

# LOGISTIQUE URBAINE



2025

CO DEV

Conseil de développement  
TOULOUSE MÉTROPOLE

<b>LA SAISINE DU CODEV</b> .....	<b>4</b>
<b>LES AUDITIONS MENÉES PAR LE CODEV TM</b> .....	<b>5</b>

**INTRO**

<b>LA LOGISTIQUE URBAINE : AUSSI MÉCONNUE QU'INDISPENSABLE AU FONCTIONNEMENT URBAIN</b> .....	<b>6</b>
---	----------

**PARTIE 1**

<b>AUJOURD'HUI, QUELLE PRISE EN COMPTE DE LA LOGISTIQUE URBAINE DANS LES DOCUMENTS D'AMÉNAGEMENT ?</b> .....	<b>9</b>
Quelle(s) approche(s) de la logistique dans l'aire toulousaine ? .....	11

**PARTIE 2**

<b>INTERACTIONS ACTEURS, INTERFAÇAGES PÉRIMÈTRES, TOUT BOUGE</b> .....	<b>12</b>
La logistique urbaine, maillon du système logistique international .....	13
Les transformations de l'interface logistique urbaine / aménagement urbain .....	16
La logistique, un poids lourd de l'emploi ! .....	18
Garder la main sur la logistique à une échelle supra-métropolitaine .....	20

**PARTIE 3**

<b>LES CHANTIERS D'UNE "ÉCO-LOGISTIQUE URBAINE"</b> .....	<b>21</b>
Enjeux et outils d'une stratégie foncière institutionnelle à l'échelle métropolitaine .....	22
Des données partagées .....	24
Penser la transformation systémique de la logistique urbaine .....	27
La décarbonation de la logistique .....	29
S'entendre sur des Objectifs partagés de Développement Durable (ODD) .....	33

**PARTIE 4**

<b>LES RECOMMANDATIONS DU CODEV</b> .....	<b>33</b>
Doter l'écosystème de la logistique urbaine d'une gouvernance autour d'odd partagés .....	34
Définir les odd prioritaires, incontournables ou émergents .....	34
une stratégie partagée (« hybride ») emploi – formation territorialisée .....	35
Une meilleure intégration de la logistique dans le projet alimentaire territorial (pat) .....	36
Une plateforme de data partagées .....	37
Une équipe logistique au sein de toulouse métropole au service d'odd partagés .....	37

# LA SAISINE DU CODEV

En début de mandat, le président de Toulouse Métropole, Jean-Luc Moudenc, a adressé une série de saisines au Conseil de Développement. Autant de thématiques dont le Codev s'est emparé au fil de cette mandature. L'une d'entre elles questionnait les orientations à suivre par la Métropole concernant « la transition écologique et l'emploi ». Le Président de la Métropole demandait au Codev de s'intéresser particulièrement aux dynamiques économiques et sociales - notamment en termes d'emplois - à favoriser face aux nécessaires actions à engager en faveur de la transition écologique, énergétique, agricole et alimentaire. En somme, une approche large et systémique des enjeux économiques, sociaux et écologiques à l'œuvre sur le territoire métropolitain.

Le Conseil de Développement s'en est emparé et a mis en place un groupe de travail. Néanmoins, face à l'ampleur du chantier, le groupe de travail a jugé pertinent de (re)centrer cette saisine. Les questions de mobilités décarbonées, de (dé)construction dans le champ du bâtiment et des travaux publics, de commerce électronique, de télétravail ou encore, celle plus prospective, du fret fluvial ont émergé, comme autant d'angles d'attaque possibles pour mener ce travail.

Fruit de cette réflexion et de nombreux débats, le Conseil de Développement Toulouse Métropole vous présente ici le premier livret de sa réflexion autour des transitions et de l'emploi, dédié à la logistique urbaine durable.

# LES AUDITIONS MENÉES PAR LE CODEV TM

**Pour l'accompagner dans sa réflexion et mener à bien l'écriture de cette contribution, le Codev Toulouse Métropole a rencontré plusieurs personnalités et institutions, expertes dans leurs domaines. Qu'elles en soient remerciées ici.**

Sylvain ALASSET, Responsable du pôle cohésion sociale et attractivités de l'AUAT  
Laureline ANGOT, cheffe de projet du programme InTerLUD +/Logistique urbaine

**Biocoop Trinité**

**Biocoop Quint-Fonsegrives**

Marie BONNIFET, responsable du pôle Mobilités de l'AUAT

Antoine CRUYPENINCK, ingénieur et enseignant à l'ICAM

Gilles LAGRAVE, délégué au développement régional Occitanie du groupe La Poste

Vincent MONTEIL, cofondateur AppliColis

Jean SALVIGNOL, chargé de projet logistique urbaine à Toulouse Métropole

Jean VENET, vice-président Vélo Vallée



## RÉFÉRENCES

Pour alimenter cette réflexion, le Codev TM s'est appuyé sur une diversité de référence. Parmi lesquelles, l'ensemble des productions et travaux menés par le programme InTerLUD+ (pilote par le Cerema, ROZO et Logistic-Low-Carbon), par Intercommunalités de France et France Logistique, France Stratégie, la presse spécialisée (Gazette des communes, Trait Urbain, la revue Urbanisme, pour ne citer que ces références) et locale (La Dépêche du Midi, ActuToulouse, Le Journal Toulousain).

Ce travail s'est également basé sur nombre de documents institutionnels. Au niveau national, le Rapport d'information édité par le Sénat en 2022 (« Logistique urbaine durable :



14 propositions pour anticiper un défi majeur pour nos agglomérations »). Au niveau local, l'ensemble des documents et information mis à disposition par Toulouse Métropole : les documents cadres (PLUi-H, PCAET, Guide des livraisons en centre-ville, Code de la Rue) ainsi que l'ensemble des éléments mis à disposition sur le site <https://metropole.toulouse.fr/>. Sans oublier non plus les nombreux travaux fournis par l'Agence d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse aire métropolitaine (AUAT), en particulier son travail sur la logistique piloté à l'échelle de l'Inter-SCoT et les articles proposés dans sa revue Belveder.

Vous pouvez retrouver l'exhaustivité de cette bibliographie sur le site : <https://codev-toulouse.org/>

# LA LOGISTIQUE URBAINE : AUSSI MÉCONNUE QU'INDISPENSABLE AU FONCTIONNEMENT URBAIN

« Dernier kilomètre », « supply chain », « circuit de distribution », ces termes ne vous disent peut-être rien, mais pourtant aujourd'hui la logistique est imbriquée dans notre quotidien.

Au niveau national, la logistique représente 10 % du PIB et 1,8 million d'emplois. Sur l'aire métropolitaine toulousaine, la logistique c'est près de 100 000 emplois salariés, et des plateformes comme celle de Fondeyre qui voit transiter plus de 70 000 colis par jour. Et le poids de cette activité ne cesse d'augmenter, notamment depuis la crise du Covid-19 et le boom du e-commerce. En Occitanie, 37 % des habitants ont accru leurs achats en ligne depuis 2020. Au niveau national, près de 75 % des français ont commandé au moins une fois sur Internet en 2024 et plus de la moitié des livraisons se font à domicile<sup>1</sup>. Toutefois, la logistique urbaine ce n'est pas que la livraison de colis aux particuliers. Sixième hub logistique de France, la métropole toulousaine voit sur son territoire 135 000 livraisons quotidiennes, dont 106 000 destinées aux professionnels.

Vitale au fonctionnement du métabolisme urbain, la logistique urbaine est également une source de nuisances (congestion, bruit, pollution, ...), un motif de conflits d'usages. Elle vient contrarier les objectifs de transition écologique. Si la mobilité des personnes est l'objet de nombreuses recherches et d'une prise en compte certaine par les collectivités territoriales, la logistique urbaine est longtemps restée un impensé des politiques publiques locales. Est-ce parce que "les colis ne votent pas, contrairement aux voyageurs" ? selon la formule de Anne-Marie Idrac, présidente de France Logistique.

1 - <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2498792>



## LA LOGISTIQUE URBAINE, QU'EST-CE QUE C'EST ?

Il s'agit de l'ensemble des flux permettant l'acheminement, le stockage, le retour ou l'évacuation de marchandises à destination ou en provenance des différents acteurs de la ville (administration, acteurs privés, ménages, ...).

Ces marchandises peuvent être des biens de consommation, des produits alimentaires, des produits liés à la santé, des matières premières ou transformées industrielles, des matériaux de construction ou des déchets.

Les enjeux liés à la logistique urbaine commencent à apparaître de manière plus prégnante dans les politiques territoriales sous l'impulsion de plusieurs facteurs : l'intensification des chaînes logistiques depuis la pandémie (et avec elle son lot de contreparties négatives) et l'injonction de l'État aux collectivités de mettre en oeuvre des dispositifs d'adaptation au changement climatique : le Zéro artificialisation nette (ZAN) et les Zones à faibles émissions (ZFE)<sup>2</sup>.

Cette prise en considération de la logistique urbaine par les acteurs publics signifie la fin d'une gestion du secteur laissée aux acteurs privés, en coulisse de la fabrique urbaine. Cette acculturation des pouvoirs publics est nécessaire pour structurer la filière ainsi que pour déterminer le modèle urbain souhaité et la planification qui l'accompagne.

2 - Concernant les ZFE et l'objectif ZAN, à l'heure où cet avis est rédigé, des discussions sont en cours au niveau national pouvant mener à des évolutions. Néanmoins dans les différents plans d'actions de la collectivité ces objectifs sont déjà intégrés et ne devraient être remis en cause.  
3 - <https://theconversation.com/livraison-du-dernier-kilometre-queles-solutions-demain-pour-decarboner-la-logistique-231300>

Sur le territoire de Toulouse Métropole, l'évaluation intermédiaire du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) indique qu'avec "le plan d'action tel que voté en 2018, les émissions devraient baisser de 9% en 2030 par rapport à 2008 contre les -40% visés". Un écart considérable avec l'objectif visé, alors même que l'élaboration d'une stratégie sur la logistique et le transport de marchandises est déterminée comme une des quatre priorités pour la trajectoire GES du Plan Climat. Selon ce même rapport, plusieurs facteurs peuvent expliquer cet écart, dont "l'absence d'actions à ce jour sur le secteur de la logistique qui représente 20% des émissions GES du territoire".



## 25%

DES GES (GAZ À EFFET DE SERRE) EN VILLE<sup>3</sup>

## 40%

DES ÉMISSIONS DE PARTICULES FINES

## 50%

DE LA CONSOMMATION DE GAZOLE EN VILLE

**PARTIE 1**

**AUJOURD'HUI, QUELLE  
PRISE EN COMPTE  
DE LA LOGISTIQUE  
URBAINE DANS  
LES DOCUMENTS  
D'AMÉNAGEMENT ?**

# À L'ÉCHELON LOCAL



Si le différentiel de traitement entre les flux de passagers et les flux de marchandises est flagrant de la part des collectivités, elles disposent néanmoins d'outils et de compétences leur permettant une prise en compte des enjeux de logistique. A l'échelon local, au cœur de la logistique urbaine, le document de référence est le Plan de Mobilité (ex-PDU). Pourtant, une étude de 2019 du CEREMA pointe un bilan en "demi-teinte" du volet marchandise des PDU, sur la base de l'étude de 20 ans de production de PDU - depuis l'intégration de la logistique dans le document en 1996. Trop marginale et pas assez opérationnelle, la place de la logistique dans les Plans de Déplacements est (trop) longtemps restée limitée. Peut-on espérer

une évolution de sa prise en compte dans l'élaboration des Plans de Mobilités ? A l'échelle de la Grande Agglomération Toulousaine, lors de sa concertation "Demain mobilités !", Tisséo propose parmi 6 autres orientations de "s'engager en faveur d'une logistique durable". À suivre...

## QUELLE(S) APPROCHE(S) DE LA LOGISTIQUE DANS L'AIRE TOULOUSAINE ?

La logistique fait fi des frontières administratives et doit s'appréhender de manière multiscale. Du porte-conteneur qui attend son chargement amarré dans le port de Shanghai à la livraison de son colis sur le pas de porte, il y a plusieurs pas... Sans entrer dans des considérations géopolitiques - le Codev Toulouse Métropole laisse à d'autres le soin de se pencher sur les enjeux du fret dans la mondialisation et les tensions entre les nations - nous pouvons tenter de définir un "profil logistique" de la métropole toulousaine à plusieurs échelles.

### GRANDE LOGISTIQUE, À L'ÉCHELLE DU GRAND SUD-OUEST

La métropole toulousaine est un pôle logistique majeur, desservant efficacement la région grâce à son réseau centré sur Toulouse. Elle joue un rôle clé dans la logistique de la grande distribution et industrielle, avec un accent particulier sur l'aéronautique, secteur où elle rayonne mondialement tout en étant ancrée régionalement.

En revanche, le poids de Toulouse dans la logistique à plus grande échelle est moindre, du fait de sa position périphérique à l'échelle nationale. Barrée au sud par les Pyrénées et éloignée des principaux axes de circulation européens, l'aire toulousaine s'inscrit comme le pôle principal régional, mais reste isolée des principaux axes logistiques nationaux et européens.

### LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE, À L'ÉCHELLE DE L'AIRE URBAINE TOULOUSAINE

À l'échelle de l'aire toulousaine, la logistique endogène revêt une importance cruciale. La Métropole s'ancre solidement dans un territoire industriel dynamique, générant des besoins significatifs tant en amont qu'en aval de ses activités économiques.

L'unité urbaine de Toulouse, comprenant la métropole et les territoires voisins, regroupe plus d'un million d'habitants. Elle constitue un espace clé pour la logistique métropolitaine et régionale, incluant la distribution de produits de consommation, le commerce de gros industriel et la logistique de service. Ce territoire fonctionne dans une logique socio-économique intégrée, au-delà des frontières administratives.

S'il n'est pas encore arrêté, il faut néanmoins souligner que le projet de SERM toulousain devrait proposer une échelle de gouvernance des mobilités supra-métropolitaines. Les enjeux de mobilité ne concernant pas seulement celles des voyageurs, il sera nécessaire que la logistique urbaine durable - également identifiée dans les objectifs du futur plan de mobilité de la Grande Agglomération Toulousaine - soit intégrée dans le projet de SERM, en dehors donc du périmètre institutionnel. Allant dans ce sens, l'espace de dialogue de l'InterSCoT du bassin toulousain s'est saisi de ce sujet en 2023<sup>1</sup>.

**LA LOGISTIQUE FAIT FI DES FRONTIÈRES ADMINISTRATIVES ET DOIT S'APPRÉHENDER DE MANIÈRE MULTISCALE.**

ÉCHELON NATIONAL	ÉCHELON RÉGIONAL	ÉCHELON SCOT	ÉCHELON LOCAL (EPCI, COMMUNE)
<p><b>Stratégie Nationale de la Logistique</b> dans le cadre du projet de transition écologique <b>France Nation Verte</b></p>	<p><b>SRADDET Région Occitanie</b> Positionnement sur les axes logistiques européens Favoriser le report modal vers le train, le fluvial</p>	<p><b>DAACL dans les SCoT</b> Encadrement de la logistique commerciale Secteurs d'implantation privilégiés avec des conditions d'implantations</p>	<p><b>Documents multiples</b> Politiques sectorielles : SDE / PDM / PLUi Schéma Directeur / Stratégie / Plan d'actions ... de la logistique (urbaine) Charte de livraison / SDRIVE</p>

## LOGISTIQUE URBAINE, À L'ÉCHELLE DE TOULOUSE MÉTROPOLÉ

L'écosystème métropolitain de Toulouse offre une activité logistique dense, animée par une variété d'acteurs publics et privés. Du BtoB (industries, commerces, restaurants, etc.) au BtoC (notamment via le e-commerce), la ville répond à une demande croissante. Les défis logistiques, omniprésents dans les métropoles, se concentrent sur la congestion, les nuisances sonores et la pollution.

Toulouse, avec son centre attractif, exerce une forte attraction gravitaire, alimentant des activités principalement présentes dans la ville-centre et s'étendant le long des axes structurants en lien avec l'économie dynamique et la vitalité démographique du territoire, générant des besoins d'approvisionnement essentiels.

### LA LOGISTIQUE DU DERNIER KILOMÈTRE

Le "dernier kilomètre" définit le dernier chaînon de la chaîne logistique, celui qui rapproche le produit de son destinataire final. En milieu rural ce "dernier kilomètre" peut représenter plusieurs dizaines de kilomètres, quand en cœur d'agglomération les spécialistes de la logistique parlent de "logistique du dernier mètre". Les

# 41%

DU COÛT TOTAL DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE PROVIENT EN MOYENNE DU DERNIER KILOMÈTRE LORS D'UNE LIVRAISON À DOMICILE.

enjeux de la logistique du "dernier kilomètre" sont prégnants à Toulouse - à l'instar de l'ensemble des grandes Métropoles - en raison de la densité des activités qui y résident. Pour les opérateurs logistiques,

ce "dernier kilomètre" engage de forts enjeux d'optimisation et de rationalisation, car il représente en moyenne 41% du coût total de la chaîne logistique dans le cas d'une livraison à domicile<sup>1</sup>.

## LA BONNE IDÉE !

### UN DOCUMENT CADRE DE LA LOGISTIQUE À L'ÉCHELLE DE L'EPCI.

Depuis 2016, la Métropole de Montpellier s'est dotée d'un Schéma Directeur de la Logistique<sup>2</sup>. Réactualisé chaque année et enrichi de 19 leviers d'actions concrets, ce dispositif guide avec précision les orientations stratégiques pour optimiser le transport des marchandises. Multimodalité, intégration urbaine proactive, gestion optimisée des points de livraison et dialogue renforcé entre acteurs publics et privés constituent autant de leviers essentiels pour une logistique métropolitaine équilibrée et résolument tournée vers l'avenir. Cette approche novatrice et agile apparaît comme un impératif stratégique pour une intégration harmonieuse de la logistique urbaine.

Autre exemple : Bordeaux Métropole s'est dotée en 2023 d'une feuille de route de la logistique urbaine pour la période 2023-2026<sup>3</sup>. Ce document stratégique s'articule autour de quatre axes : intégration des flux dans la ville, réduction des émissions, gestion du foncier et gouvernance adaptée. Il prévoit également la création d'un schéma directeur du foncier logistique et la mise en place d'une gouvernance inclusive impliquant tous les acteurs, de la CCI Bordeaux Gironde aux syndicats professionnels. Une ambition jugée nécessaire dans un tissu métropolitain où 94 000 livraisons et enlèvements de marchandises sont recensés quotidiennement.

Toulouse Métropole s'est engagée dans l'élaboration d'une charte pour la logistique urbaine durable d'ici la fin de cette mandature. Conformément au programme proposé par InTerLUD+, cette charte mettra l'accent sur la concertation, formulera des fiches actions et une proposition de gouvernance partagée. Le Conseil de Développement Toulouse Métropole est prêt à participer activement aux sessions de concertation pour la rédaction de cette charte et à son suivi.

## PARTIE 2

# INTERACTIONS ACTEURS, INTERFAÇAGES PÉRIMÈTRES, TOUT BOUGE

1 - <https://www.capgemini.com/wp-content/uploads/2019/01/Report-Digital-%E2%80%93-Last-Mile-Delivery-Challenge1.pdf>

2 - [https://data.montpellier3m.fr/sites/default/files/ressources/MMM\\_MMM\\_SchemaLogistique.pdf](https://data.montpellier3m.fr/sites/default/files/ressources/MMM_MMM_SchemaLogistique.pdf)

3 - [https://www.bordeaux-metropole.fr/sites/MET-BXMETRO-DRUPAL/files/2023-08/Feuille\\_de\\_route%20logistique\\_urbaine\\_10\\_05\\_2023.pdf](https://www.bordeaux-metropole.fr/sites/MET-BXMETRO-DRUPAL/files/2023-08/Feuille_de_route%20logistique_urbaine_10_05_2023.pdf)

## LA LOGISTIQUE URBAINE, MAILLON DU SYSTÈME LOGISTIQUE INTERNATIONAL

### LES ENJEUX GLOBAUX

Ce système global qui va du transport maritime international aux déclinaisons territoriales routières et ferroviaires connaît de profondes transformations pour plusieurs raisons. Des raisons de sécurité qui affectent les routes du transport international, incluant par exemple un changement du 1<sup>er</sup> port européen touché et donc des itinéraires nationaux empruntés par la marchandise pour venir jusqu'à nous. Autre raison, le système logistique va devoir « construire, alimenter, opérer et maintenir les nouveaux outils de production d'énergies décarbonées. Cela est au cœur de la transformation de nos ports. Autre exemple, l'économie du recyclage et l'économie circulaire nécessitent énormément de logistique, pour collecter les ressources de manière optimale ».<sup>1</sup>

### Les enjeux globaux à l'échelle nationale

A l'échelle nationale, pour le Ministère de l'Écologie, le défi du changement climatique se traduit en 3 axes d'action : aménager les territoires, verdir les flottes, massifier les opérations. Ce qui, en termes de logisticien, devient les « 3M » : « Le Maillage des entrepôts et plateformes, avec le maintien en bon état des infrastructures ; le travail sur les Motorisations, via une électrification accrue et un mix énergétique accessible et la Massification ».

## DÉFINITION

### LA MUTUALISATION QU'EST CE QUE C'EST ? UNE DÉFINITION PAR L'EXEMPLE :

Urby Toulouse, filiale de La Poste, qui s'est implantée à Fondeyre, dont la vocation est justement la mutualisation du « dernier kilomètre », utilise des véhicules propres. L'exemple de Midica a été largement mis en avant, puisque Midica n'est plus livré qu'une fois par jour, le matin, avec tous les avantages que l'on imagine pour les clients, les passants, la circulation. Urby n'a pas trouvé son modèle économique et l'activité s'est trouvée partiellement reprise par Log'issimo, autre filiale de La Poste.

### A l'échelle de la logistique urbaine

Si les orientations générales restent les mêmes, il faut être précis sur les termes utilisés qui permettent d'associer des actions (ou modes opératoires) à des objectifs exprimés sous l'angle de la performance économique et du développement durable. Pour notre appréhension de la logistique urbaine à l'échelle métropolitaine, nous avons choisi de retenir les trois axes d'une efficience accrue proposés par les professionnels - massification, optimisation, mutualisation<sup>2</sup> - termes dont il convient de bien lire la définition dans l'encart ci-après si on veut éviter les « faux amis ».

### DES TRANSFORMATIONS EN COURS QU'IL FAUT ENCORE ENCOURAGER...

C'est ce qui caractérise les axes de la massification et de l'optimisation des mouvements de marchandises. Tant les acteurs de l'entrepôt que du transport peuvent développer leurs propres stratégies individuelles de performance, avec par exemple l'automatisation des entrepôts, une meilleure organisation de leurs tournées de livraison.

### DES TRANSFORMATIONS ENCORE TROP TIMIDES

Mais, et France Logistique insiste sur ce point, la massification doit aller de pair avec la mutualisation des opérations, tant sur les stocks que sur les flux. Cette question de la mutualisation (cf encart) est un enjeu essentiel, mais aussi un de ceux sur lesquels les progrès

sont les plus difficiles à obtenir, car elle suppose soit un partage d'informations entre des acteurs en situation concurrentielle, soit, et surtout, de diminuer les mouvements de véhicules opérés en compte propre au profit de livreurs professionnels. Le compte propre représente encore 50% des mouvements de véhicules dédiés à la livraison. Si les marges de progrès sont, sur le papier, considérables, les freins sont encore bien réels.



# QUELS LEVIERIS D'ACTION ?

## LES CONDITIONS D'UNE LOGISTIQUE URBAINE PERFORMANTE SELON LES OPÉRATEURS : QUELQUES DÉFINITIONS INDISPENSABLES

Pour chacun des trois termes définis, des leviers d'action sont associés à des objectifs de performance exprimés dans le langage logistique, mais intégrables à des objectifs de développement durable<sup>3</sup>

**Massification/optimisation chargement :** démarche qui consiste à optimiser le chargement des véhicules afin d'utiliser l'espace disponible, d'organiser un nombre plus réduit de transports et donc une économie par rapport aux acheminements qui auraient nécessité plus de véhicules et généré plus de mouvements.

**Mutualisation :** processus par lequel plusieurs acteurs d'un même territoire regroupent leurs flux vers une même destination. La mutualisation des flux de la logistique du dernier kilomètre permet de livrer plusieurs distributeurs sur un même point, de fluidifier la distribution des marchandises tout en réduisant les coûts de la logistique, et de faciliter l'accès aux centres-villes. La massification des flux se pratique en général à l'aide d'une plateforme ou d'un entrepôt dédié.

**Optimisation des flux :** actions menées pour organiser, exécuter et contrôler les mouvements de marchandises afin d'assurer une circulation optimale des flux de matières et flux de transport. Elle repose sur un ensemble de techniques dont le but est d'assurer les mouvements de manutention, transport, approvisionnement, livraisons... avec le moins de gaspillages possibles (pertes de temps, stocks, opérations inutiles...), dans le respect des délais, des coûts et des attentes des clients.

## LES TRANSFORMATIONS DE L'INTERFACE LOGISTIQUE URBAINE / AMÉNAGEMENT URBAIN

### L'IMPLANTATION DES ÉQUIPEMENTS LOGISTIQUES

Si le SRADDET et le SCOT permettent d'agir sur l'immobilier logistique des plateformes périphériques, la Métropole dispose du PLUi-H pour anticiper et préserver la possibilité d'implanter des équipements logistiques, supports indispensables pour que les opérateurs puissent aller dans le sens de la massification et de la mutualisation : hôtels logistiques, espaces de logistique urbaine ou centres de mutualisation. Autant d'outils qui permettent de déterminer les conditions d'implantations des infrastructures logistiques au regard de critères comme les besoins stratégiques logistiques territoriaux, la capacité des voiries existantes à supporter les flux et bien sûr les objectifs de réduction du rythme de l'artificialisation des sols à l'heure du ZAN et de la sobriété foncière.

### PLAN DE MOBILITÉ, ZFE, LES AUTRES OUTILS D'UNE MODERNISATION DU PARC DE VÉHICULES DE LIVRAISON

Pensée pour améliorer la qualité de l'air, la Zone à Faibles Émissions (ZFE)<sup>1</sup> s'est concrétisée par des restrictions de circulation visant les véhicules les plus polluants (Crit'Air 4, 5 et non classés), dans l'objectif de favoriser le renouvellement du parc automobile. Toutefois, ce dispositif, critiqué par une partie des usagers, n'a pas suscité l'adhésion attendue au regard de ses ambitions. Sur le volet logistique, sa mise en œuvre aurait gagné en efficacité si elle avait été envisagée comme l'un des leviers d'une politique publique plus globale, articulée avec les autres mesures du Plan de Mobilité (PdM) de la Grande Agglomération toulousaine, notamment son orientation n°6, qui promeut une logistique urbaine durable.

Comme mesure d'accompagnement, Toulouse Métropole a mis en place une aide

au renouvellement du parc automobile des entreprises et associations de moins de 250 salariés, domiciliées et ayant leur activité sur l'une des 37 communes du territoire métropolitain, à hauteur de 20 000€ et/ou de trois véhicules subventionnés.

### LA CYCLO-LOGISTIQUE EN CŒUR D'AGGLOMÉRATION

De l'avis des acteurs du secteur, la cyclo-logistique, c'est moins d'émissions, plus de livraisons à l'heure, une féminisation des équipes, mais aussi des obstacles : vols de vélos, manque de visibilité, rareté des espaces adaptés. La filière se structure dépassant la simple expérimentation. Néanmoins à Toulouse l'écosystème reste fragile : des infrastructures qui ne sont pas à la hauteur, peu d'acteurs industriels qui s'y intéressent, une absence de formation spécialisée, une rareté des hubs de stockage en centre-ville. Pourtant, les besoins sont là et les initiatives aussi : récupération d'huiles usagées à vélo, livraisons plus humaines, formation interne des livreurs, reconversions professionnelles...

La filière vélo de la logistique peut offrir une réponse intéressante aux enjeux de logistique urbaine. Néanmoins, il faut la considérer à sa juste valeur : ni solution magique, ni simple gadget, elle répond aux besoins logistiques du dernier kilomètre (voire des derniers mètres) et ne peut se développer à l'échelle du grand territoire métropolitain. Si le secteur s'organise à l'échelle de la logistique urbaine, il faut également noter qu'il contribue, certes encore modestement, à la réindustrialisation à l'échelle régionale, avec notamment une filière vélo qui se développe dans le Gers et dans les Hautes-Pyrénées.

# UBERISATION

## LIVRAISONS À LA CARTE : LES RISQUES D'UNE "UBERISATION" DE LA LOGISTIQUE

Dans le sillage du e-commerce, la logistique urbaine voit une nouvelle espèce de flux se développer : ceux générés par les commandes à la demande - repas, courses, tout, tout de suite - portés à dos de scooters ou de vélos via Uber Eats, Deliveroo et consorts. Ces plateformes, en pleine expansion, reposent majoritairement sur une "armée" de livreurs auto-entrepreneurs, peu visibles dans les statistiques officielles, mais omniprésents dans nos rues. En l'absence de formation obligatoire, ces travailleurs exercent souvent

dans des conditions précaires, entre horaires nocturnes, cadences infernales et règles de sécurité bricolées. Aussi, nombre de ces travailleurs indépendants sont issus de l'immigration et pour certains en situation de clandestinité, rajoutant à cette précarité. Résultat : des flux difficilement régulés et une prise de risque quotidienne pour les livreurs.

Face à cette réalité, la définition d'une politique de prévention des risques mériterait d'être réfléchie. Elle pourrait passer par des formations continues

gratuites - ou mieux, rémunérées - articulées autour des modules du CAP livreur, et par une remise à plat du statut de ces professionnels. Mais ce dernier point reste du ressort de l'État... Du côté des collectivités, les mairies de Paris, Bordeaux ou encore Grenoble ont ouvert ou mis à disposition des locaux pour accompagner ces livreurs précarisés. Ces lieux offrent des espaces de repos, d'écoute et d'échange pour les livreurs, avec des permanences juridiques et administratives et proposent des offres de formations.

### LE DÉVELOPPEMENT DU E-COMMERCE POUSSÉ PAR LA DEMANDE

Le e-commerce est associé à l'explosion de la demande de la livraison à domicile (BtoC). Représentant de l'ordre de 10% du volume des livraisons urbaines en 2020 (dominées par le BtoB)<sup>[1]</sup>, on estime que ce chiffre aura doublé en 2025. Raison pour laquelle on voit se multiplier les points relais sous différentes formes et positionnements, en grande et moyenne surface, en partenariat avec les commerces notamment. Dans leur rapport "Prospective 2040-2060 des transports et des mobilités", France Stratégie et le CGEDD soulignent que « Les études disponibles comparant le bilan environnemental

du e-commerce et du commerce traditionnel ne permettent pas de trancher en faveur de l'un ou de l'autre ». Concilier les exigences de la demande et de la Transition Écologique : e-commerce subi ou choisi ?

Le développement du e-commerce, au-delà même de l'impact sur le commerce traditionnel, pose la question de la sobriété et de manière dont les leviers seront (ou non) efficacement mobilisés ou rendus inopérants par l'évolution des comportements. Le bilan dépend de différents facteurs sur lesquels il faudra agir collectivement, les points relais bien sûr, mais aussi les modes de transport choisis par le consommateur et le transporteur, la localisation des entrepôts, les emballages, etc..

1 - Alors que l'Assemblée nationale votait la suppression des Zones à Faibles Émissions (ZFE), le Codev finalisait la rédaction de cet avis. Si cette décision n'a pas encore bouclé son parcours législatif, elle marque un tournant majeur. Le Codev en prend acte, tout en espérant que les dispositifs d'aide au renouvellement des véhicules les plus polluants - notamment ceux utilisés pour la logistique urbaine - auront permis des avancées concrètes et seront maintenus. Car au-delà des débats nationaux, l'objectif local reste inchangé : améliorer la qualité de l'air sur le territoire métropolitain. Ce débat réactive également une inquiétude formulée dès 2019 par le Codev Toulouse Métropole : celle d'un risque d'injustice territoriale. À l'époque déjà, l'instance alertait sur le danger de voir les ZFE creuser le fossé entre Toulouse et sa périphérie, en faisant porter l'effort écologique sur les populations les plus modestes.

1 - [https://www.strategie.gouv.fr/files/files/Publications/2022/0208%20Prospective%20mobilit%C3%A9/prospective\\_2040-2060\\_des\\_transports\\_et\\_des\\_mobilit%C3%A9s\\_-\\_rapport\\_de\\_synthese\\_-\\_fevrier\\_2022.pdf](https://www.strategie.gouv.fr/files/files/Publications/2022/0208%20Prospective%20mobilit%C3%A9/prospective_2040-2060_des_transports_et_des_mobilit%C3%A9s_-_rapport_de_synthese_-_fevrier_2022.pdf)



collectivités, ou des producteurs passant par une plateforme d'approvisionnement.

Des exemples existent dans toute la France d'organisation (ou de projets d'organisation) logistique des CCA selon des modalités variées. La ville de Paris (Dir de l'Alimentation Durable) met en place un système fondé sur un opérateur unique, Agri Paris ; A Pau, « Manger Béarnais » est un groupement porté par un collectif regroupant 150 participants représentant 2,5 M€ de production. Biocoop, tourné exclusivement vers la distribution dans ses propres magasins, a développé une logistique propriétaire avec la STB (Sté de Transport Biocoop) créée en 2006 et constituée de quatre agences situées sur chacune des plateformes logistiques de Biocoop.

#### CIRCUITS COURTS ALIMENTAIRES (CCA) ET PLANS D'ALIMENTATION TERRITORIAUX (PAT)

L'approvisionnement alimentaire des villes en circuits courts figure à l'agenda de nombreuses politiques locales dont les Plans Alimentaires Territoriaux institués par la loi Egalim.

S'agissant de connecter logistiquement le milieu rural avec différents clients, en zone rurale ou urbaine, la logistique de proximité alimentaire a aujourd'hui un coût très élevé, représentant entre 20 et 30 % du chiffre d'affaires (CA) des producteurs.

Insérés dans des PAT (projets alimentaires territoriaux), ceux-ci contribuent certes à la cohérence et la vitalité des territoires mais gagneraient en durabilité par une organisation logistique plus vertueuse permettant de concilier efficacité et proximité. On en est encore loin et l'infrastructure logistique reste souvent un impensé dans les circuits courts alimentaires<sup>1</sup>. Cela peut se comprendre: en effet, le concept, a priori simple, de CCA, masque la complexité et la diversité des rapports producteurs / distributeurs/ consommateurs finaux. Les CCA recouvrent aussi bien le petit producteur vendant directement sur les marchés ou via des AMAP, que des producteurs répondant à des appels d'offres de la restauration collective, notamment les cuisines centrales des

#### LA LOGISTIQUE, UN POIDS LOURD DE L'EMPLOI !

Derrière les camions qui sillonnent les routes et les entrepôts qui bordent nos périphéries, la logistique est une véritable "machine" à emplois. Avec près de 1,9 million de postes en France et environ 10% du PIB<sup>2</sup>, elle s'impose comme un pilier du tissu économique. Majoritairement composé d'emplois ouvriers, la filière repose sur des métiers bien ancrés dans le territoire : chauffeurs routiers, caristes ou magasiniers, des professions non délocalisables qui assurent la circulation constante des marchandises.

En l'espace d'une décennie (2012-2022), la branche transport/logistique a vu ses effectifs bondir de 20 %. Une croissance tirée en grande partie par les prestataires logistiques et les auxiliaires du transport, là où se concentrent désormais les postes de cadres et techniciens. Autre évolution marquante, la féminisation du secteur qui atteint désormais près de 30 %, signe que les mentalités et l'organisation du travail évoluent dans ce domaine historiquement masculin.



La professionnalisation et la diversification des emplois est tout aussi présente à l'échelle plus spécifique de la logistique urbaine et de son « dernier kilomètre ». Par exemple, Il y a maintenant un CAP de livreur tandis que la cyclo-logistique, laquelle a intégré les organisations professionnelles logistiques et la convention collective, induit de nouveaux métiers et de nouvelles exigences de formation<sup>3</sup>. Les services de tutelle de l'État comme les organisations professionnelles affirment la nécessité d'envisager globalement les perspectives d'emploi et les exigences de formations adaptées, si on veut que les ajustements ne s'opèrent par un recours excessif à l'« uberisation », fragilisant les normes sociales et/ou la sécurité, qu'il s'agisse des personnels ou des usagers.

Les perspectives de l'emploi et de la formation logistique doivent être envisagées selon deux approches complémentaires destinées à résoudre le déficit d'attractivité des métiers de la logistique. D'un point de vue fonctionnel, l'évolution technologique et la numérisation transforment en profondeur les métiers de l'entrepôt. S'ils sont moins physiques et pénibles qu'auparavant, ils se caractérisent par des troubles musculosquelettiques - représentant la majorité des maladies professionnelles du secteur - auxquels s'ajoutent désormais la pénibilité morale et mentale générée par un devoir de productivité et d'optimisation dicté par l'algorithme et à un management rationalisé à l'extrême<sup>4</sup>. Le secteur, confronté à des difficultés chroniques de recrutement, se voit contraint d'interroger l'attractivité de ses filières et de valoriser des parcours professionnels plus lisibles.

Sur le plan social et territorial, la logistique présente un fort potentiel d'emploi non délocalisable, réparti à la fois dans des bassins structurants comme l'axe Toulouse-Montauban ou le secteur de Baziège, mais aussi au cœur des villes via des modèles émergents comme celui de la cyclo-logistique.

Ces dynamiques s'inscrivent dans une exigence accrue de transition écologique et de justice sociale. La montée en compétences, la structuration des formations, et la territorialisation des politiques logistiques apparaissent ainsi comme des réponses clés à la nécessaire adaptation du secteur.

La logistique s'impose de plus en plus comme un acteur central, à la croisée des enjeux environnementaux, sociaux et industriels ; Si on veut qu'elle accompagne efficacement les grandes mutations économiques et urbaines, il faut absolument développer l'attractivité des métiers de la logistique en menant une politique active de formation, de rémunération et d'amélioration des conditions de travail d'une part, en ayant d'autre part une approche recrutement/formation adaptée aux bassins d'emploi logistique.

1 - La logistique des circuits courts, une entrée par les infrastructures, p. 31. In Logistique(s) circuits courts et relocalisation, Presses Universitaires de Provence, 2024  
2 - <https://www.ademe.fr/presse/communiqu%C3%A9-national/logistique-lademe-pr%C3%A9sente-les-cles-du-succ%C3%A8s-de-la-transition-ecologique-du-secteur/>  
3 - Voir par exemple [https://cyclocargologie.fr/wp-content/uploads/2024/10/cyclocargologie\\_etude\\_formeralacyclogistique\\_2024-10.pdf](https://cyclocargologie.fr/wp-content/uploads/2024/10/cyclocargologie_etude_formeralacyclogistique_2024-10.pdf)

4 - [https://www.lemonde.fr/economie/article/2025/04/30/la-logistique-vivier-d-emplois-mais-a-quel-prix\\_6601858\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2025/04/30/la-logistique-vivier-d-emplois-mais-a-quel-prix_6601858_3234.html)

## DARK KITCHEN : CUISINES FANTÔMES, MAIS VRAIES NUISANCES

Cuisines sans clients, sans devanture, sans âme qui vive. Les dark kitchens, ces "restaurants fantômes" taillés pour la livraison via Uber Eats ou Deliveroo, se multiplient dans les interstices urbains. Leur modèle ? Zéro salle, zéro service, tout pour la rentabilité et par l'algorithme. L'optimisation logistique en lieu et place du lien social.

Mais derrière l'efficacité, le désordre. À Bordeaux, une implantation sauvage a fini devant les tribunaux. À Lyon et Villeurbanne, les maires ont écrit un courrier à la Première Ministre d'alors - Elisabeth Borne - pour prévenir des risques de l'installation d'une "dark city". À Toulouse, la mairie s'est retrouvée impuissante face à une cuisine-fantôme montée dans le quartier des Chalets en profitant d'un vide juridique. Nuisances sonores, scooters en pagaille, riverains excédés : la pilule passe mal.

Depuis 2022, un décret rebat les cartes. Les dark kitchens sont désormais considérées comme des entrepôts (JO, 17 mars 2022), soumises à autorisation d'urbanisme. Une façon de remettre un peu d'ordre dans cette économie hors-sol, dopée à la précarité des livreurs auto-entrepreneurs et aux promesses de rentabilité hors des radars.

Les collectivités tentent maintenant de reprendre la main. Le vrai défi ? Rétablir une forme d'équité spatiale dans les villes, où chaque mètre carré tend à se monétiser.

# DARK KITCHEN

## GARDER LA MAIN SUR LA LOGISTIQUE À UNE ÉCHELLE SUPRA-MÉTROPOLITAINE

Si la logistique urbaine a longtemps été non pensée, se trouvant cantonnée à ce que l'on en voit et qui gêne, les livraisons, l'exigence d'une approche systémique et le besoin de dispositifs de régulation efficaces et lisibles sont maintenant patents. La notion d'autorité organisatrice de la logistique, à l'image de ce qui existe pour la mobilité, paraît séduisante mais n'est pas transposable en l'état. Néanmoins, il y a un vrai souci de "souveraineté" (préférer une logistique choisie à une logistique subie) s'exerçant sur les territoires pertinents (plus vastes que le périmètre de l'autorité urbaine de mobilité) mobilisant des acteurs extrêmement divers, relevant de la sphère concurrentielle ou publique, autour d'un faisceau d'actions. **Seule une structure collaborative dépassant les périmètres institutionnels satisfera à cette exigence qui va bien au-delà d'un simple observatoire et oblige à envisager un pouvoir régulateur.**

Dans cet avis, plusieurs aspects de la logistique urbaine n'ont été que partiellement explorés ou ignorés, notamment les défis liés aux déchets ménagers, à la construction et à l'alimentation. Le Codev Toulouse Métropole a également bien noté les enjeux induits par les pratiques de suremballage et les opérations de reverse logistic. Si cette question n'est pas abordée ici, le Codev tient néanmoins à souligner que l'augmentation des flux logistiques entraîne des surcoûts pour la collectivité chargée de la collecte, du tri et du recyclage des emballages qui y sont liés<sup>1</sup>.

**Ces questions cruciales pour la Métropole nécessitent une analyse plus approfondie. Elles pourront faire l'objet de futurs travaux du Codev Toulouse Métropole.**

## PARTIE 3

# LES CHANTIERS D'UNE "ÉCO-LOGISTIQUE URBAINE"

<sup>1</sup> - En ce sens, à compter du 1er janvier 2025, une nouvelle réglementation étend le champ d'application de la responsabilité élargie des producteurs (REP) aux emballages industriels et commerciaux utilisés pour la vente de produits destinés à un usage professionnel, renforçant le principe du pollueur-payeur. Concernant les emballages ménagers, des dispositions fiscales sont en place depuis 2023.

## ENJEUX ET OUTILS D'UNE STRATÉGIE FONCIÈRE INSTITUTIONNELLE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE



La logistique urbaine est appelée à connaître (et connaît déjà) des transformations fonctionnelles importantes qu'il convient de concilier avec les exigences de sobriété foncière.

L'approche multiscalaire du système logistique par les opérateurs conduit l'État et les collectivités à s'organiser pour que la logistique durable intègre de façon coordonnée les différentes échelles de gouvernance territoriale dans le domaine de la consommation foncière ou de la réallocation de l'espace public.

Le tableau ci-dessous illustre les correspondances possibles avec l'échelle de gouvernance territoriale et reprend des éléments présentés par Toulouse Métropole, dans le cadre d'une rencontre entre ses services et le Conseil de Développement Toulouse Métropole.

	SRADDET	SCOT	PLUIH	Urbanisme Opérationnel	PdM
Intégrer les besoins immobiliers logistiques (surface, typologie) & regrouper les entrepôts en clusters	+	+	+	+	+
Planifier des sites d'avitaillement en énergies alternatives	+	+			
Définir une politique d'aménagement des voiries adaptée à la logistique urbaine			+	+	+
Favoriser la mixité fonctionnelle : tertiaire, production & logistique		+	+	+	+
Structurer un maillage pour des livraisons e-commerce optimisées				+	+
Encourager les entrepôts urbains accessibles en transports collectifs ou modes doux		+	+		+

### SRADDET

Le SRADDET traite de la logistique sous l'angle des grands axes européens et nationaux impactant la Région. On y traite des orientations d'aménagement, d'équilibres territoriaux et d'infrastructures régionales de transport. Le bassin toulousain, bien qu'éloigné des grands axes logistiques européens, abrite néanmoins l'un des six pôles logistiques français (InfoScot AUAT) concentré sur l'axe Toulouse-Montauban.

### SCOT

C'est à l'échelle des SCoT que le législateur a le plus formalisé la prise en considération de la logistique et sa contribution à la transition écologique : le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) est désormais obligatoire et place la logistique au même rang que les autres activités économiques. Le SCOT apparaît ainsi comme

l'outil privilégié de conciliation entre la demande croissante de foncier logistique et les objectifs du ZAN, tous les projets ayant vocation à s'y soumettre. Les DAACL doivent tenir compte du fait que la transformation du système logistique conduit aussi à une diversification de la demande de foncier, en positionnement et en taille : aux grands entrepôts périphériques, il faut adosser des entrepôts de logistique urbaine, des espaces dédiés cyclo logistiques, etc. et en inférer l'impact sur les flux routiers, à corréliser avec les questions de charte des livraisons notamment.

Le niveau d'action du SCoT apparaît d'autant plus crucial aujourd'hui, alors que les entrepôts logistiques se multiplient en périphérie, le long des autoroutes, grignotant des terres agricoles bon marché. L'annonce de l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à l'horizon 2050 a intensifié la spéculation foncière, poussant les acteurs de la logistique à anticiper la future rareté du foncier disponible.

### PLUIH

Le futur PLUIH doit être compatible avec le SCoT GAT qui préconise d'établir des polarités hiérarchisées pour les sites logistiques, un sujet qui sera davantage développé dans la révision en cours du SCoT. Si le projet de PLUIH oriente la création et/ou l'extension de sites logistiques sur certains terrains par un zonage spécifique (UA2) dans le règlement et par des OAP, aucune stratégie n'apparaît. D'ailleurs, le PADD du projet de PLUIH-H précise qu'il s'agit notamment «de poursuivre les réflexions engagées dans la continuité du Plan de déplacement Marchandises, dont l'une des ambitions phares consiste à identifier des implantations préférentielles pour la logistique urbaine afin de permettre la création de hubs dédiés au plus près des clients à desservir»<sup>1</sup>.

Les PLU doivent désigner des zones réservées à la logistique urbaine, permettant l'installation d'ELU (espaces logistiques urbains), des structures compactes spécialement pensées pour desservir efficacement les centres-villes. Intégrer la logistique au cœur même des villes est devenu une nécessité. Face à une pression foncière croissante, il est crucial d'offrir aux acteurs privés des conditions d'implantation rationnelles et durables. Cela passe par une prise en compte explicite dans les documents d'urbanisme. Une stratégie consiste à exploiter les interstices de la ville : dents creuses, friches, parkings souterrains ou locaux vacants peuvent être reconvertis en micro-hubs. Des initiatives pionnières ont vu le jour à Paris ou Lyon<sup>2</sup>, où des espaces oubliés ont été réaffectés à ces nouveaux usages, constituant un format idéal pour le développement de la cyclo-logistique et la mutualisation des stocks en milieu urbain dense.

Sur le volet logistique concernant le BtoC (la livraison aux particuliers), le PLUIH-H peut prévoir dans les livraisons de logements neufs des zones mutualisées dédiées à la réception de colis, à l'échelle de l'îlot ou du cœur de quartier.

**EXPLOITER  
LES INTERSTICES  
DE LA VILLE**

1 - Citation issue du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUIH-H de Toulouse Métropole (p.47). Il faut néanmoins noter que si le Plan de déplacement Marchandises existe, il semblerait ne jamais avoir été mis en œuvre.

2 - Traits Urbains, La logistique urbaine infiltre Paris, n°135, mai 2023

### ARTICULATION AVEC LE PLAN DE MOBILITÉ

Si le dossier de concertation Demain Mobilités affiche l'exigence de « s'engager en faveur d'une logistique urbaine durable », ce ne peut être qu'en transformant le tableau des correspondances fonctionnel/stratégie du foncier et de l'allocation d'espaces publics en tableau des engagements des partenaires à faire. L'élaboration du Plan de Mobilité de la Grande Agglomération Toulouse ("Demain Mobilité !") va prendre en compte les avancements du projet de SERM toulousain, en ce sens la logistique se devra d'être considérée également à cette échelle - notamment sur le volet gouvernance, en collaboration avec les partenaires institutionnels.

### DES DONNÉES PARTAGÉES

#### DES DONNÉES, POUR QUOI FAIRE ?

« La méconnaissance des flux, des volumes et de la nature des marchandises handicape grandement la construction de stratégies publiques visant à optimiser l'usage de l'espace et également de répondre aux besoins des acteurs de la logistique urbaine<sup>1</sup>. »

Partager des données c'est se mettre en capacité de piloter les différents registres des politiques publiques en lien avec la logistique urbaine, c'est-à-dire d'évaluer, expérimenter, rendre compte. Les mêmes données peuvent d'ailleurs être mobilisées pour documenter différentes politiques publiques. Sans chercher ici l'exhaustivité, ce partage de données devrait contribuer à rendre plus efficaces :

- Le pilotage de la ZFE qui nécessite une information sur les flux de trafic, les parcs de véhicules en circulation (capacités, performances énergétiques), des véhicules lourds aux vélos cargo ;
- La politique des « lieux logistiques » qui englobe les entrepôts périphériques, les espaces logistiques urbains ou encore l'allocation et le suivi de l'usage des aires livraisons,
- L'optimisation de l'usage des véhicules du dernier kilomètre (Véhicule élec ou thermique, vélo-cargo, ...);
- L'appropriation de la réglementation par les acteurs de la logistique (données sur la localisation, la disponibilité des aires de livraison, les horaires, les chantiers, etc) ;

- La "maîtrise" du e-commerce (e-commerce subi ou choisi ?) « Le paradoxe est que tous ces espoirs et ces peurs liés aux impacts du e-commerce en ville sont exprimés sans données robustes »
- Emploi/qualifications et prospective métiers
- Évaluation des expérimentations (par exemple de l'expérimentation de la performance cyclo-logistique),

**Ce qui caractérise la logistique urbaine, c'est la non disponibilité des sets de données pertinentes au regard des politiques envisagées.** Des données du secteur concurrentiel font l'objet d'un frein au partage alors qu'elles sont pertinentes et disponibles en temps présent. Du côté des collectivités, des données ne sont pas disponibles aux formats numériques ad hoc (arrêtés de circulations par exemple). Enfin, l'accès à certaines données fait encore aujourd'hui l'objet de restrictions réglementaires (ex : LAPI, lecture automatisée des plaques d'immatriculation). Les sets de données utiles restent donc encore largement à construire.

### DES DONNÉES À GÉRER DANS UN CADRE ADAPTÉ

#### Des principes techniques à respecter pour le partage de données : Le « FAIR »

Pour pouvoir être versées à un dispositif de partage d'information, les données doivent respecter le principe du FAIR (Findable, Accessible, Interoperable, Reusable – Trouvables, accessibles, interopérables, réutilisables) de façon à assurer leur interopérabilité. (<https://www.go-fair.org/fair-principles/>). Certaines de ces données, provenant du secteur concurrentiel notamment, devront aussi être anonymisées avant partage.

#### Un cadre réglementaire européen pour aller vers une éthique de l'usage des données

Le Règlement de la Commission européenne sur la gouvernance des données (DGA pour Data Governance Act) vise à faciliter la disponibilité et le partage sécurisé (et en confiance) de données produites par les institutions, les entreprises privées ou les citoyens. Ce règlement fait suite à d'autres textes dont le RGPD qui permettent d'envisager explicitement une éthique dans le partage et l'usage des données.

# POUR QUOI ? POUR QUI ?

Elle s'explique en partie par la concurrence entre acteurs de la logistique qui les cantonne à des stratégies individuelles d'optimisation. Les acteurs craignent que la communication des données à la puissance publique n'aboutisse qu'à un surcroît de contraintes. C'est à la collectivité de prouver qu'elle fournit en retour une information pertinente justifiant le partage d'informations dans un cadre de confiance réciproque.



#### Sphère concurrentielle

L'outil FMD (Floating Mobile Data) exploitant les données de la téléphonie mobile



Les FCD (Floating Car Data) issues des données des véhicules

#### Sphère publique

Norme et réglementation : (ex: logiciel pour rassembler les arrêtés de circulation)

Observation des trafics (caméras, capteurs, lecture automatisée de plaques d'immatriculation (LAPI), etc, en devenir.

#### Mixte public/privé

Obligation d'usage d'application mobile sur les aires de livraisons ce qui permettrait de connaître en temps réel leur usage

Fichier des « lieux logistiques » : entrepôts, points relais et autres espaces logistiques urbains

L'emploi de la logistique urbaine : effectifs et qualifications, point de tension, etc

## EKITIA

## LA CHARTE ÉTHIQUE DES USAGES DE DONNÉES EKITIA

(<https://www.ekitia.fr/> )

### “Pourquoi cette Charte ?

Le développement de l'économie des données est riche de promesses. Celles-ci, pour être réellement tenues, nécessitent qu'un cadre éthique soit posé, sans quoi les atteintes à la vie privée, aux intérêts des individus ou de la société et de l'environnement pourraient se multiplier, au risque d'un rejet citoyen des technologies et services associés au traitement et à la communication de l'information.

Cette Charte définit des principes éthiques utiles pour encadrer tout type d'usage des données. D'une part, elle concerne tant les usages de données à caractère personnel que les usages de données non personnelles et d'autre part, ses principes, elle concerne tous les secteurs d'activité.

Nous pensons en effet qu'il est intéressant d'appréhender les enjeux éthiques liés aux données de manière globale, c'est-à-dire de traiter à la fois ceux liés aux données personnelles et ceux liés aux données non personnelles, notamment parce que la frontière entre ces deux « catégories » de données devient de plus en plus poreuse [...]”

\* A noter que l'AUAT, Toulouse Métropole, la Région Occitanie, etc. en sont membres

### DES DONNÉES ACCESSIBLES À QUI ?

Dans le domaine de la logistique urbaine, l'accessibilité des données devra naturellement profiter aux acteurs de l'écosystème, opérateurs et collectivités, en appui de leurs stratégies d'optimisation ou de démarches prospectives. C'est sur ces données que les collectivités doivent aussi organiser leur « rendre compte » aux citoyens.

Le CILOG (Comité Interministériel sur la Logistique) de 2021 a institué un Observatoire national de la logistique urbaine qui, ainsi que des associations comme ATEC/ITS travaillant sur des projets « d'entrepôts territoriaux de données », contribue à fédérer les expérimentations dans le traitement des données à l'échelle d'un territoire local cohérent.

En ce sens, une expérimentation particulièrement inspirante a été mise en place lors des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 : JOPTIMIZ. Pilotée par la ville de Paris, la préfecture de police et le ministère de la Transition écologique, JOPTIMIZ propose quatre outils complémentaires :

- **CirQlizz** : générateur de QR codes pour accéder aux zones à circulation réglementée (périmètre bleu), simplifiant ainsi les contrôles.
- **Visualiz** : carte interactive indiquant les zones de restriction, les aires de livraison, les voies réservées et les établissements de santé.
- **Numériz** : application mobile permettant aux conducteurs de déclarer leur stationnement et de visualiser les places de livraison disponibles.
- **Itinériz** : outil de calcul d'itinéraires en temps réel tenant compte des restrictions de circulation.

Cet outil destiné aux professionnels a été rendu possible grâce à la collaboration et la mise en commun de données de l'ensemble des acteurs de l'écosystème de la logistique urbaine qu'ils soient publics ou privés.

## PENSER LA TRANSFORMATION SYSTÉMIQUE DE LA LOGISTIQUE URBAINE

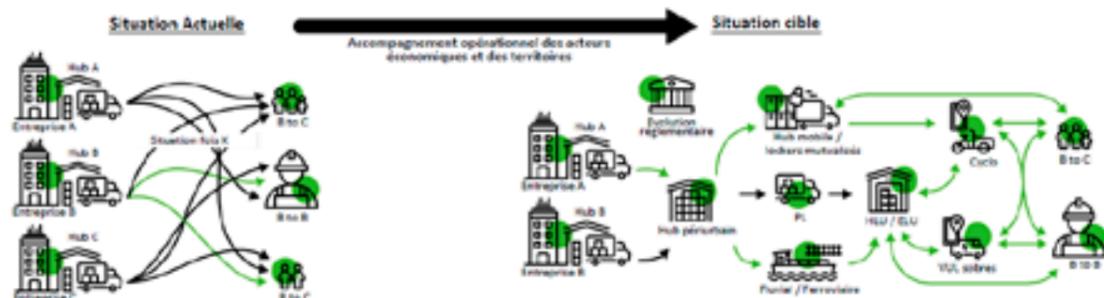
Les injonctions qui s'imposent à la logistique urbaine s'inscrivent dans des référentiels de valeurs qui peuvent paraître aux antipodes. Entre des objectifs de santé publique et de performance économique, n'y a-t-il pas de contradiction ? Au sein d'un même référentiel, une mesure ciblée a des répercussions bien au-delà de la cible initiale : remplacer un véhicule thermique par un électrique change la capacité de chargement, donc la tournée, l'emploi des conducteurs, etc.

Sortir de ce dilemme nécessite de passer d'une mesure des effets à une mesure des performances du système pris dans son ensemble. Ce chantier de l'éco-logistique consiste donc à décrire le système en situation présente et ce qu'il devient en situation cible pour répondre, globalement, aux différentes attentes. La plateforme de données partagées (cf § data) est l'outil qui permettra la mesure effective de la performance du système. Seule une approche systémique permet d'inscrire les spécificités et opportunités locales dans un cadre cohérent, compatible avec les grandes tendances nationales.



**LA PLATEFORME DE DONNÉES PARTAGÉES  
UN OUTIL DE MESURE  
DE LA PERFORMANCE DU SYSTÈME**

### Schéma de transition situation actuelle observée vers la situation cible désirable



#### Les défauts de la situation actuelle :

- Taux de remplissage moyen 30% (dont retour à vide des camions)
- Petits véhicules et motorisation thermique
- Difficultés de stationnement
- Dispersion des locaux de logistique...

#### Les améliorations attendues par la stratégie

##### “mutualisation, massification, optimisation” :

- Développement des modes de transport sobres en énergie
- Aptitude à traiter les circuits-courts et la logistique inverse
- Réduction des tonnes /km parcourus
- Maintien du même niveau de service aux usagers :
  - > en réduisant les nuisances
  - > en baissant les coûts

Source : Éléments de stratégie : la logistique sur l'espace métropolitain, Toulouse Métropole

Ce diagramme présente les évolutions de la structure de la logistique urbaine actuelle vers une configuration répondant mieux à des objectifs de développement durable. Une telle évolution ne se fera pas « naturellement » et nécessite la mise en place d'une stratégie adaptée.

En situation actuelle : distribution par chaque opérateur depuis sa propre plateforme vers le consommateur final (B to C) ou vers des entreprises (B to B). Le même consommateur reçoit des colis depuis chacune des différentes plateformes. Cette configuration est d'autant moins optimale que la métropole toulousaine, comme toutes les autres, est confrontée à une augmentation de consommation de biens et de services en ZFE-M impliquant mécaniquement un accroissement des flux de logistique, de consommation d'énergie ayant pour corollaire davantage de congestion et de pollution.

En situation cible : concentration des plateformes (hubs) périphériques et création de hub(s) périurbain(s). À partir d'un hub périurbain, les marchandises sont redistribuées

vers des lockers mutualisés, des Hôtels ou Espaces de logistique urbaine, puis vers le destinataire final (B to C), directement ou via un pôle de cyclo-logistique. L'objectif est de maîtriser et limiter les flux directs de B to C depuis les plateformes périphériques, de rationaliser le B to B. La collectivité participe à une meilleure performance économique et écologique du système par son action portant sur la réglementation, la régulation des accès aux espaces de livraison/stationnement ainsi qu'en favorisant les possibilités effectives d'implantation des espaces de logistique ad hoc, compatibles avec le PLUi-H (Espaces de Logistique Urbaine, Hôtels de Logistique Urbaine).

Si le cœur logistique toulousain dispose déjà d'un atout avec le pôle de Fondeyre (80 000 m<sup>2</sup>), il apparaît nécessaire d'envisager de mailler la zone centrale d'espaces logistiques ayant des rayons de diffusion de l'ordre de 4 km (Secteurs de la Gloire, de St Cyprien, Oncopole, et Purpan), adaptés aux exigences de la cyclo-logistique.

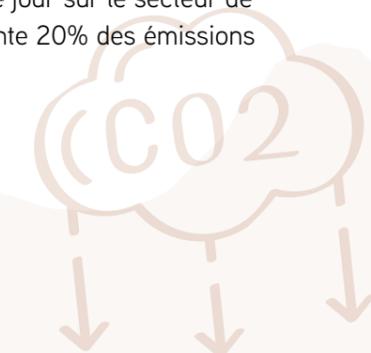
# MASSIFIER MUTUALISER VERDIR

## LA DÉCARBONATION DE LA LOGISTIQUE

La décarbonation de la logistique urbaine est devenue un enjeu majeur pour répondre aux défis environnementaux et sociétaux actuels, notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les objectifs de transition vers un modèle bas-carbone, en particulier dans le secteur du transport de marchandises, nécessitent des actions concrètes à tous les niveaux, depuis les politiques publiques jusqu'aux usages des particuliers, en passant par les pratiques des entreprises. Sur ces deux derniers points, rappelons d'une part les recommandations produites en 2022 par la Commission de l'Aménagement du Territoire et du Développement Durable du Sénat qui invitent à sensibiliser les consommateurs au coût environnemental de leurs livraisons, notamment en interdisant la mention « livraison gratuite » sur les sites de vente en ligne et d'autre part, les engagements pris par le groupe La Poste (60 % des livraisons de colis en France) en termes de mutualisation des livraisons et de verdissement de sa flotte.

Du côté des pouvoirs publics, les zones à faibles émissions (ZFE) sont l'un des dispositifs clés dans cette transformation. Ces zones visent à limiter l'accès des véhicules polluants dans les zones urbaines à forte densité, incitant ainsi à l'adoption de solutions de mobilité plus propres, suivant le modèle des « low emission zones » présentes dans plus de 200 villes européennes. Néanmoins, si les ZFE représentent un levier certain vers une logistique urbaine plus durable, les pouvoirs publics locaux peinent à mettre en place cette mesure « venue d'en haut » et impopulaire, jugée notamment comme étant inéquitable par les ménages modestes qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule et dont l'empreinte carbone est la plus faible.

La logistique urbaine du dernier kilomètre représente une part importante des émissions de CO<sub>2</sub>, et sa décarbonation passe par une réorganisation du transport, en favorisant les véhicules à faible émission (VEFE) et en développant des alternatives comme les véhicules électriques et les modes de transport actifs (vélo-cargo, etc.). Le verdissement des flottes et l'utilisation de modes doux ainsi que l'optimisation des flux logistiques (massification et mutualisation notamment) apparaissent donc comme des solutions pour décarboner la logistique en cœur de ville et pour agir contre d'autres externalités négatives induites par ces activités telles que la qualité de l'air et les épisodes de congestion. Des solutions inscrites dans les actions du Plan Climat Toulouse Métropole depuis 2018<sup>1</sup>, alors même que l'évaluation intermédiaire du Plan Climat précise que l'écart entre l'objectif de baisse des GES sur le territoire d'ici 2030 (-40%) et la prévision à cette échéance (-9%) était dû en partie à "l'absence d'actions à ce jour sur le secteur de la logistique qui représente 20% des émissions GES du territoire".

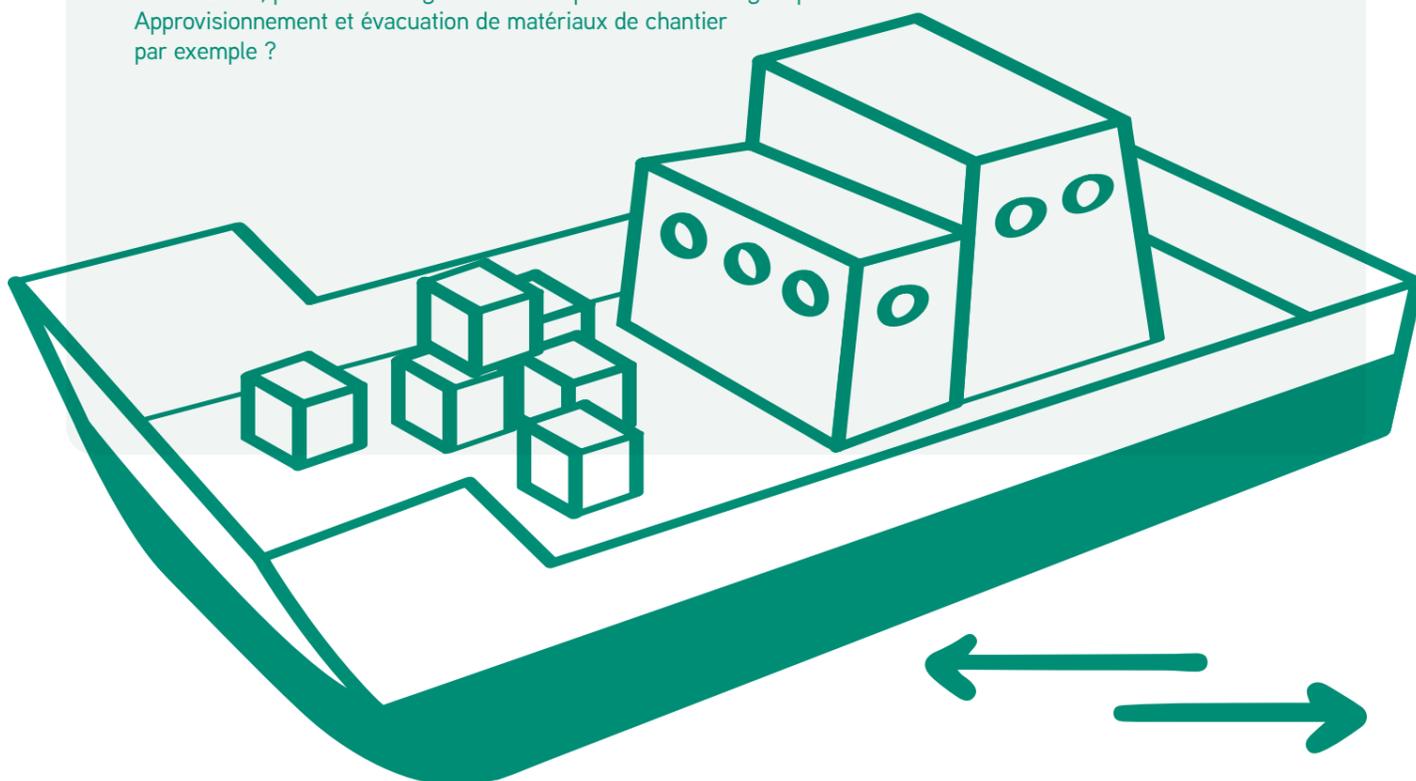


## MOINS DE CAMIONS, PLUS DE BATEAUX ?

Figures marquantes des paysages urbains du XIXe siècle aux années 1970s, la logistique urbaine fluviale fait un retour en force dans certaines grandes agglomérations françaises, notamment à Paris, Strasbourg et Lyon. La logistique fluviale est une alternative modale écologique qui contribue à diminuer la congestion urbaine.

À Toulouse, le seul vecteur fluvial de logistique urbaine est constitué du canal, et il est loin d'offrir le même potentiel qu'à Paris (12 millions de tonnes de marchandises en 2021), Strasbourg et Lyon. Pourtant, un accord récent entre Toulouse Métropole et les Voies Navigables de France (VNF) va permettre de lancer une expérimentation. Un groupement d'entreprises innovantes a été sélectionné pour opérer un service de collecte de déchets alimentaires et leur acheminement par bateaux électriques avec des solutions de cyclologistique et des hubs urbains de redistribution sur une portion allant du quai logistique de Lalande au port Saint-Sauveur. Un pari ambitieux, mais nécessaire : selon l'Ademe, le transport fluvial émet cinq fois moins de CO<sub>2</sub> que son équivalent routier et réduit drastiquement la pollution sonore et les embouteillages.

Malgré son gabarit, ses nombreuses écluses et son classement à l'UNESCO, peut-on envisager d'autres expérimentations logistiques sur le canal du Midi ? Approvisionnement et évacuation de matériaux de chantier par exemple ?



## QUELLE ÉNERGIE POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES ?

Une logistique urbaine plus durable nécessite de verdir sa flotte en changeant l'énergie d'alimentation au profit d'une énergie favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques.

Il existe actuellement différentes énergies alternatives pour le marché des véhicules utilitaires légers : gaz naturel, électricité, biocarburants, hydrogène. Pour une solution applicable à court terme parmi ces différentes énergies alternatives déployées, les évolutions technologiques incitent à prioriser les offres VUL électriques et gaz naturel, aujourd'hui commercialisées et diversifiées bien que la production reste très limitée et les délais de commande longs. Bien que moins émetteur de GES que le diesel ou l'essence, le GNV n'en demeure pas moins une énergie fossile et contribue quand même au réchauffement climatique. Pour l'utilitaire électrique, la production des batteries a un impact environnemental non négligeable, dû aux émissions de GES induites et à l'utilisation de matériaux rares. La recharge de ces véhicules implique, en France, un recours à une énergie peu émettrice de GES, le nucléaire, mais non renouvelable.

Pour autant, l'acquisition d'un véhicule électrique reste coûteux, ce qui est compensé par un coût d'exploitation plus faible mais qui nécessite aussi de s'intéresser à la durée de vie des batteries. Et le véhicule électrique présente un moins bon rapport charge utile/encombrement en comparaison des énergies classiques ou du GNV, du fait principalement des batteries. Or, une flotte plus verte est aussi une flotte qui minimise les trajets contribuant ainsi à une moindre gêne de circulation.

Reste l'hydrogène qui utilise une pile à combustible qui transforme l'hydrogène (H<sub>2</sub>) gazeux en électricité directement au sein du véhicule. Sans émissions au pot d'échappement, cette alternative serait plus autonome et simple en recharge que le véhicule électrique. Cette technologie prometteuse n'a pas encore atteint une maturité suffisante. L'hydrogène reste principalement produit à partir d'énergies fossiles et le réseau de distribution reste à construire.

## LES COLLECTIVITÉS FACE AUX NUISANCES DE LA LOGISTIQUE : ET SI LA CLÉ ÉTAIT DANS LE RYTHME URBAIN ?

Les externalités négatives de la logistique du dernier kilomètre - congestion, pollution, nuisances sonores, occupation désorganisée de l'espace public - imposent une mobilisation des collectivités pour encadrer et faire évoluer les pratiques.

L'optimisation des aires de livraison constitue un levier immédiat. Trop souvent mal localisées ou sous-utilisées, elles peuvent, si elles sont repensées, fluidifier les flux et réduire les arrêts gênants en voie.

Les livraisons en horaires décalés, encadrées par des équipements adaptés et la concertation avec les riverains, permettent également de désaturer les heures de pointe tout en limitant les nuisances.

Développer un usage mixte de l'espace public - en permettant la reconversion temporaire de zones de livraison - est une réponse pertinente à la rareté du foncier et aux besoins de flexibilité urbaine.

La gestion des déchets logistiques (palettes, cartons) reste un point noir. Des systèmes de collecte dédiés et des pratiques de réemploi doivent être encouragés.

Si Toulouse a engagé des actions via son Code de la rue, une généralisation à l'échelle métropolitaine s'impose. Une gouvernance partagée, à l'image du Bureau des Temps de Rennes Métropole, pourrait renforcer la concertation et l'acceptabilité de ces mesures.

## S'ENTENDRE SUR DES OBJECTIFS PARTAGÉS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)<sup>1</sup>

Appréhender la logistique urbaine nécessite une lecture systémique d'un écosystème où ses acteurs publics (en charge de la régulation, planification, facilitation) et privés (en charge des livraisons, stockage, organisation, emploi) interagissent sur un territoire donné, ces acteurs pouvant être extérieurs au territoire. La méthodologie des « Toiles » que l'AUAT a déjà utilisée dans d'autres domaines, pourrait ainsi être appliquée au système logistique. L'objectif de ces "Toiles" est de :

- Connaître les Interactions présentes = flux, contrats, règlements
- Diagnostiquer (potentiel, carences ou forces/faiblesses)
- Bâtir les futurs possibles, souhaitables (avec des objectifs atteignables, mesurables)

Doter l'ensemble de l'écosystème d'ODD suppose de concilier des intérêts divergents par une action collective les associant à un objectif général commun, intégrant lui-même des éléments hétérogènes (l'économique, l'environnement et le social) et hiérarchisés différemment par les parties prenantes.

Se doter d'ODD dans le secteur concurrentiel suppose de s'appuyer sur la RSE, on parlera alors de RSE territorialisée. « Il convient de souligner l'importance d'une action conjointe des autorités territoriales et professionnelles, au niveau d'une branche ou d'un secteur (selon le cas), pour que le cadre de concurrence intègre des engagements RSE pour le territoire. »

Cette hybridation de la démarche est particulièrement opportune dans le cas de la logistique urbaine qui nécessite déjà des échanges d'informations entre le public (aménagement, réglementation) et les acteurs du secteur concurrentiel. Ces échanges sont amenés à se développer dans le contexte de la ZFE, d'aides à la transformation des flottes de véhicules, de transformation de la réglementation.

S'engager dans la définition d'ODD partagés mobilisant la RSE est certes difficile, novateur, mais apparaît toujours plus indispensable. Une opportunité de confirmer que la RSE est autre chose que du green washing, d'autant qu'à la RSE sont associés des accords nationaux interprofessionnels relatifs à la Transition Écologique et au dialogue social.

## PARTIE 4

# LES RECOMMANDATIONS DU CODEV

## DOTER L'ÉCOSYSTÈME DE LA LOGISTIQUE URBAINE D'UNE GOUVERNANCE AUTOUR D'ODD PARTAGÉS

Approcher la logistique de manière systémique est une nécessité. L'enjeu est celui d'une « souveraineté logistique » (logistique choisie plutôt que subie) qui s'appuiera sur des mécanismes de régulation et de prospective, partagés entre acteurs institutionnels et ceux du secteur concurrentiel.

Pour le secteur concurrentiel, il s'agit de mettre en place une démarche de RSE « territorialisée » avec des engagements réels pour le territoire.

La création d'un dispositif de gouvernance ad hoc est indispensable. Celui-ci doit associer des acteurs privés et d'autres collectivités que la Métropole (on pense notamment aux EPCI voisins, au CD31, à la Région Occitanie). Ce dispositif doit aussi nourrir les travaux menés à l'échelle de l'inter-SCoT. Les enjeux de logistique urbaine devant s'appréhender de manière multi-scalaire, il sera également nécessaire d'adopter un volet logistique au sein de la gouvernance du projet de SERM toulousain.

Pour une meilleure intégration et accroître ses chances de réussite, ce dispositif pourrait être doté d'un budget incitatif.

NB : un modèle de gouvernance partagée, comme celui préconisé par le Codev, a notamment été mis en place par Bordeaux Métropole dans le cadre de sa Feuille de route - Logistique urbaine 2023-2026<sup>1</sup>, qui intègre notamment les acteurs privés.



## DÉFINIR LES ODD PRIORITAIRES, INCONTOURNABLES OU ÉMERGENTS

### Classer les objectifs

- Selon les axes d'efficience accrue de la logistique urbaine définis par les opérateurs : massification/optimisation des chargements, mutualisation et optimisation des flux ;
- Par catégories d'action : acteurs publics (en charge de la régulation, planification, facilitation) et privés (en charge des livraisons, stockage, organisation, emploi).

Les initiatives et stratégies thématiques menées par les acteurs institutionnels, incluant la Métropole, seront examinées pour évaluer leur impact sur ces objectifs d'efficacité, évalué selon les critères établis pour la plateforme de données partagées.

### Des objectifs incontournables pour les acteurs institutionnels

- Définir des actions d'accompagnement autour de la ZFE (modernisation des flottes)
  - Développer une politique des « lieux logistiques » et notamment la création d'espaces dédiés à la cyclo logistique. Une budgétisation adossée à un montage partenarial est indispensable.
  - Rendre lisible la réglementation
  - Numériser l'accès aux aires de livraison
- Une attention particulière partagée par tous les acteurs devrait être portée à :

- La maîtrise des effets du e-commerce. Maintenir la "souveraineté" des acteurs publics locaux, ce qui suppose un dialogue entre les opérateurs et les aménageurs publics.
- La mutualisation (là où le partage de data est indispensable)

### Une préoccupation autour de logistiques plus singulières

- La logistique circuits courts alimentaires
- La logistique de chantier et rénovation

## UNE STRATEGIE PARTAGÉE (« HYBRIDE ») EMPLOI – FORMATION TERRITORIALISÉE

Les acteurs institutionnels et privés doivent anticiper sur les besoins de recrutement et de formation – initiale et continue – en tenant compte de la localisation des emplois (plateformes périphériques ou urbaines, etc). C'est une des missions que le dispositif de gouvernance, qui est aussi un espace de discussion et d'échange, doit assurer.

Pour cela, il peut s'appuyer sur la plateforme de données partagées.

L'évolution permanente de la filière génère des tensions en matière de recrutement avec des enjeux importants de formation, initiale et continue. La logistique urbaine englobe une diversité de métiers qui évoluent du fait de la digitalisation des flux, de l'automatisation des entrepôts, de l'extension des maillons de la chaîne de la logistique et des attentes en matière de RSE. Le métier le plus connu, celui de conducteur/livreur, se professionnalise également (CAP) et se diversifie (cyclo-logistique), exigeant de nouvelles compétences et formations.

Que l'on considère les aspirations des jeunes générations à davantage d'autonomie et de flexibilité, la recherche par les entreprises d'une plus grande polyvalence de leurs salariés, l'attractivité des métiers ou l'uberisation d'une partie des emplois, la nécessité d'une vision partagée de l'avenir s'impose.

## UNE MEILLEURE INTÉGRATION DE LA LOGISTIQUE DANS LE PROJET ALIMENTAIRE TERRITORIAL (PAT)

Un travail sur la logistique des circuits courts alimentaires s'impose donc pour la Métropole Toulousaine qui, s'appuyant sur une approche systémique, devra produire ses propres solutions, adaptées aux spécificités de la production agricole du territoire (type de production, saisonnalité, etc), s'inspirant d'exemples tout en fuyant le copier-coller.

Concernant la filière "fruits et légumes", il semble nécessaire d'approfondir les expérimentations de mutualisation de collecte (Axe 3 du PAT, " Structuration des filières locales") pour tendre vers le modèle dijonnais - en pointe sur le domaine - d'une légumerie métropolitaine, maillon clé entre les producteurs locaux et la restauration collective.



## UNE PLATEFORME DE DATA PARTAGÉES

La Métropole déjà engagée dans des partenariats (charte InterLud) doit initier la création d'une plateforme de données partagées par les acteurs associés au dispositif de gouvernance. Ces données ne sont pas a priori publiques, mais accessibles.

Il reste à construire les sets de données dédiées permettant, d'une part, d'appréhender les interactions entre acteurs publics (Régulation, planification, facilitation) et privés (livraisons, stockage, organisation, emploi) et d'autre part, de disposer du socle sur lequel s'appuyer pour réfléchir aux futurs possibles.

La plateforme de données est d'abord l'outil indispensable à la gouvernance de l'écosystème logistique. Elle mettra à disposition les données à partager avec les acteurs de l'écosystème. Elle pourra aussi alimenter les observatoires, aux échelles nationale et locale, de la logistique urbaine ; elle permettra d'organiser le rendre-compte aux citoyens, plus généralement à la société civile, en prenant exemple sur les modèles proposés par Ekitia ou encore la démarche JOPTIMIZ.

## UNE ÉQUIPE LOGISTIQUE AU SEIN DE TOULOUSE MÉTROPOLITAINE AU SERVICE D'ODD PARTAGÉS

La constitution d'une véritable structure intégrée aux services de la Métropole est nécessaire au portage des programmes et projets relevant de la logistique urbaine. Elle nécessite de la transversalité avec les équipes en charge de la planification urbaine, du numérique, les directions territoriales, les services compétents pour la circulation et la régulation des trafics, de façon à avoir un réel interlocuteur dans le système de gouvernance..

La constitution d'un service dédié à la logistique urbaine permettra l'instauration d'un processus pérenne d'évaluation et d'expérimentation du plan-programme partie prenante du (futur) Plan de Mobilité et relevant de la (future) Charte InTerLud. Aujourd'hui, les moyens mis en oeuvre par Toulouse Métropole dans le cadre de "l'élaboration d'un plan de déplacement marchandise métropolitain" sont seulement constitués d'un équivalent temps plein (ETP)<sup>1</sup> ... Mise à disposition insuffisante au regard des enjeux.

<sup>1</sup> - Plan Climat Toulouse Métropole, Acte II - Programme 2022-2025, fiche action n°37 "élaboration d'un plan de déplacement marchandises métropolitain", PCAET - Acte II catalogue actions Toulouse Mairie Métropole, site officiel.

**AMAP** : Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne

**AUAT** : Agence d'Urbanisme et d'Aménagement de Toulouse aire métropolitaine

**ATEC/ITS France** : Association pour le développement des techniques de transport,  
ITS = Intelligent Transport Systems

**BtoB** : Business to Business, commerce interentreprise

**BtoC** : Business to Consumer, commerce entre entreprises et particuliers

**CAP** : Certificat d'Aptitude Professionnelle (dans le métier de conducteur/livreur)

**CEREMA** : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité  
et l'Aménagement

**CCA** : Circuits Courts Alimentaires

**CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie

**CGEDD** : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

**CILOG** : Comité Interministériel sur la Logistique

**Codev** : Conseil de Développement

**DAACL** : Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique

**DGA** : Data Governance Act, Règlement sur la gouvernance des données

**ELU** : Espaces Logistiques Urbains

**EPCI** : Établissement Public de Coopération Intercommunale

**ETP** : Équivalent Temps Plein

**FAIR** : Findable, Accessible, Interoperable, Reusable - faciles à trouver, accessibles,  
interopérables et réutilisables

**FCD** : Floating car data - données de véhicule traceur

**FMD** : Floating Mobile Data - données de flottes de téléphones mobiles

**LAPI** : Lecture Automatisée des Plaques d'Immatriculation

**InTerLUD+** : Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable

**InterSCoT** : Instance de coopération des Schémas de Cohérence Territoriale

**ODD** : Objectifs de Développement Durable

**PAT** : Plan Alimentaire Territorial (ou Projet Alimentaire Territorial)

**PCAET** : Plan Climat Air Énergie Territorial

**PIB** : Produit Intérieur Brut

**PDM** : Plan De Mobilité

**PLUi** : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

**PDU** : Plan de Déplacements Urbains

**RGPD** : Règlement Général sur la Protection des Données

**RSE** : Responsabilité Sociétale des Entreprises

**SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale

**SDE** : Schéma de Développement Économique

**SERM** : Service Express Régional Métropolitain

**SDIRVE** : Schéma de Développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques

**SRADDET** : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

**ZAN** : Zéro Artificialisation Nette

**ZFE** : Zone à Faibles Émissions

# GLOSSAIRE



## LE CODEV TOULOUSE MÉTROPOLE ?

Le **Codev** est une assemblée consultative indépendante et libre de son expression, composée exclusivement de bénévoles. A l'écoute des citoyen-nes, il mobilise l'expertise de ses membres pour contribuer à éclairer l'action publique par la production de rapports et d'avis.

L'activité du Codev s'organise autour de **groupes de Travail** sur des sujets divers. Il contribue aussi à l'animation du **débat public** avec l'organisation de conférences ou autres événements ouverts au grand public. Le Codev propose enfin des **expérimentations participatives** qui permettent de déployer des démarches innovantes.

Les publications du Codev sont disponibles sur demande et en téléchargement sur son site internet ([www.codev-toulouse.org](http://www.codev-toulouse.org)). Retrouvez toutes ses actualités sur les réseaux sociaux.

### ENVIE DE PARTICIPER

Contactez-nous par courriel : [codev@toulouse-metropole.fr](mailto:codev@toulouse-metropole.fr)

CODEV

Conseil de développement  
TOULOUSE MÉTROPOLE