



Logistique de proximité

Tendance lourde pour... demain

Qu'il s'agisse d'entrepôts proches des villes ou d'expériences de mutualisation, les nouveaux horizons de la logistique de proximité font l'objet d'une approche timide de la part des opérateurs. La faute aux inconnues économiques et réglementaires. Cependant, ils recèlent de réelles opportunités pour les PME.

DOSSIER RÉALISÉ PAR SILVIA LE GOFF

Les entrepôts de surface comprise entre 5000 et 10000 m² représentent l'une des composantes de la logistique de proximité. Les opérateurs s'y sont beaucoup intéressés à partir de 2005 et jusqu'en 2008, au moment où la crise a gelé les investissements immobiliers. Depuis, "les entreprises optent pour la location, compte tenu de la volatilité des contrats et des incertitudes du marché", explique Bernard Gérardin, consultant impliqué dans le programme national Marchandises en ville. C'est la grande distribution qui a misé sur ces surfaces pour se rapprocher des centres urbains de moins en moins accessibles aux semi-remorques. Les entrepôts servent alors au cross-docking. En effet, la logistique de proximité lie son sort à l'essor de l'e-commerce et des livraisons à domicile. Ce qui l'associe le plus souvent aux livraisons urbaines. Cependant, en zone rurale, on peut envisager des schémas semblables, notamment dans les centres les plus touristiques, souvent caractérisés par de fortes variations saisonnières de la demande et des flux. Le retour sur la route de certains flux, après le retrait par la SNCF des wagons isolés, entre aussi en ligne de compte. Les enjeux sont à la fois économiques et environnementaux pour les transporteurs, souligne Loïc Delaître, enseignant de la chaire baptisée Frelon¹ et entièrement dédiée au fret urbain, à l'École des mines de Paris. Et, pourtant, la plupart d'entre eux ne se lancent pas. À part des pionniers comme Deret ou Colizen ou encore Monoprix avec son



La grande distribution a misé sur de vastes entrepôts pour se rapprocher des centres urbains, de moins en moins accessibles par les poids lourds.

double choix fer + GNV, peu de transporteurs se sont lancés dans la livraison urbaine assurée par des véhicules propres. "Monoprix a notamment fait le pari d'un mode de transport plus cher, mais qui pourrait s'avérer gagnant avec le durcissement de la réglementation urbaine sur les livraisons. Dans ce cas, le distributeur aura de l'avance", souligne l'ingénieur des Mines. Sans compter que l'impact environnemental a été divisé par deux et, encore, avec des locomotives diesels ! Si les gains ne sont pas encore mesurables, le distributeur sait qu'il a pris de l'avance sur les concurrents au cas où la réglementation se ferait plus contraignante. S'il est vrai que ces solutions permettent de réduire le nombre de kilomètres, elles impliquent la gestion de fréquences accrues de livraisons en

plus petites quantités, les flux sont moins massifs avec des coûts plus élevés à la clé. Surtout, si les livraisons sont assurées par des véhicules propres qui coûtent plus cher. Parallèlement, les réglementations municipales sur les livraisons en ville se durcissent. D'où la prudence des opérateurs. Et certaines municipalités ne veulent pas d'entrepôts trop proches de la ville... Or, les villes moyennes servent souvent de test, mais le problème est la masse critique de la demande qui n'est pas forcément au rendez-vous, surtout pour les livraisons à domicile et nocturnes. "Un autre aspect de ces solutions est la possibilité de développer la logistique inversée avec une réduction des déchets à la clé", souligne Loïc Delaître. Car le dernier kilomètre représente un gisement d'optimisation. Comme le montre le fameux cas du pot de yaourt dont le dernier kilomètre représente 40% du coût global. Même si le pot arrive de Chine par bateau. C'est à partir de l'aval que l'on pourra trouver de nouveaux modèles, mais, pour l'instant, le schéma traditionnel marche et tous les opérateurs ne sont pas prêts d'en changer. "Parmi d'autres inconnues, il y a la réaction du TRM à la contribution carbone. De plus, peu investissent en R&D pour trouver de nouveaux modèles logistiques et encore moins parmi les PME qui ont été les plus impactées par la crise", ajoute-t-il.

lution des métiers. La différenciation retardée est un système emprunté au monde de la production industrielle qui s'est ainsi rendu plus flexible à l'évolution de la demande. La préparation de commandes le plus tard possible et la massification de la marchandise près de la ville en sont l'application à la logistique, mais ce n'est pas forcément un bon calcul, compte tenu des prix de l'immobilier logistique en zone urbaine. Toutefois, cette tendance peut avoir d'autres répercussions, y compris sur l'évolution du métier des conducteurs-livreurs. "Chez Colizen ils sont formés pour faire du marketing au contact direct avec le consommateur. Par ailleurs, l'emploi de petits véhicules électriques qui nécessitent le permis PL va dans le sens d'une professionnalisation du métier", estime Loïc Delaître. Par ailleurs, les entreprises tendent de plus en plus à sous-traiter la préparation de commandes que les prestataires vont réaliser chez leurs clients. C'est là que se niche un vrai gisement de valeur ajoutée pour les transporteurs et les logisticiens. "C'est le cas de Kuehne + Nagel qui travaille dans les locaux de Système U pour faire du picking, de la préparation de colis et de la mise en forme", souligne Bernard Gérardin. Cette valeur ajoutée-là, que l'on peut facturer en sus de la prestation transport, n'est pas l'apanage des grands groupes. Elle est aussi une piste à creuser pour les PME. ■



La logistique s'est adaptée : préparation de commandes le plus tard possible et massification de la marchandise près des villes.

Une opportunité pour les transporteurs

Cependant, on ne peut pas dire que rien ne bouge, non seulement au niveau du parc, mais aussi dans l'évo-

1 La chaire mène notamment des recherches avec des industriels sur la modalité fret/passagers.

Mutualisation

Perspectives et limites

La mutualisation fait partie de ces options qui tentent et effraient en même temps. Une étude pour la filière fruits et légumes livrés à Rungis, publiée en octobre dernier dans le cadre des travaux du Pipame¹ sur le volet logistique et de ceux du Predit, a analysé la mutualisation du transport en Zone Urbaine Dense. Au-delà de l'incitation à l'utilisation de véhicules propres, l'étude visait à évaluer la faisabilité et les perspectives de la mutualisation du transport dans le but de réduire les coûts logistiques au profit des acteurs de la filière et des consommateurs, le trafic des véhicules et la pollution résultante. L'enquête de terrain, menée par la Chaire de logistique, transport et tourisme du Cham Paris, indique que la relation entre le client et le produit prime sur tout levier d'optimisation opérationnelle, même s'il est porteur d'avantages économiques et écologiques. Le deuxième enseignement est que la proximité constitue un obs-

tacle plutôt qu'un avantage lorsque les acteurs économiques sont en concurrence frontale sur un périmètre restreint et n'hésitent pas à prospecter les clients des "collègues" sur le trajet des livraisons. Le troisième enseignement est que la mutualisation s'impose comme une solution ultime lorsque les acteurs ont intérêt à massifier leurs flux sur fond de crise conjoncturelle ou structurelle. Enfin, la perspective de mutualiser requiert une excellente maturité logistique reposant sur un système d'information intégré utilisant les standards de communication GS1 tant pour l'identification automatique des produits et des colis que pour les échanges électroniques par EDI/Web EDI. Et pourtant les recherches continuent. L'Aslog, par exemple, participe au projet LUMD² qui étudie l'impact de la mutualisation des livraisons/enlèvements en ville via une plate-forme Internet de type bourse de fret urbain permettant de gagner en

disponibilité et rentabilité des moyens. L'optimisation passe par la consolidation des trafics. Les flux multimodaux sont concentrés dans une plate-forme de consolidation du fret urbain. Le projet concerne l'Île-de-France par laquelle transitent 360 millions de tonnes par an. Dans la région, caractérisée par un foncier rare et cher, l'enjeu consiste à exploiter les structures existantes, voire vacantes, plutôt qu'à en créer des nouvelles. La plate-forme logicielle permettra la mise en relation des acteurs en demande ou en offre de capacité de stockage ou de transport en milieu urbain, quels que soient le mode de transport et l'optimisation des modes, des trajets et des points intermédiaires pour une demande donnée. Les investissements des entreprises logistiques, via la valorisation de leurs surcapacités logistiques, devraient améliorer leur rentabilité (+ 30% pour le transport et + 15% pour l'entreposage). Autant d'élé-



ments de réflexion à l'attention des candidats aux prochaines élections régionales... En attendant, rares sont ceux qui se sont lancés dans la mutualisation. La crainte du concurrent fait que les entrepôts monomarchés représentent toujours la norme. "Il y a aussi le frein du coût du foncier et du conflit d'activités dans le cas de sites diversifiés mixant logistique et bureaux, par exemple", note Bernard Gérardin. Seule une politique très volontariste de promotion de pôles de proximité pourrait encourager les investisseurs réticents. ■

¹ Pole interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques.

² Logistique Urbaine Mutualisée Durable