

Des solutions pour le transport des marchandises en ville

Le fret urbain devient un enjeu majeur pour les entreprises de transport mais aussi pour les collectivités.



Chargement de la péniche Vokoli sur la Seine, à Paris. Selon les professionnels, le coût du dernier kilomètre peut atteindre entre 20 et 30 % du prix de transport global.

À quelques dizaines de mètres de la Bibliothèque François-Mitterrand, dans le 13^e arrondissement de Paris, le port de Tolbiac fait la part belle à l'industrie. Ici, granulats, gravats et sable sont rois. Derrière une centrale à béton, une péniche attend une cargaison bien plus légère. Il est 7h30 et, dans la fraîcheur humide des quais, deux matelots ont hissé le caisson de transbordement qui va permettre de charger le bâtiment de paquets à livrer dans les différents arrondissements de la capitale.

Ce même caisson permettra de décharger les paquets au fil des dix escales parisiennes que la péniche, rebaptisée, jeu de mots oblige, *Vokoli*, doit effectuer chaque jour le long du fleuve. Puis 18 tricycles électriques les transporteront jusqu'à leur destination. Ce qu'on appelle le «dernier kilomètre».

Dans le langage économique, ce «dernier kilomètre», appelé aussi «logistique urbaine», définit la dernière étape du transport de marchandises : la livraison finale en ville. Un enjeu devenu majeur pour les entreprises de transports, mais aussi pour les collectivités locales.

Les premières doivent gérer le temps perdu dans l'engorgement de la circulation, rationaliser les livraisons pour mieux rentabiliser les véhicules. Les transporteurs font aussi face aux problèmes fonciers (espaces de plus en plus rares et prix du mètre carré de plus en plus cher) avec des entrepôts de plus en plus éloignés des centres-villes.

UN ENJEU DE TAILLE : DIMINUER LES PRIX... ET LA POLLUTION

Les villes, pour qui la logistique urbaine est indispensable au développement économique, doivent faire face aux conséquences environnementales et sociales de ce dernier kilomètre.

Un récent rapport du Centre d'analyse stratégique (CAS) a quantifié ces enjeux. «*Dans la plupart des villes françaises, le fret urbain représente en moyenne 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 30 % des émissions de gaz à effet de serre*», relève le CAS qui estime que le transport représente en moyenne 10% de la valeur des produits. Or, selon les professionnels, le coût du dernier kilomètre peut atteindre entre 20 et 30% du prix de transport global !

«*La gestion du dernier kilomètre est ce qu'il y a de plus complexe pour un transporteur*, dit Gilles Manuelle, directeur de Vert chez vous, qui a commencé le 7 mai ces livraisons par péniche et tricycle électrique. *Beaucoup de ces transporteurs préfèrent d'ailleurs confier la livraison finale à des sous-traitants.*»

Gilles Manuelle était l'un de ces spécialistes. Il avait fondé la Petite Reine en 2001, une des entreprises pionnières de livraison urbaine par cycles. Aujourd'hui, il veut changer de dimension et s'adresse directement aux sociétés pour prendre en charge la globalité de leurs transports de fret. Parmi ses premiers clients : Raja, Sanofi ou la chaîne Muji...

LA SEINE POURRAIT ÊTRE MISE À CONTRIBUTION

«*Nous avons un entrepôt de 12000 m² à Fantin*», dit Gilles Manuelle. Chaque matin, un camion en part pour livrer les paquets jusqu'à 30kg à la péniche de Tolbiac. À terme, l'objectif est de livrer 3000 colis par jour. «*Soit l'équivalent de 30 camionnettes*», précise-t-il, estimant que ces camionnettes entraîneraient, pour son entreprise, la perte de trente à quarante heures dans les embouteillages.

Avec cet article

[Les Vélip' parisiens font le tour de France et d'ailleurs](#)

[Le marché européen est soumis à une forte pression](#)

[« Pégase » ou le plan de secours des voyageurs de la SNCF](#)

[Au marché de Rungis, la vie à l'envers](#)

À chacune des escales, les tricycles, qui peuvent transporter jusqu'à 200kg, sont déchargés sur la terre ferme pour commencer les livraisons, tandis que d'autres, qui ont terminé les leurs, remontent à bord.

La Seine pourrait jouer un rôle de plus en plus important dans les prochaines années. Dès septembre, la chaîne de magasins Franprix (filiale de Casino) doit livrer par voie fluviale 80 magasins en produits alimentaires. Ce mode de transport est l'une des pistes que suggère le CAS dans ses recommandations, évoquant d'autres pistes ou initiatives, comme celles combinant les transports de marchandises et de passagers comme le tramway.

MICHEL WAINDROP

- [Les Vélib' parisiens font le tour de France et d'ailleurs](#)
- [Le marché européen est soumis à une forte pression](#)
- [« Pégase » ou le plan de secours des voyageurs de la SNCF](#)
[Au marché de Rungis, la vie à l'envers](#)