

## RÉGLEMENTATION DES LIVRAISONS EN CENTRE-VILLE : EVOLUTION DE LA CHARTE LIVRAISON POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE INNOVANTE ET DURABLE

Mobilités Gestion Réseaux  
16-0560

Mesdames, Messieurs,

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

(transporteurs, logisticiens, commerçants) 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 chacun des acteurs, notamment à l'occasion des « Ateliers Marchandises » présidés par Toulouse Métropole. 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.

Deux ateliers durant l'année 2015 et un au début de l'année 2016 ont été principalement consacrés à cette évolution de la réglementation des livraisons en ville. Le premier projet, qui a fait l'objet d'échanges écrits avec les trois principaux syndicats de transporteurs (Fédération Nationale des Transporteurs Routiers, Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France, Groupement général des Transporteurs Publics de la Haute-Garonne), la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre des Métiers, tous signataires de la charte actuelle, mais également avec les grands groupes de logistique tels que La Poste, a été amélioré suite à cette concertation, notamment en ce qui concerne les autorisations horaires.

Les signataires de la Charte actuelle seront donc invités à signer cette évolution proposée.

Les discussions ont été menées en même temps que les projets de développement de stations au Gaz Naturel Véhicule émergeaient dans la métropole (station Engie inaugurée Boulevard de la Marquette ; projet de station en cours portée par les transporteurs à Fondeyre), afin de lier les enjeux environnementaux et les besoins de l'économie logistique.

La Charte et le projet de réglementation qui vous sont présentés aujourd'hui sont donc le fruit d'une co-construction entre les acteurs et la collectivité, esprit qui prévaut depuis près de dix ans sur ce thème de la logistique urbaine et qui place Toulouse parmi les villes françaises les plus actives en ce domaine.

Concrètement, pour faire évoluer la Charte Livraisons en prenant en compte l'écomobilité, la Ville de Toulouse s'engage à prendre les mesures réglementaires suivantes :

- Elargir le périmètre actuel de la réglementation « Charte Livraisons en Centre-Ville » de la ceinture des boulevards aux voies bordant le Canal de Brienne et le Canal du Midi (des allées de Barcelone aux allées Paul Sabatier). Les voies intérieures à ce nouveau périmètre sont concernées.

Les nouveaux secteurs proposés connaissent des difficultés de plus en plus semblables à l'hyper-centre en matière de circulation, de stationnement et de densité de livraisons. L'évolution de la Charte Livraisons propose ainsi d'augmenter de plus de 50 % la surface actuellement réglementée et concernera 5 000 actes de livraisons quotidiens supplémentaires par rapport aux 12 000 livraisons constatées sur le périmètre actuel.

- Limiter les livraisons effectuées en véhicules essence et diesel par des horaires restreints : de 9h30 à 12h00 uniquement en journée, puis le soir ou la nuit entre 20h00 et 6h00.

- Favoriser les livraisons effectuées à l'aide de véhicules électriques mais également de véhicules roulant au Gaz Naturel Véhicule (GNV) en les autorisant 24h sur 24h. Ainsi, l'ensemble des besoins de transport par les professionnels de la logistique urbaine pourront être couverts par des motorisations alternatives au diesel.

Les restrictions de gabarits, inhérentes à la géométrie des voies du centre ancien et nécessaires au partage de l'espace public avec les autres fonctions urbaines, demeurent toutefois inchangées : seuls les véhicules de moins de 9 mètres de long sont autorisés en journée sur l'ensemble du périmètre. L'après-midi à l'intérieur de la ceinture des boulevards, cette autorisation est limitée aux véhicules de gabarit inférieur ou égal à 20 m<sup>3</sup>.

Les arrêts sur aires de livraisons matérialisées sont limités à 20 minutes avec disque de contrôle obligatoire.

Ces nouvelles dispositions réglementaires doivent être prise par arrêté pour une mise en application au 1er janvier 2017.

Par ailleurs, la Ville de Toulouse travaille de concert avec Toulouse Métropole pour favoriser le maintien des activités logistiques au plus près des besoins de la ville et ainsi limiter les kilomètres parcourus par les véhicules de livraisons. Elle étudie l'implantation de nouvelles aires de livraisons et équipements logistiques sur les voies la concernant ainsi que l'émergence de stations de distribution GNV sur son territoire.

Enfin, la Ville de Toulouse étudie tout moyen pour améliorer le contrôle du bon respect de la réglementation ainsi que du bon usage des aires de livraisons.

Aussi, Mesdames, Messieurs, je vous propose d'adopter la délibération suivante.

**Article 1 :** Le Conseil Municipal approuve les évolutions proposées par la « Charte Livraisons en Centre-Ville 2017 pour une logistique urbaine innovante et durable »,

**Article 2 :** Monsieur le Maire est autorisé à signer la Charte Livraisons en Centre-Ville 2017 pour une logistique urbaine innovante et durable ainsi que son annexe concernant les ayants droits.

Délibération du Conseil Municipal

publiée par affichage en Mairie le

25 OCT. 2016

reçue à la Préfecture le

25 OCT. 2016

publiée au RAA le

**LES CONCLUSIONS DU RAPPORT SONT ADOPTEES  
POUR EXTRAIT CONFORME**

LE MAIRE,

Pour le Maire,

L'Adjoint Délégué

Jean-Michel LATTES