

Articuler les politiques « logistique urbaine » de planification et opérationnelles

Objectifs et cadrage de l'action

La logistique urbaine est une fonction support de la plupart des activités urbaines (commerce, bureau, artisanat, industrie, construction, culture-loisir, santé...), et de plus en plus un service support aux habitants (livraisons à domicile, retours produits). Elle est par conséquent en interaction permanente avec le tissu urbain, sa performance accompagnant la dynamique des échanges de la ville tout en étant intimement liée aux stratégies en matière d'aménagement du territoire. Les collectivités disposent, à différents échelons territoriaux, de nombreux leviers tant sur le plan de la planification que sur celui de l'urbanisme opérationnel.

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC A METTRE EN PLACE

- Recenser les documents de planification qui s'imposent à la collectivité territoriale ainsi que ceux qu'elle doit réaliser
- Identifier les différents paragraphes « marchandises / logistique urbaine » et évaluer leur cohérence par rapport aux objectifs de la collectivité, aux documents entre eux

INTERETS ET OBJECTIFS

- Apporter de la cohérence et de la continuité aux politiques ayant un impact sur le transport de marchandises et la logistique urbaine
- Donner de la visibilité aux acteurs économiques
- Valoriser à un niveau supra-territorial les politiques de la collectivité ayant un impact sur le transport de marchandises et la logistique urbaine

IMPACTS ATTENDUS

Les impacts sont indirects : une logistique urbaine planifiée permettra de mobiliser toutes les autres actions et de les articuler entre elles dans la durée. Elle rend par ailleurs ces actions plus visibles pour les acteurs du territoire concerné.

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

La logistique urbaine est abordée dans au moins un document de planification (ex : PDM)

3. Décollage

Tous les documents de planification intègrent une approche exhaustive de la logistique urbaine et proposent des actions (avec un suivi)

2. Consolidation

Des objectifs d'amélioration des impacts de la logistique urbaine sont cités dans tous les documents de planification concernés

4. Exemplarité

Une stratégie logistique est mise en place à l'échelle de la collectivité en concertation avec les acteurs économiques et tous les documents de planification concernés l'intègrent (objectifs/indicateurs) de façon coordonnée

Un schéma spécifique est élaboré

Méthodologie indicative

● Planification de la logistique urbaine

ETAT DES LIEUX DE L'EXISTANT

Recensement des principaux documents de planification qui concernent le territoire

Les documents de planification (obligatoires ou volontaires) sont nombreux et concernent des échelles territoriales variées. Les principaux documents à connaître sont cités ci-après :

Schéma	Textes de référence – Périodicité d'évaluation des résultats du document (et d'évolution potentielle)	Compétences	Contenu
SRADDET ¹ . Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (en remplacement des SRADDT, SRCAE, SRCE et SRI : schéma régional de l'intermodalité et SRIT : schéma régional des infrastructures et des transports)	Schéma obligatoire pour les régions concernées Articles L. 4251-1 et suivants et R ; 4251-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales Périodicité minimale : bilan dans les 6 mois suivant le renouvellement du Conseil Régional	Région – 1 ^{ère} génération de SRADDET en vigueur ou en cours d'élaboration (selon les régions)	Planification régionale en matière d'équilibre et d'égalité des territoires de gestion économe de l'espace, de climat, d'énergie, de qualité de l'air, de biodiversité, d'intermodalité, de transports et de déchets • A noter : la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) explicite le rôle du SRADDET en matière de planification de la logistique, en affichant plus clairement parmi les compétences obligatoires du SRADDET la compétence en matière « de logistique et de développement des transports de personnes et de marchandises » (précédemment compétence en matière de développement des

¹ SRADDET : présentation générale : <http://outil2amenagement.cerema.fr/le-schema-regional-d-amenagement-de-developpement-r403.html> et fiche thématique « planifier les transports et la mobilité dans le SRADDET : <http://outil2amenagement.cerema.fr/planifier-les-transports-et-la-mobilite-dans-le-r821.html>

Schéma	Textes de référence – Périodicité d'évaluation des résultats du document (et d'évolution potentielle)	Compétences	Contenu
			<p>transports »). Cette obligation renforcée en matière de logistique s'applique aux SRADDET, à compter du prochain renouvellement général des conseils régionaux, en cas d'évolution du SRADDET suite à ce renouvellement.</p>
<p>SCoT. Schéma de Cohérence Territoriale</p>	<p>Schéma volontaire mais incitation forte Code de l'Urbanisme articles L. 141-1 et suivants et R. 141-1 et suivants (titre IV, livre I de ce code) Périodicité minimale : Analyse des résultats du SCoT notamment en matière de transports et de déplacements 6 ans au plus tard après l'élaboration du SCoT, sa dernière révision complète ou la délibération ayant décidé de maintenir le SCoT en vigueur après la précédente analyse de ses résultats. A noter : le SCoT en vigueur est par ailleurs soumis à certains délais de mise en comptabilité ou de prise en compte de documents de planification qui s'imposent à lui (SRADDET, etc.), en cas de non-compatibilité ou de non-prise en compte de ces documents. L'ordonnance n°2020-745 du 17 juin 2020 relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes opposables aux documents d'urbanisme, qui est entrée en vigueur au 1^{er} avril 2020, vise à une harmonisation de ces délais.</p>	<p>EPCI, syndicat mixte, pôle d'équilibre territorial et rural À noter : l'ordonnance n° 2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation des SCoT élargit, au 1^{er} avril 2021, la liste des porteurs de SCoT aux pôles métropolitains.</p>	<p>Échelle territoriale variable : échelle intercommunale possible mais échelle de bassin d'emploi ou de mobilité préconisée. Le SCoT contribue à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spatialiser la stratégie d'urbanisation et les choix d'aménagement • Organiser la mobilité dans le territoire <p>En matière de logistique il prévoit notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au sein du projet d'aménagement et de développement durable (PADD), les objectifs en matière des transports et des déplacements, en intégrant une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement. Le PADD prévoit aussi des objectifs en matière d'urbanisme, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, etc. • Au sein du document d'orientations et d'objectifs (DOO), autrement dit de la partie opposable du SCoT, des prescriptions notamment en matière de transports et de déplacements (dans le respect des objectifs du PADD). Au sein de ce DOO, le document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) peut par exemple déterminer les conditions d'implantation des constructions commerciales et de constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur les équilibres territoriaux, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. <p>A noter, en vigueur à compter du 1^{er} avril 2021, l'ordonnance n° 2020-744 du 17 juin 2020 précitée modernise le SCoT, notamment :</p>

Schéma	Textes de référence – Périodicité d'évaluation des résultats du document (et d'évolution potentielle)	Compétences	Contenu
			<ul style="list-style-type: none"> • En transformant le PADD en projet d'aménagement stratégique (PAS), plus souple quant à son contenu thématique et définissant les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de 20 ans. Ces objectifs doivent notamment concourir à la coordination des politiques publiques sur le territoire, à une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols, aux transitions écologique, énergétique et climatique, ou encore à une offre de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie... • En restructurant le DOO autour de grands blocs thématiques et en modifiant le DAAC en DAACL : ²Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique. Le DAACL permet de déterminer les conditions d'implantation des équipements commerciaux, des constructions commerciales et des constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et de leur impact sur les équilibres territoriaux au regard de certains critères (développement du commerce de proximité, fréquence d'achat ou des flux liés au transport...) et principes (utilisation prioritaire des surfaces vacantes, optimisation des surfaces consacrées au stationnement...) fixés par le code de l'urbanisme, il peut également déterminer la localisation des secteurs d'implantation privilégiés pour les équipements logistiques commerciaux. Cette localisation est déterminée au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et au regard des objectifs de réduction du rythme de l'artificialisation des sols.

² Pour en savoir plus : <http://outil2amenagement.cerema.fr/developper-et-reguler-le-commerce-l-artisanat-et-r835.html>

Schéma	Textes de référence – Périodicité d'évaluation des résultats du document (et d'évolution potentielle)	Compétences	Contenu
PLU-i – PLU . Plan local d'urbanisme	<p>Document volontaire mais incitation très forte à se doter d'un document d'urbanisme local (PLU ou autre, en lien avec la localisation de l'urbanisation)</p> <p>Article L.151-1 et suivants et R. 151-1 et suivants du code de l'urbanisme.</p> <p>Périodicité minimale : délai pour l'analyse des résultats du PLU(i) variable selon les caractéristiques du PLU(i) (voir articles L. 153-27 et suivants du code de l'urbanisme)</p> <p>A noter : le PLU(i) en vigueur est par ailleurs soumis à certains délais de mise en comptabilité ou de prise en compte de documents de planification qui s'imposent à lui (SCoT, etc.), en cas de non-compatibilité ou de non-prise en compte de ces documents.</p> <p>L'ordonnance n°2020-745 du 17 juin 2020 relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes opposables aux documents d'urbanisme, qui est entré en vigueur au 1er avril 2020, vise à une harmonisation de ces délais.</p>	EPCI, commune	<p>Vision prospective et opposable de l'urbanisme</p> <p>En matière de logistique, le PLU(i) permet notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • De définir les zones et secteurs dans lesquelles peuvent s'implanter les activités logistiques. • De préciser les règles en matière de stationnement, avec y compris la possibilité d'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). • De réserver des emplacements pour des voies et ouvrages publics (par exemple pour une extension de voirie ou un élargissement de voirie nécessaire au regard des enjeux logistiques) ... • De délimiter dans les zones urbaines (U) ou à urbaniser (AU), des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire et de définir, le cas échéant, la nature de ces équipements et les prescriptions permettant d'assurer cet objectif. <p>(Voir ci-après)</p>
Carte communale	<p>Document volontaire mais incitation très forte à se doter d'un document d'urbanisme local (carte communale ou autre, en lien avec la localisation de l'urbanisation)</p> <p>Périodicité minimale :</p> <p>Pour les cartes communales soumises à évaluation environnementale, analyse des résultats de la carte au plus tard 6 ans après son approbation ou sa révision (article R. 161-3 du code de l'urbanisme).</p> <p>A noter : la carte communale en vigueur est par ailleurs soumise à certains délais de mise en comptabilité ou de prise en compte de documents de</p>	Commune, EPCI	<p>Echelle communale</p> <p>La carte communale est un document d'urbanisme simple, pour les petites communes n'ayant pas élaboré de PLU ou certains EPCI, déterminant essentiellement les secteurs où les constructions sont admises et ceux où elles ne sont pas admises (sauf exceptions).</p> <p>Les moyens d'action de ce document en lien avec la stratégie logistique restent donc relativement limités.</p> <p>A noter : la carte communale permet, si la commune le décide, de réserver un secteur constructible à l'implantation d'activités.</p>

Schéma	Textes de référence – Périodicité d'évaluation des résultats du document (et d'évolution potentielle)	Compétences	Contenu
	<p>planification qui s'imposent à elle (SCoT, etc.), en cas de non-compatibilité ou de non-prise en compte de ces documents.</p> <p>L'ordonnance n°2020-745 du 17 juin 2020 relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes opposables aux documents d'urbanisme, qui est entré en vigueur au 1^{er} avril 2020, vise à une harmonisation de ces délais.</p>		
PPA. Plan de Protection de l'Atmosphère	<p>Obligatoire pour les EPCI +250 000 hab. ou zones où les valeurs limites réglementaires européennes de concentration en polluants atmosphériques sont non respectées</p> <p>Code de l'Environnement Articles L222-4 et R222-13 et suivants</p>	Préfet	<p>Mesures préventives ou correctives pour réduire les émissions de polluants</p> <p>En matière de logistique, il peut notamment intégrer les actions permettant la réduction des émissions de polluants et de GES, soit par des mesures d'encouragement et l'accompagnement (adhésion à des chartes, aides au renouvellement...), soit par des mesures de restriction (zones à faible émission mobilité par exemple).</p> <p>Ces mesures sont généralement déclinées en mesures permanentes et en mesure en cas de dépassement de seuils de polluants.</p>
PCAET. Plan Climat-Air-Energie Territorial	<p>Obligatoire pour les EPCI de + de 20 000 hab. (depuis 2017)</p> <p>Code de l'Environnement. art. L. 229-26</p> <p>Révision 6 ans</p> <p>A noter : l'ordonnance n° 2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation des SCoT, qui entre en vigueur au 1er avril 2021, prévoit que les SCoT (voir lignes précédentes) pourront tenir lieu de PCAET sous certaines conditions</p>	EPCI	<p>Limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES) et lutter contre la pollution de l'air en réduisant les polluants atmosphériques à effet sanitaire.</p> <p>En matière de logistique il prévoit notamment : des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur (engagement « Objectif CO2 » par exemple) ainsi que le développement des énergies alternatives au diesel.</p>
PDM. Plan de Mobilité (en remplacement des Plan de	<p>Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants</p> <p>Code des Transports articles L1214-1 et suivants</p>	AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité)	<p>Organisation du transport de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement</p> <p>En matière de logistique il prévoit notamment l'harmonisation des</p>

Schéma	Textes de référence – Périodicité d'évaluation des résultats du document (et d'évolution potentielle)	Compétences	Contenu
Déplacements Urbains – PDU)	Evaluation tous les 5 ans A noter : dans certains cas, les PLUi peuvent tenir lieu de PDM (article L. 151-44 du code de l'urbanisme)		réglementations, la meilleure prise en compte de l'accueil des marchandises sur espace public, le recours à la multimodalité.

La collectivité doit analyser, synthétiser et comparer les contenus relatifs à la logistique urbaine et au transport de marchandises des différents documents de planification.

Cette analyse déterminera :

- La cohérence entre les contenus des différents documents ;
- La cohérence des éléments marchandises avec les obligations réglementaires ;
- La cohérence des éléments marchandises avec les objectifs définis par la collectivité.

La révision de ces documents peut offrir l'opportunité d'une mise à plat des objectifs et des actions « marchandises » et ainsi éviter (minimiser) les risques de distorsions dans le traitement territorial de cette thématique. Dans son travail d'état des lieux, la collectivité veillera à identifier les documents en cours d'évolution ou dont l'évolution est programmée prochainement. Ainsi pourra-t-elle intervenir sur le volet logistique urbaine dans le cadre de cette procédure.

● Intégrer les marchandises dans les documents de planification

■ LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION INCONTOURNABLES POUR UNE POLITIQUE EN MATIÈRE DE LOGISTIQUE URBAINE

Localement, la prise en compte de la logistique urbaine s'appuie sur deux principaux documents de planification : Le Plan de mobilité (PDM) et le Plan Local d'Urbanisme (PLU, PLUi).

Le Plan de mobilité (PDM)

La loi d'orientation des mobilités de 2019 transforme le plan de déplacements urbains (PDU) en plan de mobilité (PDM).

Il est obligatoire pour les AOM des agglomérations de plus de 100 000 hab. et volontaire pour les autres.

Le PDM est un 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. D'ailleurs, depuis la loi MAPTAM, les AOT (Autorités Organisatrices de Transport) sont devenues des AOM, en charge de l'élaboration des PDM. Dans leurs missions facultatives, les AOM ont **la possibilité de mettre en place un service public de marchandises et de logistique urbaine.**

Le Plan Local d'Urbanisme

Les PLU ou PLUi tracent les perspectives de développement de la collectivité territoriale et fixent les règles d'usage des sols. Le PLU s'est modernisé³ en particulier à la faveur du décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015.

Le PLUi ou PLU contient notamment un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables (PADD), un règlement (écrit et zonage), des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ou encore, dans le cas des PLUi valant PDM (et précédemment des PLUi valant PDU), un programme d'orientations et d'actions (POA).

Une prise en compte de la logistique urbaine doit être intégrée dans ces différentes parties du PLU(i) afin de bâtir l'armature logistique du territoire et ainsi :

- Intégrer une vision de la logistique urbaine à l'échelle du territoire ;
- Définir des modalités opérationnelles.

Sont proposés ci-après deux axes de réflexion pour l'intégration de la logistique urbaine dans le PLU(i) de la collectivité :

- Freiner, voire inverser, l'éloignement progressif de la logistique en périphérie des villes par une structuration de l'offre foncière logistique sur le territoire. Par la même occasion, enrayer la tendance au « mitage logistique » d'un territoire péri-urbain ainsi que la surconsommation de foncier agricole au profit d'une réutilisation de foncier déjà dédié à des zones d'activités. Ceci privilégiant ainsi la mutabilité et la polarisation de sites existants ;
- Réduire le rôle de l'espace public dans l'accueil des besoins logistiques pour une meilleure prise en compte et un développement des espaces privés.

Parmi les outils envisageables, notons :

- La définition de ratios logistiques au sein des règles de stationnement en fonction de la destination et de la surface de plancher des constructions s'implantant dans des zones fortement urbanisées. Notamment, le règlement du PLU(i) « peut imposer la réalisation d'aires de livraisons permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction » (Code de l'urbanisme, article L. 151-33-1). Par exemple, toute activité, commerciale ou de services, implantée dans l'urbain et générant des flux logistiques peut être tenue d'intégrer un espace d'accueil sur emprise privée. La collectivité peut aussi imposer au maître d'ouvrage de démontrer, dans sa demande de permis de construire, que l'activité prévue ne produira pas de gêne sur la voirie publique et sur l'environnement ;
- La préservation de sites logistiques stratégiques par la définition d'un zonage spécifique ou l'intégration de la logistique urbaine dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ;
- La possibilité de « 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 et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif. » (Code de l'urbanisme, article L. 151-16) ;
- L'affinage des règles du PLU(i) en fonction des destinations et sous-destinations, au regard des équipements qui constituent avec les constructions l'ensemble du projet logistique de la collectivité. A ce titre, l'article 5 de l'arrêté du 10 novembre 2016 « définissant les destinations et sous-destinations de constructions pouvant être réglementées par le règlement national d'urbanisme et les règlements des plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu » stipule que la sous-destination « entrepôt » recouvre les constructions destinées au stockage des biens ou à la logistique.

³ Le décret instaurant un contenu modernisé du PLU est entré en vigueur le 1er janvier 2016. Son enjeu principal consiste à répondre à un besoin général de clarification, de mise en cohérence et de lisibilité des règles d'urbanisme, pour en faciliter l'utilisation et la traduction opérationnelle. Voir le « Guide de la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme, Avril 2017 ».

Zoom sur le PLUi tenant lieu de PDM

Lorsqu'un EPCI possède les deux compétences de PLUi et d'AOM, il lui est possible d'élaborer un PLUi tenant lieu de PDM, dit PLUi-D.

Un tel plan offre aux collectivités la possibilité de développer une approche intégrée des questions logistiques. L'opportunité de développer un PLUi-D dépend de la volonté de l'établissement public de coopération intercommunale en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité de se doter d'un tel document. Dans le cas contraire, le PDM élaboré par l'AOM s'oppose directement au PLU(i) dans un rapport de compatibilité en application de l'article L131-4 du code de l'urbanisme.

Le PLUi-D peut comporter toute mesure de planification nécessaire pour la mise en œuvre du PDM via ses parties opposables - orientations d'aménagement et de programmation, des dispositions réglementaires (écrit et zonage). Il dispose également d'une pièce spécifique, le programme d'orientations et d'actions (POA), qui « comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre [...] des transports et des déplacements définis par le plan local d'urbanisme tenant lieu [...] de plan de mobilité. Dans ce cas, le rapport de présentation explique les choix retenus par ce programme. » (Article L. 151-45 du code de l'urbanisme) Le POA a vocation à être le réceptacle des différents éléments du PDM ne relevant pas d'une disposition relative à l'urbanisme, par exemple la mise en cohérence des horaires de livraison.

Le cas des « Dark Stores » :

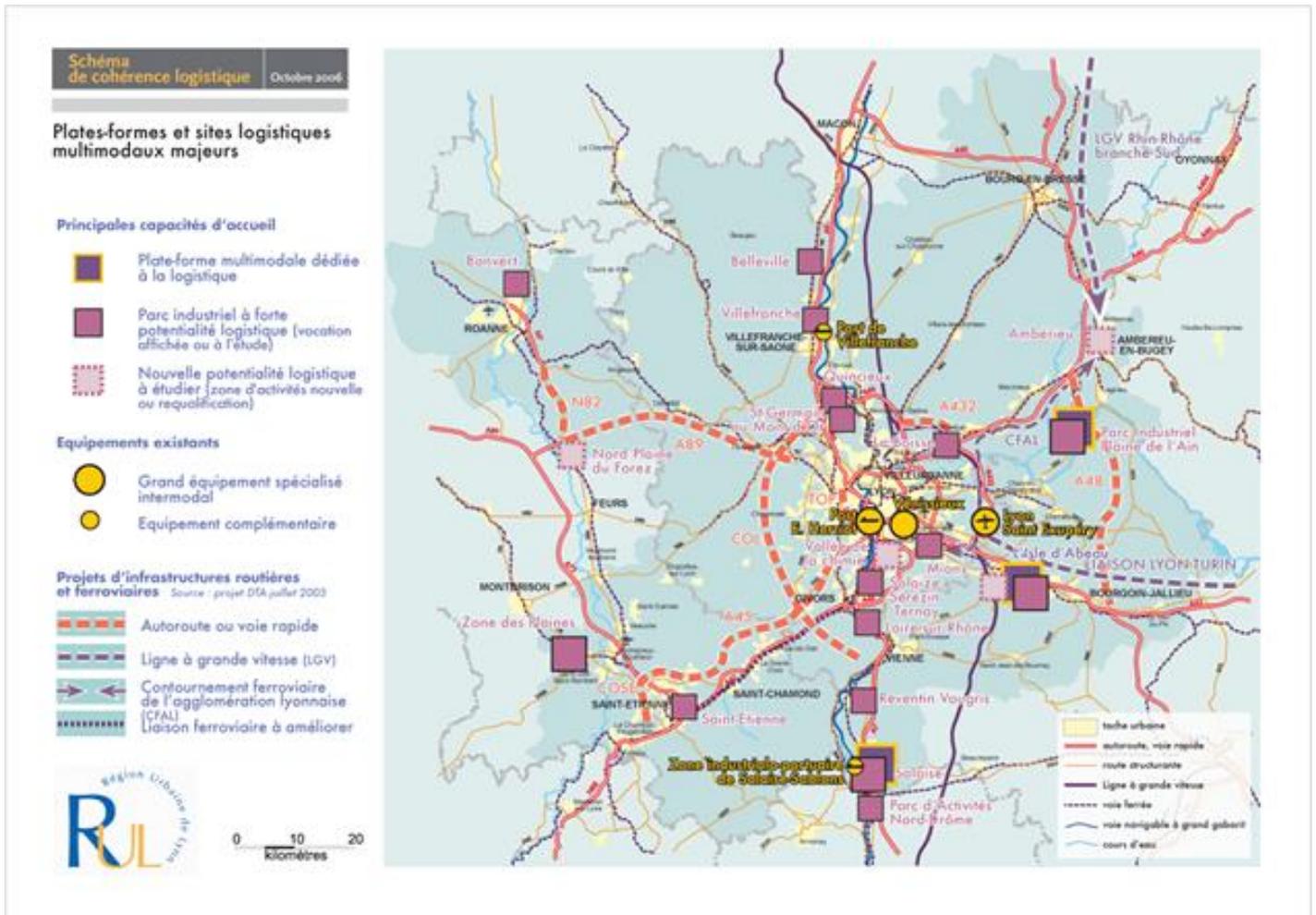
Depuis le début de la crise sanitaire du Covid-19, certaines villes et métropoles ont vu se multiplier les implantations de « Dark Stores ». Ces lieux d'entreposage et de préparation de livraisons, permettent de répondre à une nouvelle forme de consommation (« quick commerce »). Les particuliers commandent leurs courses sur une application dédiée, et la livraison à domicile est réalisée en des temps records (10-20 minutes).

Afin de répondre à cette nouvelle pratique, et orienter les politiques publics, le gouvernement a publié en mars 2022 une fiche technique « Modalités de régulation des dark stores », disponible sur la médiathèque du site internet InTerLUD : <https://www.interlud.green/storage/guide--modalits-de-rgulation-d1648807832.pdf>

ILLUSTRATIONS

Le schéma de cohérence logistique de la Région Urbaine de Lyon

Le schéma prend en compte les besoins logistiques du territoire en identifiant les grands équipements structurants ainsi que les potentiels de développement à une période où la logistique se développait fortement sur le territoire.



Le règlement du PLU de la Ville de Paris

(Tel qu'approuvé en juillet 2016) a défini une zone spécifique dans laquelle la logistique trouve toute sa place comme fonction indispensable au service des parisiens.

Extrait : « L'espace parisien devenant rare, il est devenu indispensable de préserver des zones d'accueil pour les équipements et services nécessaires au fonctionnement de l'agglomération, qui apportent un véritable service aux parisiens, et de définir les conditions dans lesquelles ces équipements et services peuvent durablement s'installer. »



A cet effet, ces installations ont été rassemblées dans une zone urbaine spécifique, **la zone de Grands Services Urbains**, ayant pour objectif de les pérenniser et de favoriser leur développement harmonieux et durable. Les objectifs assignés à cette zone sont les suivants : **améliorer la réception et la diffusion des marchandises** en réduisant les pollutions dues à leurs transports par l'utilisation notamment du fer ou de la voie d'eau [...]

La logistique urbaine figure dans **la liste des CINASPIC*** définie par le PLU de la Ville de Paris.

« CINASPIC (constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif) et Locaux nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif :

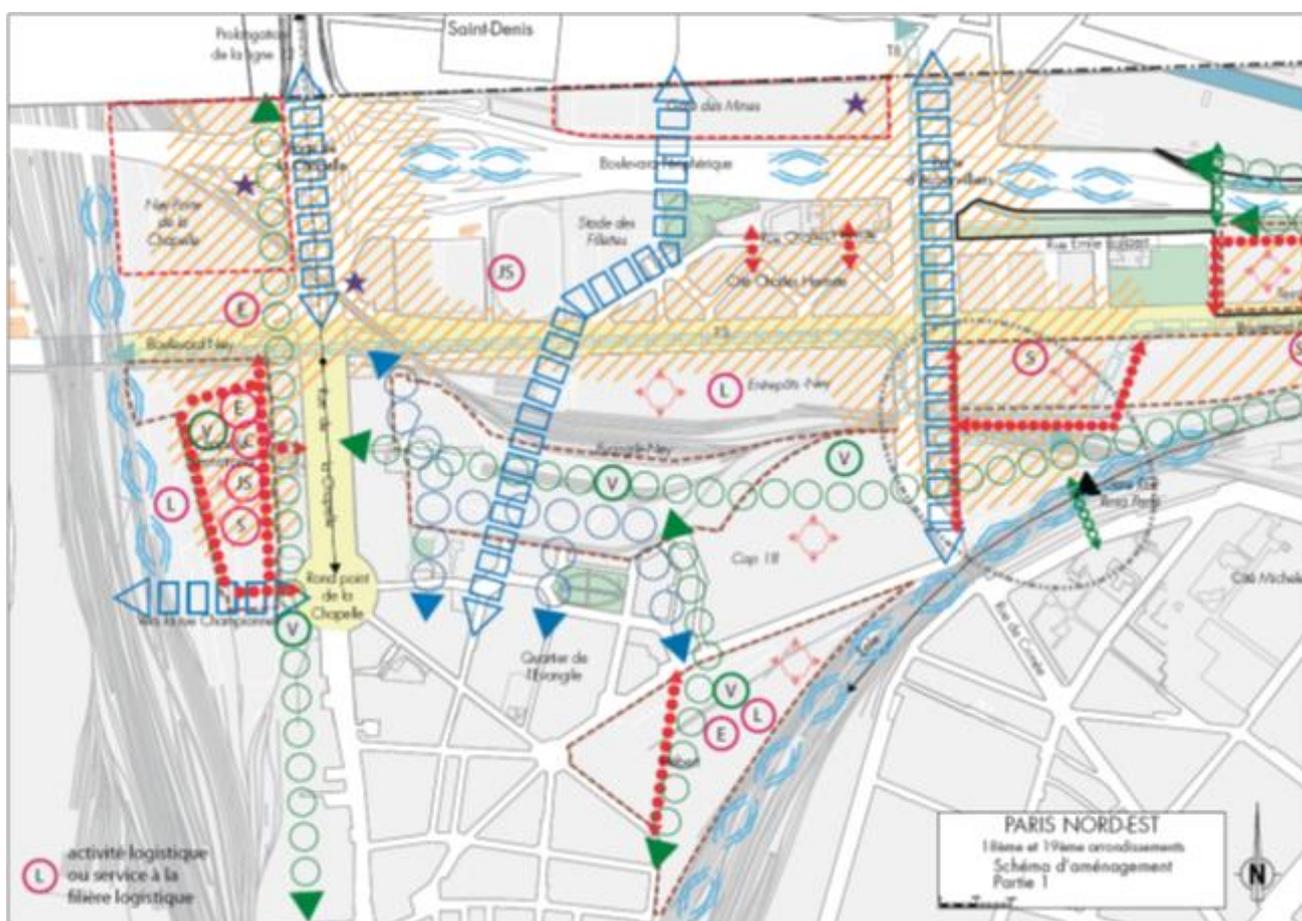
Ces constructions et locaux recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes : [...] les espaces de logistique urbaine, dédiés à l'accueil des activités liées à la livraison et à l'enlèvement des marchandises, pouvant inclure du stockage de courte durée et le retrait par le destinataire ; sont autorisés les activités d'entreposage et de reconditionnement pratiquées uniquement temporairement ou de façon marginale. »

*A noter que ce classement de la Ville de Paris est pertinent en application des anciennes dispositions du code de l'urbanisme mais qu'il ne l'est plus en application de la réforme de modernisation du PLU, les CINASPIC n'existant plus.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les OAP par quartier peuvent inclure, là où c'est pertinent, des destinations logistiques à certaines emprises foncières. C'est typiquement le cas du secteur Paris Nord-Est dont l'OAP préserve, notamment au droit des fonctionnalités ferroviaires, des fonciers logistiques.

En plus des UGSU et des secteurs identifiés (L) dans l'OAP, la ville de Paris a mis en place 62 « périmètres de localisation » dédiés à la création d'équipements logistiques, de 500 m² ou 1 500 m² minimum. Ce dispositif, dont l'utilisation pour la logistique est très originale, permet de réserver des emplacements pour la réalisation d'un ou plusieurs équipements ou d'installations d'intérêt général par la délimitation d'une emprise, sans faire figurer de localisation précise contrairement à un emplacement réservé. Le périmètre de localisation n'interdit pas la réalisation du programme souhaité par son propriétaire mais l'oblige à intégrer aux projets envisagés un équipement identifié dans le périmètre de localisation. De fait, la servitude issue d'un périmètre de localisation ne limite que partiellement les droits à construire du terrain (APUR 2020). Pour chaque site, le type d'équipement est précisé : ELU à reconstituer (équipements existants), ELU de 500 m² minimum ou ELU de 1 500 m² minimum.⁴



⁴ Existe-t-il un urbanisme de la logistique ? Le cas de l'Île-de-France Adeline Heitz - <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03130865/document>

L'article 12 du règlement de la zone urbaine UA (du PLU de Nice)

Il permet l'inscription des ratios pour la prise en compte des besoins logistiques sur emprise privée comme dans le PLU de Nice dans lequel sont définies des aires poids lourds et des aires de stationnement.

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

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.

- **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.

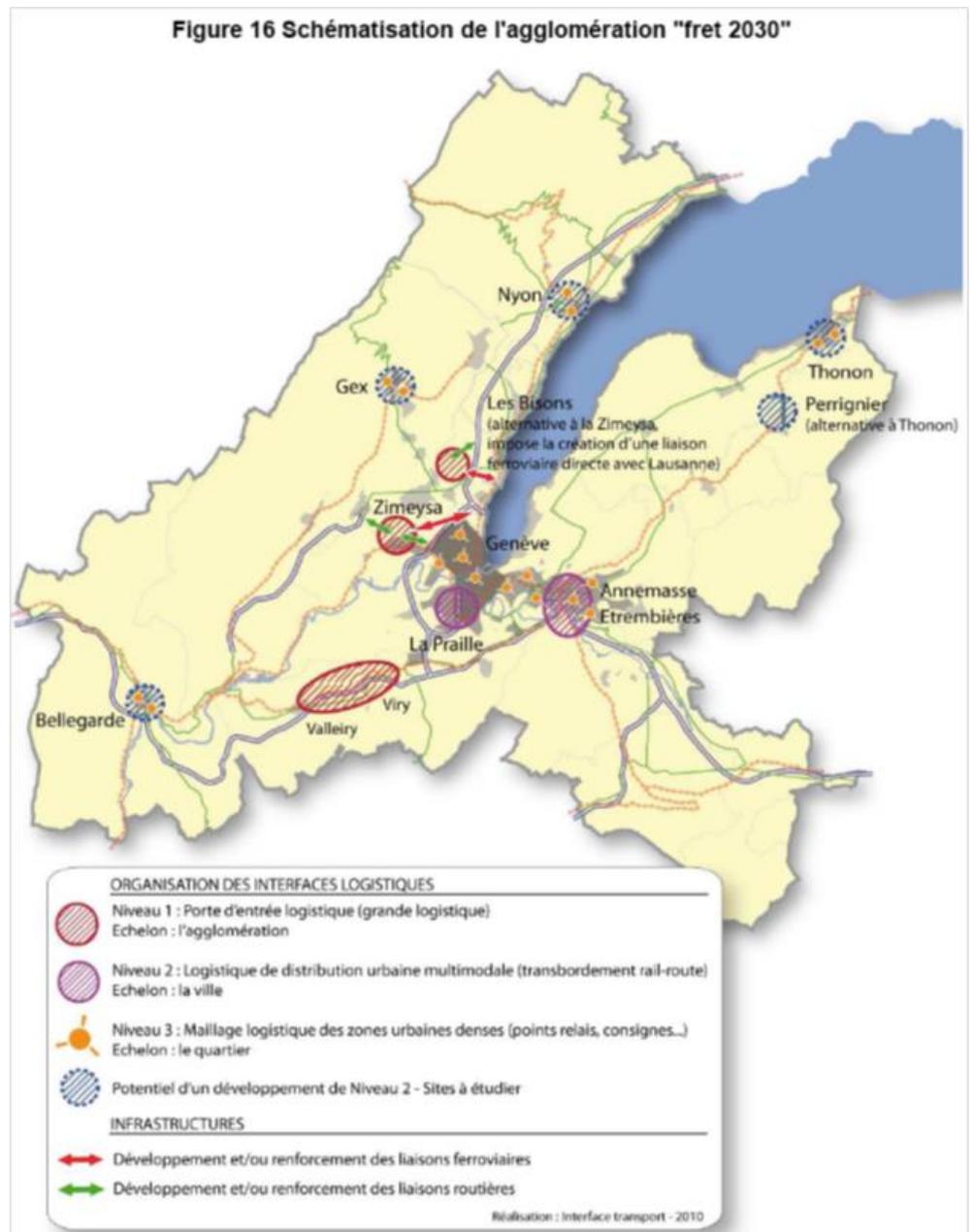
Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération clermontoise

Proposition de mise en expérimentation dans le cadre du PDU d'un service « Clermont Livraisons Propres » avec un phasage en deux temps du périmètre concerné. Cette initiative reprise dans le PDU émanait de la plupart des transporteurs de marchandises regroupés en association loi 1901.

Extrait du projet Franc-Valdo-Genevois élaboré en 2009-2010

L'agglomération « fret 2030 » s'appuie sur une armature logistique basée sur 3 niveaux :

- Des portes d'entrée logistiques à l'échelle de toute l'agglomération.
- De la logistique urbaine de distribution multimodale.
- Un maillage fin dans les quartiers.



■ LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION (LISTE NON EXHAUSTIVE)

Le SRADDET

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires est élaboré par les régions. Il est intégrateur d'autres schémas : SRIT (Schéma régional des infrastructures et des transports), SRI (Schéma régional de l'intermodalité), SRCAE (Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie), PRPGD (Plan régional de prévention et de gestion des déchets). Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur le transport de personnes comme sur le transport de marchandises (article R. 4251-4 du code général des collectivités territoriales). L'intégration dans le SRADDET d'orientations en matière de logistique urbaine est donc pertinente, notamment pour les collectivités ayant de forts enjeux en matière de réseaux de transport (décongestion, désenclavement), d'équipements multimodaux (report modal, accessibilité aux pôles urbains). Cette orientation est d'ailleurs confortée dans l'avenir avec la loi d'orientation des mobilités de 2019 (LOM), qui vient préciser la compétence des SRADDET en matière « de logistique et de développement des transports de personnes et de marchandises » (modification de l'article L. 4251-1 de ce même code par la LOM).

Le SCoT

Le Schéma de Cohérence Territoriale peut être élaboré à une échelle territoriale variable : échelle intercommunale possible mais échelle de bassin d'emploi ou de mobilité préconisée, et constitue un document de planification stratégique en matière d'aménagement de l'espace. Il comprend notamment des prescriptions qui s'imposent, entre autres au PLU(i) et au PDM.

A ce jour, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, de transports et des déplacements mais aussi d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique... Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCoT définit les grandes orientations de la politique des transports et des déplacements, et peut préciser les obligations minimales ou maximales d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à imposer **dans le PLU(i) (ces obligations ne s'appliquant pas, toutefois, en cas de PLU(i) tenant lieu de PDM)** . Il définit aussi les localisations préférentielles des commerces en prenant en compte la nécessaire maîtrise des flux de personnes et de marchandises. Il peut en particulier déterminer les conditions d'implantation des constructions commerciales et de constructions logistiques commerciales en fonction, entre autres, des flux générés par les personnes ou les marchandises.

A terme, l'ordonnance n° 2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation le SCoT change le PADD en projet d'aménagement stratégique (PAS) dont les objectifs de développement et d'aménagement doivent notamment concourir (entre autres) à la coordination des politiques publiques sur le territoire et à une offre de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie. Elle demande au DOO de déterminer les conditions d'application du PAS et fait reposer le DOO sur la recherche de complémentarité entre plusieurs enjeux, dont l'organisation des mobilités assurant le lien et la desserte du territoire. Elle offre aussi aux SCoT la possibilité, sous certaines conditions, de tenir lieu de PCAET (SCoT-AEC).

L'ordonnance n° 2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation le SCoT modifie le document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) (compris dans le DOO) en document d'aménagement artisanal, commercial et **logistique**. Le DAACL permet de prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines en vue de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines.

Les schémas logistiques

Document de planification volontaire, un schéma logistique est élaboré par des collectivités territoriales souhaitant disposer d'une vision logistique au sein d'un schéma spécifique à la croisée des volets marchandises des PDM et de la planification foncière des PLU(i). Ce type de schéma peut par conséquent alimenter de nombreux documents de planification (SCoT, PLU, PDM, SRADDET...).

● Intégrer les marchandises de manière opérationnelle

■ LES PRINCIPAUX OUTILS ET LEURS APPLICATIONS EN MATIÈRE DE LOGISTIQUE URBAINE

En matière d'urbanisme opérationnel, on relèvera tout d'abord qu'une partie notable des projets (de travaux, d'aménagements, de constructions... en création mais aussi en extension ou en modification d'éléments existants) impliquant des questions en matière logistique sont soumis à évaluation environnementale, de manière systématique ou selon un examen au « cas par cas » (voir les articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement, en particulier le tableau annexé à l'article R. 122-2 de ce code). En cas de soumission à évaluation environnementale, pour le maître d'ouvrage, l'étude d'impact est très souvent l'occasion :

- D'aborder les questions d'impacts des déplacements générés par le projet sur l'environnement, y compris en termes de transports de marchandises ;
- De décrire et d'expliquer les choix retenus en la matière pour le projet, en particulier lorsque ce projet est un projet d'activités (et ce, pas uniquement pour les projets de plateformes logistiques).

Qu'un projet soit soumis ou non à évaluation environnementale, la collectivité peut engager des échanges avec le porteur de projet dans une optique de meilleure prise en compte des besoins logistiques (sans toutefois imposer la production de pièces qui ne seraient pas requises au titre des procédures et dispositions législatives ou réglementaires auquel ce projet est soumis). Cette analyse est bénéfique à la fois pour la collectivité mais également pour le porteur de projet qui pourra, par exemple, être rassuré sur la capacité des voiries environnantes à desservir son projet.

Dans les opérations d'aménagement (ZAC), on pourra par exemple intégrer systématiquement une réflexion logistique urbaine permettant d'estimer :

- Les besoins propres au projet urbain développé (ex : pour un aménagement à destination mixte, les besoins des futurs habitants et activités du quartier tels que des consignes, des conciergeries) ;
- Ainsi que l'opportunité d'y accueillir des équipements logistiques utiles à la desserte de la ville (espaces logistiques de proximité). Une action d'information pourrait utilement être conduite avec les acteurs économiques de la logistique urbaine auprès des aménageurs publics et des promoteurs. Il s'agirait de les convaincre de l'utilité et de la faisabilité (technique, économique, juridique) d'affecter des surfaces à la fonction logistique dans leurs programmes immobiliers. Cela pourrait prendre la forme de fiches de contraintes ou de recommandations (cahiers des charges) à respecter pour réussir l'implantation d'équipements logistiques urbains, de comptes d'exploitation prévisionnels démontrant la validité de leur modèle économique.

A la faveur d'une demande d'autorisation d'exploitation commerciale à la CDAC, Commission Départementale d'Aménagement Commercial, le porteur de projet doit apporter des solutions en matière d'organisation des flux de transports de marchandises lorsqu'il crée une surface de vente ou un ensemble commercial. Ces solutions concernent les accès pour la livraison des marchandises et la sécurité des installations liées. Pour rendre ses décisions sur ces autorisations, la CDAC prend ainsi en considération la localisation du projet, l'effet du projet sur les flux de transports, les coûts indirects du projet supportés par la collectivité en matière notamment d'infrastructures et de transports... (article L. 752-6 du code de commerce).

Autre exemple d'outil opérationnel : concernant l'acquisition du foncier le droit de préemption urbain (voir notamment les articles L. 210-1, L. 211-1 et suivants et R. 211-1 et suivants du Code de l'Urbanisme) est soumis à de nombreuses conditions, notamment concernant l'objectif « de la réalisation, dans l'intérêt général, d'actions ou opérations correspondant aux objets définis à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme (à quelques rares exceptions près) ». La création d'espaces logistiques urbains répond bien à cette condition étant entendu que ces « actions ou opérations d'aménagement ont pour objets de mettre en œuvre [...] l'extension ou l'accueil des activités économiques » (article L300-1 du Code de l'Urbanisme). Les espaces logistiques urbains pourraient être développés

par le biais du droit de préemption urbain (DPU) si les enjeux du territoire le justifient (notamment pour éviter un éloignement de la logistique en périphérie) et à conditions de respecter le cadre législatif et réglementaire du DPU.

● Pour aller plus loin

■ EXEMPLES EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER

Certaines villes comme Nice, Paris ou encore Barcelone, ont inclus dans leurs règlements portant sur l'urbanisme, des obligations réglementaires fixant des ratios logistiques dans les projets d'aménagement urbains.

- Ainsi, à Nice (2013), une zone de livraison est obligatoire 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. L'obligation porte également sur les espaces de bureaux et pour les établissements hôteliers.

Zoom sur les ratios logistiques du PLU de Nice¹⁶

La ville de Nice a inscrit des ratios permettant de prendre en compte les besoins logistiques bureaux sur emprise privée par catégorie et par taille d'établissement. À titre illustratif, en zone UA (i.e. zone urbaine dense de centre-ville) :

- pour les bureaux : 1 aire par 150 m² de surface de plancher ;
- Pour les commerces, dont :
 - ✓ la surface de plancher est supérieure à 300 m² et inférieure à 1 000 m² : 1 aire par 80 m² de surface de plancher ;
 - ✓ la surface de plancher est supérieure à 1 000 et inférieure à 3000 m² : 1 aire par 40 m² de surface de plancher ;
 - ✓ la surface de plancher est supérieure à 3 000 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 hébergements hôteliers, dont :
 - ✓ le nombre de chambres est inférieur ou égal à 100 : 1 aire par 80 m² de surface de plancher ;
 - ✓ le nombre de chambres est supérieur à 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

Source : Rapport du CILOG, Mission logistique urbaine durable, juin 2021

- Dans le PLU de la ville de Paris, une emprise privée doit être prévue dans les constructions nouvelles, à partir d'une surface 500 m² pour les établissements à but commercial, et à partir de 2500 m² pour les activités de bureau. Quant aux équipements hôteliers, cette obligation s'applique à partir de 150 chambres. De plus, ce PLU autorise la transformation des locaux souterrains existants en espace d'accueil dédié aux livraisons.
- À Barcelone, une zone de livraison de 25 m² minimum doit être construite pour tous les établissements industriels et commerciaux de plus de 500 m² de SHON (Surface Hors Œuvre Nette). Des obligations similaires portent sur la création de zone de livraison commune pour tout ensemble de commerces dépassant une certaine surface de SHON.
Plus généralement, une surface minimale de stockage est à prévoir dans les établissements commerciaux ;

Suivi et évaluation de l'action

COÛT ET FINANCEMENT DE L'ACTION

Pour les documents de planification, les coûts correspondent à leur élaboration.

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...), etc.

Acteurs impliqués

- Différents services de la collectivité territoriale : planification urbaine, application du droit des sols (permis de construire, etc.), déplacements... ;
- Aménageurs ;
- Organisations professionnelles, transporteurs, grossistes, artisans, commerçants, grande distribution, BTP, gestionnaires de déchets, énergéticiens (infrastructures d'avitaillement).

INDICATEURS DE SUIVI GLOBAL

Les indicateurs de suivi global présentés ci-dessous permettent d'identifier le passage de l'action à ses différents niveaux d'avancement.

Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

1 Démarrage

La logistique urbaine est abordée dans au moins un document de planification (ex : PDM)

2 Consolidation

Des objectifs d'amélioration des impacts de la logistique urbaine sont cités dans tous les documents de planification concernés

3 Décollage

Tous les documents de planification intègrent une approche exhaustive de la logistique urbaine et proposent des actions (avec un suivi) en concertation avec les acteurs économiques

4 Exemplarité

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

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.

Taux de planification : nombre de documents de planification abordant le transport de marchandises en ville rapporté au nombre total de documents de planification concernés.

Autre indicateur : au choix de la collectivité.

ACTIONS LIÉES

Cette fiche action est liée aux fiches suivantes :

A2 - Intégrer la mobilité marchandises dans le PDM

A3 - Réserver le foncier pour la logistique

C2 - Encourager les opportunités multimodales

C3 - 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 avril 2022 par les partenaires d'InTerLUD.