

## RÉORGANISATION DES ACTIVITÉS

# La logistique urbaine face à la sortie de crise

Avec le confinement, la livraison à domicile a augmenté dans les villes françaises. Moins que dans d'autres grands pays, assez cependant pour que s'accélère la réorientation de la demande vers l'e-commerce. Une évolution qui ne devrait pas aller dans le sens de la réduction des bilans carbone...



© L. Dablanc

**Laetitia Dablanc,**  
Université Gustave  
Eiffel, Chaire  
Logistics City

**H**ier encore dans l'ombre, tous les acteurs de la filière logistique font désormais partie de la galerie des « héros ordinaires » des villes. Mais pour y arriver ils ont dû, dans l'urgence, relever de nombreux défis et, en quelques semaines, ont réorganisé leurs activités pour répondre à une demande qui évoluait considérablement. Un baromètre de la logistique urbaine à Paris et en Ile-de-France en temps de confinement a été mis en place<sup>1</sup>. Il montre que les volumes d'activités ont baissé considérablement au mois de mars, pour progressivement remonter, et de façon très sectorielle, au cours du mois d'avril. Avant le 11 mai, un quart des entreprises sondées continuaient à connaître une activité de livraison « beaucoup moins » importante. Les livraisons à domicile de repas ont vu un regain depuis Pâques et l'ouverture progressive des chaînes de restauration rapide pour la livraison à domicile mais sont restées durablement de 30 à 40 % plus bas qu'avant le confinement. Certaines entreprises de livraison ont diversifié leur offre (pharmacie, mais aussi pâtisseries!) et ont eu une évolution plus – voire beaucoup plus – positive. L'alimentaire en ligne a connu bien entendu un boom très important (+50 % en début de période, toujours à 30-40 % de plus en fin de période selon *Fox Intelligence*). Mais ce qui frappe, d'après les premiers chiffres disponibles, c'est que les urbains des villes françaises se sont moins massivement tournés vers la livraison à domicile que dans d'autres pays: les villes anglaises et allemandes (*E-commerce Europe*), New York, Séoul (*entretiens personnels*), les villes chinoises (*The Economist*) ont pu voir jusqu'à doubler le nombre de livraisons à domicile pendant le confinement. Le quotidien des livreurs s'est révélé compliqué: l'approvisionnement en matériel sanitaire, notamment les masques, a été un souci majeur, même en fin de période, surtout pour les PME et les auto-entrepreneurs. Ces derniers ont, malgré des aides qui ont été revues à la hausse, pris de plein fouet les conséquences d'un filet social beaucoup moins protecteur. Les conditions de circulation sont demeurées, bien entendu, excellentes, mais certains destinataires, établissements comme particuliers, n'ont pas joué le jeu des protocoles sanitaires, exigeant d'être livrés à l'intérieur ou à l'étage. Notons en parallèle des initiatives nombreuses d'opérations solidaires, avec



© Uber Eats

l'Assistance Publique des Hôpitaux de Paris ou pour livrer les personnes vulnérables. Et des innovations logistiques comme la systématisation de la livraison aux particuliers par le MIN de Rungis. En conclusion, alors que les activités urbaines reprennent, de façon graduelle et encore sectorielle, la grande affaire de la sortie de crise sanitaire sera bien sûr la récession économique qui se profile - et le secteur du transport et de la logistique dans son ensemble est déjà affecté; mais les acteurs de la logistique urbaine ont une position particulière. Comme l'a indiqué le secrétaire d'Etat aux transports devant la Commission du développement durable le 10 avril dernier, la crise servira-t-elle de « catalyseur de la décarbonation du secteur des transports »? Peut-être, si la crise accélère des évolutions engagées et contribue à transformer le métier de la livraison en ville: ces derniers mois, l'utilisation de véhicules utilitaires électriques augmentait par exemple, mais il est dommage que depuis janvier 2020, les subventions gouvernementales aux véhicules électriques acquis par des entreprises aient été divisées par deux. Avec les coopératives de livreurs, on a vu apparaître des modèles alternatifs à l'auto-entrepreneuriat et les algorithmes des plateformes numériques commencent à évoluer sous le coup des décisions de justice (Cour de Cassation le 4 mars 2020). Les municipalités accroissent leur expertise et intègrent la logistique dans leurs plans de mobilité et d'urbanisme, des architectes imaginent un immobilier logistique plus innovant et moins consommateur de foncier (entrepôts à étages). Mais d'autres évolutions accélérées par la crise, comme la réorientation de la demande vers l'e-commerce, qui globalement accroît les flux logistiques plutôt qu'il ne les massifie, ou le frein à la mise en place des zones à faibles émissions dans des villes françaises déjà bien en retard sur ce plan, risqueraient de contrecarrer des évolutions qui allaient plutôt dans le sens de la réduction du bilan carbone de la mobilité urbaine des marchandises. De même, la question de la formation des livreurs et de l'attractivité du métier, qui devrait être au centre des discussions du secteur, n'a pas encore réussi à occuper le premier plan.

<sup>1</sup> <https://www.lvmt.fr/chaieres/logistics-city/>

---

IL EST DOMMAGE QUE, DEPUIS JANVIER 2020, LES SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES AUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES ACQUIS PAR DES ENTREPRISES AIENT ÉTÉ DIVISÉES PAR DEUX

---

Voir aussi la note de Laetitia Dablanc sur le site de Terra Nova, La logistique, une activité urbaine qui passe au premier plan.