



5^{èmes} Rencontres Francophones Transport Mobilité

Dijon, du 7 au 9 juin 2023

Session S05

Logistiques et systèmes de transports alternatifs : perspectives théoriques et enjeux de politiques publiques

Identification des co-organisateur(s) de la session (nom(s), prénom(s), institution(s), adresse(s) mail)

Raimbert Céline, celine.raimbert@univ-eiffel.fr (Université Gustave Eiffel, SPLOTT),

Raton Gwenaëlle, gwenaelle.raton@univ-eiffel.fr (Université Gustave Eiffel, SPLOTT),

Rème-Harnay Petronille, Petronille.reme-harnay@univ-eiffel.fr (Université Gustave Eiffel, SPLOTT)

Numéro spécial de revue projeté

Les cahiers scientifiques du transport, ou Recherche, transport sécurité ou autre

Texte

Des systèmes de production, de commercialisation, voire de consommation alternatifs apparaissent sur les territoires. Leur caractère alternatif se définit en regard d'un modèle considéré comme dominant, généralement pour des raisons économiques. Ainsi, dans les systèmes alimentaires par exemple, les systèmes productifs et commerciaux alternatifs se positionnent en regard d'un modèle basé sur l'agriculture conventionnelle, l'agro-industrie et la gouvernance des denrées alimentaires par les marchés financiers.

Ces systèmes productifs et de consommation alternatifs semblent en mesure d'impacter l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et donc les activités de transport et de logistique. Pourtant aujourd'hui, on parle peu de modèle logistique alternatif ou d'initiatives s'engageant dans des alternatives au modèle logistique conventionnel. Le modèle conventionnel est lui surtout centré sur une organisation en réseaux d'entrepôts répartis sur le territoire et reliés par des lignes sur lesquelles on peut massifier le transport. Toutefois, à partir de ces entrepôts, la desserte des villes implique de multiples tournées réalisées par des chauffeurs-livreurs majoritairement

<https://rftm2023.sciencesconf.org>



sous-traitants et n'ayant pas les moyens d'utiliser les véhicules les plus propres, ce qui n'est pas sans conséquences sociales et environnementales.

On peut se demander si les principes de réduction des déchets, des émissions polluantes, des matières premières et des besoins des consommateurs, mais aussi la valorisation des productions au sein de chaînes circulaires, courtes, locales, solidaires ou promouvant des conditions de travail satisfaisantes pour ses opérateurs, ou encore la réorganisation plus globales des flux, au-delà de répondre aux enjeux environnementaux et de durabilité des villes, constituent des modèles alternatifs.

Sur la base de cette réflexion, cette session s'interroge sur ce que seraient des logistiques alternatives et les conditions de leurs mises en œuvre. Selon Gherzi et Rastoin (2011), « *le modèle alternatif doit répondre à un nouveau paradigme respectueux des valeurs portées par le concept de développement durable : préservation des ressources naturelles, solidarité, équité et compétitivité économique* ». Il s'agirait ainsi de s'intéresser à des initiatives logistiques et de transport et de se demander dans quelle mesure, à quelles conditions, elles permettent de concevoir autrement l'acheminement et la manutention des marchandises et/ou l'organisation des flux informationnels et financiers, tout en contribuant au développement durable. Le caractère alternatif de ces initiatives peut reposer sur les acteurs engagés, les ressources, outils, infrastructures mobilisés, les systèmes de gouvernance mis en œuvre, etc.

Il est attendu de cette session de discuter et faire discuter d'une variété d'approche de l'alternativité, en application à des cas d'étude et des travaux sur le transport et la logistique. Il est attendu également une diversité de regard sur ce qui peut rendre une supply chain alternative. Pourront ainsi être discutés, entre autres :

- L'application des principes de l'économie circulaire au sein des chaînes d'approvisionnement (circularité versus linéarité des chaînes)
- La dimension sociale du travail logistique, la labélisation ESUS dans les entreprises de transport, les solutions visant à lutter contre la précarité des chauffeurs-livreurs indépendants (Rème-Harnay, 2021), les solutions promouvant la coopération logistique (Raimbert, Raton, 2021)
- L'usage de modes doux ou durables dans les transports (cyclologistique, logistique fluviale, etc.)
- La limitation du nombre d'intermédiaires commerciaux au sein des chaînes d'approvisionnement
- La mise en œuvre d'une logistique de proximité
- Les nouvelles articulations entre les chaînes internationales et locales : la réorganisation internationale des flux et l'hybridation des chaînes
- Les initiatives qui offrent de la transparence aux consommateurs sur les opérations logistiques et valorisent ainsi la logistique comme un élément à part entière de choix d'un bien ou service (commerce équitable, circuits courts alimentaires, etc.)

<https://rftm2023.sciencesconf.org>



Chacune des communications devra, dans la mesure du possible, référencer le modèle conventionnel qui motive l'alternative, défendre une définition de l'alternativité, analyser le caractère alternatif du cas d'étude et les enjeux de politique publique.

Gherzi G. et Rastoin L., 2011, *Le système alimentaire mondial : concepts et méthodes, analyses et dynamiques*, Paris, Quae

Raimbert C., Raton G., 2021, Collectifs logistiques et territoires dans les circuits courts alimentaires de proximité : la robustesse de la coopération analysée au prisme des communs. *Développement durable & territoires*, vol. 12, n. 1.

Rème-Harnay P., 2021, *Evolution des stratégies de gestion de la main d'oeuvre du dernier kilomètre à l'ère des plateformes numériques : impact sur le marché du travail et la précarité*, Rapport pour la DGITM

Mots clés : Logistique alternative, développement durable, mutualisation, coopération, modèle social