

La logistique urbaine et la grande distribution

Juliette Collin et Jérôme Libeskind sont tous les deux experts et passionnés de logistique urbaine. Ils nous livrent leur vision partagée d'un sujet en pleine mutation ainsi que des exemples concrets d'actions déjà opérationnelles.

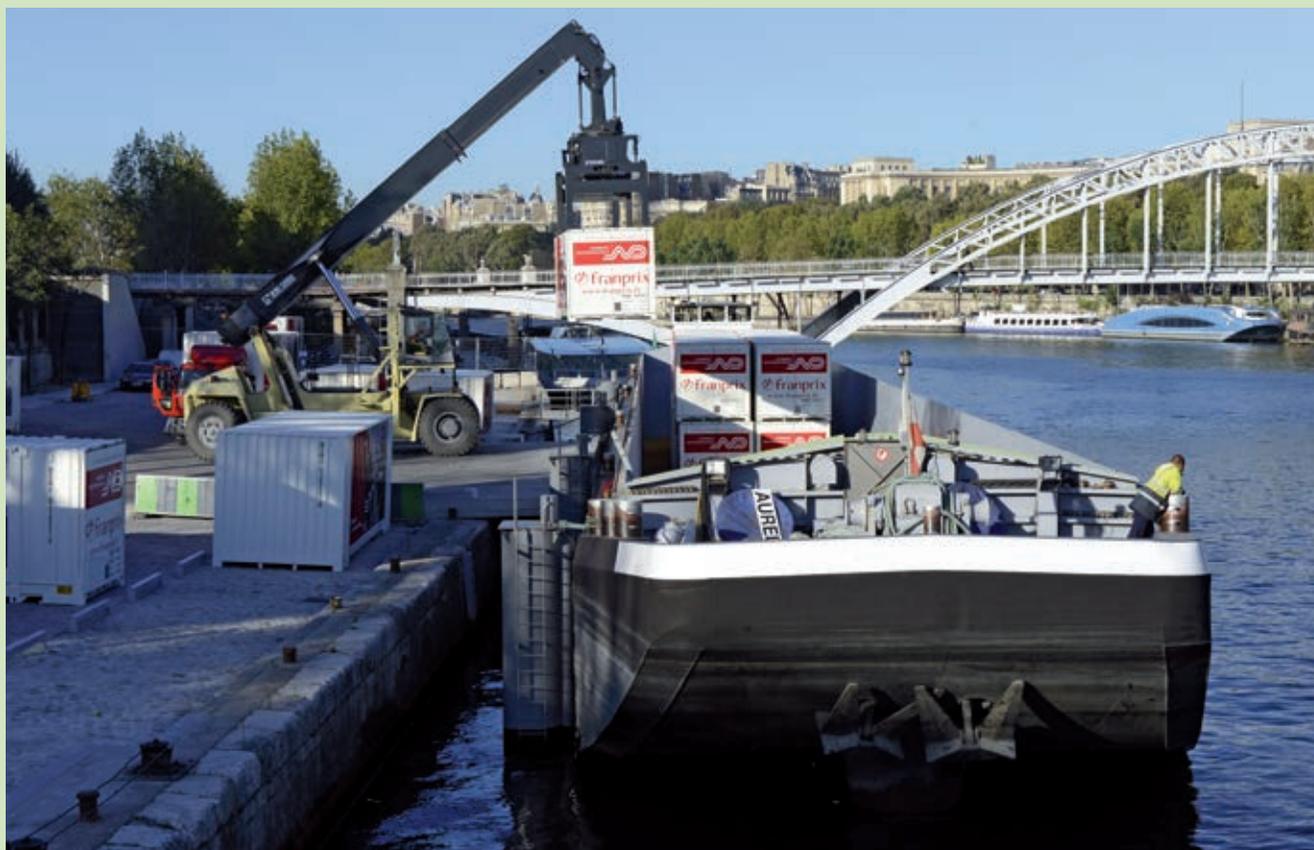
La logistique urbaine regroupe les moyens et solutions permettant d'optimiser le transport des marchandises dans les villes et de réduire ainsi les externalités négatives. Les nombreuses analyses effectuées depuis 20 ans montrent que les flux de marchandises dans les villes sont loin d'être homogènes. Les principales natures de flux sont représentées par les matériaux de construction, les déchets, la messagerie et l'express (comprenant les livraisons BtoB et BtoC), le courrier, le transport pour compte propre (artisans, particuliers, etc.) et les flux des grandes et moyennes surfaces commerciales. C'est ce dernier segment que nous allons analyser. Dans les grandes villes, et notamment à Paris, nous ne trouvons pas exactement les mêmes répartitions que dans les zones périurbaines. En effet, les hypermarchés sont rares, voire inexistantes. Les centres commerciaux sont assez peu nombreux et moins étendus. Les grandes surfaces de bricolage sont peu nombreuses et de dimensions assez réduites. Les grandes surfaces de biens d'équipement sont également plus réduites et orientées vers des biens à forte valeur. Les commerces de proximité sont en nombre important, notamment à Paris, qui a su au fil des années préserver cette capillarité commerciale qui en fait un de ses attraits. Les magasins alimentaires de proximité comme Monoprix, Carrefour City, A2pas, Intermarché Express et probablement bientôt Marks&Spencer constituent un modèle en croissance significative dans les grandes villes. Les grandes et moyennes surfaces, alimentaires et non alimentaires, présentent de nombreux avantages pour l'organisation et l'optimisation de flux de distribution. Elles génèrent unitairement des volumes

importants assez réguliers, facilitant des possibilités de massification. Elles connaissent bien entendu des pics de consommation le samedi et aux périodes habituelles de fin d'année notamment mais les flux restent conséquents durant les autres périodes. Traditionnellement, les magasins de centre-ville (alimentaires et non alimentaires) sont approvisionnés au départ d'une ou plusieurs plates-formes régionales ou nationales, souvent localisées en grande périphérie de la région parisienne (entre 30 et 100 km de Paris) ou, pour les métropoles régionales de la moitié sud de la France, au départ d'entrepôts situés en région (souvent Rhône-Alpes ou Paca). Depuis longtemps, le coût et la rareté des surfaces aidant, les espaces consacrés aux réserves des magasins ont été sensiblement réduits, voire dans certains cas supprimés. Ces logiques ont nécessité des approvisionnements quotidiens des magasins et parfois la création de réserves déportées, situées en première périphérie des villes. Enfin, contrairement à la distribution de colis, la logistique de magasins est souvent intégrée, même si certaines prestations de logistique ou de transport peuvent être confiées à des tiers.

MONOPRIX, UN EXEMPLE À SUIVRE

Cette situation a ainsi permis à plusieurs groupes de distribution alimentaire ou non alimentaire de mettre en œuvre des solutions vertueuses de distribution de leurs magasins situés dans les cœurs de ville, en particulier à Paris. Le premier en date a sans aucun doute été Monoprix. Cette enseigne, s'associant de façon volontaire en 2007 à une démarche ini-

tiée lors de la signature de la « charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris », a décidé de mettre en place un mode alternatif d'approvisionnement de ses magasins parisiens, plus respectueux de l'environnement car basé sur le ferroviaire. C'est sa filiale Samada qui s'est chargée de lancer l'appel d'offres. La solution retenue est à la fois très robuste et souple. Les marchandises palettisées (boissons, produits secs, marchandises générales) sont acheminées par navettes ferroviaires de 16 à 22 wagons, cinq fois par semaine, depuis les entrepôts ferroviaires embranchés de Combs-la-Ville (77) et de Lieusaint (77) jusqu'à la plate-forme SNCF intra muros de Paris-Bercy Lamé. Triés pendant la nuit en fonction de commandes de chaque magasin Monoprix, les produits sont ensuite livrés dès les premières heures de la matinée par des camions roulant au GNV. Six ans plus tard, quels avantages continue d'offrir cette organisation? La fiabilité est au rendez-vous (à 99,7%), et le surcoût de la rupture de charge supplémentaire a progressivement disparu, grâce à un ensemble d'optimisations: extension du nombre de magasins livrés (60 initialement, 94 aujourd'hui, y compris en petite couronne parisienne Est et Sud-Est); rotations plus importantes des camions (cinq livraisons par camions par jour, contre une à deux auparavant). D'autres gains, plus qualitatifs sont à relever: réduction des émissions de CO₂ de 300 tonnes par an; horaires de livraison des magasins fiabilisés, puisqu'ils ne sont plus soumis aux aléas de la circulation sur l'autoroute A1 et le périphérique; et souplesse plus grande d'organisation logistique, grâce



© Agence B&A

à des plages de livraison élargies. Enfin, une marque, Monoprix, est identifiée comme exemplaire dans le domaine de la logistique urbaine.

FRANPRIX DANS LA MÊME LIGNÉE

Plus récemment, Franprix, avec l'aide de son prestataire Norbert Dentressangle, a mis en œuvre une solution tout à fait unique qui est fondée sur le même objectif que Monoprix : utiliser des modes de transport alternatifs à la route pour accéder au centre de Paris. Un périmètre large, constitué de 100 magasins Franprix, a été défini et il a été choisi de le limiter, comme Monoprix, aux produits secs. L'entrepôt Franprix, situé à Chennevières-sur-Marne (94), prépare ainsi quotidiennement les commandes des magasins. Norbert Dentressangle a conçu une caisse mobile spécifique dans laquelle sont chargées les palettes à destination des magasins. Les flux sont en moyenne de 450 palettes par jour nécessitant ainsi un parc de 26 caisses mobiles. Les commandes sont préparées et chargées l'après-midi dans les caisses qui sont acheminées au port de Bonneuil-sur-Marne, situé non loin de l'entrepôt de Chennevières, et transférées sur une barge. Cette dernière, après

avoir passé les deux écluses, arrive le soir, vers 21 h/22 h au port de La Bourdonnais, situé au pied de la tour Eiffel. Les caisses mobiles sont alors transférées sur des châssis qui effectuent la livraison des magasins à partir de 5 h du matin. Pour Olivier Mirio, directeur commercial Business Unit Solutions transport France de Norbert Dentressangle, cette solution qui fonctionne depuis août 2012, présente de nombreux avantages. Sur le plan environnemental, elle évite l'entrée dans Paris de véhicules et participe donc pleinement à la réduction des externalités négatives (émissions de particules, CO₂, bruit, encombrement de la voirie, accidentologie notamment). Étant basée sur un volume important, elle n'implique pas de surcoût et permet d'atteindre un niveau de qualité optimal. Pour ce dernier, « cette solution a été imaginée, conçue en termes d'ingénierie, proposée à Franprix, déployée et exploitée par Norbert Dentressangle, qui est ainsi le concepteur et organisateur de cette solution unique et exclusive. Et, cette offre multimodale dispose encore de capacité pour Franprix ou d'autres chargeurs. » Le principal problème rencontré lors de l'exploitation a été le niveau élevé de la Seine durant l'hiver 2012-2013 et la nécessité d'utiliser une autre barge

que celle prévue initialement, disposant d'un tirant d'air plus faible. Cette adaptation a permis de gagner 20 jours de navigation. Ce projet, qui a fait l'objet d'un partenariat avec VNF, Haropa et la Mairie de Paris, montre que la Seine, qui était pendant de nombreux siècles le principal mode d'acheminement des marchandises dans la capitale, retrouve à nouveau un intérêt majeur dans le cadre de projets de logistique urbaine.

LA SOLUTION VERTUEUSE DE CASTORAMA

Un autre exemple tout à fait récent et innovant est celui de Castorama. Philippe Duhamel, responsable transports de la direction logistique multicanal de Castorama, est à l'origine de cette initiative. Les quatre magasins parisiens, de même que celui de la Défense, du fait de leurs contraintes géographiques et physiques, sont approvisionnés majoritairement au départ d'une réserve déportée située à la limite de Paris, en l'occurrence à Pantin. Cette plate-forme de Pantin est elle-même approvisionnée par les différents entrepôts Castorama de Châtre (77), St-Martin-de-Crau (13) et Lille (59), de même que par des livraisons directes fournisseurs. Castorama a profité de la remise en cause du contrat de presta-

tion concernant la plate-forme de Pantin pour exiger du prestataire choisi l'application de solutions vertueuses de distribution des magasins parisiens. ID Logistics, choisi dans le cadre de cet appel d'offres, a ainsi conçu et mis en œuvre, à partir du 22 avril 2014, un réseau de distribution dédié entièrement constitué de véhicules au GNV. Il est constitué d'une flotte de six véhicules qui effectue ainsi les 3 500 livraisons par an vers ces cinq magasins. Avant de faire le choix du GNV, une étude comparative précise a été réalisée entre des véhicules GNV et des véhicules diesel norme Euro 6. Sur le plan environnemental, l'avantage essentiel du GNV est la quasi-absence d'émissions de particules. Le fournisseur de gaz, GN Vert, approvisionne cette flotte à hauteur de 30 % avec du biogaz améliorant sensiblement le bilan carbone du GNV. Les perspectives des autorités publiques de réduction de la consommation de diesel ont joué dans la décision en faveur de véhicules au GNV. Les véhicules choisis par Castorama et ID Logistics sont des véhicules porteurs Renault Trucks, motorisés par PVI. Ces derniers ont une charge utile de cinq tonnes et une autonomie de 250 km, suffisante pour des tournées de livraison d'environ 50 km seulement. Castorama a décidé de compléter ce projet par deux axes de travail. Tout d'abord, l'accent a été mis sur le recrutement interne chez ID Logistics et la formation d'une équipe



de chauffeurs à la conduite urbaine et à l'éco-conduite. La seconde orientation est de travailler sur l'ensemble de la chaîne afin d'obtenir pour ces véhicules une homologation PIEK. En effet, malgré le fait que ces livraisons soient effectuées en journée, Castorama estime que le bruit généré lors des livraisons est un aspect important à gérer afin de maîtriser de façon optimale l'ensemble de la chaîne. Philippe Duhamel, a donc pris la décision d'anticiper la réglementation et de répondre ainsi au travers de ce projet d'envergure à ces deux problématiques : « Les Parisiens n'aiment pas le bruit et le gasoil ». Au vu de ces différentes expérimentations, ne peut-on pas élargir la réflexion ? Au moment où de nombreuses villes réfléchissent et réalisent des investissements très importants en faveur de la circulation des personnes (tramway, Vélib, Autolib, voies réservées...) la logistique urbaine peut-elle

devenir le nouveau sujet dont doivent s'emparer les collectivités urbaines dynamiques ? Nous répondons oui :

- car les livraisons multipliées de l'« omni-commerce » ne peuvent qu'entraîner une saturation croissante des villes ;
- car la logistique urbaine pour la grande distribution, comme pour les décideurs urbains, est une opportunité pour agir de concert contre la pollution des grandes métropoles, et pour le confort des riverains des magasins ;
- car la logistique urbaine concrétise l'image de modernisme recherchée par les élus, et contribue à une gestion rationalisée de l'espace urbain, qui devient de plus en plus rare ;
- car la logistique urbaine permet une distribution « adoucie » et réfléchie de la ville...

De quoi permettre aux élus de nos grandes métropoles de prendre les bonnes décisions ? ■

[LES DEUX AUTEURS]



Diplômée de Sciences Po Paris, aujourd'hui spécialisée dans le conseil en logistique urbaine, Juliette Collin a tenu des responsabilités managériales et commerciales importantes au sein du groupe Fret SNCF. Elle a ainsi conduit avec succès d'importantes négociations, certaines dans le cadre d'appel d'offre européens, tant avec les grandes collectivités territoriales (mairie de Paris, conseils régionaux d'Île-de-France et de Paca, Rungis...) qu'avec des groupes de renom (grande distribution, BTP, agroalimentaire, transport express). Passionnée par les sujets fonciers et la distribution urbaine, elle est à l'origine de la première organisation logistique combinée fer/route GNV dans Paris intramuros (distribution des magasins Monoprix).



Diplômé HEC, Jérôme Libeskind a acquis une double expérience dans l'immobilier logistique et la prestation logistique au travers de trois groupes importants jusqu'à des fonctions de direction générale. Il a notamment évolué pendant 14 ans dans la société Sogaris, spécialiste de l'immobilier logistique urbain et périurbain et a dirigé l'activité de prestation logistique de la SED Logistique, spécialisée dans le textile et l'e-commerce. Passionné par la ville et ses problématiques de distribution, il intervient comme expert en logistique urbaine et e-commerce avec comme objectif la mise en œuvre de solutions opérationnelles. Il est président du groupement HEC Transports et anime un blog sur la logistique urbaine : <http://jeromelibeskind.wordpress.com>