

RDV du PIPAME

Les nouveaux enjeux de la logistique

Distribution urbaine: hier source de nuisances, demain facteur structurant, avec quels défis pour le fret du futur?

**Grande Arche de la défense
17 décembre 2009**



GERARDIN Conseil





1 – Objectifs

- Établir un état des lieux des avancées en matière de logistique urbaine en France et à l'étranger
- Identifier les leviers à la disposition des pouvoirs publics pour favoriser la création ou l'émergence d'offres de logistique urbaine de haute qualité, créatrices de valeur et d'emplois et permettant l'acheminement des marchandises en ville dans de bonnes conditions

2 – Synthèse

→ De nombreuses expérimentations

- Des expérimentations visibles mais aux effets restreints
- Des mesures de régulation globale peu nombreuses



→ Un système logistique urbain rigide

→ Cela doit conduire à retenir des solutions réalistes :





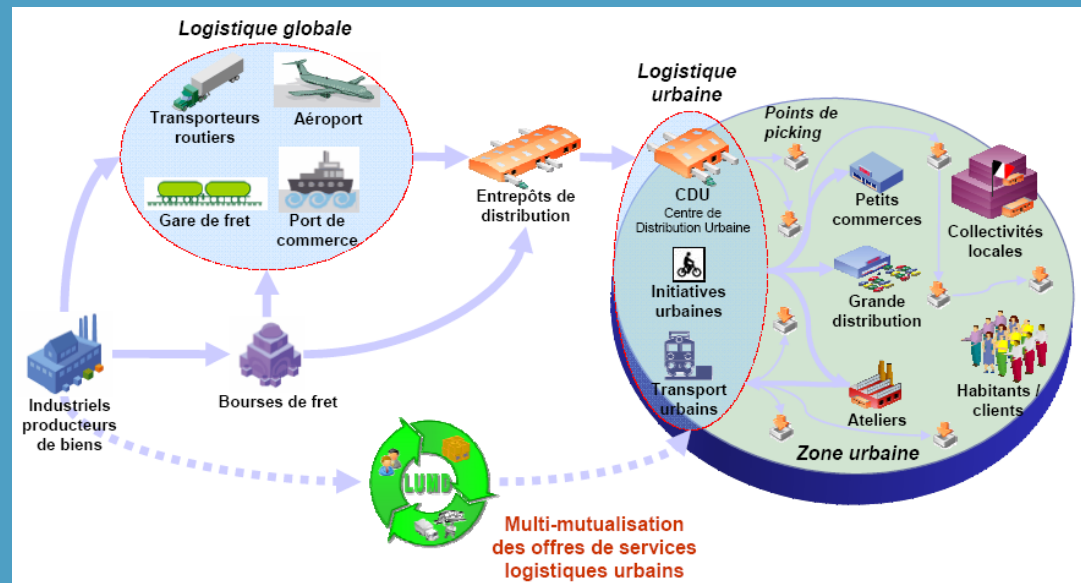
3 – Les 5 gisements

1. La mutualisation
2. Les véhicules
3. Le foncier logistique
4. L'accueil des véhicules de livraison
5. La structure commerciale

1 – La mutualisation

- Mutualisation amont
- Mutualisation aval
- Combinaison de livraisons entrantes et sortantes
- Mutualisation de capacités de transport
- Mise en marché de nouvelles capacités de transport

Projet LUMD



Les véhicules

- Permettre le développement de l'usage de véhicules propres (GPL, GNV, électriques) afin de réduire la pollution locale et les émissions de GES
- Permettre le développement de la multimodalité commence à constituer des offres alternatives crédibles
- La mixité fret/voyageurs n'est pas exploitée



Attention : remplacement 1 pour 1

Le foncier logistique

- Inverser la tendance à l'éloignement des équipements logistiques et les intégrer dans le paysage urbain
- Identifier des réservations foncières assurant, en milieu urbain, la disponibilité d'espaces suffisants à des prix accessibles pour des activités logistiques
- Promouvoir les concepts innovants d'hôtels logistiques, de "city hubs" (mixité d'activités) et les nouvelles organisations logistiques



L'accueil des véhicules de livraison

- Les aires de livraison constituent le premier équipement logistique urbain, mais elles sont souvent occupées par des véhicules particuliers en stationnement
- Il en résulte de nombreux stationnements des livreurs en double file. Les contrôler n'est pas forcément une ineptie
- Adapter les aires de livraisons aux besoins et leur affecter une autre fonction (bouquet de services) ? (ALF)





La structure commerciale

- Logistique urbaine et dynamisme commercial en centre ville et dans les quartiers sont étroitement liés
- Cela concerne non seulement l'approvisionnement des commerces mais aussi les livraisons à domicile
- Des mutualisations et des synergies peuvent être recherchées



4 – Scénario 1

Organiser la création de valeur

- Il s'agit d'analyser les chaînes de valeur pour identifier l'impact de certains facteurs induisant des gains ou des pertes de productivité
 - Le coût de l'énergie (et notamment celui du gazole) constitue une variable clé
 - Il a en effet un impact direct ou indirect sur :
 - Le taux de motorisation des ménages et leur mobilité,
 - la marge des entreprises de transports de marchandises,
 - la massification des flux, voire la réduction de la fréquence des livraisons,
 - le transfert modal
 - La fréquentation des grandes surfaces périphériques,
 - etc.
- Des gains de productivité et donc des sources de création de valeur doivent être recherchées.



5 – Scénario 2

Social : faire d'une contrainte une richesse

- Revaloriser le métier de chauffeur-livreur au plan social et au niveau salarial. C'est un agent essentiel pour l'efficacité de la logistique urbaine
- Favoriser l'émergence de nouveaux métiers , exemple :
 - Livraison à domicile,
 - Livraison + accompagnement à domicile.
- Il s'agit d'aider à la formation et à la professionnalisation de ces salariés
- Une partie des gains de valeur doit être affectée à la revalorisation des métiers liés à la logistique urbaine
- La logistique urbaine est un secteur créateur d'emplois.
- Elle peut être un moyen d'intégration sociale de jeunes à la recherche d'un emploi. C'est aussi un moyen de contribuer à réduire la fracture sociale.



6 – Scénario 3

La logistique, facteur de structuration urbaine

- La logistique urbaine peut contribuer à un développement urbain durable.
- Les enjeux sont ici liés :
 - A la revitalisation commerciale des centres-villes et des quartiers,
 - A la résolution des conflits entre les différents usagers de la voirie, des infrastructures, du foncier, etc,
 - Au développement de la mixité sociale entre catégories sociales, classes d'âge (vieillesse), etc.
- Des signaux forts sont donnés en faveur des véhicules propres, des expériences de mutualisation et de développement d'ELU (Espaces Logistiques Urbains).



7 – Les 10 signaux pour les pouvoirs publics

1. Réglementations / normes
2. Renforcement des réseaux de TC + autopartage
3. Anticiper sur le transfert sur mode propre
4. Anticiper la demande en report modal
5. Faire un recensement des friches urbaines (SNCF, militaires, industrielles)
6. Revalorisation du rôle économique et social de la logistique urbaine
7. Développer des sociétés de services (livraisons à domicile, accompagnement, aides à la personne)
8. Jouer des droits de préemption pour le maintien des commerces de proximité
9. Mutualisation des moyens – gestion coopérative pour la distribution urbaine
10. Favoriser les implantations de commerces sur les nœuds de transport



Conclusion

*D'une économie pas
nette ...*

- Un secteur méconnu à image négative
- Des risques de paupérisation du secteur...
- ... et de thrombose des villes

... à la net économie

- Un secteur à très fort potentiel économique et social
- Composante d'une économie 2.0
- Nécessitant un effet de levier des pouvoirs publics