

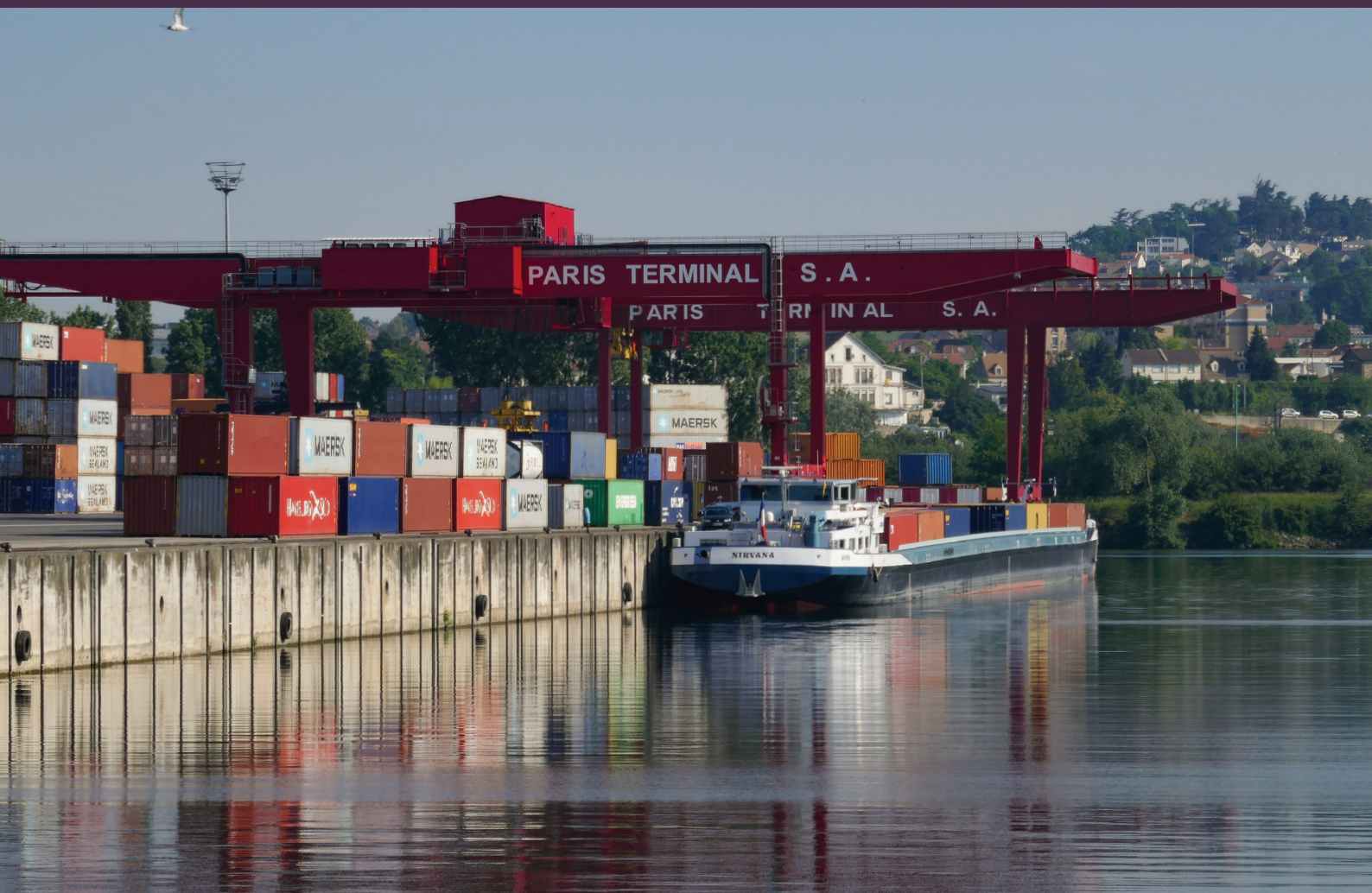
N° 54 MAI 2023

LES DOSSIERS FNAU



POUR UNE LOGISTIQUE DÉCARBONÉE ET MIEUX ACCEPTÉE

Observer, planifier, expérimenter



SOMMAIRE

ÉDITORIAL	3
-----------------	---

INTRODUCTION Logistique, transport de marchandises et infrastructures de stockage: définition et enjeux.....	4
---	---

LES ENJEUX NATIONAUX ET TERRITORIAUX DE LA LOGISTIQUE

“ Parole d'acteur – Ministère en charge des Transports Renforcer les politiques publiques de logistique urbaine et dessiner un nouvel espace pour co-construction avec les décideurs privés	7
---	---

France Logistique La logistique, une activité stratégique au service des territoires	9
---	---

AFILOG Planifier le foncier logistique, une nécessaire approche quantitative et géolocalisée	10
--	----

SNCF-Réseau Le fret combiné: une solution de report modal du transport de marchandises	12
--	----

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires Planification urbaine et logistique	13
--	----

INITIER UNE STRATÉGIE LOGISTIQUE TERRITORIALE

Intercommunalités de France Quels enjeux et quels leviers pour construire une stratégie logistique à l'échelle de l'intercommunalité?	15
---	----

France urbaine La logistique urbaine durable dans nos territoires	16
--	----

Fnau Éléments de méthode pour construire une stratégie logistique	17
--	----

Fnau Les outils pour observer la logistique	18
--	----

Fnau S'appuyer sur la planification pour construire la politique publique de la logistique	21
--	----

DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE ET OUTILS DE PLANIFICATION

L'échelle régionale

Région SUD La planification régionale du foncier logistique: le binôme Région - agences d'urbanisme	25
---	----

Fédération nationale des SCoT La mutation des activités commerciales et la logistique dans le SCoT modernisé	26
--	----

Oise les Vallées La logistique dans le SCoT du Bassin Creillois	27
--	----

Nantes DAACL: un cadrage de la logistique commerciale sur le pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire	28
--	----

Amiens Approche de la logistique commerciale dans le DAACL	29
---	----

L'échelle intercommunale

Perpignan Plateforme Logistique Saint-Charles: traduire le Schéma directeur 2024 dans les documents de planification	30
--	----

Marseille Le binôme Métropole - agences d'urbanisme du Plan de mobilité au Schéma directeur de la logistique	31
--	----

Amiens Vers une stratégie du développement des activités logistiques dans les zones d'activités économiques	32
---	----

Les outils hors de la planification

Nancy Dans le Sud Lorraine, un engagement multiscalair en faveur du fret et de la logistique	33
--	----

GLOSSAIRE	35
-----------------	----

ÉDITORIAL

À l'interface entre les enjeux de développement économique et de transport, mais aussi entre les compétences des différentes collectivités locales, la logistique a souvent été un angle mort des politiques publiques de planification. Les données sur le transport de marchandises, souvent éparpillées, difficiles à collecter, et peu diffusées, rendaient difficile son objectivation par rapport à l'attention focalisée sur le plus médiatique transport de personnes. La logistique a aussi longtemps suscité une approche ambivalente des autorités publiques, vis-à-vis d'une activité économique jugée, à la fois indispensable, mais peu valorisante. Sa gouvernance apparaît complexe, rassemblant une myriade d'acteurs privés et publics aux intérêts contradictoires.

Les projecteurs sont aujourd'hui braqués sur la logistique sous l'effet de plusieurs facteurs : la crise du Covid qui a accéléré les changements de nos systèmes de distribution, la réindustrialisation de la France comme enjeu de souveraineté, les engagements de décarbonation qui impliquent de transformer radicalement le modèle économique comme le zéro artificialisation des sols qui met en compétition les emprises foncières logistique avec d'autres usages des sols. Le cadre réglementaire a apporté l'obligation de nouveaux outils comme le Document d'Aménagement Artisanal Commercial et Logistique (DAACL) des SCoT.

Les enjeux de la logistique s'emboîtent à différentes échelles : de l'échelle des grands corridors européens, auxquels les territoires français restent encore insuffisamment connectés, notamment du rôle de nos plateformes portuaires, à la logistique urbaine pour offrir des solutions innovantes, inclusives et écologiques de distribution dans nos territoires peu denses et dans nos centres villes.

Ce dossier Fnau, fondé notamment sur des retours d'expérience des agences d'urbanisme, a mobilisé un travail en réseau entre agences d'urbanisme, acteurs de la logistique, associations de collectivités et services de l'État, pour formuler des orientations et leviers pour inscrire une planification urbaine durable de la logistique dans les politiques publiques.

PATRICE VERGRIETE
PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ
URBAINE DE DUNKERQUE
PRÉSIDENT DE LA FNAU

INTRODUCTION

Logistique, transport de marchandises et infrastructures de stockage: définition et enjeux

Longtemps impensées par les politiques publiques et planifiées par les acteurs privés, les politiques locales de logistique sont aujourd'hui réfléchies par les collectivités. La crise sanitaire a mis en avant l'importance de ce secteur pour assurer le bon approvisionnement des commerces et des services sur l'ensemble du territoire. L'évolution des comportements d'achats, la réindustrialisation de la France, la décarbonation..., sont des sujets qui ont poussé le législateur à renforcer le rôle des collectivités et à faire dialoguer et coordonner la multitude d'acteurs.

Le secteur de la logistique recouvre plusieurs domaines d'activités. Il concerne à la fois les activités liées au transport de marchandises, aux activités d'entreposage mais aussi les activités liées au transport et à la gestion des retours de ces marchandises. Et ce, pour tous les secteurs d'activité confondus : industriel, agro-alimentaire, commerce de gros, commerce de détail, artisanat, BTP... La planification de la logistique implique de croiser les réflexions et les enjeux d'aménagement pour traiter à la fois, des questions de mobilités, de commerce, de développement économique, d'aménagement, de foncier, de sobriété, de transition énergétique et climatique...

● LES ÉVOLUTIONS DU COMMERCE ET LES NOUVEAUX MODES DE COMPORTEMENTS ET PRATIQUES D'ACHATS

Depuis plusieurs années, le commerce et les pratiques d'achat n'ont cessé d'évoluer. Les surfaces de stockage ont largement diminué au profit de surfaces de vente et de production plus grandes, conduisant à des besoins en approvisionnement beaucoup plus fréquents et une augmentation des flux de marchandises. L'apparition de la vente en ligne est venue modifier les comportements des consommateurs. La crise sanitaire n'a fait qu'accélérer ce phénomène. Les consommateurs sont de plus en plus nombreux à effectuer leurs achats sur internet et souhaitent se faire livrer dans des délais très courts et au plus près de leur domicile. Ces changements de pratiques ont un impact sur le commerce et la logistique. De nouvelles formes de commerce se créent avec le déploiement du "click and collect" et des points relais, multipliant les flux de camionnettes et transports légers. La logistique apparaît donc comme un secteur essentiel pour répondre à ces nouveaux modes de consommation, mais également un secteur à organiser pour assurer la multitude d'usages des espaces publics. Elle doit également pouvoir continuer à assurer l'approvisionnement des commerces, des services,



des entreprises dont l'industrie, aussi bien dans les villes que dans les territoires ruraux.

● LES RÉCENTES ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES

Face à l'urgence climatique, la loi Climat et Résilience du 22 août 2021, issue de la Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources, et des travaux de la convention citoyenne pour le climat, vient contraindre les acteurs dans leurs implantations et favoriser leur transition vers la décarbonation. Avec la mise en œuvre de l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), la logistique qui avait plutôt tendance à s'installer à l'extérieur des villes doit s'implanter dans un contexte où le foncier est de

plus en plus contraint, tandis que les besoins en surface et en volume de stockage continuent d'augmenter. La montée en puissance de l'achat en ligne entraîne une multiplication des flux et crée des problèmes de congestion qui viennent questionner les mobilités en ville. Pour accompagner ces transitions, les collectivités se dotent de nouveaux outils de régulation au travers par exemple de la définition de Zones à Faibles Emissions de mobilité (ZFE-m), obligatoires pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants avant le 31 décembre 2024. Face à cette urgence et au besoin de réguler l'explosion des bâtiments logistiques, la loi Climat et Résilience a également instauré une obligation de traiter la logistique commer-

ciale et artisanale dans les Documents d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT).

Les acteurs territoriaux doivent engager des réflexions et dialoguer avec les logisticiens et les citoyens pour construire une logistique qui soit à la fois durable et acceptée par tous. Elle implique que les collectivités territoriales prennent en main le sujet et établissent des modèles de gouvernance pour traduire ces mesures dans la planification.

● LA LOGISTIQUE, QUELS ENJEUX POUR L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES ?

La logistique répond à une multitude d'enjeux à prendre en compte dans le cadre de l'élaboration des politiques publiques. Les ateliers qui ont été menés avec les agences d'urbanisme et les partenaires de l'étude, ont permis d'identifier une diversité de leviers pour accompagner les acteurs territoriaux dans la construction de stratégies logistiques qui répondent à la fois aux besoins du territoire et aux enjeux de développement durable.

Observation : comprendre les flux générés par l'évolution des entreprises et les modes de consommation pour anticiper les besoins.

Gouvernance : dépasser les frontières administratives et établir des modèles de coopérations à plusieurs niveaux.

Stratégie territoriale : définir une stratégie logistique en tenant compte des objectifs de :

- décarbonation du transport routier, d'intermodalité et de report modal vers le ferroviaire et le fluvial ;
- maîtrise de l'étalement urbain pour répondre à l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) ;
- transition énergétique et technologique vers des véhicules plus propres, l'utilisation de biocarburants, des aménagements bas carbone ;
- qualité environnementale et paysagère des sites ;
- qualité de vie en ville, décongestion, réduction des conflits, amélioration de la sécurité routière ;
- prévention contre les nuisances et les risques ;
- fiscalité : accompagner les modulations de la fiscalité sur la logistique.

● UN CYCLE DE RÉFLEXION SUR LA LOGISTIQUE DANS LE RÉSEAU DES AGENCES D'URBANISME

De plus en plus de collectivités se mobilisent

pour prendre en compte et intégrer la logistique dans leurs réflexions d'aménagement. Face à ces évolutions et à l'obligation d'avoir une stratégie sur la logistique commerciale et artisanale dans les SCoT, la Fédération nationale des agences d'urbanisme (Fnau) a initié en mai 2022 un cycle de réflexion sur la logistique avec les agences d'urbanisme pour les accompagner et ainsi mieux conseiller les collectivités dans l'intégration de la logistique dans les futurs documents de planification et d'urbanisme qui seront révisés.

Ce cycle a donné lieu à plusieurs temps d'échanges inter-agences pour questionner les enjeux d'aménagement de la logistique dans les territoires et proposer des éléments de méthode et des recommandations pour mieux l'intégrer dans les documents d'urbanisme (SRADDET, SCoT, PLUi, PDM, PACET...).

Ces propositions serviront aussi à alimenter les réflexions nationales sur la « logistique urbaine durable » dans le cadre de la mission LUD, initiée en 2020 à l'occasion du premier Comité interministériel de la logistique et qui a pour objectif de construire la stratégie nationale de la logistique et de l'articuler au plus proche des réalités locales pour la décliner dans les territoires.



Transport de marchandises en ville, Grenoble © AUR



Entrepôt
© BURST

LES ENJEUX NATIONAUX ET TERRITORIAUX DE LA LOGISTIQUE

La prise en compte de ce secteur dans les politiques publiques implique que les acteurs territoriaux, les acteurs de la filière et les citoyens se parlent pour construire des stratégies nationales et locales qui soient, à la fois, durables et acceptées par tous. Cette première partie donne la parole aux parties prenantes de la logistique dans les territoires et brosse un premier portrait des enjeux actuels et à venir.

“ PAROLE D'ACTEUR - MINISTÈRE EN CHARGE DES TRANSPORTS

Renforcer les politiques publiques de logistique urbaine et dessiner un nouvel espace pour co-construction avec les décideurs privés

La logistique, ou l'art d'acheminer un bien à un endroit donné, à un moment donné, est devenue une fonction centrale de nos sociétés. Elle a accompagné le développement de nos industries et de la consommation de masse. Dans un monde où l'énergie et le foncier étaient abondants, la logistique routière a permis à nos territoires d'être approvisionnés de manière efficace. La logistique est devenue peu à peu un impensé politique, victime de son efficacité. La crise sanitaire a été un électrochoc. Nous avons repris conscience du caractère stratégique de la logistique, qui a approvisionné nos magasins et acheminé des milliards de masques. Le conflit en Ukraine a renforcé le constat de la fragilité de nos approvisionnements.

XAVIER-YVES VALÈRE, DIRECTION GÉNÉRALE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ET DES MOBILITÉS (DGTIM)

● QUELLE LOGISTIQUE CONSTRUIRE EN PARTENARIAT DEMAIN ?

La logistique est d'abord un enjeu vital de souveraineté et de résilience ; pour disposer des ressources alimentaires, énergétiques, des matières premières et des composants essentiels à notre société. La logistique est ensuite un enjeu majeur pour la transition écologique. Sans une logistique plus durable, l'atteinte de nos engagements écologiques est compromise. Malgré des efforts, le niveau d'émission de CO₂ des transports de marchandises augmente et reste au-dessus de 1990 : il représente plus de 10 % de nos émissions totales, avec une dépendance extrême aux énergies fossiles.

Dans le monde post-covid, nous prenons tous conscience, à différentes échelles, dans nos responsabilités propres, que la logistique n'est pas uniquement affaire d'initiatives privées et ne se réduit pas au seul e-commerce mais qu'elle forme une politique publique plus large, plus structurelle de notre aménagement, qu'il nous faut construire avec les entreprises. Elle impose d'apprendre à se parler, de trouver les voies et moyens d'agir collectivement et de construire ensemble une logistique du futur, plus sobre, au service des initiatives d'économie circulaire, d'un rapprochement des sites de production et de consommation et d'une stratégie de réindustrialisation. La logistique du futur ne se décrètera pas, elle se fera sur le terrain et nécessitera des arbitrages des décideurs – publics et privés – à chaque échelle de territoire. Pour les préparer, il faut nous doter d'une vision solide et partagée des besoins, des contraintes et des opportunités. Cela passe par la constitution de collectifs publics et privés capable d'analyser les besoins, de fixer les grandes orientations et de proposer et d'accompagner des projets. En s'inspirant des meilleurs pratiques des collectivités pion-

nières, une méthode solide a été construite pour nos agglomérations : ce sont les chartes d'engagement volontaire de logistique urbaine qu'a initié l'Ademe et que le Cerema fait vivre. Ces chartes proposent une méthode de construction de politique publique à l'échelle des agglomérations, réunissant les acteurs publics et privés à impliquer dans un diagnostic et un plan d'action.

Ces approches permettent aux différentes autorités publiques de nourrir leurs travaux de planification : volet mobilité des marchandises des Plans de mobilités des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), des Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux PLUi, des Documents d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) des SCoT, des volets logistiques des SRADDET.

● VERS UNE POLITIQUE PUBLIQUE DE LOGISTIQUE COORDONNÉE PAR L'ÉTAT

Pour impulser cette dynamique sur tous les territoires, pour la première fois, un ministère, le ministère chargé des transports se voit attribuer la compétence de coordonner une politique publique de logistique. Elle s'appuie sur un Comité interministériel de la logistique (Cilog) co-animé par les ministres des transports, de l'industrie et par une nouvelle structure de filière – France Logistique – qui a pour mission de rassembler les intérêts du secteur de la logistique.

En France, ce sont près de 2 millions de personnes qui conditionnent, entreposent et acheminent près de 320 milliards de tonnes-kilomètres par an dont près de 90 % grâce aux 600 000 chauffeurs de véhicules de transport routier de marchandises.

En trois années, le Cilog a élaboré une stratégie nationale de la logistique et a commencé à déployer des outils pour les territoires :

- un observatoire national de la logistique, confié à l'Université Gustave Eiffel pour améliorer le partage de données utiles à l'action publique ;
- des conférences régionales de la logistique qui réunissent services de l'État, Régions, grandes collectivités et acteurs privés autour des enjeux de la réindustrialisation, du report modal et du foncier logistique associé ;
- l'accélération du déploiement des chartes d'engagement volontaire de logistique urbaine : le programme InTerLUD a permis l'accompagnement de 41 agglomérations, le programme LUD+ poursuivra la dynamique.

Ces premiers outils territoriaux doivent alimenter les travaux nationaux de logistique urbaine. Pour cela le ministre chargé des transports structure progressivement la gouvernance nationale de la logistique avec la création de deux comités techniques de liaison de la logistique urbaine :

- le premier réunit les associations de col-

LE PROGRAMME INTERLUD

HÉLÈNE DE SOLÈRE, CEREMA

Le programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD) est un programme développé dans le cadre du dispositif des Certificats d'Economie d'Énergie (CEE). Ce programme est porté par le Cerema, Logistic Low Carbon et ROZO, il a pour vocation de créer des espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques dans l'objectif d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie. Le programme s'achèvera fin avril 2023 pour

permettre de finaliser l'accompagnement dans la mise en place de plans d'actions dans plusieurs territoires urbains et le développement de certains outils comme les services numériques et les outils de formation.

Pour les quatre années à venir, le programme LUD+ vise à poursuivre la dynamique impulsée par le programme InTerLUD, avec une amplification de la démarche, une accélération dans la mise en œuvre d'actions sur les territoires, un soutien aux acteurs dans leurs besoins de montée en compétences pour faire face aux enjeux de la logistique urbaine durable.

LE COMITÉ NATIONAL DE LIAISON SUR LA LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

À la suite du Cilog et du rendu du rapport de la mission LUD, le groupement des autorités responsables du transport (le GART) a été désigné pour « former une communauté d'engagements et d'accompagnements des acteurs locaux sur la logistique urbaine ». Cette mission a donné lieu à la création d'un Comité national de liaison pour articuler les démarches en faveur d'une logistique urbaine plus durable¹. Ce comité, piloté par le GART, a vocation à être un lieu pour centraliser les échanges, partager les informations et articuler les initiatives sur la logistique urbaine durable entre les différents acteurs. Il réunit

France urbaine, le GART et la Fnau et a pour rôle de recenser les initiatives locales et les bonnes pratiques et de parvenir à des propositions législatives et réglementaires et des recommandations pour faire évoluer les pratiques et les politiques publiques sur différentes thématiques : le recueil et le partage de données, la gestion de l'espace public et la multimodalité, les Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) et la transition énergétique, le foncier logistique et les documents d'urbanisme.

1. www.gart.org/actualite/les-initiatives-du-gart-en-faveur-dune-logistique-urbaine-durable

lectivités : son animation est confiée au Groupement des autorités responsables de transport (GART) et rassemble l'Association des Maires de France (AMF), Régions de France, Intercommunalités de France, France Urbaine, la Fédération nationale des agences d'urbanisme (Fnau), le Cerema, France Logistique et la Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités. Le Comité technique s'est doté d'une feuille de route : le GART travaille à faire évoluer la doctrine et la réglementation nationale des aires de livraisons, France Urbaine au partage des bonnes pratiques d'intégration des enjeux de logistique urbaine dans nos Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m), et la Fnau a pris en charge l'intégration des enjeux de logistiques dans nos documents de planification ;

- le second réunit par parallélisme les acteurs privés des logistiques urbaines. Sa préfiguration a été confiée à la confédération des grossistes de France et réunira filières consommatrices de logistique urbaine et professionnels du transport de marchan-

disés et de la logistique.

Par ailleurs, l'État impulse une nouvelle dynamique de décarbonation du transport de marchandises : depuis le premier Cilog en 2020, l'État a investi 2 milliards d'euros pour renforcer l'utilisation de modes de transports moins énergivores comme le train ou les péniches et les premiers chiffres de 2021 sont encourageants : le fret fluvial a progressé de 4 % et le fret ferroviaire a augmenté de 14.3 % portant la part modale de 9 à 11 % en 2021. Le transport routier restant majoritaire, l'État accompagne l'achat de poids lourds électriques et l'émergence d'une filière française de véhicules lourds électriques. En 2022, l'État a accompagné la naissance d'une nouvelle filière dédiée à la cyclo-logistique pour tenir l'objectif de transporter 5 % de nos marchandises par vélo cargo dans nos ZFE-m d'ici 2027.

Le renouveau de la logistique en tant que politique publique se décline aussi à travers les stratégies territoriales, pour définir les besoins logistiques et piloter l'optimisation de l'usage du foncier. Même si la logistique

représente moins de 1% de la consommation foncière, cette approche est aussi un levier pour réduire les distances parcourues par les modes carbonés.

Les nouveaux projets, souvent sources d'emplois et de développement local, peuvent aussi intégrer l'enjeu de réduction de l'artificialisation des sols et de réduction des impacts. Une démarche d'excellence environnementale a été engagée avec les professionnels de l'immobilier logistique via la signature d'une charte en juillet 2021. D'ici 2040, les nouveaux entrepôts logistiques devront être neutres en carbone comme c'est déjà le cas pour le projet Prologis/Monoprix de Moissy-Cramayel. En 2022, plus de 60 % des projets d'entrepôts suivis dans le cadre de la charte ont été construits sur des friches et plus de 85 % avec une couverture partielle en panneaux photovoltaïque.

En matière de planification, l'explosion du e-commerce a été un révélateur du déficit de foncier, qui freine les projets d'implantation logistique et de relocalisation d'activités économiques sur nos territoires. Ce constat implique l'identification en amont de foncier à purger des démarches administratives, mais surtout de préserver et de densifier l'existant en intégrant l'ensemble des chaînes logistiques : celles des colis, des commerces, de l'alimentation, des activités du BTP, mais aussi des services de gestion des déchets. Il appelle à l'élaboration de stratégies logistiques territoriales tenant compte de l'évolution des usages des consommateurs et des objectifs de transition écologique, permettant une conversion à des modes plus sobres, telle que la cyclo-logistique en zone dense. Ce guide de la Fnau vous présentera de nombreuses démarches inspirantes pour relever les défis de la logistique urbaine.



Accueil de camions des magasins Franprix sur le quai du Port de La Bourdonnais permettant la livraison de marchandises par transport fluvial

© PAUL LECROART, L'INSTITUT PARIS RÉGION

FRANCE LOGISTIQUE

La logistique, une activité stratégique au service des territoires

Les acteurs privés de la filière, réunis au sein de France Logistique, proposent de mieux utiliser les transports et la logistique comme leviers de performances économiques, écologiques et sociales, notamment par une meilleure planification du territoire logistique français.

ANNE-MARIE IDRAC,
FRANCE LOGISTIQUE

La logistique est l'optimisation de chaînes constituées de multiples maillons interconnectés. Articuler, à toutes les échelles territoriales des flux (transport de biens et de données) et des stocks (entrepôts) garantit que le bon produit soit au bon endroit au bon moment, au meilleur prix.

● UNE ACTIVITÉ NÉCESSAIRE À LA RÉUSSITE DE TOUTES LES POLITIQUES PUBLIQUES RELATIVES AUX PRODUITS

Les crises récentes ont mis en lumière le caractère essentiel de la mobilité des marchandises pour assurer l'approvisionnement des français et des entreprises et ainsi garantir la résilience de notre société et l'équité de nos territoires dans l'accès aux biens.

Son rôle est stratégique dans la réussite de nombreuses politiques publiques : souveraineté économique et développement des territoires en accompagnant l'industrie et les commerces, transition écologique de l'économie en étant le bras armé de l'économie circulaire ou en accélérant sa propre décarbonation.

Mieux utiliser la logistique comme levier de performances, nécessite une vision d'ensemble à tous les niveaux articulant les différentes politiques publiques et construite sur la base de coopérations public-privé. Le niveau local est particulièrement impliqué pour la planification de l'aménagement du territoire (SRADDET, SCoT, PLU).

● LA PLANIFICATION LOGISTIQUE DU TERRITOIRE POUR OPTIMISER LES KM, M² ET M³

La planification du territoire logistique concerne les infrastructures de transport et la localisation des entrepôts. Dans le contexte du ZAN, les conférences régionales de la logistique en cours dans toutes les régions, associant préfecture/conseil régional, sont un outil pour identifier les besoins en foncier des acteurs tant pour les flux que pour les stocks.

Concernant les infrastructures de transport de marchandises, la desserte de l'hinterland des ports, la disponibilité et fiabilité des sillons ferroviaires, la bonne localisation des



Entrepôt logistique
à Boulogne-sur-Mer
© FNAU

plateformes multimodales et la disponibilité de foncier logistique en bords de fleuves doivent permettre le développement du fret ferroviaire, fluvial et combiné, sur leurs segments de pertinences.

L'implantation des entrepôts vise plusieurs objectifs : une plus grande massification des flux (fleuve, rail, taux de remplissage des camions, mutualisation), une limitation du mitage du territoire (densification, utilisation de friches) et une réduction des distances parcourues en amont/aval. C'est leur bon maillage, qui permet une optimisation des chaînes. En particulier, en zone urbaine, le déploiement d'entrepôts de proximité, proches des centres, facilite l'optimisation des tournées et l'utilisation des véhicules électriques et des modes doux (cyclo-logistique, piéton), dont les autonomies sont limitées.

● UNE FILIÈRE INNOVANTE POUR DÉCARBONER ET AMÉLIORER SES EMPLOIS

Le secteur investit très fortement dans des outils et solutions innovantes à deux fins :

accélérer la décarbonation et améliorer son attractivité et ses conditions de travail.

Outre la densification et la production d'énergie des entrepôts, l'essentiel de la réduction de l'empreinte de la filière passe par la décarbonation des transports : organisations logistiques pour réduire les distances parcourues, doublement des modes lourds, transition énergétique du transport routier qui restera dominant à plus de 75%. La définition d'une trajectoire technique (véhicules, énergies, bornes) et économique de transition des poids-lourds et l'accompagnement des entreprises dans sa mise en œuvre sont essentiels.

Enfin, la filière, accompagnée des acteurs publics, doit engager un travail pour revaloriser son image et l'attractivité de ses métiers, notamment en rappelant le sens et l'utilité de ses activités. Alors que le nombre d'emplois va continuer de croître, les entreprises ont déjà de grandes difficultés pour pourvoir les plus de 1,8 million d'emplois répartis dans toute la France et pour tout niveau de formation.

AFILOG

Planifier le foncier logistique, une nécessaire approche quantitative et géolocalisée

Le goût pour la planification ne va pas de soi pour les promoteurs, investisseurs et utilisateurs d'entrepôts. D'une part car la souplesse des discussions directes avec les élus locaux est ancrée dans les pratiques des acteurs de l'immobilier toutes classes d'actifs confondues. D'autres part car les échelles de temps divergent : qu'y a-t-il de commun entre le besoin quasi immédiat d'un logisticien qui doit dire oui (ou éventuellement non, faute de capacité immobilière) à un nouveau contrat et une planification pluriannuelle ? Et pourtant, à l'heure où la France renoue avec l'industrie, comment ne pas se demander quelle logistique sera capable de desservir avec agilité et à moindre coût les unités de production installées ou confirmées sur le territoire français ? « Quelle logistique » pose également la question de la quantification des besoins et de leur localisation optimale.

CLAUDE SAMSON, AFILOG

● LA LOGISTIQUE : QUAND LES OBJECTIFS DE MARCHÉS ET LES POLITIQUES PUBLIQUES SE RETROUVENT

Nous avons la chance, en matière de logistique, que l'optimum économique rejoint très souvent l'optimum écologique. Le nombre de kilomètres parcourus à un impact corrélé sur la pollution, la consommation d'espace de voirie et le coût payé par le client. Plus généralement encore, en logistique, les politiques publiques et les objectifs privés se font mutuellement et naturellement la courte échelle. Plusieurs politiques publiques peuvent en témoigner comme suit et de manière non exhaustive :

- **la réindustrialisation**, qui est à la fois une politique publique et un périmètre d'activité et de projets pour l'immobilier logistique ;
- **verdir les bâtiments** : une exigence réglementaire et sociétale accumulée par des engagements volontaires des professionnels¹. Dans un contexte où la qualité environnementale fait partie intégrante de la valeur d'un actif immobilier logistique. Aucun acteur sur le marché ne conçoit, construit ou acquiert un bâtiment sans les bonnes certifications et cochant les cases d'engagements écologiques substantiels ;
- **emploi** : créer des emplois, en CDI, à temps plein est une préoccupation constante des élus, la logistique ne demande pas mieux que de pouvoir recruter.

● UNE FAIBLE VISIBILITÉ SUR LES DISPONIBILITÉS FONCIÈRES POUR LA LOGISTIQUE ET L'INDUSTRIE

Malgré cette convergence quasi parfaite d'objectifs et une demande en surfaces tous les jours confirmée, en cet automne 2022 les planètes sont de moins en moins alignées pour pouvoir produire les outils immobiliers logistiques dont notre économie a besoin. La visibilité sur les fonciers qui pourraient être dédiés à des projets logistiques et industriels d'envergure reste encore très

floue. Les sites clés-en-main industriels et logistiques dans lesquels les professionnels avaient mis tant d'espoirs, ont montré à l'étude leurs limites : les sites de plus de 5 hectares libres de promoteurs, mobilisables en moins de six mois, sur lesquels les sujets zones humides ont été anticipés, sur lesquels les risques de recours ont été travaillés en amont et, surtout acceptant une activité logistique, se comptent sur les doigts d'une main. Or, l'outil « sites clés-en-main » est pertinent, puissant et apporte une réponse, du moins temporairement, au sujet des délais administratifs. Nous sommes convaincus qu'une planification territoriale de la logistique peut s'appuyer, comme atterrissage opérationnel, sur les sites clés-en-main.

● PLANIFIER POUR SORTIR DE LA « CRISE DU LOGEMENT » DES ENTREPRISES LOGISTIQUES

Planifier c'est aussi sécuriser. Dans le cas d'espace : sécuriser les citoyens sur l'accueil d'une juste dose de logistique et sécuriser les transporteurs et logisticiens qui ont besoin d'outils de travail immobilier. Sécuriser aussi les investisseurs qui doivent faire, plus que d'habitude, œuvre de prudence dans un contexte où inflation, coûts et délais d'approvisionnement des matériaux, sont des incertitudes dans la perspective d'un ralentissement économique mondial.

Planifier apportera des solutions à trois, cinq, dix ans. Le temps de modifier ou de réviser un SRADDET, pour faire ruisseler, avec la concertation qui va bien, les éléments dans les PLU. Mais faute d'avoir anticipé et parfois ignoré que tout projet de territoire génère des besoins logistiques, nous sommes déjà dans une situation de pénurie.

Nous sommes bel et bien aujourd'hui dans un marché de pénurie : un taux de vacance sur les surfaces bien positionnées qui fleurit avec les 3 % alors que la fluidité d'un marché se situe au-dessus de 6 % de vacance. Nous avons des secteurs tendus comme les régions parisienne ou marseillaise, où le phénomène est connu, mais aussi la façade atlantique dont la population (et donc les

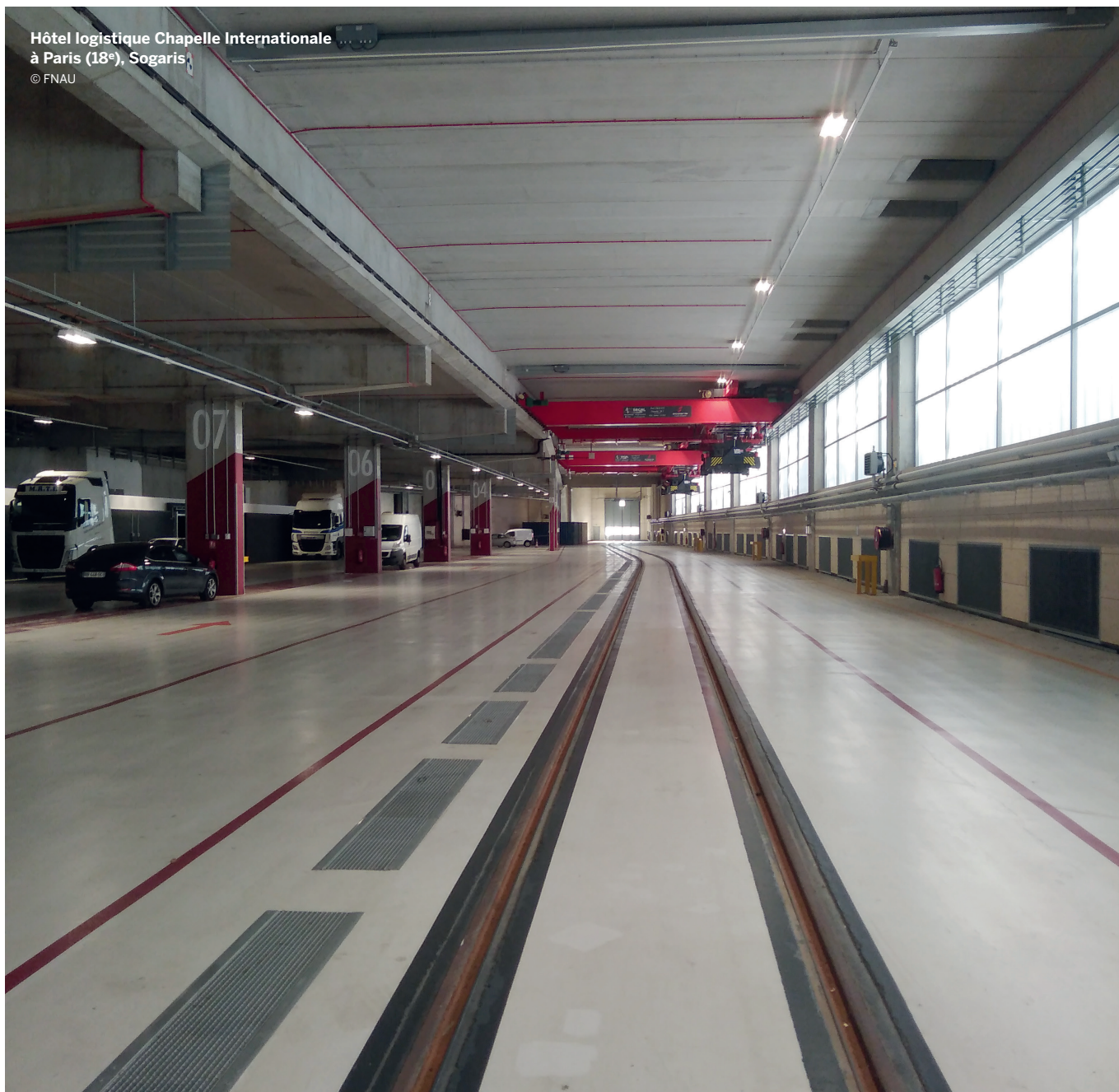
besoins logistiques) croît. Sans même parler du marché lyonnais ou un rapport de marché de la mi 2022 faisait état d'un taux de vacance de 0,1 %.

Nous avons connu vingt ans de loyers très stables, voire déflationnistes car les hauteurs des bâtiments augmentant année après année ; vous pouviez ainsi pour le même prix au mètre carré louer davantage de mètres cubes. Aujourd'hui et depuis plusieurs mois déjà les loyers, pour la première fois, augmentent. Sur le marché francilien (hors logistique urbaine où les valeurs sont plus élevées) nous connaissons sûrement d'ici quelques mois (semaine ?) des transactions à 70 euros/m² hors taxes hors charges, alors que dépasser les 52 - 53 euros/m² était une exception il y a encore quelques mois. Cette augmentation des loyers n'a pas que des effets négatifs : elle permettra probablement d'ériger des bâtiments plus performants sur le plan écologique, plus esthétiques et mieux insérés dans le paysage. Mais cette hausse risque d'être douloureuse, voire fatale, pour un certain nombre de PME/TPE.

La planification des implantations logistiques – et la loi Climat et Résilience qui en donne les outils - doit permettre de retrouver les fondamentaux d'un marché fluide, pouvant répondre aux besoins de tous les utilisateurs de logistique...c'est-à-dire finalement de tous les acteurs économiques.

● UNE CONCERTATION ASSOCIANT LES ACTEURS PRIVÉS

L'exercice de planification ne pourra faire l'économie d'une quantification des besoins et d'une localisation précise des tènements fonciers mobilisables. En tant que Président d'Afilog, l'un des rêves qui m'est cher c'est la réflexion spontanée, à chaque fois qu'un projet de territoire est conçu ou modifié, sur la quantité de mètres carrés logistiques qu'il impliquera. La logistique est un véritable équipement, à la croisée de la sphère publique et de la sphère privée... au même titre (ou presque) que les stations d'épura-



tion, les réseaux de transport en commun et les équipements scolaires ou sportifs.

Nous n'avons pas encore, même si des travaux de recherche sont en cours, un outil permettant de rentrer les caractéristiques d'un projet de territoire et d'avoir à la sortie une quantité de mètres carrés logistiques et, pourquoi pas, leur localisation. Mais c'est dans cet esprit qu'il faut travailler, avec des cartes, des systèmes d'information géographique, des croisements de données issues des champs de l'aménagement, de l'économie, des transports, des infrastructures.

À l'heure du ZAN nous pouvons aussi craindre le résultat : quid si on se rend compte que le territoire a besoin, pour pouvoir se développer ou se réindustrialiser, de

X hectares par an de logistique alors que nous savons la grande difficulté de trouver du foncier ? C'est là que les membres d'Afilog peuvent utilement apporter leur expertise et esquisser des solutions. La densité, à travers un effort de verticalité des projets, est un sujet que nous souhaitons poser sur la table des discussions. La réhabilitation des friches également. Encore faut-il que les PLU nous autorisent à aller au-delà des 12 ou 15 mètres de hauteur actuels. Encore faut-il que l'arbitrage entre foncier résidentiel et foncier économique soit plus équilibré. Encore faut-il qu'une concertation véritablement opérationnelle entre collectivités puisse se tenir, pour répartir concrètement les capacités d'accueil de la logistique.

Planifier pourrait opérationnellement se tra-

duire par des salves de sites clés en main. Le rapport de Laurent Guillot « Simplifier et accélérer les implantations des activités économiques en France » paru en 2021 formule des propositions qui, nous l'espérons, seront suivies d'effet.

En attendant, nous avons quelques années de gestion de pénurie de surfaces logistiques devant nous, qui va sans doute rendre l'effort de réindustrialisation encore plus exigeant. Je formule le vœu que la planification nous sorte durablement de cette situation et que la logistique puisse jouer pleinement son rôle de soutien à la souveraineté économique de la France.

1. www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2021.07.28charteentrepots_0.pdf

SNCF-RÉSEAU

Le fret combiné : une solution de report modal du transport de marchandises

Le secteur du transport, de personnes et de marchandises représente une large part des émissions de gaz à effet de serre. La crise COVID et la montée en puissance du e-commerce ont entraîné une multiplication massive des flux de véhicules de livraison qui viennent congestionner nos villes et questionnent de plus en plus. Cela implique de trouver de nouvelles solutions permettant de diminuer l'emprunte carbone du transport de marchandises. Ces solutions passent notamment par une massification des flux de marchandises, une réduction du nombre de véhicules de livraison et des distances parcourues, ou encore l'utilisation de modes et véhicules plus sobres. Le transport combiné apparaît comme une solution de report modal favorable à la décarbonation du transport de marchandises.

PAUL MAZATAUD ET ANNE DE MARTEL,
SNCF-RÉSEAU

● LE FERROVIAIRE COMME REPORT MODAL POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le fret ferroviaire a connu son apogée à l'époque de l'ère industrielle. A cette époque, le réseau ferré était directement relié aux usines et permettait d'acheminer les marchandises jusqu'au site de production. La désindustrialisation, les crises pétrolières dans les années 70 et le renforcement de l'ensemble du réseau routier ont conduit au déclin du transport de marchandises par voie ferrée, au profit de la route.

En 2021, la part modale du fret ferroviaire en France était de 10,7%. Elle arrive bien après la route mais devant le fluvial et en dessous de la moyenne européenne. La crise du mode routier, notamment liée aux enjeux climatiques vient néanmoins requestionner l'utilisation de la route comme mode privilégié pour le transport de marchandises. Il est nécessaire de réfléchir à de nouvelles solutions alternatives au transport par poids lourd. L'une de ces solutions passe par la complémentarité des différents modes : le routier, le ferroviaire et le fluvial.

● LES CONDITIONS DE DÉPLOIEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ

Le mode ferroviaire présente l'avantage de pouvoir massifier les marchandises et les flux. Il possède la capacité de pouvoir transporter des volumes et des charges importantes et de garantir leur sécurité. Ces avantages invitent à envisager le ferroviaire comme une solution alternative à la route pour le transport de marchandises. Ce mode reste néanmoins plus avantageux sur des trajets de longues distances et entre en conflit avec le transport ferroviaire de voyageurs qui consomme une part plus importante de la capacité du réseau, notamment dans les grandes agglomérations...

Le marché du fret ferroviaire se divise en deux grandes branches :

- le transport conventionnel, qui permet



d'acheminer les marchandises d'un site à un autre sur des distances moyennes ;

- le transport combiné qui associe différents modes (essentiellement, le fer et la route mais aussi, dans une moindre mesure le fluvial) pour acheminer les marchandises sur des trajets de longue distance jusqu'au dernier kilomètre, selon le mode le plus avantageux pour chaque maillon de la chaîne logistique.

La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire a pour ambition de doubler la part modale du fret ferroviaire à horizon 2030 (par rapport à 2020). Cette stratégie se traduit par un fort développement du transport combiné. Plusieurs conditions sont à réunir pour que le transport combiné puisse devenir une solution alternative à la route pour le transport de marchandises : la création de hubs permettant la proximité du réseau ferré avec les axes routiers, des infrastructures permettant le passage fluide d'un mode à l'autre, une localisation le long d'axes ferrés structurants et la présence de lieux de stockage pour les marchandises en transit

son des conditions essentielles. Pour accompagner le déploiement et l'efficacité du fret combiné, cette stratégie prévoit de renforcer les infrastructures existantes et de créer de nouveaux terminaux permettant le passage d'un mode à un autre (« chantier de transport combiné »).

● UNE DÉMARCHE PARTENARIALE

Etant fortement concurrencé par le mode routier, le développement du fret ferroviaire nécessite d'être appuyé par l'ensemble des acteurs et en particulier par un fort portage local. Des instances de gouvernance qui réunissent les parties prenantes sont mises en place pour comprendre les besoins et planifier la stratégie de développement du fret ferroviaire, y compris en l'articulant avec la stratégie fluviale. Ces plateformes de dialogue sont des espaces de partage de connaissances sur le réseau existant et d'identification des besoins des acteurs économiques pour parvenir à définir les choix d'aménagement et de développement des infrastructures dans une perspective de report modal.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Planification urbaine et logistique

L'organisation territoriale des chaînes logistiques se caractérise par un maillage constitué de nœuds – les entrepôts et bâtiments nécessaires au déplacement des marchandises – et de liens entre ces nœuds – les axes de déplacements. Les outils de la planification urbaine ont un rôle majeur pour optimiser l'emplacement de ces nœuds et les plans de mobilité pour améliorer les flux entre ces nœuds.

JEAN-VICTOR MICHEL, DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT, DU LOGEMENT ET DE LA NATURE

Les besoins fonciers liés à la création de bâtiments logistiques concurrencent les autres besoins fonciers dans les territoires urbains ou ruraux : une grande plateforme logistique consomme des terres agricoles tandis que les dark stores utilisent des locaux commerciaux. L'objectif de « zéro artificialisation nette » va renforcer cette concurrence. Les objectifs généraux de l'urbanisme rappellent que l'action des collectivités territoriales vise à atteindre l'équilibre entre l'ensemble des fonctions urbaines et rurales pour répondre aux besoins d'un territoire. Les documents de planification doivent identifier l'ensemble de ces besoins puis définir les règles pour y répondre en optimisant l'utilisation du foncier. Ce travail doit être mené aux différentes échelles de la planification territoriale : SRADDET, SCoT, PLUi. L'échelle intercommunale est incontournable pour la logistique, le PLU communal n'est pas un outil adapté.

● E-COMMERCE ET ENTREPÔTS LOGISTIQUES

Le fonctionnement du e-commerce supprime de la chaîne logistique le magasin traditionnel alors que la vente en ligne entre directement en concurrence avec le commerce de proximité. La fonction assurée par les entrepôts du e-commerce est alors ambiguë : s'agit-il de bâtiments à usage logistique ou commercial ?

Ce constat a conduit le Parlement lors de l'examen de la loi Climat et Résilience à

débattre de l'opportunité de soumettre ces entrepôts à autorisation d'exploitation commerciale (AEC). Cette option a été écartée pour deux principaux motifs :

- les entrepôts représentent une très faible part du flux d'artificialisation des sols : il n'est pas utile de les soumettre aux mêmes contraintes de non-artificialisation que les commerces ;
- les critères de l'AEC sont liés à la fréquentation du lieu par une clientèle. Comme les entrepôts n'accueillent aucune clientèle, ces critères leurs sont inapplicables.

Pour répondre à cette problématique, l'Assemblée nationale a rendu obligatoire l'intégration de la logistique commerciale dans le document d'aménagement artisanal et commercial du SCoT, le DACCL

● LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL COMME ÉTAPE PRÉALABLE

La première étape pour la prise en compte de la logistique dans la planification consiste à identifier l'état existant du maillage logistique sur le territoire, caractériser les besoins actuels et prévoir les besoins futurs. Cette analyse peut s'appuyer sur :

- les conférences et chartes logistiques ;
- l'inventaire des zones d'activité économique ;
- des diagnostics urbains sur les entrées de ville ou d'autres secteurs utiles aux activités logistiques...

● QUELS OUTILS DE PLANIFICATION ?

Sur la base de ce diagnostic, les documents de planification établiront les règles pour

atteindre les objectifs que les collectivités se seront fixés :

- **le SRADDET** fixe les objectifs de moyen et long terme en matière de développement et de localisation des constructions logistiques tout en cherchant à assurer et maintenir l'équilibre entre les territoires de la Région ;
- **le SCoT** localise des secteurs d'implantation et détermine les conditions d'implantation des équipements de logistique commerciale. Il peut prévoir les conditions pour le développement ou le maintien de la logistique de proximité. Il peut aussi valoir Plan Climat, Air, Énergie Territorial (PCAET) ;

• **le PLUi** peut établir des orientations d'aménagement et de programmation pour la logistique. Il autorise, interdit, soumet à condition dans certaines zones les entrepôts. Il peut délimiter des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire. Il peut imposer la réalisation et prévoir l'emplacement d'aires de livraisons ;

• **le Plan de mobilité** est l'outil des autorités organisatrices de mobilités. Il organise les conditions d'approvisionnement des activités commerciales, artisanales et des particuliers. Il met en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules. Il prend en compte les besoins nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures existantes, et en précisant les infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale.

Entrée de ville dans la commune de Richwiller

© AURM





Port de Gennevilliers
© FNAU

INITIER UNE STRATÉGIE LOGISTIQUE TERRITORIALE

Longtemps laissée aux mains des acteurs privés, la logistique s'est installée dans les territoires d'abord sous l'impulsion de l'industrie puis du commerce. Elle est à la croisée d'une multitude d'enjeux, socio-économiques, fonciers, écologiques, énergétiques... et doit donc s'articuler avec plusieurs politiques sectorielles. Les évolutions législatives imposent une prise en main par les collectivités pour l'organiser dans les territoires et la réglementer. Cette deuxième partie propose donc des éléments de méthode pour construire et conduire une stratégie logistique à chacune des échelles, du régional au local.

INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE

Quels enjeux et quels leviers pour construire une stratégie logistique à l'échelle de l'intercommunalité ?

La logistique urbaine au service d'une meilleure qualité de ville pose plusieurs enjeux. Un enjeu environnemental, avec la réduction de la pollution de l'air ; un enjeu sociétal, avec l'évolution récente de la demande de service de livraison à domicile ; un enjeu économique, avec une digitalisation forte du commerce et un enjeu d'attractivité pour un environnement urbain apaisé. Pour répondre à ces enjeux, les intercommunalités disposent de différents leviers.

CAROLE ROPARS, CHARLOTTE SORRIN-DESCAMPS ET CLÉMENT BAYAC,
INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE

Pour la communauté urbaine de Besançon, le programme InTerLUD s'est présenté comme une occasion pour passer de l'action de régulation de la circulation et du stationnement à une politique plus globale de logistique de proximité. Cela se traduit par des financements et une ressource d'accompagnement.

● RASSEMBLER LES DONNÉES POUR ÉTABLIR UN DIAGNOSTIC

En matière de données publiques, les collectivités peuvent prendre l'initiative par la création de plateformes de ressources ouvertes, recensant par exemple les arrêtés de circulation sur leur territoire ou encore le schéma des aires de livraison disponibles. Elles peuvent également avoir recours à des modèles accessibles en open source tel FRETURB qui peuvent être enrichis de données actualisées le cas échéant. S'agissant des données résultant de l'exécution des contrats conclus avec les clients, les principes devront être posés avec les opérateurs, dans un cadre contractuel clair, pour construire les modalités d'un partage des données liées à leur activité et leurs impacts (congestion, bruit, qualité de l'air, accidentologie...), à leur organisation (composition des parcs de véhicules, km parcourus, nombre de mouvements opérés...) ou encore à leurs clients (répartition BtoB et BtoC, volumes...).

● ORIENTER VIA LA PLANIFICATION DANS UN TRAVAIL DE CONCERTATION

En termes de planification au niveau intercommunal, les SCoT doivent intégrer un Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL), les plans de mobilités des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) intègrent un volet concernant le transport des marchandises, les plans locaux d'urbanisme permettent d'établir une stratégie foncière et de réglementer la surface dédiée au stationnement sur les terrains publics et privés, et les schémas directeurs de la logistique permettent d'établir un plan d'actions en concertation avec les différents acteurs.



Service de livraison
© PIXABAY

► C'est ainsi que Montpellier Méditerranée Métropole a voté en 2020 la mise en œuvre du Schéma directeur de la logistique et du transport de marchandise en ville.

● CRÉER DES AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS

La place de la logistique en centre-ville est cruciale pour permettre une massification et une mutualisation des flux. Il peut être opportun aujourd'hui d'opérer des réserves foncières et d'intégrer la fonction logistique dans la programmation immobilière pour répondre à cet enjeu, y compris dans des projets mixant les usages pour permettre une pleine intégration de la fonction dans le paysage urbain. La collectivité peut agir avec différents leviers : soit en tant qu'aménageur (cas de l'Hôtel de logistique urbaine (HLU) du Port E. Herriot à Lyon), soit en tant qu'actionnaire de sociétés locales qui vont porter directement le projet.

► La métropole de Toulouse s'est dotée d'un centre de distribution urbaine (CDU). Sa localisation permet l'étude d'une articulation avec les flux tramways et fluviaux. La promotion des modes doux pour la logistique suppose des espaces d'hyper proximité et une recherche de fonciers disponibles a été engagée. En bout de chaîne, c'est le développement de consignes dans les terminus de métro, en partenariat avec l'opé-

rateur TISSEO, qui est envisagé.

● ASSURER DE BONNES CONDITIONS DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

Au-delà des aspects fonciers et immobiliers, la collectivité peut agir par la réglementation sur l'optimisation et la sécurisation des itinéraires, l'organisation des livraisons et du stationnement en ville pour des usages dédiés au transport de marchandises. On peut citer :

- l'adoption de réglementations harmonisées à l'échelle de l'unité urbaine portant sur les gabarits, tonnages, vitesses et horaires autorisés pour la livraison de marchandises ;
- la définition d'un schéma actualisé (et révisé régulièrement) des aires de livraison et de stationnement ;
- l'adaptation de la réglementation en faveur de la cyclo-logistique : voies réservées, itinéraires dédiés, aires de livraison et de stationnement, sécurisation de la voirie partagée ;
- le recours au contrôle au titre du pouvoir de police, transféré à l'intercommunalité dans les territoires concernés par l'instauration des Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) aux termes de la loi Climat et Résilience.

Pour aller plus loin : www.adcf.org/files/NOTES-et-ETUDES/adcf_etude_logistique_web.pdf

FRANCE URBAINE

La logistique urbaine durable dans nos territoires

Les Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) ont plusieurs mérites. Parmi ceux-ci, la volonté des acteurs de la mobilité de « frapper à la porte » des territoires pour être entendus à la veille de la mise en œuvre des Zones à Faibles Emissions a été déterminante.

ÉTIENNE CHAUFOUR, FRANCE URBAINE

● **LA LOGISTIQUE NOUS EST INDISPENSABLE**

Si nous nous sommes habitués à pouvoir bénéficier de commerces approvisionnés, de chantiers réalisables, d'artisans efficaces, de déchets évacués, de cantines pour nos enfants, de circuits courts, voire d'achats un peu compulsifs dont nous attendons la livraison sans délai, c'est grâce à la logistique et aux chauffeurs ... que nous pourrions sans doute remercier plutôt que de klaxonner !

● **ELLE PEUT ÊTRE DÉCARBONÉE**

Une logistique décarbonée est une volonté assumée collectivement, et à laquelle nous travaillons ensemble, que ce soit pour en permettre l'avitaillement, en diminuant les courses de véhicules au ¾ vides ou prendre conscience qu'un poids lourd émet nette-

ment moins que 20 camionnettes, de rationaliser les horaires ou les emplacements dédiés.

● **ELLE DOIT ÊTRE SOCIALEMENT ACCEPTABLE**

France urbaine est également attentive à une logistique socialement vertueuse lorsque certains, heureusement rares, tenteraient d'exploiter leurs prestataires et leurs salariés ou d'autres de chercher des failles, des niches à profit avec les Dark stores.

● **ELLE CONSTITUE UN ENJEU D'AMÉNAGEMENT ESSENTIEL**

C'est enfin une intégration de notre besoin de marchandises dans l'aménagement de nos territoires et les choix fonciers qui sont les nôtres.

Soutenir la logistique du dernier kilomètre ou la cyclo-logistique n'est pas contradic-

toire avec la nécessité de complémentarité entre le fleuve, le rail et la route. La relégation des entrepôts de plus en plus loin des lieux de livraison entraîne des impacts environnementaux, des émissions inutiles, une circulation ou des coûts évitables.

De la même manière que nos schémas régionaux, SCoT, PLUi ont pris en compte ces dernières années les enjeux de mobilité des voyageurs, ceux des marchandises sont prioritaires.

● **NOUS DEVENONS ACTEURS ET PARTENAIRES DE LA LOGISTIQUE URBAINE DURABLE**

Cette volonté de mettre la même énergie, les mêmes compétences au service de la logistique que nous le faisons déjà pour les transports collectifs ou les mobilités nouvelles, est notre ambition, aux côtés des acteurs de ce domaine, avec les autres associations d'élus, le GART et la FNAU.

Plateforme logistique de transport frigorifique – Groupe Delanchy

© FNAU



FNAU

Éléments de méthode pour construire une stratégie logistique

Plusieurs étapes sont nécessaires à la conduite d'une stratégie qui tienne compte à la fois des enjeux territoriaux et des besoins des acteurs. Cette stratégie doit s'appuyer sur la concertation, l'observation et des études prospectives pour comprendre et objectiver les besoins des acteurs de la filière. La logistique ne se limitant pas aux frontières administratives, elle implique de créer des instances de dialogue interterritorial.

● SENSIBILISER AUX ENJEUX DE LA LOGISTIQUE

La logistique comprend une diversité d'enjeux qu'il s'agisse de la grande logistique ou de celle du dernier kilomètre. Celle-ci n'est pas toujours bien accueillie en raison des nuisances qu'elle génère. La prise en compte de la logistique dans les politiques publiques et sa régulation passe par la sensibilisation des acteurs territoriaux aux enjeux de logistique présents sur leur territoire.

- Établir un diagnostic territorial pour comprendre les flux de camions, trains, bateaux... qui traversent le territoire, identifier les acteurs privés de la logistique présents sur le territoire, connaître l'offre logistique du territoire et identifier les besoins à venir des entreprises et le développement des surfaces logistiques.
- À partir du diagnostic qui est établi, sensibiliser les acteurs territoriaux publics et privés aux enjeux de logistique locaux qui peuvent être différents selon chacune des échelles territoriales (Régions, SCoT, EPCI...).

● OBSERVER ET IDENTIFIER DES SOURCES DE DONNÉES ET INDICATEURS SUR LA LOGISTIQUE

La complexité de la filière, la multiplicité des acteurs et la privatisation des données de ce secteur rendent difficiles l'identification de l'offre logistique existante sur le territoire.

- S'appuyer sur les données et indicateurs nationaux existants : l'approche sectorielle par les codes NAF à partir des données INSEE, la liste des activités de la filière logistique proposée par AFILOG.
- S'appuyer sur les données locales : s'appuyer sur les entreprises locales, les représentants des organisations professionnelles du secteur, les associations de commerçants, les chambres consulaires... pour comprendre le fonctionnement de la filière, les dynamiques locales et les relations entre les entreprises.

● IDENTIFIER ET DÉFINIR DE MANIÈRE PARTENARIALE LES ENJEUX LOCAUX

Réunir les acteurs publics et privés liés à la logistique pour dialoguer autour des enjeux locaux et établir un diagnostic partagé pour



Passage d'un train de fret à la gare d'Angoulême

© FNAU

comprendre l'offre existante, les dynamiques du territoire et anticiper les besoins pour construire une stratégie commune.

● ÉTABLIR DES MODÈLES DE GOUVERNANCE INTERTERRITORIALE

La logistique dépasse les limites administratives. Elle implique de comprendre les dynamiques logistiques aux différentes échelles territoriales et d'engager des réflexions avec les territoires limitrophes pour organiser sa maîtrise foncière et les flux entre les territoires.

- Établir des modèles de gouvernance à plusieurs échelles pour articuler la stratégie logistique aux différentes échelles territoriales, de la Région à la commune en passant par les établissements publics de SCoT.
- Établir des coopérations entre les territoires : dépasser les frontières administratives et établir des coopérations à des périmètres plus larges, à l'échelle des grands corridors, de bassins versants, de grands projets...

● ÉLABORER DES SCÉNARIOS PROSPECTIFS SUR L'ÉVOLUTION DU MAILLAGE LOGISTIQUE ET LEURS IMPACTS SUR LES

MOUVEMENTS ET LES FLUX DE MARCHANDISE.

- Tenir compte des évolutions des modes de consommation, des évolutions technologiques et des évolutions de réglementation pour comprendre et anticiper les besoins en logistique ;
- Anticiper l'implantation des projets à venir et leur impact sur les flux de marchandises.

● INSCRIRE DES MESURES DANS LA PLANIFICATION

Lorsque la vision est partagée par l'ensemble des acteurs, inscrire des mesures et les articuler dans les documents d'urbanisme (SRADDET, SCoT, PLUi, PDM, PCAET...). Lors des prochaines révisions ou la logistique devient un sujet obligatoire, il est important d'avoir en amont dialogué sur ces sujets pour inscrire des stratégies ambitieuses.

● EXPÉRIMENTER POUR CO-CONSTRUIRE LA STRATÉGIE LOGISTIQUE

Lorsque la vision n'est pas partagée, concerter avec les acteurs et expérimenter au travers de l'établissement de charte, grenelle, schéma directeur, plan d'actions...

FNAU

Les outils pour observer la logistique

Observer pour décider, comme évoqué plus haut, les enjeux logistiques sont complexes et différents d'un territoire à l'autre. Il faut pouvoir les comprendre et les qualifier pour identifier les potentialités de développement ou de régulation du territoire. L'observation ou à minima des études dressant un état des lieux peut prendre différentes formes en fonction des objectifs fixés, des acteurs associés, mais également peut faire écho à d'autres observation de politiques publiques (observatoire du foncier, de la mobilité, de l'économie, des ZAE...). Comme il n'y a pas une logistique mais des logistiques, cet article a pour vocation de montrer la diversité des approches d'observation nationales et locales.

● L'OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA LOGISTIQUE PILOTÉ PAR L'UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL

L'université Gustave Eiffel a été missionnée par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et la direction générale des entreprises (DGE) pour construire un tableau de bord de la logistique et animer un réseau d'observation sur cette thématique. Le tableau de bord vient notamment répondre à une demande du Comité Interministériel de la LOGistique (CLOG) concernant la nécessité d'un renforcement de l'observation des activités logistiques à l'échelle nationale, à la fois sur les volets transport de marchandises et entreposage.

Une première maquette du tableau de bord a été produite et diffusée en 2022 et vient consolider les données existantes mais éparées sur la logistique, produites par les acteurs aussi bien publics que privés. En sélectionnant et en rassemblant ces dernières, le tableau de bord permet un suivi général des performances aussi bien environnementales, économiques que sociales de l'activité de transport de marchandises et d'entreposage en France. Ce tableau de bord a vocation à être actualisé annuellement, enrichi par les suggestions des parties prenantes et par la déclinaison territoriale de certains indicateurs, permettant ce faisant des comparaisons utiles.

● L'OUTIL DE SIMULATION PROSPECTIVE SUR LA LOGISTIQUE URBAINE PILOTÉ PAR LE LABORATOIRE AMÉNAGEMENT - ÉCONOMIE - TRANSPORTS (LAET)

Le projet SILOGUES¹ est porté par les chercheurs du Laboratoire Aménagement - Économie - Transports (LAET), un laboratoire de recherche du CNRS, de l'ENTPE, et de l'Université Lumière Lyon 2. Il a permis la construction d'une plateforme web de simulation de la logistique urbaine à l'échelle d'une aire urbaine qui vient compléter et mettre à jour le logiciel FRETurb, précédemment développé au LAET.

L'outil propose de réaliser un diagnostic des flux de marchandises sur un territoire donné

et de simuler des scénarios prospectifs (changements dans les pratiques logistiques ou d'achat, évolutions réglementaires, innovations technologiques, évolutions urbaines). Il permet ainsi de mesurer et comparer l'impact de divers projets d'aménagement et politiques publiques sur le transport de marchandises. Il permet de retracer, aussi bien les flux de transport entre entreprises (en BtoB) que les flux à destination du consommateur final (en BtoC).

La simulation des scénarios prospectifs se déroule en trois étapes :

1. Diagnostic initial sur la base des données

socio-économiques de l'aire urbaine (à partir des données Insee : fichiers SIRENE et recensement de population à l'IRIS)

2. Simulation du transport de marchandises à un horizon donné à partir d'hypothèses socio-économiques

3. Simulation de scénarios de changement de comportements logistiques définis par l'utilisateur

Par l'enrichissement progressif des scénarios proposés, la plateforme SILOGUES a pour ambition de devenir un outil de diagnostic territorial et un instrument de dialogue à destination des acteurs écono-

ZOOM SUR LES OUTILS D'OBSERVATION DANS LES AGENCES :

Le foncier logistique dans la grande Région Grenobloise (AURG)

En réponse à une commande de l'Etablissement public du SCoT, l'agence d'urbanisme a dressé un premier portrait de la logistique, à large échelle, dans la Grande Région de Grenoble. L'agence s'est attachée à quantifier le foncier dédié aux activités de logistique (à partir d'une sélection de catégories d'activités dans le fichier Sirene de l'INSEE et des fichiers fonciers de la DGFIP), à objectiver les besoins des acteurs économiques et à identifier des pistes de solutions face aux difficultés d'implantation des entreprises. Une approche qua-

litative, via des entretiens avec les intercommunalités et les entreprises ont permis de mieux comprendre les relations entre le secteur de la logistique et le tissu industriel local. Ce diagnostic dresse un état des lieux du foncier et du bâti pour la logistique mais pourrait être complété par des données liées au transport de marchandises sur le volume et les types de marchandises, les modes de transports, les itinéraires, la répartition des horaires... pour comprendre les dynamiques du territoire et obtenir un outil d'observation et de suivi de la logistique et du transport de marchandises.

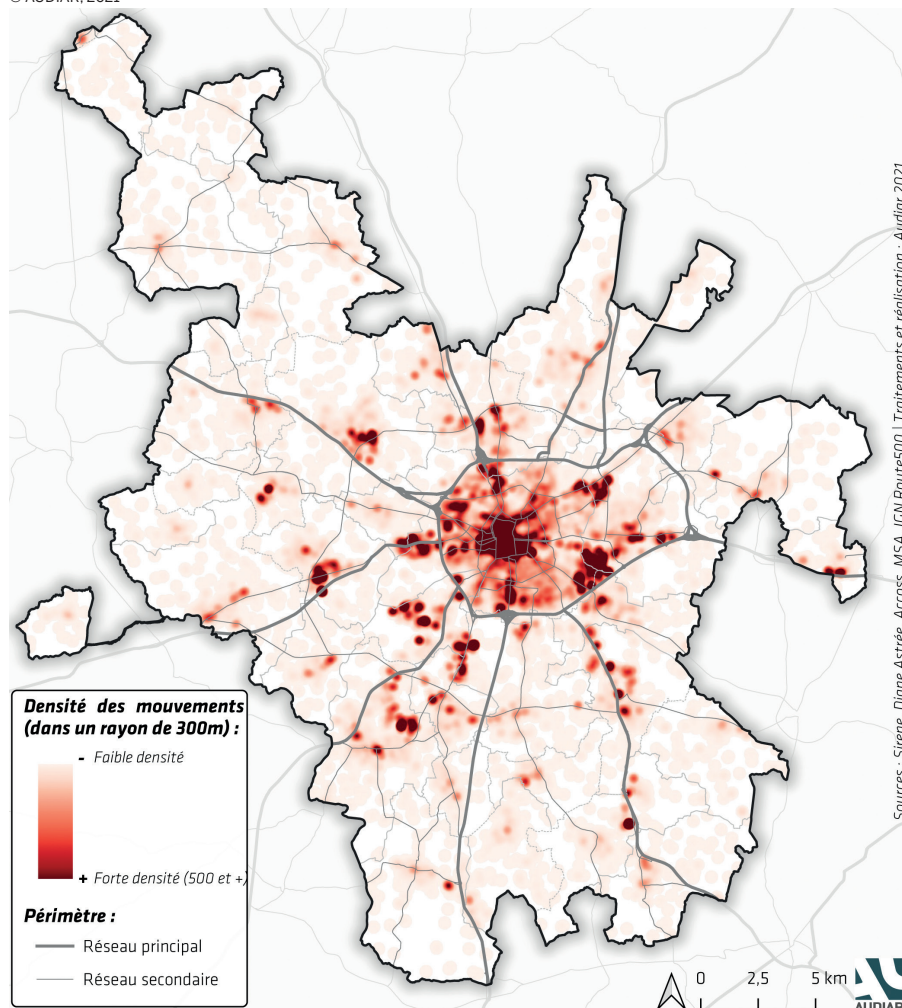
Vue de la zone d'activité des Echavagnes, Saint-Marcellin Vercors Isère

© AGUR, 2019



Densité de mouvements de marchandises sur Rennes Métropole

© AUDIAR, 2021



miques et institutionnels pour éclairer la prise de décision et servir de support à l'élaboration de stratégies territoriales. Le programme 2023 – 2024 prévoit d'organiser des formations pour accompagner la prise en main de l'outil par les collectivités.

● UN DIAGNOSTIC TERRITORIAL DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE POUR MIEUX AGIR COLLECTIVEMENT (AUDIAR)

L'agence de Rennes a réalisé deux études complémentaires : un diagnostic des flux de marchandise à l'échelle de l'aire urbaine rennaise et un état des lieux quantitatif et qualitatif de la logistique urbaine sur la Métropole de Rennes :

1. La première étude a permis de poser les grands enjeux de localisation des activités du secteur en croisant les données sur les flux de marchandises, l'emploi, les permis de construire, le recensement des entrepôts en Ille-et-Vilaine, les fichiers établissements, fonciers et fiscaux.

2. La seconde étude s'est appuyée sur les fichiers établissements et leur localisation croisée avec des ratios issus des travaux

scientifiques du LAET pour cartographier et quantifier les flux de marchandises selon le type d'activité et sur une série d'enquêtes et d'entretiens pour comprendre les pratiques de livraisons, les difficultés rencontrées et les attentes exprimées par les acteurs.

Ce premier diagnostic a permis de constater un poids toujours important des zones à proximité de l'agglomération rennaise malgré un éloignement progressif des activités logistiques de la rocade ces dernières années, à la recherche de fonciers disponibles et de coûts plus faibles. On observe également des implantations le long des axes routiers Est-Ouest en particulier en direction de Paris et le centre Bretagne, en lien avec la vocation nationale et internationale de l'industrie agro-alimentaire bretonne. La deuxième étude a montré une concentration des flux de marchandises en cœur de Métropole engendrant des problèmes de congestion avec une croissance attendue de ces flux ainsi qu'un accroissement des tensions sur le foncier, due à sa raréfaction et à la hausse de son coût.

L'agence a prolongé ces travaux en lançant

une démarche prospective pour identifier les besoins futurs en foncier logistique et les flux liés au e-commerce. Ces travaux serviront à l'élaboration des documents de planification auxquels sont associés l'AUDIAR (SCoT, Documents d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique et Schémas d'Aménagement Economique). Dans le cadre de la réponse à un appel à projet lancé par la DREAL Bretagne, ces réflexions viendront également alimenter les réflexions d'un futur observatoire national de la logistique.

● ENVISAGER LES POTENTIALITÉS DU REPORT MODAL SUR L'AXE NORD (URBA 8, RÉSEAU DES AGENCES D'URBANISME DES HAUTS DE FRANCE)

Le réseau des agences d'urbanisme des Hauts de France, en partenariat avec la Délégation Axe Nord et la Fédération Norlink a réalisé un travail d'inventaire des zones d'activité à vocation logistique et industrielle sur une zone tampon à proximité du futur Canal Seine Nord et des axes ferroviaires structurants. Ce récemment a été réalisé sur la base de la connaissance du territoire et l'analyse des documents d'urbanisme, des fichiers fonciers, et de la base de données des acteurs du transport fluvial et ferroviaire (VNF et SNCF réseau). L'ensemble des données récoltées a permis d'avoir une première vision du foncier économique potentiellement vacant et disponible raccordé ou potentiellement rattachable au fer ou à la voie d'eau dans les zones économiques existantes. L'objectif poursuivi est d'identifier les fonciers stratégiques permettant de développer le report modal de la route vers le fer ou la voie d'eau. Ce travail a pour objectif d'alimenter la stratégie foncière régionale de l'Axe Nord : des échanges sont ainsi engagés avec les services de l'État, la Région Hauts de France, VNF et SNCF réseau et les acteurs territoriaux pour affiner le travail d'analyse. L'outil pourra aussi servir à la définition et la mise en cohérence de la stratégie logistique dans les futurs documents de planification (SRADDET, SCoT, et PLUi).

● MESURER L'IMPACT DE LA LOGISTIQUE SUR LE RÉSEAU ROUTIER DANS LA TRAVERSÉE DU PÔLE DE L'ARTOIS ET DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS ARTOIS-GOHELLE (AULA)

Le réseau routier structurant du pôle métropolitain de l'Artois est fortement sollicité en heures de pointes par des déplacements domicile-travail mais également par le transport routier de marchandises. La saturation des axes structurants est dû au poids démographique et économique du territoire, à sa

traversée par de grands corridors de transit européen mais également à la proximité immédiate de la métropole lilloise. Pour contribuer à l'amélioration des conditions de circulation sur les axes A21, A211 et RN47, l'agence a réalisé un travail de modélisation des trafics à différents horizons pour anticiper les problématiques de congestion et de saturation. L'étude a établi un premier état des lieux sur le réseau existant, pour qualifier le niveau de saturation des axes principaux et échangeurs. Dans un second temps, un travail d'identification des générations de trafic liées à de nouvelles implantations économiques ou logistiques a été réalisé pour identifier les points durs à court et moyen terme. Au-delà de cette vision fil de l'eau et dans le contexte du Zéro Artificialisation Nette, ce travail de modélisation permettra également de tester des scénarios d'aménagement et de mesurer leur impact sur le réseau existant et projeté. Ce travail de prospective permet de proposer des scénarios d'évolution du tra-

fic lié à l'urbanisation de nouvelles zones d'activités économiques et de mesurer leur impact sur le réseau existant. L'intérêt de cette étude est ainsi d'apporter une vision globale des flux sur l'ensemble du réseau et d'anticiper la réalisation de travaux ou un report vers des solutions alternatives comme l'utilisation du fer ou de la voie d'eau dans le cadre de l'arrivée du Canal Seine Nord Europe.

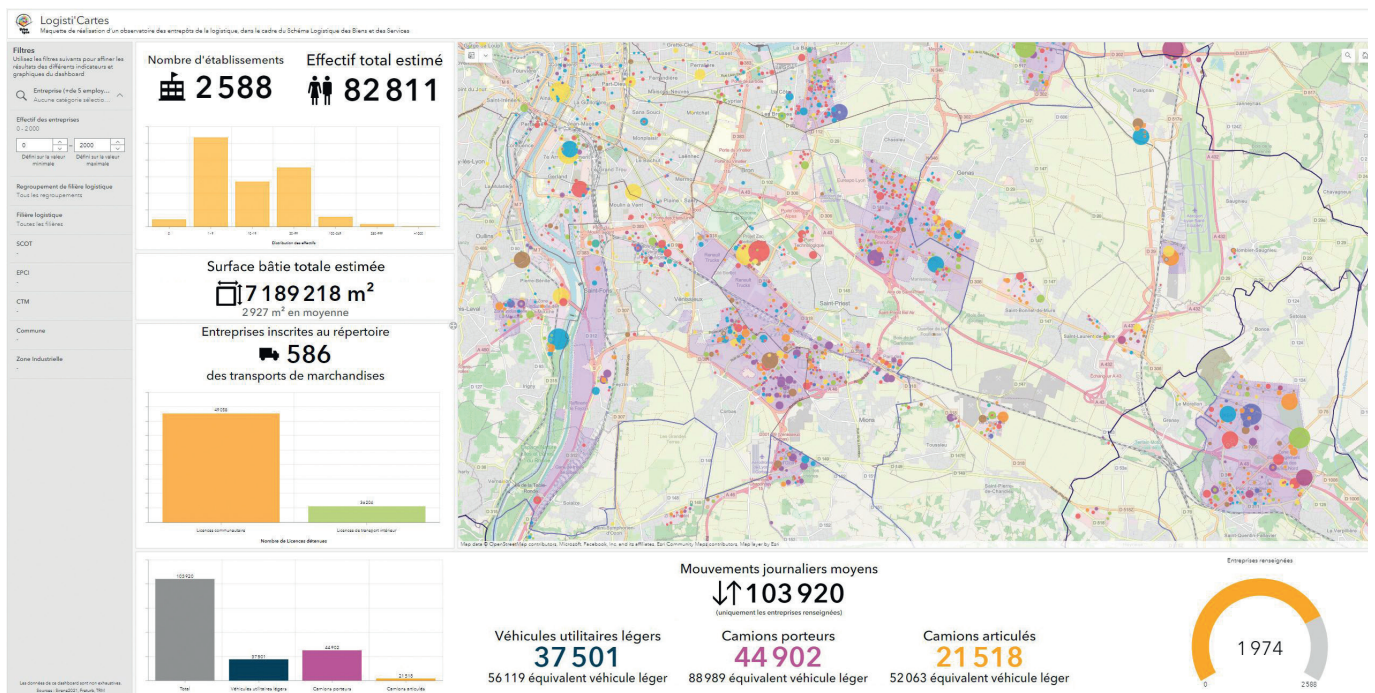
● **LOGISTI' CARTES : UN OUTIL DE DATAVISUALISATION SUR LE SYSTÈME LOGISTIQUE (URBALLYON)**

L'agence de Lyon a élaboré un outil pour améliorer la connaissance des dynamiques logistiques sur l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne. L'outil s'appuie sur les fichiers SIRENE de l'INSEE, le Registre des Transporteurs routiers de marchandises, les données issues du modèle Freturb du LAET, la base des Installations Classées pour la Protection de

l'Environnement ICPE et la base des Installations Terminales Embranchées (ITE-3000) du Cerema. Il offre un panorama des acteurs et des logiques d'implantation des activités de transport et d'entreposage et de commerce de gros par filière : distribution commerciale « BtoC », distribution industrielle « BtoB », e-commerce, frais et alimentaire, matériaux et BTP, gestion des déchets... Ainsi, il permet de repérer les chaînes logistiques et vise à alimenter les échanges avec les professionnels pour éclairer dans la prise de décision : gestion des impacts de la Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m), localisation de nouvelles implantations, mutualisation et massification des circuits de distribution, verdissement des flottes, développement de l'intermodalité...

1. « SILOGUES : Simuler la logistique urbaine dans son environnement économique et spatial »
URL: <http://tmv.laet.science/projets/SILOGUES/index.htm>

Logisti'cartes © URBALLYON



FNAU

S'appuyer sur la planification pour construire la politique publique de la logistique

Le secteur de la logistique dépasse les limites administratives et les frontières territoriales. Mais tous les territoires ne sont pas impactés de la même manière par la logistique. Pour certains territoires, la logistique se limite essentiellement à la gestion des flux locaux, tandis que d'autres sont concernés par des enjeux d'envergure interrégionale, nationale voire internationale en fonction des flux qui les traversent.

La planification de la logistique implique d'avoir une vision assez large qui englobe à la fois les questions de flux, de foncier et d'immobilier. Mais aussi, une articulation des politiques publiques à toutes les échelles territoriales : Régions, établissement public de SCoT, intercommunalité...

Il existe plusieurs outils réglementaires pour accompagner la planification de la logistique : les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), les schémas de cohérence territoriale (SCoT), les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), les plans de mobilité (PDM) ou encore les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET).

Chaque document permet de répondre aux enjeux qui affectent le transport et le stockage de marchandises aujourd'hui. L'articulation des documents doit être pensée en amont afin qu'ils se complètent et se répondent. Parmi la diversité des enjeux, nous avons fait le choix d'aborder la décarbonation et la transition énergétique de la filière, l'impact de la réindustrialisation, la maîtrise foncière, l'aménagement architectural et urbain et son insertion dans la ville.

● ORGANISER LA MAÎTRISE FONCIÈRE DES ENTREPÔTS LOGISTIQUES

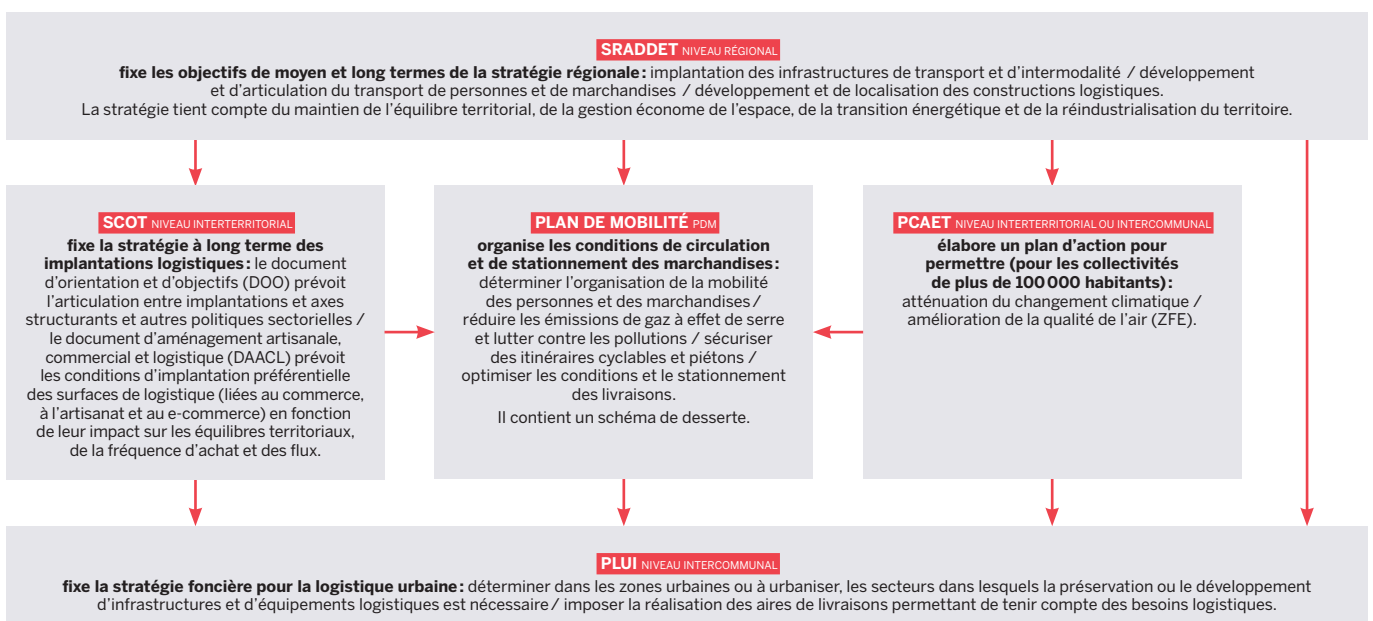
Le besoin de grandes surfaces pour le stockage des marchandises et le coût élevé du foncier en centre-ville a conduit la logistique à s'implanter dans les zones moins denses en périphérie des villes sur des espaces non artificialisés. Les mutations du commerce impactent également les grandes zones commerciales laissant apparaître aujourd'hui des espaces vacants en entrée de ville. L'emplacement des futurs projets d'entrepôts logistiques devront prendre en compte les objectifs de Zéro Artificialisation Nette fixés par la loi Climat et Résilience.

• **Le SRADDET** a pour rôle d'assurer le maintien de l'équilibre entre les territoires et de déterminer les implantations des infrastructures d'intérêt régional. Il devra donc orienter l'implantation des projets logistiques à venir selon les besoins du tissu économique du territoire et des régions voisines et des grands corridors européens. Il doit ainsi identifier les principaux pôles logistiques de la Région et des régions voisines et les réserves foncières pouvant accueillir les implantations logistiques à venir en tenant compte des besoins

économiques et des enjeux de décarbonation, de zéro artificialisation nette, de nuisance et de qualité environnementale. Il doit aussi pouvoir identifier les projets de transport, d'intermodalité et d'implantations économiques d'envergure nationale et régionale. Il devra privilégier la requalification, la densification, l'intensification et la requalification des zones d'activités existantes à la création ou l'extension de nouvelles zones.

• **Le SCoT** est chargé d'articuler la stratégie portée par la Région à l'échelle infrarégionale tout en veillant au maintien de l'équilibre territorial et au développement du commerce de proximité. Il est prévu qu'il détermine dans le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL), les conditions d'implantation des sites logistiques liés aux activités commerciales, artisanales et au e-commerce. Il peut identifier les équipements commerciaux susceptibles d'avoir un impact significatif dans l'organisation et l'aménagement du territoire, la revitalisation des centres-villes, le développement durable et les opportunités de report modal. Il doit anticiper les besoins en foncier pour l'implantation des nouvelles zones logistiques en tenant compte des

Schéma sur l'articulation de la logistique dans les documents de planification © FNAU



besoins économiques et des enjeux de décarbonation, de zéro artificialisation nette, de nuisances et de qualité environnementale. Il peut privilégier l'implantation des activités commerciales au sein des centralités urbaines à l'implantation de nouvelles zones commerciales en périphérie des villes et prioriser la requalification des friches et la résorption de la vacance pour l'accueil de nouvelles activités commerciales, artisanales et logistiques.

- **Le PLUi** définit les périmètres et les règles d'implantation des activités à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité. Il peut identifier les nouveaux emplacements qui pourront être dédiés à la logistique dans le tissu urbain en s'appuyant sur le bâti existant, les espaces en friche, les parking, etc. Il est possible d'insérer une OAP logistique sectorielle pour organiser la logistique sur le territoire et prévoir un zonage spécifique pour intégrer les équipements logistiques, comme par exemple les zones de grands services urbains (UGSU) dans le PLU de Paris. Le document peut aussi contenir des périmètres de localisation qui prévoient d'intégrer des équipements de logistique urbains (ELU) dans les futurs projets sans avoir besoin de définir au préalable leur emplacement précis.

● ACCOMPAGNER LA DÉCARBONATION ET FAVORISER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DE LA FILIÈRE

La stratégie logistique locale doit répondre aux objectifs de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) à horizon 2050 fixés par la loi Climat et Résilience. Plusieurs documents d'urbanisme sont à mobiliser pour accompagner la décarbonation de la filière et pour tendre vers une logistique plus verte.

- **Le SRADDET** est le document qui est chargé d'organiser les déplacements des personnes et des marchandises et d'articuler la stratégie logistique locale avec la stratégie de bas carbone et de report modal du fret routier vers la voie ferrée et fluviale, et inversement. Il doit ainsi, identifier les principaux pôles et axes logistiques de la Région et des régions voisines, comprendre les dynamiques de flux et identifier leurs connexions. Il peut notamment prévoir la réserve de foncier à proximité des nœuds ferroviaires pour l'emplacement de futurs projets d'intermodalité. Des arbitrages et des rééquilibrages sur la fiscalité seront à prévoir en parallèle pour favoriser le passage du mode routier vers le ferroviaire. Il peut aussi appuyer le développement et l'innovation de la filière par la formation ou soutenir les projets d'innovation de la filière comme le tram-fret, l'utilisation de biocarburants et de nouveaux véhicules, l'intelligence artificielle... La région aussi peut accompagner ces évolutions en proposant des aides à l'achat de véhicules plus propres pour les territoires concernés ou qui se trouvent à proximité de la mise en place de Zones à Faibles Emissions de mobilité (ZFE-m).

- **Le SCoT** peut préconiser dans son document d'orientations et d'objectifs (DOO), la connexion des sites logistiques majeurs avec les grands axes structurants et les infrastructures de transports existants ou à venir (aéroport, port, fleuve, voie ferrée, grands axes routiers) et prévoir dans le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) les conditions d'accessibilité de ces sites par un ou plusieurs modes alternatifs à la voiture individuelle. Dans ce dernier, c'est surtout les sites logistiques liés au commerce, à l'artisanat et au e-commerce qui sont principalement visés.

Il peut aussi préconiser la cohérence des implantations des projets à vocation logistique avec l'ensemble de la chaîne logistique et le maillage régional existant pour réduire les distances parcourues, favoriser l'économie d'agglomération et diminuer l'impact carbone du transport.

- **Le PLUi** a pour rôle d'appuyer la structuration et le développement de points de livraisons de proximité pour mutualiser les stocks et limiter les livraisons à domicile.

- **Le Plan de mobilité**, dans les agglomérations qui sont desservies par des voies d'eau ou ferrées, peut intégrer un schéma de desserte fluvial ou ferroviaire pour identifier les quais utilisables pour de la logistique urbaine et encourager le report modal vers des véhicules légers comme la cyclo-logistique. Dans le cadre de la mise en œuvre de Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) et pour accompagner le verdissement des flottes, le Plan de mobilité doit chercher à identifier la composition des flottes de véhicules utilitaires et prévoir les conditions d'accompagnement de leur renouvellement. Des aides peuvent être proposées par les collectivités pour accompagner les petits artisans pour l'achat de nouveaux véhicules.

- **Le Plan de mobilité et le Plan Climat-Air-Énergie Territorial** peut fixer des objectifs de déploiement et de localisation des infrastructures pour les nouveaux carburants et véhicules à venir. Il est possible d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides (SDIRVE) qui devra être articulé avec les autres documents de planification. Les réflexions sur l'implantation de ces équipements devront être accor-



dées avec les périmètres des Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m), la localisation des entreprises, des aires de livraison ou des parcs de stationnement... Il peut identifier la composition des flottes de véhicules utilitaires (VUL) et prévoir les conditions de leur renouvellement.

● ACCOMPAGNER LA RÉINDUSTRIALISATION DU TERRITOIRE ET FAVORISER L'INNOVATION DE LA FILIÈRE

La logistique représente un enjeu majeur de développement économique et de transition énergétique du territoire. La filière doit pouvoir gagner en performance et en compétitivité, ainsi que tendre vers une activité plus vertueuse et respectueuse de l'environnement.

- **Le SRADDET** doit chercher à inscrire les projets des territoires concernés dans les corridors de fret européens : Atlantique, Mer du Nord-Méditerranée, Rhin-Alpes et Méditerranées. Cette stratégie implique des dialogues en amont avec les régions voisines pour s'accorder et tendre vers une stratégie commune. Elle implique également des réflexions à l'échelle infrarégionale pour permettre sa mise en application. Cela passe notamment par des réflexions sur le foncier disponible à proximité des réseaux ou la présence d'équipements permettant d'assurer l'acheminement de ces marchandises jusqu'à leur lieu de destination final.

Dans le cadre de territoire d'industrie et la réindustrialisation de la France, la Région au travers de son SRADDET doit identifier les espaces préférentielles d'implantation de ces nouvelles entreprises. Ces conditions sont à affiner dans les SCoT et PLUi afin d'assurer l'implantation d'une industrie ayant le

moins d'externalité négative (possibilité de report modal à proximité par exemple).

● AMÉLIORER LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉSERVER LA QUALITÉ ARCHITECTURALE DES SITES

Les bâtiments logistiques doivent eux aussi répondre aux exigences de qualité environnementale et architecturale. Ils peuvent prendre de nouvelles formes et intégrer des adaptations écologiques et énergétiques pour s'adapter à ces enjeux et mieux s'intégrer dans le paysage. Les entrepôts peuvent aussi devenir des supports de production énergétique grâce à l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toitures des bâtiments.

- **Le DAACL** peut prévoir et définir des conditions de qualité architecturale et paysagère des sites et des bâtiments logistiques comme la réversibilité des bâtiments, des conditions de gestion des eaux, l'installation de panneaux photovoltaïques, la désimperméabilisation des parking, etc.

- **Le PLUi** peut intégrer des conditions de hauteurs, de volume et qualité architecturale des entrepôts s'installant sur le territoire et les projets d'extension pour optimiser l'espace en tenant compte de la qualité paysagère et des aspects patrimoniaux.

● CONSTRUIRE L'ESPACE PUBLIC EN INTÉGRANT LES CONTRAINTES LOGISTIQUES

La multiplication des flux de camionnettes de livraison entraîne des problèmes de congestion dans les villes. Jusqu'ici, la logistique a très peu été prise en compte dans les réflexions d'aménagement et est venue se superposer à la ville. Il est nécessaire que

l'aménagement de l'espace public soit pensé avec la logistique. Il faudra notamment penser des aménagements pour intégrer la nouvelle filière de cyclo-logistique.

- **Le PLUi** peut notamment prévoir l'organisation de l'espace public en intégrant la logistique et faciliter la complémentarité entre les modes. Par exemple par la mise en place de zones à trafic limité (ZTL) qui permettent de réserver l'accès d'une rue ou d'une zone à certaines catégories de véhicules. Le PLUi peut organiser et définir les emplacements des aires de livraison ou des espaces permettant la rupture de charge pour le passage des marchandises d'un véhicule à un autre. Il peut aussi prévoir des aménagements pour accompagner le déploiement de la cyclo-logistique.

- **Le Plan de mobilité** peut prévoir les conditions pour permettre la mixité d'usage des infrastructures de transport de voyageurs pour le transport de marchandises. Il peut organiser les horaires, définir les conditions tarifaires du stationnement et optimiser les conditions de livraison. Il peut définir des itinéraires poids lourds afin d'organiser les flux de transport poids lourd pour sécuriser les déplacements et limiter la congestion routière en prévoyant des contournements de certains secteurs qui présentent des risques d'encombrement. Il peut aussi jouer un rôle pour organiser la logistique inverse liée au retour de marchandises, au stockage des invendus et à la collecte de déchets. Il peut localiser les entreprises ayant un impact sur le transport de déchets volumineux, les flux de matières dangereuses ou engendrant des nuisances comme les entreprises de chantier, le transport agricole... et prévoir des itinéraires spécifiques et sécurisés.





Camionnette de livraison
© CLAUDIO SCHWARZ/UNSPLASH

DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE ET OUTILS DE PLANIFICATION

La logistique doit être pensée et articulée à toutes les échelles de la planification. Comme vu dans la précédente partie, la diversité des enjeux et de problématique trouve des réponses variées et à des niveaux de collectivités différents. Cette partie met donc en exergue plusieurs exemple et démarche illustrant la diversité des enjeux qui traversent la logistique aujourd'hui.

L'échelle régionale

RÉGION SUD

La planification régionale du foncier logistique : le binôme Région - agences d'urbanisme

Afin d'accompagner la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur dans l'élaboration du SRADDET sur le volet logistique, le réseau des agences d'urbanisme de la région (AGAM, AUDAT.VAR, AURAV, AUPA) a organisé en 2019 trois ateliers décentralisés sur le foncier logistique, associant intercommunalités concernées, professionnels, EPF PACA et Région. Organisés à Marseille, Avignon et aux Bréguières, ils ont réuni chacun une trentaine de personnes. Introduits par les présentations des agences et comportant des temps de travail collectifs, ils ont généré des échanges nourris et un rapport final sur le foncier logistique.

XAVIER MOIROUX, AGAM POUR LE COMPTE DU RÉSEAU DES AGENCES DE PACA (AGAM, AUDAT.VAR, AURAV, AUPA)

● LA LOGISTIQUE EN RÉGION SUD-PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

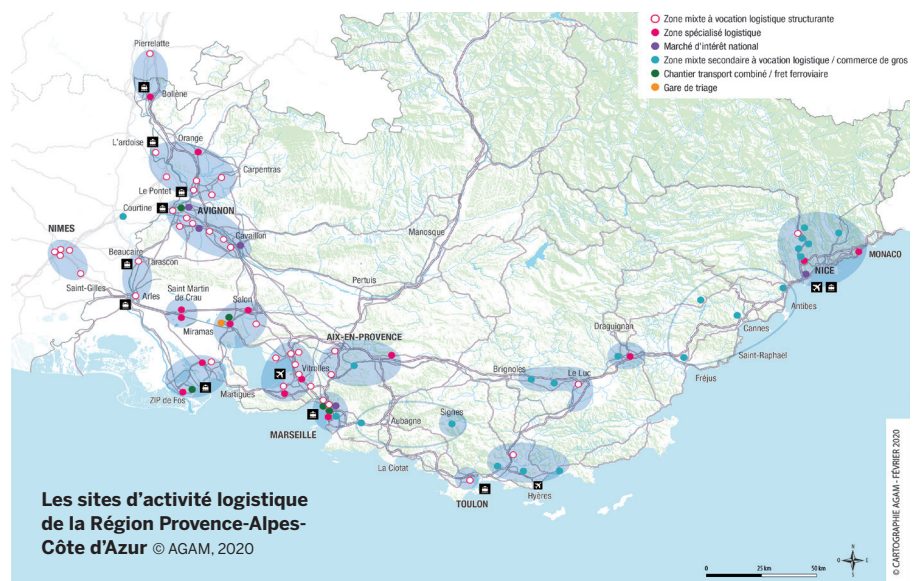
Les Bouches du Rhône constituent le cœur du système logistique régional et accueillent le port de Marseille-Fos, premier port français, cinq grandes plateformes logistiques spécialisées de plus de 100 hectares, et plusieurs types de logistique : logistique internationale (maritime et aérienne), régionale, de distribution, industrielle...

Le second pôle est le Vaucluse qui accueille de la logistique régionale, avec une forte spécificité agro-alimentaire, et de distribution autour du Grand Avignon. Il connaît une croissance soutenue du foncier logistique, d'un rythme équivalent à celui des Bouches du Rhône désormais plus contraints, à l'exception de la Zone Industriolo-portuaire de Fos.

Le Var et les Alpes-Maritimes, aux profils plus résidentiels et touristiques, comptent quelques activités de fret international (ports et aéroports de Nice et Toulon). La logistique de distribution occupe une place notable autour des métropoles niçoise et toulonnaise, mais le foncier est très contraint, en particulier pour les Alpes-Maritimes. La logistique régionale s'est renforcée depuis la création de la zone logistique des Bréguières (les arcs dans le Var), à équidistance de Nice et de Toulon, qui alimente le Var et les Alpes-Maritimes, réduisant ainsi leur dépendance avec les Bouches du Rhône.

● LES APPORTS DES ATELIERS

Les outils de planification territoriale et foncière (SCoT, schémas de développement économique, plans de mobilité, Plans de Déplacements Inter-Entreprises, Plans Locaux d'Urbanisme, schémas directeurs logistiques...) ont été largement convoqués pour définir et encadrer des politiques volontaires pour la logistique. Des préconisations ont été élaborées dans trois domaines.



Franges et synergies interterritoriales : développer la connaissance des systèmes logistiques infrarégionaux, renforcer la coopération et la coordination interdépartementale et interterritoriale, identifier les espaces de franges à enjeux dans les SCoT et à l'échelle régionale, et les espaces pertinents pour les acteurs économiques (différents des territoires administratifs)...

Mobilisation du foncier : en matière de connaissance et d'observation foncière, mobiliser les outils de planification et outils fonciers (référentiel, programmation, Établissements Publics Foncier Régional, etc.), anticiper les besoins nouveaux et les évolutions sociétales, économiques (E-commerce...) et de l'immobilier logistique, identifier, recenser, et reconquérir les friches, valoriser et renouveler les zones d'activité existantes, relocaliser des activités logistiques en zone dense, cibler les zones commerciales, mieux calibrer le foncier logistique, améliorer l'efficacité de l'action foncière, mettre en adéquation action foncière, besoins des opérateurs et nouvelles demandes (logistique urbaine, e-commerce...), fiscalité, définir des zonages adap-

tés dans les PLU, réserver des surfaces dédiées pour la logistique urbaine...

Intermodalité, accessibilité, mobilité : développer le fret ferroviaire et fluvial, massifier, renforcer les axes Nord Sud et littoral, mailler (autoroutes ferroviaires, chantiers de transport combiné, opérateurs ferroviaires de proximité, Installations Terminales Embranchées), mobiliser entreprises et partenariats public-privé, revoir les contributions d'attribution des sillons, renforcer la complémentarité des sites portuaires, étudier le potentiel pour la distribution urbaine et le BTP, s'appuyer sur le plan Rhône et Medlink.

Améliorer l'accessibilité routière, la signalisation, la desserte TC des salariés des zones logistiques (y compris services privés) et co-voiturage, moduler le versement transport selon les zones, rendre les plans de mobilité de zones obligatoires...

Logistique urbaine : déployer véhicules propres, cyclo-logistique et stations de Gaz Naturel Véhicules, adapter les réglementations en hyper-centres, mettre en œuvre les Zones à Faibles Emissions (ZFE-m), optimiser la logistique urbaine (numérique, mutualisation...).

FÉDÉRATION NATIONALE DES SCOT

La mutation des activités commerciales et la logistique dans le SCoT modernisé

STELLA GASS ET NELSON ARTIC,
FÉDÉRATION NATIONALE DES SCOT

Les ordonnances de la Loi Elan ont modernisé les SCoT. La stratégie territoriale qu'il contient s'appuie désormais sur trois piliers obligatoires : l'économie, en transversalité, qui intègre l'aménagement commercial, l'agriculture et la forêt ; les besoins des habitants (habitat, services, équipements, mobilités) et les transitions (énergétique, écologique l'adaptation au changement climatique). Tout en veillant à la gestion économe du foncier et à la lutte contre l'artificialisation dans ces trois piliers. Depuis ces ordonnances, le SCoT doit également contenir de manière obligatoire un DAAC (Document d'aménagement artisanal et commercial). Dans un contexte de mutations majeures du commerce la loi Climat et Résilience a complété le DAAC par la logistique qui doit également être traitée de manière obligatoire, dont l'implantation devra permettre l'optimisation des flux et s'adosser à des espaces de voiries suffisants. La stratégie du SCoT devra organiser le maillage d'entrepôts d'échelle régionale, locale, les zones accueillant les centres de distribution urbains.

La conception de la stratégie d'aménagement commerciale et logistique du territoire inscrite dans le SCoT nécessitera un dialogue renforcé avec les acteurs du territoire, notamment ceux de l'immobilier commercial, mais aussi les enseignes et les logisticiens pour anticiper les besoins d'un commerce en mutation, d'espaces périphériques en quête de modernisation et de renouvellement parfois vers d'autres fonctions.

L'élaboration de ce document a commencé par une concertation avec les acteurs du commerce afin de connaître les stratégies des entrepreneurs implantés sur ce territoire de SCoT et ainsi tracer un chemin commun. L'une des principales orientations de ce document vise à renforcer les centralités par un frein à l'étalement urbain en empêchant la construction de zones commerciales excentrées, en limitant la nouvelle création de grandes ou moyennes surfaces (hors requalification de friche commerciale ou vente de produits locaux) et en incitant les commerces de moins de 300m² à s'implanter en centre-ville. La protection des centralités au sein du SCoT des territoires du Grand Vendômois passe également par la prévention du développement et de l'installation des dark stores et des dark kitchens



Entrepôt neuf
© AGAM

notamment dans les périmètres de sauvegarde du commerce et de l'artisanat.

Concernant la logistique commerciale, ce territoire à dominante rurale doit s'adapter à ces nouvelles réalités malgré l'absence d'autoroute et de voiries structurantes ne permettant pas d'accueillir d'importantes plateformes logistiques. Imposé par les nouvelles pratiques, la gestion des flux logistiques reste un objectif incontournable qui devra se réaliser en limitant au maximum la gêne pour les riverains et l'impact sur l'environnement du SCoT des territoires du Grand Vendômois.

Le DAACL prévoit donc d'anticiper et organiser les activités logistiques commerciales : dans les secteurs périphériques, d'accueillir les entrepôts logistiques, avec une priorité à la réoccupation de bâti existant, des surfaces maximum de 5 000 m², en favorisant le passage par la desserte routière structurante sans traverser de secteur résidentiel, avec une priorité aux sites embranchés au chemin de fer, et des constructions ou réhabilitations de bâtiments logistiques qualitatifs et résilients.

Enfin, la logistique urbaine du dernier kilomètre demeure un sujet à approfondir, en recherchant une organisation réaliste et des solutions durables. Dans les centralités, les élus ont fait le choix de prévenir les dark stores et dark kitchens, en ne permettant pas d'implantation ou de changement de destination, pas de rupture des linéaires commerciaux et pas non plus d'implantation dans les périmètres de sauvegarde du commerce. Il s'agit, via le DAACL, de choisir son développement pour ne pas le subir.

LE PASSAGE DU DAAC AU DAACL

C'est l'article 219 de la loi Climat et Résilience qui intègre pour la première fois les enjeux logistiques de manière obligatoire au sein des documents d'urbanisme. En l'espèce, le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) est donc devenu un Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL).

Il doit désormais déterminer les conditions d'implantation des constructions commerciales et de logistiques commerciales et localiser les secteurs d'implantation privilégiés de ces équipements. Cette obligation doit venir rééquilibrer le niveau de contraintes entre e-commerce et commerces physiques. Le DAACL détermine les conditions d'implantation des constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur les équilibres territoriaux, de la fréquence d'achat ou des flux générés et conditionne l'implantation d'une construction logistique commerciale à la capacité des voiries.

UN DES PREMIERS DAACL : LE SCOT DES TERRITOIRES DU GRAND VENDÔMOIS

Le SCoT des territoires du Grand Vendômois fait figure de précurseur en matière de DAACL, étant l'un des tout premiers à avoir approuvé ce document dans son SCoT. Porté par le travail de Nicolas Haslé, l'un des élus de la Fédération Nationale des SCoT, ce DAACL a été approuvé le 8 juin 2022.

OISE LES VALLÉES

La logistique dans le SCoT du Bassin Creillois

L'Oise est un territoire fortement impacté par la logistique dû à sa proximité avec l'Ile-de-France. Plus largement, la Région et les collectivités des Hauts-de-France réfléchissent à la logistique décarbonée et articulée à la construction du Canal Seine-Nord-Europe et la mise à gabarit européen de l'Oise (mageo). Pour appréhender ces enjeux, nous avons donné la parole à Alain Boucher qui poursuit la révision du SCoT avec une volonté de construire une stratégie autour de la logistique.

ALAIN BOUCHER, PRÉSIDENT DU SCOT DU BASSIN CREILLOIS ET DES VALLÉES BRETHOISE, PRÉSIDENT DU SYNDICAT MIXTE VALLÉE DE LA BRÈCHE EN CHARGE DE L'ÉCONOMIE, VICE-PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNE LIANCOURT – VALLÉE DORÉE EN CHARGE DE LA MOBILITÉ

Quelle est votre vision de la logistique ?

La logistique d'approvisionnement – la logistique aval – le stockage d'outils de production – la logistique du dernier kilomètre ? Derrière le mot logistique, on ne sait pas vraiment de quoi on parle ...

La logistique est due au passé industriel du territoire. Pendant longtemps, la logistique n'a pas été acceptée car nous avions l'image des grands entrepôts vides prenant beaucoup de place et qui sont aujourd'hui d'anciennes zones industrielles en reconversion. On estimait que le nombre de mètres carrés utilisés n'était pas en conformité avec le nombre d'emplois souhaités. Avant, la logistique d'approvisionnement ou post-production était intégrée à l'intérieur du site industriel. Aujourd'hui, le monde industriel change, la logistique est moins consommatrice en foncier mais de plus en plus externalisée. Il n'est pas possible d'envisager de développer de l'industrie sans logistique. De même qu'il n'est pas possible d'imaginer avoir de grandes zones commerciales sans espaces d'approvisionnement ou de stockage.

Comment la logistique s'est-elle implantée sur votre territoire ?

La logistique s'est implantée sur le territoire sans volonté des collectivités, notamment sous l'impulsion de la logistique commerciale nécessaire à l'Ile-de-France. Nous sommes situés à sa porte mais aussi concernés par la mise en place de sa Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) et où le prix du mètre carré est plus élevé. Par conséquent, le SCoT du Bassin Creillois est un territoire

qui séduit la logistique.

Aujourd'hui nous avons des zones qui sont potentiellement utilisables pour de la logistique. Mais notre position est de préserver ces zones comme outil de production. Néanmoins, sur les zones ouvertes à l'urbanisation, de grandes enseignes viennent implanter leur base logistique. C'est un secteur qui nécessite de la manutention et qui pourrait répondre à un besoin en termes d'emploi. Tout l'enjeu est d'appuyer la formation pour en faire une filière spécifique du territoire. Enfin, le territoire industriel est un territoire qui se prête davantage à la morphologie de bâtiment nécessaire pour certaines activités de logistique.

Comment la logistique est-elle prise en compte dans les politiques publiques et la planification ?

Le SRADDET nous identifie comme un hub logistique en raison des grands axes d'infrastructures qui nous traversent. Jusqu'ici, la logistique n'avait pas vraiment été prise en compte dans le SCoT alors que le sujet sera abordé dans le futur DAACL. La volonté ira sans doute dans le sens du maintien de l'activité industrielle et commerciale. La difficulté sera de réaliser un SCoT ensemble. Nous ne sommes pas tous au même stade de notre histoire industrielle; sur le territoire voisin, la plupart des sites industriels sont passés en zone urbaine avec des fonctions plus mixtes. Dans ces espaces l'élévation du prix au mètre carré peut permettre la dépollution et le passage des sites en habitat. Nous sommes aussi « Territoire d'industrie », ce qui nous permet de réfléchir à une échelle plus large, à des stratégies interSCoT pour avoir une cohérence sur la frange Ile-de-France et ainsi construire une stratégie industrielle et logistique d'ensemble. Néanmoins à l'heure actuelle, il n'existe pas d'échanges interrégionaux avec l'Ile-de-France ou les régions voisines.

Est-ce que la mise en œuvre du ZAN vous fait évoluer dans votre stratégie ?

Comme nous avons très peu de réserves foncières, nous sommes plus sur une logique de renouvellement urbain. Les réserves foncières que l'on peut avoir, devraient servir à l'économie. Pour autant, le territoire est aussi très dynamique au niveau de sa natalité. Il faudra donc aussi prévoir du foncier pour de l'habitat. De plus, nous avons des quartiers prioritaires nécessitant du renouvellement et du desserrement. La limite du ZAN, c'est que nous avons été très vertueux ces dernières années, nous allons donc devoir faire avec nos ressources et opérer à des arbitrages.

Est-ce que les enjeux de sobriété énergétique ont également un impact sur votre stratégie logistique ?

Pour ce qui est de la décarbonation, nous avons travaillé à des projets de stations au gaz naturel véhicule (GNV) à implanter dans les zones d'activités et nous avons commencé à avoir des réflexions sur l'hydrogène mais elles ne sont pas encore à maturité. Nous nous posons la question d'une étude d'opportunité pour le transport fluvial car nous sommes traversés par la mise à gabarit européen de l'Oise (mageo). Actuellement, le fret passe par la route et par le ferroviaire. Nous possédons un centre de triage mais qui n'est plus en activité. La SNCF a pris le parti de maintenir les emprises foncières pour de futurs projets et nous souhaitons réengager le dialogue avec les différents acteurs pour réfléchir à une stratégie commune.

La principale difficulté que nous rencontrons est celle du temps entre le besoin industriel et le temps des procédures d'urbanisme. Nous nous retrouvons face à des projets où c'est rarement l'utilisateur qui est le principal interlocuteur, ce qui ne nous permet pas d'avoir une vision sur le type d'activité logistique qui s'implante sur le territoire.

NANTES

DAACL : un cadrage de la logistique commerciale sur le pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire

L'aménagement commercial constitue un enjeu fort dans les documents de planification, à la croisée des enjeux de mobilités, de centralités, d'armature, de foncier, etc. En témoignent les lois récentes : ELAN et Climat et Résilience qui ont tour à tour rendues obligatoire le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) et élargit le champ d'action des SCoT en matière de logistique commerciale transformant le DAAC en DAACL. Parallèlement, l'avènement du e-commerce bouscule profondément les habitudes de consommation et l'aménagement commercial tel qu'on pouvait le connaître. Les élus, alors engagés dans l'élaboration d'un DAAC, ont souhaité y intégrer un volet logistique.

ALICE FOUQUET, AURAN (AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION NANTAISE)

● LA LOGISTIQUE COMMERCIALE JUSQU'ALORS PEU PRÉSENTE DANS LE SCOT

La publication de la loi Climat et Résilience a renforcé le besoin d'analyser la manière dont celle-ci est traitée dans le SCoT.

À ce jour, le SCoT traite la question logistique sous le prisme des atouts de l'estuaire en lien avec le port maritime et la façade atlantique. Le développement de la logistique urbaine est abordé sous l'angle des solutions innovantes à promouvoir en matière d'espaces de déchargement.

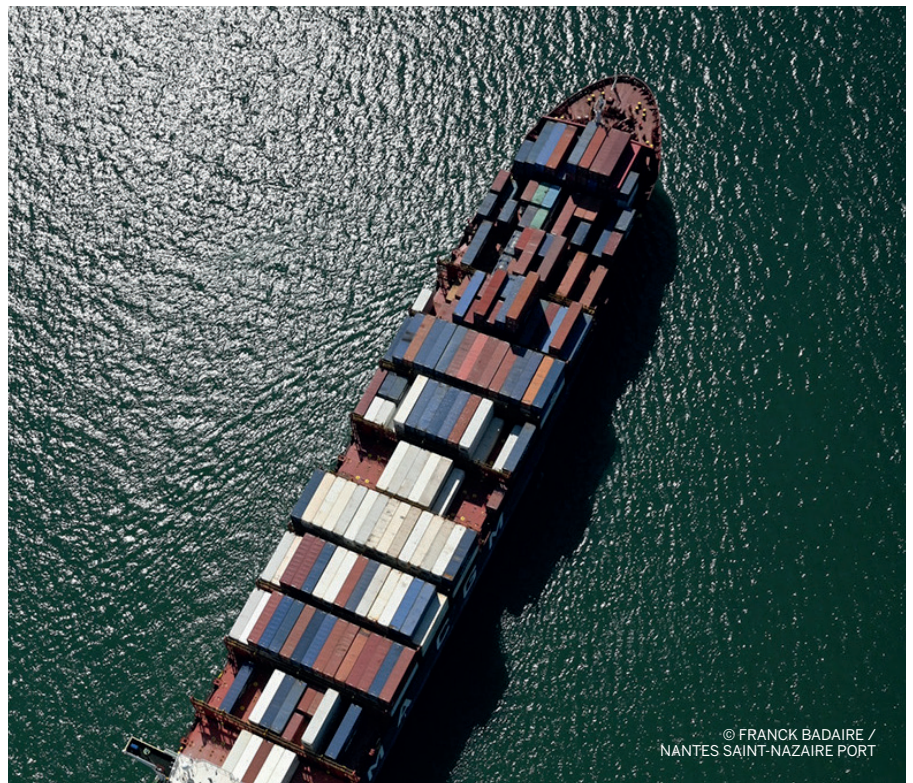
La question de la logistique commerciale n'est en ce sens pas spécifiquement abordée, ni en matière de besoins, de foncier, ou de conditions d'implantation. Ce constat, ajouté aux enjeux du territoire, ont déclenché un arbitrage politique en faveur de la réalisation d'un DAACL.

● UN EFFORT DE CADRAGE INITIAL : DE QUELLE LOGISTIQUE COMMERCIALE PARLE-T-ON ?

Un travail de décryptage des dispositions législatives a été nécessaire, car, si le code de l'urbanisme précise que le DAACL doit « déterminer les conditions d'implantation des constructions logistiques commerciales... » et « pour les équipements logistiques commerciaux, il localise les secteurs d'implantation privilégiés... », il ne précise en revanche pas ce qui est entendu par logistique commerciale.

Le premier exercice a donc été de définir collectivement les contours de la logistique commerciale telle qu'elle pourrait être prise en compte dans le DAACL. Au-delà des choix politiques, il est nécessaire que la définition retenue réponde aux besoins spécifiques des territoires : que ce soit en termes de maturité dans les réflexions ou en termes de cible. Quelle est la première étape à franchir sur le chemin d'une stratégie logistique commerciale partagée ?

Notre travail s'est appuyé sur une liste d'activités logistiques avec une double entrée « activité » et « surface », afin de cadrer les



contours du volet logistique du DAACL. Des échanges autour de cette liste permettront de déterminer ce qui sera traité dans le cadre du DAACL et qui devra ainsi répondre aux exigences réglementaires du code de l'urbanisme¹.

● DU CADRAGE À L'ANALYSE TERRITORIALE

L'agence a cherché à localiser les implantations logistiques commerciales. Le traitement des fichiers fonciers a permis d'isoler les locaux de type « commercial ou industriel » ayant un code NAF ou un type d'activités assimilés à la logistique. Un traitement manuel est toutefois nécessaire afin de corriger les limites identifiées (erreur codes NAF, erreurs de classement, informations manquantes...). Cet état des lieux de la localisation des entrepôts de logistique commerciale sera un appui pour engager le travail politique avec les élus sur la stratégie d'implantation préférentielle des constructions

logistiques commerciales.

Au-delà de ce premier exercice de traduction réglementaire, la stratégie locale de logistique commerciale aborde des enjeux variés (besoins, foncier, activité...) qu'il convient d'articuler à différentes échelles. Il s'agit plus particulièrement du dialogue avec la Région qui porte la révision du SRADDET avec un volet logistique spécifique, mais également de la coordination interterritoriale avec les SCoT voisins.

1. À ce jour, La liste n'est pas arrêtée. Le report de l'intégration du DAACL à la révision générale, a permis un délai supplémentaire autour des activités et formats qui seront intégrés dans le périmètre de la logistique. Une alerte de l'assistance juridique a reporté l'intégration du volet logistique prévue dans la prochaine modification du SCoT. Les dispositions de la loi Climat et Résilience venant ajouter la logistique à un article issu de la loi ELAN, ces dispositions ne peuvent s'appliquer à un SCoT antérieur à la loi ELAN. Le DAACL sera donc intégré dans le cadre de la révision générale du SCoT prescrite en 2022.

AMIENS

Approche de la logistique commerciale dans le DAACL

La révision du SCoT du Grand Amiénois (huit EPCI) est l'occasion d'intégrer plus fortement les enjeux liés à la logistique au projet de territoire, notamment de la logistique commerciale à travers le DAACL. L'absence de définition de la « logistique commerciale » a conduit l'ADUGA à adopter une approche tentant d'esquisser une définition au plus près de la réalité territoriale.

VÉRÉNA BOURBIA, ADUGA (AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DU GRAND AMIÉNOIS)

● **DE LA LOGISTIQUE À LA LOGISTIQUE COMMERCIALE**

Le Grand Amiénois connaît un développement accru des activités logistiques depuis une dizaine d'années. Si celles-ci sont indéniablement plus nombreuses, ce qui relève de la « logistique à vocation commerciale » nécessite une approche spécifique. Avec la période de confinements successifs dus au Covid, le territoire n'a pas échappé à un développement du commerce digital. Les commerces physiques se sont dotés de vitrines digitales avec des solutions de livraison qui ont parfois été mises en place. Toutefois, contrairement à d'autres métropoles, le Grand Amiénois a été moins touché par les mutations de forme : aucun dark store ne s'est implanté sur la Communauté d'Agglomération Amiens Métropole jusqu'alors. Par ailleurs, la spécificité du territoire du SCoT est d'être éminemment rural : sur 466 communes, seule Amiens dépasse les 10 000 habitants. Alors que la Loi Climat et Résilience ne donne pas de définition précise de la logistique commerciale, la priorité de l'agence était de réussir à appréhender ce phénomène pour élaborer un document d'urbanisme pertinent et étroitement lié aux enjeux du territoire.

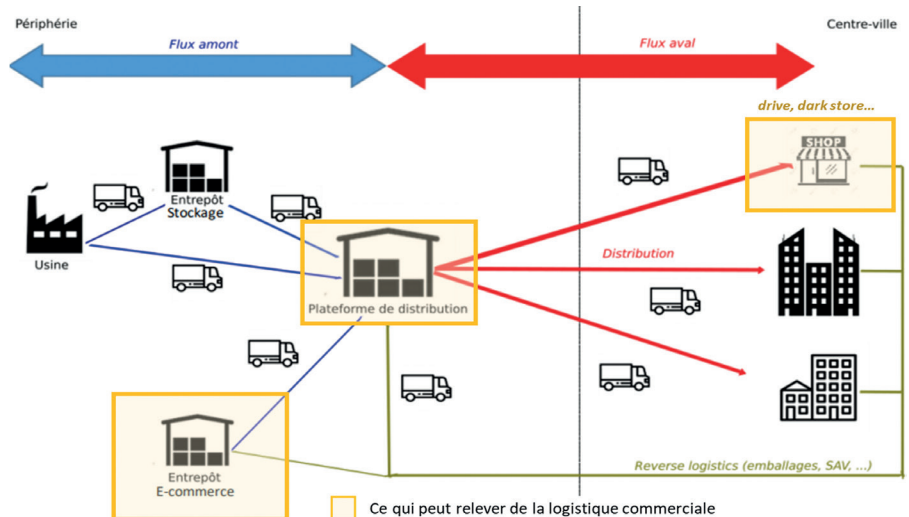
● **UNE APPROCHE EN PLUSIEURS TEMPS**

La méthodologie adoptée par l'ADUGA consiste à travailler au plus près de la réalité territoriale. Elle s'articule en trois temps. D'abord, juridiquement, la notion d'« équipements logistiques commerciaux » n'est pas définie. L'analyse de l'exposé des motifs de l'amendement qui a introduit ces nouvelles dispositions (amendement n°5149) permet de comprendre qu'il s'agit des « entrepôts logistiques à vocation commerciale ». Le SCoT peut donc s'appuyer sur les destinations ou sous-destinations utilisables dans les PLUi. La réforme des destinations de construction éditée par le ministère du Logement et de l'Habitat durable stipule : « la sous-destination entrepôt recouvre les constructions destinées au stockage des biens ou à la logistique. Cette sous-destination inclut notamment les locaux dédiés à la vente en ligne et les centres de données ». Ensuite, l'approche est fonctionnelle à travers le caractère protéiforme de la chaîne logistique. L'ADUGA a organisé des sessions de travail internes autour des fonctions de la logistique appréhendées par paires : logistique endogène (sur le territoire)/exogène (à vocation hors territoire), logistique de production/de distribution, logistique B2B/B2C, etc. L'objectif était d'éliminer successivement ce qui ne relevait pas de la logistique commerciale afin d'en resserrer le spectre. Par exemple, si

les activités logistiques B2B revêtent une certaine forme commerciale, dans la mesure où l'activité implique des transactions, cela ne suffit pas pour en faire de la « logistique à vocation commerciale » qui contient une idée de transaction avec un consommateur final. De ce fait, nous excluons les entrepôts intermédiaires, tel que du simple stockage de boissons, de la définition. Enfin, des réunions techniques avec le bureau d'études en charge du volet commerce, pour qui l'intégration de la logistique est également nouvelle, sont réalisées. L'objectif est de travailler à partir des données du territoire (répertoire SIRENE et codes NAF afférents, terrain, entretien d'acteurs) pour travailler au plus près de la réalité territoriale. Actuellement, l'ADUGA consolide cette dernière phase.

● **UNE OPPORTUNITÉ DE TERRITORIALISATION**

Au-delà du flou dans lequel la Loi Climat et Résilience a plongé les structures porteuses de SCoT quant à l'absence de définition de la « logistique à vocation commerciale », cette dernière peut être abordée sous un angle positif. Le SCoT pourra fournir sa propre définition de ce type d'équipements, en fonction des réalités et des enjeux observés sur chaque territoire. Ainsi, plus qu'un obstacle, l'absence de contour précis peut être une opportunité pour les agences d'urbanisme d'adapter l'appréciation en fonction des enjeux territoriaux.



Identification des maillons de la chaîne logistique à vocation potentiellement commerciale
© ADUGA, 2022 D'APRÈS A. HEITZ, 2021

L'échelle intercommunale

PERPIGNAN

Plateforme Logistique Saint-Charles : traduire le Schéma directeur 2024 dans les documents de planification

La mise en révision du SCoT de la plaine du Roussillon et du PLUi-D de Perpignan Méditerranée Métropole sont l'occasion d'accompagner la mise en œuvre du schéma directeur 2040 de la première plateforme européenne d'éclatement de fruits et légumes.

LOUISE CHASSET, AURCA (AGENCE D'URBANISME CATALANE PYRÉNÉES MÉDITERRANÉE)

● UNE FEUILLE DE ROUTE COMMUNE POUR LE DEVENIR DE SAINT-CHARLES

Pôle d'emplois majeur du sud de la région Occitanie et concentration d'activités économiques logistiques et agro-alimentaires au savoir-faire reconnu, Saint-Charles est un maillon des chaînes logistiques européennes de fruits et légumes, mais aussi un site stratégique pour l'avenir de la plaine du Roussillon. Son terminal ferroviaire propose six trains par jour à destination du nord de l'Europe. Les acteurs publics et privés qui font Saint-Charles se sont donc accordés en juin 2022 sur une feuille de route commune à horizon 2040 après deux ans d'études et de discussions. Les quatre axes en sont l'amélioration des accès de la zone d'activités, l'anticipation des difficultés de mobilisation du foncier, le renforcement de la plateforme de Saint-Charles et la construction d'un hub agro-alimentaire.

Étendue aujourd'hui sur quelques 370 hectares, la zone économique cherche en effet à pousser les murs pour se dégager des marges de manœuvre de développement et d'accueil de nouvelles entreprises. L'avenir de Saint-Charles se cherche donc dans l'équilibre entre renouvellement, optimisation et densification des secteurs déjà bâtis, et préservation et phasage de l'aménagement des terrains libres à proximité. Le diagnostic prospectif mené par l'Agence d'urbanisme catalane (AURCA) en 2020 a ainsi mis en lumière plusieurs potentiels gisements fonciers. Au-delà des 45 locaux vacants, il s'agit de l'optimisation des parcelles déjà bâtis : dans un cas sur trois, les bâtiments occupent 30% ou moins de la surface totale des unités foncières. Cela s'explique d'abord par les contraintes spécifiques liées à l'activité logistique (manœuvre des poids lourds), mais aussi par les règles de prospect. Finalement, près de 50 hectares de foncier nu sont potentiellement mobilisables à proximité, même si grevés pour partie par le risque inondation.



Vue aérienne de Saint-Charles © AURCA, 2013

● LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE AU SERVICE DU RENFORCEMENT DES OBJECTIFS DE RENOUVELLEMENT

C'est au cours des travaux d'élaboration du schéma directeur que la prise de conscience des impacts du « Zéro Artificialisation Nette » sur les possibilités d'extensions est venue réinterroger la stratégie Saint-Charles 2040. Les perspectives de contraintes plus fortes sur la mobilisation de foncier supplémentaire ont amené les partenaires à reconsidérer les gisements fonciers en renouvellement. Les pistes d'interventions ciblées sont alors devenues plus crédibles afin d'accélérer la mutation de certains secteurs de la zone économique vers une spécialisation logistique, de faciliter l'installation de services aux salariés ou de travailler à un remembrement foncier – avec l'appui de l'Établissement Public Foncier régional.

● TRADUCTION DU SCHÉMA DANS LES SCOT ET PLUI

Ces travaux partenariaux ont amélioré la compréhension des enjeux locaux de « la grande logistique ». Ainsi, au-delà d'un diagnostic plus solide en la matière, le Schéma de Cohérence Territoriale de la plaine du Roussillon en cours de révision à classé Saint-Charles comme « Secteur de Projet Stratégique à vocation économique ». Les objectifs de densité, d'accessibilité et de qualité paysagère y sont donc relevés. Le projet de Plan Local d'Urbanisme intercom-

munal prévoit lui de mobiliser plusieurs outils réglementaires pour soutenir la mise en œuvre du schéma directeur. Les Emplacements Réservés ont par exemple été actualisés : en ligne de mire la réalisation d'infrastructures permettant l'accès sécurisé des modes actifs et le maillage des accès routiers au marché international. Ensuite, le règlement a vu, dès une procédure de modification du PLU communal en vigueur, ses règles de prospect modifiées sous condition de justification, pour permettre l'extension de quelques entreprises sur site. Le schéma directeur a par ailleurs permis de fixer les limites de l'extension des secteurs à vocation habitat qui sont venus s'accrocher à la zone économique ces dix dernières années. Un ensemble de parcelles sera également rendues urbanisables de façon à y installer un centre routier au plus proche du péage autoroutier. Finalement, une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) liera le devenir des secteurs en renouvellement et en extension.

● VERS UN PROJET PARTENARIAL D'AMÉNAGEMENT ?

Les partenaires du projet envisagent de s'engager dans un Projet Partenarial d'Aménagement, dispositif qui, en complément des outils réglementaires, permettra de mobiliser et de cibler des moyens, mais surtout de pérenniser un cadre d'animation et de suivi partenarial pour le projet.

MARSEILLE

Le binôme Métropole - agences d'urbanisme du Plan de mobilité au Schéma directeur de la logistique

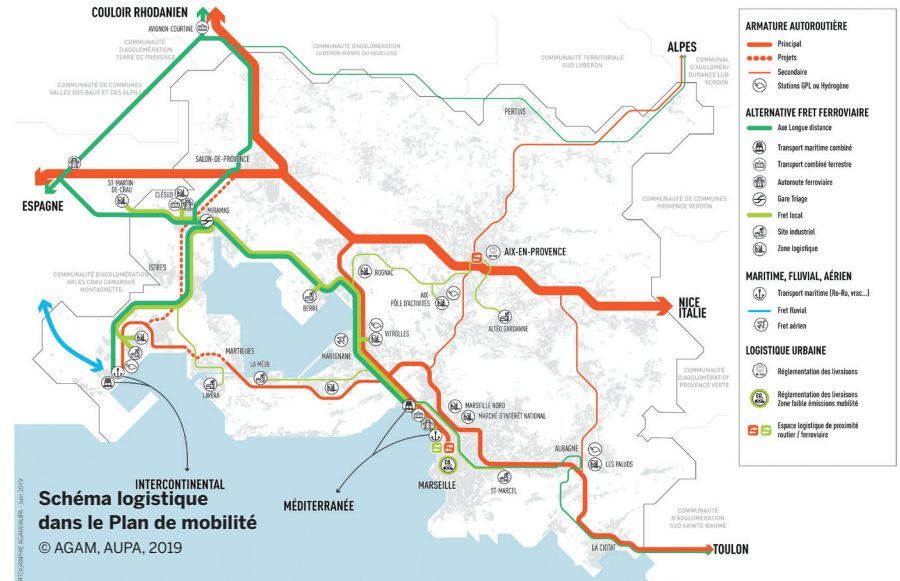
Grâce à son positionnement géostratégique, entre Europe et Méditerranée et à la présence du Grand port maritime de Marseille (GPMM), du troisième aéroport de province, AMP est un pôle logistique majeur en Europe qui compte de grandes infrastructures logistiques tous modes (air-fer-mer-fleuve-route-pipelines). Troisième moteur d'emplois de la métropole, la logistique constitue un enjeu économique majeur pour ce territoire.

XAVIER MOIROUX, AGAM (AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE)

Après sa participation au chantier prospectif « système logistique et portuaire » lors de la création de la métropole en 2016, l'AGAM a rédigé le Plan de mobilité (PDM) de la Métropole et son volet logistique (2019), accompagné la réalisation du Schéma directeur métropolitain de la logistique (2021-2022), et rédige actuellement le DAACL du SCoT (2022). Elle veille également à la bonne intégration de ce sujet dans les autres démarches de planification territoriale: PLUi, Document d'orientation foncière et immobilière, Zone à faible Emission. Sujet éminemment transversal qui interroge à la fois les politiques de mobilité, de développement économique, de planification territoriale, de foncier, de commerce, d'environnement...la logistique nécessite aussi une articulation entre différents grands acteurs (métropole, Grand Port Maritime de Marseille, SNCF, région notamment).

● **LE PLAN DE MOBILITÉ**

Validé en 2020, il comporte un volet logistique, avec deux sous-thématiques: Grande logistique et logistique urbaine. Le transport de marchandises étant l'un des onze thèmes obligatoires à traiter dans un Plan de mobilité. Le contenu a été élaboré dans le cadre de deux groupes de travail spécifiques ayant associé chacun une dizaine de participants qualifiés sur le sujet logistique issus de différentes institutions: métropole, Conseils de Territoire, région, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, GPMM, SNCF, Voies Navigables de France. Le Plan de mobilité a fait l'objet d'une concertation continue, tant auprès des techniciens et professionnels que du grand public. La logistique a été incluse dans différents ateliers thématiques (portes d'entrée/grande logistique, centres-villes/logistique urbaine) et territoriaux (Marseille /logistique urbaine, Miramas/grande logistique). Au sein du document la logistique est évoquée dans l'état des lieux, puis dans deux leviers du Plan de mobilité (routier/grande logistique, espace public/logistique



urbaine), enfin dans la dernière partie relative aux thématiques stratégiques.

● **LES DIFFÉRENTES ORIENTATIONS PROPOSÉES**

Pour la grande logistique:

- Renforcement de la planification (futur Schéma directeur de la logistique), de la gouvernance (création d'une instance de coordination métropolitaine), et de l'observation (observatoire des flux logistiques).
- Renforcement de l'armature de fret ferroviaire et fluvial et des équipements multimodaux: chantiers de transport combiné, gares de triage, création d'un service public ferroviaire de proximité et d'une autoroute ferroviaire, développement du fret fluvial.
- Meilleure gestion des flux poids lourds: annonce d'un Plan poids lourds.
- Accompagnement de l'innovation logistique (smart port, numérique, décarbonation, smart logistique...), et des nouveaux modèles économiques et logistiques durables (circuits courts, économie circulaire...).

Pour l'amélioration des livraisons urbaines:

- Diminuer l'empreinte écologique du transport de marchandises en ville et concilier facilitation de l'acte de livraison et apaisement des centres-villes: harmonisation des réglementations, création de lieux de rupture de charge, intégration de la logistique urbaine dans les espaces privés, création

d'aires de livraison fonctionnelles et disponibles, soutien aux modes de livraison plus écologiques (cyclo-logistique, etc.), élaboration d'un Schéma directeur logistique et d'une charte de logistique urbaine.

● **LE SCHÉMA DIRECTEUR MÉTROPOLITAIN DE LA LOGISTIQUE**

Élaboré entre fin 2020 et mi 2022, il a comporté une première phase de concertation avec les professionnels (trois ateliers organisés) puis trois étapes de diagnostic, orientations, et élaboration du programme d'action. L'agAM et l'AUPA ont été associées au comité technique. Non prescriptif, le Schéma directeur traite tous les types de logistique (internationale, régionale, distribution, hyper-proximité), et a notamment évalué les besoins fonciers par logistique. Les actions s'articulent autour de quatre axes: développement, maîtrise foncière, limitation des nuisances et réduction de la congestion. L'agAM et l'AUPA ont été sollicitées sur l'observation du foncier logistique, ses usages et potentiels, et les friches industrielles et commerciales. Elles ont réalisé une base de données sur les entrepôts de la métropole (agglomération centrale pour l'instant), et un schéma de principes de spatialisation de la logistique urbaine (agAM) en lien avec des recherches foncières sur les friches.

AMIENS

Vers une stratégie du développement des activités logistiques dans les zones d'activités économiques

Depuis une dizaine d'années, les implantations logistiques se multiplient sur le territoire du Grand Amiénois (8 EPCI). L'Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA) a décidé de mobiliser différents outils pour accompagner les intercommunalités dans la construction d'une stratégie logistique commune.

VÉRÉNA BOURBIA, ADUGA (AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DU GRAND AMIÉNOIS)

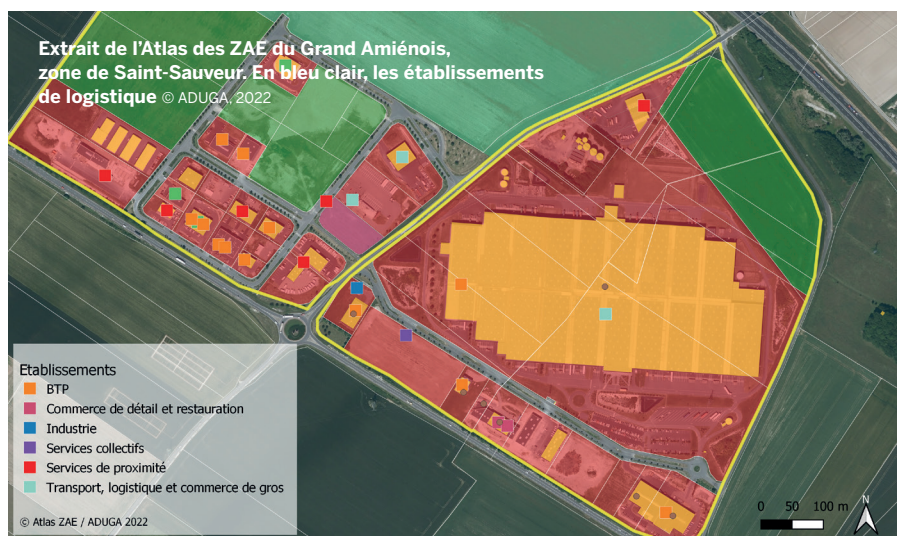
● LA LOGISTIQUE À LA CONQUÊTE DU GRAND AMIÉNOIS

Depuis 2010, avec la finalisation de la desserte autoroutière, les implantations sont de plus en plus nombreuses sur le territoire du Grand Amiénois. Elles sont également de plus en plus étendues : la surface de référence est de 30 ha pour des unités courantes de 100 000m².

Avec la loi NOTRe, les EPCI sont devenues compétentes sur la gestion de leurs zones d'activités économiques (ZAE) et décident des implantations sur leur territoire de manière indépendante. Cependant, l'instauration de la Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à horizon 2050 et de la notion de solidarité territoriale pour les compensations interroge ces pratiques. A l'heure de la révision du SCoT du Grand Amiénois qui, dans sa version modernisée, renforce l'intégration des problématiques logistiques, l'ADUGA contribue à l'élaboration d'une stratégie de développement logistique cohérente et en accord avec l'objectif ZAN à l'échelle du périmètre du SCoT. Des leviers pour construire une stratégie L'ADUGA accompagne le Pôle Métropolitain du Grand Amiénois dans la révision de son Schéma de Cohérence Territoriale. Elle s'appuie sur plusieurs outils afin de favoriser l'émergence d'une stratégie logistique :

- **l'accès à la connaissance** : l'ADUGA réalise pour le compte des EPCI les inventaires des ZAE exigés par la Loi Climat et Résilience (art. L. 318-8-2, Code de l'Urbanisme) pour mutualiser la connaissance et permettre aux EPCI de partager un état des lieux précis. Le choix de l'ADUGA a été d'enrichir cet inventaire afin de pouvoir qualifier les établissements présents de manière plus fine. Ainsi, les EPCI peuvent identifier les établissements relevant du secteur logistique et estimer la place de ceux-ci en termes de surface ou d'emplois dans leurs zones ;

- **la sensibilisation** : l'ADUGA réalise des sessions de travail techniques sur le rôle des ZAE sur le territoire. La première a eu lieu le 13 juillet 2022 et a réuni les DGS et les techniciens compétents de chaque EPCI. D'ici le premier trimestre 2023, une réunion politique sera organisée par l'agence pour sen-



sibiliser les élus à l'usage de l'Inventaire des ZAE dans le cadre du ZAN ;

- **la concertation** : l'ADUGA accompagne le Pôle Métropolitain dans le choix d'un prestataire qui travaillera sur l'optimisation foncière et la redynamisation des ZAE à l'échelle du Grand Amiénois, pour mettre notamment en perspective la place des activités logistiques dans le développement économique futur. La mission du prestataire intégrera des entretiens avec différents acteurs, dont économiques, afin que la stratégie logistique élaborée soit en accord avec la demande de ces derniers.

● L'AGENCE D'URBANISME COMME ANIMATEUR TERRITORIAL

La pluralité des leviers mobilisés par l'ADUGA fait écho au rôle des agences d'urbanisme

en tant qu'animateurs interterritoriaux. En effet, les différents leviers correspondent au triptyque observer – comprendre – s'adapter qui fait l'identité même des agences d'urbanisme et permet l'élaboration de stratégies territoriales cohérentes. En ce sens, en dépit de la compétence « développement économique » revenant aux EPCI, une stratégie à l'échelle du Pôle Métropolitain intégrant de multiples échelles d'action est possible.

Face à la diversité des interlocuteurs et de leurs niveaux de connaissance respectifs, l'ADUGA joue donc un rôle de facilitateur. Elle permet de conforter le lien entre les EPCI du territoire du SCoT, de favoriser l'interconnaissance et la prise de décisions communes.

Les outils hors de la planification

L'expérimentation au travers de l'élaboration de chartes, grenelles, schémas, plans... permet d'impliquer les acteurs et de définir conjointement des axes prioritaires, coconstruire la stratégie logistique, mais également trouver des solutions innovantes acceptées par tous.

NANCY

Dans le Sud Lorraine, un engagement multiscale en faveur du fret et de la logistique

Alors que l'État et le Grand Est lancent la Conférence régionale sur la logistique cet automne, plusieurs initiatives sont actuellement portées par les acteurs publics dans le Sud Lorraine.

JULIEN GINGEMBRE, SCALEN (AGENCE DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES NANCY SUD LORRAINE)

● GRENELLE DES MOBILITÉS EN LORRAINE: ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS ET ACCOMPAGNER LES ACTEURS

En 2019, la Région a lancé une première démarche à l'échelle de la Lorraine à travers le Grenelle des Mobilités, initiative portée avec le Pôle métropolitain du Sillon lorrain et animée par les trois Agences d'urbanisme. Parmi les neuf engagements adoptés en 2021, un volet porte spécifiquement sur l'enjeu du fret et de la logistique. Trois propositions d'actions y sont définies.

- La première part du constat qu'une connaissance partielle de l'écosystème logistique (flux, acteurs) peut conduire à porter des décisions isolées des réalités opérationnelles. Dans le même temps, la sphère publique ne peut se satisfaire de la seule autorégulation par le marché. Afin d'optimiser l'efficacité des infrastructures, le Grenelle porte l'ambition de produire et de partager une connaissance fine des trafics, des besoins et des hypothèses de croissance. L'Observatoire Régional Transports et logistique Grand Est est ainsi associé à la démarche et un premier groupe de travail est en cours de constitution, réunissant les chambres consulaires, le syndicat mixte des Ports lorrains, les SCoT mais aussi les chargeurs et les transporteurs.

- La seconde proposition vise à soutenir et anticiper la mise en œuvre d'une écotaxe régionale. Pour cela, un préalable est de définir un cadre stratégique réunissant les décideurs sur les problèmes de congestion actuels des infrastructures. Il s'agit également de mieux comprendre les dispositifs existants et à venir de régulation du trafic routier.

- Enfin, dans le but de renforcer le dialogue avec les entreprises, la troisième et dernière proposition a pour ambition d'accompagner

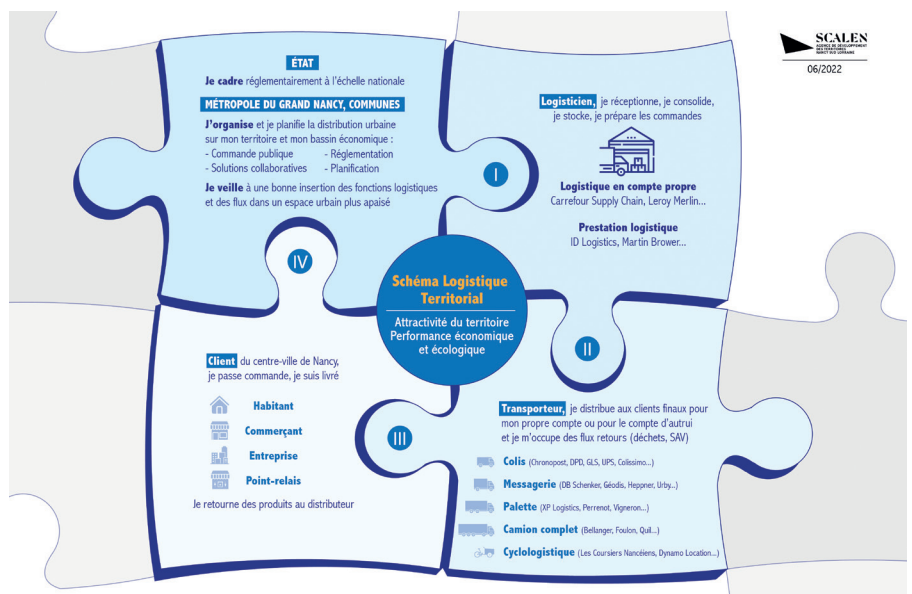


Schéma logistique territorial © SCALEN, 2022



Séminaire InterSCoT © SCALEN, 2022

les entreprises dans le verdissement de leurs flottes de véhicules. Cet accompagnement se caractérisera par la mise en œuvre d'une cellule d'expertise régionale en mesure de conseiller les acteurs qui souhaitent décarboner leur flotte.

● UN SÉMINAIRE INTERSCOT DANS LE SUD LORRAINE POUR FAVORISER LE REPORT MODAL

Parallèlement, les SCoT du Sud Lorraine se mobilisent conjointement sur l'enjeu du report modal. Scalen a organisé et animé un

séminaire en juin 2022 afin d'acculturer les acteurs locaux, en particulier les élus. Ce temps d'échanges entre la Multipôle Nancy Sud Lorraine et le SCoT des Vosges Centrales a permis de partager des enjeux communs aux territoires reliés par la voie d'eau et la voie ferrée. Ce séminaire fut l'occasion de s'interroger sur le développement du fret fluvial et ferroviaire dans le Sud Lorraine lors de trois temps forts :

- un état des lieux des infrastructures et équipements de fret fluvial et ferroviaire dans le Sud Lorraine ;
- les enjeux du fret durable et les perspectives de développement du report modal ;
- les modalités de développement et de soutien au report modal.

Le diagnostic territorial présenté par l'Agence Scalen et les points de vue d'acteurs (VNF, Fret SNCF, sociétés de logistique et de transport, réseau Medlinks, EPCI, etc.) sur les enjeux, conditions pratiques et perspectives du report entre route, fleuve et fer, ont mis en exergue les trois défis pour transformer le fret :

- la transition énergétique pour décarboner le fret d'ici à 2050 : aujourd'hui en France, 90 % du fret est assuré par des énergies fos-

siles. Le passage par le fer et le fleuve deviennent donc une priorité pour contribuer à la décarbonation quasi-totale du fret d'ici à 2050 ;

- la maîtrise de l'évolution incertaine (à la hausse ou à la baisse) des besoins du transport de marchandises ;
- la coopération nécessaire entre tous les maillons de la chaîne logistique.

● UN SCHEMA LOGISTIQUE TERRITORIAL : DES ATELIERS POUR CONSTRUIRE UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

Enfin, à l'échelle du Grand Nancy et à la demande de la Métropole, Scalen déploie et anime dès septembre et ce jusqu'en décembre 2022, quatre groupes de travail thématiques dans le cadre de son Schéma logistique territorial (SLT). En effet, à l'issue du café SCALEN du 30 juin qui a permis de partager le diagnostic territorial avec les acteurs publics et privés constituant l'écosystème logistique, quatre axes de travail ont été retenus pour faire émerger une logistique urbaine plus durable sur la Métropole du Grand Nancy :

- mieux intégrer la logistique dans l'espace

urbain ;

- améliorer les règles de circulation, de stationnement afin d'optimiser le partage de la voirie et l'usage des aires de livraison ;
- accompagner la décarbonation des flottes et soutenir le report vers des modes moins polluants ;
- sensibiliser les consommateurs et les opérateurs sur l'impact environnemental de leurs livraisons.

Entre 20 et 30 participants se sont inscrits à chacun des quatre groupes de travail. La première session est consacrée à reprendre des éléments du diagnostic ad hoc, expertiser chacun des sujets, les objectiver à la lumière des réalités locales, à en examiner les attendus, enfin à les prioriser.

La seconde session est dédiée à la rédaction collective d'une fiche-action par sujet retenu, en s'appuyant sur le modèle proposé par le Cerema (Programme InterLUd).

L'objectif est de produire un programme d'actions soumis d'abord à l'examen du comité technique du SLT en décembre 2022, puis présenté aux participants des groupes de travail réunis en plénière en janvier 2023, enfin à la décision du comité de pilotage de février 2023.

Glossaire

CENTRE DE DISTRIBUTION URBAIN

Plate-forme de massification des marchandises à destination du centre-urbain, pour les flux du « dernier kilomètre ».

SOURCE : AURG, WWW.AURG.FR

CONSIGNE

Boîte à colis automatique accessible jusqu'à 24 heures, en espace clos sécurisés, en magasin (click and collect), ou sur l'espace public.

SOURCE : IPR, WWW.INSTITUTPARISREGION.FR

CROSS-DOCKING

Passage des colis des quais d'arrivée aux quais de départ, sans stockage. Les unités reçues doivent quitter l'entrepôt au plus tard le lendemain. La messagerie et l'express sont fondées sur le crossdocking. Les plateformes sont souvent conçues avec des quais de déchargement et chargement sur deux façades.

SOURCE : IPR, WWW.INSTITUTPARISREGION.FR

CYCLO-LOGISTIQUE

Toutes prestations de transport de biens ou marchandises réalisées à vélo (palettes et petits colis, coursiers et express, collecte de déchets, livraison de repas préparés, livraison sortie de caisse, conciergerie et logistique intra-site, déménagements, transport de produits médicaux, etc.).

SOURCE : FÉDÉRATION DE LA CYCLOGISTIQUE, WWW.LESBOITESAVELO.ORG

ENTREPÔT

L'entrepôt logistique est un bâtiment dans lequel les marchandises sont stockées plus de 24 heures. Il existe plusieurs catégories d'entrepôts qui font l'objet d'une classification spécifique dont la taille des bâtiments varie en fonction du type d'activité.

SOURCE : MINISTÈRE DE LA TRANSITION ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES, WWW.ECOLOGIE.GOUV.FR

ESPACE LOGISTIQUE DE PROXIMITÉ (EPL)

Espace logistique de proximité que l'on peut également définir comme étant un espace urbain de livraison. Leur surface est de quelques mètres carrés. Il s'agit théoriquement du dernier point de massification professionnalisé du flux. Les aires de livraisons et les consignes en font partie.

SOURCE : IPR, WWW.INSTITUTPARISREGION.FR

HUB LOGISTIQUE

Plateforme centrale du réseau logistique. Le hub concentre les flux venant des entrepôts des e-commerçants, trie par zone géographique et envoie vers le niveau de plateforme inférieur.

SOURCE : IPR, WWW.INSTITUTPARISREGION.FR

INSTALLATIONS CLASSÉES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (ICPE)

Les ICPE concernent les « usines, ate-

liers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologiques (article L511-1 du code de l'environnement).

SOURCE : IPR, WWW.INSTITUTPARISREGION.FR

INSTALLATION TERMINALE EMBRANCHÉE (ITE)

Voie ferrée desservant une entreprise, une usine, un dépôt, une zone industrielle ou portuaire à partir du réseau ferré principal. Une telle installation nécessite la signature d'une convention avec SNCF Réseau.

SOURCE : ORTL GRAND EST, WWW.ORTL-GRANDEST.FR

INTERMODALITÉ

Un déplacement qui utilise successivement plusieurs modes de transport mécanisés différents est considéré comme intermodal.

SOURCE : APUR, WWW.APUR.ORG

LOGISTIQUE AMONT

Regroupe l'approvisionnement qui a pour objectif de gérer les flux entrants et sortants des lieux de production et la logistique interne au lieu de production et d'assemblage. Les biens et matières premières peuvent transiter par des entrepôts ou des plateformes logistiques où des opérations peuvent être effectuées (tris, conditionnement, etc.).

SOURCE : AUDIAR, WWW.AUDIAR.ORG

LOGISTIQUE AVAL

Regroupe de la distribution, approvisionnement les réseaux de distribution et la logistique retour ou inverse qui concerne les flux de déchets, les retours-SAV, etc. Là aussi, les biens et marchandises peuvent transiter par des plateformes de distribution, ou être stockés dans des entrepôts de distribution.

SOURCE : AUDIAR, WWW.AUDIAR.ORG

LOGISTIQUE INTERNE

Correspond aux flux de fabrication à l'intérieur du lieu de production ou d'assemblage et se situe généralement en amont.

SOURCE : MINISTÈRE DE LA TRANSITION ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES, WWW.ECOLOGIE.GOUV.FR

LOGISTIQUE INVERSE

Correspond aux flux de produits ou d'éléments non utilisables tels quels vers des sites de stockage, de retraitement ou de recyclage.

SOURCE : MINISTÈRE DE LA TRANSITION ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES, WWW.ECOLOGIE.GOUV.FR

LOGISTIQUE EN COMPTE PROPRE

Le transport est assuré par le propriétaire de la marchandise chargée dans le véhicule. Les artisans (réparateurs, entreprises du bâtiment...) et les « petits » commerçants (commerce de bouche, fleuriste) en font partie.

SOURCE : IPR, WWW.INSTITUTPARISREGION.FR

LOGISTIQUE EN COMPTE D'AUTRUI

Le transport est réalisé par un professionnel du transport.

SOURCE : IPR, WWW.INSTITUTPARISREGION.FR

LOGISTIQUE ENDOGÈNE

Fondée sur l'activité de production et de consommation réalisée sur le territoire de référence, elle repose essentiellement sur sa structure économique et démographique. Elle permet d'assurer l'articulation entre des sites de production, des plateformes, des magasins ou encore des entrepôts implantés localement.

SOURCE : AURAN, WWW.AURAN.ORG

LOGISTIQUE EXOGÈNE

Fait référence à la logistique amont portée par des logiques de positionnement extérieures au territoire, afin de distribuer et accueillir des marchandises sur une aire plus vaste, à une échelle nationale, européenne ou intercontinentale.

SOURCE : AURAN, WWW.AURAN.ORG

MULTIMODALITÉ

Le transport multimodal consiste à utiliser successivement plusieurs modes de transport pour assurer le déplacement de marchandises d'un endroit A à un endroit B. Il permet ainsi de combiner les atouts spécifiques à chaque mode. Il implique des ruptures de charge pour transférer les marchandises depuis un mode de transport vers un autre.

SOURCE : ORTL GRAND EST, WWW.ORTL-GRANDEST.FR

PLATEFORME MULTIMODALE

Pour combiner la souplesse du transport routier avec l'efficacité économique et environnementale du mode ferroviaire ou du mode fluvial, il faut disposer de flux suffisamment importants. La plupart des flux sont insuffisants pour pouvoir remplir à eux seuls une péniche ou un train entier. Les plateformes multimodales accomplissent le rôle de regrouper les flux entre plusieurs clients pour pouvoir utiliser les capacités des modes massifiés à leur plein potentiel.

SOURCE : ORTL GRAND EST, WWW.ORTL-GRANDEST.FR

SCHÉMA DIRECTEUR POUR LES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES (SDIRVE)

La loi d'orientation des mobilités de 2019 (LOM) a créé la possibilité pour les collectivités et établissements publics titulaires de la compétence

IRVE d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public. Ces schémas sont réalisés sur des horizons flexibles fixés par la collectivité, et peuvent être mutualisés pour organiser leur maillage sur des échelles plus larges. Ces schémas doivent s'articuler avec les autres documents de planification.

SOURCE : MINISTÈRE DE LA TRANSITION ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES, WWW.ECOLOGIE.GOUV.FR

TERMINAL DE TRANSPORT COMBINÉ

Les terminaux de transport combiné sont des nœuds intermodaux stratégiques de massification offrant une alternative au « tout route » et donc qui participent à la transition énergétique dans les transports et les chaînes logistiques. Leur performance est donc nécessaire pour assurer l'efficacité de la chaîne logistique intermodale.

SOURCE : MINISTÈRE DE LA TRANSITION ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES, WWW.ECOLOGIE.GOUV.FR

TRANSPORT COMBINÉ

Le transport combiné vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées ensuite par camions pour les derniers kilomètres. Ce transport intermodal offre une solution logistique sobre en énergie, de report modal. Il est pertinent sur des longues distances.

SOURCE : MINISTÈRE DE LA TRANSITION ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES, WWW.ECOLOGIE.GOUV.FR

VÉLO-CARGO

Cycle à deux ou trois roues pouvant transporter une charge supérieure à 45kg. Il est utilisé pour de la logistique en milieu urbain.

SOURCE : FÉDÉRATION DE LA CYCLOGISTIQUE, WWW.LESBOITESAVELO.ORG

ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M)

Les Zones à Faibles Emissions mobilité sont des territoires dans lesquels est instaurée une interdiction d'accès, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions et donc qui ont un impact nocif sur la santé du territoire.

SOURCE : MINISTÈRE DE LA TRANSITION ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES, WWW.ECOLOGIE.GOUV.FR

ZONE À TRAFIC LIMITÉ (ZTL)

Le principe d'une ZTL consiste à ne rendre accessible un ensemble de rues aux bus, vélos, taxis et véhicules autorisés (riverains, commerçants...). L'objectif est de réduire le trafic de transit tout en gardant les règles de partage d'une rue classique.

SOURCE : CEREMA, WWW.CEREMA.FR

Avec le soutien de



DIRECTRICE DE LA PUBLICATION: Brigitte Bariol-Mathais, Déléguée Générale de la Fnau

PILOTAGE ÉDITORIAL: Zoé Chaloin (Fnau), Romane Davoust (Fnau)

CONTRIBUTEUR.ICES: Xavier-Yves Valère (DGITM), Hélène De Solère (CEREMA), Anne-Marie Idrac (France Logistique), Claude Samson (Afilog), Jean-Victor Michel (DGALN), Carole Ropars (AdCF), Charlotte Sorrin-Descamps (AdCF), Clément Bayac (AdCF), Étienne Chaufour (France urbaine), Xavier Moiroux (AGAM), Stella Gass (FédéSCoT), Nelson Artic (FédéSCoT), Alice Fouquet (AURAN), Varéna Bourbia (ADUGA), Louise Chasset (AURCA), Julien Gingembre (SCALEN)

CRÉDIT PHOTOGRAPHIQUE DE LA COUVERTURE: Port fluvial de Gennevilliers © Pierre-Yves Brunaud/IPR

GRAPHISME: Héloïse Tissot - **IMPRESSION:** Imprimé avec des encres végétales par l'Imprimerie de la Centrale Lens, 62302 Lens, avril 2023 - **ISSN:** 1295-5760

Document téléchargeable sur www.fnau.org



22, RUE JOUBERT - 75009 PARIS - FRANCE
01 45 49 32 50 - FNAU@FNAU.ORG - WWW.FNAU.ORG