



**LA LIVRAISON URBAINE
URBAN DELIVERIES
INNERSTÄDTISCHER LIEFERVERKEHR**



26 OCTOBRE 2012

Transfrigoroute International

Lyon, 25-26 octobre 2012

La livraison urbaine

**La logistique urbaine,
enjeu économique et politique**

Michel Savy

professeur à l'Université Paris Est (UPEC + ENPC)

directeur de l'OPSTE

savy@enpc.fr

Plan de la présentation

- 1. Définitions, spécificités de la logistique urbaine
- 2. Volumes d'activité concernés
- 3. Diagnostic de la situation actuelle
- 4. Tendances et perspectives
- 5. Objectifs et projets
- Références

1. DÉFINITIONS, SPÉCIFICITÉS DE LA LOGISTIQUE URBAINE

Une logistique particulière dans un environnement sensible

- **Logistique : nombreuses définitions**
 - ❑ opérations logistiques
 - ❑ gestion logistique
 - ❑ industrie logistique
 - **Logistique urbaine :**
 - ❑ transport (enlèvement, livraison), stockage, manutention en milieu urbanisé (utilisation dense de l'espace)
 - ❑ souvent le premier ou le dernier maillon d'une chaîne multi-scalaire (avec des sites interfaces)
-

Spécificités

- Spécificités du transport
 - opérations de consolidation au départ, de dispersion à l'arrivée : petits lots, arrêts multiples réguliers ou irréguliers, véhicules utilitaires légers (VUL), faible productivité, etc.
- Spécificités de la ville
 - espace rare et partagé entre plusieurs usages concurrents sinon contradictoires (circulation automobile, transports publics, modes doux, déambulation, commerces, etc.)
 - espace fragile (les nuisances de tous ordres touchent un nombre élevé de personnes, du fait de la densité de peuplement)
 - distinguer centre ville, première couronne, deuxième couronne dans les grandes agglomérations

2. VOLUMES D'ACTIVITÉ CONCERNÉS

Une part notoire du transport de fret

- **Nombre de transports commencent et/ou finissent en ville**
 - plus de la moitié des tonnages transportés par la route en France et en Europe franchissent moins de 50 km
- **Les opérations terminales représentent une part importante du coût d'acheminement total d'une marchandise en petits lots (plus de 50 % pour la messagerie)**
- **Nombre et volume d'opérations : une livraison par emploi et par semaine, avec de forts écarts à la moyenne selon les secteurs concernés (enquête du LET)**

Une part notoire du trafic urbain

- **Livraisons à finalité professionnelle :**
 - 20 % du trafic
 - 30 % de l'occupation de la voirie
 - jusqu'à 50 % des émissions de GES et polluants locaux
- **Sans compter les déplacements de particuliers liés aux achats**
 - souvent en automobile
 - avec des substitutions possibles ? livraisons à domicile
- **Une composante importante du système urbain de transport, une préoccupation pour les collectivités territoriales (LAURE, PDU, etc.)**

3. DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

Un transport inefficace

■ Transport

- ❑ **véhicules anciens, polluants**
- ❑ **relevant souvent du compte propre (peu de professionnalisme)**
- ❑ **mal remplis**
- ❑ **mauvaise productivité (coût direct), nuisances élevées (coût social)**
- ❑ **mauvaise image du transport et de la logistique**
- ❑ **problème industriel (organisation du transport) et politique (réglementation du transport)**

Une utilisation chaotique de la voirie

- **Arrêts et stationnement :**
 - ❑ **nombreux arrêts illégaux (seconde file, milieu de la rue)**
 - ❑ **places réservées mal respectées (cercle vicieux)**
 - ❑ **aggravant la congestion, coût social caché important**
 - ❑ **problème de trafic et de gestion de la circulation et du stationnement (relevant des pouvoirs de police du maire, non déléguables)**

Un étalement logistique coûteux

- **Expulsion de la logistique vers des périphéries urbaines de plus en plus lointaines :**
 - ❑ **allongement des distances terminales**
 - ❑ **augmentation des coûts, de la congestion, de la pollution, etc.**
 - ❑ **problème d'urbanisme et de politique foncière**

Construction d'entrepôts en Ile de France 1980 – 2009

Source : Dablanc, Frémont (IFSTTAR)



4. TENDANCES ET PERSPECTIVES

Évolution des flux

- **Pas de dématérialisation de l'économie !**
- **Modification des modes de vie :**
 - e-commerce
 - retour vers les commerces de proximité et diversifiés (« crise » du tout-hypermarché)
 - livraisons à domicile ou autres formules
- **Vieillesse de la population, intensification des services à domicile et de leur logistique**
- **Inégalités sociales, différenciation des modes de vie, de consommation, de distribution**
- **De nouveaux circuits à inventer**

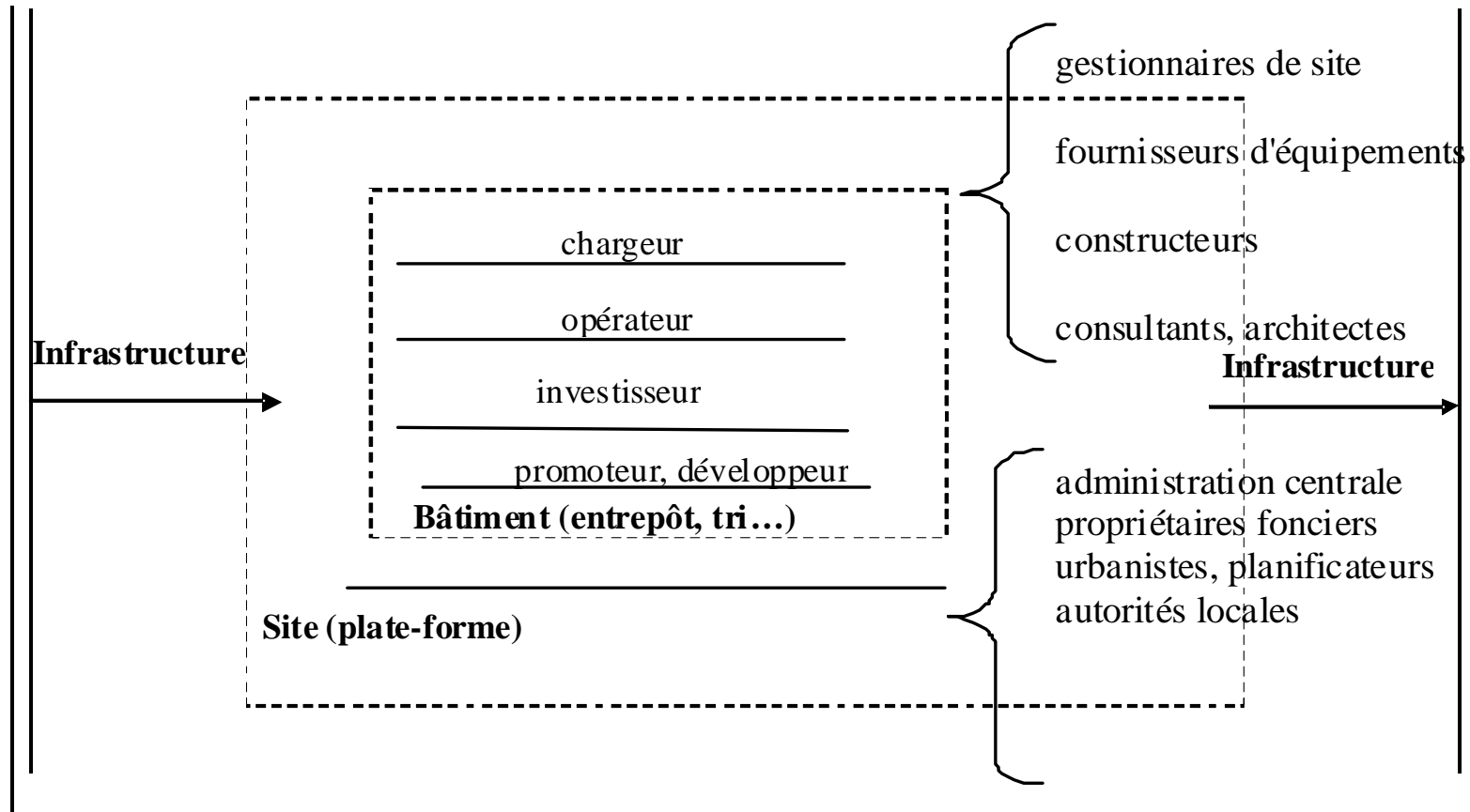
Préoccupations des responsables politiques

- **En France, LAURE et PLU : le fret aussi ! (et questions équivalentes ailleurs en Europe)**
 - **Sensibilité croissante de la population aux nuisances du transport et de la logistique (trafic, bruit, émissions, etc.)**
 - **Pacifier l'espace de la rue, le partager entre usages multiples**
 - **Développement durable (et transfert modal)**
 - **Mais préserver une fonction vitale : l'alimentation des activités et de la population, l'expédition de la production et des déchets, la vitalité du tissu économique**
-

Acteurs concernés : un système composite

- **Professionnels (l'ensemble des métiers : transporteurs, chargeurs, destinataires, immobilier logistique)**
- **Pouvoirs publics (urbanisme, transport, circulation). A toutes les échelles (ville, département, région, État). Ex. Ile de France**
- **Une interaction renforcée, avec des initiatives dans les deux sens (ex. Charte de la ville de Paris; Assises régionales Fret et Logistique de la Région Ile de France ; Document stratégique sur le fret de la DRIEA; Livre blanc d'AFILOG)**

Acteurs d'une opération logistique



NB : public et privé, diversité des rapports au temps (et au territoire)

5. OBJECTIFS ET PROJETS

Professionaliser le fret urbain

- Transférer du compte propre vers le compte d'autrui
- Formation professionnelle
- Sensibilisation des conducteurs
- Normes plus exigeantes pour les véhicules
- Contrôles plus rigoureux des pouvoirs publics (formation des contrôleurs)

Des plans de circulation et de stationnement adéquats

- Ne pas limiter excessivement la taille des véhicules utilitaires en ville
 - la limitation excessive est contre-productive. Vive le PL en ville ! A Paris, se caler sur la taille des véhicules de pompiers (29 m² au sol), qui a « formaté » les rues
 - harmoniser la réglementation à large échelle pour permettre une industrialisation des véhicules
- Aménagement de la voie pour faciliter les livraisons
- Gestion efficace des places de livraison
- Harmoniser les dispositions (véhicules, heures d'accès, etc.) à une échelle intercommunale ou d'agglomération

Des VUL adaptés (Japon)



Une part importante de la production de l'industrie automobile japonaise, pour le marché domestique et l'exportation. Mise au points de modèles spécifiques pour certains clients.

Logistique du dernier hectomètre (Japon)

Le dernier maillon se fait souvent à pied,
en poussant un "roll".
A partir d'une place réservée, sans
stationnement en double file



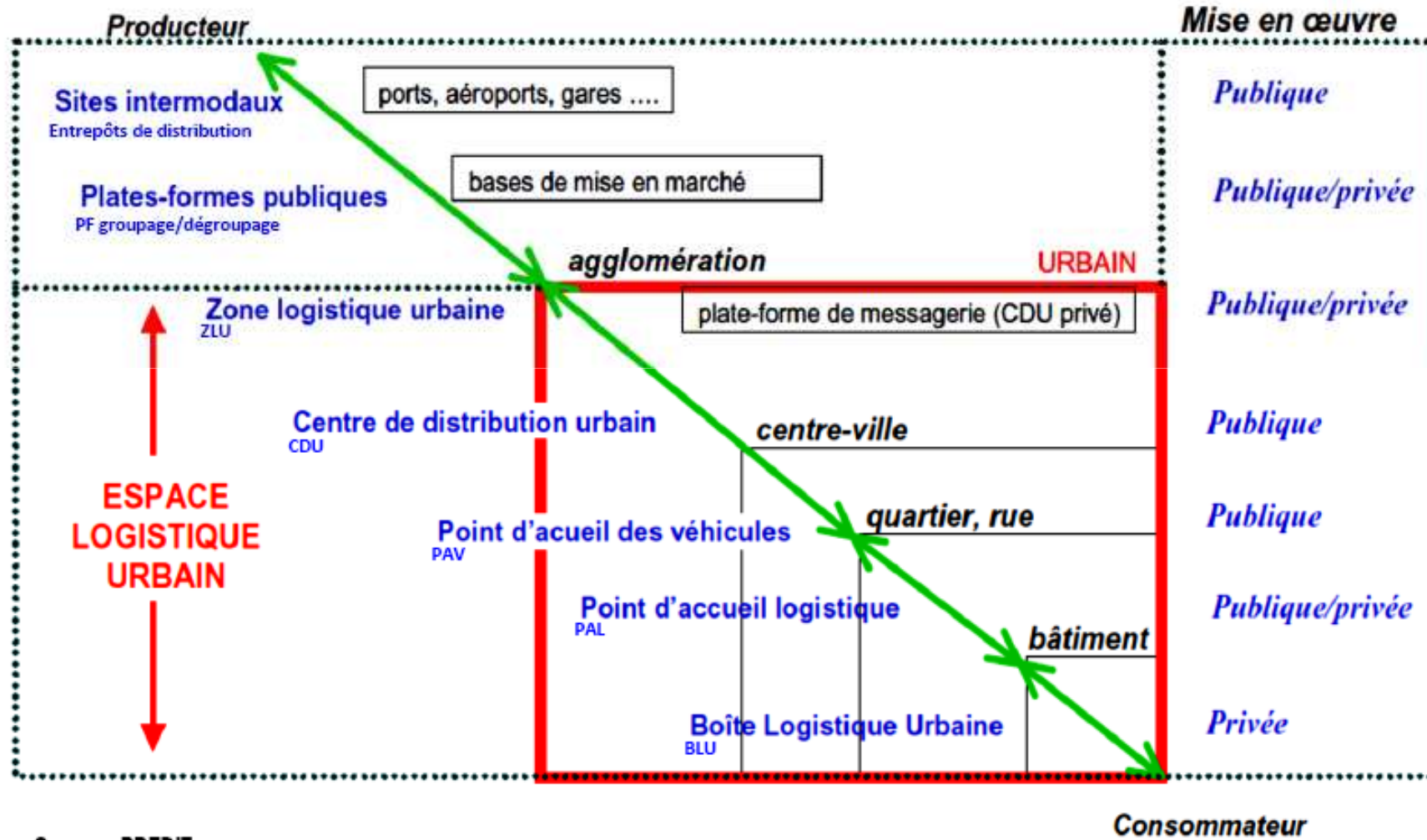
Lutter contre l'expulsion de la logistique vers la périphérie

- **« Plate-formisation » de la logistique**
 - préservation des sites adéquats et notamment des sites déjà existants, notamment multimodaux
 - politique foncière dynamique
 - outre les autres effets du regroupement : économies d'agglomération (clusters), services partagés aux entreprises et à la main d'oeuvre
- **Aménagement de « nouvelles zones d'activité »**
 - diversifiées, HQE, ouvertes sur la ville, etc. : quelle place pour la logistique ?
- **Argumenter sur l'équilibre à trouver entre créations d'emplois et nuisances de la logistique**

Un nouveau maillon urbain pour la logistique ?

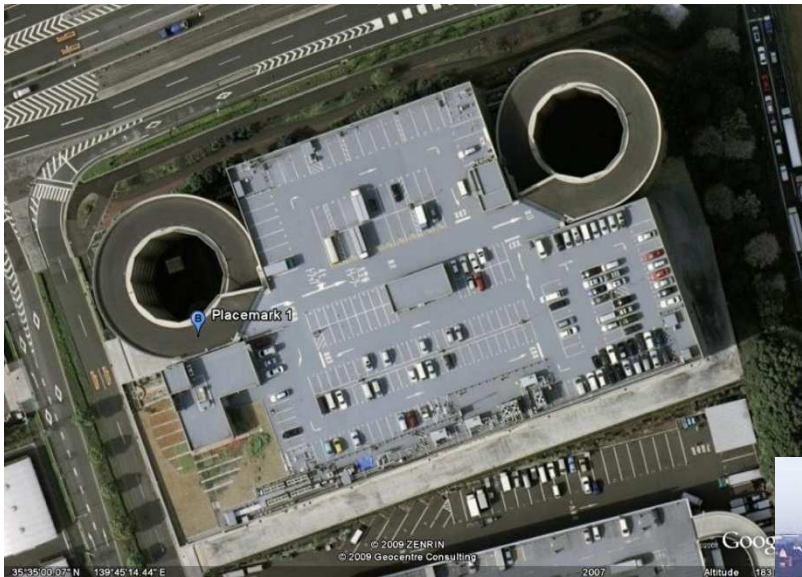
- **Dans les grandes agglomérations, ajouter une étape intermédiaire entre une approche massifiée et un éclatement final sur une distance raccourcie**
 - **des tentatives antérieures (regroupement dans un centre unique pour rationaliser les livraisons) n'ont pas eu de suite**
 - **divers types d'ELU**
 - **hôtel logistique**
 - **exemple souvent cité de Monoprix à Bercy, aujourd'hui de Franprix sur la Seine**

Sites logistiques : des PF aux ELU



Source : PREDIT

Recherche de solutions urbaines



Casiers électroniques, points relais, ELU, hôtels logistiques, entrepôts verticaux, etc. : la logistique urbaine se cherche
Expérience exemplaire du Japon



Une période de recherche et d'expérimentation

- Diverses formules en développement :
 - points relais dans des magasins banals
 - boutiques logistiques (ex-bureaux de ville)
 - consignes automatiques (DHL Allemagne)
 - drive-in
 - livraison à domicile fiabilisée (nouveaux entrants, diversification des horaires)
- Pas encore de solution établie
 - diversification selon les produits ? (valeur, taille et poids des lots)
 - essais et erreurs, bonnes pratiques...

Livre blanc sur la logistique urbaine d'AFILOG

- **sensibiliser les élus**
- **interlocuteur interministériel pour la logistique**
- **politique des transports pour le fret**
- **professionnalisation du fret urbain**
- **surface maximale des véhicules : 29 m² (pompiers)**
- **modernisation du parc**
- **harmoniser la réglementation sur la circulation et les arrêts**
- **tirer les leçons d'expériences européennes**
- **relever le montant des amendes pour stationnement illicite sur les aires de livraison**
- **aires de livraison réservées aux professionnels**
- **disque d'arrêt limité à une demi-heure**
- **voieries à temps partagé**
- **sensibilisation des conducteurs-livreurs**
- **formation des conducteurs-livreurs**
- **préserver les sites logistiques contre l'expulsion de la ville**
- **inscrire les sites logistiques à venir dans les documents d'urbanisme**
- **enquêtes sur les besoins de consommation en amont des plans d'urbanisme**
- **aires de livraison dans les surfaces commerciales**
- **identifier et protéger les sites multimodaux**
- **alléger la fiscalité sur les entrepôts**
- **politique foncière en soutien à la logistique**
- **montages publics-privés pour les immeubles logistiques urbains polyvalents**
- **faire évoluer les réglementation (ICPE - ERP)**

Document stratégique sur le fret (DRIEA Ile de France)

- *mettre en place une instance de concertation et d'observation*
- *produire un cadre de cohérence pour le développement de la logistique à l'échelle régionale*
- *adapter à la demande les réseaux d'infrastructures gérés par l'Etat*
- *concevoir une nouvelle intermodalité en Île de France à l'échelle européenne*
- *optimiser la gestion du transport routier de marchandises*
- *soutenir le développement d'une offre en transports multimodale*
- *inscrire les chantiers sous la maîtrise d'ouvrage de l'État dans une démarche de développement durable*
- *participer aux expérimentations et favoriser les initiatives exemplaires sur des services innovants*
- *prendre en compte les livraisons de marchandises en ville dans les projets d'aménagement et de déplacement*

Démarche

- Les milieux professionnels ont une large marge d'initiative
 - innovation technique
 - main d'œuvre, organisation
 - dans une structure de chaîne complexe et éventuellement peu coopérative
- Le rôle des pouvoirs publics est nécessaire, souvent structurant
 - planification du territoire (foncier)
 - infrastructures et politiques de transport
 - réglementation technique (sécurité, exploitation)
 - gestion de l'espace viaire
 - etc.
- Faire coopérer ces deux ensembles, dont les logiques et les temps de référence ne sont pas les mêmes

Des orientations inédites

- Du côté des collectivités publiques, la logistique urbaine n'est pas encore une question intégrée à leur vision du territoire et à leur savoir-faire. Mais des initiatives nouvelles se multiplient, une nouvelle phase d'action s'ouvre
- Du côté des entreprises, la logistique urbaine est un champ d'investissement et d'innovation
 - nouveaux entrants vs. acteurs traditionnels ajoutant une nouvelle offre à leur gamme ?
 - prises de participation significatives : UPS rachète Kiala
 - ne pas négliger les apports extérieurs, notamment l'expérience des « takyubin » et des « kombini » japonais

Conclusion

- **Un système complexe en évolution constante (une nouvelle phase)**
 - ❑ **relevant à la fois de l'économique, du technique, du politique, du social**
 - ❑ **à la charnière du public et du privé**
 - ❑ **à observer de manière large, à l'échelle internationale**
 - ❑ **pour élaborer des scénarios prospectifs et dégager des options combinant mesures de court terme et finalités de long terme**

Références

- Savy M., *Logistique et territoire*, La Documentation française, 2006.
- Savy M., *Le transport de marchandises*, Eyrolles - Les Éditions d'Organisation, 2006.
- *Charte des bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris*, Ville de Paris 2006.
- *Guide de bonnes pratiques pour le transport de marchandises en ville*, BESTUFS, 2007.
http://www.bestufs.net/download/BESTUFS_II/good_practice/BESTUFS_Good_Practice_Guide_access_guide.pdf
- *Le guide des espaces logistiques urbains*, PREDIT, 2006.
<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/catalogue/9782110058478/index.shtml>
- *Livre blanc de la logistique urbaine*, AFILOG, 2012 <http://www.afilog.org>
- *Document d'orientations stratégiques pour le fret*, DRIEA Ile de France, 2012 http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DOS_Fret_IdF_-_horizon_2025_cle2d3e18-1.pdf



Annual General Meeting

25 & 26 October 2012

Lyon / France

