Article écrit par Noémie ROUSSEAU le 10 novembre 2013

Livraison : l'épineuse question du dernier kilomètre

Pour réduire les bouchons autant que les émissions de gaz à effet de serre, les collectivités souhaitent rationaliser les flux de marchandises. Centre de distribution urbaine, hôtel ou encore bateau logistique, tram-fret, cyclo-cargos... Les idées ne manquent pas, mais les concrétiser relève parfois du casse-tête.

Entre le boum du e-commerce et le développement du commerce de proximité, de plus en plus de marchandises convergent vers les centres-villes, déjà pollués et congestionnés par le trafic. Ces dernières décennies, les entrepôts ont été repoussés toujours plus loin des agglomérations, rallongeant le ballet des camions. Au point qu'aujourd'hui, la livraison représente en moyenne 20 % de la circulation urbaine. Rationaliser les flux de marchandises devient urgent. Élus, professionnels du transport, logisticiens, chercheurs planchent sur la question cruciale de ce dernier kilomètre de livraison.La Rochelle fait figure de pionnière en la matière. En 2001, elle a mis en place un centre de distribution urbaine (CDU) dans le cadre de son plan de déplacement urbain (PDU). Il s'agit d'une plate-forme de 700 m² sur laquelle transitent toutes les marchandises à destination ou en provenance de la ville, prises en charge par un exploitant unique ayant une flotte de véhicules propres.
Aujourd'hui, une petite dizaine de CDU existe en France et les expérimentations vont bon train à Lille, Lyon, Toulouse, Marseille, Bordeaux, Paris...

LE TRAM-FRET : UNE SOLUTION POUR CERTAINES VILLES

À Strasbourg, un CDU est à l'étude. Implanté aux portes de la ville, il serait relié au tramway, la ville disposant d'un réseau de 60 km de rails. Les marchandises seraient ainsi acheminées jusqu'aux commerces qui se sont, au fil des ans, repositionnés autour des arrêts. C'est le tram-fret, comme celui en service à Dresde en Allemagne qui alimente en pièces détachées l'usine Volkswagen. “Seulement, il faut pouvoir résoudre le problème des horaires, les commerçants n'ouvrant pas plus tôt leurs commerces pour réceptionner les marchandises. Du coup, nous réfléchissons à déployer une solution immobilière avec des espaces de dépôt disséminés dans le centre. De là partiraient des vélos cargos, des véhicules électriques... Et ces boutiques logistiques serviraient aussi aux particuliers ayant un colis à récupérer”, détaille Céline Oppenhauser, chef de projets innovants à la direction de la mobilité et des transports de la ville de Strasbourg.
Développer un schéma stratégique à trois niveaux, c'est ce que propose justement Sogaris, une entreprise spécialisée dans l'immobilier logistique. “Le premier niveau est en porte d'agglomération, à Rungis, Roissy, Créteil... En périphérie se situe le deuxième niveau, avec l'hôtel logistique multi-activités en projet à Chapelle internationale (18e), non loin de l'A86. Enfin, dans Paris intra-muros, nous aménageons des espaces urbains de distribution de 1 000 à 3 000 m²”, explique Christophe Ripert, directeur de l'immobilier.

LE PRIX DU FONCIER : UN FREIN POUR LA LOGISTIQUE

L'hôtel logistique fait partie des projets soutenus par la ville de Paris dans le cadre de sa charte pour une “logistique durable”, signée en septembre. Il s'agit d'un bâtiment de 83 000 m² dans lequel cohabiteront plusieurs activités : 4 000 m² seront réservés à du tertiaire, avec des restaurants, des

bureaux, des boutiques, une salle de sport… “Avec ce nouveau concept, il s'agit de faire supporter le coût du foncier à d'autres activités que la logistique”, indique Christophe Ripert qui souligne : “La rareté du foncier, son prix, son accessibilité en camion, l'acceptation de l'activité par les riverains sont autant de freins à la mise en place de schémas logistiques performants. Pourtant, sans un bon fonctionnement logistique, une ville ne peut être attractive économiquement.” Une autre plate-forme, cette fois dématérialisée, était également à l'étude à Strasbourg : le projet LUMD (logistique urbaine mutualisée durable), porté par le diffuseur de presse Presstalis. Un programme informatique permettant d'identifier en temps réel les capacités résiduelles disponibles chez les différents transporteurs. Utiliser les espaces vacants, l'idée relève du bon sens. Seulement, “après un an et demi à étudier la faisabilité, nous nous sommes aperçus que le modèle mathématique ne fonctionnait pas. C'est un tel casse-tête !”, poursuit Céline Oppenhauser. Puis, les professionnels n'ont pas été aussi séduits que la ville par le projet LUMD. “Pour eux, c'est comme donner à la concurrence une photographie en temps réel de leur activité.” La collectivité, qui “dispose du levier de la réglementation mais n'a aucune compétence sur les marchandises”, a mis en place une instance de concertation avec les acteurs privés du secteur.“Ils craignent que les ruptures de charge fassent baisser leur compétitivité. Puis, s'ils n'effectuent plus le dernier kilomètre, ils perdront leur relation directe au client, très importante à leurs yeux. Enfin, ils s'inquiètent surtout de savoir qui va gérer le CDU”, détaille Céline Oppenhauser. La ville pourrait en effet lancer un appel d'offres pour confier la gestion du dispositif à un opérateur, comme c'est le cas ailleurs. “Depuis 30-40 ans, la logistique est un élément de différenciation entre les entreprises, elle est un argument de vente, faisant partie de l'offre commerciale auprès du client”, remarque Laurent Livolsi, maître de conférences en gestion logistique et transport à l'Université d'Aix Marseille, il contribue au dispositif interministériel PREDIT 4 2008-2013 (programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, financé à hauteur de 400 millions d'euros). Les professionnels devront accepter de collaborer, de moins chercher à se différencier sur la logistique.” Mais pour que l'offre change, la demande doit elle aussi évoluer. La ville de Strasbourg envisage ainsi de mettre sur pied une campagne pour sensibiliser les clients.

À PARIS, DES COLIS LIVRÉS EN PÉNICHE ET VÉLOS

À mesure que le casse-tête enfle, il se transforme en business. “La logistique urbaine devient un marché”, constate le chercheur. “Des consultants vendent leurs conseils aux collectivités, des ingénieurs développent des logiciels, des prestataires de services montent au créneau espérant décrocher une délégation de service publique. De cette course, des solutions innovantes pourraient émerger.” Gilles Manuelle a justement saisi la balle au bond. En 2011, il crée à Paris l'entreprise Vert chez vous et met à flot sa péniche. Chargée la nuit, dès le petit matin elle fait plusieurs escales dans Paris. À chacune d'elle, des vélos-cargos électriques descendent sur le quai et livrent les arrondissements environnants, des colis de moins de 30 kg à destination de professionnels, livrés en J+1. L'équivalent d'une vingtaine de camionnettes en termes de volume. Les vélos vides remontent à bord pour être à nouveau chargés quand la péniche navigue. “Le véhicule propre ne suffit pas, il faut un schéma stratégique, repenser toute une organisation. Avec notre système, nous avons réduit considérablement notre impact environnemental sans perdre en compétitivité puisque nos coursiers ne perdent plus de temps dans les bouchons”, argumente Gilles Manuelle. Son entreprise, signataire de la charte “logistique durable” de la ville de Paris, va développer un “bateau logistique”, plus performant. Un prototype est attendu d'ici 18 mois.Et même si le dirigeant considère n'être “qu'une solution parmi d'autres”, plusieurs collectivités se sont déjà montrées intéressées par son concept. “Seulement, les choses avancent doucement car il n'y a pas de modèle absolu, applicable à chaque ville tant il faut s'adapter aux spécificités locales. Puis les élus ont conscience que leurs choix auront un impact durable. La logistique urbaine est un champ de recherches qui émerge, et les perspectives sont multiples”, explique Laurent Livolsi, qui milite cependant pour une “approche globale de la logistique, à l'échelle nationale”. Il met en garde contre les “micro-réalisations locales qui se contenteraient de repousser les problèmes en périphérie”.