

## Dispositif de participation sur le projet Toulouse EuroSudOuest

### « Les Ateliers de la Fabrique »

#### Compte-rendu de la réunion du mercredi 25 septembre 2013

\*\*\*\*\*

- **Lieu** : Espace Bonnefoy, salle des conférences, 1<sup>er</sup> étage, 4 rue du Faubourg-Bonnefoy
- **Participation** : 43 personnes
- **Elu présent** : Bernard Marquié, Adjoint au maire en charge des déplacements et de la mobilité
- **Services présents** : Serge Mathieu, Direction des services urbains à la Communauté Urbaine Toulouse Métropole, et Olivier Duvernois, Europolia

\*\*\*\*\*

#### SOMMAIRE

|   |       |
|---|-------|
| 1. Présentation : la logistique urbaine, un enjeu pour les futurs projets urbains | p. 2  |
| 2. Questions-réponses   | p. 4  |
| 3. Travail en sous-groupes  | p. 5  |
| 4. Restitution des travaux  | p. 6  |
| 5. Échanges   | p. 8  |
| Conclusion  | p. 9  |
| Annexe : liste des organismes participants présents le 25/09/13                   | p. 10 |

**M. Duvernois, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest à Europolia, remercie les participants pour leur présence et salue celle de Monsieur Marquié, Adjoint au Maire en charge des déplacements et de la mobilité.**

**M. Duvernois espère que le changement de lieu sera plus propice au travail des Ateliers.**

**Il excuse ensuite l'absence de M. Makengo, élu référent des Ateliers, et celle de M. Busquets.**

**Il rappelle la date de la prochaine réunion : le 09/10. Elle sera consacrée à l'analyse sociodémographique du périmètre de Toulouse EuroSudOuest. Elle se déroulera plus précisément en trois temps :**

- 1. Présentation du travail sur les données statistiques de l'INSEE,**
- 2. Travail en groupes sur la base de ces données,**
- 3. Retours d'expériences des membres de l'atelier pour aller au-delà des chiffres.**

**La réunion du 30/10 qui suivra portera sur la programmation du projet urbain.**

**Ce soir, la rencontre concerne la logistique urbaine et M. Duvernois en annonce le déroulé :**

- 1. Présentation : la logistique urbaine, un enjeu pour les futurs projets urbains**
- 2. Questions-réponses**
- 3. Travail en sous-groupes**
- 4. Restitution des travaux**
- 5. Echanges**

**M. Duvernois souhaite une répartition équilibrée du temps consacré à chacun de ces points. Il s'agit d'avoir un temps de présentation moins long pour des travaux en sous-groupes plus riches.**

## **1. Présentation : la logistique urbaine, un enjeu pour les futurs projets urbains**

### **Introduction**

En préalable à la présentation du diaporama, M. Marquié indique que la logistique urbaine s'inscrit dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU). C'est d'ailleurs la première fois que ce volet est travaillé à ce point : M. Marquié explique cette attention par la nécessité d'une cohérence avec les demandes faites aux automobilistes par ailleurs. Un travail avec les transporteurs a été engagé depuis deux ans : sa 1<sup>ère</sup> étape a porté sur le centre-ville historique. Mais il s'agit bien de parvenir à une circulation propre et apaisée sur l'ensemble de la ville. Tels sont les enjeux qui encadrent la discussion sur Matabiau, conclut M. Marquié.

### **Définition**

M. Mathieu commente le diaporama et donne la définition de la logistique, partagée par tous les référents au niveau national, pour que chacun ait les mêmes bases. Concernant la logistique urbaine, il relève l'importance des déplacements induits par les habitudes de consommation personnelles. Il rappelle enfin que la livraison de marchandises ne constitue que l'acte final de la chaîne d'acheminement.

### **Contexte : la contrainte spatiale**

L'activité marchandises génère hebdomadairement 790 000km-Equivalents Véhicules Particuliers. A l'échelle du PDU, c'est-à-dire de l'agglomération, 14% des livraisons ont lieu au centre-ville de Toulouse, soit 12 000 livraisons/jour.

### **Contexte : les contraintes d'approvisionnement**

Sous la pression foncière et le développement urbain, les plateformes qui livrent le centre-ville sont de plus en plus éloignées. Aucune n'est comprise entre 0 et 5km, et celle de Castelnau d'Estrétefonds par exemple, se situe à plus de 20km. Un gaspillage de temps et d'énergie se fait donc dans l'approche du centre-ville qui engendre aussi un important impact sur l'environnement et les coûts.

### **Contexte : les contraintes horaires**

M. Mathieu pointe la montée en charge des livraisons entre 07h et 09h. Ces profils horaires sont à l'origine de la rédaction de la Charte des livraisons par la Ville de Toulouse : en concertation avec les transporteurs et les commerces, elle vise précisément à canaliser les livraisons en dehors des heures de trafic. En accompagnement de cette Charte, des espaces ont été dédiés en centre-ville, à l'intérieur de l'anneau du boulevard, et Toulouse est même à l'origine des Espaces Logistique Contrôlés. Ces espaces dédiés seront étendus, comme s'y engage le PDU, et Esquirol en accueillera dès l'été prochain.

### **Initiative : le retour de Chronopost en centre-ville**

Dans le cadre d'un projet européen, un espace logistique urbain de 500m<sup>2</sup> rue Delpech est en service depuis 2005. Viable et rentable, il a été très bien accepté socialement, notamment par ses employés qui embauchent directement sur ce site.

A la demande d'un participant, M. Mathieu détaille le graphique.

M. Duvernois précise qu'il s'agit d'une analyse multicritères permettant d'évaluer des projets européens. Le participant trouve que des notions comme « l'équité » restent obscures pour évaluer un projet.

### **Préparer l'avenir : les opportunités en matière d'espaces logistiques**

M. Marquié présente le déploiement d'espaces logistiques sur l'ensemble du territoire toulousain comme la concrétisation de la réflexion globale pour freiner l'expansion des plateformes vers la périphérie. Il s'agit de développer un certain nombre de lieux qui permettraient de rationaliser les déplacements. Du point de vue des pollutions, l'impact de la Charte est à relever : elle a incité les transporteurs à utiliser des véhicules électriques.

### **Préparer l'avenir : intégrer la logistique dans les projets urbains**

L'écoquartier de la Cartoucherie est pris comme exemple : il inclut l'implantation d'un centre de distribution urbaine approvisionné par des véhicules de 12T et la mise à disposition d'outils accessibles à tous pour apporter les marchandises jusque dans son logement sans la voiture.

### **Préparer l'avenir : opportunités à l'échelle de Toulouse EuroSudOuest**

L'intégration de la logistique urbaine à Toulouse EuroSudOuest vise aussi la desserte des quartiers qui l'avoisinent. Le site de Raynal, grâce à son faisceau ferroviaire, en offre l'opportunité. Des navettes ferroviaires de courte distance transportant des caisses mobiles permettraient le transfert du rail sur la route et ne requerraient pas de structure bâtie lourde. M. Mathieu détaille des vues d'intégrations réussies, comme celle de Paris dénommée « Chapelle International ». Il souligne le fait que l'ensemble des villes s'oriente vers cette réintégration des plateformes à la ville.

M. Duvernois revient sur les deux dernières diapositives pour relever les enjeux urbains du projet « Chapelle International » : le toit est un terrain de foot par exemple. D'autres fonctions peuvent donc être apportées, comme les bureaux que l'on distingue contre le bâtiment de logistique. Il précise que l'implantation envisagée se situe au Nord du faisceau ferroviaire à Raynal.

## 2. Questions-réponses

Distribuant les supports, M. Duvernois invite les participants à intervenir si besoin.

Un participant : « Les points rouges sur la carte correspondent à des zones potentielles ? Combien vous en faut-il ? »

M. Mathieu : « Nous avons besoin de tous ceux inscrits sur la carte pour desservir le dernier kilomètre. »

M. Marquié : « Tout ce que nous vous avons présenté a été élaboré en concertation avec les transporteurs. J'ajoute une autre information : la mise en place d'une desserte par péniche à Paris est à l'étude. Ici, la Garonne ne nous le permet pas mais une péniche ralliant St-Jory aux Ponts-Jumeaux serait possible. Nous travaillons tous azimuts pour améliorer les conditions de desserte. »

Un participant : « Combien de véhicules alimenteraient Raynal ? »

M. Marquié : « Pour la clientèle de Chronopost, un 20m<sup>3</sup> tous les matins suffit. Si nous parvenons à mutualiser la halle pour 3-4 transporteurs, cela donnerait 5 ou 6 véhicules chacun. »

Un participant : « Raynal fait partie des points rouges sur la carte : son dimensionnement évoluerait-il pour devenir un point d'apport principal de marchandises par rail ? »

M. Marquié : « Nous avons déjà Fondeyre. Raynal servirait plutôt pour la desserte locale de Toulouse EuroSudOuest et des quartiers voisins. Son intérêt est son accès en train : seuls des véhicules de livraison en ressortiraient. Il pourrait aussi être utilisé pour évacuer tous les déblais de construction. »

Un participant : « Le dernier Plan Local d'Urbanisme ne mentionne pas ces points rouges : comment seront-ils insérés dans l'habitat urbain ? »

M. Marquié : « Cela dépend des lieux. Dans certains cas, nous nous appuyerons sur des opportunités foncières comme près de la rue du Béarnais. Dans d'autres cas, les espaces de logistiques seront intégrés dans des projets de logement au niveau des rez-de-chaussée. »

Un participant : « L'alimentaire est inclus ? »

M. Marquié : « L'objectif est la mutualisation, pour baisser les coûts du dernier kilomètre, mais nous n'en sommes pas encore là... nous essayons d'en créer les conditions. »

Un participant : « Vous avancez 40mn de temps de trajet pour atteindre le centre-ville pour les livreurs mais si les transports en commun sont développés, ce chiffre devra être revu à la baisse et le projet pour Raynal en sera moins ambitieux. »

M. Marquié : « Pour le moment, ce sont plutôt les livreurs qui bloquent les transports en commun. Si nous optimisons la livraison, la mobilité générale de Toulouse sera améliorée »

Un participant : « La surface de 600m<sup>2</sup> est définitive ? »

M. Marquié : « Elle sera adaptable. Geodis par exemple a besoin de 3 sites dont 1 à Raynal de 600-700m<sup>2</sup> mais nous voulons mutualiser le site. »

M. Mathieu : « Pour développer le projet de logistique urbaine de EuroSudOuest, il faut mutualiser les utilisateurs du ferroviaire. Cette plateforme sera donc à géométrie variable, entre 500 et 1500m<sup>2</sup>. »

M. Duvernois : « Le projet parisien présenté fait 3000m<sup>2</sup>. Ici, nous nous situerons entre 500 et 1500 m<sup>2</sup>. »

Un participant : « Le diaporama fait état de « zones d'enquête ménage déplacements » : de quand date cette enquête ? »

M. Mathieu : « De 2004. Les zones sont construites sur la base des données de l'INSEE proches des IRIS. Nous les avons utilisées pour pouvoir faire le lien avec toute l'évolution urbaine de l'agglomération. Cela nous permettra de garder les mêmes zones pour toutes les données. Nous n'avons pas encore les résultats de l'enquête ménage en cours. Ils seront connus fin 2013 – début 2014. »

Un participant : « Les ordures ménagères n'ont pas été évoquées. Ces plateformes pourront-elles être utilisées pour elles ? »

M. Mathieu : « Leur volume est trop faible pour être mis sur le rail. »

Un participant : « J'ai participé il y a peu à un séminaire sur la ville du futur : toutes ces plateformes seront-elles rentables compte tenu des évolutions actuelles du commerce ? »

M. Mathieu : « L'e-commerce à Toulouse pèse aujourd'hui 3 fois plus que la zone commerciale de Nailloux par exemple. Son développement nous interpelle car il engendre des livraisons à domicile ou en points relais. A la Cartoucherie, il est ainsi prévu un point relais. Nous préconisons aussi des conciergeries. En une décennie le commerce toulousain intramuros a doublé et actuellement on assiste à un retour du commerce de proximité en ville porté par les grandes enseignes »

### 3. Travail en sous-groupes

M. Duvernois annonce un temps de travail d'une 1/2h en 4 sous-groupes, pour définir les enjeux et les avantages et inconvénients de la logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération, de Toulouse EuroSudOuest et de Raynal. Un schéma est fourni aux groupes : il permet de situer les enjeux. *Les participants se répartissent en 4 groupes représentés par 4 couleurs : vert, violet, rouge et bleu.*



#### 4. Restitution des travaux

M. Duvernois invite les participants à passer à la phase de restitution.

Pour faire suite à une remarque sur le confort acoustique de la réunion, il indique qu'une autre configuration de la salle sera proposée pour la prochaine réunion.

##### **Restitution du groupe vert**

Le rapporteur signale en préalable que le groupe s'est affranchi du support proposé pour avoir une approche plus large :

- Raynal serait un centre de distribution vers le centre-ville et les autres plateformes, du fait de sa position sur la voie ferrée : comment assure-t-on la desserte des quartiers situés de l'autre côté des voies ferrées compte tenu du nombre limité de franchissements ?
- Le groupe souhaite des études sur l'impact sur la circulation et les itinéraires car il estime que le projet de navettes ferroviaires ne se mettra pas en place tout de suite.
- Le groupe veut profiter du projet Toulouse EuroSudOuest pour développer des actions innovantes et demande donc des études sur les livraisons en vélo ou en tramway. Un consensus s'est dégagé : ce projet emblématique de la métropole doit faire l'objet d'une réalisation d'excellence, avec un transport de marchandises nocturne par tramway par exemple. Le groupe a conscience que l'échelle du projet est celle du centre-ville : il faut donc que la réalisation soit exceptionnelle.

##### **Restitution du groupe violet**

Le rapporteur énumère les points de vigilance signalés par le groupe :

- A l'échelle de Raynal :
  - L'intégration dans l'urbain (les hangars notamment),
  - L'agrandissement de la surface de Raynal à moyen et long terme,
  - Le devenir du patrimoine à proximité du Centre de Distribution Urbain (CDU),
  - Le trafic routier généré par les camions et notamment son augmentation dans les rues adjacentes au CDU et son impact sur les axes tels que la rocade.
- A l'échelle de l'agglomération :
  - L'opportunité de construire au-dessus du CDU, un équipement sportif qui manque au quartier,
  - L'arrivée des marchandises en train a fait l'objet d'un débat au sein du groupe : le projet perdrait de son intérêt si le ferroviaire n'était pas utilisé,
  - Le projet doit intégrer de nouveaux franchissements des voies pour desservir les quartiers situés de l'autre côté.
- A l'échelle de Toulouse EuroSudOuest :
  - Les parkings existants devraient être utilisés pour des points relais,
  - Les marchandises pourraient être transportées via le canal du midi, le tramway et le métro.

## **Restitution du groupe rouge**

Le rapporteur rend compte du travail du groupe :

- Raynal devrait valoriser le transport ferroviaire : il ne faudrait donc pas dégrouper à St-Jory.
- Comment alimenter les magasins qui ont de gros volumes sans multiplier les déplacements ?
- Le transport frigorifique pose le même problème : les petits transports de type vélo ne sont pas adéquats.
- Une mutualisation des transporteurs est nécessaire, ainsi qu'un investissement des grandes enseignes.
- Certaines zones ont été oubliées dans l'étude sur la position des plateformes : celles à proximité du ferroviaire, comme St-Agne.

Enfin, le rapporteur transmet la demande du groupe d'une meilleure disposition des tables et de groupes plus petits.

## **Restitution du groupe bleu**

Le rapporteur annonce en préalable la démarche du groupe de cerner les échelles et les enjeux :

- A l'échelle de l'agglomération :
  - Comment accueillir cette plateforme sans compromettre le cadre de vie, le maillage et la desserte ?
  - Le groupe s'inquiète de la multitude de déplacements qui vont s'additionner.
- A l'échelle de Toulouse EuroSudOuest :
  - Comment assurer la cohabitation des habitants, de la vie de quartier et de cette activité économique qui peut fonctionner 24h/24 ?
  - Comment le piéton pourra-t-il s'approprier ce projet ? Le groupe insiste sur l'importance de conserver l'échelle humaine : le faubourg Bonnefoy ne doit pas y perdre son âme,
  - Le groupe s'inquiète des surfaces « mangées » par le projet et rappelle que toutes les voies sont déjà saturées...
- A l'échelle de Raynal :
  - Le groupe appelle à « faire du beau » pour une intégration architecturale et paysagère réussie,
  - Le groupe est désireux d'une mixité des fonctions,
  - Le groupe s'interroge sur l'impact sur le cadre de vie.
- Au croisement des échelles :
  - La mutualisation des services devra être optimisée entre les plateformes,
  - L'enjeu environnemental et les coûts devront être évalués,
  - Les riverains devront être bien informés au préalable des travaux et de la circulation pour pouvoir s'adapter et cohabiter avec le projet,
  - Les flux induits par l'arrivée de personnels devront être anticipés.

M. Duvernois synthétise les restitutions en 4 points, en signalant l'importance du 1<sup>er</sup> :

1. Ce projet s'appuie sur une dimension ferroviaire : quelle en est la garantie ? Et, en son absence, quelle forme prendrait un projet alternatif ?
2. La question de l'impact du projet sur la circulation et la nature de cette circulation,
3. L'intégration à l'échelle d'un quartier, en termes architectural et de cohabitation des fonctions,
4. Une approche de la logistique urbaine plus globale et plus ambitieuse allant au-delà des Centres de Distribution Urbain et intégrant en particulier d'autres modes de transport comme le tramway.

## 5. Echanges

- **Point 1 :**

M. Marquié indique que la route est aujourd'hui décriée par tous mais, parallèlement, toutes les mesures visent à liquider le fret ferroviaire. Les citoyens doivent donc s'emparer de cet enjeu. Toute l'infrastructure est présente : Raynal, Fondeyre, Thibault et Bois vert sont tous embranchés. Les possibilités existent donc.

Des navettes ferroviaires de taille moyenne pourraient parfaitement approvisionner Raynal : aucun des transporteurs consultés n'a été choqué par cette idée. Les coûts n'en seraient pas faramineux. Le routier n'offre pas d'avenir, il faut donc avancer sur ces possibilités ferroviaires.

- **Point 2 :**

M. Marquié poursuit sur la circulation en indiquant que les effets seront forcément positifs car le nombre de camions de moyenne importance baissera. Du vélo à la péniche, chaque volume trouvera son véhicule. Le critère d'organisation de toute cette chaîne sera la rationalité : à chaque maillon, le bon outil.

M. Duvernois évoque les volumes de livraison d'une grande librairie du centre-ville prise en exemple dans un des groupes : y a-t-il des réponses pour ses volumes ?

M. Marquié précise que les véhicules propres englobent tout de même des camions électriques de 20m<sup>3</sup>, soit le maximum apte à rouler dans Toulouse. Cette dimension permet de transporter des volumes importants. McDo, sur la place du Capitole, le fait déjà depuis longtemps avec des camions frigorifiques. Ceci dit, tout ne passera pas par les centres de distribution urbain : le MIN continuera à être distribué comme aujourd'hui, avec les mêmes camions. M. Mathieu ajoute que des quantités importantes peuvent être transportées en caissons mobiles. Comme l'assistance le souhaite, les services et élus sont prêts à innover pour obtenir des solutions les plus souples possible. Le redémarrage du ferroviaire est intégré à cette réflexion. Concernant les itinéraires d'accès à Raynal, actuellement, seules 2 ou 3 possibilités existent et en particulier le boulevard Pierre et Marie Curie et le canal.

- **Point 3 :**

M. Marquié précise que le projet de logistique sera aussi un projet architectural. Plateforme et services seront intégrés dans une architecture globale intégrée dans l'environnement urbain.

M. Mathieu assure ensuite que l'intégration urbaine est étudiée pour ce type de projet. Le projet de la « Chapelle International », en cours, est totalement intégré à son environnement. A Brouardel par exemple, une petite plateforme logistique sera intégrée dans un immeuble.

- **Point 4 :**

M. Mathieu indique qu'un dispositif de logistique urbaine utilisant le tramway est tout à fait possible. Ce type de démarche existe déjà en Allemagne et aux Pays-Bas et est à l'étude à Paris.

Un participant : « Puisque vous êtes d'accord pour l'utilisation du tramway, les implantations en tiendront-elles compte ? »

M. Mathieu : « Bien sûr. A Raynal, c'est évident puisqu'il y a un projet de tramway sur le canal du midi. A la Cartoucherie, un mini-centre logistique a été intégré à côté du tramway. »

M. Duvernois remercie les participants.

|                   |
|-------------------|
| <b>Conclusion</b> |
|-------------------|

- **La logistique urbaine**

La logistique urbaine représente un enjeu central pour les futurs projets urbains. L'amélioration des livraisons a un impact direct sur l'environnement et la qualité de vie.

Il est nécessaire de mailler le territoire de Toulouse par des Centres de Distribution Urbain pour assurer la desserte du dernier kilomètre.

Tous les modes de transport propres pour améliorer les livraisons en villes sont actuellement étudiés en concertation avec les transporteurs.

- **Le site de Raynal et le projet Toulouse EuroSudOuest**

Un des objectifs de la Ville de Toulouse est de créer à Raynal les conditions d'une mutualisation des transporteurs pour éviter la multiplication des véhicules de livraison.

Raynal, accessible en train, pourrait accueillir 3-4 transporteurs. Raynal servirait de desserte locale de Toulouse EuroSudOuest et des quartiers voisins mais aussi de plateforme pour les matériaux pendant les phases de travaux. La surface de la plateforme envisagée à Raynal, adaptable, est comprise entre 500 et 1500m<sup>2</sup>.

Les participants de l'Atelier mettent en avant 4 points de vigilance pour le projet Toulouse EuroSudOuest :

- la garantie de l'intégration de la dimension ferroviaire au projet de Raynal, qui représente une véritable valeur ajoutée par rapport aux autres sites de Toulouse,
- l'impact de la logistique urbaine sur la circulation et la capacité à desservir les quartiers situés de l'autre côté des voies,
- la nécessaire intégration architecturale et fonctionnelle du projet à l'échelle du quartier,
- le développement à court et moyen terme, de projets logistiques s'appuyant sur d'autres modes de transport que le ferroviaire : vélo, tramway, voies d'eau, ...

*Fin de la réunion à 20H10.*

## **Annexe : liste des organismes participants présents le 25/09/13**

La Conférence du Commerce et de l'Artisanat

L'Association Bayard Avenir

L'Association Bien Vivre à Saint Aubin

La Maison du Vélo

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse

Le MEDEF

Le Conseil des Séniors

Handicap défi - Association sportive midi toulousain

L'Association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins

L'Association « Michel ANGE »

La Mission Locale

L'APUMP

L'Association Îlot Lapujade

La Fédération régionale des promoteurs immobiliers

La Médiathèque Marengo

L'Association 7 notre quartier

L'Association des Commerçants et des Artisans du Faubourg Bonnefoy  
Toulouse

L'Association du quartier Chalets Roquelaine

L'École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse

Le PRES

L'Association Marengo Jolimont La Colonne