



**HAL**  
open science

## Marche en ville et logistique

Laetitia Dablanc, Gwendal Simon

► **To cite this version:**

Laetitia Dablanc, Gwendal Simon. Marche en ville et logistique. Dictionnaire pluriel de la marche en ville, In: Demailly, K.E, Monnet, J., Scapino, J., Deraëve, S. (coord), l&apos;Oeil d&apos;Or, 3p, 2021. hal-03550496

**HAL Id: hal-03550496**

**<https://hal.science/hal-03550496>**

Submitted on 1 Feb 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Marche en ville et logistique

Laetitia Dablanc et Gwendal Simon

Les travailleurs du transport et de la logistique marchent, même s'ils sont surtout associés à la conduite de camions, de camionnettes ou de transpalettes. Ils marchent dans la rue, pour les derniers mètres d'une livraison. Ils marchent aussi dans les entrepôts, qui sont de plus en plus grands et de plus en plus nombreux autour des villes. Ces marches évoluent : elles sont favorisées par les pouvoirs publics dans le cas de la marche à l'extérieur, avec la promotion des modes de transport non polluants pour la logistique urbaine ; et la question se pose de la réduction de la marche dans le cas des entrepôts, avec les avancées de l'automatisation du traitement des marchandises.

### 1. Dans la rue

La marche logistique dans la rue peut être, aujourd'hui, associée au *transport à pied de marchandises sur les 15 derniers mètres d'une livraison ou les 15 premiers mètres d'un enlèvement*. (Giron et al., 2018).

Cette marche est plus souvent une course effectuée dans l'urgence car il s'agit de remettre le plus rapidement possible la marchandise à son destinataire (~~ou de la prendre en~~). On peut même parler de course d'obstacle, car la marche logistique dans la rue est souvent associée à des conflits d'usage sur les trottoirs, par exemple s'il y a manipulation d'un chariot ou transpalette.

La motorisation quasi totale du secteur de la livraison urbaine a généralement rendu invisible cette toute dernière partie pédestre et multi-tâches du transport de marchandises, mais cette configuration traditionnelle est en train d'évoluer. La demande sociétale pour des modes doux et non polluants touche aussi les activités de livraisons, pour lesquelles de nombreuses villes préconisent la marche à pied ou le vélo-cargo. La Charte parisienne pour une logistique urbaine durable (2013), signée par le maire de Paris et 79 acteurs privés et publics partenaires, avait fait de la livraison à pied la douzième de ses 16 orientations. La Poste déploie depuis 2017 des tournées à pied pour la distribution urbaine des colis, à partir « d'îlots de proximité » et avec l'aide de moyens de manutention de plus en plus *high tech* : des chariots autonomes, qui suivent le facteur, ont ainsi été testés avec succès. De leur côté, les nouveaux livreurs urbains auto-entrepreneurs travaillant « à la demande » (Dablanc et al., 2017) démultiplient les modes de transport utilisés : le vélo, divers types de deux-roues, mais aussi la marche à pied (dans la rue ou les transports en commun), les rollers ou les trottinettes (Aguiléra et al., 2018). Des plateformes numériques de livraison comme Urb-It font de la marche à pied un argument de performance environnementale et sociale.

L'avenir proche verra sans doute un développement de la marche à pied logistique dans l'espace urbain ; mais face à des clients toujours plus exigeants, l'accroissement des volumes à livrer et des contraintes de délais, la logistique urbaine pédestre, même avec des supports technologiques sophistiqués, présente des contraintes particulières et peut de fait dégrader les conditions de travail des livreurs.

### 2. Dans les entrepôts

Les entrepôts sont des lieux de stockage dans lesquels entrent et sortent des marchandises. Les activités de manutention, qui concernent les déplacements des colis et des palettes, s'y effectuent le plus souvent à l'aide de chariots ou de transpalettes motorisés. Toutefois, dans certains entrepôts, généralement lorsque les marchandises sont de petites tailles et peuvent être commandées à l'unité, la préparation des commandes implique des déplacements à pieds, à l'aide d'un chariot que l'on tire ou pousse à la main. Quelques entreprises (et entrepôts) fonctionnent ainsi, dont la plus célèbre est Amazon, avec des postes de manutentionnaire-picqueur (*to pick* : littéralement piquer ou cueillir la marchandise). Le *picker* a en charge une étape précise : à partir des indications d'un scanner, prélever les articles dans les zones de stockage, qui sont ensuite déposés sur un convoyeur à partir duquel les commandes sont finalisées. La particularité de ce système est de gagner du temps en disposant aléatoirement la marchandise entrante dans les espaces de stockage disponibles. Suivant la géolocalisation des articles, le *picker* parcourt ainsi les différentes zones de l'entrepôt. Une journée de *picking* implique entre 15 et 20 kilomètres de marche, avec un chariot à pousser et des escaliers à monter. Ce poste a été l'objet de revendications syndicales : la fin des chaussures de sécurité (trop lourdes) et des gilets (trop chauds). Les temps de marche pour gagner les salles de pause ont également fait l'objet de négociations : l'entreprise rémunère aujourd'hui les dix minutes théoriques (allers et retours) de ces déplacements dans l'entrepôt (Malet, 2013).

Le vécu de ce travail mobile est ambivalent : il peut être apprécié par les salariés, qui soulignent les bénéfices de la mise en mouvement (voir du monde, ne pas rester au même endroit) comparativement à d'autres tâches relevant du travail à la chaîne. A l'inverse, il peut être considéré comme un « repoussoir » par les intérimaires (Barbier et al. 2019), qui lui préfèrent le chariot motorisé. Il y a un relatif clivage lié au genre où les intérimaires hommes habitués du monde logistique forment leurs préférences pour la manutention motorisée (et non marchée). En comparaison, les entreprises ou gestionnaires logistiques dont les flux concernent de petits colis, qui peuvent impliquer des flux « piétons », emploient davantage de femmes – Amazon, par exemple. Notons enfin qu'Amazon et d'autres gestionnaires d'entrepôts automatisent actuellement une partie de leurs entrepôts (16% des centres de distribution d'Amazon dans le monde à la fin 2018, dont l'un des six que l'entreprise exploite en France). Cette automatisation porte notamment sur la partie pédestre du *picking* décrite plus haut, qui se verrait progressivement substituée par des formes de travail postée. Pour autant, la digitalisation et la robotisation ne doivent pas faire oublier ces formes éprouvantes de déplacements.

## Bibliographie

- Aguiléra, A., Dabanc, L., Rallet, A. (2018) L'envers et l'endroit des plateformes de livraison instantanée, enquête sur les livreurs micro entrepreneurs à Paris. *Réseaux*, 6.
- Barbier C., Cuny C., Gaborieau D. (2019) Captivités intérimaires. Les régimes d'emploi précaire dans le secteur logistique en France et en Allemagne, *Travail et emploi* (à paraître).
- Dabanc, L., Morganti, E., Arvidsson, N., Woxenius, J., Browne, M., Saidi, N. (2017) The Rise of On-Demand 'Instant Deliveries' in European Cities. *Supply Chain Forum – an International Journal*. Vol 18(4), p. 203-217.
- Giron, G., Goodchild, A., Ivanov, B., Kim, H., Machado, J. (2018) *The Final 50 Feet of the Urban Goods Delivery System*. Urban Freight Lab, Université de Washington, Etats-Unis. Rapport de recherche pour la ville de Seattle. Disponible sur : [https://depts.washington.edu/sctlctr/sites/default/files/SCTL\\_Final\\_50\\_full\\_report.pdf](https://depts.washington.edu/sctlctr/sites/default/files/SCTL_Final_50_full_report.pdf) (téléchargé le 11 décembre 2018).
- Malet J-B (2013) *En Amazonie. Infiltré dans le « meilleur des mondes »*, Fayard

Mots-clés :

Livraison, logistique, entrepôt, marche contrainte