

CORONAVIRUS : REGARDS SUR UNE CRISE

Cette série de contributions s'efforce de mettre en partage les réflexions, observations, témoignages et questionnements que suscitent, chez chacun d'entre nous, les développements de l'épidémie et les multiples conséquences qu'elle aura aussi bien à court qu'à long terme.

LA LOGISTIQUE, UNE ACTIVITÉ URBAINE QUI PASSE AU PREMIER PLAN

10 avril 2020 | Par Laetitia Dablanc, urbaniste et chercheuse à l'IFSTTAR-Université Gustave Eiffel

SYNTHÈSE

En temps de confinement, la logistique devient activité prioritaire. Plus exactement, alors qu'elle a toujours été stratégique pour les villes, elle devient beaucoup plus visible. Désertées par les autres mobilités, les rues font la part belle aux services urbains et aux véhicules de transport de marchandises. Et, pourtant, la mobilité logistique a baissé, suite à la réduction globale des commandes. Le e-commerce n'a que très partiellement remplacé les achats en magasin. L'impact de la crise sur les entreprises de transport est fort et se traduit par la désorganisation des flux, qui impacte l'optimisation des trajets. On compte davantage de retours à vide.

Un Baromètre de la logistique urbaine en confinement a été mis en place auprès d'un panel d'entreprises, plateformes et micro-entrepreneurs de la livraison à Paris et en Ile-de-France : c'est parfois l'imprévisibilité des commandes (dans les volumes, dans les types de biens) qui est la plus complexe à gérer. Des *start-ups* de services innovants de logistique urbaine ont vu leurs sources se tarir et doivent réorganiser leurs activités. Les livraisons de repas ont beaucoup chuté mais pourraient repartir, suite à la réouverture de services de livraison de restaurants et chaînes de restauration rapide.

La situation des livreurs micro-entrepreneurs, très exposés économiquement pendant la crise, est mise en exergue dans le contexte des jurisprudences d'avant-crise sur les contrats de travail des plateformes numériques de mobilité. La logistique francilienne connaît aussi des problèmes de recrutement. Ils concernent les salariés, mais aussi les micro-entrepreneurs, intérimaires et sous-traitants du dernier kilomètre. Notons de nombreuses initiatives et la participation à plusieurs opérations solidaires de la part des prestataires de logistique urbaine.

En conclusion, le confinement et la crise sanitaire montrent la flexibilité de l'organisation de la distribution des biens dans les zones urbaines denses, tout en mettant en suspens bien des dossiers de la logistique urbaine. Au-delà de la récession économique qui se profile, avec un secteur des transports déjà profondément affecté, l'après-coronavirus s'annonce aussi comme un temps de remise en cause de nos façons de faire dans de multiples dimensions de la vie économique et sociale et notamment dans la gestion des secteurs stratégiques et de leur *supply chain*. Dans ce contexte, les dossiers de la logistique urbaine seront-ils traités comme *business as usual* ou bien appréhendés d'un œil neuf ? Des discussions émergent sur le rôle que devrait prendre la technologie dans la gestion des approvisionnements urbains (robots, drones, données massives des flux de marchandises connectées avec celles de la *smart city*) pour la rendre plus efficace et préparée à une prochaine urgence. Mais pensons aussi à des dossiers plus modestes, sur lesquels les progrès étaient restés étonnamment lents. Qu'en sera-t-il des livraisons propres ? Les habitants confinés ont pris goût à des zones urbaines moins polluées et plus silencieuses, et les municipalités doivent améliorer le bilan carbone de la logistique de leur territoire. Les innovations de l'immobilier logistique et de son urbanisme (nouveaux entrepôts urbains à étages éco-compatibles) seront-elles accélérées ? Parions enfin que l'amélioration du statut, des conditions de travail et des rémunérations des livreurs urbains sera un sujet fort de la logistique urbaine d'après confinement, notamment les besoins de formation professionnelle et de représentation collective, qui commençaient tout juste à être évoqués avant la crise.

En temps de confinement, la logistique devient activité prioritaire. Plus exactement, alors qu'elle a toujours été stratégique pour les villes (« Des marchandises dans la ville », Terra Nova, 2017[1]), elle devient beaucoup plus visible aujourd'hui. Cette visibilité est parfois très concrète : désertées par les autres mobilités, les rues font désormais la part belle aux services urbains et aux véhicules de transport de marchandises, des vélos et scooters de la livraison instantanée aux semi-remorques de palettes pour les supermarchés, dont les horaires de livraison ont été élargis dans beaucoup de villes. Le sentiment d'une plus grande dépendance à ce secteur d'activité s'est également affirmé, soulignant tout à coup son caractère vital pour l'ensemble des citoyens : hier encore dans l'ombre, souvent mal payés et peu considérés, tous les acteurs de la filière – les préparateurs de commande, les chauffeurs-livreurs... – font désormais partie de la galerie des « héros ordinaires » de la crise.

Plus présentes dans l'espace public et le débat médiatique, les mobilités liées à la logistique ont en fait décliné depuis le début du confinement. Selon la Fédération nationale du transport routier, 59 % des camions de ses adhérents ne circulent plus, faute de commandes[2]. La raison première de cette baisse des flux est, bien sûr, une chute de la demande depuis la mi-mars.

Rappelons que 17 % des habitants de la métropole du Grand Paris ont quitté la région à l'annonce du confinement (chiffres Orange) alors même que le flux des touristes s'est tari et que beaucoup d'établissements ont fermé. Mécaniquement, la demande de biens, notamment dans les grandes villes, baisse car les demandeurs sont moins nombreux ; et les ménages en confinement semblent consommer moins qu'en temps normal : selon l'Insee, pour la dernière semaine de mars, la consommation a baissé d'un tiers pour les produits non alimentaires, avec des taux allant de 70 % à 90 %, voire 100 % pour des biens et services comme l'habillement et la restauration.

Le e-commerce n'a que très partiellement remplacé les achats en magasin. Pour les commandes non alimentaires, les volumes globaux sont restés stables mais avec des évolutions très contrastées selon les produits[3]. Le e-commerce alimentaire connaît des évolutions temporelles beaucoup plus contrastées.

[1] [http://tnova.fr/system/contents/files/000/001/421/original/Terra-Nova-22062017 - Logistique marchande.pdf?1522079465](http://tnova.fr/system/contents/files/000/001/421/original/Terra-Nova-22062017_-_Logistique_marchande.pdf?1522079465)

[2] Enquête lancée le 21 mars et publiée le 1er avril 2020 (<https://www.fntr.fr/espace-presse/actualites-agenda/enquete-fntr-impact-economique-de-la-crise-covid-19-sur-le-secteur>).

[3] Foxintelligence, enquête auprès des consommateurs, chiffres pour France entière, période du 16 au 29 mars 2020.

Il a doublé la première semaine du confinement, pour retomber à « seulement » + 50 %, par rapport à la situation d'avant-crise, pendant la deuxième semaine. L'encombrement des commandes[4] et la raréfaction des créneaux de livraison dont ont témoigné de nombreux clients ont pu ralentir les vellétés d'achats par la suite. À Paris, le e-commerce alimentaire serait même revenu à une situation « normale » en deuxième semaine, avec quelques évolutions notables des acteurs comme un accroissement de la part de marché d'Amazon Prime Now. Ce service, qui propose en temps normal une livraison en une ou deux heures, a vu ses délais de livraison très allongés. D'une façon générale, l'enquête auprès des consommateurs français précitée (Foxintelligence) montre une augmentation des délais de livraison : pour les biens non alimentaires, 71 % des livraisons aux particuliers se faisaient, à la fin du mois de mars, en plus de cinq jours, contre 24 % avant le confinement.

L'impact de la crise sur les entreprises de transport est fort. 86 % des membres de la Fédération nationale du transport routier déclarent en arrêt total ou partiel d'activité. Les pertes d'activité engendrent bien entendu des difficultés économiques, qui expliquent que le secteur recoure activement aux dispositifs du fonds de solidarité, du chômage partiel ou des prêts garantis par l'État. Mais les entreprises font également face à des défis d'exploitation, et notamment à la désorganisation des flux, qui impacte l'optimisation des trajets. On compte davantage de retours à vide, et les temps de service par conducteur se sont accrus. Des problèmes d'engorgement des préparations de livraison de commandes et de réception dans les entrepôts sont signalés. Les grandes entreprises réaffectent des personnels vers les secteurs les plus en demande ; par exemple, pour le logisticien STEF, des activités de transport et de stockage de la filière des restaurants et hôtels vers celles des grandes et moyennes surfaces et du e-commerce[5].

Le Baromètre de la logistique urbaine en confinement mis en place depuis le 26 mars auprès d'un panel d'entreprises, plateformes et micro-entrepreneurs de la livraison identifie, quotidiennement, les enjeux de la logistique urbaine à Paris et en Ile-de-France[6].

Les niveaux d'activités de livraison/enlèvements en Ile-de-France, comme dans le reste du pays, sont globalement en forte baisse et connaissent des variations qui peuvent parfois être quotidiennes : c'est d'ailleurs cette imprévisibilité qui est la plus complexe à gérer.

[4] Nous avons le témoignage d'une enseigne alimentaire en ligne qui a sollicité ses cadres et personnels administratifs dans les entrepôts pour accélérer la préparation des commandes.

[5] <https://www.voxlog.fr/actualite/4217/le-groupe-stef-a-l-heure-du-covid-19>

[6] Chaire Logistics City <https://www.lvmt.fr/chaieres/logistics-city-sogaris/>

L'alimentaire est bien sûr en hausse, mais dans des proportions relativement contenues : après un boom de quelques jours suite aux achats précipités des consommateurs, la situation est redevenue un peu plus régulière. À Paris comme ailleurs, la livraison des colis a baissé, parfois fortement malgré la hausse du e-commerce. Des entreprises comme Urby, la filiale de logistique urbaine de la Poste créée pour mutualiser et optimiser les services de livraison et de stockage dans les zones urbaines denses, évoquent une situation « complexe », à laquelle il faut s'adapter en réorganisant les *process* et les équipes[7]. Certaines niches de services innovants de logistique urbaine ont vu leurs sources de clients se tarir, comme le retour des emballages des boutiques ou la collecte des bio-déchets. En ce qui concerne les livraisons instantanées au moyen d'applications numériques, la situation est très contrastée. Les livraisons de repas, qui, au niveau national, ont chuté de près de 50 % (enquête précitée de Foxintelligence), se sont réduites dans des proportions apparemment moindres à Paris, où une part un peu plus importante des restaurants ont gardé une activité de livraison. Certaines diversifications semblent réussir, sur des produits de niche (comme les pâtisseries !). UberEats développe des livraisons pour les magasins urbains de Carrefour sur les produits d'hygiène, d'entretien et alimentaires[8]. La réouverture annoncée des services de commande en ligne des chaînes de restauration rapide (McDonald's) contribuera sans doute aussi au redémarrage de la livraison de repas.

Au-delà de la situation financière, le problème le plus unanimement ressenti par le panel francilien de la logistique concerne l'approvisionnement en matériel sanitaire pour le personnel ou les prestataires. La situation s'est légèrement améliorée ces derniers jours mais les entreprises regrettent les incertitudes administratives : quelles recommandations en ce qui concerne les masques pour les livreurs notamment ? Parallèlement, la situation des livreurs micro-entrepreneurs est mise en exergue. Les travailleurs des plateformes numériques de livraison, comme tous les indépendants, n'ont pas accès aux mêmes protections que les salariés. Mais leur situation sociale et économique est encore plus précaire que celle des prestataires traditionnels du transport et de la logistique[9].

[7] <https://www.urby.fr/a-l-heure-du-covid-19/>

[8] *Les Échos*, 1er avril 2020

[9] Aguiléra A., Dablanç L., Rallet A. (2018), « L'envers et l'endroit des plateformes de livraison instantanée, enquête sur les livreurs micro-entrepreneurs à Paris », *Réseaux*, 6. Une nouvelle enquête auprès des livreurs de l'Est parisien, en cours de traitement, montre une part très élevée des livreurs micro-entrepreneurs locataires (illégaux) de comptes, dont la situation est encore plus précaire.

Une note de Dalloz Actualité[10] présente en détail les écarts de traitement, face à la crise sanitaire, des livreurs (et chauffeurs de VTC) par rapport aux salariés, dans le contexte de la décision de la Cour de cassation du 4 mars 2020 sur la requalification des contrats entre les plateformes numériques de mobilité et leurs prestataires[11].

La moitié des entreprises du panel francilien témoignent de problèmes importants de recrutement. Ils concernent les salariés, mais aussi les micro-entrepreneurs, intérimaires et surtout les sous-traitants (les PME du transport qui assurent les livraisons du dernier kilomètre). Ce souci s'est accru ces derniers jours. La fermeture de nombreux points-relais en boutique et de bureaux de poste[12] augmente mécaniquement les points de livraison aux particuliers et donc les ressources en temps et en personnel nécessaires pour livrer. Sur les derniers jours du sondage quotidien du panel, « le problème de l'absentéisme » s'est accru. L'Association pour le développement de la formation professionnelle Transport et Logistique a créé une plateforme de mise en relation[13] pour aider les transporteurs à trouver de la main-d'œuvre[14].

Un point positif est relevé par les sondés : l'amélioration des conditions de circulation à Paris et en Ile-de-France. Celle-ci est confirmée par TomTom France qui, à la fin du mois de mars, observait une situation inédite : Paris et les grandes villes françaises sont « quasiment en situation de fluidité totale ». Waze recensait, le 23 mars, à Paris intra-muros, le signalement de « 12 bouchons seulement contre 4 500 le 10 mars ». En parallèle, la qualité de l'air s'est nettement améliorée[15]. Notons la réactivité des municipalités, qui ont réorganisé les règlementations sur les livraisons pour faciliter les livraisons. Dans le panel, certains commentaires négatifs se font cependant entendre sur l'offre en transport collectif pour le déplacement des personnels, ainsi que sur des verbalisations considérées comme abusives. L'accès aux aires de déchargement des établissements destinataires ne semble pas s'être dégradé, phénomène encore plus net pour la livraison à domicile, avec des destinataires évidemment plus présents[16].

[10] G. Saint Michel et N. Diaz, <https://www.dalloz-actualite.fr/flash/coronavirus-salaries-en-uber-forme#.XonXy9MzZdg>

[11] Arrêt n° 374 du 4 mars 2020 (19-13.316) - Chambre sociale (arrêt « Uber »).
https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/notes_explicatives_7002/relative_arret_44525.html

[12] Alors qu'avant la crise, ces deux modes de collecte des colis correspondaient à 21 % et 5 % respectivement des façons de se faire livrer des parisiens (6T bureau de recherche, 2018, <https://6-t.co/e-commerce-paris-nyc/>).

[13] Un employeur peut proposer de mettre des salariés à la disposition d'une autre entreprise utilisatrice pendant une durée déterminée ; <https://transportsolidaire.aft-dev.com/>

[14] L'État a par ailleurs inclus les transports et la logistique dans la nouvelle plateforme de mise en relation des employeurs et travailleurs ; <https://mobilisationemploi.gouv.fr/#/accueil>

[15] Airparif notait, pour le 20 mars 2020, une baisse des émissions de NOx et particules liées au trafic routier de 70 % par rapport à une situation « normale » pour cette période.

[16] Ce qui n'a pas empêché le dépôt de quelques avis de passage pour motif de « Covid-19 » avec renvoi sur des bureaux de poste qui étaient, de leur côté, fermés.

Notons de nombreuses initiatives et la participation à plusieurs opérations solidaires de la part des prestataires de logistique urbaine. Coursier-privé a, par exemple, approvisionné l'Assistance publique - Hôpitaux de Paris en denrées alimentaires et invendus, « livrant 8 000 repas (entrées, plats, desserts) à plus d'une vingtaine d'hôpitaux en moins de quatre jours ». L'association parisienne de réinsertion Carton-plein livre des repas aux lieux d'hébergement d'urgence ouverts pour les sans-abris. Les entreprises concernées ont confié leur souci de voir ces initiatives mieux reconnues. Certaines initiatives sont répertoriées au niveau national[17]. Des municipalités et leurs services économiques réfléchissent à la manière de mettre en relation les commerçants qui livrent ou souhaitent livrer avec des solutions de livraison propre afin de mutualiser les coûts pour les commerçants et permettre aux start-ups de logistique urbaine d'accroître leur niveau d'activité. La Ville de Paris recense les commerçants qui font de la livraison à domicile et a ouvert les données en open data[18]; à Vienne, en Isère, on peut commander en ligne les produits du marché maintenant fermé[19]. Les AMAP(associations pour le maintien d'une agriculture paysanne) et initiatives de « circuits courts » (sans distributeur intermédiaire) profitent plutôt de la période pour se développer. La Ruche-qui-dit-oui, par exemple, a monté un partenariat pour développer la livraison à domicile en 24 heures, mais se heurte à des difficultés logistiques devant l'afflux des demandes[20].

De leur côté, les chantiers de l'immobilier logistique dans et autour de l'agglomération parisienne ont été stoppés net, alors qu'il s'agissait d'un segment très actif de l'immobilier industriel, notamment pour le nouveau marché des entrepôts urbains et espaces logistiques[21]. Les investisseurs redoutent l'allongement des délais d'instruction des permis de construire suite à l'application de l'ordonnance n° 2020-306[22]. Des mises à disposition d'entrepôts pour la gestion de la crise sont également à noter[23].

[17] La présentation de quatre services de livraison, tous acteurs du numérique, sur le site du ministère de l'Économie (<https://www.economie.gouv.fr/coronavirus-offre-services-numeriques-livraison-produits>) a d'ailleurs irrité le Syndicat national des transports légers, qui représente les entreprises de transport urbain traditionnelles (« non numériques » et donc faisant travailler essentiellement des salariés), qui a rappelé qu'elles avaient aussi un rôle dans la logistique urbaine de crise (SNTL, communiqué de presse du 30 mars 2020, sntl.fr).

[18] https://parisdata.opendatasoft.com/explore/dataset/coronavirus-commerçants-parisiens-livraison-a-domicile/information/?disjunctive.code_postal&disjunctive.type_de_commerce

[19] <http://www.centre-ville.org/evenement/echanges-covid19/>

[20] Lu sur le site de la Ruche-qui-dit-oui consulté le 5 avril 2020 : « Nous cherchons actuellement à optimiser notre système logistique sans saturer nos équipes afin de toujours répondre à vos attentes tout en conservant un cadre de travail sain » (<https://alamaison.zendesk.com/hc/fr/articles/360016566291>).

[21] « La logistique revient en ville », Afilog, <https://www.afilog.org/lab-afilog/>

[22] Ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période.

[23] La société d'économie mixte en immobilier de logistique urbaine Sogaris a mis à disposition de l'État 13 000 m² d'entrepôts dans le Grand Paris.

En conclusion, le confinement et la crise sanitaire montrent la flexibilité de l'organisation de la distribution des biens dans les zones urbaines denses, tout en mettant en suspens bien des dossiers de la logistique urbaine. La grande affaire de la sortie de crise sanitaire sera bien sûr la récession économique qui se profile, et le secteur des transports est déjà profondément affecté. L'après-coronavirus s'annonce aussi comme un temps de remise en cause de nos façons de faire dans de multiples dimensions de la vie économique et sociale, et notamment dans la gestion des secteurs stratégiques et de leur *supply chain*. Ces dossiers, lors de la sortie de la crise, seront-ils traités comme *business as usual* ou bien appréhendés d'un œil neuf ? Des discussions émergent sur le rôle que devrait prendre la technologie sur la gestion des approvisionnements urbains (robots, drones, données massives des flux de marchandises connectées avec celles de la smart city) pour la rendre plus efficace et prête à une prochaine urgence. Mais pensons aussi à des dossiers plus modestes, sur lesquels les progrès étaient restés, ces dernières années, étonnamment lents. Qu'en sera-t-il par exemple des livraisons propres et de la baisse du bilan carbone de la logistique urbaine, objectif affiché par les entreprises tout comme par les municipalités juste avant les élections ? Aujourd'hui, l'urgence est à l'assouplissement des règles de circulation, mais les habitants confinés ont peut-être pris goût à des zones urbaines moins polluées et plus silencieuses. Va-t-on enfin vers une généralisation de l'utilisation de scooters, fourgonnettes et camionnettes électriques pour la livraison ? Des zones à faibles émissions vont-elles être mises en place ou, quand elles le sont, être mieux respectées dans les grandes villes ? L'année 2020 avait commencé par une décision nationale très défavorable : la division par deux des aides versées pour chaque véhicule électrique acquis par une entreprise. Le contrepied à cette règle pourrait constituer un signal positif de sortie de crise. Un autre sujet de discussion peut avancer à la faveur de la situation nouvelle : celui de la massification des livraisons face à la fragmentation croissante de la demande née du e-commerce et des exigences des consommateurs (délais de plus en plus courts, livraisons de plus en plus gratuites). Tout ce qui favorise cette massification devra être bien accueilli par les villes et notamment l'installation d'entrepôts plus proches, mieux insérés et éco-compatibles dans les zones denses, autrement dit un urbanisme logistique repensé et innovant, permettant la mixité des usages et une consommation foncière réduite (pourquoi pas des entrepôts à étages ?).

Parions enfin que l'amélioration du statut, des conditions de travail et des rémunérations des livreurs urbains sera un sujet fort de la logistique urbaine d'après confinement, notamment pour les micro-entrepreneurs. Pour ces derniers, notons en particulier les besoins très forts de formation professionnelle et de représentation collective, qui commençaient tout juste à être évoqués avant la crise.