

Résumé Fiche action planification :

Articuler les politiques « logistique urbaine » de planification et opérationnelles

InTerLUD, programme porté par :

A1

1

Les collectivités disposent à différents échelons territoriaux, de nombreux leviers tant sur le plan de la planification que sur celui de l'urbanisme opérationnel.

2

Eléments de diagnostic :

- Recenser les documents de planifications ;
- Identifier les différents paragraphes « marchandises/logistique urbaine » et évaluer leur cohérence par rapport aux objectifs de la collectivité.

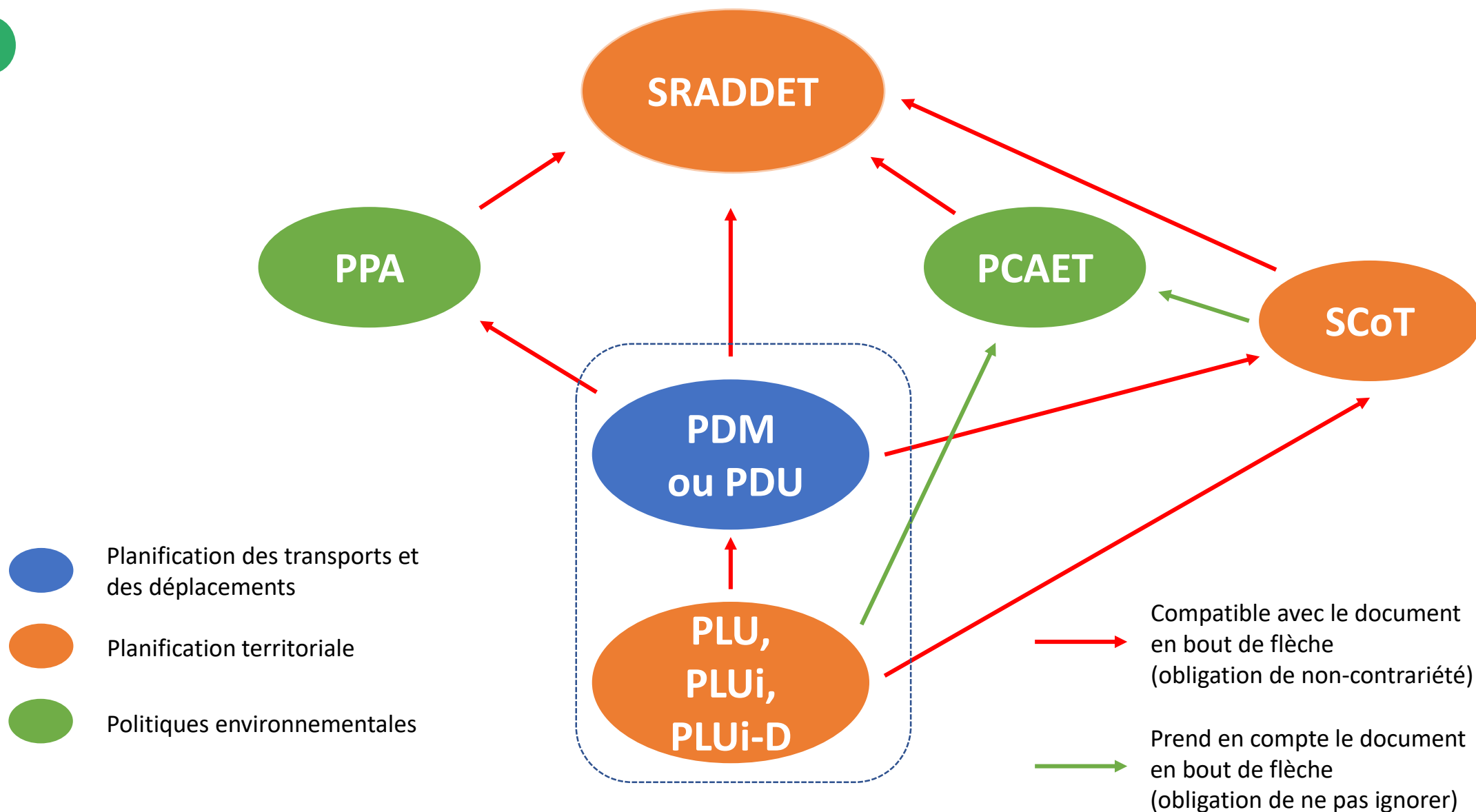
3

Intérêt et objectifs :

- Apporter de la cohérence et de la continuité aux politiques marchandises ;
- Donner une vision aux acteurs économiques ;
- Valoriser à un niveau supra-territorial les politiques marchandises de la collectivité.

4

Impacts attendus : indirects : une logistique urbaine planifiée permettra aux autres actions d'agir sur chacun des leviers.



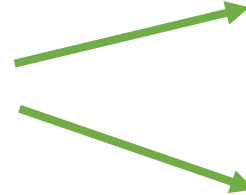
Deux principaux documents incontournables de planification

- **Plan de Mobilité (PDM)** : outil complet de planification de la mobilité des marchandises traitant à la fois de ses aspects réglementaires et fonctionnels. Il reconnaît qu'il s'agit d'une fonction essentielle pour les activités économiques du territoire.
- **Plan local d'urbanisme (PLU)** : trace les perspectives de développement de la collectivité territoriale et fixe les règles d'usage des sols.

Estimation du besoin en foncier



Agglomération de 100 000 habitants



3 ha pour le transport

+

3 ha pour le stockage

Deux axes de réflexion

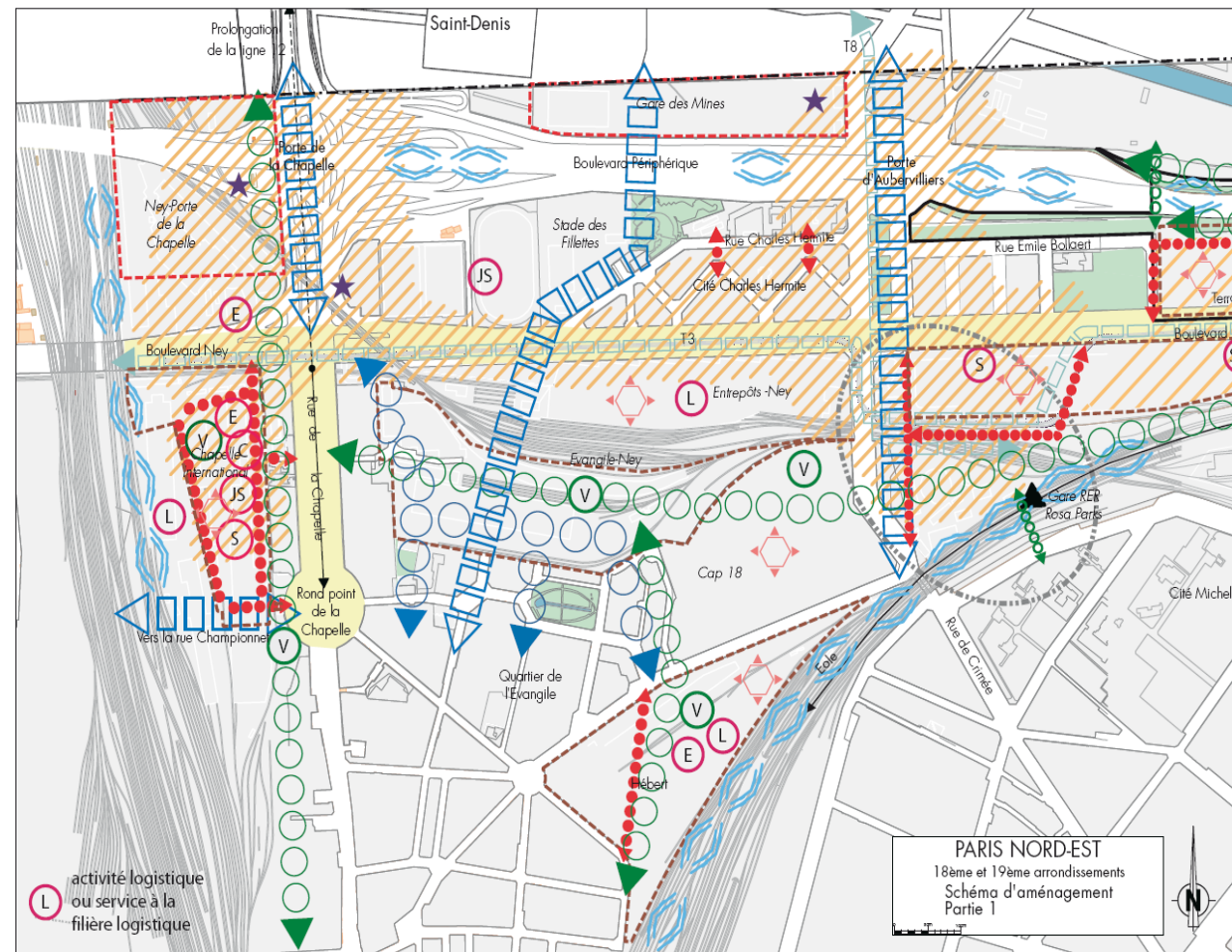


- Freiner l'éloignement progressif de la logistique en périphérie des villes avec une réutilisation de foncier déjà dédié à des zones d'activités (privilégiant ainsi la mutabilité et la polarisation de sites existants) ;
- Réduire le rôle de l'espace public dans l'accueil des besoins logistiques par une meilleure prise en compte sur l'espace privé de ces besoins.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) à Paris

Les OAP par quartier peuvent inclure, là où c'est pertinent, des destinations logistiques à certaines emprises foncières.

Exemple du secteur Paris Nord-Est dont l'OAP **préserve des fonciers logistiques notamment au droit des fonctionnalités ferroviaires.**



Certaines villes ont inclus dans leurs règlements portant sur l'urbanisme **des obligations réglementaires fixant des ratios logistiques** dans les projets d'aménagement urbains.

Article 12 du règlement de la zone urbaine UA du PLU de Nice

Il introduit l'inscription de ratios pour la prise en compte des besoins logistiques sur emprise privée. Dans le PLU de Nice une zone de livraison obligatoire est définie pour les commerces à partir d'une surface de vente minimale de 300 m². Cette surface dédiée à la livraison varie selon la taille du commerce.

Pour les constructions à destination de bureaux : 1 aire par 150 m² de surface de plancher.

Pour les constructions à destination de commerce : l'exigibilité dépend de la surface de plancher des commerces ;

- Commerce dont la surface de plancher est inférieure ou égale à 300 m² : aucune exigibilité

Plan Local d'Urbanisme de Nice - Règlement – Modification n°4

31

Zone UA

- Commerce dont la surface de plancher est supérieure à 300 m² et inférieure à 1000 m² : 1 aire par 80 m² de surface de plancher.
- Commerce dont la surface de plancher est supérieure à 1000 m² et inférieure à 3000 m² : 1 aire par 40 m² de surface de plancher.
Livraison : une zone correspondant à une aire de stationnement de 3,50 mètres X 5 mètres par 300 m² de surface de plancher et 1 aire poids lourd au delà de 1200 m² de surface de plancher
- Commerce dont la surface de plancher est supérieure à 3000 m² : Le nombre de stationnement, y compris les aires de livraison, leur localisation, le cas échéant à proximité du terrain d'assiette de la construction envisagée, doit correspondre aux besoins de l'établissement à réaliser.

Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier

- Inférieur ou égal à 100 chambres : 1 aire par 80 m² de surface de plancher.
- Plus de 100 chambres : 1 aire par 120 m² de surface de plancher et 1 aire de dépose-minute pouvant accueillir au moins deux voitures ou un car, sauf dans le secteur UAa.

7 Coût et financement de l'action

En matière d'urbanisme opérationnel, les coûts pour la collectivité sont variables selon les projets, leur ampleur, les leviers d'action opérationnels que la collectivité souhaite mettre en œuvre (intégration logistique urbaine dans les opérations d'aménagement, droit de préemption...).

8 Indicateur de suivi global

1 Démarrage	2 Consolidation	3 Décollage	4 Exemplarité
La logistique urbaine est abordée dans au moins un document de planification (ex : PDM)	Des objectifs d'amélioration des impacts de la logistique urbaine sont cités dans tous les documents de planification concernés	Tous les documents de planification intègrent une approche exhaustive de la logistique urbaine et proposent des actions (avec un suivi)	Une stratégie logistique est mise en place à l'échelle de la collectivité et tous les documents de planification l'intègrent (objectifs/indicateurs) de façon coordonnée. Un schéma spécifique est élaboré

9 Indicateurs de suivi

Taux de planification

Nombre de documents de planification abordant le TMV rapporté au nombre total de documents de planification concernés.

-> La qualité de l'action concernant les marchandises doit aussi être prise en compte.