



CONFÉRENCE-DÉBAT DU 11 AVRIL 2017

LA LIVRAISON DU DERNIER KILOMÈTRE
DOIT-ELLE TRANSFORMER
L'ORGANISATION DE LA VILLE ?

**PROPOS DE BRUNO DURAND
& VERBATIM DES TABLES RONDES**



www.audap.org



@audap_org

audap
agence d'urbanisme
atlantique & pyrénées

L'impact des nouvelles formes de commerce sur la logistique urbaine et l'aménagement de la ville



PAR BRUNO DURAND

Maître de Conférence en Logistique & Supply Chain Management. Chercheur en Sciences de Gestion au Laboratoire d'Economie et de Management de Nantes Atlantique En charge de la CERLUEC

La logistique urbaine n'est pas un concept récent. Cependant, elle a vu son importance croître avec l'avènement du e-commerce qui s'est accompagnée d'une augmentation du nombre de livraisons/enlèvements de colis ainsi que d'une multiplication des points de collecte et de distribution des marchandises.

En France le chiffre d'affaires du e-commerce croît d'année en année. En 2016, il atteint les 72 milliards d'euros, soit une augmentation de 14,6 % par rapport à l'année 2015. En 2025, le BtoC pèsera environ 24 % dans le chiffre d'affaires du commerce de détail soit 2 à 3 fois plus qu'aujourd'hui.

Alors que le nombre de transactions augmente, le prix du panier moyen diminue, il passe de 91 à 70 euros entre 2010 et 2016. Les achats s'effectuent en majorité depuis un ordinateur, même si on note une forte progression des achats via les outils mobiles type smartphone ou tablette. La grande majorité des sites de ventes en ligne réalisent moins de 100 transactions par mois.

Actuellement, le premier mode de livraison choisi par les consommateurs (un internaute qui achète en ligne) est la livraison à domicile suivi de la livraison en point relais. Toutefois, les pratiques du e-commerce vont continuer à évoluer. Le développement actuel de l'omni-canal (des magasins connectés où le client repère les produits sur Internet et les achète en magasin) et de la phygitalisation (qui est un mix des réseaux physiques de magasins et du numérique) plaide en faveur du renforcement

du rôle des points de vente, comme c'est le cas, depuis une dizaine d'années, avec les drives alimentaires. En avril 2017, on dénombre plus de 4 000 drives. L'existence d'un site de e-commerce a des impacts positifs sur les magasins physiques qui ont vu leur zone de chalandise s'agrandir, leur chiffre d'affaires s'accroître, et ont développé une proximité avec les clients via des outils marketing (sms, mail). Notons que les produits reçus ne satisfont pas toujours le consommateur ; ils sont alors retournés à l'expéditeur. Le transport de marchandises doit alors intégrer les problématiques « des retours » qui représentent environ 1 flux sur 5 au niveau du e-commerce, on parlera alors d'une gestion « du premier kilomètre ».

Le développement du commerce en ligne induit donc de nombreux flux de marchandises, et pourrait accroître les nuisances. Aussi, pour limiter les impacts négatifs de l'activité, deux solutions sont envisageables :

- une intégration des problématiques de logistique urbaine dans les PDU. Ces documents ont en effet la possibilité de préconiser la mise en place d'actions qui réglementent la livraison de marchandises. Par exemple, cela peut concerner des restrictions en terme de gabarit des véhicules ou bien la mise en place de contraintes horaires pour les livraisons dans certains espaces. La réalisation des PDU doit reposer sur une co-gouvernance avec l'ensemble des parties prenantes.
- la mise en œuvre d'infrastructures de logistique urbaine. Ce sont des structures qui incitent à la massification et à la mutualisation des flux aux abords du centre-ville.

Pour conclure, la logistique du dernier kilomètre doit faire face à un triple défi : celui du zéro échec en livraison à domicile afin de diminuer les kilomètres parcourus et réduire les nuisances générées, celui du tout en une livraison pour mutualiser les moyens en consolidant notamment les commandes auprès d'un CDU ou ELP, privilégier les modes doux pour essayer de modifier les comportements des consommateurs. En effet, dans près de 60 % des cas, les déplacements pour se rendre dans les points relais sont effectués en voiture. Les consommateurs cherchent à stationner

leur véhicule au plus près du point relais. Avec le développement du commerce en ligne, il y a un risque de prolifération des points relais. Est-ce que le consommateur serait prêt à aller chercher ses colis distribués dans plusieurs points relais ? En tout cas, aujourd'hui, avec l'innovation, de nouveaux modes de livraison sont en train de se développer comme par exemple les consignes automatiques. Ce sont des équipements accessibles sur des plages horaires plus larges qu'en points relais. Les nouvelles technologies permettent également aux entreprises de rationaliser leurs livraisons. ■

Verbatim des tables rondes



JEAN-PAUL BRIN

Adjoint au maire de Pau en charge de la coordination générale, et de l'urbanisme

« La ville dans son plan de déplacements urbain a à gérer les flux de marchandises qui sont et seront sans conteste de plus en plus importants avec le temps (...) C'est dans ce cadre qu'il faut travailler avec les professionnels de la « supply chain » car il n'existe pas de solutions préfabriquées. Par ailleurs, la logistique du dernier mais aussi celui du premier kilomètre dépend de la dimension de la ville et de son mode d'approvisionnement. Il n'y a pas les mêmes problématiques pour livrer le centre de Bordeaux et celui de Pau (...) Aussi avec le BHNS des opportunités d'organisation s'ouvrent à nous pour réguler les trafics notamment dus au e-commerce. Mais, il convient surtout de garantir le bon fonctionnement de la livraison quotidienne des entreprises et des commerces qui font la vie de la cité (restaurants, bars, commerces alimentaires, marchés). »

« Pour les commerçants il est vital que la gestion du dernier kilomètre soit efficace et efficiente pour leur permettre d'exister. Pour les transporteurs, avec les différentes problématiques liées au centre-ville (réglementation, circulation etc.), le dernier kilomètre représente jusqu'à 20% du coût de la livraison. Un kilomètre au lieu de durer 5 minutes peut durer plusieurs heures (...) Sur Pau il est encore temps d'agir et d'anticiper l'avenir, la ville ne connaît pas de difficultés majeures d'encombrement comme peuvent le connaître d'autres villes de l'hexagone. Le sujet nécessite donc de mettre autour de la table les riverains, les associations de commerçants, les transporteurs, les consulaires, les collectivités. Et, il y a peut-être un métier à inventer ou à réinventer, c'est le livreur du dernier kilomètre.»



DIDIER LAPORTE

Président de la CCI
Pau - Béarn



MARTINE BISAUTA

Adjointe au Maire de Bayonne en charge du Développement durable et des stratégies urbaines

« A Bayonne, la réflexion sur la livraison de marchandises est plutôt née de la prise de conscience que le transport a un impact sur la dégradation de la qualité de l'air ainsi que sur le confort de vie des citoyens avec notamment les nuisances sonores, ou la réduction des espaces de vie (...) Le projet d'une solution logistique « verte » dans l'hypercentre a été réalisé avec l'organisation de grand temps de concertation auprès des riverains, des transporteurs, et des commerçants (...) Au final, d'un point de vue esthétique de la ville, voir se promener des tricycles toute la journée quand on est à une terrasse de restaurant c'est beaucoup plus agréable qu'un camion qui fume ou qui recule. »

« La volonté de la ville de rationaliser les flux en cœur de ville pour gagner en qualité de vie est quelque chose qui me touche. Aussi, en tant que transporteur il a fallu s'adapter et s'équiper en véhicules spécifiques (...) Nous n'avons pas peur de la mutualisation bien au contraire. La mutualisation du dernier kilomètre est le secret de la réussite. Il n'y a pas de situation de monopole, si un transporteur a par exemple 150 colis à livrer sur Bayonne, il peut très bien acheter son véhicule électrique et livrer mais il peut aussi faire appel à nous et faire des économies d'échelle. L'objectif de Hemengo Erlea c'est de mettre un véhicule propre à disposition de 5 ou 6 chargeurs qui n'ont pas les volumes pour acheter un véhicule électrique. »



PIERRE LATASTE

Directeur Général des Transports Lataste et Président d'Hemengo Erlea

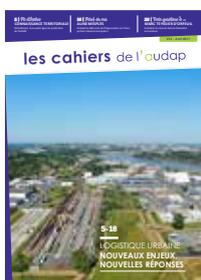
Aller plus loin



Paroles d'acteurs

Points de vue en vidéo sur les enjeux de la livraison du dernier kilomètre en ville. Avec la participation de Bruno Durand, Jean-Paul Brin, Martine Bisauta, Didier Laporte et Pierre Lataste

<https://goo.gl/NyBO7S>



Les cahiers de l'audap #12

Logistique urbaine :
nouveaux enjeux, nouvelles réponses

<http://www.audap.org/lescahiersdelaudap>