

Rapport de synthèse- Swiss City Logistics Forum

Le 22 mai 2023, 35 spécialistes et experts nationaux et internationaux se sont réunis à Zurich pour parler de la logistique urbaine du futur et pour discuter ensemble des chances et des défis du transport économique dans l'espace urbain. Le rapport de synthèse suivant vous informe sur les principales conclusions et vous donne un aperçu approfondi des perspectives d'action élaborées.

Modèle de référence commun & prise de décision basée sur les faits

Dès le début de la manifestation, il est apparu qu'il n'existe actuellement **aucun modèle de référence standardisé** permettant de recenser les transports économiques dans les villes. Cela est pourtant nécessaire pour identifier les problèmes dans la chaîne logistique et définir les perspectives d'action correspondantes, tous acteurs confondus.

En outre, il est apparu au cours de l'entretien qu'il fallait différencier les différentes sous-catégories. En effet, si la **notion de transport économique** comprend le déplacement de tous les biens et de toutes les personnes dans un but de service ou d'affaires, elle peut être subdivisée en plusieurs sous-catégories ayant des besoins et des conditions différents. Ainsi, les échanges économiques peuvent être divisés en trois catégories : les échanges de biens, les échanges de services avec ou sans marchandises et les échanges de personnes, ces catégories pouvant elles aussi être subdivisées en différentes branches ayant des besoins différents. La question s'est donc posée de savoir dans quelle mesure les échanges économiques pouvaient être discutés de manière globale et s'il n'était pas nécessaire de subdiviser davantage le dialogue. Parallèlement, il s'est avéré que le potentiel des concepts intermodaux et multi-usages était énorme pour une utilisation efficace des capacités déjà existantes.

Objectifs de la logistique urbaine : opportunités & défis

Dans les villes, les **défis** liés aux objectifs climatiques 2050, mais aussi à la croissance démographique et à la nécessité d'utiliser plus efficacement l'espace qui en découle, sont particulièrement forts. Pour relever ces défis, il convient de mieux utiliser les infrastructures existantes, de promouvoir l'innovation dans le domaine de l'approvisionnement des villes, de rendre le transport de marchandises plus durable et, enfin, de soutenir les acteurs dans l'organisation de nouveaux concepts coopératifs.

Il existe à cet égard **différentes dimensions d'objectifs** : Ainsi, les objectifs formulés doivent garantir la **sécurité** dans les villes, exploiter le **potentiel de regroupement** dans les villes, contribuer à atteindre le **zéro net** et, en même temps, garantir à long terme **l'approvisionnement et l'élimination** dans les villes. L'objectif général est donc de maintenir la qualité de vie dans les villes et, en outre, de promouvoir l'attractivité de l'espace de vie urbain.

Ces défis et les objectifs qui en découlent offrent de nombreuses **opportunités** pour la logistique urbaine du futur- comme le montre l'exemple de l'"**Ecozone Mechelen**" de bpost. Ainsi, les défis actuels et le besoin d'agir qui en découle recèlent le potentiel de minimiser les coûts sociaux et écologiques de l'approvisionnement urbain et de réduire ainsi les facteurs qui diminuent la qualité de vie, comme les embouteillages, le bruit, l'usure des infrastructures ou les accidents.

Stratégies axées sur les opportunités plutôt que sur les problèmes

Pour élaborer des stratégies d'action correspondantes, on peut distinguer **trois niveaux fonctionnels** : L'entrée dans l'espace urbain en tant que porte d'entrée logistique dans l'agglomération, la distribution grossière dans les villes à partir de hubs correspondants et enfin la distribution fine dans l'espace urbain avec ce que l'on appelle des micro-hubs.

En outre, il ressort des dialogues que les stratégies visant à atteindre les différentes dimensions des objectifs doivent répondre à certains **critères** : Les approches correspondantes doivent être respectueuses de la surface, du sol et de l'espace vital, mais aussi efficaces sur le plan énergétique et neutres sur le plan climatique. En outre, les concepts de logistique urbaine doivent minimiser les externalités négatives et tenir compte du facteur humain pour atteindre les objectifs.

Concrètement, il a été possible d'identifier certains domaines pouvant servir de point de départ pour de futurs concepts et stratégies d'action :

- **Les zones de stationnement** : La réduction des places de parking privées dans les zones urbaines permet de minimiser le trafic dans les villes tout en créant des surfaces supplémentaires pour le transport de marchandises. En outre, le potentiel de surface des parkings couverts a également été discuté dans le contexte de leur utilisation décroissante.
- **Numérisation** : la numérisation offre de nombreuses possibilités de coopération entre différents acteurs et, en outre, l'ensemble du processus logistique peut être coordonné à partir d'un lieu central, ce qui augmente considérablement l'efficacité.
- **Potentiel du rail** : le rail offre également de nombreuses possibilités pour la logistique de l'élimination et de la construction ainsi que pour désengorger la chaîne d'approvisionnement

urbaine- en particulier au premier niveau mentionné au début, la porte d'entrée logistique dans les agglomérations.

- **Des masses symétriques** : La même quantité est transportée vers les villes et hors des villes. Afin d'éviter les trajets à vide et d'utiliser efficacement les voies de communication, les chaînes logistiques coopératives et multifonctionnelles deviennent de plus en plus importantes.
- **Prochaine génération** : l'approvisionnement des villes est un sujet à long terme. Il convient donc d'inclure les jeunes générations dans le dialogue et de se demander ce que les jeunes générations considèrent comme pertinent.

Enfin, il s'est avéré qu'une coopération entre les acteurs publics et le secteur privé était nécessaire dans le sens d'un partenariat public-privé : l'État peut ainsi fixer certaines règles afin de créer des incitations correspondantes et, en même temps, le secteur privé devrait fournir à l'État des informations pertinentes sur les domaines nécessitant ou non des réglementations supplémentaires. Enfin, il est apparu qu'il existe déjà de nombreuses possibilités pour les acteurs de relever les défis dans les régions urbaines avec des concepts créatifs. Les participants étaient donc d'accord sur le fait qu'il fallait exploiter **les chances et les marges de manœuvre existantes** plutôt que d'attendre des réglementations et des solutions étatiques.

Conscience & estime comme base de la logistique du futur

En dernier lieu, il est apparu clairement que l'un des principaux défis de la logistique était le manque d'estime et de visibilité du secteur. Une large perception est pourtant la base pour mettre l'approvisionnement urbain à l'agenda politique et pour pouvoir élaborer de nouvelles solutions. Il convient donc de sensibiliser et d'enthousiasmer la population, et en particulier les hommes et femmes politiques, sur ces questions. Pour ce faire, il faut non seulement des visions et des plans concrets, mais aussi de la persévérance et un échange entre les parties prenantes. Tous les participants étaient d'accord sur le fait que des **plates-formes de dialogue au niveau national** sont indispensables pour promouvoir une prise de conscience publique.