

 **Marché**

changement qu'entraînent les contraintes environnementales dans leur organisation et leurs opérations.

Cela passe notamment par la décarbonation de leurs flottes de véhicules. La Loi d'orientation des mobilités (LOM) leur impose d'acquérir une proportion croissante de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement annuel de leur parc, jusqu'à 70 % à partir de janvier 2030.

Décarbonation et verdissement

Pour s'adapter aux zones urbaines où la circulation est interdite aux véhicules polluants – les fameuses ZFE en France –, nombre de logisticiens ont opéré la transition énergétique de leur flotte et opté pour des engins type vélo cargo, toujours écologiques et ultra-connectés.

Ainsi, DHL a décidé d'intégrer 10 % de VE et de triporteurs dans sa flotte. Une part qui atteindra 70 % en 2025, avance Geoffrey Junior Dimelo, directeur de l'optimisation de la performance chez DHL. Amazon, de son côté, a commandé 100 000 VE de la marque Rivian.

Le Groupe Sterne s'est également lancé dans le renouvellement de sa flotte de véhicules par des modèles hybrides, électriques et aux dernières normes anti-pollution. La signature d'un accord sur la gestion prévisionnelle des emplois et compétences (GPEC) et d'une charte "achats responsables" ainsi que sa certification Ecovadis "Gold" confortent cette démarche RSE.

De même le Groupe TopChrono, certifié ISO 14001 depuis 2010 compte aujourd'hui 40 voitures électriques, 10 scooters électriques et 40 vélos cargos. Un bilan carbone de toutes les prestations réalisées est fourni à chaque client et ses émissions carbone sont compensées avec son partenaire Tree Nation qui plante un arbre en France toutes les 5 000 courses.

Partageant cette vision « verte » depuis 20 ans, Star Service compte dans sa flotte 250 véhicules carburant à l'électrique et au GNV afin d'effectuer un million de livraisons « propres » chaque année. Mais ce n'est pas tout : « à travers notre filiale écoresponsable La Petite Reine, nous assurons depuis 10 ans des livraisons en triporteurs à assistance électrique, soit 85 000 annuellement », assure le directeur commercial Marc Joly. Pour remédier à cette contrainte des ZFE, bon nombre de sociétés optent pour des engins zéro émission donc, mais aussi pour le vélo.

Le déploiement des ZFE constitue une incitation majeure à verdir son parc automobile. C'est un aiguillon supplémentaire en faveur de l'électrification des véhicules. Mais devant l'ambiguïté et l'incompréhension que les ZFE-m ont suscité, l'Etat a du revoir sa copie.

Digitalisation et Intelligence Artificielle

Alors que le boom du e-commerce augmente les volumes à traiter et donc de congestion des centres villes, cela peut être maîtrisé, à conditions de bien s'organiser. Les transporteurs développent depuis peu des algorithmes d'intelligence artificielle (IA) qui mixent les données des flux, les informations des sous-traitants et des livreurs, ou les mouvements de consommation. L'objectif est d'optimiser les chargements, de repositionner les véhicules en temps réel et leur proposer ainsi le parcours le plus rapide suivant les capacités et la taille de l'engin sélectionné.

Des fonctionnalités également disponibles sur l'application We Go Deliver, lancée en 2020 qui a déjà permis d'optimiser les tournées. Ou encore la start-up Sightness qui propose une solution SaaS basée sur l'IA pour prédire les anomalies de transport potentielles à partir d'une combinaison de données, trafic et météo inclus.

Des sites opérables

Il faut aussi proposer des sites "opérables". "La localisation ne fait pas tout. La création de points ou espaces logistiques de proximité est une autre voie à l'image de ceux déjà créés par Chronopost, Coursier.fr, DPD et Green Link. Ils permettent de massifier les livraisons à un point central en ville duquel repartent de petits véhicules propres tels que des vélos ou triporteurs. Jouant ce rôle sous les concepts "ship-from-store" et "Click & Collect", des enseignes de distribution proposent aussi des enlèvements de produits commandés en ligne au départ de leurs points de vente (FNAC, IKEA, Monoprix...) avec le concours de prestataires à l'image des sociétés de courses. La transition numérique déjà à l'œuvre dans plusieurs segments de la supply chain figure aussi parmi les leviers d'optimisation du dernier kilomètre en ville par une amélioration des prévisions et l'automatisation de certaines tâches dont commerciales et de mise en relation entre l'offre et la demande. À noter que plusieurs de ces initiatives sont soutenues financièrement par l'Etat, les collectivités territoriales ou l'Ademe.

Créer de nouvelles synergies

Comme le suggère Philippe Tellini, directeur des Partenariats groupe et des Affaires Publiques du Groupe TopChrono, une politique urbaine durable et efficace doit mobiliser l'ensemble des acteurs concernés : « Il est nécessaire de réunir autour d'une même table les transporteurs, les autorités en charge de l'aménagement urbain mais aussi les entreprises et institutions propriétaires ou usagères d'espaces stratégiques potentiellement mobilisables. Au-delà des incitations et des obligations réglementaires, ce dialogue pourrait s'avérer décisif pour permettre aux intérêts de toutes les parties prenantes de converger et de créer de nouvelles synergies pour mieux partager l'espace urbain. » Pour ce faire, les mairies ont un rôle déterminant à jouer.

À titre d'exemple, on peut rappeler la RATP qui met à disposition d'Amazon deux centres bus, vides en journée, pour lui permettre de disposer de sites logistiques dans des zones où le foncier se fait rare. Sur le même modèle, les entreprises disposant de parkings de grande taille inutilisés la nuit pourraient les mettre à disposition des professionnels des transports comme le fait déjà le groupe LVMH qui héberge la nuit dans ses parkings équipés de bornes de recharge, les véhicules électriques qui, le jour, transportent ses salariés.

Un marché en effervescence

Au regard des volumes en jeu, des investissements nécessaires pour répondre aux défis économiques, écologiques et numériques, et aux perspectives de croissance, ce marché est en train de s'industrialiser sous l'impulsion des donneurs d'ordres qui, au-delà des délais et du coût, valorisent davantage la livraison dans l'expérience de leurs clients.

Ces évolutions ouvrent les conditions d'une concentration et d'une consolidation du secteur et attirent de nouveaux investisseurs.

Complétant les prestations d'acteurs de la messagerie et de l'express, plusieurs fonds d'investissement se sont ainsi engagés auprès de spécialistes du dernier kilomètre. L'arrivée d'investisseurs s'accompagne aussi de nouvelles collaborations entre logisticiens urbains et start-ups pour renforcer leur couverture digitale, faciliter la mise en relation entre l'offre de courses et la demande mais aussi pour déployer de nouveaux services sur le terrain. ■

ANNE HIBALE
Journaliste