

Logistique intra-urbaine : le boulet du « dernier kilomètre »

Le coût des livraisons des marchandises aux boutiques ou aux particuliers dans les villes, appelé le « dernier kilomètre » des chaînes logistiques, commence à être pris en compte pour en réduire les gaspillages.

L'indispensable acheminement du fret aux zones de consommations génère de 10 à 15 % des déplacements à l'intérieur des villes. Mais il accroît les encombrements et contribue au tiers des

émissions de CO₂. Cet ultime maillon logistique est coûteux : les camions sont plus petits et mal remplis, surtout pour les livraisons aux particuliers qui obligent souvent à une deuxième présentation. Les prestataires du fret express évaluent par exemple le coût moyen du « dernier kilomètre » à près du tiers du coût total d'un transport.

Or ce coût économique et environnemental a encore été alourdi par plusieurs phénomènes. D'abord à cause de politiques mu-

nicipales organisant la circulation en priorité pour les personnes et réduisant les stationnements et heures de livraison des marchandises. Résultat, les utilitaires, encore moins bien remplis, font de moins grandes tournées. Le deuxième phénomène aggravant a été l'éloignement des entrepôts en grande périphérie à cause des coûts du foncier : les véhicules doivent faire des navettes plus longues pour se réapprovisionner et disposent de moins de temps pour les livraisons. « Cette logistique urbaine est loin d'être optimisée », résume Frédéric Hendrick, président de l'Association française pour la logistique (Aslog).

« Points relais »

Depuis quelques années, recherches et expériences se multiplient. Par exemple, autour de véhicules moins polluants et moins encombrants : les vélos à assistance électrique (La Petite Reine, Les Coursiers Verts), les petits véhicules électriques de Chronopost adaptés ou ceux de la nouvelle société Colizen. Certains promoteurs de parcs logistiques remettent en avant des plates-formes de centre-ville. Surtout, le développement des « points relais » a remplacé les présentations aux particuliers par des livraisons chez des commerçants de proxi-

mité. « Un point relais qui distribue 40 colis par jour permet l'économie d'autant de trajets et de stops de camionnettes », souligne Denis Payre, PDG de Kiala.

Mais l'évolution de fond est organisationnelle, stratégique et collaborative entre chargeurs, prestataires et institutionnels. Le pionnier a été Monoprix, qui a complètement repensé la logistique d'approvisionnement de ses 60 magasins dans Paris en utilisant des accès fluviaux et ferroviaires. « En 2005, quand on parlait d'utiliser les lignes RER pour faire entrer des marchandises dans Paris, on faisait sourire », indique Philippe

Lavoué, directeur transports alternatifs d'Elcimaï Conseils, qui a travaillé sur ce projet. Pour lui, l'affaire Monoprix « fut une formidable opération marketing qui a montré que de nouveaux axes de pénétration des marchandises étaient possibles ».

Plusieurs projets s'inspirent aujourd'hui de sa réussite et la mairie de Paris prépare un projet de petit port fluvial urbain de marchandises près de La Villette. Le Club Demeter Environnement a lancé début 2009 un pilote de livraisons de nuit « silencieuses » dans Paris avec Carrefour, Casino et des transporteurs (STEF-TFE,

DHL). Ses premiers tests ont montré que le surcoût en matériels était compensé par le plus grand nombre de rotations des véhicules.

Le cabinet Headlink Partners, de son côté, coordonne un projet Logistique urbaine mutualisée durable (LUMD), labellisée par le pôle de compétitivité Advancity ville et Mobilité durable, qui vise la réalisation d'une plate-forme logicielle collaborative pour mutualiser les flux entre chargeurs. La région Ile-de-France enfin doit bientôt présenter une étude identifiant les principaux sites urbains d'accès des marchandises.

O. N.



Les vélos à assistance électrique (ici, un vélo avec remorque des Coursiers Verts, dans les rues de Lyon) se développent.

Stéphane Audras/REA