



**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](mailto: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)**

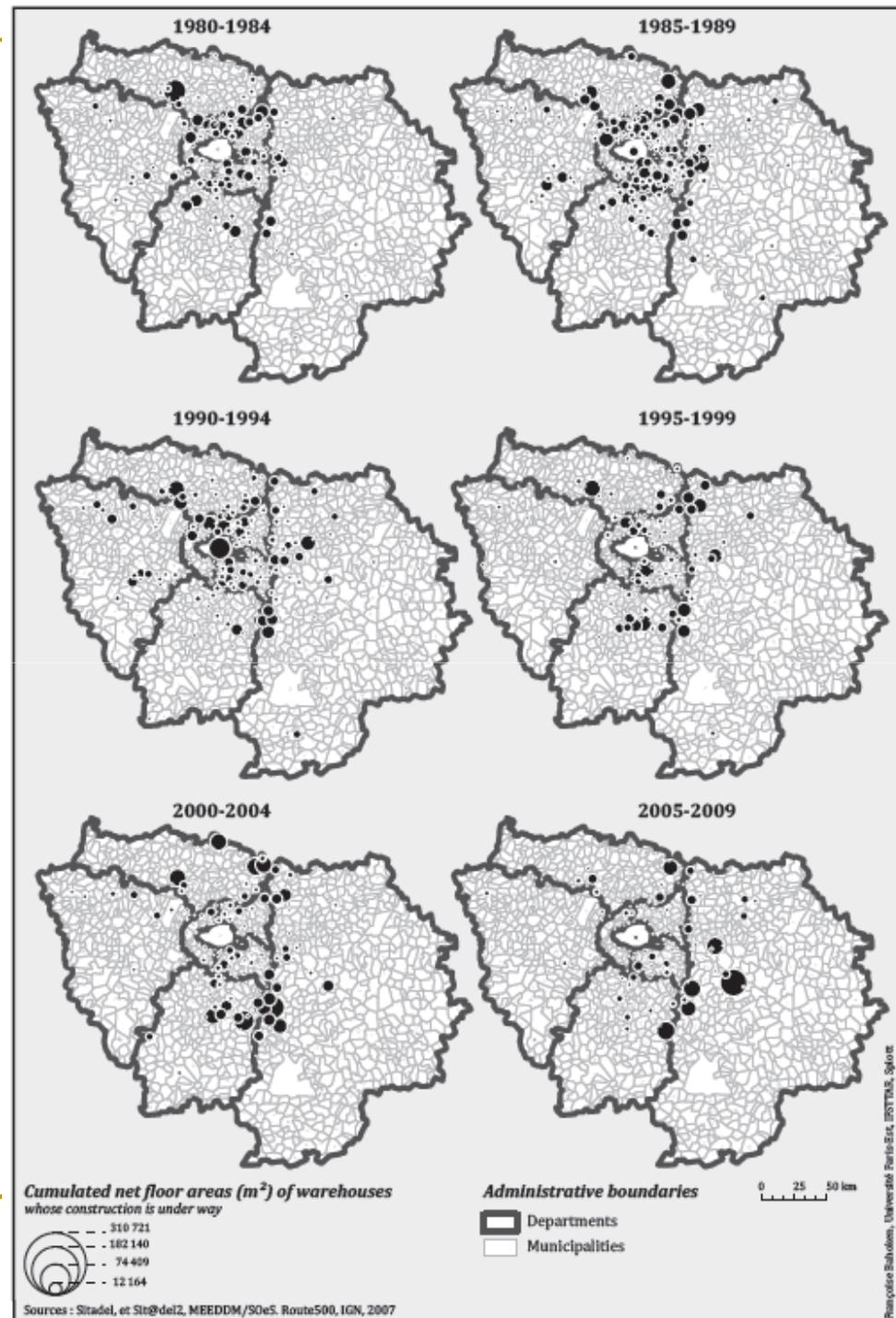
---

# 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

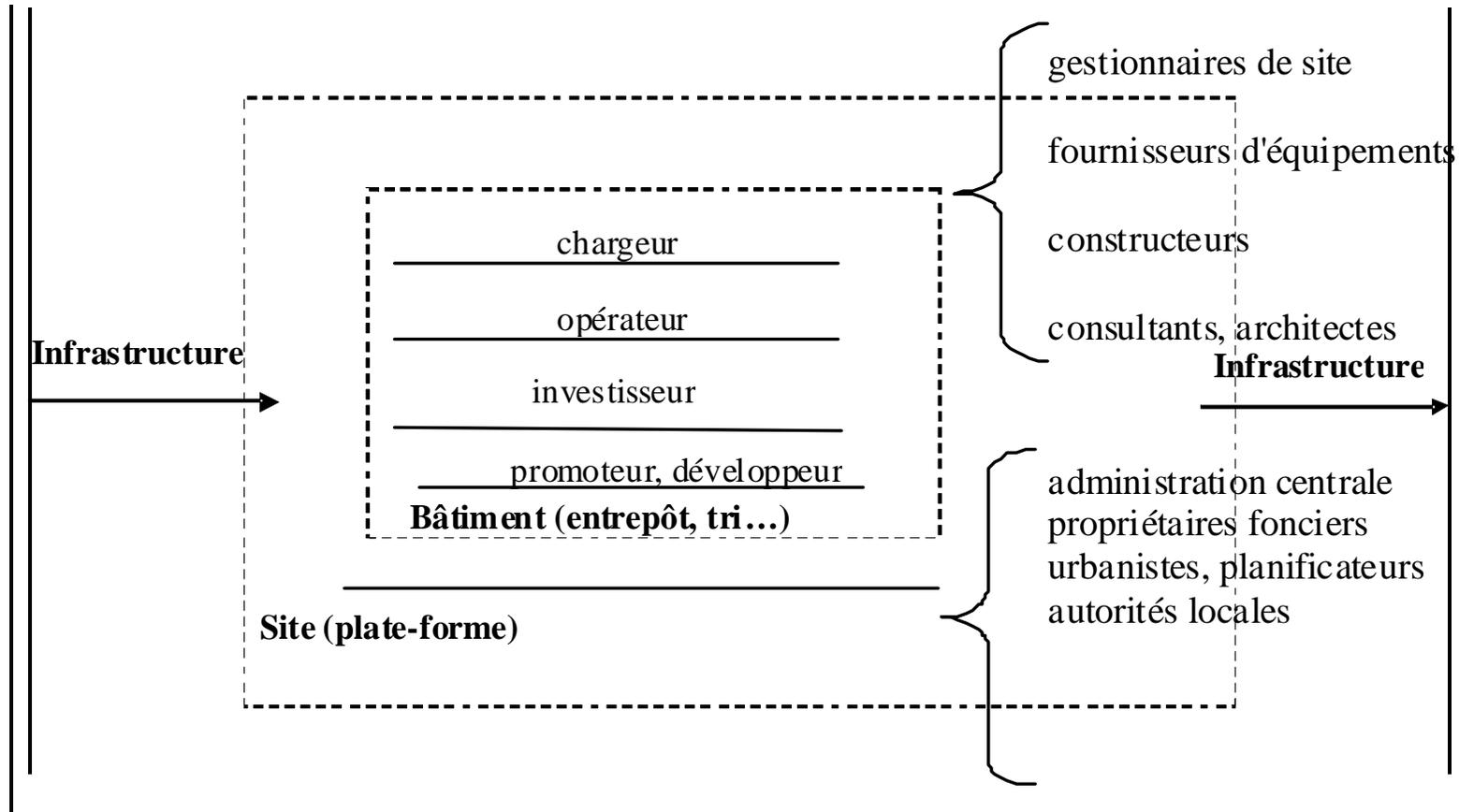
- **En France, LAURE et PLU : le fret aussi ! (et questions équivalentes ailleurs en Europe)**
  - **Sensibilité croissante de la population aux nuisances du transport et de la logistique (trafic, bruit, émissions, etc.)**
  - **Pacifier l'espace de la rue, le partager entre usages multiples**
  - **Développement 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 m<sup>2</sup> 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

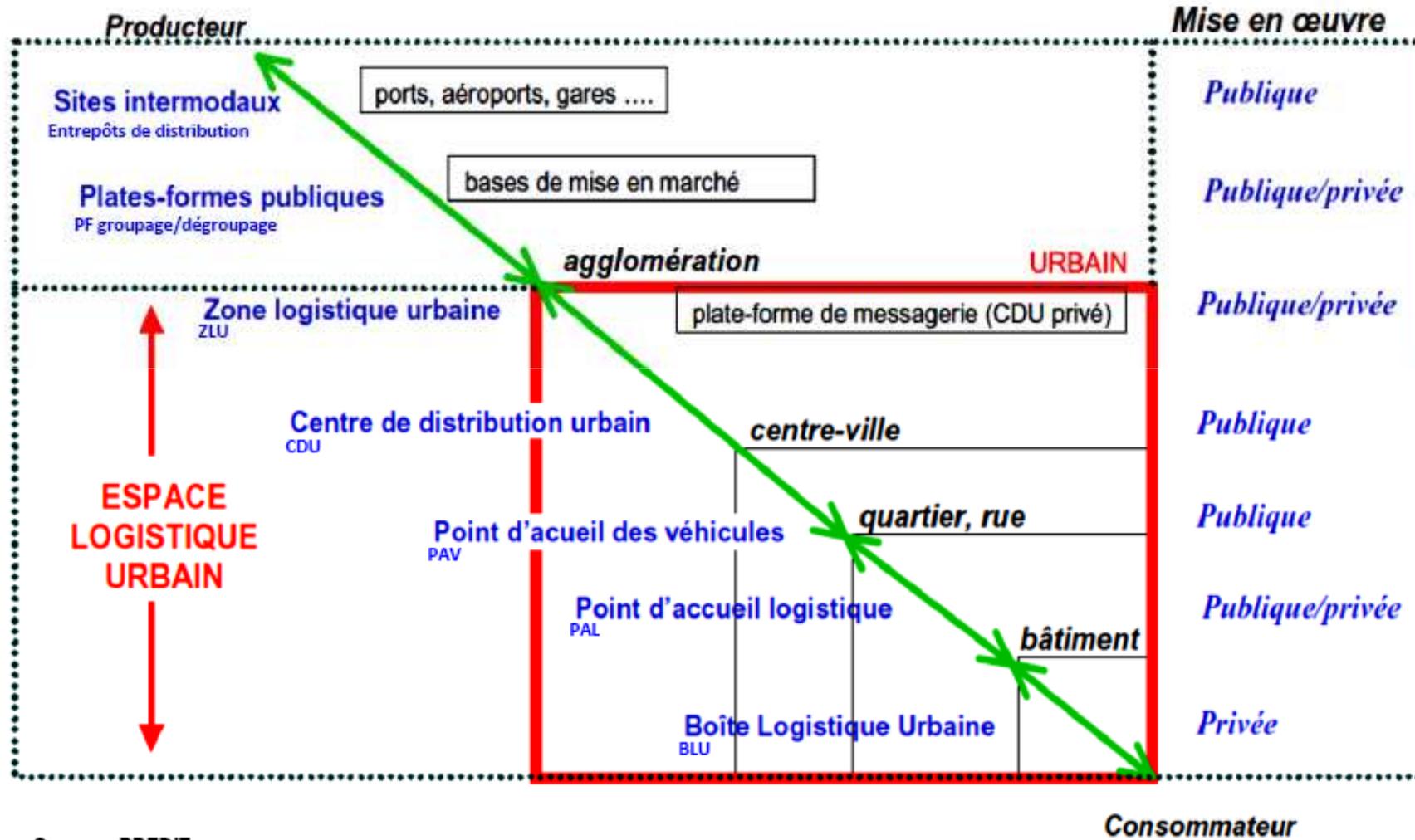
- **« Plate-formisation » de la logistique**
  - préservation des sites adéquats et notamment des sites déjà existants, notamment multimodaux
  - politique foncière dynamique
  - outre les autres effets du regroupement : économies d'agglomération (clusters), services partagés aux entreprises et à la 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



# 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 m<sup>2</sup> (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](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](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

