**Note de synthèse SUSMILE**

**Capsule 3.** **4.8 – Analyse des sources**

Dans cette application, les ressources trouvées fournissent des exemples de bonnes interactions entre les opérateurs de transport et de logistique et leurs partenaires en milieu urbain. Diverses situations, pays et administrations publiques qui ont consacré du temps et des efforts à comprendre le problème de la distribution urbaine et les contraintes de ses principaux acteurs. Bien que chaque solution soit unique et ne prétende pas être parfaite (car elle ne détaille pas toutes les interactions avec chaque réseau de distribution, avec les citoyens, etc.), elles indiquent toutes une tendance à la collaboration multipartite et le besoin de données et de communication pour améliorer l’efficacité de la logistique de distribution du dernier kilomètre dans l’environnement urbain.

En tant que capsule finale du MOOC SUSMILE, c’est aussi l’occasion de refléter tout le travail accompli dans de nombreux pays vers des systèmes de distribution meilleurs et plus efficaces, la prise en compte de cette tendance majeure à l’urbanisation des sociétés humaines et les préoccupations environnementales qui doivent être poursuivies par la prochaine génération de professionnels.

Toutes les sources sont complémentaires, et les enseignants peuvent vouloir sélectionner seulement certaines d’entre elles afin de mieux orienter leurs élèves vers des messages spécifiques, alignés sur l’élaboration de leur programme.

Ce document de synthèse est construit différemment des synthèses précédentes, en raison de la grande quantité de données dans les sources fournies et de la qualité de l’information. Nous avons indiqué les raisons pour lesquelles ils ont été sélectionnés pour le MOOC SUSMILE et les principaux points à tirer de leur lecture.

1. **S2 – Élaboration d’un plan de transport urbain durable**

Cet article fournit des exemples de 5 villes ou régions différentes à travers le monde (Londres, New York, Tokyo, Paris et Californie) et montre comment ils ont abordé le problème de la distribution durable des biens. Il relie l’ensemble de l’approche à l’urbanisation croissante de la société moderne et prend en compte l’information macro-économique pour refléter son importance dans le monde entier, même si les études de cas ne concernent que les situations occidentales.

Le document souligne également comment la RSE (responsabilité sociale des entreprises) est une bonne base pour une distribution plus verte du fret dans les villes et l’importance de la collaboration entre toutes les parties prenantes pour y parvenir. Certains éléments du rapport démontrent la nécessité de disposer de meilleures données et de meilleurs indicateurs, de méthodologies ou d’outils plus comparables, afin de tirer des enseignements des expériences réussies ailleurs ou de partager plus facilement les meilleures pratiques.

Chacune des cinq études de cas fournit des éléments pour une compréhension globale de la complexité du contexte urbain et de ses règlements, tout en donnant des preuves positives des avantages d’un effort coordonné, même s’il reste beaucoup à faire.

1. **S3 – Planification logistique urbaine durable (SULP)**

Cette deuxième source d’information présente une méthodologie de mise en œuvre complète pour fournir aux administrations publiques de la ville un cadre qui facilite la logistique urbaine. Il peut être considéré comme une liste de contrôle constructive qui mérite d’être examinée afin que les futurs logisticiens connaissent le type d’informations qui peuvent être utiles aux autorités publiques et travaillent au partage de ces données. La plupart des entreprises privées considèrent la gestion des données comme leur levier stratégique pour être compétitives, tandis que leur partage peut générer des économies importantes et des impacts environnementaux positifs pour notre société.

Il n’est pas nécessaire de le lire en détail, à moins que cela n’ait du sens avec le contenu du cours fourni en parallèle aux étudiants, mais il peut servir de liste de contrôle ou de ressources clés pour ceux qui rejoindraient un jour les administrations publiques en tant que conseillers, etc.

1. **S4 – Rendre la logistique du fret urbain plus durable**

Cette deuxième source d’information présente une méthodologie de mise en œuvre complète pour fournir aux administrations publiques des villes un cadre pour faciliter la logistique urbaine. Il peut être considéré comme une liste de contrôle constructive qui mérite d’être examinée afin que les futurs logisticiens sachent quel type d’information peut être utile aux autorités publiques et travaillent au partage de ces données. La plupart des entreprises privées considèrent la gestion des données comme un levier stratégique pour être compétitives, tandis que son partage peut conduire à des économies importantes et avoir un impact positif sur l’environnement de notre société.

Il n’est pas nécessaire de le lire en détail, à moins qu’il n’ait du sens avec le contenu du cours parallèle pour étudiants, mais il peut servir de liste de contrôle ou de ressource clé pour ceux qui rejoindraient un jour les administrations publiques en tant que conseillers, etc.

1. **S5 – Pour une logistique urbaine optimisée en Ile-de-France**

Cette dernière source d’information est un livre blanc publié par un consortium d’organisations représentant le secteur des transports en France, spécifiquement pour la région parisienne. L’objectif était de clarifier leurs contraintes opérationnelles et de proposer leurs propres solutions afin d’influencer les politiciens à mieux comprendre les pratiques opérationnelles avant de prendre des décisions.

C’est un document inspirant pour les futurs professionnels qui se lancent dans cette carrière, car il leur permet de comprendre que, même si leurs propres contraintes internes sont probablement complexes, de nombreux acteurs sont prêts à collaborer et à travailler en coordination pour faire passer les bons messages qui permettront une meilleure efficacité, bénéfique à la fois pour l’organisation de chaque opérateur, l’impact environnemental et les conditions de vie dans les centres-villes. Surtout à l’heure où les nouvelles technologies offrent des opportunités pour repenser l’organisation des bâtiments, des infrastructures et des modes de transport.

Trois chapitres principaux qui reflètent à quel point l’environnement urbain est complexe et pourquoi il ne peut pas être abordé par les opérateurs logistiques uniquement pour le rendre plus durable :

* Coordination, harmonisation et réglementation de l’environnement urbain
* Repenser la mobilité pour prendre en compte toutes les parties prenantes et leurs pratiques
* Transition énergétique et technologies

**Deuxième partie – Questions**

**CEC niveau 6**

1. **S2** Quel est le moyen le plus efficace d’effectuer une opération logistique durable ?
2. **S2** Pourquoi l’utilisation des terres jouerait-elle un rôle important dans la gestion d’une logistique plus durable ?
3. **S2** Pourquoi est-il difficile pour les villes de gérer les données de fret ?
4. **S3** Pourquoi est-il important d’impliquer les citoyens et toutes les parties prenantes concernées lors de la définition d’une planification logistique urbaine durable ?
5. **S3** Pourquoi est-il recommandé de relier un processus SUMP à d’autres processus de planification d’autres villes voisines ?
6. **S4** Quelles mesures, qui soutiennent la mise en œuvre de l’éco-logistique, nécessitent une implication politique pour permettre aux professionnels d’opérer ou d’ajuster leurs opérations en conséquence ?
7. **S5** Que pouvez-vous dire sur les trois chapitres et propositions soumis par le consortium Gatmarif ?