

« Qu'est-ce que le dernier kilomètre de livraison ? »

Participent à cette table ronde :

Danièle PATIER, chercheur associé au LET

Bernard LEMARIE, directeur du pôle Performance de La Poste

Marc SEROUGE, chercheur au LET

Patrick NICOLAS lance la table-ronde en soulevant le thème des enjeux du dernier kilomètre de livraison.

Danièle PATIER explique que la Boîte du dernier kilomètre est un outil très intéressant pour les collectivités locales et les aménageurs car il donne des informations sur ce qu'il est possible de faire pour rendre le dernier kilomètre plus vertueux. Pour les collectivités locales et pour les opérateurs de transport, le dernier kilomètre est un vrai casse-tête. Il est maintenant obligatoire, selon elle, d'intégrer la problématique des marchandises dans les PDU. Bientôt, ce sera obligatoire dans les plans d'aménagement, dans les SCOT, etc. Elle considère aussi que le dernier kilomètre représente la face cachée de l'économie de la ville. Les commerçants qui veulent se faire livrer ont des exigences en termes de délais et de qualité sans prendre en compte que les transporteurs ont des contraintes très difficiles à maîtriser.

Patrick NICOLAS demande si l'évolution des villes, qui souhaitent redonner de la valeur à l'espace public et privilégier les flux piétons, exige une adaptation des modes de transport.

Madame PATIER répond que le partage de la voirie est quelque chose d'indispensable. Parfois, lors de rénovation de quartiers, il arrive que les commerçants ne puissent plus être desservis à cause du tramway et des pistes cyclables. Il faut avoir une vision de la ville globale car tous les acteurs sont concernés par la logistique.

Marc SEROUGE explique que pour aider les collectivités et les pouvoirs publics à anticiper les flux et les volumes de livraison, un logiciel a été développé dans les années 2000, Freturb. Il permet de diagnostiquer précisément le transport de marchandises en ville, de savoir qui effectue le transport, où, quand, comment, combien de temps cela prend, quelles sont les émissions polluantes qui résultent des livraisons et des enlèvements de marchandises.

Danièle PATIER observe que quand une plateforme logistique est créée quelque part, il faut mesurer ce que ça va induire comme flux de camions et quelle voirie sera nécessaire. Le logiciel donne toutes ces indications. Il permet de faire un diagnostic et il donne les solutions sur les durées de stationnement. Pour livrer une pharmacie, explique-t-elle, il faut deux minutes, une supérette vingt minutes... Grâce à ce logiciel, on peut anticiper les aménagements de la voirie et les réglementations à mettre en place.

Marc SEROUGE ajoute que Freturb permet de simuler de futures politiques, et de mesurer les gains possibles en modifiant les accès vers le centre-ville selon le type de véhicule.

L'animateur donne la parole à Bernard LEMARIE, de La Poste. La Poste est, en effet, le premier opérateur en livraison du dernier kilomètre.

Bernard LEMARIE déclare qu'il existe quelque 300 000 points en zones urbaines où s'arrête chaque jour une voiture de La Poste, en dehors des facteurs, ce qui représente un réseau logistique très dense. La Poste possède aussi du foncier dans les villes et en toute proximité grâce à ses centres de distribution. Elle dispose également de plateformes dans environ 250 villes moyennes. De plus, elle bénéficie d'un puissant capital confiance. Au-delà de cette présence, elle se veut un acteur majeur de la mobilité durable. Ainsi, la facture carbone des véhicules est intégralement compensée et un parc de 10 000 véhicules électriques est en train d'être déployé.

Outre la logistique de marchandises, La Poste fait des tests de logistique d'information. Cela fait partie des angles de services qui pourront se développer. De même, d'ici deux ans, un service de récupération de colis dans les boîtes aux lettres sera mis en place.

La logistique se doit de répondre aux nouveaux modes de consommation et de se déplacement, affirme Marc SEROUGE.

Pour financer ces nouveaux services, sans doute faudra-t-il trouver des passerelles avec le transport de personnes. Les habitants de la ville de Sceaux, par exemple, sont en train d'expérimenter l'un de ces nouveaux services : ils peuvent acheter en ligne les produits de commerçants locaux. La Poste récupère ces produits chez les commerçants et les dépose dans un Cityssimo, qui est une sorte de consigne, où les gens viennent les chercher. Marc SEROUGE présente également le cas des éco-quartiers. Certes l'accès au pas de porte du particulier est fermé mais, en échange, des box trois fois grandes comme des boîtes aux lettres peuvent être installées en pied d'immeuble, où peuvent être déposés des colis. De plus, il est prévu que les gestionnaires de parking offrent des solutions de stationnements pour la livraison de colis aux habitants des éco-quartiers.

L'animateur souligne que sur le sujet de la mutualisation, des expériences particulièrement intéressantes ont été faites.

Avant de mutualiser, il faut d'abord penser à réintégrer les activités logistiques en ville, remarque Danièle PATIER. Trouver du foncier en ville à prix acceptable pour des entreprises qui ont des activités à faible valeur ajoutée est toujours très difficile, explique-t-elle. Il est possible de réintroduire la logistique dans la ville grâce à des sortes d'hôtels logistiques où l'on peut justement mutualiser. C'est l'exemple de Chapelle International à Paris. Les marchandises arrivent en train dans la ville jusque dans une halle. Celle-ci a été construite dans un quartier en totale rénovation et prévue en amont. Ce bâtiment HQE regroupe plusieurs activités afin de rentabiliser la plateforme. Puis la marchandise est livrée avec des véhicules électriques ou au gaz.

L'animateur demande s'il faut un certain volume pour envisager ce type de solutions.

Cela nécessite de grosses masses, en effet, répond Danièle PATIER. Le Guide des Espaces Logistiques Urbains peut être une aide précieuse. Il présente la typologie des espaces logistiques à créer selon la fonction que l'on veut leur donner, leur localisation et la taille de la ville, et il donne des indications sur le montage financier à mettre en place.

Bernard LEMARIE précise qu'il existe une solution pour chaque type de ville mais aussi pour chaque type de client. Par exemple, Chapelle International est essentiellement destiné à la grande distribution qui a des flux suffisants pour utiliser ce genre d'outils.

Danièle PATIER cite l'exemple de Bristol où une plateforme de distribution dessert tout un centre commercial. Autre exemple, celui de Distripolis qui peut faire de la mutualisation au sein du groupe avec des gros camions qui entrent en ville puis des petits véhicules électriques qui prennent le relais. La mutualisation peut donc être mise en place à des échelles différentes. Encore faut-il y penser.

Autre sujet abordé dans la boîte du dernier kilomètre, celui des flux de déchets. Marc SEROUGE raconte qu'une expérimentation est en vigueur à Zurich, qui utilise des anciens trams pour évacuer les déchets de la ville. A Paris, une expérimentation est en cours avec le tram de la ligne T3, pour approvisionner la grande distribution. Mais c'est une problématique complexe en termes de matériel et de sécurité.

Danièle PATIER ajoute que la mutualisation de produits très différents est plus facile dans les villes qui ont du fluvial. Le système est simple. Sur une péniche, on met à la fois les marchandises, les véhicules électriques et les livreurs. Pendant le trajet, les livreurs préparent leur tournée. Ils sortent à chaque port, font leur virée et rejoignent la péniche deux ports plus loin, etc. Grâce à un fonctionnement en navette, les commerçants savent à quelle heure ils peuvent déposer leurs colis et être livrés. Un moyen parfait pour lutter contre le manque de foncier disponible, ajoute Marc SEROUGE.

Il existe une multitude de solutions, conclut Danièle PATIER. Elle rappelle qu'à Centre-Ville en Mouvement, en adhérant au « Réseau des Centres-Villes Durables et de l'Innovation », les collectivités peuvent participer à des ateliers où sont invités des porteurs de projets qui présentent leurs initiatives. Certaines solutions ont besoin d'être pérennisées.

Danièle PATIER conclut en disant qu'il faut surtout réfléchir dans la globalité de la ville avec tous les acteurs : les transporteurs, les transports en commun... Elle précise qu'on attend beaucoup des modifications réglementaires sur les AOT, qui devraient peut-être devenir des AOM, c'est-à-dire des autorités organisatrices de la Mobilité et non plus du Transport. On aurait alors les passerelles qui nous manquent entre les différents services des villes.