

Réserver le foncier pour la logistique

Objectifs et cadrage de l'action

L'armature logistique d'un territoire s'appuie sur des équipements immobiliers (plateformes ou entrepôts) permettant l'organisation des flux de marchandises entrant et sortant. La performance de la chaîne logistique, sa réactivité vis-à-vis de la demande (qu'elle émane d'établissements économiques ou d'habitants-consommateurs) et son empreinte environnementale dépendent notamment de la localisation de ces équipements. Compte tenu de la forte pression que subissent les activités logistiques dans les aires urbaines (recul progressif au profit d'autres fonctions, difficultés d'implantation sur du foncier frais), la collectivité doit veiller à leur bonne intégration en réservant du foncier. Cette action a pour but d'identifier les sites fonciers à potentiel logistique, mais surtout de les intégrer dans un schéma logistique et les projets urbains existants.

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC A METTRE EN PLACE

- Cartographie des plateformes et entrepôts en activité (caractérisation : nature d'activités, typologie de flux...)
- Identification des secteurs fortement générateurs de flux de marchandises (caractérisation de la demande du territoire)

INTERETS ET OBJECTIFS

- Valoriser du foncier peu ou pas utilisé pour des besoins logistiques
- Intégrer la logistique dans le tissu urbain existant et futur (resserrement logistique)
- Lier le développement urbain aux besoins logistiques qu'il engendre

IMPACTS ATTENDUS

Les impacts sont indirects. Il s'agit d'identifier les opportunités de foncier pour améliorer la gestion de la logistique sur un territoire. En accord avec les enjeux des professionnels et des collectivités, ces opportunités foncières pourraient ensuite mener à la création d'ELU. Cf fiche C3 – « Créer des espaces logistiques urbains ».

ENVIRONNEMENTAUX

- Effet de serre
- Qualité de l'air
- Bruit
- Autres

ECONOMIQUES

- Conflit d'usage (congestion) de la voirie valorisable en temps perdus (€ par mn...)
- Emploi
- Fiscalité / Recette
- Efficience livraisons / Activité économique
- Attractivité territoire
- Autres

SOCIAUX

- Conditions de travail
- Sécurité des personnes
- Santé
- Autres

NIVEAU DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION

1. Démarrage

Identification d'opportunités foncières pour la logistique (friches, délaissés urbains, parking...)

3. Décollage

Réservation de foncier (maîtrise, planification)

2. Consolidation

Intégration de la logistique urbaine dans le SRADDET, SCoT et le PLU(i)

4. Exemplarité

Intégration systématique des besoins logistiques dans la stratégie foncière

Méthodologie indicative

● Connaître l'existant

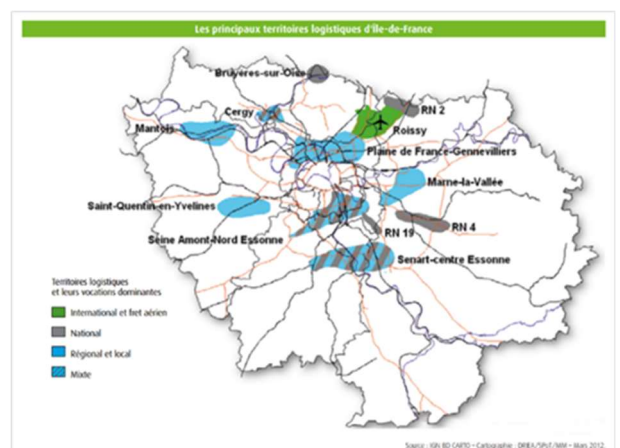
La connaissance de la structuration de la logistique sur le territoire de la collectivité permet d'initier l'action en faveur de la réservation de foncier pour la logistique.

Ce travail de caractérisation de l'offre s'appuie sur la localisation des plateformes et des entrepôts, ainsi que sur l'identification de leurs fonctions pour le territoire. Typiquement il peut s'agir de :

- Plateforme de messagerie (distribution de colis et palettes) ;
- Grande distribution généraliste (approvisionnement des différents formats de vente de la grande distribution et notamment les formats urbains : supérette, supermarché ainsi que les plateformes permettant la livraison à domicile) ;
- Grande distribution spécialisée (approvisionnement des formats de magasins spécialisés tels que les magasins d'équipement de la maison, magasins de bricolage...)
- Commerce de gros de produits alimentaires (à destination des commerces de bouches -boulangerie, pâtisserie... et des activités de restauration traditionnelle ou rapide) ;
- Commerce de gros de produits du bâtiment et des travaux publics ;
- Etc.

Le travail est mené par des investigations documentaires (base de données) ainsi que des entretiens auprès d'acteurs ressources (développeurs économiques, gestionnaires de zones d'activités, spécialistes de l'immobiliers logistiques...).

Il est particulièrement intéressant d'identifier les équipements immobiliers permettant la desserte du territoire mais n'étant pas implantés sur celui-ci. Il est ainsi possible de souligner la propension de la logistique à s'organiser à des échelles supra-territoriales pour identifier par la suite les raisons de ces choix (polarisation sur d'autres territoires, manque d'offres sur le territoire de la collectivité...).



Exemple de caractérisation de l'offre logistique dans le cadre de la définition d'orientations stratégiques (DOS) pour le Fret en Île-de-France à l'horizon 2025.

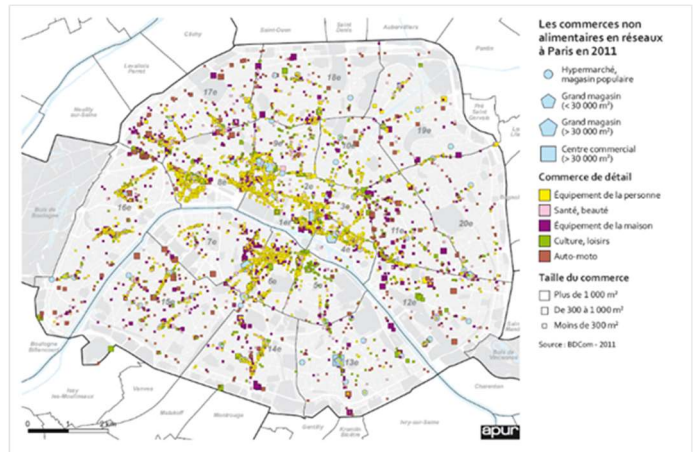
● Bâtir l'armature logistique

ESTIMER ET LOCALISER LA DEMANDE

La demande se caractérise par tous les générateurs de marchandises présents sur le territoire. Le terme « générateur » désigne des établissements ou des secteurs dont l'activité entraîne des nombreuses expéditions et réception de marchandises. La demande peut être qualifiée de générateur : soit au moyen du logiciel Freturb, soit par des bases de données disponibles sur le territoire (recensement des activités du territoire et géolocalisation).

En logistique urbaine, les générateurs sont principalement les activités commerciales (distinguées par nature d'activités), les activités tertiaires et de services.

Leur géolocalisation permet d'identifier les concentrations de la demande en matière d'approvisionnement en marchandises et partant des éventuels besoins en équipements logistiques. En effet, l'existence d'une densité commerciale forte, *a fortiori* dans une typologie d'activités en particulier, peu plaider pour la réservation d'un ou plusieurs espaces dédiés à la logistique urbaine qui pourront à terme servir à l'approvisionnement de ces commerces.



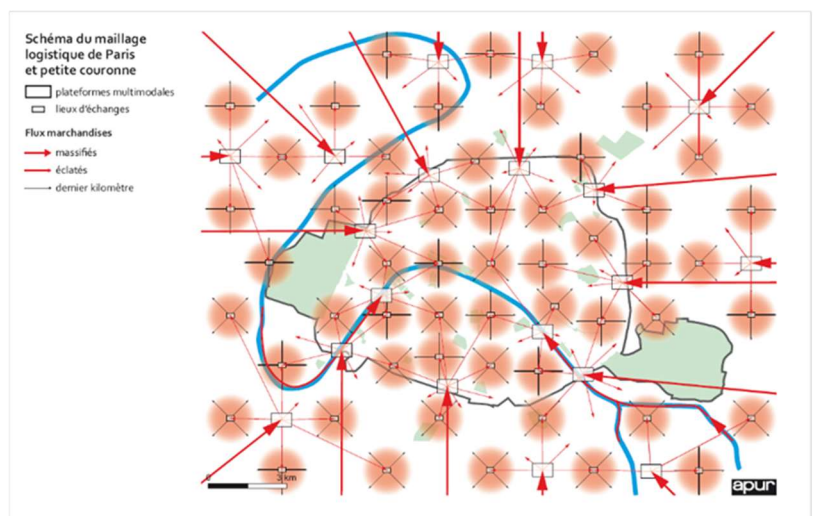
Exemple d'un travail d'identification des commerces mené par l'APUR

La demande doit être également mise en regard de la politique de mobilité de la collectivité et des conditions d'accès et de circulation. Typiquement de fortes concentrations dans des aires piétonnes, dans des rues historiques... plaident pour des solutions s'appuyant sur des outils fonciers.

Enfin, pour certaines activités, la localisation va de pair avec une réflexion sur l'accueil des livraisons sur emprise privée et la définition, à terme, de règles permettant de soulager l'espace public de la charge qu'il supporte en véhicules de marchandises.

ELABORER UN SCHEMA « LOGISTIQUE URBAINE » REpondant AUX OBJECTIFS DE LA COLLECTIVITE

Le schéma est une vision prospective de la façon dont la collectivité souhaite organiser la logistique à l'échelle de son territoire à l'avenir. Il se nourrit de l'analyse de l'existant en intégrant également les objectifs en matière de mobilité. Ce schéma positionne les différents équipements logistiques du territoire au regard de la demande d'approvisionnement et d'enlèvement de marchandises. Il peut être élaboré au moyen de différents niveaux d'équipements : des plateformes d'agglomération, des plateformes permettant d'irriguer le cœur dense, des



Exemple de schéma élaboré par l'APUR pour la desserte de la ville de Paris

plateformes spécialisées sur une activité en particulier (distribution alimentaire, distribution de produits du BTP par exemple...).

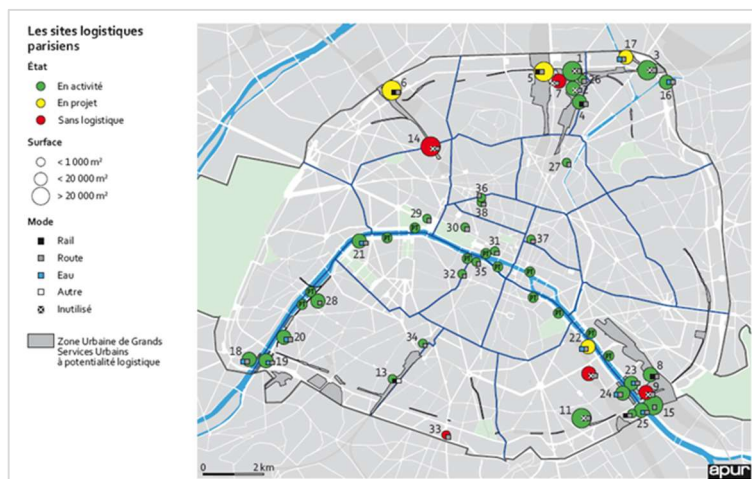
Le schéma s'appuie sur des plateformes multimodales ainsi que des relais plus locaux dans les quartiers.

Le schéma est une représentation théorique de la localisation du foncier que la collectivité souhaite flécher pour de la logistique urbaine.

IDENTIFIER LES POTENTIELS

Le schéma « logistique urbaine » doit être traduit concrètement sur le terrain de la collectivité en identifiant les potentiels. Ces potentiels peuvent être de différente nature :

- Zones d'activités sur lesquels la logistique urbaine est d'ores et déjà très présente et que l'on souhaite confirmer dans cette vocation ;
- Zones d'activités en développement sur lesquelles la logistique urbaine a été identifiée comme une activité pertinente ;
- Projets urbains au sein desquels une activité de logistique urbaine a été jugée pertinente ;
- Sites multimodaux sur lesquels un développement d'activités de logistique urbaine pourrait être combiné à l'usage de modes massifiés (fer, fleuve voire transports urbains) ;
- Sites bâtis existants sur lesquels des opportunités foncières existent et sont potentiellement affectables à des activités de logistique urbaine. Sur ce point la collectivité pourra regarder tout particulièrement les fonciers bâtis et non bâtis qu'elle maîtrise tels que des parkings publics, des parking relais, des locaux techniques... La collectivité peut également faire jouer son droit de préemption sur des locaux qu'elle aurait jugé stratégique pour de la logistique urbaine.



Exemple de travail réalisé par l'APUR identifiant et qualifiant les sites logistiques potentiels sur Paris

Une fois les potentiels identifiés, il faut s'assurer de leur maîtrise afin de pouvoir les attribuer à des activités de logistique urbaine le cas échéant.

Cette maîtrise passe en partie par leur inscription dans les documents d'urbanisme ou leur intégration à des projets urbains à venir.

Mettre en œuvre le schéma

La mise en œuvre du schéma peut s'appuyer sur quelques outils à la disposition des collectivités.

TRADUCTION DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Il s'agit de s'assurer par le biais des documents d'urbanisme (PLU- PLUi notamment mais pas uniquement – voir entre autres la fiche « Articuler vos politiques « logistiques urbaines » de planification et opérationnelles ») que les fonciers fléchés pour de la logistique urbaine seront maintenus dans les années à venir. Il faut donc traduire dans ces documents la volonté de maintenir les potentiels ci-avant décrits et l'objectif de dresser une armature logistique urbaine pour le territoire.

Cela peut par exemple s'apparenter, dans un PLU(i) à la définition d'une zone dédiée à la « logistique urbaine » au niveau du zonage du PLU(i) ou par l'intégration de la logistique urbaine dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), etc. (pour plus d'exemples, voir la fiche « Articuler vos politiques 'logistiques urbaines' de planification et opérationnelles »). Le règlement du PLU(i) peut également délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire. Le cas échéant, il peut définir la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif (article L. 151-16 du code de l'urbanisme).

Ces potentiels peuvent être des sites existants que l'on souhaite préserver de la pression foncière, qui ne manque pas de s'exercer lorsque ces sites sont « rattrapés » par l'urbanisation, ou de sites pouvant acquérir une vocation logistique (friches, délaissés, etc.). Un regard tout particulier doit être porté sur les sites « multimodaux » c'est-à-dire les sites disposant d'une possibilité de développer le transport ferroviaire, fluvial ou urbain (appui dans ce cas sur les réseaux de transport urbain de voyageurs pour développer des transports de fret : soit des sites à proximité de parcs relais, atelier de maintenance et de remisage, voies de débord...).

Enfin, la mixité d'activités doit être permise afin d'assurer potentiellement la rentabilité de projets de logistique urbaine dont le point d'équilibre est parfois complexe à trouver en milieu urbain, compte tenu du montant de la charge foncière et des prix de marché. Le couplage d'une opération de logistique urbaine à d'autres fonctions plus rémunératrices peut assurer une péréquation financière.

■ ZOOM SUR LES RATIOS LOGISTIQUES « AU SEIN DES PLANS LOCAUX D'URBANISME »

Les communes peuvent adopter dans leur règlement d'urbanisme un "ratio logistique", calculé en fonction de la surface de plancher des projets commerciaux s'implantant dans des zones fortement urbanisées. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a renforcé ce levier en prévoyant que le règlement du PLU peut en particulier « imposer la réalisation d'aires de livraisons permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction » (article L. 151-33-1 du code de l'urbanisme).

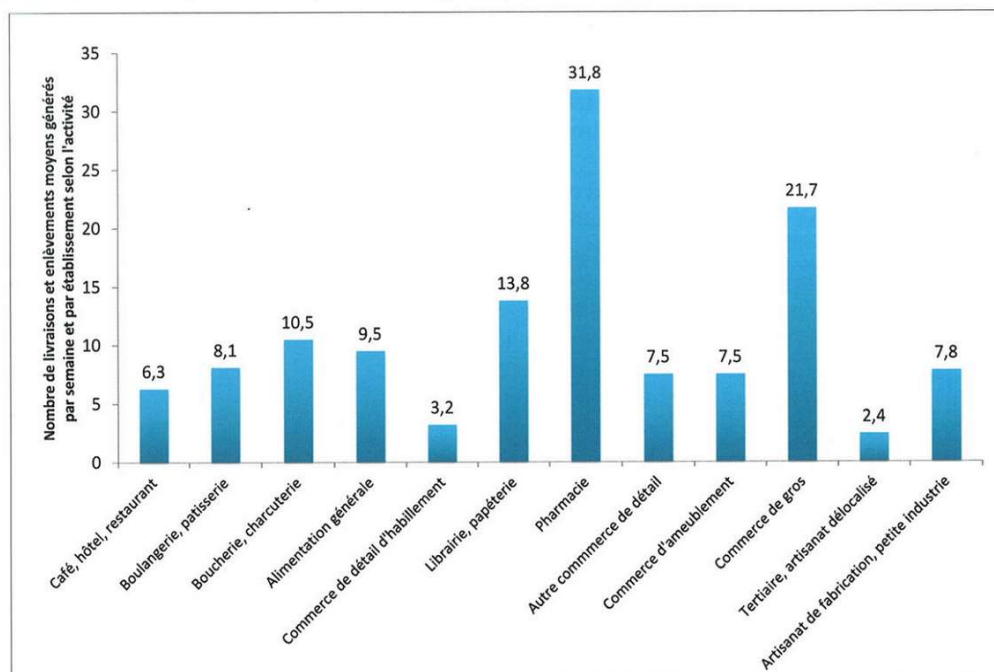
Il s'agit de prévoir des emprises privées pour accueillir les véhicules de transport de marchandises et effectuer les opérations de chargement-déchargement-manutention afin d'éviter que la voirie publique ne supporte ces opérations.

En effet, l'approvisionnement des commerces est le plus souvent réalisé sur domaine public du fait de l'absence de zones prévues à cet effet sur emprise privée ou, si elles existent, à leur attribution à d'autres usages (stockage par exemple). Cela occasionne alors de nombreuses nuisances supportées par la collectivité : conflits d'usages de la voirie, congestion, bruit, etc...

Avant même l'entrée en vigueur de cet article L. 151-33-1 (précité) issu de la LOM, sur la base de précédentes dispositions plus générales en matière de stationnement, quelques PLU(i) ont introduit des ratios visant, pour les grands magasins, à créer une zone de livraison ou de réception des véhicules de marchandises sur emprise privée. Pour de grandes implantations commerciales (enseignes de la grande distribution généraliste ou spécialisée par exemple), la gestion privative des livraisons est une solution à privilégier par rapport à une gestion sur voirie publique. Il s'agit en effet d'enseignes combinant des fréquences élevées de livraison et des durées d'arrêt importantes (de 30 à 90 minutes).

Le graphique ci-après donne une indication du nombre de livraisons et d'enlèvements moyens par semaine et par établissement selon l'activité :

Nombre de livraisons / enlèvements par semaine et par emploi selon l'activité



Source : Cerema 2014 (DtectV, 2013)

Sur la base d'autres dispositions du code de l'urbanisme que l'article L. 151-33-1 précité, la définition de « ratios logistiques » pourrait s'appliquer aux opérations de logement à partir d'une certaine taille de copropriété. En effet, la présence de nombreux ménages dans une copropriété induit des flux logistiques (livraisons à domicile) et des flux d'intervention (entretien, travaux...) qui sont actuellement totalement supportés par la voirie publique. Le PLU(i) peut inclure un ratio incluant une place de stationnement pour véhicule utilitaire sur emprise privée (permettant l'accueil d'entreprises de travaux ou d'entretien voire de livraison à domicile) ou un emplacement pour implanter une solution de livraison à domicile découplée (consigne automatique par exemple).

■ APPUI SUR LES PROJETS URBAINS

Les projets urbains sont l'occasion de mettre en œuvre le schéma de logistique urbaine en incluant dans les projets urbains jugés pertinents et stratégiques une place à la logistique urbaine se traduisant par le développement de quelques dizaines ou centaines de m² au sein du projet. Cette inclusion doit se faire au plus tôt afin que la logistique urbaine soit intégrée très en amont dans le bilan de l'opération. En effet, il faut pouvoir permettre de dégager des montants de loyer adaptés à la profession.

Par ailleurs, l'intégration urbaine et paysagère de la logistique au sein de ces projets pourrait également être réfléchi très en amont et permettre une atténuation des nuisances. Une partie notable des projets logistiques étant soumis à évaluation environnementale (systématique ou selon un examen au « cas par cas »), cette réflexion amont passe d'ailleurs souvent par une étude d'impact du projet. Ces opérations contribuent fortement au retour de la logistique dans la ville.

■ APPUI SUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Un appui sur le service de la collectivité en charge du développement économique est crucial pour permettre la mise en œuvre du schéma. Ce service dispose d'une connaissance du tissu économique du territoire et peut permettre l'identification de potentiels dédiés à la logistique. Aussi sera-t-il sollicité pour la mise en œuvre du schéma en identifiant et en localisant des demandes en matière de logistique sur les pôles d'activité du territoire.

Suivi et évaluation de l'action

■ COUT ET FINANCEMENT DE L'ACTION

Etat des lieux et élaboration du schéma de logistique urbaine. Variable selon la taille de la collectivité et la complexité (20 k€ - 100 k€).

Intégration dans les documents d'urbanisme : coût neutre à l'occasion de la révision générale de ces documents.

Affectation de foncier existant mutable : coût potentiellement faible, voire opportunité d'utilisation de foncier délaissé.

Développement de foncier : coûts variables, potentiellement élevé mais intégré dans un projet global.

Acteurs impliqués

Collectivité : service de l'urbanisme et service du développement économique

Note : la collectivité est le seul acteur impliqué lors de la phase de réservation du foncier logistique. Cependant, les phases d'implantation et d'exploitation d'espaces logistiques urbains doivent également concerter les acteurs économiques du territoire.

■ INDICATEURS DE SUIVI GLOBAL

1 Démarrage

Identification d'opportunités foncières pour la logistique (friches, délaissés urbains, parking...)

2 Consolidation

Intégration de la logistique urbaine dans le SCoT et le PLU ou PLUi

3 Décollage

Réservation de foncier (maîtrise, planification)

4 Exemplarité

Intégration systématique des besoins logistiques dans la stratégie foncière

■ INDICATEURS DE SUIVI

Les indicateurs de suivi présentés ci-dessous permettent d'évaluer dans le détail l'avancement opérationnel de l'action. Ils peuvent également avoir pour rôle de suivre son évolution entre les différentes étapes globales.

La collectivité peut choisir également ses propres indicateurs qui pourraient se révéler plus adaptés à son cas particulier. Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

Surface de foncier mobilisé pour la logistique (en m²).

Nombre d'espaces logistique urbains.

Autre indicateur : au choix de la collectivité.

ACTIONS LIEES

Cette fiche action est liée aux fiches suivantes :

Encourager les opportunités multimodales
Créer des espaces logistiques urbains

Cette fiche a été élaborée à partir des résultats d'une étude financée par l'ADEME dont les références sont « Jonction et Garrutik. 2018. Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine. ADEME. 215 pages »
Fiche révisée en mai 2021 par les partenaires d'InTerLUD.