

Transformer la logistique urbaine pour faire face aux nouveaux défis de la ville

Forte progression des envois de colis, congestion des centres-villes... Pour répondre aux nouveaux défis urbains, décarboner ses livraisons et apaiser l'espace public, La Poste repense ses solutions logistiques. Vélo cargo, voiture autonome, Maddyness fait le point sur les projets présentés à VivaTech par le géant de la livraison de colis.

Temps de lecture : minute

30 juin 2022

500 millions de colis Colissimo ont été distribués par La Poste en 2021. Un chiffre qui donne le tournis. Et pourtant, il ne s'agit que de la partie émergée de l'iceberg, car à cela s'ajoutent les colis Chronopost, les colis DPD, ainsi que les activités de Stuart et des autres filiales de La Poste. Des colis de toute taille qui sont, pour la plupart, livrés en camionnettes. Chaque jour, c'est donc un véritable ballet de véhicules qui se met en place pour les acheminer jusqu'à leur destinataire. Jean-Louis Carrasco, Directeur de la logistique urbaine La Poste Services Courrier Colis évalue à 600 le nombre de véhicules qui desservent la capitale, *"rien que pour les Colissimo"*. Des camionnettes qui partent des entrepôts en périphérie, qui entrent dans la ville pour effectuer leur livraison et qui en ressortent une fois leur tournée achevée. Un *"flux considérable"* de véhicules qui vient s'ajouter chaque jour à des rues déjà largement congestionnées. *"C'est pourquoi nous sommes en train de mettre en place des ELU - Espace Logistiques Urbains - en centre-ville avec le déploiement massif de la cyclo-logistique, notamment des vélos cargos"*

Tout miser sur l'électrique

Pour limiter son impact environnemental et dépolluer les milieux urbains, le groupe La Poste a initié il y a quelques années une décarbonation progressive de sa flotte. L'objectif est ambitieux : parvenir à la décarbonation de l'ensemble de ses véhicules utilitaires légers d'ici fin 2024 pour créer l'une des plus grandes flottes électriques au monde. Si le passage du thermique à l'électrique permet de limiter, en partie, les émissions carbone, il ne résout pas le problème des embouteillages et de l'accès au cœur des villes, qui s'est passablement compliqué. *“Avec la multiplication des pistes cyclables, la disparition des places de stationnement et l'apparition des zones à faibles émissions et de zones piétonnes, les villes se bloquent de plus en plus”*, estime Jean-Louis Carrasco. Alors que d'un côté la livraison s'est complexifiée, de l'autre, la quantité de colis envoyée ne cesse d'augmenter. Un effet direct de la crise sanitaire.



Quitter la circulation

Et si la meilleure option, pour ne pas subir l'engorgement du trafic automobile, était d'en sortir ? Finis les embouteillages monstres pour les livreurs, demain ceux-ci réaliseront leur tournée en vélo cargo. Ces triporteurs à assistance électrique équipés d'une caisse à l'arrière qui permettent de livrer l'équivalent d'un mètre cube (soit un emport de 100 kg de colis) de façon propre et décarbonée présentent un avantage majeur : celui de décongestionner la voirie. Résultat, ils améliorent de plus de 30% l'efficacité des livraisons en zone dense. 1000 vélos cargos devraient être déployés dans les 60 plus grands cœurs de ville à horizon 2025.

Autre nouveauté proposée par le groupe La Poste : Carreta (*ndlr, petite charrette en occitan*), un véhicule autonome tout en rondeur "*bourré de capteurs*", imaginé par une PME de Cahors, TwinswHeel. Le prototype, présenté à VivaTech, a pour mission d'approvisionner le facteur en temps réel et de le libérer des colis collectés au cours de sa tournée sans qu'il ait à repasser par son centre de distribution. La relation avec la clientèle reste donc assurée par l'humain. "*Notre vision de la logistique urbaine autonome, est que le véhicule autonome n'est pas là pour remplacer le facteur ou le postier. Il est là pour lui venir en aide, nous souhaitons automatiser la logistique de l'avant-dernier kilomètre*" précise Jean-Louis Carrasco.

Le Carreta sera déployé dans les rues de Montpellier au début du mois de juillet 2022, dans le cadre d'une phase de test, la réglementation française n'autorisant pas encore la circulation de ce type de véhicule sans supervision. Ce projet fait figure de précurseur en matière de logistique autonome en France : en 2021, il a été retenu par l'État avec 16 autres expérimentations dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir afin d'en évaluer les opportunités. "*On sait qu'on va être observés de près par le programme France véhicule*

autonome, qui est piloté par l'ancienne secrétaire d'État aux transports Anne-Marie Idrac".

Travailler l'acceptabilité des innovations

Pour faciliter l'acceptabilité de ces nouveautés, indispensable à leur déploiement et à leur adoption, le groupe a joué sur plusieurs tableaux : le design d'abord pour Carreta. Personnalisée aux couleurs de La Poste, la petite navette autonome jaune est affublée d'une paire d'yeux animés et souriants. De quoi générer de la sympathie chez les riverains qui la croiseront dans la rue. Jean-Louis Carrasco explique : *"On a voulu travailler le look & feel pour lui donner un côté sympa et expressif. Une fois que Carreta sera en circulation, on va interroger des gens dans la rue pour mesurer leur étonnement. Et on verra comment ils réagissent !"*.

De l'autre, la pédagogie pour inciter les livreurs à quitter la camionnette pour passer au vélo cargo. *"On a dû bien leur expliquer qu'ils allaient passer d'un véhicule motorisé avec habitacle à un vélo cargo dans la rue. Au départ ce n'était pas naturel car on revenait sur des habitudes de plus de 45 ans, reconnaît-il. Mais quand ils démarrent leur tournée et qu'ils expérimentent moins de situation de stress, qu'ils peuvent se garer plus facilement au plus près des clients, que la circulation est 30 % plus fluide, ils ne veulent pas revenir en arrière"*.

Réutiliser l'existant

Dernière solution présentée sur le stand de Vivatech, le service Log'issimo, qui s'appuie sur la transformation d'anciennes plateformes de tri courrier en réseau d'agences de logistique urbaine. Une opportunité pour développer des nouveaux services en abord des grandes aires urbaines. Fabienne Delille, directrice Nouveaux Services au sein de la branche Services-Courriers-Colis de La Poste explique : *"on s'appuie sur les actifs du groupe La Poste en termes de locaux et d'acheminement"*

réseau avec un positionnement BtoB”.

Livraison de repas auprès des séniors, de médicaments depuis les officines, opérations de collecte et de remise du premier et dernier kilomètre, logistique d’urgence à destination du secteur automobile... Log’issimo s’appuie sur les réseaux mutualisés de La Poste. *“On n’est pas là pour recréer un circuit de livraison : on réutilise des circuits existants pour occuper la place restante dans l’acheminement de flux avec l’idée d’avoir l’empreinte RSE la plus faible possible”*, complète Fabienne Delille.

Réinventer la logistique urbaine pour la rendre plus durable et plus responsable, c’est le pari du groupe qui espère ainsi pouvoir mener à bien son projet de décarbonation totale et poursuivre le développement de nouvelles solutions de logistique urbaine et autonome.