

# La logistique urbaine et citoyenne pour le développement durable de la Ville.

Les élections municipales viennent d'avoir lieu. Le thème de la « logistique urbaine » n'a pas occupé le devant de la scène politique, mais marque indirectement beaucoup de sujets abordés par les candidats : les transports et les problèmes de circulation, les émissions de CO<sup>2</sup>, la protection de l'environnement et le cadre de vie, etc.

La ville de Paris concentre à elle seule l'essentiel du sujet car elle concentre toutes les difficultés qui justifient l'existence de cette nouvelle discipline : la « logistique » urbaine qui englobe toutes les opérations et systèmes d'information visant à desservir les activités ou les consommateurs résidant dans une agglomération de grande taille. Nous formulerons en conséquence l'hypothèse que toute solution envisagée pour Paris est applicable à d'autres métropoles.

## 1 / LES ENJEUX

Cet article pourrait avoir pour thème : « un véhicule dans la ville ? » ;

Si on prend l'exemple de Paris, 49 000 camions ou camionnettes y pénètrent chaque jour pour livrer 86 000 tonnes de marchandises. Est-ce encore supportable ?

Et pourtant, il faut bien approvisionner ses habitants et ses entreprises qui en constituent la richesse active, et assurer le flux inverse de l'enlèvement des déchets ou des expéditions.

9 à 15 % des déplacements sont liés à des marchandises. Ils incluent déplacements individuels en VL.

En général, pour 100 000 habitants, 10 à 15 hectares sont consacrés à la logistique (stockage, distribution, stationnement).

Pour Paris cela signifie près de 1000 hectares !

La problématique n'est donc pas seulement celle des flux de transports, mais aussi celle de l'affectation des espaces nécessaires aux opérations logistiques, sur fond de conflits entre domaine public et privé, logement et activité, déplacements des personnes et acheminements des marchandises.

## 2 / LES TENDANCES

La croissance relative des villes est inexorable : en France, elle sera de 25 % entre 2005 et 2030, les villes représentant 80% de la population.

Il y a une croissance de la demande de services, en particulier de la demande de livraisons à domicile, avec le développement du e-commerce notamment.

Il y a croissance de la consommation de produits technologiques.

Il y a plus de livraisons que d'enlèvements (2,5 pour 1).

En conséquence, les problèmes de saturation des axes de circulation avec leurs nuisances induites et la pression sur les espaces disponibles ont toutes les chances de s'aggraver.

## 3/ LES TYPES DE LOGISTIQUE URBAINE

Afin que ses habitants ou ses entreprises puissent consommer ou fonctionner, la ville est traversée par des flux de marchandises entrant ou sortant, initiés par trois principales catégories d'activités logistiques qu'on a l'habitude de regrouper sous le concept de « supply chain » :

3.1 / **L'express** est plutôt tourné vers le consommateur final. Il s'appréhende en termes de flux individualisés, de desserte terminale (le dernier kilomètre) et pénètre le tissu urbain en véhicules de plus petites tailles. Ses besoins d'espaces pour son exploitation sont fragmentés.

3.2 / **La messagerie** est plutôt tournée vers l'approvisionnement des magasins et des moyennes surfaces. Elle s'appréhende en termes de transports groupés, de contraintes de transbordement ou de distribution physique. Elle pénètre le tissu urbain en camionnettes ou petits PL. Elle est très consommatrice d'espaces, notamment pour les mises à quai.

3.3 / **L'entrepotage**, constitue la base arrière de l'approvisionnement des villes, tire partie de la massification des volumes traités, s'appréhende en termes de réception de marchandises, de quantité de palettes, de préparation des commandes et pilotage global de la distribution. Il s'appuie sur des mouvements de PL qui circulent de préférence en périphérie urbaine. Il est consommateur de volume et d'espace.

Ces trois types d'activités sont combinés aujourd'hui dans des processus que tous les acteurs de la supply-chain cherchent à optimiser en fonction du couple coûts de transports/ coûts de stockage. Leur vocation est de satisfaire des clientèles et non de desservir une ville. Cette dernière ne constitue donc pas une cible à proprement parler, mais plutôt un obstacle à contourner.

## 4 / UN DIRECTEUR LOGISTIQUE URBAIN ?

Et si la ville justement devenait un enjeu en soi en fonction d'objectifs à atteindre, comme par exemple : baisse des niveaux de pollutions de l'air par la réduction du nombre de mouvements journaliers de camions ? Pourquoi ne pas appliquer à la ville l'approche que les spécialistes de la logistique ont développé avec succès pour le compte de leurs propres donneurs d'ordres ?

Si tel était le cas, il conviendrait d'abord de mettre en place l'outil opérationnel habituel: une direction logistique pour la ville.

### 4.1 / Un Directeur logistique à Paris ou dans les grandes villes ?

Sa mission serait d'assurer l'approvisionnement et l'enlèvement des marchandises, des productions et des déchets, dans sa zone d'intervention, tout en répondant à l'exigence de qualité de service toujours plus élevée, couplée à celle d'un minimum de nuisances et d'encombrements des infrastructures de transports.

Quel serait son statut, ses pouvoirs ? Qui procéderait-il à sa nomination ? Voilà de bonnes questions, mais avant d'entrer dans le détail de ces modalités, il appartient à tous les acteurs concernés (Etat, région, département Ville, commune, entreprises de la supply chain, professionnels de l'immobiliers, associations, etc.) d'en reconnaître le besoin.

D'ores et déjà, un certain nombre d'initiatives vont dans ce sens, comme la création d'un département transport des marchandises dans les services de la ville de Paris ou l'adoption d'une charte pour une meilleure organisation des livraisons en Ile de France. Mais les enjeux exigent plus d'audace et une instance dotée d'une vraie capacité opérationnelle.

Devant la complexité des problèmes à régler et les multiples intérêts contradictoires en jeu, son action devrait à l'évidence s'inscrire dans un schéma concerté.

Les retours d'expérience nous inspirent ces quelques pistes.

### 4.2 / Ce schéma s'appuie sur la segmentation des espaces et des usages en fonction de la segmentation des activités logistiques urbaines

A la logistique d'entrepotage, la messagerie ou l'express correspondent :

a) des lieux et espaces spécifiques :

- L'entrepôt de stockage avec ses besoins en surface et volume.
- La plateforme de cross-docking avec ses besoins en surface.
- Le quai de débord, le dépôt avancé, le box, la boutique ou la boîte aux lettres avec des besoins plus diffus dans le tissu urbain.

b) des types de transports dédiés :

- Le PL,
- La camionnette,
- Le VL, ... ,
- Ou le train, le RER, le métro, le bus, le taxi, qui constituent des modes de substitution. Ils ont tous un impact différent sur l'encombrement des voies de circulation.

Une photographie de ces différents segments croisés permettrait de repérer les barycentres, les carrefours, les flux physiques, les points de frictions, les possibilités de délestages, d'établir en définitive un état des lieux à partir duquel commencerait l'exercice de planification. Un système de recueil et de gestion des flux d'informations est à créer en parallèle.

#### **4.3 / Ce schéma consiste dans la définition d'un plan d'approvisionnement / enlèvement des marchandises et déchets, basé sur une hiérarchisation des circuits logistiques**

En extrapolant le raisonnement d'un directeur logistique face à un territoire à couvrir, nous suggérons de décomposer une ville en points et circuits hiérarchisés de livraisons ou d'enlèvements.

**- A certaines portes sont implantés des « ports » dont la localisation résulte des choix de barycentres. Leur nombre et leur capacité dépendent de l'importance des volumes à satisfaire.**

Situé à des carrefours, ces « ports » sont connectés aux infrastructures de desserte depuis l'extérieur (autoroutes, périphériques, fleuves, voies ferrées, aéroports) tout en assurant l'accès aux différents quartiers (périphérique, axes urbains, dépôt RER, métro ou bus).

A l'intérieur de leur périmètre, sont érigés ou aménagés des bâtiments dédiés à ces activités de logistique urbaine dont la conception est adaptée à leurs contraintes :

- Ils se déploient sur plusieurs niveaux afin de minimiser le coefficient d'emprise au sol,
- Ils assurent des fonctions polyvalentes (messagerie, stockage sur plusieurs niveaux),
- Ils sont multimodaux,
- Ils ont un impact environnemental réduit.

A cet égard, il est intéressant de mentionner les réflexions de GEOVIA LOGISTICS et son architecte Frédéric Bourstin qui ont imaginé le concept du bâtiment « Sky Scraper » répondant bien à ces éléments de programmation. Il densifie le stockage, consomme peu de foncier et s'adapte à la trame urbaine.



**- Le territoire urbain est ensuite découpé selon un réseau de dépôts intermédiaires : magasins mono-clients ou multi-clients, plateformes de messagerie connectés aux axes de circulation et multimodaux (rues, voies de bus, métros, RER, Fleuve).**

**- Ce maillage est enfin complété en son cœur par une série de dépôts avancés dédiés à la distribution colis ou express, multi clients et multimodaux (rues, métro, RER, bus).**

Afin de minimiser la consommation de foncier, tous les espaces disponibles autour de tous ces points sont à recenser pour qu'ils soient réaffectés prioritairement selon les besoins de ce schéma : espaces publics en déshérence, anciens dépôts SNCF ou RATP, friches industrielles, garages ou stations services, parkings aériens ou souterrains, stations de métro, anciens commerces, anciennes remises ou arrières boutiques, etc.

#### **4.4 / Mais une telle planification relève d'un interventionnisme qui heurte les principes de l'économie de marché et d'auto régulation du transport de marchandises.**

Un tel dispositif se positionne cependant aux points d'achoppement entre secteurs et décisionnaires privés ou publics. Alors que les entreprises défendent chacune leurs réseaux de distribution et visent le service à leurs clients, les pouvoirs publics s'emploient à situer leur action au niveau de la planification, la réglementation et l'intérêt, dit, général.

Pour rendre son plan applicable, il incombe, par conséquent, à ce directeur logistique urbain de pratiquer la concertation avec ces multiples acteurs ou les forces en présence et dépasser les nombreuses résistances à toute tentative de régulation.

Afin d'éviter les dispositions régaliennes génératrices de crispations, il existe également un certain nombre d'outils à même de compléter ses moyens d'action :

- Pour résoudre les nombreux conflits d'usage entre transport des personnes et des marchandises, entre le logement et l'activité, le commerce et la logistique, le PLU a vocation à définir de nouveaux espaces réservés (aire de livraison obligatoire).
- Afin d'augmenter le rendement d'utilisation des espaces dédiés à la logistique urbaine, leurs propriétaires, qui ne manquent pas d'imagination, seraient incités à proposer des occupations en temps partagé, offertes à différents exploitants s'y succédant pendant une unité de temps (on parle déjà de la mise à disposition des installations de la RATP la nuit ou d'affectation à tour de rôle de places de stationnement).
- Les contraintes de prix de revient de la supply-chain imposent une maîtrise des charges foncières, mais sans décourager les propriétaires des sites potentiels ou les investisseurs qui seraient peut-être intéressés à choisir des modes de financement à très long terme ou d'appropriation originaux (amodiations, baux emphytéotiques).
- L'innovation technologique accompagne nécessairement le mouvement : les idées foisonnent déjà (nouvelles rames RER, réorganisation du réseau RATP, logiciels de pilotage, systèmes de données interconnectés, véhicules électriques ou GNV, box à colis, ...).

#### **Conclusion :**

Ces quelques idées comportent des débuts de mise en pratique.

Les acteurs de la supply-chain urbaine ont tous engagé des réflexions ou expérimenté des solutions.

Les professionnels de l'immobilier ont des propositions à formuler, nous avons évoqué une en particulier, le bâtiment « Sky Scaper ».

En revanche, manque une initiative puissante, consensuelle et globale qui pourrait s'incarner dans la fonction de directeur logistique urbain. Ses commanditaires seraient à la fois publics et privés, ce qui n'a rien d'original. Ce qui l'est en revanche, c'est que différents échelons de l'Etat ou des collectivités locales et des entreprises privées, généralement en compétition, coopèrent et délèguent certaines prérogatives à une instance tierce dans un but supérieur : la qualité de l'environnement et du cadre de vie urbain.

Patrick Canac  
Président