

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :**

La mise en place d'un Plan de Déplacements Marchandises dans la métropole toulousaine : témoignage d'une géographe en immersion

**Session 08 : La mise à l'agenda politique de la logistique en territoire : enjeux, mesures, expériences**

**Auteur(s) :**

Laureline ANGOT, doctorant, Toulouse Métropole ; LISST-CIEU, [angotlaureline@gmail.com](mailto:angotlaureline@gmail.com)

**Mots-clés :**

Toulouse, métropole, logistique urbaine, schéma logistique, Plan de Déplacements Marchandises

**Résumé :**

Longtemps ignorée, la logistique urbaine fait l'objet depuis une quinzaine d'années d'attentions plus particulières des pouvoirs publics à un niveau central ou local. Ce domaine d'activités semble devenir progressivement une composante de l'aménagement urbain aussi bien par ses enjeux intrinsèques que par les actions à l'initiative d'acteurs privés ou publics. Des schémas logistiques voient le jour et permettent d'amorcer et de coordonner une réflexion à ce propos dans les territoires. Si ces initiatives peuvent être caractérisées de « marketing territorial » par le biais d'une *logistique vitrine* (GARDRAT 2017), elles facilitent l'évolution de la prise en compte de la logistique urbaine dans les politiques d'aménagement par le biais, notamment, d'inscriptions dans les documents d'urbanisme et stratégiques.

Sensibilisée au sujet et confrontée aux difficultés liées, Toulouse Métropole avant la loi MAPTAM, s'approprie la thématique du transport de marchandises et de la logistique urbaine depuis une quinzaine d'années. Poussée par un développement urbain intense, la collectivité a décidé de mettre en place un dispositif de traitement global. Les initiatives lancées à l'instar de la charte de livraisons pour le centre-ville et la mise en œuvre d'ateliers marchandises en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés représentent un exemple de volonté politique pour une meilleure organisation de la distribution des biens en ville. Toutefois, certaines limites identifiées ont fait progresser la réflexion vers la mise en place d'un véritable Plan de Déplacements Marchandises (PDM) métropolitain cohérent avec les orientations politiques. L'enjeu est d'établir un véritable lien, jusqu'ici peu existant, entre les phénomènes logistiques et métropolitains pour aboutir principalement à une nouvelle organisation logistique cohérente permettant une meilleure maîtrise de l'acheminement des marchandises, une amélioration de la productivité, du dynamisme économique et du cadre de vie des citoyens ; de créer une gouvernance logistique métropolitaine globale et coordonnée.

Chargée de projet du Plan de Déplacements Marchandises par le biais d'une thèse en contrat CIFRE dans la métropole toulousaine, cette immersion au cœur d'un terrain d'études des plus passionnants a permis de soulever des contradictions et des difficultés internes issues de premières observations : des initiatives davantage portées à un niveau technique que politique, un besoin de « savoir » sur ce sujet qui se devine au travers de recrutements de doctorants, stagiaires, bureaux d'études, d'élaboration d'analyses ponctuelles, d'études<sup>1</sup>, d'organisation d'ateliers de concertation ou d'utilisation d'outils de modélisation, qui sont autant de moyens pour satisfaire cette volonté ; une

---

<sup>1</sup> En dehors des études liées à l'élaboration du PDM depuis 2016, la métropole ne compte pas loin d'une vingtaine de documents produits entre 2011 et 2017

absence de mobilisation de ce savoir. Tout au mieux, cette connaissance ne dépasse pas les frontières du service ou des bureaux des ou de la personne à l'initiative, ne favorisant pas, dans ce cas, une prise en compte optimale du sujet dans les affaires quotidiennes métropolitaines. Aussi, ces acquis souvent transmis par des bureaux d'études spécialisés sont parfois partiels avec une tendance vers la « pensée unique » (M.GARDRAT, 2017) gommant les spécificités territoriales. Quoi qu'il en soit cette culture ne reste souvent qu'à cet état puisqu'un manque de concrétisation de réflexions sur le sujet est observé.

Les premiers mois au sein de la collectivité ont été teintés de difficultés liées en partie à ces principales observations. Par ces constats, l'immersion dans la métropole toulousaine et la casquette de chargée de projet, nous avons fait le choix, nous éloignant ainsi de notre problématique de départ, d'analyser l'action et l'organisation publique locale et métropolitaine, les mécanismes internes. Ceci dans le but, non pas d'expliquer précisément la géographie logistique ce qui a fait l'objet de recherches scientifiques, mais plutôt de mettre en lumière les freins et le manque d'efficacité des solutions et réflexions sur le sujet au sein d'une collectivité telle qu'une métropole. Dans une autre mesure, nous concrétisons et synthétisons des réflexions fondamentales en expérimentant et analysant la faisabilité de mise en œuvre d'un outil politique, opérationnel et planificateur au sein d'une métropole. De ce fait, une hypothèse de recherche s'est imposée d'elle-même en partant d'un constat qui fait consensus au sein de la communauté scientifique : « *Pour arriver à une intégration efficiente du TMV dans les problématiques de l'aménagement urbain, il est aujourd'hui considéré fondamental de rapprocher deux mondes (Ballantyne et Lindholm 2014) : celui des acteurs de la sphère économique, et celui des acteurs de la sphère urbaine publique, chacun étant peu au fait du fonctionnement de l'autre. Or ces « sphères » sont a priori à l'opposé l'une de l'autre (Boudouin et Morel 2002), tant par leurs pratiques, leur vision des problèmes posés, leurs différences institutionnelles et morphologiques, leurs divergences dans la perception des temporalités et des échelles géographiques (Meyere et Palisse 2009).* » (GARDRAT 2017). Nous complétons ce constat en affirmant que pour arriver à une intégration efficiente du TMV dans les problématiques de l'aménagement urbain, il est d'une part fondamental de rapprocher le monde des acteurs de la sphère économique et celui des acteurs la sphère urbaine publique ; d'autre part celui des acteurs de la collectivité entre eux, considérés comme appartenant à la sphère institutionnelle et publique. Si les deux premières sphères sont considérées comme opposées l'une de l'autre (BOUDOIN et MOREL 2002), les acteurs de la sphère institutionnelle présentent également des contradictions et des différences dans l'approche du TMV et de la logistique urbaine pouvant expliquer également le manque de concrétisation et d'intégration de ce sujet dans les politiques d'aménagement urbain. Un des enjeux est de comprendre les éléments qui relèvent de constats généraux et ceux relatifs aux spécificités toulousaines. Pour ce faire, nous utilisons plusieurs méthodes à l'instar d'analyses des : documents d'urbanisme et stratégiques à une échelle nationale; archives de la métropole toulousaine ; comptes rendus des comités techniques et de pilotage « marchandises » mis en place ; documents techniques propres aux projets urbains et aux travaux suivis par Toulouse Métropole ; documents relatifs au fonctionnement du service dans lequel nous sommes affectés ; études existantes. Aussi nous menons des questionnaires et des entretiens auprès de différents acteurs ; observons les ateliers de co-construction mis en œuvre pour l'élaboration du Plan de Déplacements Marchandises<sup>2</sup> par le biais d'une grille standardisée utilisée de manière systématique, d'une observation participante ou d'une observation libre en fonction des situations.

En pleine période d'investigation<sup>3</sup>, cette méthodologie a facilité l'obtention de premiers résultats, pour l'instant confirmant notre hypothèse : un manque de connaissance des services liés à l'aménagement, des communes de la métropole ; des différences en termes de réflexion, de réglementations notamment dans les communes constitutives (hors ville centre) ; une faible prise en

---

<sup>2</sup> Dans le cadre de la mise en œuvre du PDM, des ateliers de concertation et de co-construction sont mis en œuvre en collaboration avec l'ensemble des acteurs concernés. Ces ateliers tournent autour de thématiques transversales complétés par un séminaire dont l'ambition est de renforcer l'exemplarité de la collectivité dans ce domaine. Thème 1 : les implantations logistiques sur le territoire ; thème 2 : filières économiques métropolitaines et multimodalité ; thème 3 : l'innovation et la transition énergétique en logistique urbaine ; thème 4 : emploi et formation dans la logistique ; thème 5 : e-commerce, livraisons à domicile, évolutions des besoins du commerce physique ; thème 6 : réglementation politique d'aménagement accès et stationnement ; séminaire : les livraisons internes aux services de la métropole.

<sup>3</sup> la validation du PDM et la soutenance de thèse étant prévues pour début 2020

compte dans les affaires quotidiennes métropolitaines ; une considération de plus en plus importante dans les projets urbains et d'aménagement mais encore partielle ; le manque de moyens, de communication et de transversalité entre les services qui donnent lieu à des incohérences, des doublons parfois dans le lancement d'études, des pertes de temps, des demandes similaires notamment pour obtenir des données auprès d'autres instances etc. L'ensemble de ces paramètres engendre certaines problématiques et retardent les projets, contribue à une immobilisation, un manque de concrétisation des réflexions et des connaissances, à une mise en œuvre d'actions, mais souvent, opportunistes sans cadre et stratégie définie. L'ensemble de ces constats ne favorisent pas le développement d'un certain réflexe logistique facilitant une prise en compte transversale et efficiente de la logistique urbaine dans les projets, politiques d'aménagement et les affaires quotidiennes métropolitaines. Nous entendons par réflexe logistique, l'apparition de nouvelles habitudes consistant à intégrer dans les réflexions globales, en amont de tout projet, le cas échéant, les questions et enjeux relatifs à la logistique urbaine et au transport de marchandises en ville.

BALLANTYNE E, et LINDHOLM M. 2014. « Identifying the need for freight to be included in local authority transport planning ». In *Sustainable urban logistics: Concepts, methods and information systems*, 37-48. Springer.

BOUDOIN D, MOREL C. 2002. *L'optimisation de la circulation des biens et services en ville : logistique urbaine*. La documentation française.

BRENAC T ; HERRNADEZ F ; REIGNER H, 2009. « Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables ». *Métropoles*, no 5.

DUGOT P, « La logistique urbaine, constat, projets et difficultés dans le centre-ville d'une métropole régionale française, Toulouse », *Les cahiers du développement urbain durable, Observatoire universitaire de la ville et du développement urbain durable*, n°17, février 2015, pp165-181

DURAND S, ROUTHIER J-L, SEGALOU E, et Sandrine Durand. 2002. « Les transports de marchandises et l'urbanisme : d'une prise en compte législative à la simulation des interactions ». In *XXXVIIIème colloque de l'ASRDLF*. Trois-Rivières, Québec : ASRDLF.

ESCAFFRE F, JAILLET M-C (dir.) (POPSU), *Une trajectoire métropolitaine, l'exemple de Toulouse*, Le Moniteur, 2016

GARDRAT M *Impensée mais structurante, refoulée mais exhibée : la mobilité urbaine des marchandises*, 2017

JALABERT G., *Toulouse, métropole incomplète*, Anthropos, coll. "Villes », 1995.

LABORIE J-P. « L'espace industriel de Toulouse : effets de l'absence d'une politique d'agglomération ». In: *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 54, fascicule 3, 1983. Production. pp. 287-300.

MEYERE, A, ; PALISSE J-P, 2009. « Transport et armature territoriale dans la métropole post-Kyoto ». *Les cahiers de l'IAU île de France n°151*.

OFFNER, J-M. 2006. « Les territoires de l'action publique locale ». *Revue française de science politique* 56 (1): 27-47

QUAK H.J, 2008. « Sustainability of Urban Freight Transport : Retail Distribution and Local Regulations in Cities ». Erasmus Research Institute of Management (ERIM).

RAIMBAULT N. 2014. « Gouverner le développement logistique de la métropole : périurbanisation, planification et compétition métropolitaine, le cas du bassin parisien et éclairages étrangers ». Thèse de doctorat, Université Paris-Est.

VILMIN T, 1999. *L'aménagement urbain en France : une approche systémique*. CERTU