



Livraison à Marseille, DR

# L'histoire de la logistique urbaine en 10 dates

La logistique urbaine existe depuis... qu'il y a des villes ! Jérôme Libeskind revient pour nous en quelques dates sur son Histoire en France, développée dans son ouvrage « Logistique urbaine, les nouveaux modes de consommation et de livraison ». L'occasion de découvrir et redécouvrir certaines pratiques qui, délaissées hier, sont maintenant présentées comme les solutions de demain.

## LE MOYEN-ÂGE : L'ÉPOQUE DU DÉVELOPPEMENT DES VILLES AUTOUR DES FLEUVES

Au Moyen-Âge, les réseaux existants de routes sont peu sécurisés et le moyen privilégié pour la distribution des marchandises est le mode fluvial. D'ailleurs, les villes ont souvent été fondées au bord d'un fleuve, afin de faciliter leur approvisionnement. Logistique et approvisionnement de la population sont étroitement liés et sont structurés autour des marchés et foires. Ces événements caractérisent l'activité commerciale des cités.

*Le premier réseau de messagerie est celui de la Messagerie Royale, fondée par Louis XI en 1479. 14 lignes de messagerie ont progressivement été développées, avec 250 haltes, les relais, positionnées tous les 28 kilomètres.*

## LE XVII<sup>e</sup> SIÈCLE : L'INVENTION DES CANAUX

Les premiers canaux français datent du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle et ont pour objectif de relier entre eux les bassins de la Loire et de la Seine. Il s'agit donc d'améliorer les réseaux d'approvisionnement de la capitale en structurant son hinterland. C'est aussi l'époque de la construction du canal du Midi, qui relie Toulouse à Béziers puis à Sète. La seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle est également marquée par l'amélioration des routes reliant des bassins fluviaux entre eux. C'est par exemple le cas de la route Lyon-Roanne.

*Les débats sur les priorités d'investissement dans les infrastructures, que nous connaissons de nos jours, existaient déjà à cette époque. Les écrits de Colbert montrent que l'arbitrage profitait alors souvent aux canaux. En 1681, il conseillait de ne pas dépenser inutilement de l'argent à améliorer la route menant à la capitale, « parce que, à l'égard des vins, blés, et autres denrées et marchandises qui viennent à Paris, elles viennent par eau ».*

## LE XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE : LES PREMIERS ENTREPÔTS MULTIMODAUX

Comme aujourd'hui, les flux de marchandises à l'intérieur des grandes villes françaises sont déséquilibrés, les villes étant

avant tout des pôles de consommation. Comme les cités connaissent souvent des disettes, le rôle régulateur des entrepôts apparaît à la fin du siècle. Stocker des denrées à proximité des zones de consommation permet en effet de mieux faire face aux situations d'urgence.

*A la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'approvisionnement de Paris est effectué à part égale par le mode fluvial et la route.*

## LE DÉBUT DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE : L'ÉMERGENCE D'UN TROISIÈME MODE DE TRANSPORT, LE CHEMIN DE FER

Le développement du réseau de canaux s'est intensifié à l'initiative de Napoléon I<sup>er</sup>. Nous lui devons aussi l'idée de modernisation des halles, qui sera mise en œuvre bien plus tard. C'est en effet au début du XIX<sup>e</sup> siècle que sont mis en évidence les problèmes d'hygiène, de qualité d'approvisionnement des villes et la nécessité de transformer les équipements existants : halles, entrepôts, infrastructures. Le chemin de fer est créé pour l'acheminement de marchandises avant d'être imaginé comme un nouveau moyen de mobilité des personnes. Il apparaît comme une alternative intéressante au mode fluvial.

*Sous l'Empire est décidée la création d'entrepôts pour les vins et les huiles à Paris, quai Saint-Bernard, et d'un entrepôt pour le sel sur le boulevard Saint-Antoine (aujourd'hui boulevard Beaumarchais). La première pierre de la halle aux vins est posée le 15 août 1811. Nous assistons déjà à la création de plates-formes multimodales...*

## LA SECONDE MOITIÉ DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE : LA TRANSFORMATION DES VILLES ET DE LA CONSOMMATION

À partir de 1850, tout évolue. Les villes se peuplent rapidement et s'industrialisent. La nécessité de modernisation s'accroît. La consommation se développe avec l'apparition des magasins de nouveautés, puis des grands magasins. Le développement du mode ferroviaire permet de modifier profondément l'origine des produits consommés et leur diversité. Plus que jamais, consommation et logistique suivent des évolutions parallèles.





La construction des Halles de Paris est confiée à Victor Baltard. Mais lors du concours d'architecture de 1845, il faut noter qu'un autre projet particulièrement innovant est présenté par Hector Horeau. Ce projet consiste en un bâtiment unique de 63 000 m<sup>2</sup> (420 m de long et 150 m de profondeur), situé au droit du quai de la Mégisserie. Ce projet bénéficie d'un accès trimodal et la plate-forme XXL est inventée.

## LE TOURNANT DU SIÈCLE : L'INVENTION DE LA SOCIÉTÉ DE CONSOMMATION

Le développement très rapide des grands magasins crée un besoin de consommation et aussi de livraisons à domicile. Les réseaux de transport se modernisent. C'est à cette époque qu'apparaît l'utilisation du tramway pour les marchandises, avec la création en 1893 de l'Arpajonnais, tramfret de 37 kilomètres de long.

Les grands magasins ont dans leurs sous-sols des espaces réservés à la gestion des rendus. Il s'agit de produits achetés et retournés par les clients. Ces rendus font l'objet d'un process précis de remise en rayon. L'e-commerce n'a pas inventé les retours : ils existaient déjà à la fin de XIX<sup>e</sup> siècle.

## 1920 : L'ÉPOQUE DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

Les premiers véhicules électriques datent de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Mais c'est dans les années 1920 que cette technologie commence à se développer. Renault construit ainsi un véhicule de livraison électrique à cette période.

En 1926, un véhicule électrique Peugeot parvient à effectuer 192 kilomètres à une vitesse moyenne de 23 km/h. Un siècle plus tard, nous constatons que la performance en termes d'autonomie des véhicules électriques semble avoir peu progressé !

## LES ANNÉES 1950-1960 : LE DÉVELOPPEMENT DU MODE ROUTIER

Le programme autoroutier date de l'entre-deux guerres mais n'est mis en œuvre qu'à partir des années 1950. La route prend progressivement la part de marché dominante que nous lui connaissons, au détriment du mode ferroviaire. C'est à cette époque que les grandes gares routières sont imaginées, avec l'objectif de rationaliser la distribution des marchandises dans les villes.

En 1956, la chaîne de magasins La Laiterie parisienne possède près de 100 véhicules poids-lourds pour la livraison du lait, ainsi que des fourgons tôle et des fourgonnettes 2CV pour les autres produits. La livraison du lait est effectuée la nuit : ce mode de livraison est aujourd'hui considéré comme une des solutions pour désengorger les villes la journée.

## LES ANNÉES 1980

Le développement rapide des zones périurbaines, l'étalement urbain, l'émergence des grandes zones et centres commerciaux favorisent la modification de la nature même des villes. En terme d'implantation, les activités de distribution urbaine reculent au rythme de 300 m par an, par rapport au cœur urbain, ce qui participe à l'augmentation sensible des externalités négatives.

En 1984, La Redoute invente le « 48h Chrono ». Le délai garanti devient déjà à cette époque un argument commercial.

## LES ANNÉES 2010

Les années actuelles seront peut-être marquées par la prise de conscience collective de l'importance de la logistique urbaine, et de l'impact de la consommation, en particulier du e-commerce sur les modes de livraisons.

Consommation et logistique urbaine sont plus que jamais contraintes d'évoluer de façon coordonnée.

2015 : cette année est celle de l'émergence du crowdshipping qui permet à tout particulier d'effectuer des opérations de livraison. C'est aussi l'année de la première consigne Amazon en France.



Merci à Jérôme Libeskind d'avoir accepté de nous dresser ce synopsis.