

## À LA UNE

---

# La logistique urbaine est vitale pour le commerce et les villes



Lorsqu'il est question de livraison urbaine actuellement, il est, le plus souvent, question de la livraison du dernier kilomètre, des livreurs Uber Eats ou Deliveroo. Mais **que sait-on réellement de cette fonction essentielle qu'est l'approvisionnement quotidien des villes et de ses habitants**, de ses contraintes, de ses difficultés ? Pas grand-chose en fait.

### Qu'est-ce que cette logistique urbaine ?

C'est **le carburant de la vie économique de la ville**, et en particulier des lieux de commerce et des points de vente.

Les problématiques de logistique urbaine ne sont pas nées avec le e-commerce. Cependant, force est de constater que la numérisation de la société,

le développement des ventes internet a exacerbé le sujet : les flux et le nombre de colis se sont multipliés du fait de livraisons de plus en plus individuelles (produits, restauration...) aussi bien vers les domiciles que les bureaux. Ces livraisons sont de plus en plus visibles dans nos rues avec la multiplication des acteurs et véhicules (camionnettes, vélos, scooters...).

En matière de commerce, nous disposons de données sur les loyers, nous nous préoccupons des modes d'accès des consommateurs, la voiture, le stationnement, les transports en commun, la fréquentation des sites. Mais, **nous n'attachons pas suffisamment d'importance à cette fonction vitale sans laquelle tout s'écroule : la livraison des produits. Nous ne la connaissons et ne la reconnaissons pas assez.**

Aujourd'hui, tout le monde parle de l'impérieuse nécessité de revitaliser les centres-villes, de l'importance des commerces, des restaurants, de mieux intégrer le commerce et l'activité économique dans l'urbain (réflexions urbaines, débats actuels sur le projet de Loi Climat). Mais, en même temps et avec sans doute encore plus de force, **il est de plus en plus question de circulation douce, de réduction de la place de la circulation routière...** De plus en plus de villes ont accéléré la mise en place de pistes cyclables, ont restreint, ou ont l'objectif de le faire dans le court terme, la place de la voiture et autres véhicules. La ville de Paris par exemple a récemment modifié les conditions de circulation rue de Rivoli et a présenté son projet de création de « Zone de circulation apaisée Paris Centre » ...



**En fait, citoyens et élus locaux souhaiteraient des lieux dynamiques, animés, prospères mais avec peu ou pas de nuisance.** Pourtant, rappelons-le, un magasin, un restaurant, doit avoir des clients bien entendu mais également être livré avec les volumes indispensables à son modèle économique. Des clients et des produits qui ne viennent pas tous d'un environnement proche.

**Lorsque l'on parle des fondamentaux du fonctionnement d'un point de vente, il est encore trop rarement question de logistique.** On parle d'emplacement, de flux clients, de visibilité... Pourtant un magasin qui ne peut plus être approvisionné en produits est aussi sûrement mort que si les consommateurs ne pouvaient plus y accéder. La livraison est une condition d'exploitation vitale.

Qu'est-ce que la logistique urbaine ? Elle est multiple et se complexifie avec nos comportements de plus en plus individuels, poussés par les outils numériques. A force de parler de digital, de monde virtuel, nous pourrions facilement oublier que nos besoins, nos actes, réclament que d'autres assurent l'approvisionnement indispensable à la satisfaction de ceux-ci.

On y trouve l'approvisionnement des magasins, des restaurants, mais également les livraisons à domicile, dans des points de retrait, que les produits partent d'un entrepôt ou d'un magasin, les retours de produits lorsque ceux-ci n'ont pas satisfait nos attentes, l'approvisionnement des restaurants, les repas à domicile ou au bureau etc.

Dans ce monde où nous ne voudrions plus voir de camion, où beaucoup rêvent de piétonnisation et de places accrues pour le vélo, nos comportements quotidiens multiplient pourtant chaque jour un peu plus les flux, les diversifient et les individualisent.

De plus, tout est accéléré, nous souhaitons disposer d'un produit dans quelques heures alors même que, sans doute, notre besoin serait satisfait si nous en disposions dans les trois jours.

**Nous sommes dans un énorme paradoxe.** D'un côté, des volontés de développement durable, de qualité de vie, qui réclameraient moins de flux urbains entrants et sortants ou mieux mutualisés. De l'autre, des tendances comportementales qui augmentent les flux, les accélèrent et les multiplient chaque jour.

Certaines questions sont vitales.

Nous ne prenons pas suffisamment en compte l'importance de ces flux dans la conception de la ville, dans la répartition de la voirie entre les différentes fonctions, lorsque nous parlons vélos, piétonnisation, élargissement des trottoirs. Les volumes de livraison, les accès, les zones réservées à ces fonctions, sont-ils suffisamment connus et dimensionnés ? Le constat est que non. **Il est urgent d'en faire un sujet central de l'organisation urbaine, de la ville et plus globalement des territoires.**

Dans le domaine du commerce, j'entends certains dire que le magasin de demain sera un show-room avec peu ou pas de produits disponibles et que client se fera livrer chez lui après avoir fait son choix. Au-delà des aspects économiques car, contrairement à ce que l'on pense trop souvent aujourd'hui, la logistique a un coût élevé, **quel serait ce monde dans lequel chacun se ferait livrer à domicile tous ses achats réalisés en magasin. Est-ce réaliste ? Sûrement pas.**

**Le magasin demeure un point de massification des produits pour l'approvisionnement du plus grand nombre.**



**Donc si le magasin n'est pas un show-room, il doit être approvisionné et le plus souvent plus fréquemment que par le passé** afin de répondre à notre exigence de consommateur : la disponibilité la plus immédiate possible du produit.

**Les élus et leurs équipes ne se donnent pas assez souvent les moyens d'appréhender les impacts de leurs décisions sur ces flux logistiques alors qu'ils sont vitaux.** Une ville mal irriguée en matière de flux marchandise est une ville étouffée. Même la ville du quart d'heure dont il est souvent question aujourd'hui, même cette ville qui mettrait tout à quinze minutes de chaque habitant pose d'importantes questions logistiques. C'est simple : si ce n'est pas le consommateur qui va au produit, le produit doit aller au consommateur.

Bien entendu, dans ce domaine comme dans les autres, nous ferons mieux demain en mutualisant certains flux pour que chaque véhicule soit le plus rempli possible. Bien sûr, nous allons investir dans des véhicules plus propres et une partie de la distribution du dernier km pourra se faire à vélo ou vélo cargo. Des innovations seront mises en place autour de véhicules autonomes, etc. A travers la gestion de la data, il sera possible de gagner en efficacité, de mieux gérer ces flux. Mais, même mieux organisés, ils resteront très nombreux, ils ne seront pas tous orientés vers une ville souterraine pour pacifier la surface ni vers des drones !

Mais un magasin, un restaurant devra toujours être approvisionné. La satisfaction de toutes les attentes des consommateurs ne se fera pas sur place en production unitaire avec une imprimante 3 D. Un drive, même piétons, doit l'être également.

**Par ailleurs, le e-commerce multiplie aussi les flux entrants et sortants de l'urbain...** Donc la conception des infrastructures, des voiries, des aires de livraison doit en tenir compte. Le nombre de véhicules, les volumes à prendre en compte ne font que croître, nous ne sommes pas au top du phénomène.

Lorsqu'on conçoit la ville et le territoire de demain, il faut en tenir compte. **La livraison n'est pas une nuisance, c'est un service vital** et il est indispensable de la connaître et la considérer pour réduire les risques soit d'engorgement et d'étouffement, soit de la mort de pans entiers de la vie économique urbaine.

En matière de local commercial, il y a une maxime ancienne : l'emplacement, l'emplacement, l'emplacement. C'est toujours le cas. Mais, n'oublions pas une dimension. **Cet emplacement pour être viable et qualitatif doit prendre en compte à sa juste mesure les besoins logistiques multiples vers le magasin mais également au départ du magasin vers le client final.** Tous ces flux sont vitaux pour la réalité du modèle omnicanal qui combine point de vente et internet.

Le commerce sans couture, combinant magasins et internet, s'appuie sur cet impératif de traitement des flux produits. A défaut, une partie des commerces devra fuir l'urbain dense pour survivre et assurer le service attendu par les citoyens/consommateurs que nous sommes tous.

**Toute ville qui ne l'aura pas compris ne pourra pas espérer faire vivre des lieux de commerce dans l'urbain.** Tout concepteur de projet urbain, de programme immobilier qui ne l'aura pas pris en compte ne pourra espérer accueillir des activités commerciales dynamiques et durables.

**La logistique, la livraison est beaucoup trop sous-estimée dans la conception des projets et dans les décisions urbaines.** Demain, elle sera plus vertueuse, plus écologique, économe en CO2... mais toujours aussi présente. Le sous-estimer, c'est repousser les activités économiques dont le commerce, vers des lieux accessibles, moins urbains et qui répondent à ces impératives problématiques.

**Bien entendu, au-delà d'une meilleure organisation des acteurs de la livraison, la question du coût du dernier km à sa juste valeur, la question du comportement du consommateur final... devront également se poser.** Car si l'un des enjeux est de mieux organiser les flux, il faudra sans doute également les réduire et cela dépendra largement d'une prise de conscience de chaque consommateur.

Est-il indispensable de se faire livrer à domicile tout type de produits, est-il logique de ne pas supporter le coût de la livraison qui, par définition est un service rendu ? Est-il vital de disposer d'un produit dans une heure ? Au-delà de la responsabilité des élus, il faudra également interroger les effets du comportement individuel des consommateurs et des moyens de réduire l'impact des comportements excessifs et sans grand sens de chacun d'entre nous au quotidien.

Encore ne faut-il pas semble-t-il oublier un objectif qui nous paraît majeur et vital pour la vie de nos villes : la pénalisation des magasins. Une ville de l'excellence logistique ne serait pas une ville. Une ville sans restaurant, sans commerce assurant l'échange, le contact humain, ne serait pas une ville.

**Donc, n'oublions pas que l'objectif n'est pas l'organisation des flux mais l'organisation des flux dans le but d'assurer une pérennisation des lieux de commerce auxquels nous sommes tant attachés.**

En conséquence, les axes de travail urgents sont pluriels et ils sont maintenant prioritaires à tous les niveaux. Citons-en quelques-uns :

**Du côté des villes et des territoires :** ne pas organiser les flux, les voiries en rendant très difficile l'accès à la ville et aux différents lieux de commerce (aire de livraison, horaires, taille des véhicules...) et mise en œuvre d'un immobilier logistique urbain (foncier, dimensionnement, positionnement, coûts...), une organisation de voirie inadaptée handicapant trop la livraison ne permet pas de retour en arrière. C'est la fin certaine de l'activité économique dans un délai court.

**Du côté des acteurs privés (transport, chargeurs du commerce, de la restauration, du e-commerce...) :** avancer sur les véhicules plus propres et sur la mutualisation croissante des flux entrants et sortants.

**Du côté des acteurs de l'immobilier et de la logistique :** mise en œuvre d'une organisation immobilière de logistique urbaine efficace et en capacité de traiter les flux futurs. ■

