

En second lieu, la sous-utilisation des infrastructures fluviales – parfois liée à un manque d’entretien, mais pas toujours – est largement contre-productive. La méconnaissance du mode fluvial n’incite pas les chargeurs et leurs partenaires à mettre en place les outils nécessaires à la transformation de la chaîne logistique. Cette mutation globale, qui implique de nombreux changements de paradigme, ne peut se faire sans surcoûts, comme l’admet David Berthet. VNF participe au financement des expérimentations (4), mais ne peut organiser seule la rentabilisation de la filière. La prise de conscience et les initiatives des entreprises de la grande distribution (Franprix, depuis 2012, Ikea, Casino ou, dans le domaine bureautique, Lyreco) indiquent toutefois que le mouvement commence à s’inscrire dans des stratégies d’ensemble, en lien avec les politiques de RSE (5) et les grands objectifs de transition énergétique. Mais cela concerne davantage les entreprises “mondialisées” que les PME, selon David Berthet. Et cela suppose, comme le fait notamment Lyreco, d’engager une réflexion sur le foncier, par la réorganisation des implantations logistiques, mieux articulées avec de petites structures-relais situées au cœur des villes, alimentées et relayées par des modes doux ou alternatifs (cyclo-livraison, camionnettes électriques de petite ou moyenne capacité, consignes automatiques...). Les collectivités ont également un rôle à jouer en développant à leur échelle, plus globale, de véritables diagnostics logistiques, ce que suggère la récente Loi sur l’orientation des mobilités (6).

Enfin, la qualité de la gouvernance métropolitaine est au cœur de ce type de dispositif dont le caractère quelque peu volontariste nécessite à la fois cohérence politique, convergence sur la desserte multimodale et investissements durables sur la filière. Les logiques des différents types d’acteurs semblent se rapprocher à l’heure actuelle. Mais leurs initiatives seront toutefois à évaluer sur la durée, en termes d’efficacité, de décongestion du trafic, de coût final pour l’usager et... de report modal. Ainsi, dans le cas de la Métropole de Lyon, l’hôtel logistique du Port Edouard Herriot, qui ne sera pas à bord d’eau pour des raisons de disponibilité foncière dans l’immédiat, ne pourra guère favoriser le report modal sur la voie d’eau dans un premier temps, même si les opérateurs se sont engagés à y réfléchir à moyen terme. La fin de certains contrats d’amodiation pourrait faciliter l’évolution vers un nouveau bâtiment ou une infrastructure à bord d’eau, tout en tenant compte des contraintes juridiques, comme le souligne Clémence Aubert pour la CNR. Le groupement lauréat du projet est en outre en contact avec les promoteurs du projet Fludis. Ce n’est donc peut-être que partie remise. La Métropole voudrait étendre le système à l’avenir, dans le cadre d’un réseau de petites structures logistiques de proximité dont certaines pourraient être raccordées au réseau fluvial (Rhône et Saône). “Irriguer la métropole” pour éviter de l’asphyxier semble désormais constituer le mot d’ordre. Le champ des possibles reste par conséquent à défricher. ■

Pierre GRAS

# Crise sanitaire : des enseignements pour la logistique

La crise sanitaire provoquée par la covid-19 a mis en évidence l’enjeu stratégique de la logistique urbaine. Danièle Patier est chercheuse associée au Laboratoire aménagement économie transport (LAET), et présidente de l’association Centre-ville en mouvement. Elle livre ici quelques réflexions sur les forces et faiblesses du système actuel d’approvisionnement des villes.



**Diagonal :** *Quelle principale leçon tirez-vous de la crise sanitaire quant à l’approvisionnement des villes ?*

**Danièle Patier :** Avec le confinement, les collectivités locales vont enfin comprendre l’enjeu vital de la logistique urbaine

pour le dynamisme commercial et pour les citoyens. Aujourd’hui, dans les plans de rénovation urbaine, à l’exception notable de quelques villes pionnières comme Montpellier, Bordeaux, Paris ou encore Toulouse, les friches libérées ne sont jamais affectées à un espace logistique mais toujours à des activités plus rentables. En conséquence, les plateformes logistiques s’éloignent des centres urbains, au détriment de la performance des transporteurs. La distance augmente les coûts, la pollution, et elle limite la possibilité de mutualiser les flux et de recourir aux véhicules propres. La crise actuelle rappelle aux décideurs l’importance d’intégrer la logistique urbaine dans les politiques locales.

■ ■ **Comment le secteur de la logistique urbaine a-t-il été impacté par la crise ?**

Son volume d’activité s’est fortement contracté, comme l’a montré “le baromètre de la logistique urbaine en confinement” sur la région francilienne (1). Cette étude a mesuré un effondrement de 50 à 60 % de l’activité de livraisons et d’enlèvement au début

(1) Complexe portuaire qui regroupe les ports de Paris, de Rouen et du Havre dans un même Groupement d’intérêt économique, Haropa permet aux trois ports de l’axe Seine de mettre en commun leurs fonctions les plus importantes dans la compétition internationale qui les oppose notamment aux ports d’Europe du Nord. Il constitue le 4<sup>e</sup> ensemble portuaire européen en tonnage (117 MT de trafic en 2018).

(2) La technique dite “ro-ro” consiste à faire monter et à faire sortir un camion de marchandises sur la barge par des rampes de chargement adaptées à tous types de véhicules (utilisée également dans les ferries pour les véhicules de tourisme).

(3) Une amodiation est un acte juridique par lequel une autorité publique peut affecter un terrain à un tiers (entreprise privée ou collectivité) pour une durée limitée et de façon réversible. On nomme les bénéficiaires de cet acte “amodiataires”.

(4) Notamment dans le cadre de son Plan d’aide au report modal (PARM), destiné à accompagner les chargeurs souhaitant recourir au fluvial, et du Plan d’aide à la modernisation et à l’innovation (PAMI), dont l’objectif est de favoriser l’adaptation de la flotte aux exigences environnementales et réglementaires. 29 M€ y sont consacrés sur la période 2018-2022 (hors cofinancement des régions).

(5) La responsabilité sociétale des entreprises (RSE) désigne la prise en compte par les entreprises des enjeux sociaux, environnementaux et éthiques dans leurs activités.

(6) Cf. l’interview de Marina Lagune (DGITM) en page 42 de ce dossier.

du confinement, qui était encore de 30 à 40 % la semaine précédant le 11 mai. Lors de la deuxième semaine de confinement, 84 % des entreprises du transport routier de marchandises étaient à l'arrêt total (pour 27 % d'entre elles) ou partiel. L'étude révèle une compensation relative des pertes de livraisons en magasin par l'augmentation des livraisons à domicile. Certains transporteurs ont même investi de nouveaux marchés en livrant du matériel médical ou des biens alimentaires, par exemple. Cependant, la chute d'activité touche durement les petits transporteurs. Nombre d'entre eux sont de simples sous-traitants de gros transporteurs et risquent fort de mettre la clé sous la porte.

**■ ■ La pénurie de certains produits non alimentaires conduit-elle à réinterroger le fonctionnement de la logistique urbaine ?**

Il faut espérer que la vision sur le long terme conduise à privilégier des produits locaux et à diminuer les importations de biens depuis la Chine. Un retour en France de certaines productions essentielles aurait des effets induits sur la logistique urbaine. Ne serait-ce que par le recul du travail en flux tendus entre avions, trains, bateaux et véhicules routiers et une diminution des coûts.

Au niveau local, il s'agit de réfléchir à la cohérence entre les réglementations mises en place et les besoins des opérateurs de transports et des commerçants.

Le LAET ouvre de nouveaux champs de recherche sur les modes d'approvisionnement des villes et les bénéfices des circuits courts. Enfin, cette crise est propice à une prise de conscience citoyenne. Elle invite à changer les pratiques de consommation pour privilégier la proximité et limiter le superflu.

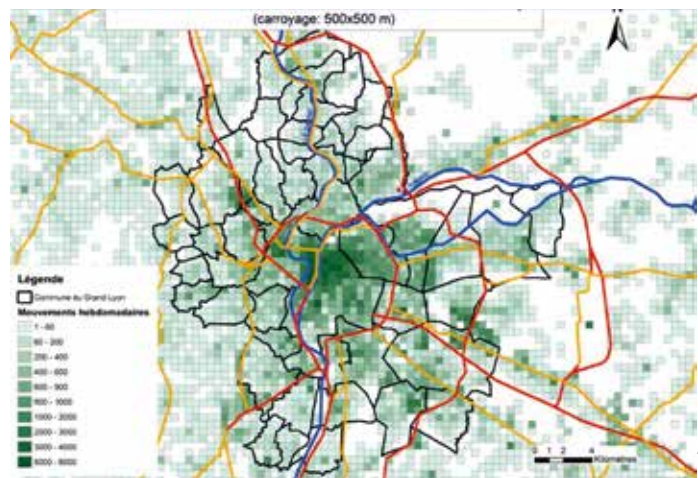
**■ ■ Malgré une chute de la consommation des ménages, le commerce en ligne n'a-t-il pas été renforcé au détriment du commerce physique ?**

Dans l'idéal, quand les ménages font leurs courses, même en cœur de ville, ils devraient pouvoir être livrés à domicile ou à proximité. Pour cela, il faudrait que tous les commerçants des centres-villes disposent enfin d'un site en ligne.

Certaines collectivités locales ont pris des initiatives, comme la ville de Sceaux. Les commerces de cette ville proche de Paris dépérissaient car leurs habitants, travaillant à la capitale, n'y faisaient plus leurs courses. La ville, en partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) et la Région, a conçu un site (3) pour accueillir tous les commerçants qui acceptent le jeu de la vente en ligne. Les clients commandent par internet et sont livrés dans des box situées sur l'espace public près d'un arrêt de métro. C'est cela qu'il faudrait développer, et non laisser disparaître le petit commerce au profit du commerce électronique. Ce serait dramatique de ne plus avoir de vitrines dans les rues.

**■ ■ L'association Centre-ville en mouvement (CVM), dont vous assurez la présidence, a mené des auditions dans le cadre de la crise sanitaire. Qu'en retirez-vous ?**

CVM vient de rendre un rapport (4) à la ministre Jacqueline Gourault sur des auditions réalisées auprès de plusieurs collectivités et acteurs de la ville. Il ressort que la livraison à domicile ou à proximité est souvent une priorité. On a recensé des initiatives particulièrement intéressantes pendant la pénurie. SNCF Gares et Connexions par exemple, à Saint-Flour, a ouvert un espace en gare pour y aménager un drive. Même chose pour le groupe Indigo, qui a loué une surface d'un de ses parkings parisiens pour établir une plateforme de livraison. La crise de la Covid-19 a permis



SCHEMA : CREDIT PHOTO : LAET

**■ ■ "Au niveau local, il s'agit de réfléchir à la cohérence entre les réglementations mises en place et les besoins des opérateurs de transports et des commerçants."**

**Une évaluation des mouvements hebdomadaires de livraisons sur le Grand Lyon, effectuée par le modèle FRETURB.**

d'innover et si tout n'est pas reproductible en période normale, certaines expériences pourront être pérennisées.

**■ ■ Des outils pourraient-ils être développés pour mieux gérer les crises et leurs impacts sur la logistique urbaine ?**

Notre laboratoire élabore des outils d'aide à la décision, tel le modèle FRETURB. Il permet d'évaluer le nombre de livraisons réalisées en fonction du tissu économique du territoire et de simuler les effets des aménagements urbains ou des réglementations sur les flux.

L'évaluation des effets du confinement sur les flux de marchandises, le trafic, la congestion et la pollution en ville est en cours. Nous utilisons le logiciel FRETURB en enlevant du fichier des établissements économiques implantés sur le territoire, ceux qui ont été officiellement fermés durant la crise sanitaire.

Nous avons aussi lancé une enquête auprès des ménages et des commerces restés ouverts, afin d'analyser les modifications de leurs habitudes d'approvisionnement et d'en évaluer les effets.

Quant à la gestion de crise, il faut de toute évidence bâtir des plans d'urgence pour la logistique, comme le fait l'armée et face à n'importe quelle catastrophe, d'ailleurs. Ils seront d'autant plus efficaces qu'on aura su réintroduire des espaces logistiques au plus près des villes. ■

Propos recueillis par Florent CHAPPEL

(1) Étude lancée fin mars 2020 par la Chaire Logistics City de l'Université Gustave Eiffel, avec le soutien de la Ville de Paris. Elle est réalisée par Laetitia Dablanc et Heleen Buldeo Rai, chercheuses au Laboratoire ville mobilité transport (LVMT).  
 (2) Laboratoire Aménagement Economie Transport, Unité mixte de recherche du CNRS.  
 (3) "Solutions et idées pour la relance de l'attractivité de nos centres-villes", 11 mai 2020, en téléchargement libre sur internet.  
 (4) Le site "sceaux-shopping.com" a été lancé en 2015.