fonctionne la charrette en pratique?
- Ce modèle est-il viable, répond-il à des besoins?
- Quels sont les pistes communes avec le projet fablim ?

Bonjour Laura

Tout d'abord, merci du temps que vous m'accordez.

Avez-vous un impératif ? Nous pouvons fixer dès maintenant la durée de l'entretien.

Comme je vous l'ai présenté par mail, Je vous contacte au nom de l'association fab'lim. Nous sommes un pôle associatif avec pour objet de faire émerger et porter des projets partenariaux en territoires Méditerranéens.

Je suis stagiaire et je travaille sur la thématique des réseaux d'approvisionnement et livraison des filières de proximité à Marseille.

Nous menons un projet rassemblant différentes structures de réinsertion qui souhaite mutualiser leurs réseaux de transport et de logistique. Pour l'instant nous travaillons avec 4 structures mais il est envisageable d'élargir l'initiative à d'autres acteurs.

A ce stade du projet, nous étudions différents scénarios de mutualisation et le format de co-livraison est l'un d'eux. Très peu de structure en France l'expérimentent. C'est pourquoi votre expérience est une source d'apprentissage très intéressante.

L'enquêtée	Est-ce que vous pouvez vous présenter ?
Thème 1 : présentation de la structure	
<u>Présentation et Organisation de l'entreprise</u> Localisation et fonctionnement global du service	Pouvez-vous me présenter la nature de votre offre ? Quels sont les clients / usagers ciblés ? Quelle est sa zone d'activité ? Décrivez-nous votre activité Quelles filières sont concernées/en demande ? (bio ?)
<u>Employés</u> Identifier la taille de et la composition de l'entreprise	Combien de personnes dans l'entreprise ? A Quels postes ?
<u>Format</u> La genèse du projet Identifier les grandes étapes du projet La direction actuelle de l'entreprise	Qui est à l'origine du projet ? Quels était le format ? A-t-il évolué ? Y a-t-il eu des Obstacles aux projets ?

<p align="center"><u>Infrastructures</u> Entrepôts, lieux de dépôts</p>	<p>De quelles infrastructures se composent LC ? Comment les avez-vous financées ? Sont-elles amorties ? Sur combien d'années portent les amortissements (pour chaque gros investissement) ?</p>
<p align="center"><u>Logistique</u> Caractériser la gérance de la logistique, le temps nécessaire Spécificité logistique urbaine</p>	<p>Comment sont générées les feuilles de routes ? Rencontrez-vous des Obstacles à la coordination ? Exemple d'Outils ? Arrivez-vous à optimiser les retours à vide ? Quel est le volume horaire consacré à ce poste ?</p>
<p align="center"><u>Motivation</u></p>	<p>Quelles sont les motivations des agris ? Quelles sont vos motivations ? De qui venaient la demande à l'origine du projet</p>
<p align="center">Thème 2 : Le modèle économique</p>	
<p align="center"><u>Structure des couts</u></p>	<p>Quelle est la structure de coûts de votre entreprise/association (= quels sont vos différents postes de charges) ? Pouvez-vous nous donner le montant estimatif de chaque poste de charges ? Comment sont calculés les frais de transport ?</p>
<p align="center"><u>Structure des revenus</u></p>	<p>Quels sont les prix pratiqués ? Quelle est votre politique tarifaire ? Comment sont calculés les compensations ? (étude de marché, analyse des prix de la concurrence, calcul du prix de revient et ajout d'une marge) ? Quel est votre modèle de revenus issus de la vente des services (ou produits) (un prix fixe, un prix variable en fonction du volume, des prestations annexes...) ? Quel est votre chiffre d'affaire annuel ? Quelle est la tendance de votre CA depuis 3 ans (stable, en augmentation, en diminution) ?</p>
<p align="center"><u>Rentabilité</u> Rentabilité pour les agris et LC</p>	<p>Quel est le seuil de rentabilité à atteindre pour que votre activité soit viable ? Est-il atteint ? A combien de clients/ volume de vente cela correspondrait-il ? Est-ce que votre tarification actuelle permet de financer votre activité, (en comptant le temps passé et la dotations aux amortissements ?) Y a-t-il un retour des agris sur les économies réelles ? (Temps en logistiques compensé par tps économisé en livraison. Livraison pas rentable)</p>
<p align="center"><u>Evaluation des besoins des agriculteurs</u></p>	<p>Y a-t-il un équilibre entre l'offre et la demande ? Y a-t-il en besoin en logistique et livraison pour les agriculteurs ?</p>
<p align="center">Thème 3 : Organisation des tournées</p>	
<p align="center"><u>Evaluation des tournées</u> Organisation, densité et stabilité des tournées</p>	<p>Combien de tournées par semaines ? Equivalent en km/semaines ? Equivalent en tonnes/semaine ? Avec combien d'agriculteurs travaillez-vous ? En moyenne, combien d'agriculteurs pour une tournées mutualisée ? Si les tournées sont fixe, l'agri n'a plus besoin de la plateforme ?</p>

<p><u>Derniers km</u> Caractérisations de la problématique des derniers km et de la logistique urbaine</p>	<p>Comment les derniers km sont pris en compte pour le calcul des couts ? Quelles sont les contraintes à la logistique urbaine ? Existe-t-il une Offres similaires ou complémentaires notamment pour les derniers km ? Possédez-vous ou envisagez-vous des relais en ville ?</p>
<p><u>Marchandise</u> Caractériser les marchandises mutualisées et leurs contraintes</p>	<p>Y a-t-il des exemples d'incompatibilité de livraison : Allergène, Produits froids, Produits bio ? Y a-t-il eu des problèmes en lien avec la capacité d'accueil des véhicules ? Y a-t-il des normes à respecter ? Des assurances particulières ?</p>
<p><u>Mutualisation</u> Expériences en mutualisation Exemples de mutualisation Ressenti vis à vis de la mutualisation Identifier des synergies existantes ou à valoriser</p>	<p>Dans votre offre, jusqu'où va la mutualisation (juste la logistique ou aussi les réseaux commerciaux, une offre de paniers composés par exemple) ? Comment réalisez-vous cette activité (mode opératoire : réception, picking, livraison, communication, gestion...) ? Y a-t-il des Obstacles à la coordination ? Est-ce qu'une mutualisation de matériel (et non des services) semble pertinente et réalisable ?</p>
<p>Thème 4 : Parties prenantes et alliances stratégiques</p>	
<p><u>Partenaires</u> Identifier les profils des partenaires (agri et autres), Leur mode d'adhésion Identifier les autres interlocuteurs</p>	<p>Êtes-vous en contact avec d'autres structures au quotidien ? Quelles sont les parties prenantes clé, internes et externes ? Quelles alliances stratégiques avec des entreprises, associations, collectivités, instituts de recherche ou autre vous ont été les plus bénéfiques pour amorcer le projet ? Quelles taches sont assurées en interne et qu'est-ce qui est sous-traité</p>
<p><u>Relations entre les partenaires</u> Caractériser l'implication des utilisateurs. Identifier les freins sociaux à la mutualisation et les bénéfices indirects</p>	<p>Perte de lien des agris avec restaurateurs Y a-t-il eu une Co construction du projet ? Votre structure a-t-elle permise de faire émerger des synergies entre les agriculteurs ?</p>
<p><u>Fin d'entretien</u></p>	<p>Quel développement visez-vous à court, moyen et long terme (en volume travaillé, nombre de fournisseurs, de clients, aire de chalandise...) ? Identifiez-vous des contraintes nuisant au maintien ou au développement de votre activité ? Disposez-vous d'une comptabilité (bilan et compte de résultat détaillé ou balance, voire grand livre analytique) que je pourrais consulter (confidentiel) ? Y a-t-il une tache que vous souhaiteriez abandonner, sous-traiter ou simplement diminuer ? Si vous pouviez apporter un changement à votre système logistique, quel serait-il ? Votre activité a-t-elle était perturbé par le confinement</p>

Annexe 2 : Guide d'Entretiens « Partenaires premier cercle »

Les questions que je me pose :

- Gestion actuelle du pôle logistique, dont tournées de livraison (fonctionnement, moyens - dont outils de gestion du système d'information, coûts...)
- Eventuelles difficultés rencontrées
- Expérimentations mises en place pendant le confinement (nature, enseignements, pérennisation envisagée)
- Projets en développement (nature des projets, besoins logistiques associés...). En quoi la non maîtrise de la logistique peut-elle être un frein à vos projets ?
- Pistes de mutualisation : quelles priorités ? comment seraient-elles opérationnalisables (là, tu peux les consulter sur les points relais, la mobilité douce, etc.) ?
- Possibilités d'implication de leur part dans la construction de ces pistes (ex. : mise à disposition de flottes de véhicules, de salariés en insertion, d'outils informatiques, etc.)

Fonctionnements actuels :	
<p><u>Tournées</u> Décrire de façon précise l'organisation des tournées pour en faire une cartographie utilisable (y compris les nouvelles tournées mises en place pendant le confinement)</p>	<p>Comment élaborez-vous vos tournées de livraison ? Qu'est-ce qui a changé durant le confinement ? Combien de kg par tournée ? Combien dure une tournée ? Combien de km ? Combien coûte une tournée (salaire, essence entretien véhicule) ? Qu'est ce qui est fixe et qui est susceptible de varier ? Qu'est ce qui prend du temps pendant une tournée ? Comment pensez-vous pouvoir pérenniser les circuits mis en place durant le confinement ? Comment sont générés les feuilles de routes ?</p>
<p><u>Équipe</u> Cerner les compétences et composition des équipes de livraison/appro</p>	<p>Combien de personnes sont consacrées au transport (dont préparation de commande) ? Combien assurent les tournées ? Salaire horaire brut chargé d'un livreur ? Combien d'heures/semaine de livraison ? Y a-t-il des Postes en insertion</p>
<p><u>Logistique</u> Comprendre comment est gérée la logistique et par qui. Mesurer la souplesse de ce service</p>	<p>Où est ce qu'on perd du temps ? Les véhicules sont-ils toujours adaptés au milieu ? Utilisez-vous une interface numérique ? Un logiciel d'organisations des tournées ? Un outil de cartographie ? Quels sont les outils dont vous vous servez pour recueillir les commandes, suivre leur préparation et gérer la distribution ? Comment pourriez-vous optimiser votre système d'information ? Comment vous êtes-vous organisé pendant le confinement ?</p>
Insertion par l'activité économique (IAE)	
<p><u>Pour postes de livreurs</u> Evaluer avec les partenaires si des postes en insertion leur semble envisageable</p>	<p>Déjà essayé ? Compatible ? Quels sont les freins, les limites ? Quels est le profil de vos employés en insertion sur ce poste ? Que faudrait-il mettre en place pour que ça fonctionne ?</p>
<p><u>Autres postes</u> Identifier d'autres postes envisageables ex. : manutentionnaires.</p>	<p>Dans l'hypothèse du développement d'un hub logistique mutualisé servant des entreprises prestataires, quels autres postes en insertion pourraient être créés pour assurer logistique ? Préparation de commande Centre de tri Livreurs à vélo (pas de permis optionnel)</p>
Logistique urbaine	
<p><u>Déplacement</u></p>	<p>Quelles sont les contraintes à la logistique en ville Y a-t-il une Différence entre les déplacements en ville et extérieur ?</p>

A quelles contraintes font-ils face lors des livraisons en ville	Classer les contraintes en villes : embouteillages, stationnement, accessibilité, dessertes
Centre logistiques Caractériser l'intérêt et l'engouement d'infrastructures relais pour les partenaires	Avez-vous déjà eu recours à des infrastructures type « points relais », « hub » Quels services pourraient être proposés ? Hub faisant interactions entre périphérie et la ville ? Points relais ?? Quelle localisation à envisager ? Quelles sont celles qui retiennent le plus leur attention et comment seraient-elles opérationnalisables ?
Mobilité douce	
Cerné l'intérêt des partenaires pour des mobilités alternatives et jusqu'où ils sont prêts à aller	Déjà envisagé ? Quels sont les limites ? Si prêt de vélo, un test est envisageable ? Sous-traiter un service est-il envisageable ? Partenariats avec un service de livraison à vélo ? Sous-traiter Ouvrir des postes d'insertions dans ces entreprises
Développements	
Caractériser les ambitions et objectifs des partenaires à court moyen et long terme	Quel développement visez-vous à court, moyen et long terme (en volume, nombre d'utilisateurs, aire d'approvisionnement, de livraison...) ? Projets : épicerie solidaire, livraison repas, étendre activité, livraison BtoC
Avis sur les pistes de mutualisations	
	Quel est votre avis sur les pistes Recours à un tiers service Mutualisation des flottes Création d'une ACI Création d'un hub logistique Lesquelles vous semblent les plus envisageables /intéressantes /réalisables ?

Annexe 3 : Entretien Benjamin de « Pain et Partage »

Réalisé le 02 mai 2020 dans les locaux de Pain et Partage à Marseille

Auditeur Johanna Duret

Avec benjamin Borel, Co-gérant de l'association Bou'sol et du chantier d'insertion Pain et partage à Marseille

1. Organisation des tournées

Camille organise les tournées avec le responsable du site

Il y a 2 sites

- Le chantier de formation (association)
- Le chantier d'insertion (EI)

2. Employés livraison

	EI	Association
Temps normal	5	4
Covid	3	3-4

+ 2 préparateurs de commande

Soit 11 postes en insertion

1 livraison = 2 par camions mais ça ne fonctionne pas, les livreurs ne sont pas dans des conditions réelles de travail. C'est « trop chill »

Ex : un employé a refusé un poste en cdi car le poste était à 1 par camion

Obj : passer à 1 par camion

C'est lui qui organise tout de tête

L'organisation est Pratico pratique : pas de logiciel, simple car tout est fixe : mais si les livraisons deviennent plus souples : ce sera beaucoup plus compliqué

3. Coûts

Assurance et maintenance sont de gros coûts

Certains coûts ne sont pas utilisés :

- Un téléphone portable par camion : non utilisé
- Logiciel de mapping (Pas encore utilisé car la logistique doit être revue)

Intérêt : pour la sécurité et la responsabilité

Exemple : ben a dû payer une amende car il ne pouvait prouver qu'il était dans le véhicule

Il y a une faille à l'organisation

Projet : utiliser le parti logistique du logiciel de gestion de production (avec horodatage des livraisons etc.)

4. COVID

Les Activités en lien avec le médical, le social et caritatif ont été maintenues (livraison aux hôpitaux, structure d'accueil)

Mais une seule structure en fonctionnement (IE), les 2 ont été regroupées

Les 3 livreurs se sont organisés entre eux

Nouvelles organisations pour s'impliquer dans des opérations contre la précarité alliant différentes associations caritatives

En partenariat avec la métropole pour aider à la logistique de mise en place des paniers solidaires

Le mardi

- En amont PEP livre le matériel sanitaire (masque gant gel) et impliqué dans la gestion des produits sanitaire
- Les agris livrent les paniers déjà composés
- Mardi après-midi : livraison de pain puis distribution des paniers par la métropole

Financement de cette action par la fondation de France

En temps normal

Asso :45% du ca

55% subventions -> 80% aides au postes et 20% aide de l'état (département et région)

EI : 90% par le CA

Payés au smic horaire + majoration pour les horaires de nuit (différents entre EI et asso)

Logiciel de cartographie : peut être utile pour rationaliser

Par exemple pendant le covid : tout fait avec google map

Cela Permettrait de visualiser les regroupements possibles

Permettrait aussi de regrouper les tranches horaires

Logiciel : DEXMA

- Cérès : planification de production
- Ariane : logistique

5. Poste de livreurs en insertion :

Ça fonctionne « globalement » mais ça ne fonctionne pas bien

Mais les pbs sont résolubles, il manque surtout d'organisation et de compétences

Les livreurs ne sont pas de mauvaise volonté mais pas assez stimulés. On n'en attend pas assez d'eux. PEP doit être plus exigeant

Les outils utilisés doivent être plus pro et plus exigeants sur le suivi des véhicules

6. Logistique urbaine :

Tout dépend du véhicule

Vélo cargo : pas rentable sur les grandes distances (à part sur l'impact carbone)

Car comme il n'y a pas de pistes cyclables, ils subissent aussi les embouteillages et en plus c'est compliqué (trottoirs etc.)

En fourgonnette le pb c'est les bouchons et les dessertes. Les places livraisons ne sont pas respecté donc doubles files

Une bonne alternatives sont les points relais ou les produits seraient redistribués à vélo

ex : utilisations les kiosques

Potager city distribue dans les anciens relais de la RMT

Ils seraient plutôt des points d'interactions entre les différentes structures

Sous-traiter ou s'équiper ?

Pep n'a pas de vision verticale ou hégémonique de

Préfère la collaboration à l'intégration

« Tout le monde doit être gagnant » et ne pas concentrer les ressources

La collaboration doit être privilégier mais la sécurisation est une condition incontournable

7. Mutualisation :

Attention au prêt de véhicule

« Pour Les véhicules, les mécaniciens nous demandent ce qu'ils en font »

La maintenance et l'usage des véhicules est un vrai problème

Il faut sécuriser les prêts car si un véhicule est prêté et mis hors d'usage, l'activité de pep est mise en danger, ils préfèrent gérer eux même

« Si c'est une prestation c'est très différent car tu peux gérer les risques »

Il y a besoin d'avoir un vrai suivi des véhicules et de responsabiliser les livreurs, qu'ils aient conscience des investissements et de la valeur de ce qu'ils transportent.

« Il y a plein de petit problème à régler »

8. Projet de développement global

Dynamique PTSE

Travailler sur cette zone pour renforcer les vocations de développement de l'alimentaires dans Nord

Il y a des convergences de projets

ex projet d'agri urbaine avec Jocelyne

Plateforme manger bio Provence : possibilité de croisement

Et il y a un vrai rôle de la logistique là-dedans

Livraison en BtoC

Ils ont testé avec open Food France : Besoin de beaucoup plus de communication

Pas de livraison à domicile mais utiliser des points de retraits

Intérêts : revoir complètement les circuits de distributions pour sortir de la dépendance envers la grande distribution et des GMS : volonté d'indépendance

Pep et dans une logique de diversification

« Pour toucher les gens différemment »

L'objectif est aussi de travailler la résilience de l'entreprise, la crise sanitaire a prouvé le besoin de restructurer l'organisation

9. Retour sur les propositions

A : la sous-traitance n'est pas privilégiée

Mais un partenariat avec Toutenvélo pour développer des postes de livreurs en insertion est tout à fait envisageable

A voire : Proxi pousse

B

Oui mais doit être sécurisé

PeP ne peut logiquement pas séparer de l'activité mais veut travailler la mise en commun de véhicule à condition de garantir la sécurité.

C

Pas d'intérêt à déléguer les postes et surtout ce n'est logiquement pas gérable de laisser la distribution à une autre entreprise

L'idée est plutôt de grandir et que ces nouvelles opportunités soient pensées collectivement

Pas de réorganiser ce qui est déjà en place

On veut combler les trous

C'est ne idée mais ça n'apporte pas de solution

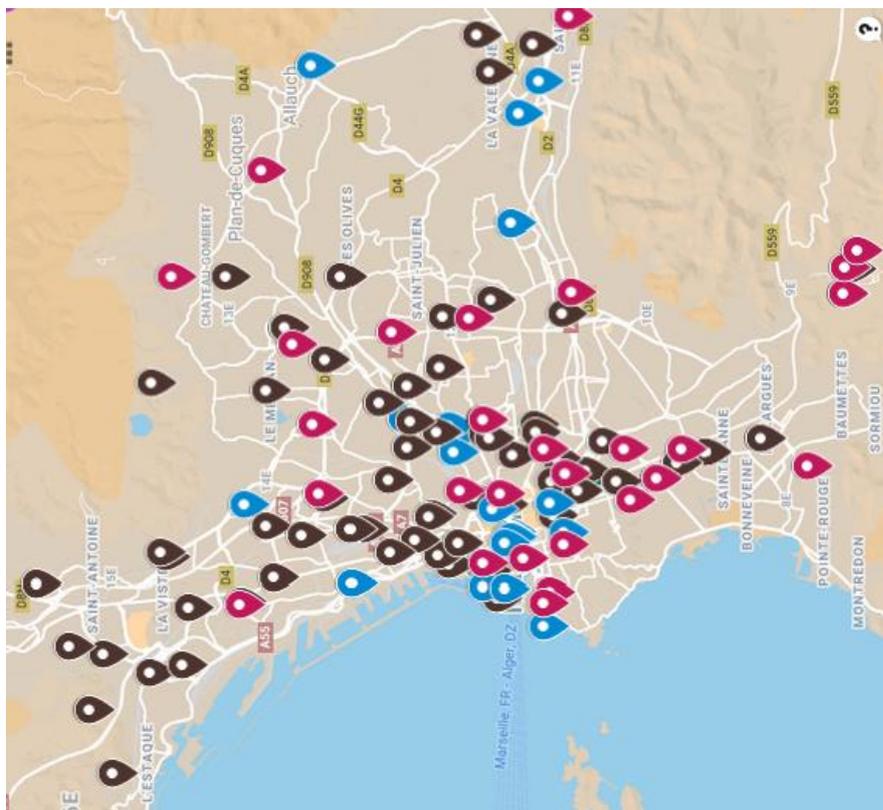
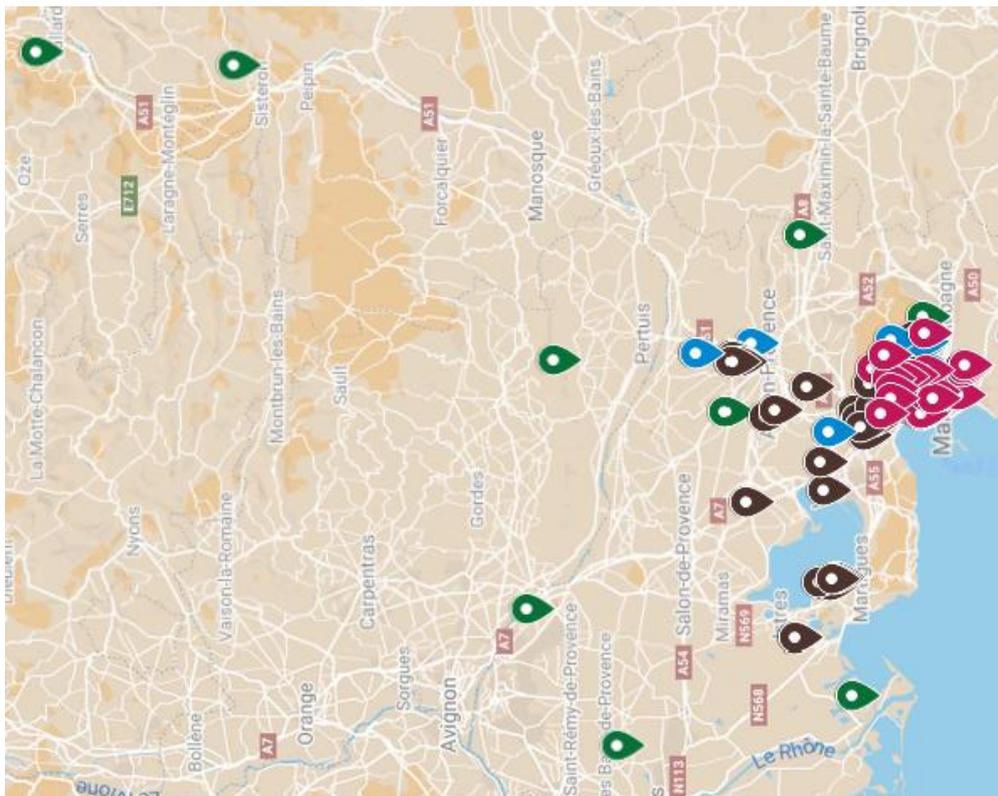
D -> on garde l'idée d'un système de gestion collectif pour rendre les solutions vivables

Creuser les retours de déchet

- Champignon de Marseille (récup marc de café)
- Moulinot fait pareil et souhaite se développer à Marseille

Pierre Noel Canitrot du draff travaille sur ces questions

Annexe 4 : Cartographie des acteurs



Légende

-  Producteurs Paniers marseillais
-  Pain et partage
-  Le paysan urbain
-  Producteurs Paniers marseillais
-  Paniers de Quartier

Annexe 5 : Référencement des acteurs marseillais enquêtés

Nom de l'initiative	Forme juridique/ nature de l'initiative	Territoire concerné	Expériences à valoriser	Type informations collectées
Les alchimistes	Les alchimistes est une association de compostage urbain, la matière organique est récoltée, compostée et redistribuée en ville.	Marseille	Expérience de la livraison à vélo à Marseille	Entretien SD par téléphone
Andes	Réseau national d'épicerie sociales et solidaires	Marseille	Expérience de l'insertion par l'activité économique par la livraison	Entretien SD sur terrain
Provence TCL	Entreprise d'insertion de collecte et recyclage de textile	Région PACA	Expérience de l'insertion par l'activité économique par la livraison	Entretien SD par téléphone
Synchronicity	Projet de Hub commun aux différents acteurs de la logistique décarbonée à Marseille	Marseille	Expérience de la livraison à vélo à Marseille	Entretien SD par téléphone
Deky	Projet de Hub commun aux différents acteurs de la logistique urbaine à Marseille	Marseille	Projet de mutualisation de la logistique	Entretien SD sur terrain
La plateforme paysanne locale	Assure approvisionnement et la livraison de produits frais locaux aux professionnels de la restauration et aux détaillants du bassin Aix-Marseille	Marseille	Expérience de l'approvisionnement des circuits courts à Marseille	Entretien SD par téléphone
Urby	Pôle de coopération logistiques et d'approvisionnement	Marseille	Expérience logistique Solution pour derniers km	Recherche données secondaires
Chantiers écoles PACA	Regroupe de nombreux chantiers d'insertion en PACA, en contact avec des entreprises d'insertion.	PACA	Possibilité de diffuser un appel à témoignage auprès de structures ayant une expérience de l'insertion professionnelle par des postes de livreurs	Recherche données secondaires

Annexe 6 : Référencement des initiatives de mutualisations rencontrées

Nom de l'initiative	Forme juridique/ nature de l'initiative	Territoire concerné	Expériences à valoriser	Type informations collectées
La mule	Pôle de coopération logistiques et d'approvisionnement	Lyon	Expérience de la mutualisation et de la coopération	Recherche données secondaires
La Charrette	Plateforme de Cotransport de produits alimentaires	France	Expérience dans la co-livraison	Entretien SD par téléphone
Le Chemin des Mûres	Plateforme de Cotransport de produits alimentaires	France	Expérimente la co-livraison (démarrage prévu fin mai)	Entretien SD par téléphone
Madrid Km0	Hub logistique coopératif destiné aux petites initiatives de production et de transformation alimentaire dans la Communauté de Madrid	Madrid	Espace de stockage (en frais ou à température ambiante), picking, préparation de commandes et livraison à des boutiques, restaurants et groupements d'achats	Entretien SD par téléphone
Logicoût	Outil de calcul du coût de livraison en circuit court	France	Distribution en circuit court	Echanges informels
IFSTTAR	Centre de recherche	France	Source de connaissances juridiques en mutualisation des transports	Echanges informels
Colicaux	Projet de plateforme de Cotransport de produits alimentaires	France	Expérience dans la co-livraison et du co-stockage	Entretien SD par téléphone
CoopCycle	Fédération de coopératives de livraison à vélo	France Europe	Expertise en livraison urbaine (mobilité douce sur les derniers km, livraison à des particuliers)	Recherche données secondaires
Le Kiosque paysan	Projet collectif de plateforme logistique mutualisée multi-acteurs de produits fermiers locaux/bios	Nantes	Expérience logistique	Entretien SD par téléphone
GRAP	SCIC Groupement Régional Alimentaire de Proximité (service au réseau de boutiques membres)	Lyon	Expertise dans la mutualisation logistique pour l'optimisation en circuit court	Recherche données secondaires
Biovallée du Val de Drôme	Intercommunalité innovante	Val de drome	Mutualisation des flux logistiques	Recherche données secondaires
Promus	Service de collecte et livraison multi-circuits	Lyon Nantes	Expérimente la mutualisation des flux logistiques	Recherche données secondaires

Annexe 8 : liste de diffusion de la Newsletter de juillet 2020

AMP Métropole	GAILLARD Laure <laure.gaillard@ampmetropole.fr> RALAMBONDRAINY Jean-Daniel <jean-daniel.ralambondrainy@ampmetropole.fr> MERLO Jean <jean.merlo@laregion.fr> FAGES Roxane <roxane.fages@laregion.fr> Suzie Aublet <suzie.aublet@ampmetropole.fr> COCCHIELLO Lugdivine <lugdivine.cocchiello@ampmetropole.fr>
Cité de l'agriculture	Marion Schnorf <marion@cite-agri.fr> Louis ROLAND <louis@cite-agri.fr> Louise Levayer <louise@cite-agri.fr>
Fondation Carasso	CHEISSOUX Clément <Clement.Cheissoux@fondationcarasso.org>
Université aix Marseille	Sébastien Brion <sebastien.brion@univ-amu.fr> HABIB Johanna <johanna.habib@univ-amu.fr> GODE Cecile <cecile.gode@univ-amu.fr> KEH Pauline <pauline.keh@univ-amu.fr> MARI raphaël <raphael.mari@ampmetropole.fr>
INRA	Yuna Chiffolleau <yuna.chiffolleau@inra.fr>
Partenaires premier cercle	Olivier Bonneaud <olivier.bonneaud@mangerbioenprovence.fr>, Benjamin Borel <b.borel@bou-sol.eu>, Cécile Trousseau-Petche <cecile@lepaysanurbain.fr> Deborah DELIENS <déliens@armedusalut.fr> Jocelyne BRESSON <jbresson@armedusalut.fr> Marie-christine Gillot <direction@maavarmarseille.fr> Philippe Cahn <p.cahn@lespaniersmarseillais.org>
France Active	Antonin DUPIN <adupin@franceactive-paca.org>
Autres partenaires	Constance de Alexandris <constance@ecoceaty.com> Marie Clémentine Foussat <marieclémentine@kiosquepaysan.fr> Lea Sturton <lea.sturton@mouans-sartoux.net>, Caroline Monjardet <caroline.monjardet@mouans-sartoux.net>, Rachel Arnould <rachel.arnould@openfoodfrance.org>, Gwenaëlle Raton <gwenaëlle.raton@univ-eiffel.fr>, pfossat <pfossat@poletransition.fr>, Véronique ARFI-BENAYOUN <V.ARFI-BENAYOUN@mairie-miramas.fr>

Annexe 7 : Newsletter de juillet 2020

Etude de faisabilité de scénarios de mutualisation logistique pour une alimentation durable et solidaire dans la ville de Marseille

Newsletter juillet 2020

Au cours de ce dernier mois, nous avons concentré nos recherches sur l'analyse de la faisabilité (notamment réglementaire et sanitaire) et la mise en forme des scénarios de mutualisation logistique présentés dans les précédentes newsletters. Nous avons tout particulièrement approfondi la piste du hub logistique (piste D) et nous avons identifié des opportunités de mutualisation de tournées existantes (pistes A : mobiliser les offres logistiques existantes et B : mettre en commun la flotte automobile des partenaires). La prochaine étape consistera à budgétiser les orientations les plus fédératrices pour les acteurs du territoire.

Sommaire

Identification d'opportunités de co-livraison longues distances entre partenaires	1
Le contexte	1
Des opportunités de mutualisation.....	2
Etude des normes sanitaires pour la mise en commun des flottes	3
Approfondissement du schéma d'organisation du hub logistique	4
Un système de livraison adapté aux aires urbaines	4
Marseille et son contexte urbain	5
Vers un HUB des anciens Abattoirs.....	6
Points relais urbains dans l'hypercentre	8
Points relais urbains en zone péricentrale	8
Etude des normes juridiques pour la mutualisation des tournées et la co-livraison :.....	9
Besoins de clarification.....	11

Identification d'opportunités de co-livraison longues distances entre partenaires

Le contexte

Deux des structures partenaires sont à la recherche d'un service de livraison pour des trajets longs : i) Le Paysan Urbain cherche à approvisionner depuis Marseille (13^e), des grossistes des métropoles de la région PACA et Est-Occitanie, et ii) les fournisseurs (hors maraîchers) des Paniers Marseillais (situés à dans un rayon de 30 à 150 km) cherchent à approvisionner les consommateurs des Paniers de Quartiers (PDQ) dans Marseille. Le Paysan Urbain et les fournisseurs des Paniers Marseillais ne peuvent assurer seuls ces tournées

car elles représentent de trop petits volumes pour être rentables. Prenons par exemple, une tournée que pourrait effectuer Le Paysan Urbain pour approvisionner les entrepôts METRO de Fréjus, Cannes et Nice (cf. itinéraire sur la carte de la figure 1).

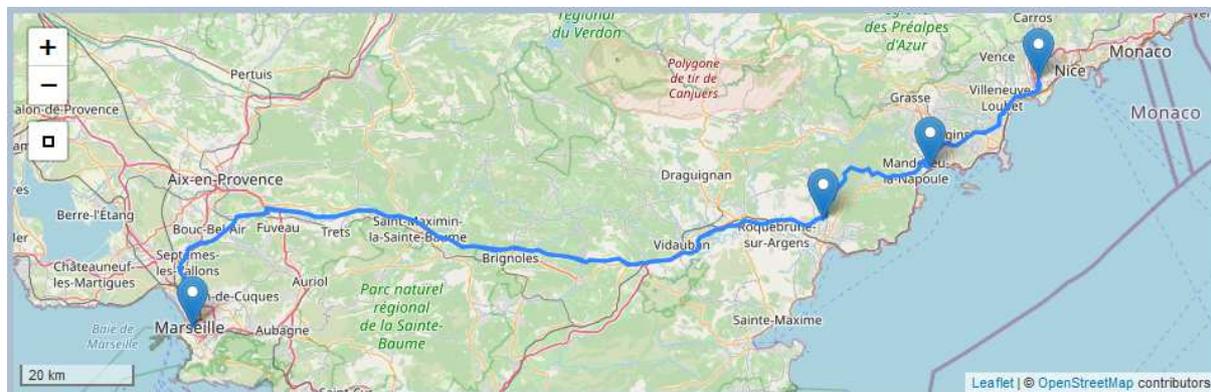


Figure 1 : Simulation d'une tournée du paysan urbain desservant les sites de Cannes, Fréjus et Nice.

En comptant les amortissements du véhicule, le coût de la livraison s'élève à 252 € aller-retour (145 € sans les amortissements), comme l'indique le tableau 1 ci-dessous. Effectuer ces livraisons seul n'est pas envisageable pour Le Paysan Urbain car les volumes (10kg pour la simulation) et la valeur de la cargaison sont trop faibles.

Tableau 1 : Simulation des coûts de la livraison cartographiée figure 1 pour un véhicule de moins de 3,5 tonnes, non frigorifique transportant un chargement de 10kg (source : Logicoût).

	Coûts	Temps consacrés
Utilisation du véhicule	145,5 €	
Conduite	72,4 €	4h49
Chargement, déchargement, remise des marchandises	18,8 €	1h15
Autres activités logistiques	15 €	60 min
TOTAL	252 €	7h

Coût collectif des émissions	9,5 €
Coût de revient du véhicule (par km)	0,323 € TTC/km
Coût par kg transporté	25,15 €

Des opportunités de mutualisation

Au travers de nos entretiens, nous avons repéré des acteurs marseillais effectuant des tournées de livraison régulières dans la région PACA. Cela nous a permis de constater que la plupart des fournisseurs des Paniers Marseillais et des grossistes que Le Paysan Urbain souhaite approvisionner se situent à moins de 5 km d'une tournée existante assurée par ces autres acteurs (cf. tracé bleu en figure 2). Au cours du prochain mois, nous prévoyons de faire une simulation des mutualisations de tournées possibles et des compensations financières associées, puis de soumettre une proposition de coopération aux parties concernées, accompagnée de recommandations (responsabilités, règles sanitaires...).



Figure 2 : tracé des tournées identifiées, ainsi que la localisation des points de livraison/approvisionnement à relier.

Etude des normes sanitaires pour la mise en commun des flottes

Nous avons identifié différents scénarios impliquant une mise en commun des flottes de véhicules, pour répondre à des situations telles que les suivantes (exemples) :

- *Le Paysan Urbain souhaite emprunter un véhicule de grande taille, à Pain et Partage par exemple, pour un chantier car les véhicules de sa flotte propre ne sont pas adaptés.*
- *Un artisan souhaite rejoindre le projet et mettre en commun sa flotte, mais il transporte des marchandises non alimentaires.*

Dans ces cas, la coopération passerait par la mise en commun des flottes et le co-transport de marchandises de natures différentes. Nous avons étudié la faisabilité de ce type de mutualisations en interrogeant la réglementation européenne (*Règlement (CE) 852/2004* du Parlement européen et du Conseil). Dans le cas du partage de véhicules, les usages et matières transportées peuvent être de natures différentes (matériel ou alimentation). Ainsi, *l'Annexe II chapitre IV du règlement CE 852/2004 relatif à l'hygiène des denrées Alimentaires stipule les précautions suivantes :*

- Les réceptacles de véhicules et/ou conteneurs servant au transport des denrées alimentaires doivent être propres et en bon état d'entretien et doivent être conçus et construits de manière à pouvoir être convenablement nettoyés et/ou désinfectés.
- Ces réceptacles de véhicules et/ou de conteneurs doivent être réservés au transport de denrées alimentaires si celles-ci sont susceptibles d'être contaminées par des chargements d'autres natures.
- Lorsque des réceptacles de véhicules et/ou conteneurs sont utilisés pour transporter d'autres produits en plus des denrées alimentaires ou pour transporter différentes denrées alimentaires en même temps, les produits doivent être séparés efficacement.
- Lorsque des réceptacles de véhicules et/ou conteneurs ont été utilisés pour transporter des produits autres que des denrées alimentaires ou pour transporter des denrées alimentaires différentes, un nettoyage efficace doit être effectué entre deux chargements pour éviter le risque de contamination.
- Les denrées alimentaires chargées dans des réceptacles de véhicules et/ou conteneurs doivent être placées et protégées de manière à réduire au maximum le risque de contamination.

Ainsi la réglementation tolère l'utilisation d'un véhicule pour le transport conjoint de denrées alimentaires et non-alimentaires, mais cela implique de respecter des règles sanitaires de base, telles que l'utilisation de contenants étanches pour éviter les contaminations. Il est par ailleurs légitime de s'interroger sur la faisabilité d'un suivi de l'entretien de véhicules partagés.

Réglementation sur le transport et le stockage des produits alimentaires :

DRAAF Auvergne-Rhône-Alpes. (2012). A-1 1 : *Stockage des denrées périssables.*

DRAAF Auvergne-Rhône-Alpes. (2012). A-1 2 : *Transport des denrées périssables.*

Institut national de recherche et sécurité. (2003). *Hygiène et sécurité dans le domaine de la distribution alimentaire, aide mémoire juridique.*

Parlement européen et du Conseil. (29 avril 2004). Règlement (CE) n° 852/2004 relatif à l'hygiène des denrées alimentaires.

Approfondissement du schéma d'organisation du hub logistique

Dans cette partie, nous approfondissons le schéma d'organisation d'un hub logistique pour la distribution alimentaire en circuits courts et de proximité sur la ville de Marseille. Celui-ci serait destiné à concentrer **en un seul lieu à l'entrée de la ville**, des produits alimentaires (agricoles et artisanaux) variés en demi-gros, à les stocker, à assembler et acheminer les commandes vers **des points relais de quartiers** pour une livraison facilitée sur les derniers km jusqu'au client (boutiques, restaurants, groupements d'achats dans un premier temps). Le territoire marseillais est vaste et hétérogène. Des quartiers touristiques et dynamiques jouxtent des quartiers résidentiels, des zones prioritaires mal desservies et des zones industrielles. Notre objectif est de conceptualiser une **organisation logistique mutualisée, mobilisant les compétences de différents acteurs** (structures de l'IAE, start-up...) pour **répondre de façon optimisée à la diversité des besoins alimentaires du territoire** (y compris ceux des populations fragiles).

Un système de livraison adapté aux aires urbaines

Notre proposition de hub logistique fait le lien entre 2 unités (cf. schéma en figure 3) :

- **La plateforme logistique principale** que nous avons imaginée serait située en périphérie de la ville (piste : dans le 15^e arrondissement, quartier des anciens Abattoirs en cours de rénovation par Eurroméditerranée). C'est sur ce site que les marchandises expédiées par les fournisseurs seraient réceptionnées, stockées, dégroupées et assemblées avant d'être acheminées vers un réseau de points relais en centre-ville et dans sa périphérie.
- **Les points relais** seraient situés à des emplacements stratégiques de la ville et auraient une fonction de mini-hubs pour réceptionner les produits, préparer les commandes et les acheminer vers les clients finaux (boutiques, restaurants, groupements d'achats par le biais de mobilités plus adaptées au contexte urbain, ex. : vélo cargo). Les marchandises pourraient également être distribuées sur place en B to C (rôle de drive avec paniers en pré-commande).

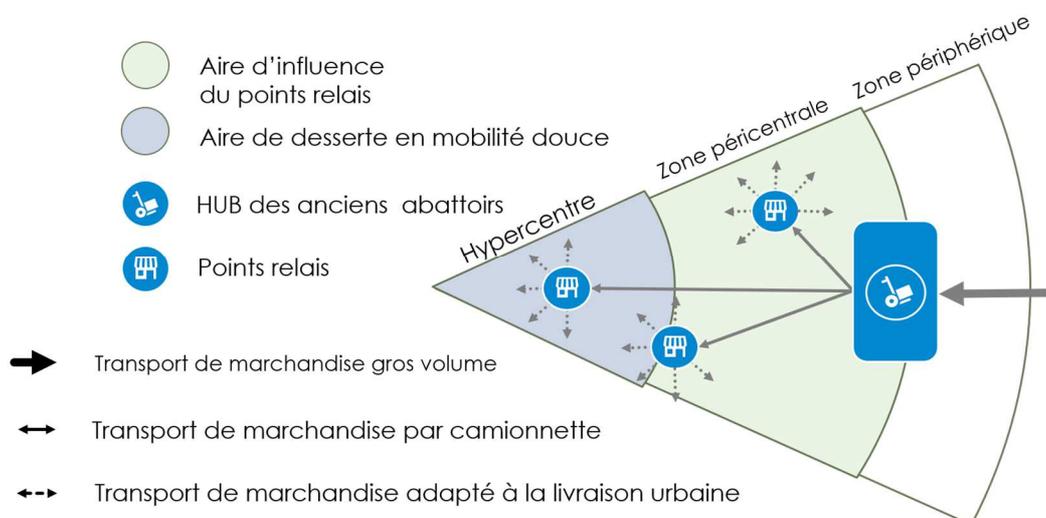


Figure 3 : Schéma organisationnel du réseau logistique

Le projet proposé serait construit en partenariat avec des acteurs déjà implantés sur le territoire (acteurs de l'ESS en particulier) dont nous souhaitons valoriser les compétences en facilitant leur mise en relation.

Marseille et son contexte urbain

Selon une synthèse sur la livraison et la logistique produite en 2010 par l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Marseille, l'ensemble de la logistique représente en moyenne de 10 à 12% du coût d'un produit. Le coût total du dernier kilomètre représente plus de 20% du coût total de la chaîne à Marseille. De plus, le transport de marchandises représentait 20 à 30% de la surface de voirie occupée. Cela génère des problèmes de circulation et de congestion (certains transporteurs refusent de livrer en ville). L'impact en termes d'attractivité du centre-ville et d'utilisation mixte de la voirie n'est alors pas négligeable. En ce sens, les actions de la collectivité tendent à limiter le nombre de mouvements de véhicules et à favoriser des mobilités alternatives. Dans ce rapport, il cite la ligne de conduite de la Métropole :

« La proximité demeure un gage de meilleure efficacité économique (voire de survie dans certains cas) pour les opérateurs économiques (diminution des coûts d'acheminement et gain de temps). Le modèle actuel de la logistique, basé sur une large massification des flux, est appelé à évoluer pour permettre l'irrigation des agglomérations réclamée tant par le commerce de détail que par les particuliers (logistique "capillaire"). Ce modèle devra allier proximité (livraison en agglomération et forte croissance de la livraison des achats à domicile ou en points relais) et efficacité accrue (maîtrise des coûts, qualité de service accrue). L'anticipation d'une forte contrainte environnementale remet également en cause les schémas de distribution et de logistique. Une possibilité de restreindre les coûts existe par des coopérations renforcées entre les acteurs de la logistique. L'activité logistique amène de l'emploi (7 à 9 % de l'emploi total) et de la ressource fiscale locale. Elle participe à l'équilibre social de certains quartiers par la diversité des emplois qu'elle propose. »

Ainsi, depuis 2010, la Métropole se positionne en faveur d'une réorganisation de la logistique urbains dans le but de limiter ses impacts négatifs.

Pour cibler les besoins par zone urbaine, nous avons arbitrairement divisé Marseille en 3 aires d'influence aux problématiques et caractéristiques différentes :

- **La zone périphérique**, accessible aux gros transporteurs, qui compte de nombreux déserts alimentaires.
- **La zone péricentrale** relativement accessible où l'on trouve une forte demande de livraison pour la restauration collective.
- **L'hyper-centre** qui présente une très forte demande de livraison pour les commerces, restaurateurs et particuliers. La majorité des offres de livraison urbaine ne dessert que cette zone mais cela sature la voirie et crée des tensions de circulation.

C'est un territoire particulièrement hétérogène et il y a besoin d'une offre logistique adaptée aux différents contextes urbains



● ZFEm : Zone à faible émissivité
Figure 4 : Différentes déclinaisons urbaines.

L'offre de livraison à vélo se développe et deux projets de hubs logistiques sont en cours d'implantation à Marseille (DEKI, Synchronicity). Cependant il n'existe actuellement pas à Marseille, d'offre logistique complète et intégrée, adaptée à l'hétérogénéité du territoire et aux besoins sociaux. Ces projets n'envisagent pour l'instant pas d'organisation de hub en réseau. Et les offres de livraisons décarbonées concentrent leurs offres sur l'hyper-centre et la zone péricentrale proche.

Vers un HUB dans le quartier des anciens abattoirs

Placer le HUB principal dans le quartier des anciens abattoirs présente différents avantages. Le 15^{ème} arrondissement a été classé comme désert alimentaire par la Cité de l'Agriculture, dont l'une des priorités est d'améliorer l'offre alimentaire dans cette zone. Il y a là une opportunité de développer le projet en synergie avec la Cité de l'Agriculture pour offrir une offre alimentaire saine, accessible financièrement et logistiquement à toutes les populations. Un site que nous avons repéré comme potentiellement intéressant se situe à proximité de grands axes routiers et de l'entreprise Pain et Partage (quartier des anciens abattoirs). Nous proposons de **créer une entreprise d'insertion dédiée à la logistique urbaine, portée par les partenaires de l'IAE de la présente étude qui serait chargée d'assurer la manutention des produits sur la plateforme centrale et leur livraison vers les points relais** (postes de manutentionnaires et de chauffeurs-livreurs).

En attendant la mise en place d'une nouvelle structure d'IAE, Pain et Partage pourrait valoriser sa flotte et son personnel en assurant les livraisons entre le hub des anciens abattoirs et les différents points relais les après-midis.

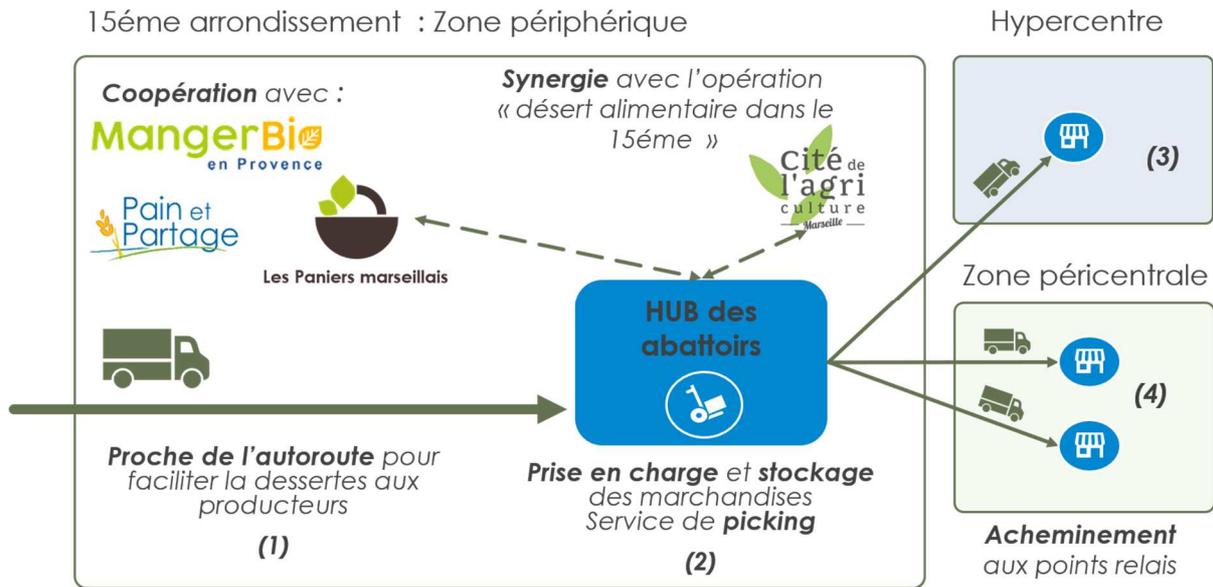


Figure 5 : Schéma organisationnel du HUB des Abattoirs.

- (1) Les fournisseurs acheminent les produits vers le hub central.
- (2) La structure d'IAE prépare les commandes et achemine les produits vers les points relais.
- (3) Des structures de livraison décarbonée réceptionnent les commandes en points relais et les livrent aux clients finaux.
- (4) Une association de quartier peut prendre en charge l'animation du point relais pour des distributions de paniers en pré-commande ou de la vente en vrac à des particuliers.

Une fois les marchandises arrivées sur la plateforme logistique centrale, elles peuvent être stockées à condition de s'équiper d'une chambre froide à 4°C et de disposer d'un espace suffisant. Ce schéma serait compatible (en discussion) avec les besoins de la SCIC Manger Bio Provence, en recherche d'un relais logistique pour la distribution de fruits et légumes bio vers la restauration collective, et ceux des Paniers Marseillais, en recherche d'une solution pour approvisionner plus régulièrement les PDQ en produits hors maraîchage. Ce lieu s'avèrerait idéal pour le stockage de produits et leur liaison vers les points relais de quartiers.

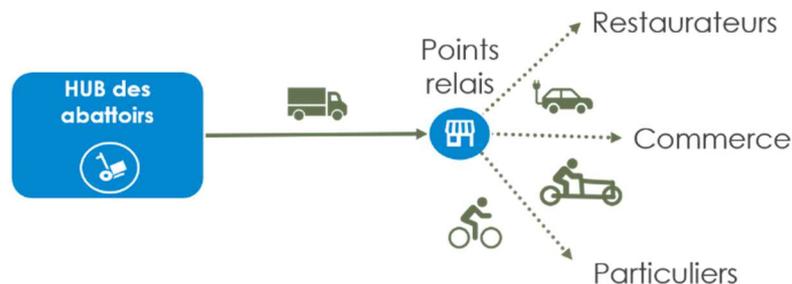


Figure 6 : Schéma organisationnel des types de transports du réseau logistique.

L'acheminement du HUB vers les points relais se ferait en camionnettes car les distances les séparant pourraient être de 5 à 20 km. Le point relais serait lui, un lieu de stockage et de transfert des marchandises vers les clients finaux par des mobilités adaptées à la logistique urbaine. Nous nuancerons deux types de points

relais, les points relais dans l'hypercentre et les points relais périphériques (cf. paragraphe suivant).

Les partenaires de la présente étude souhaitent que ce projet soit aussi un projet social, d'où la piste de la création d'une EI pour assurer la manutention et le lien entre la plateforme centrale et les points relais. Le taux de chômage pour la zone de Marseille-Aubagne en janvier 2020 était de 9,9 % contre 7,6 % en France métropolitaine (Insee, 2020). L'insertion par l'activité économique (IAE) permet aux personnes les plus éloignées de l'emploi de bénéficier d'un accompagnement renforcé qui doit faciliter leur insertion professionnelle. Créer une structure de l'IAE dans ce contexte permettrait de répondre à la forte demande de formation dans les quartiers Nord, tout en bénéficiant de l'expérience des partenaires du projet qui pour certains emploient des salariés en insertion à des postes de livreurs. La dimension sociale se retrouve aussi avec l'idée de créer des alliances avec des associations de quartier, multipliant les usages des points relais.

Points relais urbains dans l'hypercentre

Dans l'hypercentre où les déplacements sont restreints par la saturation de la voirie et la politique de la Métropole, le point relais aurait une fonction de trait d'union entre la livraison en camionnette et les livraisons en mobilités douces. Nous avons repéré différentes entreprises de livraison spécialisées dans la logistique urbaine à Marseille (Rexcargo, Toutenvélo, Agilenville), mais les livraisons se font en flux tendus du vendeur à l'acheteur. Il n'existe actuellement pas de plateforme en centre-ville permettant de temporiser les livraisons. Le lieu permettrait donc un stockage des produits sur de courtes durées, la livraison au moyen de messageries urbaines et l'acheminement vers les clients.

Les locaux des points relais devront répondre à certaines exigences : posséder une aire de desserte adaptée (espace livraison), une surface suffisante pour permettre un stockage temporaire des produits et idéalement une chambre à 4°C. L'emplacement, devra être stratégique, proche d'un axe routier relié au HUB des anciens abattoirs. Son rayon de desserte à vélo ne devra pas excéder 2km (précisions en figure 7).

Nous prospectons actuellement des lieux compatibles avec une telle activité. Premières pistes :

- La revalorisation d'anciens kiosques à journaux présente l'avantage d'être un lieu fermé adapté au stockage de courte durée.
- De même, il est possible de mutualiser des locaux de stockage en ville. Certaines entreprises disposent d'espace non valorisé dans leurs locaux qu'elles pourraient mettre à disposition contre compensations (la plateforme Colicaux par exemple, facilite la valorisation d'espaces de stockage).
- La Métropole souhaite mettre à disposition ses points d'échanges multimodaux aux acteurs de l'alimentation. Ils pourraient être valorisés comme points de retrait de commandes.

Points relais urbains en zone péricentrale

Dans les zones péricentrales où la pression de circulation et la demande en livraison sont moins fortes, le point relais pourrait devenir un lieu commun, de réunion pour les habitants du quartier. En plus de sa fonction de zone de retrait de commandes, les points relais pourraient remplir des fonctions de boutique, de point de vente occasionnel ou d'éducation/animation locale. Nous évoquons la possibilité de **créer un lieu de rencontre au sein du quartier autour de l'alimentation**. Les points de retrait pourraient aussi s'implanter dans un espace de partage existant : maison de quartier, association etc.

Il y a un enjeu réel à diversifier l'offre alimentaire dans ces quartiers. Un travail de fond est en cours par la Cité de l'Agriculture dans le cadre de l'opération Désert alimentaire. Une piste envisagée serait de développer un projet de groupement d'achat dans ces quartiers. L'association VRAC

par exemple, favorise le développement de groupements d'achats dans les quartiers prioritaires de différentes villes et envisage de s'implanter à Marseille. Pour s'implanter, VRAC nécessiterait une structure porteuse et des lieux de distribution dans les quartiers. Ces deux projets sont compatibles d'un point de vue logistique et se retrouvent dans la volonté de favoriser l'accès du plus grand nombre à des produits de qualité issus de l'agriculture paysanne/biologique/équitable à des prix bas, grâce à la réduction des coûts intermédiaires (circuits-courts) et superflus (limitation des emballages).

L'objectif étant de couvrir l'ensemble du territoire marseillais, et pas seulement les arrondissements centraux, la figure 7 présente une proposition de placement des points relais selon différents critères :

- L'idéal serait d'avoir une couverture totale de la Métropole pour les livraisons, en considérant que le rayon de livraison doit pouvoir se faire à vélo. Nous estimons ce rayon à 2 km autour du point relais (soit 20 min maximum). Au-delà, la livraison à vélo n'est plus efficace.
- Ces derniers doivent être facilement accessibles en voiture, donc porches d'un axe routier les reliant au hub des anciens abattoirs.
- Nous avons aussi veillé à placer les points au plus proche des lieux de dessertes des partenaires du présent projet.

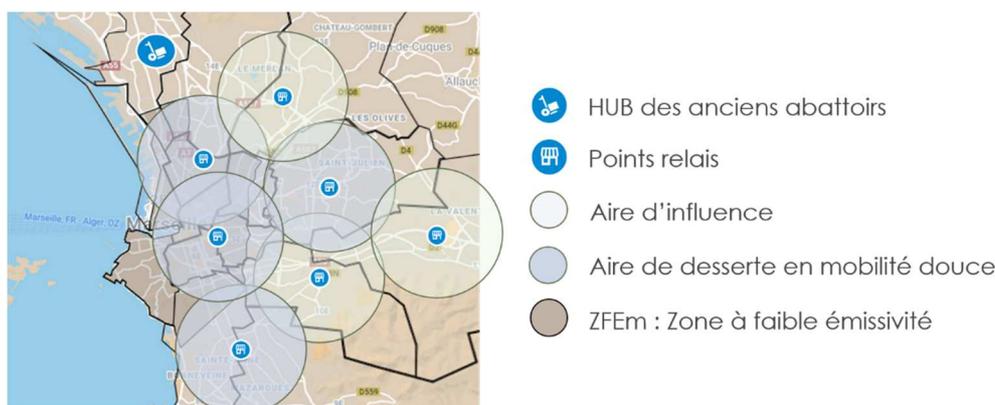


Figure 7 : Proposition de répartition des points relais.

Etude des normes juridiques pour la mutualisation des tournées et la co-livraison :

La mutualisation logistique est une pratique rare dans le paysage français. La réglementation en vigueur ne prévoit que rarement des applications spécifiques à cette pratique (comme c'est le cas pour l'entraide agricole, facilitant la mutualisation entre agriculteurs). Nous avons donc porté attention aux normes et réglementations en vigueur qui s'appliquent dans différentes situations de mutualisation logistique.

Dans le cas par exemple où un partenaire effectue des livraisons pour un autre : Dans le scénario du hub logistique, il est envisagé que pain et partage effectue les livraisons entre le hub des abattoirs et les points relais. Il est impératif de trouver un cadre juridique permettant la livraison pour autrui.

Les cadres suivants ont été étudiés par l'IFSTTAR dans le rapport « Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court » (2020).

Opportunités de mutualisations entre professionnels

Le code rural et le code des transports permettent dans de rares configurations la mutualisation et le co-transport de marchandises. Entre agriculteurs, dans le cadre d'échanges de services, l'entraide doit être occasionnelle et temporaire. Aucun contrat écrit n'est requis et il y a possibilité de demande de remboursement des frais engagés par l'agriculteur qui transporte les produits d'autres agriculteurs (Article L 325-1).

Au sein d'une association, SCIC, SARL ou GIE, la livraison pour autrui est possible, mais uniquement si cela concerne le transport des marchandises pour les besoins de la production agricole d'une exploitation ou au départ d'une exploitation pour la collecte/l'expédition de ses produits. Le transport doit être accessoire et en complément de l'activité du groupement/de ses membres (R 3211-4).

→ *Les artisans ne sont pas concernés par cet article. Actuellement, seuls 7 producteurs des paniers marseillais sont agriculteurs, ce qui limite fortement les opportunités de mutualisation.*

Une alternative implique la rédaction d'un contrat entre les entreprises souhaitant mutualiser leurs tournées. Les entreprises signant le contrat doivent être propriétaires des marchandises et des véhicules. Le transport doit être accessoire à l'activité définie par le contrat (R 3211-2).

→ *Cependant, il y a désaccord entre les juristes sur la mention « Le transport doit être accessoire à l'activité définie par le contrat » qui peut signifier : i) que l'objet du contrat entre les structures ne peut être un contrat de livraison, ou ii) que l'activité principale des structures ne peut être la livraison. Ce point est à clarifier.*

Toutes les mutualisations de transport ou co-livraisons ne relevant pas du code rural (par et pour des agriculteurs) relèvent du code des transports. Si aucun des cas cités n'est applicable, il reste la possibilité pour la structure souhaitant effectuer les livraisons de s'inscrire au registre des transports.

→ *Le contrat doit être renouvelé tous les 2 ans.*

Une alternative reste à analyser : il existe des plateformes proposant de la co-livraison ne s'adressant pas exclusivement aux agriculteurs (ex : Colicaux). Nous n'avons pas encore identifié le cadre juridique permettant des mutualisations de ce type. Il est possible qu'une dérogation s'appliquant à toute entreprise inscrite au registre du commerce, soit applicable dans le cadre de livraisons ponctuelles.

Source : IFSTTAR. (2019). *Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court*

La nouvelle loi Orientation des mobilités (LOM) du code du transport offre un cadre législatif au cotransportage de « petits colis ». L'objectif de cette loi est d'anticiper les mouvements d'uberisations amenés à toucher le milieu des transports et de la logistique.

L'Article 17 chapitre 2 relatif au « **Cotransportage de colis** » stipule :

(6) « Art. L. 3232-1. – Le cotransportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'un véhicule terrestre à moteur effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur effectue pour son propre compte.

(7) « La mise en relation, à cette fin, du conducteur et de la ou des personnes qui lui confient leur colis peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.

(8) « L'activité de cotransportage n'entre pas dans le champ des professions de transporteur public routier de marchandises mentionnées à l'article L. 3211-1.

(9) « Le montant des contributions financières reçues par un conducteur au titre du partage des frais pour l'exercice de l'activité de cotransportage de colis ne doit pas excéder un plafond annuel fixé par arrêté du ministre chargé des transports. Le dépassement de ce plafond entraîne la qualification d'activité professionnelle de transport public routier de marchandises.

→ Cette nouvelle loi ouvre des possibilités de co-transport aux non-professionnels du transport. Cependant il reste nécessaire de définir ce qui est considéré comme un colis, car l'article ne stipule aucune nature, poids, taille à respecter.

Responsabilités vis-à-vis des marchandises

Dans son rapport portant sur la mutualisation logistique, l'IFSTAR s'est penché sur la question de responsabilités vis-à-vis des marchandises. Les agriculteurs et les artisans ont en principe aussi une assurance responsabilité civile professionnelle. L'enjeu était de savoir si leur police d'assurance couvre les marchandises d'autrui. Les assureurs et agriculteurs interrogés dans le cadre de l'étude de l'IFSTAR n'étaient pas en mesure de l'affirmer clairement. Une solution envisagée dans le rapport consisterait à prévoir, dans la convention liant les acteurs, une clause (par exemple de renonciation à recours par laquelle chacun s'interdit d'exercer un recours contre les autres en cas de dommages causés à sa marchandise). En outre, le constat a été fait que les interrogations sur la conformité de ces pratiques de covoiturage de marchandises avec la réglementation sont menées à ce jour dans un contexte apaisé : aucune jurisprudence n'a pu être observée, les contrôles routiers ne portent pas à ce jour sur ce point.

Besoins de clarification

Le cadre réglementaire est encore à étoffer. Nous sommes en relation avec le DLA13 pour envisager la mise en place d'un DLA collectif avec les partenaires de la présente étude, visant à les accompagner sur le plan juridique pour construire la nouvelle solution mutualisée. L'avis d'un juriste est essentiel pour clarifier les points suivants :

Clarification du code rural :

- Est-ce que l'activité en commun peut être le transport ? (R 3211-2)
- Demande d'interprétations des termes « occasionnel », « ponctuel » et « régulier » ? (R 3211-3)
- Demande d'interprétation : les CUMA, SCIC et autres coopératives de services sont-elles comprises dans cette dérogation permettant de mutualiser les transports ?

Clarification du code des transports :

- Demande d'interprétation : une plateforme peut-elle être considérée comme un groupement ? (R 3211-4)
- Définir la nature des « colis » de la nouvelle loi des mobilités (. L. 3232-1)

Autres clarifications :



MAAVAR 13-NOGA

- Besoin de clarification des risques de l'activité de transport / Assurance
- Identifier les contrats-types du domaine du transport, utilisables par les producteurs (agriculteurs et artisans).
- Quelle possibilité de mutualiser entre agriculteurs et artisans ?

Au cours du mois à venir, nous avancerons sur les axes suivants :

- Sollicitation d'experts pour répondre aux flous juridiques identifiés.
- Etude de la faisabilité du scénario de mutualisation longue distance avec les acteurs concernés.
- Analyse de la faisabilité d'une collaboration entre Pain et partage et Paniers Marseillais pour la distribution des produits hors maraîchage dans les PDQ (le temps qu'une solution de type hub central avec points relais se mette en place).
- Précision du positionnement des points relais en fonction des retours des acteurs sur le terrain.
- Budgétisation du projet de hub central.