



Logistique et distribution urbaine

NOVEMBRE 2009



RÉSUMÉ

La logistique urbaine se définit comme l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. L'analyse de la logistique urbaine est extrêmement complexe car elle englobe des composantes multiples et diverses bien qu'interdépendantes : habitat, activités économiques, gestion urbaine, transports... Les élus en évaluent difficilement les enjeux qui génèrent des problèmes de sécurité, de partage de la voirie, de congestion, de bruit ou de pollution. L'objectif de cette étude est donc d'établir un état des lieux des avancées en matière de logistique urbaine en France et à l'étranger et identifier les leviers à la disposition des pouvoirs publics pour favoriser la création ou l'émergence d'offres de logistique urbaine de haute qualité, créatrice de valeur et d'emplois. Les solutions envisagées s'appuient sur cinq variables stratégiques : la mutualisation, les véhicules, le foncier logistique, l'accueil des véhicules de livraison et la structure commerciale. Les recommandations sont orientées autour de sept axes : favoriser l'émergence de nouveaux acteurs, notamment celui d'« ensemblier » de la logistique urbaine, faire de la logistique urbaine un tremplin pour l'emploi, favoriser le développement d'un environnement juridique adapté, développer les synergies de la logistique avec les politiques commerciales et d'urbanisme, mettre en place une stratégie de déploiement de nouveaux matériels (véhicules propres, matériels de manutention, promouvoir de nouvelles organisations logistiques (rationalisation et mutualisation des flux), informer et former sur le rôle de la logistique urbaine.

Etat des lieux des avancées en matière de logistique urbaine.

La connaissance du fonctionnement de la logistique urbaine s'appuie sur des programmes de recherche français et européens, notamment le programme national "Marchandises en Ville", initié en 1993. Les enquêtes ont révélé principalement que le commerce a un rôle moteur dans la ville, qu'il occasionne le tiers des mouvements de marchandises, que les surfaces de stockage sont transformées en surfaces de vente en raison du coût du foncier et que la pratique du flux tendu s'accroît. Peu d'établissements possédant des aires de livraison privées et en centre-ville, la plupart des livraisons sont effectuées en double file, créant congestion et pollution. Face aux conflits entre les déplacements de personnes et les horaires des livraisons, il semble nécessaire de rapprocher les pratiques réglementaires et les organisations logistiques en s'appuyant également sur les nouvelles technologies.

Le cadre juridique : Principalement constitué de textes législatifs encadrant les transports dans la ville ou orientant le commerce et l'artisanat, il vise à favoriser le dynamisme des villes, le maintien des commerces de proximité mais peu de textes font un lien explicite entre commerce et logistique urbaine.

Les pratiques des transporteurs et logisticiens : La livraison du dernier km est la plus coûteuse (20 % du coût total de la chaîne) et les transporteurs sont de plus en plus réticents à livrer dans les centres-villes. La rareté des friches urbaines et le coût du foncier entraînent un éloignement des espaces logistiques. Les nouvelles solutions technologiques pour la gestion des flottes, l'optimisation des tournées ou le suivi des livraisons connaissent un succès, alors que d'autres pistes d'amélioration de l'empreinte écologique, comme la mutualisation des moyens ou le report vers des modes non routiers, se heurtent à des obstacles psychologiques, culturels ou techniques.

Les pratiques du commerce et de la distribution : En application du code du commerce, les livraisons ne peuvent avoir lieu qu'en présence du destinataire, ce qui limite les possibilités de livraison à des horaires

atypiques (nuit). Les commerçants privilégient l'utilisation de leur surface pour la vente et optent souvent pour la franchise ce qui leur fait perdre la maîtrise des approvisionnements. Le « petit » commerce indépendant se raréfie et les hypermarchés de périphérie sont moins attractifs. La grande distribution réinvestit donc les centres-villes avec de petites surfaces ouvertes presque 24 h/24 tout en développant en parallèle l'e-commerce.

Les pratiques d'achat : Des enquêtes décennales sur les déplacements de personnes donnent des indications sur les comportements d'achats des ménages. Les déplacements d'achats sont effectués entre 55 et 60 % en voiture, 30 à 35 % à pied et de 5 à 10 % en transport en commun, le reste en 2 roues. Nombreux se font à vide et les achats en hypermarché se font en voiture à plus de 80 % quelle que soit la densité urbaine de la zone et la distance à parcourir. Pour 15 € d'achats alimentaires dans un hypermarché en périphérie, la consommation moyenne d'énergie est deux fois celle d'un supermarché de quartier.

Les tendances récentes : On observe une demande de plus en plus forte pour des livraisons à domicile et de l'e-commerce pour les biens de consommation courante, liée notamment au vieillissement de la population, à la diminution du taux de motorisation en centre-ville, à un intérêt pour l'achat ludique ou une valeur du temps en augmentation.

Les pratiques des villes : L'objectif principal est de limiter les nuisances liées au transport de marchandises. Le fret n'est pas à ce jour un enjeu électoral majeur et la question des marchandises en ville est peu intégrée dans une réflexion globale intégrant urbanisme et transport et infrastructure. Par exemple, pour lutter contre la congestion, la création de transports en commun en sites propres peut réduire les infrastructures dédiées aux emplacements de livraison, ce qui rallonge les tournées et génère paradoxalement un plus grand nombre de véhicules de livraison en ville...

Les pratiques réglementaires les plus courantes portent sur des interdictions (taille, surface, poids, lieu) ou des restrictions (les horaires de livraisons) rejetant de nombreuses activités logistiques en périphérie. Le défaut courant de contrôle entraîne un manque de connaissances statistiques sur le transport de marchandises en ville.

Cependant, des avancées sont constatées dans certaines villes pour l'organisation globale du transport de marchandises.

Des programmes européens tels que **Best Urban Freight Solutions I et II** et **CIVITAS I et II**, et le **Programme National Marchandises en Ville**, lancé par l'Etat au début des années 90, ont permis de bâtir une solide base de connaissances, de développer des outils d'aide à la décision à disposition des collectivités, d'étudier les questions de véhicules, d'accès et de technologies. Ils ont donné lieu à de nombreuses expérimentations riches d'enseignements portant sur **la réglementation, les nouveaux modes d'organisation, basés sur la technologie et le jeu d'acteurs, l'évolution du matériel de transport, le report modal et le commerce.**

5 variables stratégiques pour agir :

La fonction transport-logistique est méconnue et la ville du futur favorise les mobilités douces, le tertiaire ou le quaternaire. Il y fait bon vivre, les immeubles sont à énergie positive et les commandes se prennent d'un clic de souris. Si les flux aux particuliers sont importants, les flux inter établissements exigent des logistiques qui ne se satisferont pas des solutions de type « points relais » ou triporteurs électriques. Si les commandes peuvent être dématérialisées, les biens commandés eux, doivent et devront toujours être livrés physiquement: le système logistique urbain est donc contraint.

Ces constats doivent conduire à retenir des solutions réalistes qui s'appuient sur 5 variables stratégiques : la mutualisation, les véhicules, le foncier logistique, l'accueil des véhicules de livraison et la structure commerciale. En les combinant, des scénarios vertueux pour la logistique urbaine du futur peuvent être imaginés.

La mutualisation: Elle peut concerner des véhicules, des aires de livraison, des plates-formes de groupage-dégroupage, des moyens techniques ou des données. Utiliser un même véhicule pour des clients différents augmente les coefficients de remplissage et permet de partager les coûts. En amont, les chargeurs (industriels expéditeurs) qui mutualisent leurs envois favorisent la massification et donc les modes ferroviaire et fluvial. En aval, il s'agit de faire distribuer les produits de différents expéditeurs par un même opérateur. Mutualiser l'organisation logistique conduit à intégrer une logistique des retours, par exemple la reprise des emballages vides ou le retour des produits défectueux. La mutualisation de capacités de transport est réalisée à travers une plate-forme d'information type centrale de réservation.

Les véhicules: Une transition est amorcée vers des "activités propres" électriques et à gaz. Le moteur diesel aura encore fait des progrès importants au delà de la norme EURO 6. La deuxième génération de biocarburant, n'utilisant pas de ressources alimentaires, pourrait réduire la consommation de gazole pour l'exploitation d'un parc de véhicules utilitaires à moteur diesel qui devrait demeurer encore assez important en 2030. Parallèlement, les véhicules utilitaires GNV affectés à la logistique urbaine pourraient être alimentés, pour une part non négligeable, par du biocarburant issu du traitement des déchets fermentescibles permettant de réduire les émissions de méthane. La réduction des nuisances sonores des véhicules utilitaires constitue aussi un enjeu important.

Le foncier logistique: Le constat est celui de la disparition de la fonction transport-logistique en zone urbaine. Sous la pression des coûts du foncier, d'un coût de transport faible, la logistique s'est éloignée des centres-villes, augmentant les kilomètres et les polluants et diminuant la productivité des opérateurs de transport comme de la ville elle-même. Or, la logistique ne peut s'exercer sans plates-formes logistiques. La restauration du foncier logistique en centre-ville constitue dès lors une variable stratégique. Elle nécessite l'identification de réservations foncières assurant la disponibilité d'espaces suffisants à des prix accessibles, le soutien à des concepts innovants comme les hôtels logistiques mixant des fonctions complémentaires en s'intégrant dans une démarche de développement durable ou de "city hubs" multifonctions intégrant des quais de chargement (camionnettes) et de déchargement (camions ou trains), des bureaux, des espaces de stockage et de préparation et conçus en respectant des normes de haute qualité environnementale.

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, obérant le fonctionnement de la ville et la productivité des entreprises de transport. Plus de 80% des livraisons sont réalisées en stationnement illicite. Des solutions sont examinées comme le contrôle, via des brigades dédiées ou des systèmes technologiques, par exemple en déployant sur les aires de livraison des bornes de recharge d'énergie afin d'en dissuader l'utilisation abusive par les voitures particulières. Ces pistes orientent vers une gestion mutualisée, basée sur un système de réservation, et dynamique des aires de livraison.

La structure commerciale: Les thèmes du commerce et de la logistique sont généralement traités séparément alors même qu'ils sont fortement interdépendants. Cela concerne non seulement l'approvisionnement des commerces, mais aussi les livraisons à domicile. La livraison à domicile (LAD) est devenue un phénomène urbain pour des raisons de vieillissement de la population, de baisse du taux de motorisation des ménages en zone urbaine dense, de préférence de plus en plus marquée pour l'achat ludique par rapport à l'achat "corvée", de prédominance du choix du gain de temps par rapport au gain d'argent, de l'accélération de la pénétration d'Internet dans les foyers, de l'incapacité des transports en commun à permettre le transport de paquets encombrants, des distances à parcourir pour atteindre les hypermarchés, du temps perdu dans les embouteillages... Toutes ces conditions font que la demande de livraison à domicile ne cesse de croître mais l'offre reste néanmoins plutôt pauvre et les organisations peu vertueuses. Ce domaine est encore un vrai gisement de création d'emplois et de valeurs.

Recommandations pour l'action publique autour de 7 axes:

1 – **Agir sur la structure du marché** en favorisant l'émergence de nouveaux acteurs, notamment celui "d'ensemblier de la logistique urbaine". Ces acteurs contribueront à mutualiser les moyens et à développer des synergies afin de réduire les coûts d'exploitation du "dernier kilomètre" et l'empreinte écologique. Un autre axe est le développement des sociétés de services de livraison et d'accompagnement à domicile par la professionnalisation contrôlée de ces nouveaux métiers.

2 – **Faire de la logistique urbaine un tremplin pour l'emploi**, permettant, d'une part, à ce secteur de drainer des ressources humaines et offrant, d'autre part, à des publics en difficultés une voie d'insertion professionnelle et sociale. La logistique urbaine est souvent symbolisée par le "chauffeur - livreur », métier sous-valorisé, notamment en termes de salaires et d'image sociale. Cependant, il porte en lui un véritable "système - expert" qui combine des connaissances très riches avec un savoir-faire irremplaçable permettant souvent, en temps réel, de trouver des solutions performantes. Le développement des livraisons à domicile tend à élargir le champ traditionnel de la logistique urbaine avec le développement du e-commerce. Dès lors, il paraît essentiel de renforcer et de soutenir les filières de formation qui offrent dans ce domaine un éventail de métiers allant du très qualifié au faiblement qualifié.

3 – **Favoriser un horizon juridique adapté** ainsi que le développement d'une logistique urbaine s'inscrivant dans une perspective de développement durable. Il est notamment nécessaire de redonner de la cohérence aux arrêtés municipaux en étendant les compétences des autorités organisatrices de transport. Le Code général des collectivités locales permet de s'appuyer sur les risques en matière de nuisances ou de protection de l'environnement. La professionnalisation des aires de livraison et l'introduction de normes d'émission et de bruit pourraient constituer des outils positifs de régulation du système urbain. Le contrôle de l'inscription au registre des transporteurs constitue un moyen possible de pénaliser les comportements non vertueux. Une autre piste de progrès est constituée par les réflexions à mener pour modifier le code du commerce afin de faciliter les livraisons en dehors de la présence du destinataire dans des sas ou points relais ou de nuit.

4 – **Faire du foncier le levier de la réintroduction de la logistique dans la ville**. Il convient donc de démontrer l'utilité de la fonction logistique et de développer des synergies avec les politiques commerciales et l'urbanisme. Le maintien d'un tissu dense de commerces de proximité constitue un élément essentiel pour la vitalité économique et la qualité de vie dans les zones urbaines. Dès lors, l'utilisation des dispositions du droit de l'urbanisme, notamment le droit de préemption, pourrait faciliter le maintien de commerces de proximité et parallèlement faciliter la livraison et l'enlèvement des marchandises. Des espaces délaissés situés à proximité ou sur les emprises ferroviaires ou fluviales peuvent satisfaire les besoins de la logistique urbaine. Il convient de procéder à leur recensement et de veiller à leur disponibilité. Les pôles d'échanges de transports de personnes comme les gares ferroviaires ou routières ont vocation à devenir d'importants pôles commerciaux et donc des générateurs de trafics importants pour la logistique urbaine, tant pour les flux entrants que sortants.

5 – **Mettre en place une stratégie de déploiement de nouveaux matériels** (gaz, électriques). Les actions concernent les véhicules mais également les matériels de manutention. Si une mutation rapide vers des véhicules propres en matière de logistique urbaine est nécessaire, du retard a déjà été pris dans ce domaine notamment pour les véhicules électriques de plus de 3,5 tonnes. Il est donc urgent de développer des solutions transitoires basées sur l'exploitation du gaz carburant. Il s'agit également de mieux coordonner les transports de fret et de personnes en favorisant le développement des transports publics, du covoiturage et de la mutualisation en matière de logistique urbaine.

6 – **Promouvoir de nouvelles organisations logistiques.** Les logisticiens s'engagent dans des réflexions sur l'adaptation de leur schéma logistique aux nouvelles contraintes environnementales anticipées notamment sur les chaînes logistiques d'approvisionnement. Lorsque cela est possible, la mutualisation des flux et la rationalisation des moyens pourraient être réalisées à l'aide du transport ferroviaire ou fluvial pour les flux provenant de l'extérieur de la ville et à destination d'un espace logistique urbain. La distribution vers le destinataire final serait systématiquement assurée avec des véhicules propres. L'entrepôt logistique serait vertueux sur le plan énergétique, voire à "énergie positive", le surplus étant utilisé par les véhicules propres.

7- **Mieux faire connaître le rôle de la logistique urbaine.** Il convient de mettre en place une information et une formation sur cette thématique portant à la fois sur l'analyse systémique de la ville, l'utilisation des outils informatiques disponibles (modèles) et sur les actions possibles pour rattraper le retard pris par les collectivités sur ce sujet. Si la mobilité des personnes est au cœur des réflexions actuelles, celle de la marchandise occupera, à coup sûr, élus et techniciens des décennies à venir.

Les enjeux économiques, environnementaux, sociaux, voire sociétaux, mettent les pouvoirs publics en devoir de transformer une activité peu valorisée en une activité de services structurante à forte valeur ajoutée.