

Appel à contributions – la crise sanitaire, la ville et l’habitat

Une logistique renouvelée après la crise sanitaire ?

par Lydia Mykolenko, Institut Paris Region

La question de la ville, de l’habitat et de la mobilité des personnes a toujours fait l’objet de très nombreuses réflexions. A contrario, la question de l’organisation de la mobilité des marchandises et de la logistique en est la plupart du temps exclue ou, au mieux, prise en compte de manière superficielle.

L’insuffisante prise en compte de la problématique du transport de marchandises et de l’approvisionnement dans l’aménagement de la ville a conduit au fait que, depuis les 30 dernières années, les plateformes logistiques n’ont pu se maintenir au cœur des agglomérations. La nécessité de développer des sites de plus en plus grands conjuguée à l’effet de la pression foncière a généré un phénomène de desserrement vers la périphérie. C’est ainsi qu’en Ile-de-France par exemple, les m² logistiques se sont surtout construits en grande couronne à partir des années 90, augmentant ainsi les trajets pour effectuer les livraisons et alourdissant le bilan carbone de l’approvisionnement de la métropole.

Plus récemment, l’explosion du e-commerce et les exigences accrues de rapidité des livraisons se traduisent, du fait de la carence d’espaces logistiques en ville, par un nombre croissant de camionnettes - de moins en moins remplies - circulant en cœur d’agglomération pour effectuer la « livraison du dernier km ».

Dans ce contexte, la crise sanitaire est venue renforcer le caractère absolument vital de la logistique urbaine. Les entreprises du transport et de la logistique ont été confrontées à de grandes difficultés d’organisation pour éviter des ruptures dans les chaînes d’approvisionnement et un allongement trop grand des délais de livraison. Elles ont fait preuve d’une grande capacité d’adaptation et ont mis en place des solutions originales grâce auxquelles, durant toute la période du confinement, l’achat de produits alimentaires et de biens de première nécessité a pu se poursuivre, que ce soit via le e-commerce ou via le recours aux magasins de proximité.

Cette crise sanitaire invite ainsi à poser plus que jamais, la question de l’approvisionnement de la ville.

Deux champs principaux de recherche pourraient être envisagés suite à la crise sanitaire :

- Le premier concerne les améliorations qu’ont apportées et que continueront à apporter les entreprises tout au long de la supply chain
- Le second concerne l’organisation même de l’espace urbain, public ou privé, transformé en outils logistiques.

S’agissant du premier champ d’investigations, les entreprises du transport et de la logistique ont en effet cherché à s’adapter au mieux aux exigences de leurs clients (chargeurs ou particuliers) en tentant d’être toujours plus réactives dans le champ qui est le leur.

Certaines entreprises ont ainsi pu intensifier le recours à l’automatisation et aux robots pour suppléer les absences de personnel dans les entrepôts. Dans certains pays, elles ont pu recourir aux véhicules autonomes pour la livraison du dernier kilomètre pour pallier le manque de chauffeurs routiers, ce que la Chine a déployé. Va-t-on assister, en France, à une accélération de l’automatisation et de la robotisation des entrepôts mais aussi à un recours aux véhicules de livraison dans un avenir plus proche qu’envisagé précédemment et permettre ainsi plus de souplesses, des amplitudes horaires élargies ...?

S’agissant du second champ, ne faut-il pas aussi rechercher des solutions dans une nouvelle organisation de l’espace urbain ? Pour faire face aux modifications de la demande pendant le période de confinement et notamment à l’accroissement spectaculaire des commandes sur internet, certaines entreprises ont mis en œuvre de nouveaux entrepôts et ont aménagé des points de retrait et notamment des drives sur les parkings des distributeurs. Dans le même ordre d’idées, les trottoirs situés au droit des cafés-restaurants

ou devant les commerces de proximité pourraient-ils être utilisés différemment ? Pourrait-on aller vers l'utilisation d'espaces ouverts tels les parkings durant les périodes où ces espaces sont peu utilisés ? Les aires de livraison pourraient-elles être utilisées de manière dynamique ?

Plus généralement, l'émergence de nouveaux lieux temporaires de livraison va-t-elle se renforcer et pallier la carence de sites logistiques urbains ? A quelles conditions de faisabilité technique, économique et réglementaires ? Certes, quelques projets d'aménagement de sites logistiques en zone dense ont pu voir le jour ces dernières années avec l'aide indispensable des collectivités locales afin d'assurer le portage foncier des opérations et plafonner le prix du m². Mais ces processus sont pour l'instant longs et complexes, et sans rapport avec l'ampleur des besoins en espaces logistiques urbains.

Dans ce même ordre d'idées, la Seine et ses quais pourraient-ils être utilisés davantage comme espace de stockage et de livraison ? Grâce aux outils numériques, le suivi de l'occupation en temps réel des quais fluviaux pourrait sans doute permettre au mode fluvial de mieux participer à l'optimisation de la logistique urbaine en envisageant de les utiliser comme espace de livraison, magasin ou drive temporaires.

Alors que les besoins en immobilier logistique augmentent de façon considérable, la logistique urbaine devrait être systématiquement intégrée aux réflexions des pouvoirs publics, des urbanistes, aménageurs et spécialistes de la mobilité en concertation avec les acteurs économiques, voire des consommateurs, afin de trouver des solutions innovantes. C'est indispensable pour limiter le mouvement que l'on observe depuis ces quelques dernières années – et que la crise sanitaire a probablement renforcé - de flux de marchandises en ville toujours plus nombreux et désordonnés avec comme corollaire un impact carbone désastreux.

Les nouveaux espaces logistiques urbains doivent être repensés différemment, avec plus de mutualisation, de mixité, de la modularité et de la proximité grâce à des possibilités d'utilisations temporaires y compris au centre des agglomérations. C'est ainsi qu'ils participeront à un objectif de recherche de résilience.