

La crise sanitaire, accélératrice de la transformation des activités logistiques à Paris



Jérôme LIBESKIND



Laura PAPET



Sofia SERNA ANGEL



Antoine BODIN

Jérôme LIBESKIND

Expert en logistique urbaine
Bureau d'études Logicités

Laura PAPET

ING 2013

Directrice Associée, PMP Conseil

Sofia SERNA ANGEL

Consultante PMP

Antoine BODIN

Consultant sénior PMP

La crise sanitaire a mis sur le devant de la scène le caractère stratégique de la logistique dans les villes, et notamment à Paris. Dans un contexte de confinement d'une grande partie de la population, l'approvisionnement en denrées alimentaires comme en équipements et produits de santé, et donc la logistique associée, deviennent cruciaux.

Alors qu'elle représente 7% de l'emploi salarié en Ile-de-France, la logistique continue de pâtir d'une image dégradée auprès des Franciliens, liée aux nuisances qu'elle engendre, et en premier lieu la congestion urbaine et le bruit. Assez paradoxalement, la crise sanitaire récente a permis d'améliorer cette image en particulier pour le « dernier kilomètre⁽¹⁾ » : les livreurs, en première ligne face au virus, ont permis à une partie de l'activité économique de se poursuivre et aux ménages de répondre à leurs besoins de première nécessité.

Le parc logistique (entrepôts de plus de 5 000 m²) s'élève en Ile-de-France à 15 millions de m². Il s'agit essentiellement

de plateformes logistiques à vocation régionale, nationale ou européenne. Les installations, entre stockage, tri et livraison, sont majoritairement localisées sur le pourtour de l'A86 et donc de la Métropole du Grand Paris, et sont concentrées sur 7% de la surface de la région où vit près de 60% de sa population. La voirie urbaine est pour une grande part utilisée pour le stationnement privé, alors que nombre d'activités souffrent d'un manque de foncier, et en particulier la logistique urbaine : 2 livraisons sur 3

(1) d'après Pauline Martin, déléguée régionale Ile-de-France à la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)

s'effectuent encore en double file dans la zone dense urbaine parisienne.

La période de confinement nous a fait revenir aux fondamentaux et aux origines de la logistique. Au XVII^{ème} siècle, le transport de marchandises était assimilé à l'approvisionnement, et notamment l'alimentation des populations urbaines. La crise sanitaire nous rappelle ainsi la fonction originelle de la logistique, bien au-delà de l'image récente d'expéditions de colis provenant des achats sur internet... Mais les périodes de confinement et de fermeture des magasins dits non essentiels ont eu d'autres conséquences, avec une évolution significative des pratiques d'achat des ménages vers le e-commerce. Les activités de livraison des commerces ont baissé entre 30 et 50% pendant la période du confinement, en partie reportées sur la livraison à domicile qui augmentait en flèche.

Les effets de cette crise sanitaire sur la logistique urbaine et ses consommateurs sont multiples et varient selon les secteurs mais ils permettent de mettre en exergue les « réactions » d'un système soumis à une forte perturbation, et d'esquisser de premières pistes d'optimisation et d'amélioration de la résilience et de l'efficacité de ce système.

Finally, qu'est-ce que la crise nous apprend sur les enjeux logistiques à Paris, et quelles pistes nous permet-elle d'esquisser pour améliorer le modèle actuel d'approvisionnement de la ville ?

La crise sanitaire et les politiques de confinement ont eu de forts impacts sur la livraison urbaine en Ile-de-France

Les mesures de confinement ont entraîné une **diminution naturelle du nombre de voitures** en circulation en Ile-de-France. Ainsi, du jour au lendemain les logisticiens ont bénéficié d'un espace public davantage disponible pour leur activité, notamment pour le stationne-

ment, et d'une circulation en ville fluide (enquête menée par la Chaire Logistics city).

Toutefois, la crise sanitaire a disrupté fortement les modes d'organisation des logisticiens : la fermeture de commerces a **réduit les flux de livraison et le nombre de points relais disponibles**, générant un éclatement des flux de livraison vers les domiciles des consommateurs et une augmentation des coûts. En effet, dans ce nouveau schéma, les possibilités d'optimisation des tournées pour les logisticiens sont moindres et le taux de retour à vide des camions s'est accru. D'autre part, l'augmentation de cas Covid et l'impact des mesures de confinement ont **diminué le nombre de personnels permanents** dans le secteur, poussant les logisticiens à avoir un **recours massif à l'intérim**. Enfin, les protocoles sanitaires mis en place pendant cette période ont demandé un grand travail de réorganisation de la chaîne logistique avec des impacts sur les délais de livraison et les coûts, multipliés en moyenne par 2,6 pour les grands acteurs de l'e-commerce (Amazon, Veepee) selon l'APUR⁽²⁾.

Par ailleurs, la crise sanitaire a aussi impacté les commerçants puisque, seul un quart des commerces a eu l'autorisation d'ouvrir à Paris⁽³⁾ durant la période de confinement. Afin de faire face à ces nouvelles contraintes, **de nombreux commerces se sont tournés vers le e-commerce** pour poursuivre tant bien que mal leur activité. D'après l'Apur⁽⁴⁾, parmi 66 commerces interrogés, 41% ont mis en place la livraison à domicile à l'occasion du confinement.

Chez les ménages, et même si la **tendance vers plus d'achats en e-commerce** était déjà latente, le confinement a accéléré cette dynamique en étendant ces pratiques à toutes les tranches d'âge et toutes les catégories de produits, notamment l'alimentaire. D'après l'Apur,

25% des consommateurs n'ayant jamais pratiqué l'achat e-commerce ont sauté le pas pendant le confinement. En outre, le confinement a généré une croissance des ventes en ligne, notamment pour les produits de grande consommation qui ont atteint 9,5% de la part des ventes en France contre 5,7% l'année précédente.

Quelle sera la pérennité de ces tendances et quelles seront les conséquences pour la logistique urbaine ?

Dans les prochaines années, une diminution des déplacements des ménages est attendue à Paris, déjà préfigurée par le recul de la place de la voiture dans les déplacements des personnes (-5% en 2020). De même, la généralisation de certaines pratiques (visioconférences, télétravail, etc.) dans le milieu professionnel devrait avoir un impact durable sur les volumes de déplacements et les trajets domicile-travail, avec une **diminution espérée de la congestion**. Ces tendances vont peut-être générer des **gains de productivité sur la livraison**, avec un effet de levier si elles sont associées à une **diminution des échecs à la livraison**. Sur ce dernier point, l'échec à la première présentation du livreur est estimé à 15 à 25% des livraisons directes des services avec signature.

Nous pouvons anticiper, sur les prochaines années, une poursuite de la

(2) Commerce et E-Commerce à l'heure du déconfinement dans la métropole du Grand Paris, APUR, Juin 2020

(3) <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/commerce-e-commerce-heure-deconfinement-metropole-grand-paris>

(4) Atelier parisien d'urbanisme, association à but non lucratif créée en 1967 et réunissant 27 partenaires est un lieu d'étude partagé et prospectif multiscale. Il documente, analyse et imagine les évolutions urbaines et sociétales concernant Paris, les territoires et la Métropole du Grand Paris.

croissance du e-commerce. Alors que les activités de e-commerce devaient déjà croître de près de 80% d'ici 2030 (d'après les chiffres de la FNTR), la crise sanitaire lui a permis de gagner deux à trois ans de croissance⁽⁶⁾. En effet, le virage digital que beaucoup de ménages et commerces ont entrepris pendant le confinement va se pérenniser pour une grande partie d'entre eux⁽⁶⁾.

Cette croissance aura pour conséquence une **augmentation des flux de livraison en ville**, renforcée par la **fragmentation des achats des ménages** entre différents commerces. En parallèle, le développement de services de livraison instantanée, proposés par Amazon ou les grands distributeurs, impacte le système logistique dans son ensemble. **Ces livraisons démultipliées et accélérées rendent inefficaces les méthodes d'optimisation des flux** et menacent la responsabilité environnementale du secteur. En effet, une réponse pour faire face à la fragmentation des flux de livraisons est de ralentir leur acheminement pour mieux les mutualiser et les consolider. Face au risque de développement d'offres de livraison low cost, dans le cadre de modèles sociaux dégradés, les e-marchands et leurs logisticiens devront **inévitablement orienter leurs offres vers des services responsables et durables.**

En outre, il s'agit d'imaginer un **meilleur partage de l'espace public** : afin de répondre à la croissance de la demande tout en s'adaptant aux nouveaux aménagements routiers à Paris et en Ile-de-France, les transporteurs seront amenés à **développer de nouveaux espaces logistiques et des infrastructures de livraison en centre-ville** (couvertes / extérieures) dans un contexte de raréfaction des opportunités immobilières et foncières. Le développement du télétravail, la multiplication des sites de coworking et

Jérôme Libeskind expert en logistique urbaine

De formation HEC et après des fonctions à responsabilité dans l'immobilier et la prestation logistique, Jérôme Libeskind a créé le bureau d'études Logicités, spécialisé en logistique urbaine, dernier kilomètre et e-commerce. Jérôme Libeskind est chargé de cours à l'Ecole Supérieure des Transports et au Master TLTE Paris Sorbonne. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages sur la logistique urbaine dont « La logistique urbaine, les nouveaux modes de consommation et de livraison, Editions FYP ».

l'affaiblissement de la place de la voiture à Paris laissent imaginer des potentiels de **réaffectation de certaines typologies de locaux** (parkings, commerces, etc.) **pour la logistique** dont les besoins en espace croissent : qu'ils soient privés ou publics, les parcs de stationnement connaissent un taux d'utilisation moyen de 50%, représentant des dizaines de milliers de places avec des localisations stratégiques en cœur de ville disponibles pour d'autres usages. Les transporteurs du dernier kilomètre peuvent ainsi y trouver des espaces de transfert pour consolider les flux et effectuer les livraisons en modes doux (vélocargos ou véhicules électriques). Par exemple, l'espace logistique urbain de Concorde, exploité par Chronopost se situe au 1er sous-sol dans un parking souterrain de 4 niveaux réaménagé à ce dessein. Cet espace, immédiatement localisé au cœur d'une zone de livraison dense, permet d'effectuer cent tournées chaque semaine, soit plus de 4 200 positions.

Enfin, la **digitalisation de l'information et de la gestion de l'espace public** constitue sans aucun doute un vaste chantier pour faire de cette richesse commune un moyen de rendre la ville plus efficiente. Par exemple, le passage au disque digital ou la mise en place de capteurs ou de caméras sur les espaces de stationnement permettent de communiquer la disponibilité mais aussi d'assurer la gestion et le contrôle de ces espaces (localisation et affectation dynamique).

Sources :

La tribune, 07/10/20, Les transporteurs multiplient les initiatives sur le dernier kilomètre

Le Figaro Immobilier, 25/10/20, Les parkings à Paris, plus rares donc plus chers ?
Les Echos, 26/01/20, L'Ile-de-France veut un big bang de la logistique urbaine

Entreprendre, 14/10/20, L'e-commerce va-t-il remplacer les commerces physiques ?

FranceInfo, 10/11/20, Covid-19 : en Ile-de-France, les effets du second confinement sur la pollution de l'air sont plus limités qu'au printemps

Le Monde, 24/01/20, « Il sera bientôt impossible de maîtriser les impacts de la logistique urbaine »

Nielsen, Covid 19 un nouveau palier atteint en France par le e-commerce

Baromètre de la logistique urbaine en confinement #1, Bilan 26 mars – 3 avril 2020, Chaire Logistics city

Commerce et E-Commerce à l'heure du déconfinement dans la métropole du Grand Paris, APUR, Juin 2020