

Résumé Fiche action planification :

Réserver du foncier pour la logistique

(Version août 2022)

InTerLUD, programme porté par :



A3

1

Compte tenu de la forte pression que subissent les activités logistiques dans les aires urbaines, la collectivité doit veiller à leur bonne intégration en réservant du foncier.

2

Éléments de diagnostic :

- 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).

3

Intérêt 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.

4

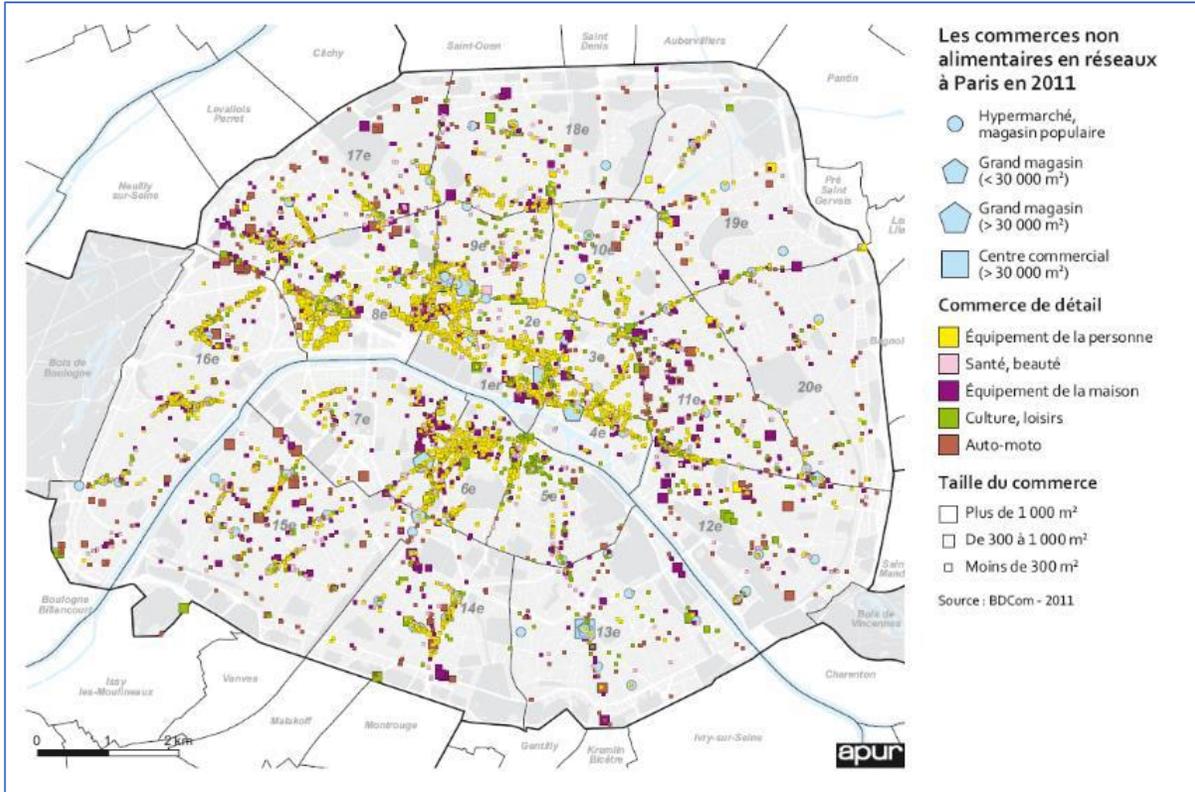
Impacts attendus : indirects. Une logistique urbaine planifiée permettra aux autres actions d'agir sur chacun des leviers (environnemental, économique, social).

Trois étapes principales

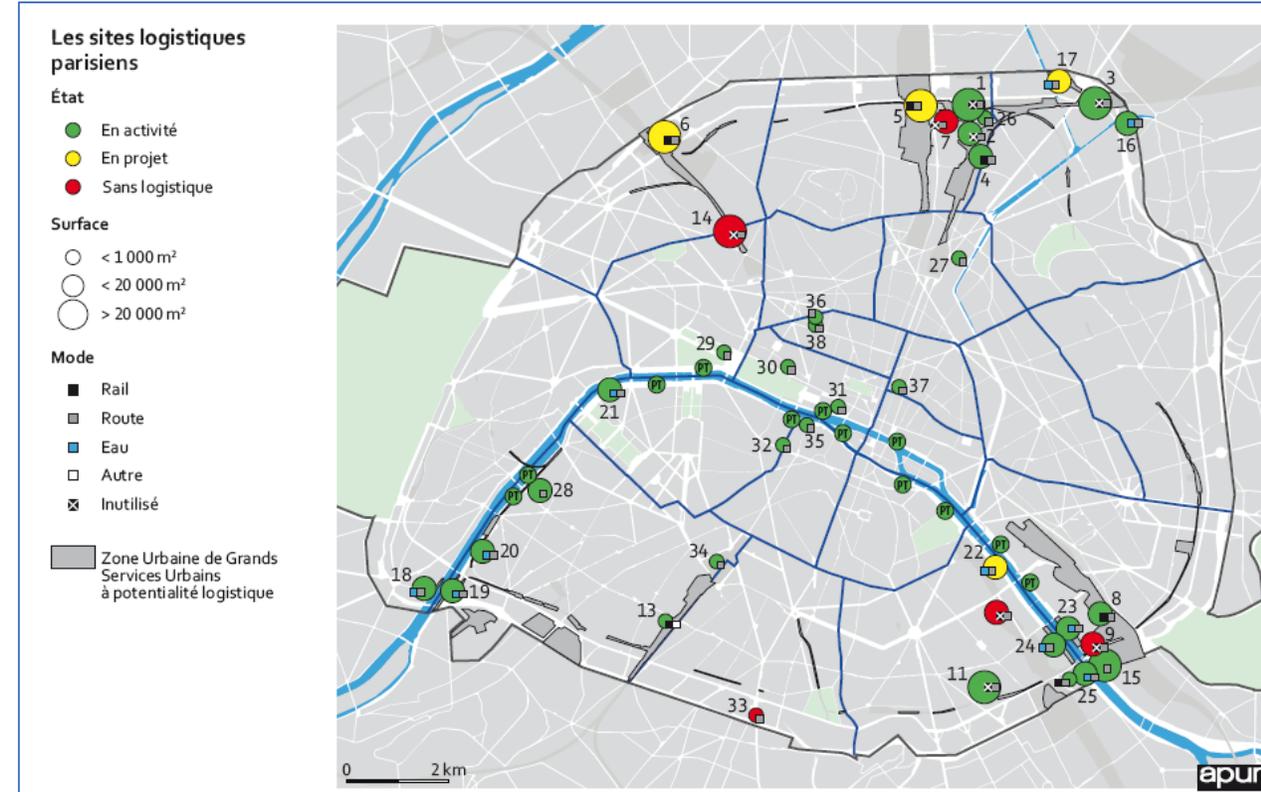
- **Estimer et localiser la demande** : la demande se caractérise par tous les générateurs de marchandises présents sur le territoire. Elle peut être qualifiée par nature de générateur de marchandises soit au moyen du logiciel Freturb, soit par des bases de données disponibles sur le territoire.
- **Elaborer un schéma « logistique urbaine » répondant aux objectifs de la collectivité** = une vision prospective de la façon dont la collectivité souhaite organiser la logistique à l'échelle de son territoire. Il se nourrit de l'analyse de l'existant en intégrant également les objectifs en matière de mobilité.
- **Identifier les potentiels** : le schéma « logistique urbaine » doit être traduit concrètement sur le terrain de la collectivité en identifiant les potentiels. Il peut s'agir :
 - De zones d'activités ;
 - De projets urbains ;
 - De sites multimodaux ;
 - De sites existants, tout particulièrement les fonciers bâtis et non bâtis que la collectivité maîtrise tels que des parkings publics, des parkings relais, des locaux techniques... La collectivité peut également faire jouer son droit de préemption sur des locaux qu'elle aurait jugés stratégiques pour de la logistique urbaine.



Identification des commerces à Paris



Identification des potentiels à Paris



La demande doit être également mise en regard de la politique de mobilité de la collectivité et des conditions d'accès et de circulation (aires piétonnes, rues historiques...).

Il faut s'assurer de la maîtrise des potentiels. Celle-ci passe en partie par leur inscription dans les documents d'urbanisme ou leur intégration à des projets urbains à venir.

Quelques solutions de mise en œuvre

- **Traduction dans les documents d'urbanisme** : il s'agit de s'assurer par le biais des documents d'urbanisme (PLU notamment) que les fonciers fléchés pour de la logistique urbaine seront maintenus. Il faut donc traduire dans ces documents la volonté de maintenir les potentiels et l'objectif de dresser une armature logistique urbaine pour le territoire.
- **Ratio au sein des PLU**: dans le règlement d'urbanisme, un "ratio logistique" calculé en fonction de la surface de plancher des projets commerciaux s'implantant dans des zones fortement urbanisées.
- **Appui sur les projets urbains** : les projets urbains jugés pertinents et stratégiques sont l'occasion de mettre en œuvre le schéma de logistique urbaine en y incluant une place à la logistique urbaine se traduisant par le développement de quelques dizaines ou centaines de m² au sein du projet.
- **Appui sur le développement économique** : 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.

A **Nice**, 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.

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.

Il existe des exemples d'utilisation de friches ou bâtis délaissés : Pôle Paris Pantin Pré-Saint-Gervais (P4) sous le tablier du périphérique dans le 19^e arrondissement de Paris; Plateforme de Logistique Urbaine Modulaire Eco-conçue (PLUME) à Massy, pour transformer des bâtiments urbains temporairement vacants en sites de logistique urbaine de proximité.

On peut également faire évoluer les surfaces nécessaire en fonction du type de commerce, du nombre de copropriétaires dans des opérations de logement d'une certaine taille.

Il est également possible de prévoir dans le PLU des emplacements pour implanter une solution de livraison à domicile découplée comme des consignes automatiques.

7

Coût et financement de l'action

- Etat des lieux et élaboration du schéma. Variable selon la taille et la complexité : 20 k€ - 100 k€;
- Intégration dans les documents d'urbanisme (coût neutre à l'occasion de la révision 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).

Indicateur de suivi global

8

Démarrage	Consolidation	Décollage	Exemplarité
Identification d'opportunités foncières pour la logistique	Intégration de la logistique urbaine dans le SCoT et le PLU ou PLUi	Réservations de foncier (maîtrise, planification)	Intégration systématique des besoins logistiques dans la stratégie foncière

9

Indicateurs de suivi

- **Surface de foncier mobilisé pour la logistique**
- **Nombre d'espaces logistiques urbains**