

# « LOGISTIQUE URBAINE : MODES DE CONSOMMATION

L'histoire des villes est indubitablement liée à celle des transports. Dans son introduction, l'auteur, expert en logistique urbaine et e-commerce, le rappelle. Cette mobilité, Jérôme Libeskind la raconte jusqu'à l'actuelle mutation qu'il définit comme « la ville logistique ». Il nous convie à la découvrir, via la création de réseaux de tramways et d'autres modes de transport en commun irriguant des zones jadis délaissées qui, maintenant, s'intègrent progressivement dans le paysage citadin. Cette nouvelle donne de mobilité ne concerne pas seulement les personnes mais aussi les marchandises, objet principal de ce livre. Les villes ont évolué, surtout si l'on considère leurs phénomènes d'attraction pour les populations en amenant – ou chassant – certains vers les zones périphériques ou les villes nouvelles conçues en 1966 par Paul Delouvrier. Cet étalement a induit une augmentation des flux de marchandises.

Les premiers travaux sur la logistique urbaine datent des années 1970. Menés à l'initiative de l'Institut de recherche des transports (futur Inrets), ils mettent en exergue l'efficacité économique du transport des marchandises en milieu citadin mais aussi les enjeux environnementaux qui en découlent. Vingt ans plus tard, le programme national « Marchandises en ville » marque une nouvelle étape avec la constitution d'une base de connaissances et des études chiffrées complétant les analyses antérieures.

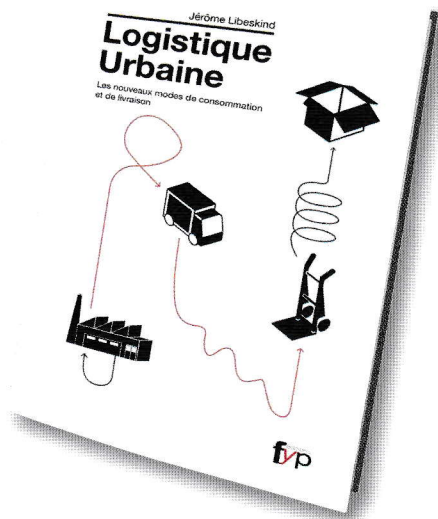
Dans le premier chapitre, l'auteur retrace l'évolution du transport et de l'approvisionnement des villes à travers les âges. S'appuyant sur les

écrits laissés par Juvénal, il rappelle qu'au II<sup>e</sup> siècle Rome connaissait déjà des *incommoda*, l'équivalent de nos actuels embouteillages et que la livraison par véhicules attelés s'effectuait de nuit. Au Moyen Âge apparaissent les prémices du transport multimodal. L'axe de distribution des marchandises dans les villes le plus sûr et le plus rapide est la voie fluviale car les routes sont peu carrossables et le transport y est risqué. Elles restent cependant incontournables en amont et en aval du fleuve. À Paris, grâce à sa vingtaine de ports spécialisés, le trafic sur la Seine est intense alors que le réseau des canaux se développe partout dans le royaume sous l'impulsion de Richelieu puis de Colbert. Dans un premier encart, Jérôme Libeskind pose la question : « Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le transport est-il multimodal ou intermodal ? ».

Ce sont les marchés, halles et foires qui assureront, pendant huit cents ans, la distribution des denrées venues par la route ou par voies maritimes et fluviales. Apparaissent alors les premiers problèmes d'acheminement et surtout de conservation. Avec l'arrivée du chemin de fer, une modification essentielle de la chaîne des approvisionnements voit le jour avec la création d'entrepôts spécifiques en fonction des typologies des produits, mais aussi, avec le début de l'ère industrielle, l'exode rural, le développement des villes et de ses faubourgs. Comme l'écrit l'auteur, on passe alors du monde de Balzac à celui de Zola. On atteint la pleine consommation industrielle et le transport des marchandises par le rail devient impressionnant avec, dans les gares, des quais dédiés et la création d'intercon-

# LES NOUVEAUX ET DE LIVRAISON »

PAR JÉRÔME LIBESKIND (ÉDITIONS FYP)



nexions assurées par la construction de la Petite puis Grande Ceinture. Sous le règne de Napoléon III, le baron Haussmann reconstruit la ville : halles au cœur de Paris, abattoirs publics de La Villette, système d'égouts plus hygiénique, amélioration de la qualité de la distribution d'eau, faire des gares les portes d'entrée de la ville. Marseille, à son tour, se voit dotée de docks et de dépôts maritimes afin de stocker les produits en provenance d'Algérie alors que dans la capitale, en 1903, naît la première gare (Les Gobelins) chargée de constituer un pôle logistique multimodal afin d'attirer de nouvelles activités industrielles, concept novateur pour cette époque repris par Bruxelles avec la réalisation de « Tour et Taxis » trimodal. Cependant on est loin d'un transport écologique, le ferroviaire provoque une pollution considérable. Le commerce change lui aussi : les échoppes sont remplacées par des « magasins de nouveautés » et par des bazars. Ces transformations touchent directement la distribution urbaine des marchandises (multiplication des références dans un seul lieu, développement de la livraison à domicile et des rendus).

Dans la troisième partie de ce premier chapitre, Jérôme Libeskind s'attarde sur la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle « L'ère de l'économie urbaine » car la population des villes continue d'augmenter sans cesse. Si le transport des voyageurs s'effectue encore en tramway, la voiture individuelle conquiert de plus en plus d'adeptes jusqu'à obtenir une position dominante dans les modes de distribution et les échanges même si elle en accentue les difficultés de cohabitation avec les

autres modes de transport. Il faut attendre 1934 pour voir arriver le premier programme français d'autoroutes au départ de Paris, appelé à concurrencer le rail pour le transport des marchandises. Le commerce poursuit son évolution avec la venue des magasins coopératifs, ceux à prix unique et de vente par correspondance. Entre 1950 et 2000, la logistique périurbaine prévaut car la physionomie des villes change totalement avec des habitations banlieusardes de plus en plus lointaines. La voiture individuelle devient reine, les autoroutes font florès, les hypermarchés et les immenses centres commerciaux sortent de terre, de nouvelles plates-formes logistiques distribuent de plus en plus de marchandises. Les Halles transférées à Rungis, la construction du boulevard périphérique, la création du Réseau Express Régional (RER), le développement des services de messagerie de colis par camions et les débuts des gares routières (Garonor, Sogaris) font évoluer la logistique urbaine autour de Paris. L'étalement urbain a des effets commerciaux sur la population des villes, laquelle, en s'éloignant, grignote l'espace rural. Le modèle de consommation évolue lors de l'arrivée des « supérettes », des hypermarchés et des gigantesques centres commerciaux. La vente par correspondance explose en devenant un élément essentiel de la politique commerciale.

Le deuxième chapitre « La ville malade de sa logistique » explore l'actuelle notion de « commune multipolarisée » avec des rues du centre-ville commercialement désertées, des zones artisanales se développant seulement en périphérie alors que les zones rurales deviennent des

dortoirs sans commerces même si elles répondent à l'idéal pavillonnaire. Jérôme Libeskind analyse aussi les conséquences du desserrement logistique avec la perte d'importance du transport des marchandises par chemin de fer au profit de la route. Les collectivités, confrontées au rejet du camion par leurs administrés, privilégient l'utilisation de véhicules plus légers. L'auteur évoque aussi les externalités négatives de ces livraisons par la route (concurrence sauvage, matériel obsolète, impact sur la pollution, occupation de la voirie, nuisances sonores, risques d'accidents, aspect visuel...). De nouveaux modes de consommation ont également profondément modifié le schéma logistique des villes et la manière d'acheter (e-commerce, drive, mobiles et tablettes, Internet...). Le livre blanc sur les transports, publié par la Commission européenne, apporte son lot de contraintes en raison de nouvelles batteries de mesures que l'auteur détaille précisément.

Le troisième chapitre « Innovation et logistique urbaine » revient sur ce vaste territoire de recherches et d'expériences que sont la ville et ses flux incessants. Il serait illusoire, écrit-il, de traiter en détail tout ce qui a été réalisé ces dernières années. Il analyse donc le transfert modal (tentative d'abandon de la route) afin de pénétrer encore mieux à l'intérieur d'une agglomération. Le ferroviaire a pu ainsi bénéficier de navettes de commandes préparées pour les magasins de Monoprix. Le fluvial, jadis cantonné à de rares navires destinés aux visites touristiques, voit naître le renouveau de transports pondéreux ou du BTP. « Vokoli », un concept novateur imaginé par « Vert chez Vous » affrète une péniche-entrepôt, laquelle dépose à ses points d'arrêt, de la messagerie et des colis distribués ensuite par cargocycles. Hélas, au bout de deux années, cette expérience écoresponsable et imaginative cesse... du moins provisoirement. DHL, à Amsterdam, propose des livraisons fluviales couplées à des coursiers à vélo. En France, la Poste privilégie la livraison du courrier courant en mode doux (vélos avec ou sans assistance électrique). Les triporteurs, les livraisons à pied, les chariots de livraison refont leur apparition dans les rues. Plus fort encore, un encart présente la brasserie brugeoise « De Halve Maan » qui transporte sa bière vers son

usine d'embouteillage située en périphérie grâce à un pipeline souterrain long de trois kilomètres. Une autre modification importante arrive elle aussi : le moteur diesel est concurrencé par les énergies électriques, le gaz naturel (GNV) et les moteurs hybrides.

Dans un chapitre suivant, Jérôme Libeskind analyse le formidable gisement d'informations créé par l'e-commerce car c'est – une grande première – le client Internet qui choisit la façon dont il souhaite recevoir son colis, ce qui a pour résultante de lui laisser le choix du dernier kilomètre (sur rendez-vous, à son lieu de travail, dans des points-relais, des bureaux de ville, des consignes à colis ou les magasins du site internet). L'amélioration future de la distribution passe donc par une consolidation des flux urbains grâce à une segmentation plus précise fondée sur des critères de compétitivité, la recherche de nouvelles modalités autres que le camion, la conteneurisation, les transports par fer, voie fluviale, les tramways et les petits véhicules électriques de livraison. Il explique que cette mise en œuvre impose trois prérequis : disposition d'un axe disponible, définition fine du matériel et calcul exact de l'emplacement des points de destination. Il propose aussi, dans ce riche chapitre, de nombreuses autres pistes à explorer jusqu'aux drones de livraison vantés par ce nouvel ogre qu'est Amazon Fresh appelé à renouveler automatiquement les réserves domestiques en ajustant la logistique à la demande du client. Il convient maintenant, écrit-il, d'imaginer de nouvelles solutions en partageant les moyens, les infrastructures et les espaces mais aussi de retrouver l'habitat au cœur des villes en redynamisant le commerce local et l'e-commerce tout en réduisant la place de la voiture.

Dans sa conclusion, Jérôme Libeskind revient sur la mobilité des marchandises dans la ville qui se veut une composante essentielle de la vie collective. Tout plan d'urbanisme doit prendre en compte, ne serait-ce que d'un point de vue écologique, les cinq grands axes que l'auteur nous invite à découvrir.

Thierry ESCOLAN