

CHARTRE LIVRAISONS EN CENTRE-VILLE 2017 POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE INNOVANTE ET DURABLE

Introduction

La Ville de Toulouse réunit en son centre une richesse patrimoniale, culturelle et touristique d'exception qui participe du rayonnement de la Métropole à l'échelle nationale et internationale. Le centre-ville accueille également la plus grande concentration d'activités commerciales du territoire métropolitain, ce qui accroît son attractivité au fil des années. Le secteur économique, en forte mutation, doit s'adapter et innover en permanence pour répondre à la fois aux nouvelles demandes de consommation, à une concurrence accrue, au prix du foncier, à l'exigence de réactivité en matière d'approvisionnement et de livraisons de marchandises imposée par l'évolution du marché.

Les actions menées par la Ville de Toulouse et Toulouse Métropole pour améliorer le cadre de vie ont permis d'encourager au mieux ce mouvement, d'une part en se dotant d'un réseau de transports en commun performants, d'autre part en repensant la circulation des biens et des personnes à l'occasion d'une rénovation ambitieuse des rues du centre-ville. Tout cela conduit aujourd'hui à un meilleur partage de l'espace public.

Riche de ce contexte, la ville connaît dans les cœurs de quartiers de fortes évolutions des modes de consommation de ses habitants. L'heure est à un retour de la ville de proximité, où l'ensemble des services et commerces essentiels doivent pouvoir être accessibles en mode alternatif à la voiture. Cette offre commerciale nouvelle se développe et les volumes de marchandises transportées augmentent.

Enfin, dans le même temps, la révolution numérique, la pratique du e-commerce et les nouveaux services de livraisons proposés par les commerces entraînent une augmentation exponentielle du transport de marchandises direct au consommateur.

La demande en transports de biens est donc forte, hétérogène, en plein développement et touche en premier lieu le centre-ville.

Dans ce contexte, une double nécessité incombe à la collectivité avec l'appui des acteurs concernés :

- poursuivre l'amélioration de la qualité de vie des habitants par l'équilibre des usages de la voirie entre les différents modes de transport, par la réduction des nuisances liées aux motorisations du transport routier et par le développement de la vitalité commerciale,

- répondre à la demande croissante du transport de marchandises générée par ce dynamisme économique, en s'adaptant aux contraintes de volumes, en favorisant les actions innovantes qui conduisent à la mutualisation des trafics et à la réduction du nombre d'arrêts livraisons sur voirie.

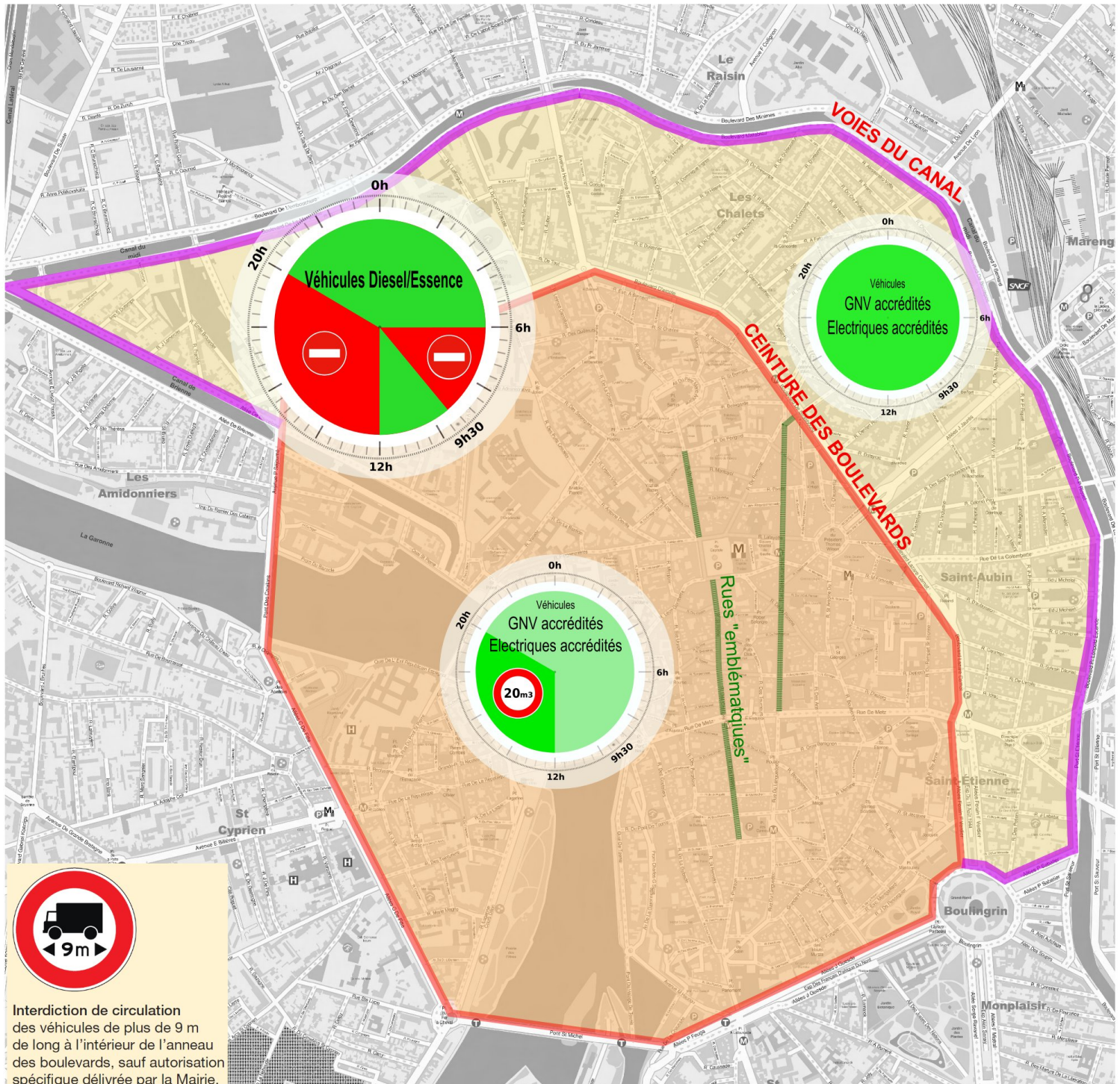
« La Charte de livraisons en centre-ville 2017 pour une logistique urbaine innovante et durable », fruit d'une large concertation entre tous les acteurs impliqués dans la vie logistique de la cité, propose de répondre à ces enjeux. Elle est construite sur le retour d'expérience des réglementations précédentes et sur le partage accru des compétences, contraintes et volontés de chacune des parties au fil des années de concertation. Elle se veut évolutive au fur et à mesure des projets urbains, des innovations logistiques et des évolutions technologiques en matière de motorisations alternatives au diesel.

La Charte de Livraisons en Centre-Ville, délibérée en 2012, connaît donc aujourd'hui une évolution logique qui lui permet de s'adapter aux réalités du marché. Cette évolution s'articule autour de 3 grands axes :

- l'élargissement du périmètre,
- la promotion des véhicules à faibles émissions,
- l'optimisation des flux logistiques et la limitation du trafic routier.

I. ELARGIR LE PERIMETRE D'APPLICATION DE LA CHARTE

La Charte s'applique aux voies comprises à l'intérieur du périmètre suivant :



Cet élargissement du périmètre, par rapport à la situation antérieure, répond :

- à la valorisation du patrimoine architectural et historique compris entre le Canal du Midi et l'anneau des boulevards,
- aux grands projets de redéfinition des axes qui traversent ou bordent cette zone, dans la continuité du renouvellement du centre-ville et pour un meilleur partage de la voirie,
- à l'amélioration de la qualité de vie des habitants qui vivent une densité urbaine de plus en plus comparable à celle du centre-historique compris à l'intérieur des boulevards.

→ Les signataires de la Charte approuvent ce nouveau périmètre.

II. PROMOUVOIR LES VEHICULES A FAIBLES EMISSIONS

La précédente Charte a favorisé l'émergence des véhicules électriques et des vélo-porteurs, particulièrement adaptés à la livraison du dernier kilomètre dans l'hypercentre toulousain aux dimensions de rues contraintes, notamment du fait de leur maniabilité (faible rayon de giration), de leur petits gabarits et de l'absence de toute nuisance sonore ou d'émissions polluantes. C'est une avancée importante dans la mutation du parc de véhicules professionnels liés à la livraison en centre-ville.

Cependant, l'état du marché des véhicules électriques n'a pas permis à l'heure actuelle de répondre aux besoins de transport plus volumineux et n'a donc pas concerné de nombreuses filières de distribution, contraignant parfois les professionnels à privilégier le recours à plusieurs véhicules diesel sur le seul créneau autorisé en matinée.

Les nombreuses analyses comparatives en matière de motorisation ont montré les avantages de l'utilisation du Gaz Naturel Véhicule (GNV) pour réduire les émissions polluantes par rapport au diesel. La capacité d'emport et l'autonomie sont satisfaisantes, ces caractéristiques peuvent donc répondre à une large utilisation par tous les professionnels. Par ailleurs, la technologie GNV deviendra bien plus vertueuse dès lors qu'il s'agira du « bio GNV » issu de la méthanisation des déchets.

Dans un contexte d'application de l'accord international sur le climat du 12 décembre 2015 à Paris, et dans la continuité de l'application des dispositions du Plan Climat Énergie Territorial 2012-2020 de la Métropole qui vise une réduction de 10% des émissions liées au transport de marchandises, il est urgent de privilégier l'ensemble des motorisations alternatives au diesel qui peuvent répondre aux besoins du transport routier de marchandises.

C'est pourquoi, à l'instar du développement exemplaire de la flotte de bus GNV de l'Autorité organisatrice des transports métropolitains, il est convenu d'encourager l'investissement dans les véhicules dédiés au transport de marchandises équipés de motorisations GNV.

→ Engagements des signataires de la Charte

La Ville de Toulouse prend les dispositions réglementaires nécessaires pour limiter les livraisons en véhicules diesel et pour encourager le recours aux motorisations électriques et GNV sur le périmètre de la Charte. Ces dispositions sont déclinées comme suit :

Règle générale de restriction des gabarits de véhicules

Intérieur des voies du Canal aux Boulevards inclus	Les livraisons au moyen de tous les véhicules de longueur supérieure à 9 mètres sont interdites le jour de 6h00 à 20h00
Intérieur de la ceinture des Boulevards	Les livraisons au moyen de tous les véhicules de longueur supérieure à 9 mètres sont interdites, sauf autorisation spécifique délivrée par la Mairie.
	Les livraisons au moyen de tous les véhicules de plus de 20 m ³ sont interdites l'après-midi de 12h00 à 20h00

Plages horaires autorisées selon le type de motorisation

Type de véhicules	Horaires autorisées des livraisons
Véhicules Diesel et Essence	9h30-12h00 et 20h00-6h00
Véhicules Diesel et Essence accrédités	6h00-12h00 et 20h00-6h00
Véhicules GNV accrédités	24h/24h
Véhicules Électriques accrédités	24h/24h
Cycles non motorisés ou à assistance électrique, triporteurs < 3 m ³	24h/24h

L'accréditation des véhicules est effectuée par les services de la ville de Toulouse selon un formulaire à renseigner annuellement par le demandeur.

Règle particulière dans les rues dites « emblématiques »

Excepté pour les cycles, les livraisons demeurent interdites l'après-midi (12h00 - 20h00) dans les rues touristiques dites « emblématiques » suivantes : Rue Alsace-Lorraine ; Rue du Taur ; Rue Saint-Rome ; Rue des Changes ; Rue des Filatiers.

Durée de l'arrêt livraison

Sur aire de livraison matérialisée, l'arrêt d'un véhicule pour livraisons est limité à 20 minutes. Un disque indiquant l'horaire d'arrivée du véhicule est obligatoirement apposé derrière le pare-brise.

Toulouse Métropole s'engage à faciliter la recherche de sites adaptés au développement des points de distribution de GNV et accompagne les porteurs de projets dans leurs études de faisabilité en transmettant les informations qui relèvent de sa compétence (accès depuis la voie publique, autorisations administratives, droit des sols,...).

Par ailleurs, Toulouse Métropole étudie l'implantation de sites de production de bioGNV sur son territoire.

Les professionnels du transport de marchandises et de la logistique s'engagent à respecter la nouvelle réglementation, à la communiquer aux sous-traitants à l'occasion des appels d'offre, plus généralement à les diffuser au sein de la profession pour une parfaite information.

Par ailleurs, ils prennent toute mesure permettant, dans des délais compatibles avec l'économie de leur activité, à diminuer la pollution atmosphérique et sonore des véhicules de transport circulant pour leur compte sur le périmètre de la Charte, et ce quelle que soit la filière concernée. L'objectif étant à terme de ne plus recourir à un régime d'accréditations spécifiques selon le type d'activités.

Les professionnels du transports de marchandises et de la logistique valorisent par tout moyen leurs actions propres pour améliorer le bilan environnemental de leur activité (Charte CO2, mesures particulières).

Les commerces, services, professionnels de la restauration et de l'hôtellerie, les destinataires professionnels des marchandises en centre-ville s'engagent à intégrer les contraintes horaires qui incombent aux transporteurs dans le fonctionnement de leur activité.

Ils s'informent et valorisent les actions de leurs partenaires livreurs qui privilégient le recours aux véhicules à faibles émissions, l'attractivité du centre-ville étant renforcée par ces mesures vertueuses.

III OPTIMISER DES FLUX LOGISTIQUES ET LIMITER LE TRAFIC

Le fort développement de la demande et les enjeux du transport de marchandises en ville telles que développés en introduction nécessitent des efforts d'ingénierie et d'organisation de l'ensemble des acteurs signataires de la Charte, chacun dans leur domaine de compétence et dans leurs responsabilités propres dans la chaîne logistique.

La multiplication du nombre de véhicules n'est pas envisageable dans une ville au réseau de voiries saturé aux heures de pointes. De plus, la profession de livreur étant exposée aux conflits d'usages de la voirie, engageant leur responsabilité propre, il est urgent de faciliter l'exercice de leur fonction afin de ne pas impacter la qualité des services proposés.

Ainsi il convient :

- d'améliorer de la productivité des plans de transports, notamment par le remplissage des véhicules et l'adaptation des véhicules aux volumes transportés,
- de diminuer le recours aux « compte propre destinataire » impliquant des déplacements de véhicules personnels pour les approvisionnements par une professionnalisation de la logistique des acteurs économiques,
- de diminuer les « rendez-vous manqués » avec absences de destinataires,
- de diminuer le nombre d'arrêts livraisons sur voirie.

La mise en œuvre de ces objectifs passent, notamment, par :

- **l'innovation technologique dans la gestion des tournées** : optimisation des itinéraires intégrant la réalité des trafics, les restrictions de circulations, la disponibilité des aires de livraisons

- **l'innovation organisationnelle par la mutualisation du transport de marchandises** :

- mixité, quand cela est possible, des types de marchandises,
- rapprochement des donneurs d'ordre pour mutualiser le transport vers le centre-ville par exemple en privilégiant le recours à un transporteur plutôt que de démultiplier des sous-traitances disparates et non optimisées,

- regroupement des opérations de livraisons et d'enlèvements intégrant notamment, quand cela est possible, la logistique inverse (retour palette, cartons...).

- l'innovation organisationnelle par la mutualisation des points de livraisons et la souplesse horaire :

- développement de point de livraison « unique » à l'échelle de rues ou de quartiers,
- développement des livraisons de soirées ou de nuit (20h-6h).

L'ensemble de ces mesures passent par une co-construction entre les acteurs de la chaîne logistique concernés – du donneur d'ordre au destinataire - et avec les collectivités. Chaque partie convient de faire preuve de la meilleure volonté pour permettre l'émergence d'actions conformes aux ambitions de la Charte.

Néanmoins, en fonction des compétences propres de chacun, il est précisé ci-dessous les grands domaines d'actions de chaque signataire.

→ Engagements des signataires de la Charte

Toulouse Métropole intègre les enjeux de la logistique et du transports de marchandises en ville dans les documents cadre de la planification urbaine :

- Stratégie de la mobilité : Plan de Déplacements Urbains (en collaboration avec l'Autorité Organisatrice des Transports Métropolitains)
- Aménagement de l'espace : Plan Local d'Urbanisme et d'Habitat Intercommunal
- Stratégie économique : Schéma Directeur de l'Économie, de l'Innovation et du Rayonnement Métropolitain

En outre, Toulouse Métropole réalise et met en œuvre l'élaboration d'un Plan de Déplacement Marchandises Métropolitain qui vise notamment :

- à pérenniser la vocation logistique de certaines zones d'activités stratégiques (telles que Fondeyre, le Centre Routier et le Marché d'Intérêt National), idéalement située à l'intérieur de la ceinture du périphérique, afin de limiter les parcours d'approche entre les zones de dégroupage et le centre-ville,

- à veiller à la conservation d'« itinéraires marchandises » pour l'alimentation de la ville compatibles avec la hiérarchisation des voies de circulation de la Métropole,
- à intégrer systématiquement des solutions « livraisons » et « transports de marchandises » à l'occasion de tout nouvel aménagement urbain,
- à faciliter l'émergence de nouveaux espaces logistiques urbains et projets innovants portés par les acteurs, quelle que soit la filière,
- à faciliter le report modal du transport de marchandises.

Ces objectifs peuvent prendre des formes concrètes variées, adaptées au cas par cas :

- études d'opportunité d'espaces logistiques nouveaux, analyse prospectives et partages des résultats,
- mise à disposition d'éléments de trafics ou socio-économiques permettant le montage de projet tiers dédiés à la logistique durable conformes à la Charte,
- inscription de dispositions dans les réglementations d'urbanisme ou dans les règlements des nouvelles zones d'aménagements,
- recherche d'espaces sur domaine, actions foncières, dispositions administratives diverses,
- réalisation d'aires de livraisons et d'espaces logistiques contrôlés sur voirie,
- aides à l'innovation dans le cadre de projets européens ou nationaux portés par la Métropole.

Les professionnels du transports de marchandises et de la logistique mettent en œuvre les mesures nécessaires à une meilleure optimisation de leur système de transport et à la massification des flux.

Ils peuvent s'appuyer sur la liste des préconisations précitées. Ils sont force de propositions et d'innovation pour atteindre les objectifs de la Charte.

Les commerces, services, professionnels de la restauration et de l'hôtellerie, les destinataires professionnels des marchandises en centre-ville mettent en œuvre les actions nécessaires pour favoriser la mutualisation des points de livraisons et la souplesse horaire.

Notamment, ils privilégient, s'ils existent et s'ils sont adaptés à leurs besoins, les services des professionnels de la logistique qui participent aux objectifs de la Charte.

A titre d'exemple, ils peuvent concourir, à l'échelle d'une rue ou d'un quartier, dans le cadre d'associations locales ou organisations professionnelles adaptées, au regroupement de leurs livraisons en une adresse unique gérée par un prestataire spécialisé.

Ils évitent, dans la mesure du possible, et si cela conduit à une multiplication du nombre de déplacements, d'utiliser leur véhicule personnel pour subvenir aux besoins réguliers des livraisons de leur activité.

Enfin, ils participent à une meilleure répartition des aires de livraisons en sollicitant Toulouse Métropole sur les besoins effectifs quantifiés en nombre de livraisons par semaine de leurs activités.

Ils peuvent signaler toutes difficultés d'accessibilité et de manutention de marchandises.

Toute demande de déplacement d'aires ou de nouvel emplacement est préalablement concertée dans le cadre d'association de quartier ou de bon voisinage, les aires de livraisons étant des espaces d'arrêt mutualisés profitant à l'ensemble des usagers et commerces de la rue concernée.

IV MIEUX CONTROLER

Le contrôle optimisé de la réglementation reste le point difficile de la précédente Charte malgré le développement des bornes automatiques d'accès réservés mise en place sur une partie du périmètre de l'hypercentre ainsi que le déploiement d'un dispositif de contrôle par disque bleu et badge spécifique. Le stationnement illicite sur aire de livraison reste de loin la plus grande difficulté rencontrée.

La Ville de Toulouse s'engage donc à poursuivre ses efforts et à moderniser les moyens de contrôle pour garantir la bonne application de la réglementation. Plusieurs mesures peuvent être mises en œuvre :

- la sensibilisation continue et la formation des agents de surveillances de la voie publique aux dispositions de la Charte et aux particularités du transport de marchandises,
- le développement de technologie de contrôle à disposition des agents (terminaux scannant les plaques d'immatriculations et vérifiant immédiatement les droits du véhicule),
- l'expérimentation d'aires de livraisons contrôlées, soit par bornes amovibles, soit par capteurs détectant le temps d'arrêts des véhicules.

Les signataires de la Charte remontent toute anomalie, dysfonctionnement, ou problèmes de stationnement illicite sur les aires de livraisons qui entravent la bonne continuité de leur activité.

V S'ADAPTER A L'EVOLUTION DE LA VILLE LOGISTIQUE

L'ensemble des signataires conviennent que la logistique urbaine durable passe obligatoirement par un dialogue permanent, une co-construction des objectifs et une évolution des dispositions en fonction des évolutions des réglementations environnementales nationales et européennes, du contexte économique et des révolutions technologiques.

Les échanges entre les signataires donnent lieu à des **Ateliers Marchandises** présidés par Toulouse Métropole et auxquels sont invités tout acteur participant à la ville logistique durable.