

Entrepo

Message

Règlement

ntation

11 TEN

Consum

LDANCES

Information

de livraison

LES CARTES TENDANCES

➕ PLUS DE RÉGLEMENTATION DE LA LOGISTIQUE URBAINE

Contexte

En lien avec l'engagement de la France et de l'Europe à viser la **neutralité carbone d'ici 2050**, les réglementations imposées aux professionnels sont de **plus en plus nombreuses**.

→ **Au niveau national**, l'État a créé de nouvelles lois : AGEC, Climat et Résilience, LOM... Ces lois **renforcent les dispositions réglementaires** et luttent pour le climat. Certaines s'appliquent au niveau national, d'autres peuvent être ajustées sur les territoires par des arrêtés (c'est le cas pour les ZFE-m par exemple).

→ **Au niveau local**, des **réglementations spécifiques** peuvent être adoptées. Elles concernent par exemple la circulation, le stationnement, l'aménagement urbain. Ces compétences locales s'appuient sur des **réglementations et des documents de planification** qui intègrent et intégreront de plus en plus la logistique urbaine.

1

➕ PLUS DE CONCERTATION PUBLIC-PRIVÉ

La puissance publique cherche à **concerter** ses intérêts avec ceux des acteurs privés à une **échelle nationale et locale**, dans le cadre d'une démarche volontaire.

→ Elle s'appuie sur des **concertations territoriales** menées avec les **professionnels** concernés, avec les **citoyens** et les riverains.

→ Elle **privilégie des actions concrètes**, cohérentes avec les contraintes des professionnels.

→ Elle vise à **faire évoluer certaines pratiques** et à expérimenter de nouvelles solutions.

→ Elle s'inscrit dans une démarche sur le **temps long** où les acteurs seront amenés à collaborer.

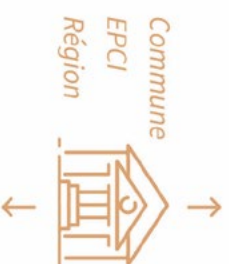
Contexte

Le sujet du **fret décarboné** intègre progressivement le champ de la **compétence publique**.

2

➕ PLUS DE RÉGLEMENTATION DE LA LOGISTIQUE URBAINE

Planification transport marchandises et aménagement



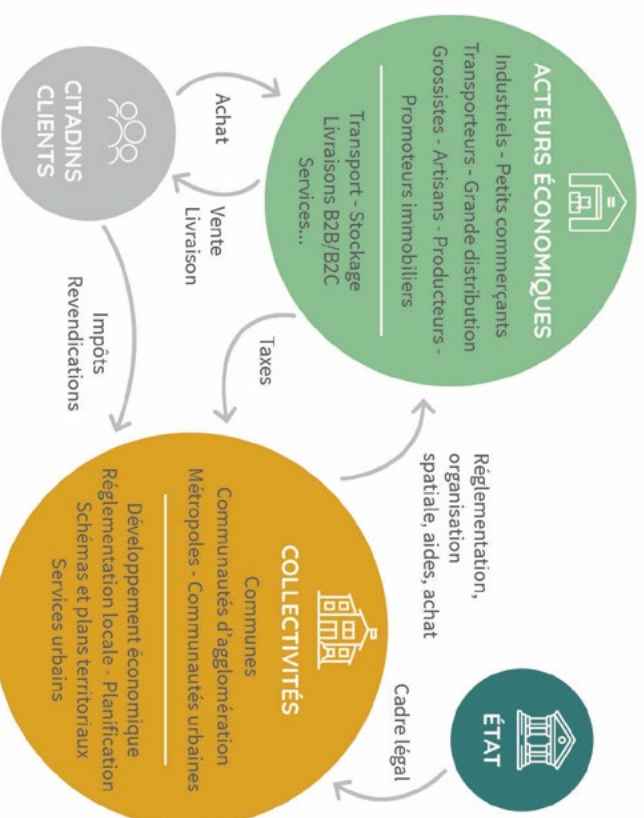
Réglementations locales



↗ **ZFE-m** annoncées d'ici le 31 décembre 2024 par l'État

1

➕ PLUS DE CONCERTATION PUBLIC-PRIVÉ



2



Contexte

Une **interdiction** à plus ou moins long terme de la vente de **véhicules neufs thermiques est programmée**, et les véhicules sont actuellement classés selon leur niveau d'émissions de CO₂.

→ L'offre des constructeurs automobiles intègre de plus en plus de véhicules à faibles émissions.

• Pour les véhicules utilitaires, la tendance est à **électrifier l'offre**.

• Pour les poids lourds, il existe une offre mature au gaz naturel véhicule (GNV). Quelques poids lourds roulent aussi aux biocarburants. L'offre sur les autres énergies (électrique, hydrogène) reste cependant **marginale** pour des questions de maturité insuffisante (étape R&D), d'infrastructures d'avitaillement incomplètes, de coûts d'investissements. Leur commercialisation reste difficile à ce jour.

3

➤ MOINS DE PLACE SUR L'ESPACE PUBLIC



Contexte

Le **partage de la voirie** est un enjeu majeur de la congestion urbaine.

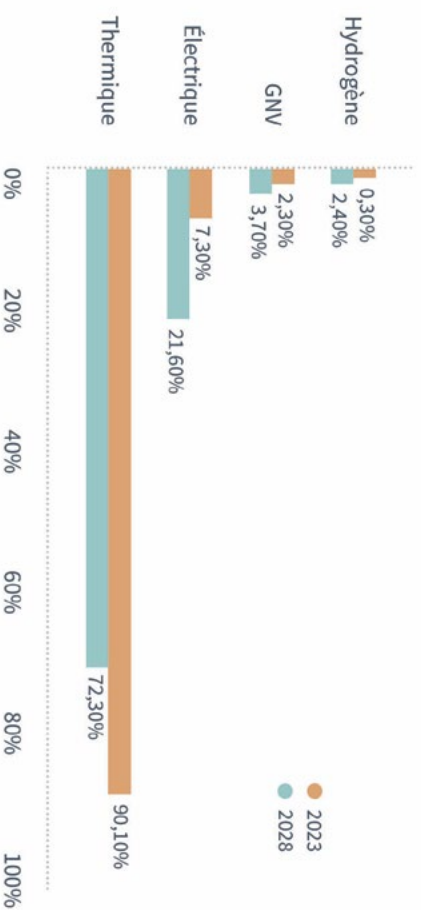
→ L'heure est à **repenser l'espace public** pour plus de bien-être des habitantes et des habitants. Cela intègre le **partage des rues**, des **zones de stationnement**, l'accès et la taille des trottoirs...

→ Ces aménagements réduisent la place accordée aux véhicules sur le réseau routier. Ils prennent différentes formes : voies réservées aux bus et aux vélos, aménagements réducteurs de vitesse, extension de terrasses de café sur la voirie, zones sans voitures...

4

Évolution des motorisations des véhicules utilitaires entre 2023 et 2028

source : SFEV 2019 FRANCE



3

➤ MOINS DE PLACE SUR L'ESPACE PUBLIC



30 % d'occupation de la voirie est consacrée à la livraison urbaine

4

+ PLUS DE FLUX DE MARCHANDISES



Contexte

Depuis les années 60, le volume annuel de consommation par personne augmente, tant sur les biens de consommation que sur l'alimentation.

Dans cette tendance à la (sur)consommation, deux phénomènes récents se conjuguent :

- Une **amplification continue des achats en ligne** entraîne une **multiplication des canaux** de vente et de livraison, et de **nouvelles pratiques** et contraintes logistiques.
- En parallèle, il y a une **volonté**, plus marginale, de **repenser l'économie**, d'**acheter plus local et écoresponsable**, de privilégier le réemploi et d'adopter un style de vie plus modeste.

5

+ MOINS DE FONCIER DISPONIBLE



Contexte

Le seul **stockage des marchandises** dans de **grands entrepôts** en périphérie des villes n'est **plus suffisant** pour répondre aux enjeux **environnementaux**.

- Une **offre immobilière** dédiée à la logistique urbaine pour desservir les centres urbains denses se développe.
- Elle répond autant aux besoins de **transporteurs** (particulièrement ceux de l'e-commerce) qu'à des pratiques spécifiques des **artisans** et des **commerçants**.
- Pour autant, l'**offre foncière** est **insuffisante** du fait des nombreuses **contraintes techniques, financières** ou encore **urbanistiques** que pose la cohabitation avec les pratiques résidentielles et commerciales.

6

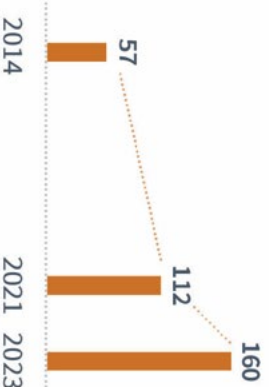
+ PLUS DE FLUX DE MARCHANDISES



80% des acheteurs en ligne ont utilisé la livraison à domicile



Environ **20 %** d'échec à la livraison (non-remise du colis)



Évolution du chiffre d'affaires de l'e-commerce en milliard, en France

Sources : Fevad 2023

5

+ MOINS DE FONCIER DISPONIBLE



Entrepôts : l'heure est au **recyclage**

dans le cadre de l'objectif de **0 artificialisation** nette des terres pour 2050

Loi Climat et Résilience, 2021

6

+ PLUS DE SOLUTIONS DE STOCKAGE



Contexte

Optimiser la livraison du **dernier kilomètre** et du **dernier mètre** donne lieu à de multiples expérimentations, notamment en lien avec le stockage des marchandises (optimisation des m³).

→ Les **nouvelles solutions de stockage** concourent à rapprocher les flux, à éviter les livraisons infructueuses, à réduire les km parcourus, ou encore à **faciliter la livraison à toute heure**. Il peut s'agir :

- de **centres mutualisés** ou d'espaces à horaires partagés (centre de bus, parking),
- de **réseaux de consignes** (« lockers »),
- de **sas de livraison** chez les commerçants...

→ Une **coordination entre différents acteurs** et une **maîtrise des coûts** sont nécessaires pour que ces solutions fonctionnent.

7

+ PLUS DE FLUX DE LOGISTIQUE RETOUR



Contexte

Essentielle en termes de **maîtrise des coûts**, de **satisfaction client** et d'**impact environnemental**, la logistique retour ou « reverse logistics » fait partie des **axes de réflexion de plus en plus intégrés** par les entreprises de transport.

→ La **logistique retour** tend à **augmenter**, notamment du fait d'**obligations** et de **règlementations** qui prévoient :

- d'**interdire l'élimination des produits invendus**,
- d'**étendre la responsabilité des fabricants** de produits dans la **gestion de leurs déchets**,
- ou encore d'**élargir le tri** par catégories de déchets.

8

+ PLUS DE SOLUTIONS DE STOCKAGE

OPTIMISER LE STOCKAGE, C'EST...



Moins de kilomètres parcourus



Moins de véhicules en circulation



Moins de CO₂



Plus de remplissage



Une clientèle satisfaite



Moins de polluants

7

+ PLUS DE FLUX DE LOGISTIQUE RETOUR

3 CATÉGORIES DE LOGISTIQUE RETOUR

La **gestion des retours commerciaux**

Erreur de commande, défaut des produits



Le **service après-vente**

Réparation des produits



Le **recyclage**

Recyclage, valorisation, réemploi ou élimination des produits



● Flux commande

● Flux produits

● Flux emballages

8

+ PLUS DE COÛTS DE LIVRAISON



L'équilibre financier de la livraison de marchandises en ville est difficile à trouver. Il suppose de jongler avec l'**approvisionnement**, le **stockage**, la **préparation** de commandes, le **transport**, les **ruptures de charge**, la **livraison**, et les **retours**.

→ La **facture des livraisons en zone urbaine** grimpe du fait des coûts d'investissement du foncier et des véhicules, des **pratiques** de regroupage et de délais resserrés, ou encore des **aléas** liés aux embouteillages ou aux échecs de livraison.

→ En parallèle, la **promesse d'une « livraison gratuite »**, quasi **en temps réel**, conduit à ne pas payer les courses au juste prix et à **précaiser** bon nombre de professionnels, en particulier les petits transporteurs indépendants.

9

+ PLUS DE SOUS-TRAITANCE



Contexte

Alors que le recours à la sous-traitance dans le transport routier est réglementé et **limité à 15 % du chiffre d'affaires**, il est massif en messagerie urbaine.

→ La **sous-traitance est aujourd'hui massive** et de plus en plus mobilisée, particulièrement dans la **messagerie urbaine**.

- **Avantages** : une souplesse dans la fluctuation des flux, des prix plus bas.
- **Inconvénients** (à trop grande échelle) :
 - le non-respect du droit du travail (temps de conduite, sécurité),
 - des tarifications à la baisse,
 - l'augmentation de statuts précaires auto-entrepreneurs,
 - la limitation des investissements (véhicules, formation).

10

+ PLUS DE COÛTS DE LIVRAISON



Le dernier kilomètre représente **20 à 50 %** des coûts logistiques dans la livraison d'une marchandise

9

+ PLUS DE SOUS-TRAITANCE

Chargeur

Entreprises industrielles ou commerciales



Compte propre :
effectue sa livraison



Compte d'autrui :
fait appel à un transporteur
ou à un commissionnaire



Sous-traite

Client

Attend sa marchandise

10

+ PLUS DE PETITS VÉHICULES



Contexte

Les **utilitaires de moins de 3,5 tonnes (VUL)** sont utilisés par de grandes entreprises de livraison, des indépendants et des artisans.



La charge utile

c'est la quantité (la masse) de marchandises qu'un véhicule peut transporter.

→ La **surreprésentation des petits véhicules** est spécifique au **transport urbain** pour des raisons de réglementations locales sur les gabarits acceptés en ville, de nature d'activité, de circulation et de stationnement, de coûts d'investissement ou encore de type de permis.

Toutefois, ces **véhicules transportent 10 à 100 fois moins** que les poids lourds. De ce fait, pour transporter le même volume, il faut **démultiplier les véhicules** et leurs émissions.



L'empreinte au sol

c'est la surface d'occupation de la voirie d'un véhicule selon son gabarit.

→ De son côté, la **cyclo-logistique** se positionne comme complémentaire.

Elle permet une livraison écologique et flexible, pour des tonnages et typologies de marchandises spécifiques.

+ PLUS DE PETITS VÉHICULES