

# La marchandise en ville

Philippe DUGOT  
Serge MATHIEU



## la logistique, coulisse de la métropole ?

Marchandises et villes sont indissociablement liées, mais l'histoire nous raconte les embarras permanents de villes grandissantes pour gérer ces flux.

P our le seul centre-ville toulousain, là où la question du dernier kilomètre<sup>1</sup> est aiguisée par la densité, cela correspond à 12 000 livraisons quotidiennes réalisées par de très nombreux véhicules<sup>2</sup>. Mais cette emprise de la marchandise et des moyens de transport nécessaires à sa mobilité est mal acceptée. Si la mise en scène de la marchandise dans les boutiques est valorisée comme une condition essentielle de l'urbanité, participant par les vitrines au décorum urbain et, par leurs clients, à l'animation des rues, la logistique urbaine, c'est-à-dire toutes les opérations de livraison qui rendent pourtant possible cette ville marchande, est au mieux perçue comme un mal nécessaire.

### Concilier cadre de vie et circulation marchande

Effectivement, les livraisons génèrent pollutions sonores et atmosphériques, encombrements et atteintes paysagères induites par de récurrents alignements de camions. L'incivisme des uns et des autres souligne ces inconvénients. Cette dégradation du cadre de vie des administrés et le souci de préserver les conditions d'une activité économique

ont souvent guidé l'intervention initiale de municipalités ayant le souci d'une chasse aux poids lourds et aux stationnements gênants. Cette stigmatisation, voire pénalisation de la marchandise, a contribué, avec une pression foncière croissante, au départ des installations logistiques de la ville dense, mouvement participant à l'expansion urbaine et à l'encombrement des entrées de ville. Face à la nécessité de concilier des aspirations renouvelées à la qualité d'un cadre de vie citadin et une circulation marchande qui reste indispensable au fonctionnement urbain, l'Union Européenne et de très nombreuses villes multiplient les réflexions et expérimentations depuis les années 1990. Dès 2005, Toulouse a mis en place un atelier « marchandises » réunissant transporteurs et commerçants pour déboucher en 2007 sur la première charte des livraisons en centre-ville (révisée en 2012 et 2016). Elle vise à favoriser les bonnes pratiques en matière d'horaires, de volumes de véhicules et de motorisation. Mais cela n'est qu'une étape vers un projet plus ambitieux de développement d'un « plan de déplacements marchandises » à l'échelle de l'agglomération où il

s'agira de proposer une intégration de l'impératif logistique dans tous les projets urbains.

### Repenser les mobilités marchandes

Expérimentations et idées autour de la logistique urbaine de demain ne se limitent pas simplement à des arrangements avec les contraintes existantes. La volonté d'améliorer l'efficacité logistique dans le respect de l'environnement des habitants doit conduire à emprunter des voies nouvelles. Cela peut passer par la création de CDU<sup>3</sup> dans les parties denses de la ville ou amener à envisager la mise en place d'itinéraires logistiques dédiés, l'utilisation des réseaux de tramway ou de métro pour certaines livraisons et le développement de vecteurs plus « doux » de mobilités marchandes.

Alors, la logistique, coulisse de la métropole ? Oui si on considère ce que l'on ne veut pas voir. Moins si on considère ce que l'on en voit, car il est finalement assez curieux, voire paradoxal, d'envisager cette activité comme en coulisse, tant camions et camionnettes sont encore visibles sur la scène urbaine. Il s'agit d'un des chantiers d'une ville à (re)penser et de la fabrique d'une métropole « intelligente ».

**1.** Le « dernier kilomètre » à destination du client final, dans une chaîne de distribution qui peut être mondiale, est celui qui pose les plus grands problèmes d'organisation des flux et s'avère le plus coûteux.

**2.** Interface Transport, Toulouse Métropole, décompte terrain 2011.

**3.** Centre de Distribution Urbaine : il s'agit d'un espace d'accueil des ultimes flux logistiques avant la livraison finale, souvent localisé dans ou à proximité du centre-ville. L'avantage de cette réintégration d'une activité logistique dans de l'urbain dense est qu'elle permet théoriquement de mutualiser des flux, c'est-à-dire d'éviter la multiplication des opérations de livraison. Par contre, cela pose des questions d'insertion urbaine, qu'il s'agisse d'enjeux architecturaux ou de gérer les inconvénients de la proximité avec de l'habitat ou des activités recevant du public.

