

L'équation délicate de la logistique alimentaire urbaine



Pourquoi est-il si difficile aux agriculteurs situés juste à côté de Chicago d'accéder aux consommateurs qui y vivent ? C'est cette question qui a amené une équipe de chercheurs de l'Université de Wisconsin – Madison (Etats-Unis) à ouvrir la boîte noire de la logistique urbaine.

Leurs travaux, publiés dans un rapport intitulé *Regional Food Freight: Lessons from the Chicago Region*, lèvent le voile sur les évolutions historiques qui ont mené à la consolidation de chaînes d'approvisionnement de longue distance au détriment des chaînes régionales, et sur les limites du système de fret alimentaire actuel. Ils appellent à une intégration plus grande de la diversité alimentaire dans la logistique urbaine.

Comment en sommes-nous arrivés là ?

Le fret alimentaire tel qu'il se présente aujourd'hui est très performant lorsqu'il s'agit de déplacer de gros volumes d'alimentation depuis des régions agricoles spécialisées jusqu'aux consommateurs urbains finaux. Cependant, il a aussi des limites sociales, économiques et écologiques. Parmi celles-ci, le fait que les agriculteurs qui produisent de petits volumes juste à la limite des villes ont du mal à accéder aux marchés urbains. En effet, les compagnies de transport ont besoin de remplir leurs camions et d'optimiser leurs déplacements, or, les petites quantités produites par ces exploitants ne peuvent remplir à plein les camions... Ainsi, de nombreuses productions autrefois cultivées près des villes et intégrées dans un circuit d'approvisionnement régional ont cessé d'être rentables, et ont été abandonnées.

Comment en sommes-nous arrivés là ? Le rapport revient sur les évolutions de ces 70 dernières années aux Etats-Unis, mais la situation qu'il dépeint s'applique à de nombreux pays développés, et même des pays en voie de développement. Il montre comment **les chaînes d'approvisionnement nationales et mondiales se sont peu à peu imposées grâce à un certain nombre de facteurs, dont beaucoup sont liés à des politiques ou des investissements publics.** Il s'agit de :

- **La spécialisation de la production**, c'est-à-dire le processus par lequel certaines régions se sont spécialisées dans la production d'un petit nombre de produits en grande quantité.
- **L'amélioration de l'infrastructure et des technologies de transport.** On peut citer par exemple le développement des autoroutes ou des camions réfrigérés. Cela a rendu possible le transport de grande qualité d'aliments depuis les régions spécialisées jusqu'aux consommateurs aux quatre coins du globe.
- **La privatisation des infrastructures logistiques**, ce qui en a rendu l'accès plus difficile pour les petites entreprises.



Le bon équilibre entre efficacité et diversité

Que peut-on faire ? Les chercheurs soulignent que le problème principal de l'organisation actuelle du fret alimentaire est l'accent mis de façon trop importante sur l'efficacité économique au détriment de la diversité.

Or, **un manque de diversité conduit à la vulnérabilité**. L'organisation actuelle est vulnérable vis-à-vis d'événements climatiques, sociaux ou politiques qui pourraient toucher les régions très spécialisées qui envoient leur production au reste du monde, ou les infrastructures de transport stratégiques. Que se passeraient-ils si des plateformes logistiques étaient mises à l'arrêt ? Si des régions étaient affectées soit par des événements climatiques, soit par des changements plus continus de température ? Aux Etats-Unis, la question se pose pour des régions comme la Californie qui produit un volume important de fruits et légumes pour le reste du pays en recourant à l'irrigation : que se passerait-il si le changement climatique affectait la ressource en eau ?

L'équation n'est pas satisfaisante non plus du côté de l'efficacité si on prend le temps de regarder toutes ses facettes. L'organisation logistique actuelle a atteint ses limites car l'urbanisation – et les embouteillages associés – augmentent les coûts de distribution. L'efficacité devrait également être analysée d'un point de vue écologique. Par exemple, les camions actuels ont été conçus pour opérer à la fois dans des contextes urbains et interurbains, ce qui les rend inefficaces d'un point de vue énergétique dans les deux situations.

Par conséquent, il est nécessaire de trouver un nouvel équilibre entre efficacité et diversité.

Régler plus finement la logistique alimentaire urbaine

La bonne nouvelle est qu'il existe des moyens de préserver, et même d'améliorer, l'efficacité de l'organisation tout en augmentant la diversité. Pour cela, les villes doivent trouver des solutions capables de surmonter deux des obstacles qui excluent les agriculteurs locaux des marchés urbains, à savoir : le volume limité de leur production, et l'absence de prédictibilité de leur production. En effet, sans volume et prédictibilité, il est difficile de passer des contrats avec des affréteurs à des prix raisonnables.

Le rapport met en avant des solutions pratiques telles que :

- **La création de nouvelles infrastructures logistiques qui prennent en compte les besoins des producteurs régionaux**, en leur permettant par exemple de rassembler leur production. Un exemple d'une telle infrastructure est le Ontario Food Terminal, au Canada, qui rassemble 400 agriculteurs et 20 distributeurs de grande taille.
- **Soutenir la transition du fret alimentaire vers des technologies moins impactantes pour l'environnement**. Cela inclut par exemple des véhicules hybrides ou fonctionnant avec des carburants alternatifs. Là encore, l'investissement dans des infrastructures adéquates peut aider. En effet, des espaces logistiques de plus petite taille localisés juste à la sortie des zones les plus congestionnées permettraient aux entreprises de transport d'utiliser les camions de grande taille là où ils sont le plus efficaces, c'est-à-dire sur les routes interurbaines, et de transférer le chargement vers des véhicules de plus petite taille au cœur des villes.

Bien sûr, **ces solutions ne seront viables qu'à la condition que la production alimentaire autour des villes soit préservée**. C'est pourquoi Michelle Miller, l'auteure principale du rapport, insiste sur le fait qu'une recommandation clé pour les villes est de préserver les terres agricoles et de garder le lien avec les communautés rurales pour s'assurer de comprendre leurs besoins et d'agir en fonction.

Jun 2018

Urban Food Futures remercie [Michelle Miller](#) pour sa relecture et ses conseils

Source:

[Miller, M., Holloway, W., Perry, E., Zietlow, B., Kokjohn, S., Luksysz, P., Chachula, N. Reynolds, A., and Morales, A. \(2016\). Regional Food Freight: Lessons from the Chicago Region. Project report for USDA-AMS, Transportation Division](#)

Plus d'information sur la recherche : <http://www.driftless.wisc.edu/regional-food-freight/>

Crédit photo : [Pixabay](#)

Retrouvez cet article sur le lien suivant :

<http://www.urbanfoodfutures.com/fret-alimentaire>

Un vendredi sur deux, prenez votre café avec un article que vous recevez directement dans votre boîte mail.

VOTRE MISSION ? Faire le café.

LA NOTRE ? Vous envoyer un article rapide à lire pour l'accompagner !

INSCRIVEZ-VOUS ICI !

