

## LOGISTIQUE

# LE CASSE-TÊTE DU DERNIER KILOMÈTRE

Villes et transporteurs travaillent pour réduire l'empreinte carbone de livraisons toujours plus nombreuses.

PAR OLIVIER COGNASSE



C. LEPEYR

À Paris, UPS a mis en place un service de triporteurs électriques qui récupèrent les colis à livrer dans une remorque stationnée rue de la Bourse.

**E**n juin, la maire de Paris, Anne Hidalgo, et la ministre des Transports, Élisabeth Borne, ont inauguré Chapelle International, un nouveau site de logistique urbaine, dans le nord de Paris. Cet hôtel logistique multimodal, porté par Sogaris et SNCF Immobilier, doit éviter 500 camions par jour dans la capitale grâce à une navette ferroviaire qui le relie à la plate-forme de Dourges (Pas-de-Calais) et au port de Bruyères-sur-Oise (Val-d'Oise). La distribution au cœur de Paris est assurée par des véhicules propres. « Il n'existe pas de projet comparable en France et même en Europe », a déclaré Élisabeth Borne, qui en a profité pour demander aux métropoles d'intégrer la logistique dans leur planification de la mobilité, d'éviter les transports inutiles et d'adapter la fiscalité locale aux sites multimodaux.

La logistique du dernier kilomètre reste un casse-tête pour les métropoles. Le transport routier représente 20 % du trafic en Ile-de-France et les livraisons ont explosé avec l'e-commerce. Certains transporteurs se sont lancés dans une transformation de leur flotte, avec des véhicules électriques ou roulant au gaz naturel liquéfié (GNL). UPS s'est, par exemple, engagé à baisser ses émissions de gaz à effet de serre de 12 % d'ici à 2025 au niveau mondial. À Paris, un sixième de sa flotte est électrique. Le numéro un mondial de la livraison de colis développe un concept de remorque déjà utilisé en Allemagne. Les livreurs à vélo ou triporteur électrique récupèrent les colis dans une remorque chargée de caisses détachables qui stationne dans le centre de la capitale.

Les logisticiens seront bientôt contraints d'adapter leurs flottes pour respecter les interdictions de véhicules polluants qui vont frapper les villes et la mise en place de zones à faibles

émissions. « À Strasbourg, nous avons réduit les horaires de livraison pour les véhicules classiques, de 6 heures à 10 h 30. Les véhicules propres peuvent circuler une heure de plus, explique Jean-Baptiste Gernet, l'adjoint au maire chargé des mobilités alternatives et de la logistique urbaine. Nous avons déjà mis en place l'interdiction de circuler dans le centre pour les véhicules de livraison sans pastille ou avec le Crit'Air 5. » Cela suscite la colère des transporteurs. « Nous ne sommes pas d'accord pour investir dans des véhicules électriques si c'est pour gagner seulement une heure », prévient Édouard Barreiro, responsable des affaires publiques chez UPS. À l'horizon 2021, le diesel sera interdit pour les livraisons en centre-ville dans la capitale alsacienne et en 2024 à Paris.

### Multiplication des colis issus de l'e-commerce

L'e-commerce engendre une multiplication des livraisons. Comment y faire face ? À Strasbourg, seuls les vélos et les triporteurs électriques peuvent circuler toute la journée dans le centre historique, la Grande Ile. « Nous mesurons les externalités du transport - bruit, pollution, climat, congestion - en imputant les coûts sociétaux aux flux de transport. Or la massification est la meilleure solution pour réduire la pollution et les encombrements, explique Éric Devin, le directeur de la méthodologie de TK'Blue Agency, une agence de labellisation et de notation extra-financière du transport. Mais le développement d'espaces logistiques en ville se heurte au prix du foncier. La multiplication des petits véhicules de livraison est contraire à la massification, même s'il s'agit de plus en plus souvent de véhicules propres. » TK'Blue a étudié la performance environnementale et sociale des consignes sécurisées de Facility Lockers. Pour livrer 150 colis, il faut compter en moyenne dix arrêts avec cette solution, soit dix fois moins qu'avec un schéma de livraison porte-à-porte. Et les émissions de gaz à effet de serre sont plus de trois fois moindres. De quoi donner à réfléchir.

Éric Devin, responsable de la méthodologie chez TK'Blue

« La massification est la meilleure solution pour réduire la pollution et les encombrements, mais elle se heurte au prix du foncier. »