

LE HAVRE - 30, 31 MAI ET 1ER JUIN 2018

Session 5

LOGISTIQUE URBAINE ET COMMERCE : NOUVEAUX ENJEUX, NOUVELLES PRATIQUES

Animateurs

DABLANC Laetitia - Directeur de recherche - Economie - IFSTTAR

DEPREZ Samuel - MCF - Géographie - Université Le Havre Normandie

Un événement soutenu par :



LA DIFFICILE ORGANISATION LOGISTIQUE DES ESPACES URBAINS PIÉTONS ; L'EXEMPLE DE BRUXELLES

Alix Sotiaux Mathieu Strale
Université Libre de Bruxelles - IGEAT



Contexte et problématique

De **nombreuses villes** européennes et mondiales optent pour un réaménagement des espaces urbains centraux en vue **d'y limiter, voire supprimer la circulation automobile**. Ces espaces ont souvent une valeur patrimoniale, touristique et commerciale importante.

En conséquence, se posent des questions **d'accès et d'organisation des flux destinés ou en provenance des commerces** qui y sont localisés.

Si la reconfiguration commerciale des espaces piétonnés, à la suite de l'évolution du chaland et des coûts du foncier est de mieux en mieux documentée, **les problématiques logistiques posées par ces réaménagements restent peu éclairées**.

Pourtant, elles **participent sans doute aussi à l'évolution du tissu commercial de ces espaces, certaines activités s'adaptant mieux que d'autres**. Dès lors, de nombreuses villes tentent d'adapter leurs aménagements piétons pour garantir l'accès logistique, avec un succès variable.

Zone d'étude et méthodologie

Dans ce cadre, le **cas bruxellois est particulièrement intéressant** à plus d'un titre. L'**espace piéton central bruxellois** a en effet vu sa **superficie doubler à l'été 2015**, pour couvrir aussi bien **l'hypercentre historique que des espaces tertiaires et commerciaux majeurs** et un ancien axe routier traversant de de la ville.

Pour tenter de répondre à ces enjeux, et en particulier **d'organiser au mieux les livraisons** des du centre piéton, une **enquête**, menant à **400 relevés**, a été menée auprès des commerçants et autres établissements tertiaires au cours de l'été 2016. L'enquête était **commanditée par les pouvoirs publics bruxellois**.

L'enquête a veillé à scinder ces relevés selon l'activité des commerces, mais aussi leur situation dans l'espace piéton et leur mode d'organisation (franchises, succursales, indépendants).

L'enquête comportait trois volets:

- 1. État des lieux** de l'organisation des livraisons et de leur volume
- 2. Appréciation** passée, actuelle et future **de la situation des livraisons**
- 3. Evaluation** de l'intérêt vis-à-vis de **solutions logistiques « alternatives »**

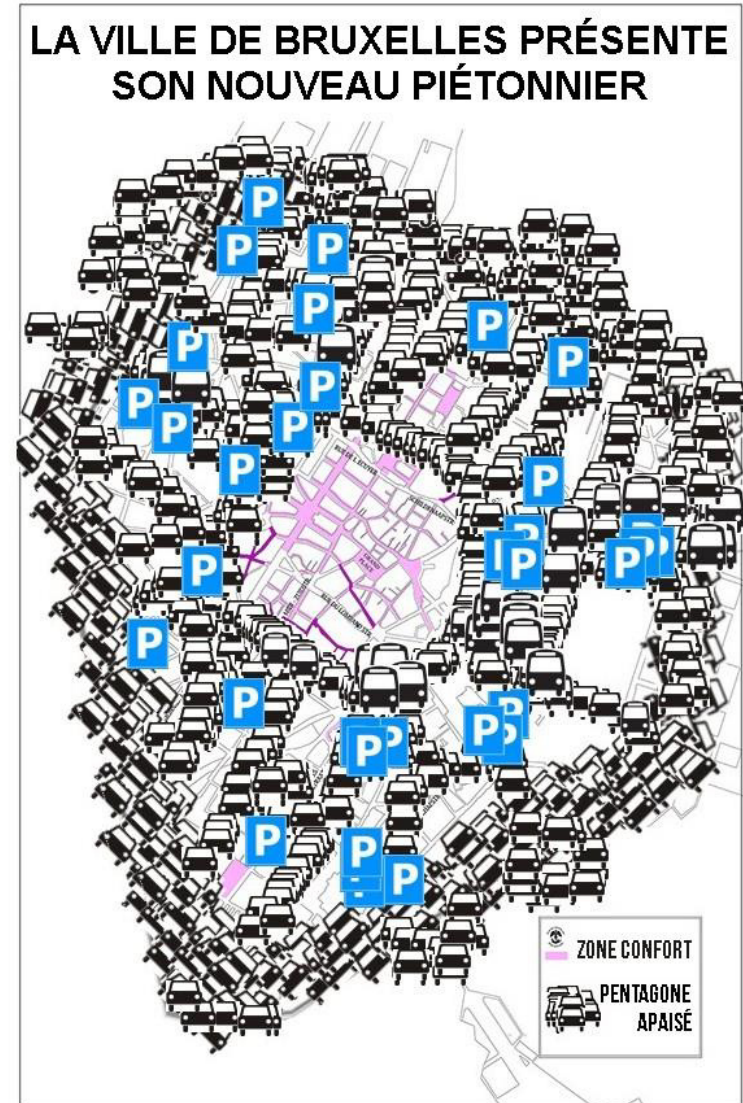
Le piétonnier à Bruxelles: un projet de reconfiguration du centre-ville

Le projet d'extension de la zone piétonne centrale bruxelloise ambitionne de transformer le **centre-ville**: réduire la circulation de transit, reconfigurer et créer de nouveaux espaces publics, rendre le centre-ville plus attractif pour le public extérieur, développer l'offre touristique et commerciale.



Un contexte bruxellois complexe, illustrant les rapports de force urbains

L'extension de l'espace piéton central bruxellois a suscité de nombreuses protestations, des habitants, d'associations de quartiers et de commerçants, de politiques, de clubs patronaux ou d'automobilistes.



Des faits aggravants

L'impréparation du projet, des conflits judiciaires, la structure institutionnelle belge et bruxelloise et les attentats de Bruxelles ont **encore aggravé le ressenti et la situation du projet de piétonnier**, en retardant les aménagements et en portant un coup sévère au chiffre d'affaires des commerçants.



La zone d'étude et les établissements relevés.

Un **échantillon** veillant à couvrir **l'ancienne** et la **nouvelle zone piétonne** et leurs abords ainsi qu'à être **représentatif du tissu économique et commercial**, tout en ayant un nombre suffisant d'observations par catégorie. 400 acteurs ont été interrogés, sur 2900 établissements dont 1800 détaillants.



Localisation de la zone d'étude au sein de la Région de Bruxelles-Capitale

Etablissements enquêtés

- Services et artisanat
- Commerces de détail alimentaires
- Commerces de détail non alimentaires
- Hôtels / Restaurants / Cafés
- Nouvelle zone piétonne
- Ancienne zone piétonne

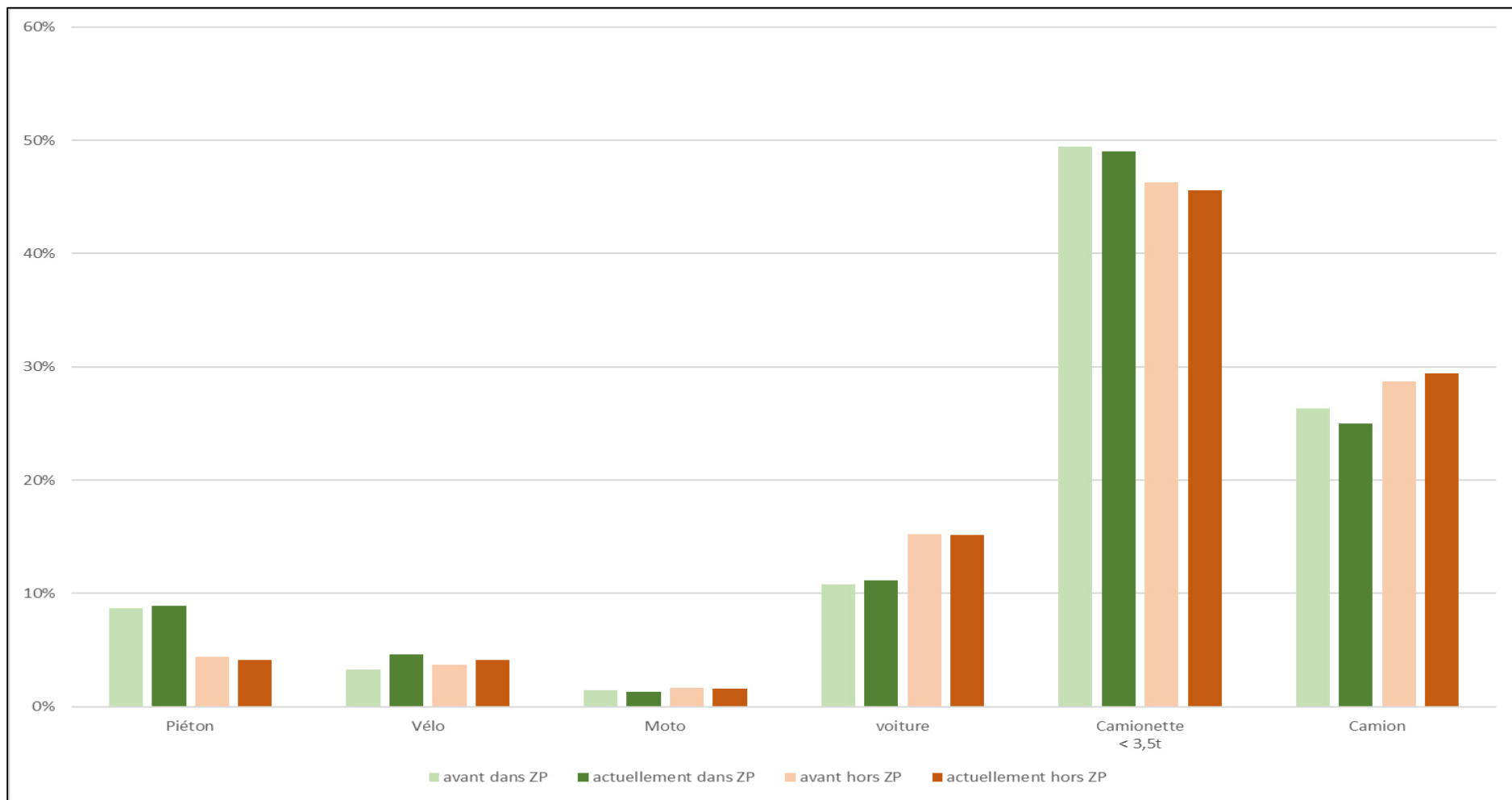
0 100 200 300 m

Catégorie	Nombre d'enquêtes réalisées
supermarché	10
boucherie, poissonnerie	7
commerce de meubles	24
pharmacie	18
succursales de banques	12
librairies-papèteries	29
vente en gros	7
boulangerie-pâtisserie	27
produit d'épicerie	34
vêtement de détail	46
artisanat	19
HORECA	50
tertiaire administration et artisanat léger	47
bijoux et soin de la personne	70
total	400

Premiers résultats: l'état des lieux de la logistique du centre-ville bruxellois

Des **livraisons** essentiellement **motorisées** et dominées par l'usage de **véhicules utilitaires légers**. L'extension de la zone piétonne a eu peu d'impacts sur la répartition modale.

Répartition modale des livraisons



Premiers résultats: l'état des lieux de la logistique du centre-ville bruxellois

Des **volumes de livraisons** présentant de **grands écarts**, selon le type d'établissement, sa taille et son organisation logistique:

- *Opposition entre petits ou grands sites*
- *Opposition entre logistique intégrée ou organisée sur base individuelle*
- *Opposition entre faible ou forte rotation des marchandises*

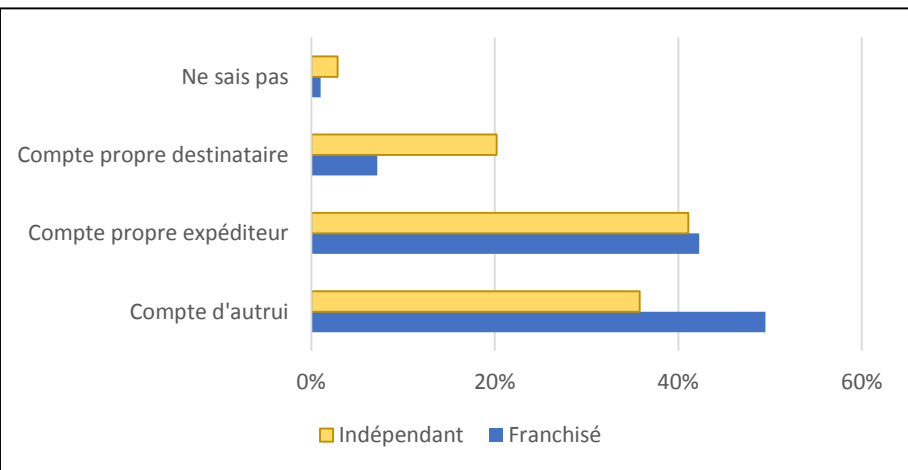
Nombre moyen de livraisons hebdomadaires par établissement

Catégories	Piéton	Vélo	Moto	Voiture	Camionnette	Camion
supermarché	0,00	0,00	0,00	0,00	6,85	6,80
boucherie	0,00	0,00	0,60	1,20	1,90	0,80
meubles	0,17	0,00	0,00	0,50	1,98	2,14
pharmacie	0,81	0,81	0,00	0,81	15,16	0,38
banque	0,70	0,25	0,00	1,20	3,65	0,40
librairie	0,15	0,13	0,00	1,60	6,92	1,58
vente en gros	0,00	0,00	0,00	1,40	1,90	1,80
boulangerie	0,23	0,46	1,69	1,17	1,69	1,17
épicerie	0,03	0,05	0,00	1,51	2,52	0,94
vêtements	0,19	0,05	0,00	0,07	1,41	1,26
artisanat	0,00	0,00	0,07	0,43	3,00	0,91
HORECA	0,02	0,30	0,15	0,45	4,52	1,90
administration	0,27	0,07	0,10	0,55	3,22	2,35
soin de la personne	0,39	0,03	0,23	2,33	2,33	0,39

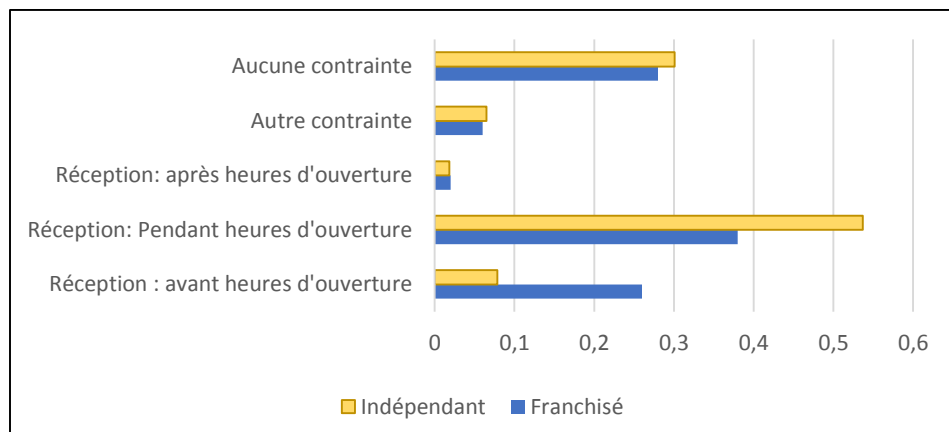
Premiers résultats: l'état des lieux de la logistique du centre-ville bruxellois

Des **organisations et contraintes logistiques** fonction du type d'établissement mais aussi du type de structure commerciale.

Mode d'acheminement des livraisons



Contraintes liées aux horaires de livraisons

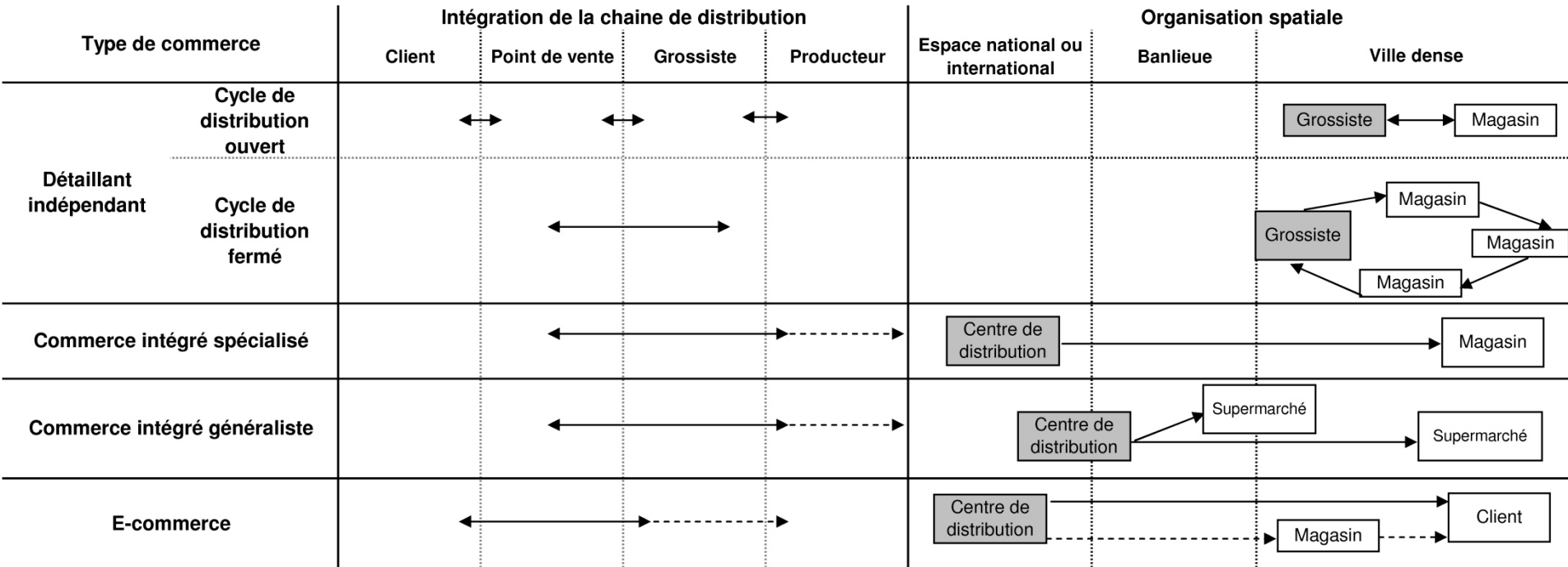


Contraintes liées aux types de marchandises acheminées ou expédiées

catégorie	Marchandise de valeur	Frais/surgelé	Volumineux/lourd	Autre contrainte	Aucune contrainte
boucherie, poissonnerie	0%	57%	14%	0%	29%
supermarchés	0%	53%	33%	0%	13%
HORECA	4%	49%	28%	3%	17%
pharmacie	13%	38%	21%	13%	17%
vente en gros	9%	27%	27%	18%	18%
boulangerie/pâtisserie	6%	24%	29%	3%	38%
produit d'épicerie	9%	23%	21%	2%	44%
succursales de banques	47%	13%	13%	0%	27%
artisanat	16%	11%	47%	0%	26%
tertiaire Administration et art	5%	10%	23%	8%	54%
bijoux et soins de la personne	24%	5%	17%	1%	53%
commerce de meubles	26%	3%	43%	9%	20%
librairies/papeteries	13%	3%	42%	0%	42%
vêtement de détail	8%	0%	14%	4%	74%

Premiers résultats: l'état des lieux de la logistique du centre-ville bruxellois

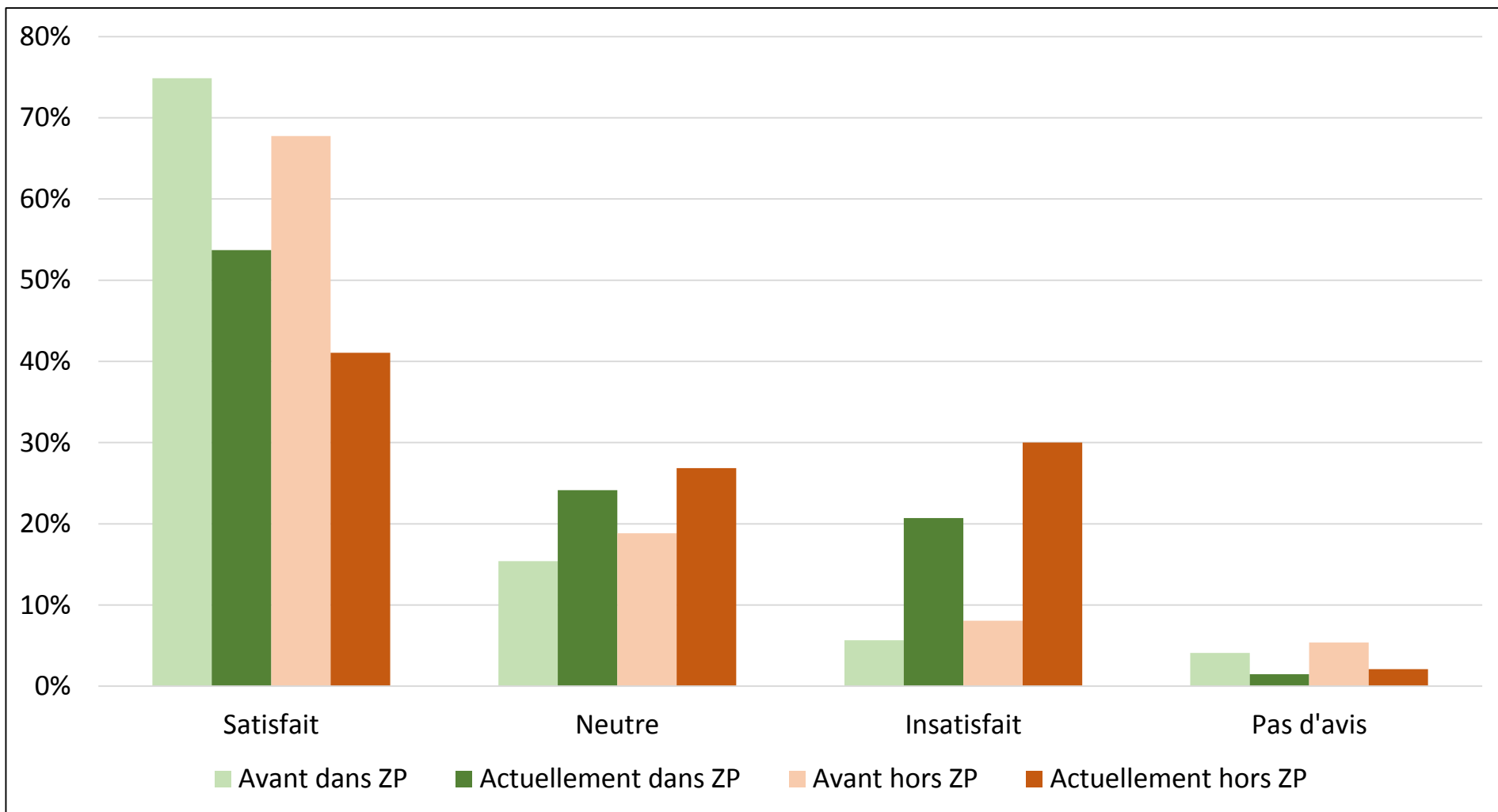
En toile de fond se retrouve **les structures organisationnelles et spatiales différenciées des commerces de détail.**



Deuxièmes résultats: l'état de satisfaction quant à la situation logistique

A priori, un **taux de satisfaction relativement bon dans et autour de la zone piétonne**, bien qu'en **forte baisse** depuis son extension.

Satisfaction globale quant à l'organisation des livraisons



Deuxièmes résultats: l'état de satisfaction quant à la situation logistique

Des attentes et ressentis communs:

- Le flou et le manque de communication en période de travaux et de reconfiguration
- Le manque d'espaces de livraisons et de contrôle de ces espaces
- Le manque de flexibilité des réglementations et aménagements, rendant les imprévus compliqués à gérer
- Le manque de prise en compte des mutations actuelles de l'organisation commerciale et logistique: multiplication des livraisons et retours vers/depuis les clients, à toute heure de la journée, développement du commerce en ligne...

Des attentes et ressentis différents en fonction des acteurs:

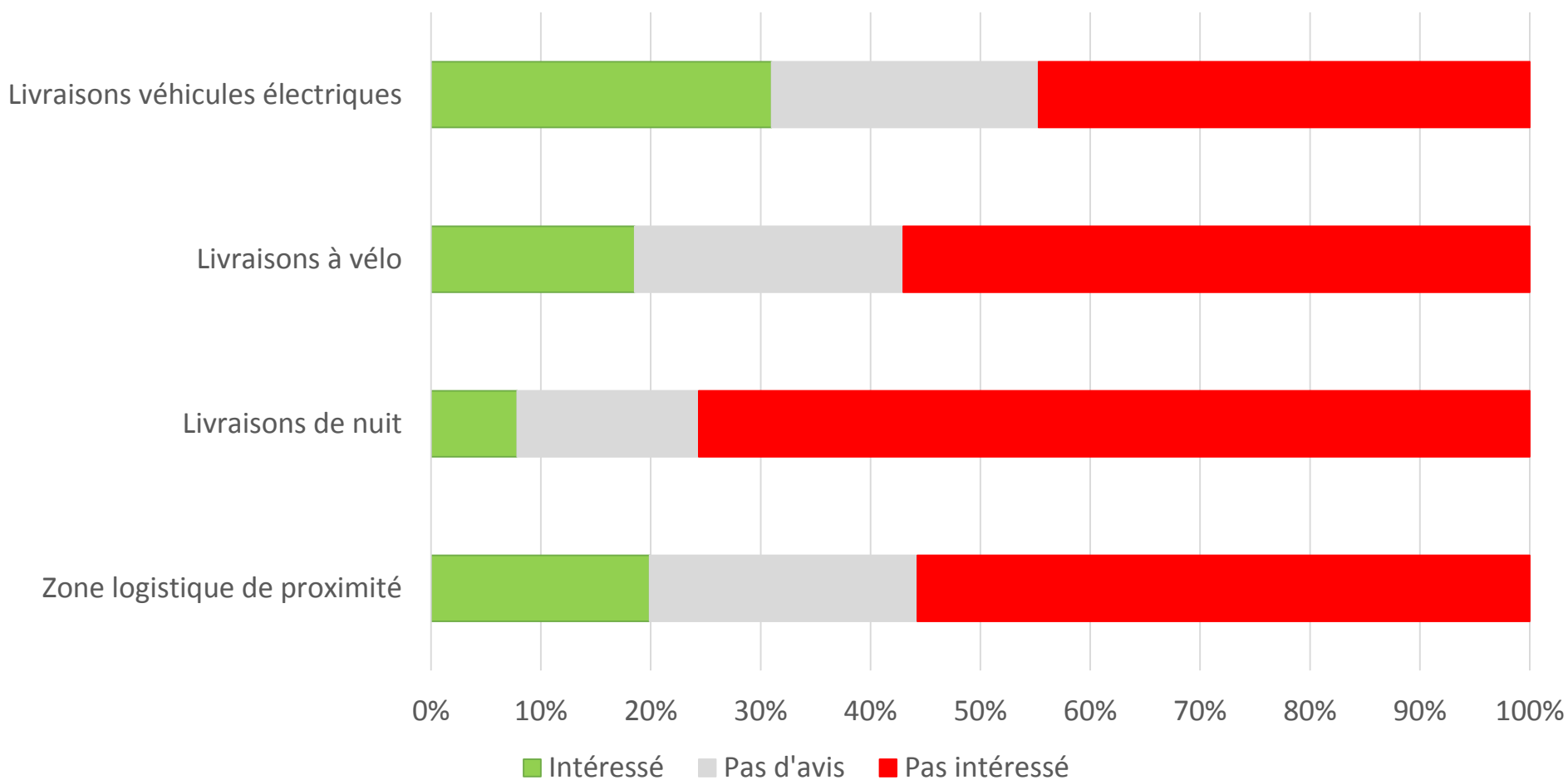
- Heures de livraisons: tardives pour la restauration, en général pendant les heures d'ouverture pour les autres, sauf pour les franchisés.
- Une intégration plus simple des contraintes de l'espace piéton par les franchises et le commerce non-alimentaire d'enseignes.
- Une pression accrue sur les commerces générant d'importants volumes de marchandises ou des trajets fréquents.

En général, l'impression de ne pas être entendus et compris par les autorités et servir de population test pour les aménagements proposés.

Troisièmes résultats: l'évaluation d'alternatives logistiques

A priori, un très faible intérêt pour les « solutions » logistiques proposées par le commanditaire de l'enquête, qui cache différentes réalités.

Evaluation des alternatives logistiques



Troisièmes résultats: l'évaluation d'alternatives logistiques

En complément des solutions proposées, les enquêtés ont pu suggérer **d'autres solutions logistiques**.

Celles-ci sont souvent très pragmatiques et visent à résoudre des enjeux pratiques actuels :

- Services de réparation
- Service de livraison/coursiers agréé pouvant accéder à la zone
- Quais mis en commun
- Meilleure communication
- Espaces dédiés à la chaîne du froid
- ...

Est aussi mise en exergue la nécessité de réduire au mieux les périodes d'incertitudes, de perturbations ou de chantiers et de communiquer.

Conclusions: au-delà de l'enquête, quelles pistes de réflexions?

De cette enquête ressortent **différents enseignements plus généraux quant à la logistique du commerce et sa régulation.**

En premier lieu, apparaissent les **logiques et modes d'action et de pensées différents des pouvoirs publics et des commerçants**: court terme et basée sur la rentabilité individuelle pour les commerçants, moyen/long terme et avec une ambition (plus) collective pour les pouvoirs publics.

Ressortent aussi **les capacités d'adaptations différentielles des commerces quant aux bouleversements induits par la mise en œuvre des zones piétonnes.** Si elles sont déjà connues au niveau de l'évolution du tissu commercial lui-même, l'enjeu logistique renforce sans doute ces tendances.

De l'analyse des « solutions logistiques innovantes » et de leur confrontation aux attentes des commerçants apparait la **méconnaissance, des pouvoirs publics, mais aussi du monde de la recherche vis-à-vis de l'organisation logistique et des réalités économiques des commerçants.**

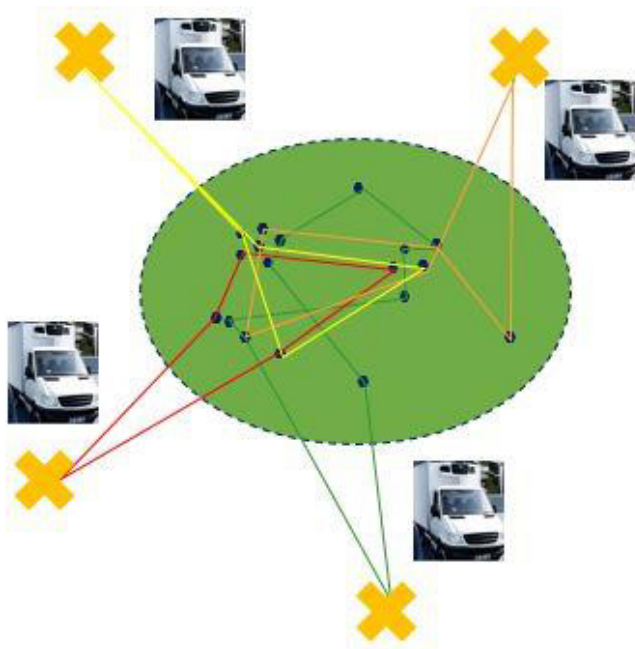
En ressort la nécessité d'une recherche scientifique et d'une action publique pragmatiques, identifiant les gagnants et perdants et les rapports de forces induits par les politiques ou propositions de solutions développées.

Conclusions: au-delà de l'enquête, quelles pistes de réflexions?

L'exemple du Centre de distribution urbain

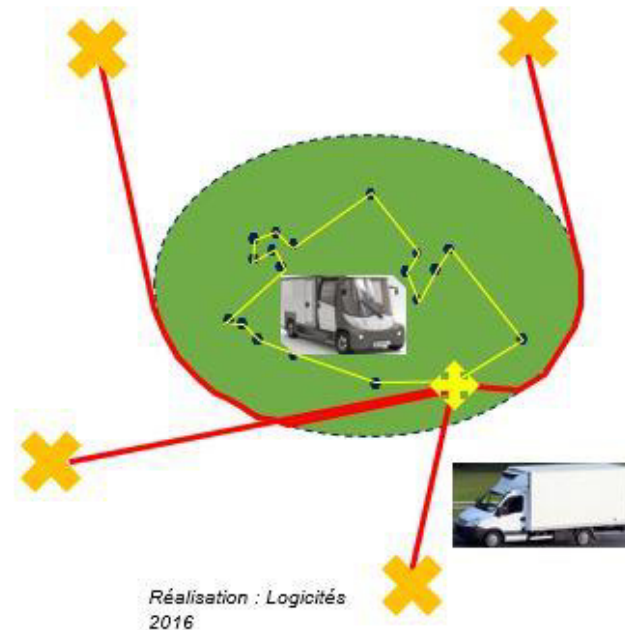
Le principe du CDU (centre de distribution urbain)

Modèle sans CDU



Peu d'optimisation globale

Modèle avec CDU



Réalisation : Logicités
2016

Optimisation basée sur le dernier kilomètre

Parcours de livraison plus courts et en mode doux