

Les enjeux de la logistique urbaine

La **logistique urbaine** traite de problématiques aussi diverses que l'approvisionnement de surfaces de vente en marchandises à la livraison de plats préparés à domicile. Elle nous concerne donc tous **au quotidien**, dans nos consommations, dans nos métiers et bien entendu, dans les réalités de nos villes. En ville en particulier, la logistique peut accentuer des tensions déjà présentes : congestion, nuisances sonores, qualité de l'air, émissions de CO₂... Pour détailler ces phénomènes, la présente fiche détaille le cas de Paris.

Les chiffres clés

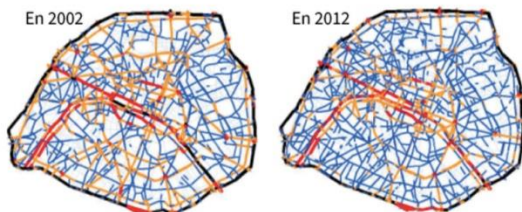
Voici 3 données pour fixer les ordres de grandeur concernant la logistique en France [1] :

- 10% du PIB
- 1,8 million d'emplois
- 1^{er} contributeur aux GES (30% en 2017)

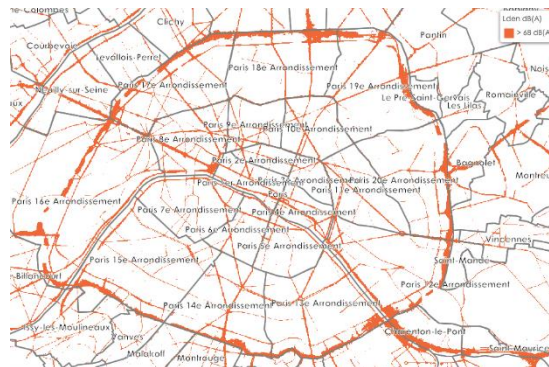
Congestion & bien-être

La logistique urbaine contribue, à travers la circulation de véhicules, à la **congestion des grands axes** de la capitale ainsi qu'à l'importante **pollution sonore**. Si la tendance est à la décroissance, le problème reste de taille.

TRAFIC JOURNALIER À PARIS ET SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE, EN NOMBRE DE VÉHICULES



Avec des conséquences sur le bien-être mais également la santé, Paris est "**l'une des métropoles les plus bruyantes du monde**". Selon les critères définis par l'OMS, seulement 14 % des Parisiens vivent dans un environnement sonore sain [2 ; 3].



Qualité de l'air & santé

Les véhicules émettent divers polluants dans l'air dont principalement des oxydes d'azote (NOx), du monoxyde de carbone (CO), des composés organiques volatils, du benzène, des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) et des métaux lourds. Les pollutions engendrées par le trafic routier urbain font l'objet de surveillances spécifiques. S'agissant de la qualité

de l'air des associations - comme AirParif¹ en Ile-de-France - sont chargées de la surveillance

CONCENTRATION EN DIOXYDE D'AZOTE (NO₂)
D'APRÈS UNE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE DE 2002 À 2009

Supérieur à 55,8 µg/m ³	De 50,6 à 55,8 µg/m ³	Moins de 55,8 µg/m ³
------------------------------------	----------------------------------	---------------------------------

Norme annuelle : 40 µg/m³



D'autre part, les conséquences sur la santé de certains polluants sont bien documentées: troubles respiratoires (asthme, altération de la fonction respiratoire, ...) et cardio-vasculaires (infarctus du myocarde, troubles du rythme cardiaque, ...). Selon une enquête de Santé Publique France [4], **la pollution de l'air sans distinction de source d'émission tue 48 000 personnes chaque année en France.**

Selon le polluant considéré et l'imperméabilité d'un bâtiment, la pénétration à l'intérieur de locaux est plus ou moins importante. Néanmoins, une étude [5] menée à Amsterdam et Helsinki a permis de montrer que 70 à 84% des particules fines PM_{2,5} mesurées à l'intérieur provenaient directement de l'extérieur.

Enjeux & tendances générales

Face à ces enjeux, la société civile ainsi que les pouvoirs publics sont force de proposition. Ainsi, le secteur de la logistique urbaine connaît de **nombreux acteurs nouveaux** et innovations dans les offres. Les villes connaissent une forte intervention des pouvoirs locaux dans leur organisation et régulation, les collectivités allant jusqu'à devenir fournisseurs de services.

Toutefois, la multiplication de ces interventions publiques et privées rend la **prise de décision** difficile pour les consommateurs finaux. Même les courses simples peuvent tourner au casse-

tête pour le citoyen consciencieux de son impact environnemental global : faut-il aller chercher ou se faire livrer ses courses ?

Cette question pose également celle d'où s'arrête le rôle du logisticien et où commence la prise de décision individuelle. Jusqu'où peut-on aller efficacement dans l'optimisation de la logistique urbaine ?

Conclusion

Si les illustrations des idées directrices dans cette fiche ne se rapportent en majorité qu'au cas parisien assez spécifique à plusieurs égards, il faut bien distinguer ce qui relève du trafic de véhicules en ville, et de la logistique urbaine à proprement parler (qui ne représente qu'une partie de ce trafic).

Même si tous les maux ne lui sont pas imputables, en tendance, la logistique urbaine ne fait qu'accroître des tensions déjà existantes en milieu urbain en générant des externalités négatives pour les autres usagers.

C'est pourquoi l'atelier proposé s'est fixé comme objectif d'analyser les gains potentiels en rapport avec la mutualisation des achats alimentaires pour les zones urbaines comportant une forte densité de population, dont les analyses sont disponibles dans les fiches thématiques suivantes. Des analyses croisées entre mobilité et motifs de déplacements en zones peu denses ont par ailleurs déjà été étudiées de façon similaire et plus poussée [6].

¹ Ce sont les Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA)

Sources :

- 1) Rapport « France Logistique 2025 » - Ministère de la Transition Ecologique & Solidaire
- 2) L'indicateur Lden (*Level day evening night*) représente le niveau de bruit global pendant une journée. En rouge sur la carte (<https://carto.bruitparif.fr>), Lden > 65 dB.
- 3) Pollution sonore : mais pourquoi Paris est-elle l'une des métropoles les plus bruyantes au monde ? *Atlantico*, 2018 : [lien Web](#)
- 4) Bonaldi C, Hill C. La mortalité attribuable à l'alcool en France en 2015. *Bull Epidemiol Hebd.* 2019;(5-6):97-108. http://invs.santepubliquefrance.fr/beh/2019/5-6/2019_5-6_2.html
- 5) Yli-Tuomi T, Lanki T, Hoek G, Brunekreef B, Pekkanen J. Determination of the sources of indoor PM2.5 in Amsterdam and Helsinki. *Environ Sci Technol.* 2008 Jun 15;42(12):4440-6. doi: 10.1021/es0716655. PMID: 18605568.
- 6) Hubert JP, Pistre P, Madre JL, *L'utilisation de l'automobile par les ménages dans les territoires peu denses : analyse croisée par les enquêtes sur la mobilité et le Recensement de la population* INSEE <https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/2017650/ES4831.pdf>

Cartes : *Quel est l'impact du trafic routier sur la pollution atmosphérique à Paris ?* INSERM via *Le Monde*, 2016. [lien Web](#)