



POUR UN DROIT DE CITÉ DE LA LOGISTIQUE EN ÎLE-DE-FRANCE

Rapport présenté par Jean BOUZID
Membre élu à la CCI Paris Île-de-France
Novembre 2022



Préambule

« La logistique est une opportunité pour répondre aux enjeux climatiques »

Jean-François Lambert, Fondateur de l'Institut National de l'Economie Circulaire (INEC)

« La logistique est un secteur qui innove »

Anne-Marie Idrac, Présidente de France Logistique

Conférence d'ouverture du Salon International du Transport et de la Logistique (SITL),
13 avril 2022

« L'entrepôt crée de l'emploi, l'entrepôt sait s'intégrer dans l'environnement, du point de vue paysager on sait employer des matériaux nobles »

Diana Diaizin, Directrice déléguée d'Afilog, Radio Supply Chain, 22 mars 2022

Ce rapport a été élaboré par un groupe de travail composé d'élus de la Commission du développement économique régionale de la CCI Paris Ile-de-France : Jean Bouzid, Théné Dia et Isabelle Lajeunie. Il a également bénéficié des apports de la Commission économie et financement des entreprises.

Expertise et rédaction : Maxime SPECJAK, Clotilde YEATMAN et Juliette BERTIAUX

2

Le groupe de travail remercie les personnes auditionnées pour leur accueil et leur partage d'expériences dont :

- Constance Maréchal-Dereu, Directrice générale de France Logistique,
- Diana Diaizin, Directrice générale de l'Association Française de l'Immobilier Logistique, AFILOG,
- Patricia Pelloux, Directrice adjointe de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR),
- Pierre-Yves Guice, Directeur général de l'Etablissement Public Paris La Défense,
- Antoine Berbain, Directeur général délégué, Haropa Ports de Paris,
- Jean-Pierre Gaumet, Président du Groupement des activités de transport et de manutention de la région Ile-de-France (GATMARIF)
- Pauline Martin, Secrétaire générale de la Fédération Nationale du Transport Routier (FNTR),
- Philippe Munier, Délégué régional Transport et Logistique de France (TLF),
- Etienne Fromentin, Secrétaire général de l'Union Nationale des industries de carrières et des matériaux de construction, UNICEM,

Ainsi que les institutions qui ont bien voulu partager leur réflexion dont : le groupe La Poste, Logicités, Fedex, Arthur Loyd, DRIEAT Île-de-France, Mairie de Paris, Institut Paris Région, Sogaris, Unicem, Swiss Life, Société du Grand Paris, Plaine commune, Grand-Orly Seine Bièvre, Prologis et Logicités.

Sommaire

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS	5
INTRODUCTION	6
AXE 1	
L' ÎLE-DE-FRANCE, UN TERRITOIRE À TRÈS FORTE DENSITÉ LOGISTIQUE	7
I. LA LOGISTIQUE, UNE ACTIVITE AUX FORMES DIVERSIFIEES	8
1. UNE DIVERSITÉ DE BÂTIS	8
2. DES FONCTIONS PLURIELLES	9
II. UNE ARMATURE DE PREMIER PLAN, DE PLUS EN PLUS ELOIGNEE DE LA ZONE DENSE	10
1. UN DESSERREMENT DE L'OFFRE LOGISTIQUE	10
III. UN MODELE ECONOMIQUE EN EVOLUTION	12
1. UNE VALORISATION DE PLUS EN PLUS FORTE DES ACTIFS LOGISTIQUES, SIGNE D'UNE TENSION SUR LES MARCHÉS	12
2. UNE DÉMARCHE DE PLUS EN PLUS STRUCTURÉE DES ACTEURS PRIVÉS POUR FAIRE FACE AUX BESOINS FONCIERS	13
AXE 2	
UNE PLACE AUJOURD'HUI REQUESTIONNÉE	14
I. UNE RÉGULATION RENFORCÉE DES USAGES FONCIERS	15
1. SUR LE PLAN DE L'URBANISME	15
2. SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL	15
II. UNE PRESSION CONCURRENTIELLE CROISSANTE SUR LE FONCIER LOGISTIQUE	17
III. L'ACCEPTABILITÉ DE LA LOGISTIQUE À L'ÉCHELLE LOCALE	17

AXE 3

RECOMMANDATIONS DE LA CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

19

I. ANTICIPER LES BESOINS LOGISTIQUES DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME 20

1. RENFORCER LA PRISE EN COMPTE DE LA LOGISTIQUE DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION RÉGIONALE 21
2. DÉCLINER LES BESOINS LOGISTIQUES DANS LA PLANIFICATION LOCALE 24
3. AFFINER LA CONNAISSANCE DU FONCIER LOGISTIQUE 26

II. OPTIMISER LES SURFACES A VOCATION LOGISTIQUE 27

1. DENSIFIER LES SURFACES DISPONIBLES 27
2. INCITER PLUS FORTEMENT À MUTUALISER LE FONCIER EXISTANT 29
3. AMÉLIORER LES CAPACITÉS DES PLATEFORMES MULTIMODALES 32

III. INNOVER DANS UN CONTEXTE DE SOBRIETE FONCIERE ET D'EVICITION LOCALE 34

1. MOBILISER L'URBANISME CONTRACTUEL POUR IMPOSER DES SURFACES MINIMALES DE PRODUCTION D'ESPACES LOGISTIQUES DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT 34
2. IDENTIFIER ET SANCTUARISER LES ESPACES À POTENTIEL DE MUTATION VERS LA LOGISTIQUE ET/OU LES SERVICES AFFÉRENTS 35
3. SUSCITER ET ACCOMPAGNER L'EXPÉRIMENTATION 36
4. ENCOURAGER LES CHARTES D'ENGAGEMENTS RÉCIPROQUES PUBLIC/PRIVÉ 37

Synthèse des propositions

La logistique est une question importante :

- pour l'approvisionnement de nos entreprises et des consommateurs franciliens,
- pour l'organisation des déplacements, notamment en zone urbaine,
- et plus largement pour l'aménagement de notre territoire.

Son insertion sur le territoire francilien est un préalable au bon fonctionnement des activités de tous ordres dans la région francilienne. Or, de nombreux défis sont à relever : acceptabilité, pression concurrentielle, rationalisation du foncier, enjeux environnementaux. Les opérateurs logistiques entendent mettre en œuvre, de concert avec les pouvoirs publics, des actions opérationnelles.

La CCI Paris Ile-de-France (CCIR) souhaite donc relayer la voix des entreprises sur cette thématique : anticiper, optimiser et innover, tels sont les grands axes d'action proposés.

I. Anticiper les besoins logistiques dans les documents d'urbanisme

Doit être conforté le principe d'une vision logistique dans chaque territoire. Cette insertion doit être assurée par l'inscription d'objectifs précis dans les documents de planification en complément d'un approfondissement des connaissances de l'état du foncier mobilisable.

- **Action 1 :** Renforcer la prise en compte de la logistique dans les documents de planification régionale
- **Action 2 :** Décliner des objectifs logistiques dans la planification locale
- **Action 3 :** Affiner la connaissance du foncier logistique.

II. Optimiser les surfaces à vocation logistique

Face à la pénurie foncière, doit être optimisée chaque surface disponible. Des espaces interstitiels de la ville qui hier étaient délaissés peuvent apparaître comme des opportunités économiques. En outre, la diversification des parts modales par une fiabilisation des infrastructures existantes est également un levier d'action indispensable à engager.

- **Action 4 :** Densifier chaque surface disponible
- **Action 5 :** Inciter plus fortement à mutualiser le foncier existant
- **Action 6 :** Améliorer les capacités des plateformes multimodales.

III. Innover dans un contexte de sobriété foncière

Les logisticiens ont la capacité de s'adapter, d'innover et de proposer de nouveaux modèles à condition de définir un cadre à l'échelle locale avec les décideurs publics.

- **Action 7 :** Mobiliser l'urbanisme contractuel pour prévoir des surfaces minimales de production de surface logistique dans les projets d'aménagement
- **Action 8 :** Identifier et sanctuariser les espaces à potentiel de mutation vers la logistique et/ou les services afférents
- **Action 9 :** Susciter et accompagner l'expérimentation
- **Action 10 :** Encourager les chartes d'engagement réciproques public / privé.

Introduction

L'évolution des pratiques commerciales et les volontés de réindustrialisation amènent à réinterroger les besoins en foncier économique, particulièrement en ce qu'il s'agit des activités de logistique.

Le système logistique est vital pour l'approvisionnement des populations et des activités : grande distribution, alimentaire, e-commerce, industrie, grossistes, BTP ou encore messagerie. La bonne cohérence d'implantation et l'intégration dans les territoires est primordiale, et ce particulièrement en Île-de-France, où les densités et la consommation sont les plus fortes d'Europe.

En parallèle, les injonctions réglementaires et sociétales placent les activités productives, et donc la logistique, dans une contrainte de sobriété foncière et de limitation des nuisances. Les enjeux écologiques liés aux effets du changement climatique imposent aux investisseurs de la filière une plus grande responsabilité dans leur capacité à produire des équipements optimisant la consommation des espaces et la localisation géographique. Anticiper un développement adéquat et fonctionnel et coordonner l'implantation des entrepôts, en lien avec les nœuds de communication et la proximité des consommateurs, tels sont les défis à relever sans plus tarder.

Cependant, alors que les activités logistiques s'intensifient en Île-de-France, les entrepôts continuent de suivre un étalement contraint toujours plus éloigné des bassins de consommation, tandis que les plateformes urbaines peinent à s'insérer dans les centres-villes pour y assurer une livraison vertueuse du dernier kilomètre. Et les velléités locales à vouloir repousser ces usages en dehors des villes restent récurrentes. Les acteurs de l'immobilier logistique franciliens font face à une pénurie foncière croissante avec pour effet un renchérissement continu des coûts d'accès au foncier.

C'est pour ces raisons qu'en Île-de-France, plus qu'ailleurs, la recomposition de la chaîne logistique est une équation délicate à relever en termes d'aménagement.

En ce sens, il importe d'objectiver les problématiques d'accès au foncier économique à vocation logistique dans un contexte d'élaboration ou de révision d'un ensemble de documents de planification franciliens à vocation réglementaire et prescriptive (Schéma Directeur d'Île-de-France environnemental (SDRIF-E), Schéma de cohérence territoriale (SCoT) et Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)). Il s'agit d'anticiper les besoins pour la logistique afin qu'ils soient pris en compte dans les politiques d'aménagement. La Chambre y veille en tant que personne publique associée à l'élaboration de ces documents.

Cette appréhension des fonctions logistiques dans leur diversité est nécessaire pour identifier, avec les professionnels du secteur et les acteurs publics, les leviers à engager afin de renforcer l'intégration de ces activités en Ile-de-France.

A cette fin, la CCIR avance 10 préconisations réunies en 3 axes :

1. **ANTICIPER**, pour intégrer effectivement la logistique dans les documents d'urbanisme,
2. **OPTIMISER**, l'ensemble des surfaces à vocation ou à potentiel logistique,
3. **INNOVER**, en expérimentant, accompagnant et en proposant des modèles sobres au travers d'un partage des responsabilités entre opérateurs privés et décideurs publics.

Partie 1

L'Île-de-France, un territoire à très forte densité logistique



Avec ses 12 millions d'habitants, l'Île-de-France représente le premier territoire logistique de France. Elle dispose de 17 millions de m² de surfaces d'entreposage, dont 4,4 millions de m² dans la Métropole du Grand Paris¹, ce qui la place devant les Hauts-de-France et la région Auvergne-Rhône Alpes. Dès lors, la question du foncier logistique représente un réel enjeu d'attractivité.

I. LA LOGISTIQUE, UNE ACTIVITE AUX FORMES DIVERSIFIEES

La logistique vise avant tout la bonne coordination entre l'offre et la demande, en assurant la gestion des flux de marchandises. Elle concerne aussi bien les activités de commerce, de service, qu'industrielles.

Au-delà des fonctions d'entreposage, il est nécessaire de prendre en compte celles à valeur ajoutée telles que le conditionnement et reconditionnement, l'éclatement, ou encore la gestion des retours.

Pour exercer ces activités dans un contexte de sobriété foncière, la filière doit disposer d'une armature immobilière dont l'implantation est en cohérence avec les nœuds de communication, le type de territoire, la nature des marchandises transportées ainsi que leur destinataire.

1. Une diversité de bâtis

Les besoins de la filière sont protéiformes, d'où une diversité de bâtis qu'il s'agit au préalable de bien distinguer. Trois types de surfaces sont à retenir :

- **Les entrepôts logistiques** ont pour but le stockage des marchandises et se composent de grands bâtiments qui privilégient le volume afin d'y assurer l'entreposage vertical et le conditionnement des marchandises en gros. En 2015², l'Île-de-France représentait la seconde région française en termes d'implantation des entrepôts de plus de 5 000 m², avec une surface moyenne de 19 300 m² (contre 17 590 m² à l'échelle nationale). On les retrouve en dehors des villes, dans des secteurs peu denses.



Deux sous-catégories peuvent être distinguées :

- ⇒ les entrepôts intermédiaires traditionnels situés en périphérie, d'une superficie allant jusqu'à 50 000 m²,

¹ L'immobilier logistique dans le Grand Paris, APUR, 2022.

² Atlas des entrepôts et des aires logistiques, Ministère chargé de la transition énergétique, Mars 2017.

- ⇒ **les entrepôts de grande hauteur ou les hangars XXL compris entre 50 000 m² à plus de 100 000 m²**, localisés en grande couronne et dans les franges franciliennes. Ces formats sont en croissance dans la région du fait du e-commerce, ce qui a pour conséquence une recomposition des chaînes logistiques. Ces nouveaux espaces intègrent désormais des technologies de pointe via l'automatisation des tâches et la robotisation.
- **Les plateformes logistiques** constituent des espaces émergents liés à l'accroissement rapide de la demande de livraisons en B to C. Elles s'implantent dans les aires urbaines et sont principalement dédiées au transit des marchandises dans des délais courts, moins de 24h, et sans fonction de stockage. La plupart ont une surface inférieure à 5 000 m². Elles se composent :
 - ⇒ **de centres d'éclatement / distribution installés en périphérie des zones denses**, de manière à orienter les produits vers les points de distribution finaux,
 - ⇒ **d'hôtels logistiques ou d'Espaces Logistiques Urbains (ELU)**, présents dans le cœur des villes pour livrer au plus proche des consommateurs, via éventuellement des modes doux. Ces espaces sont majoritairement de taille inférieure à 500 m² mais peuvent atteindre 3 000 m².
- **Les espaces annexes** permettent la distribution au plus proche des clients : réserves des magasins, ensemble des points relais, consignes et autres boîtes à colis situés dans des espaces ouverts au public.

2. Des fonctions plurielles

L'Île-de-France présente une spécificité par rapport aux autres territoires quant à la nature de l'occupation des surfaces logistiques. La logistique industrielle y est moins importante et la polarisation historique vers la grande distribution est aujourd'hui rattrapée par les besoins du e-commerce.

Les principales typologies de logistique connaissent des mutations.

⇒ **La logistique commerciale :**

- **la grande et moyenne distribution (GMD) et l'alimentaire** absorbe en Île-de-France 16 % des surfaces totales, contre 12 % à l'échelle nationale : cette logistique se localise essentiellement en grande couronne, la Seine-et-Marne et l'Essonne absorbant 80 % de la surface régionale.
- **La filière alimentaire est profondément ancrée dans le Grand Paris** et représente 44 % des surfaces logistiques métropolitaines. Le Marché International de Rungis absorbe la quasi-totalité des surfaces de Paris et de la petite couronne. Cependant, de nouveaux besoins émergent avec, par exemple, l'accroissement des commerces alimentaires bio à Paris (+47 % entre 2014 et 2017 selon l'étude commerce APUR-CCI). Ces surfaces de petites tailles ne disposent pas de stock et génèrent des flux logistiques quotidiens qui intensifient les déplacements.

- ⇒ **Les agences de messagerie et les entrepôts du e-commerce** : en forte croissance, ces filières sont portées par « l'omnicanalité » des ventes. En effet, le commerce en ligne dope sensiblement le transport de marchandises et la logistique la plus fine, celle du dernier kilomètre, avec l'augmentation du traitement des colis. Il crée un besoin d'espaces logistiques au plus près de la zone dense de consommation³.
- ⇒ **La logistique des grossistes en biens d'équipement** : il s'agit d'entreprises spécialisées dans le stockage et la vente aux professionnels d'objets dédiés à la personne ou à la maison.
- ⇒ **La logistique de chantiers dopée par les projets du Grand Paris**. Les préoccupations de limitation des mouvements de camions et d'économie circulaire poussent à l'élaboration de modèles logistiques de chantiers déportés hors des zones de travaux.
- ⇒ **La logistique industrielle** : elle représente 15 % des surfaces franciliennes, soit une part inférieure de 12 points au niveau national, ce qui s'explique par une économie locale très orientée vers les activités tertiaires. Cette fonction reste cependant essentielle à préserver, voire à développer, dans le contexte de volonté de réindustrialisation.

Ces évolutions impliquent une réorganisation des espaces destinés à la logistique vers une limitation de leur étalement, voire d'un rapprochement vers les centres urbains.

II. UNE ARMATURE DE PREMIER PLAN, DE PLUS EN PLUS ELOIGNEE DE LA ZONE DENSE

La forte croissance des entrepôts est apparue dans les années 80. D'abord conçus comme des produits d'investissement standardisés, ils ont progressivement pris des formes plus hétérogènes et adaptables selon les territoires, devenant ainsi des actifs à haut rendement. La logistique s'est finalement implantée au gré des disponibilités foncières, principalement dans le croissant nord-est du Grand-Paris, en privilégiant la proximité avec les axes routiers structurants.

1. Un desserrement de l'offre logistique

Historiquement concentré dans Paris et en petite couronne, au plus proche des besoins des habitants, le marché de l'immobilier logistique s'est considérablement desserré à partir de 1990. Les services de l'Etat relèvent ainsi un début d'éviction des surfaces logistiques en petite couronne sur la période 1987-2008⁴, avec la disparition de 9 % de ces surfaces, au profit d'un éloignement en grande couronne.

³ La récente étude Knight Frank « Europe's Last Mile » (2022) estime que chaque milliard d'euros dépensé sur internet nécessite de dédier 24 000 m² de locaux supplémentaires à la logistique du dernier kilomètre.

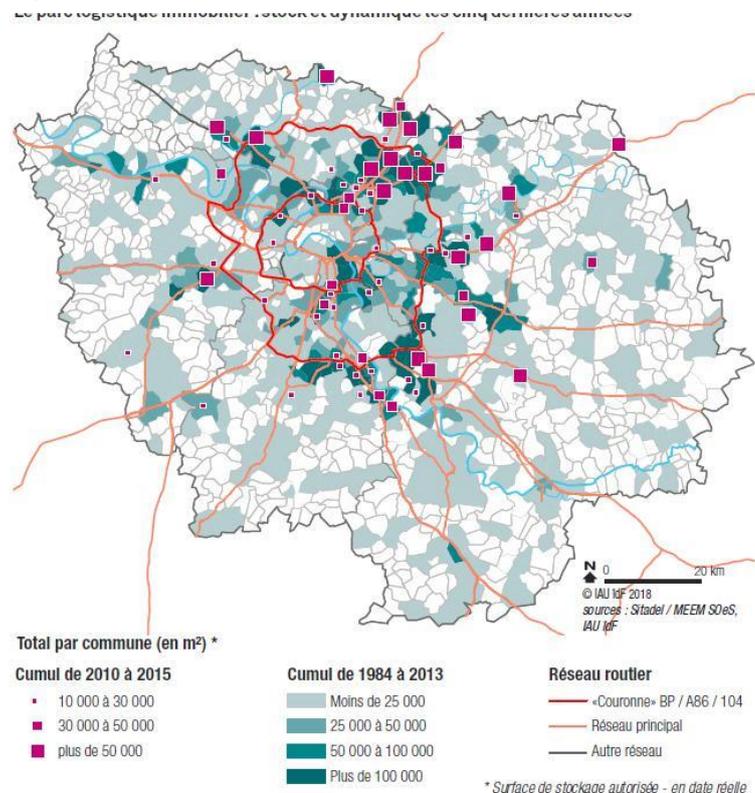
⁴Le renouvellement du parc d'entrepôt en Île-de-France, rapport final de l'étude, DRIEA, 2013, et « Immobilier d'entrepôts en Île-de-France en 2010 – Estimation au 1er janvier 2010 », DRIEA publiée en 2013.

En 2013, seuls 22 % des espaces logistiques se trouvaient à l'intérieur du périmètre de l'A86, 32 % entre l'A86 et l'autoroute francilienne et près de la moitié (46 %) au-delà de la francilienne.

Ce desserrement de l'offre logistique s'est réalisé concomitamment à la dynamique immobilière importante en petite couronne qui a privilégié les activités tertiaires. Entre 2010 et 2015, 70 % de la production de foncier⁵ était destiné aux bureaux, aux services et aux commerces alors qu'elle n'a représenté que 13 % pour les entrepôts logistiques, contre 48 % en grande couronne.

Aujourd'hui, le desserrement pour les grandes plateformes tend à s'accroître en débordant vers les régions voisines (Orléanais, Oise etc.)

Parc logistique immobilier : stock et dynamique (IPR, 2019)



La conséquence directe de l'éviction des sites logistiques du cœur métropolitain est l'allongement des distances de livraison. Ainsi entre 1974 et 2010⁶, cet allongement est d'environ 12 km pour les entreprises de messagerie, accompagné d'une augmentation des émissions de CO₂ de 16 000 tonnes par an.

La forte présence de ces sites aux abords des grands réseaux routiers s'explique par l'utilisation de camions pour 90 %⁷ des marchandises transportées en Île-de-France, soit l'équivalent de 204 millions de tonnes annuelles. Néanmoins, la présence de sites accessibles par la voie d'eau ou le fer reste d'une importance capitale pour le développement de l'intermodalité, même si aujourd'hui seules 15 millions de tonnes annuelles de marchandises sont transportées par la voie d'eau et 10 millions par le rail. Il ne faut pas non plus négliger l'enjeu de la plateforme de Roissy qui représente le premier hub aérien en Europe pour le fret cargo.

⁵ La logistique fonction vitale, IPR, 2018, les chiffres présentés ci-dessus dépendent de l'Observatoire Régionale de l'Immobilier d'Entreprise (ORIE).

⁶ ANDRIANKAJA D. et DABLANC L., « Desserrement logistique en Île-de-France : la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret », Flux, n° 85-86, 2011.

⁷ La logistique fonction vitale, IPR, 2018.

III. UN MODELE ECONOMIQUE EN EVOLUTION

1. Une valorisation de plus en plus forte des actifs logistiques, signe d'une tension sur les marchés

Malgré la crise sanitaire, l'investissement en immobilier logistique se porte bien : la décennie précédente observait des investissements annuels d'en moyenne 2,75 Mds€. En 2020, 3,5 Mds€ ont été investis sur le marché français, après une année record en 2019 à 5,3 Mds€⁸.

La crise sanitaire a aussi démontré que ce secteur, qui plus est pour l'Île-de-France, est une pierre angulaire pour l'ensemble des activités, de la production à la consommation. La logistique participe ainsi à la compétitivité de l'Île-de-France et au bien-être des franciliens, in fine. C'est au regard de ces fondamentaux que les investisseurs considèrent ce secteur comme gage de performances à long terme⁹.

Selon ces investisseurs en foncier logistique, la hausse actuelle des taux et la conjoncture inflationniste n'affectent pas encore le marché logistique¹⁰ : les loyers, certes en hausse du fait de la rareté de l'offre et du taux de vacance au plus bas (3 % à Paris par exemple), restent en dessous des prix des autres métropoles européennes. La demande est toujours élevée même avec l'augmentation des coûts des loyers.

La rentabilité actuelle des investissements en foncier logistique n'est pas revenue au point haut de 2012, mais se situe à 6 ou 7 %.

Il semble prudent d'anticiper des baisses de rentabilité pour les deux prochaines années en raison des taux de vacance qui pourraient augmenter compte tenu d'éventuelles défaillances d'entreprises. L'inflation et la crise de l'énergie impactent la situation économique des entreprises hébergées et, cela, quel que soit leur secteur d'activité : la hausse des coûts de production et des charges est synonyme de baisse des marges et potentiellement de perte de compétitivité. Les perspectives d'une récession vont ainsi peser sur la demande et sur les entreprises.

En revanche, ce secteur d'investissement reste une source de diversification très importante au sein des portefeuilles d'actifs et la part du foncier logistique y augmente depuis plusieurs années.

Les investisseurs sont également positionnés sur ce secteur logistique francilien dans une logique de long terme, au-delà de la seule valeur foncière car ce sont les perspectives et les flux de trésorerie à venir qui priment dans leur logique d'investissement. Au-delà de la rentabilité attendue, il est vraisemblable que le secteur participera à maximiser l'économie circulaire en Île-de-France (des terres agricoles aux activités industrielles) mais aussi à renforcer son impact de minimisation de l'empreinte carbone, au regard de la réglementation existante (depuis de nombreuses années déjà, le secteur est pionnier)¹¹. Les fonds investissent donc précisément dans le secteur logistique pour sa double performance : la rentabilité attendue en fonction des contraintes, mais aussi des

⁸ Covid et enjeux écologiques : quelle future implantation des actifs, ORIE, Juillet 2021.

⁹ Selon Béatrice Guedj, Directrice de la recherche et de l'innovation de Swiss Life Asset Managers France.

¹⁰ Lors de la première édition du "logi'day" le 20 septembre 2022.

¹¹ Selon Béatrice Guedj, Directrice de la recherche et de l'innovation de Swiss Life Asset Managers France.

performances extra-financières notamment celles associées à l'environnement (E au sens large) et à la création d'emplois (S) ». ¹²

Initialement vu comme un investissement de niche, ce marché s'institutionnalise et permet l'aboutissement de nombreux projets dans les zones où la demande est la plus forte.

2. Une démarche de plus en plus structurée des acteurs privés pour faire face aux besoins fonciers

Le développement des infrastructures logistiques représente donc un sujet de préoccupation que les professionnels portent, depuis quelques années, dans le débat public. A l'échelle nationale, les spécialistes de la filière se sont désormais structurés et ont avancé un ensemble d'actions pour faire porter la voix du secteur telles que :

- ⇒ **la création de l'association France Logistique**, qui vise à faciliter le dialogue entre les organisations professionnelles et l'Etat,
- ⇒ **le rapport des logisticiens Hëmar et Daher**¹³, sur la compétitivité de la chaîne logistique, qui a émis diverses préconisations pour faciliter l'installation des entrepôts et réviser leur fiscalité,
- ⇒ **le rapport Guillot**¹⁴ **sur la simplification et l'accélération des implantations d'activités économiques**, dont une des propositions appelait à un raccourcissement des délais d'instruction de plusieurs mois pour les projets soumis à enquête publique, en renforçant la participation du public en amont, et en responsabilisant plus fortement les porteurs de projets. Cette mesure a été actée dans la loi ASAP (Accélération et Simplification de l'Action Publique) n°2020-1525 du 7 décembre 2020,
- ⇒ **la charte d'engagements réciproques de l'AFILOG**¹⁵ signée avec l'Etat en septembre 2021, qui vise à sensibiliser les foncières logistiques pour une production immobilière à faible impact environnemental tout en obtenant de l'Etat une mobilisation de ses moyens dans l'identification d'espaces dédiés.

¹² Selon Fabrice Lombardo, Directeur des activités immobilières de Swiss Life Asset Managers France

¹³ Rapport sur la compétitivité de la chaîne logistique, TLF, 2019.

¹⁴ « Simplifier et accélérer les implantations d'activités économiques en France », Rapport Laurent Guillot, Ministère de l'économie des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, 2022.

¹⁵ Charte d'engagements réciproques entre l'état et les membres de l'association Afilog, acteurs de l'immobilier logistique pour la performance environnementale et économique de l'immobilier logistique Français, AFILOG, 2021.

Partie 2

Une place aujourd'hui requestionnée



Dans un contexte de sobriété foncière et d'exigences environnementales renforcées, la place de la logistique dans les territoires est à réinventer. Cette activité est aujourd'hui confrontée à une rareté et une cherté du foncier liée à une concurrence accrue entre les usages et à une volonté de plus en plus affirmée des pouvoirs publics de rationaliser son utilisation¹⁶.

I. UNE RÉGULATION RENFORCÉE DES USAGES FONCIERS

Devant les enjeux de société sur la rationalisation du foncier et la préservation de la qualité de l'air, les pouvoirs publics sont amenés à renforcer les outils de planification et à développer des mesures maîtrisant les émissions carbone. Pour la logistique, les enjeux sont une meilleure insertion dans le tissu urbain et une capacité d'innovation pour assurer le verdissement des flottes de véhicules.

1. Sur le plan de l'urbanisme

La loi Climat et Résilience fixe une limitation drastique de la mobilisation foncière et surtout un principe d'interdiction des projets générateurs d'artificialisation, affectant le développement de la logistique, activité rarement considérée comme prioritaire dans les territoires.

Le but est de réduire de 50 % le rythme de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2031 (voire 2025 pour l'Île-de-France, selon les orientations prévues dans le cadre de la révision du SDRIF) puis de passer à deux phases de désartificialisation et de renaturation entre 2031 et 2050. Cet objectif doit se traduire dans l'ensemble des documents d'urbanisme franciliens en cours d'élaboration ou de révision : Schéma Directeur d'Île-de-France Environnemental (SDRIF-E), Schéma de cohérence territoriale (SCoT) et Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).



En sa qualité de personne publique associée, la CCIR contribue directement à la conception de ces documents et veillera à une bonne prise en compte des besoins de la logistique.

2. Sur le plan environnemental

Concernant les enjeux de pollution atmosphérique liée au transport :

Face aux préoccupations relatives à la qualité de l'air, le transport routier, notamment de marchandises, est identifié comme principal responsable des émissions polluantes. Des mesures de restrictions de circulation sont mises en avant qui transforment les conditions de déplacement des livreurs. L'enjeu est de réduire les distances parcourues par la route, de développer l'usage des carburants à faibles émissions et d'orienter les flux vers des modes alternatifs.

Deux injonctions nouvelles, renforcées par la loi d'Orientation des Mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019, vont dans ce sens, à savoir :

- La mise en place des Zones à Faibles Emissions Mobilités (ZFE-m), qui ont été rendues obligatoires pour toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024 par la loi climat et résilience n°2021-1104 du 22 août 2021.

¹⁶ Voir loi Climat et Résilience n°2021-1104 du 22 août 2021.

- L'obligation pour les entreprises ayant des flottes importantes de détenir des quotas minimums de véhicules propres dans leur parc¹⁷, et qui se durcira jusqu'en 2030 (à cette date, ces entreprises devront disposer d'au moins 70 % de véhicules propres).

Ces obligations ne sont pas sans conséquence en matière de foncier pour les opérateurs logistiques qui doivent désormais :

- essayer d'utiliser davantage les modes alternatifs à la route, ce qui implique l'existence de plateformes multimodales adaptées,
- réduire au maximum la logistique du dernier kilomètre en mode routier, ou du moins la réaliser en véhicules à faibles émissions, ce qui demande le déploiement de plateformes de transit au plus près de la zone dense et une amélioration du maillage. Il est notamment nécessaire de gérer les ruptures de charge nécessaires à l'entrée de la ZFE-m pour un transfert vers des véhicules autorisés à y circuler, ce qui conduit à envisager des relocalisations dans cette zone,
- utiliser des véhicules à énergie alternative, ce qui demande de disposer de réseaux d'avitaillement tant sur l'espace public, qu'au sein des espaces logistiques. La reconfiguration de ces espaces pour accueillir des bornes de rechargement est un défi pour les porteurs de projets car ils se heurtent à des réglementations strictes en termes de capacités dans les réseaux d'énergie d'une part, et de respect de la réglementation des Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE), d'autre part. Concernant l'espace public, il est attendu des pouvoirs publics la coordination du développement de réseaux d'avitaillement en nouvelles énergies, ce qui nécessite des emprises foncières adaptées.

Concernant les enjeux de développement de l'économie circulaire :

La loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire fixe les grands axes pour une mise en œuvre de cette nouvelle approche au niveau national. La logistique est par nature au cœur du sujet par son rôle de gestion optimisée des flux : développement de circuits locaux, massification, mutualisation, logistique retour..., la filière a de nombreux défis à relever qui nécessitent une évolution des besoins de foncier dans le respect du principe de sobriété :

- rapprochement des plateformes des zones de consommation,
- optimisation de l'emplacement des nœuds logistiques et développement de sites multifonctionnels,
- mise à disposition de foncier accessible aux activités de réemploi, tri, transit et recyclage.

¹⁷ Décret n° 2021-515 du 29 avril 2021 relatif aux obligations d'achat ou d'utilisation de véhicules de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes à faibles ou à très faibles émissions par les entreprises.

II. UNE PRESSION CONCURRENTIELLE CROISSANTE SUR LE FONCIER LOGISTIQUE

La filière fait face à de nouvelles formes de pression qui limitent sa quête d'espaces mais qui s'inscrivent dans le principe de sobriété foncière lié à l'urgence climatique.

- **Une confrontation sans cesse marquée entre les divers usages de la ville.** Les poches logistiques restantes dans le tissu urbain font désormais l'objet de toutes les convoitises. Cela n'a pas toujours été le cas, les maires et les riverains préférant d'autres fonctions urbaines, notamment résidentielles, a priori moins perturbantes qu'une activité logistique. De plus, la valeur du foncier dans la zone dense incite bien souvent à leur mutation vers l'habitat ou les activités tertiaires. L'évaluation du PDUIF, réalisée en 2021, indique que l'objectif de préservation des plateformes n'a pas été entièrement atteint : sur les 95 sites visés, 5 ont intégré des projets de régénération mixte et 7 ont même totalement perdu leur vocation logistique. Aucun nouveau site n'a pu se développer.
- **Une confrontation accentuée entre les différents usages économiques du foncier.** La forte demande d'espaces pour les activités de logistique peut se faire parfois au détriment des industries productives. Il est nécessaire de prendre en compte le besoin d'équilibre entre secteurs d'activités sur le territoire francilien.

III. L'ACCEPTABILITÉ DE LA LOGISTIQUE À L'ÉCHELLE LOCALE

Dans un contexte urbain et péri-urbain où les nuisances sonores, environnementales et visuelles sont de moins en moins tolérées, certains décideurs et riverains expriment de fortes réticences face à l'implantation d'activités logistiques, ce qui accentue la pression sur la quête du foncier.

Les professionnels du secteur sont également confrontés à des attentes parfois contradictoires des clients/citoyens en matière de service rendu et de prise en compte des enjeux sociétaux de qualité de vie et de transition écologique :

- le développement des pratiques logistiques en flux tendus, conséquence du changement des modes de consommation. Le renforcement des pratiques commerciales de proximité, mais aussi de celles en ligne, voire phygiales. Les clients expriment des besoins de livraison à domicile, ou à l'échelle du quartier, couplés à de fortes exigences de qualité, qui passent notamment par une individualisation de la livraison et une réduction des délais,
- une sensibilité croissante aux questions environnementales et un rejet des nuisances (bruit, pollution, ...) qui rendent difficile l'acceptation d'espaces logistiques en milieu urbain et nécessitent la prise en compte de nouvelles contraintes (branchements multimodaux, bornes d'approvisionnement électriques ou gaz pour les véhicules à faibles émissions exigés, équipements anti-bruit, ...).

Le modèle de développement des géants du e-commerce s'inscrivant dans des logiques expansionnistes à l'échelle mondiale, génère parfois une image négative de la logistique, où les retombées socio-économiques locales peuvent être perçues comme faibles voire marginales.

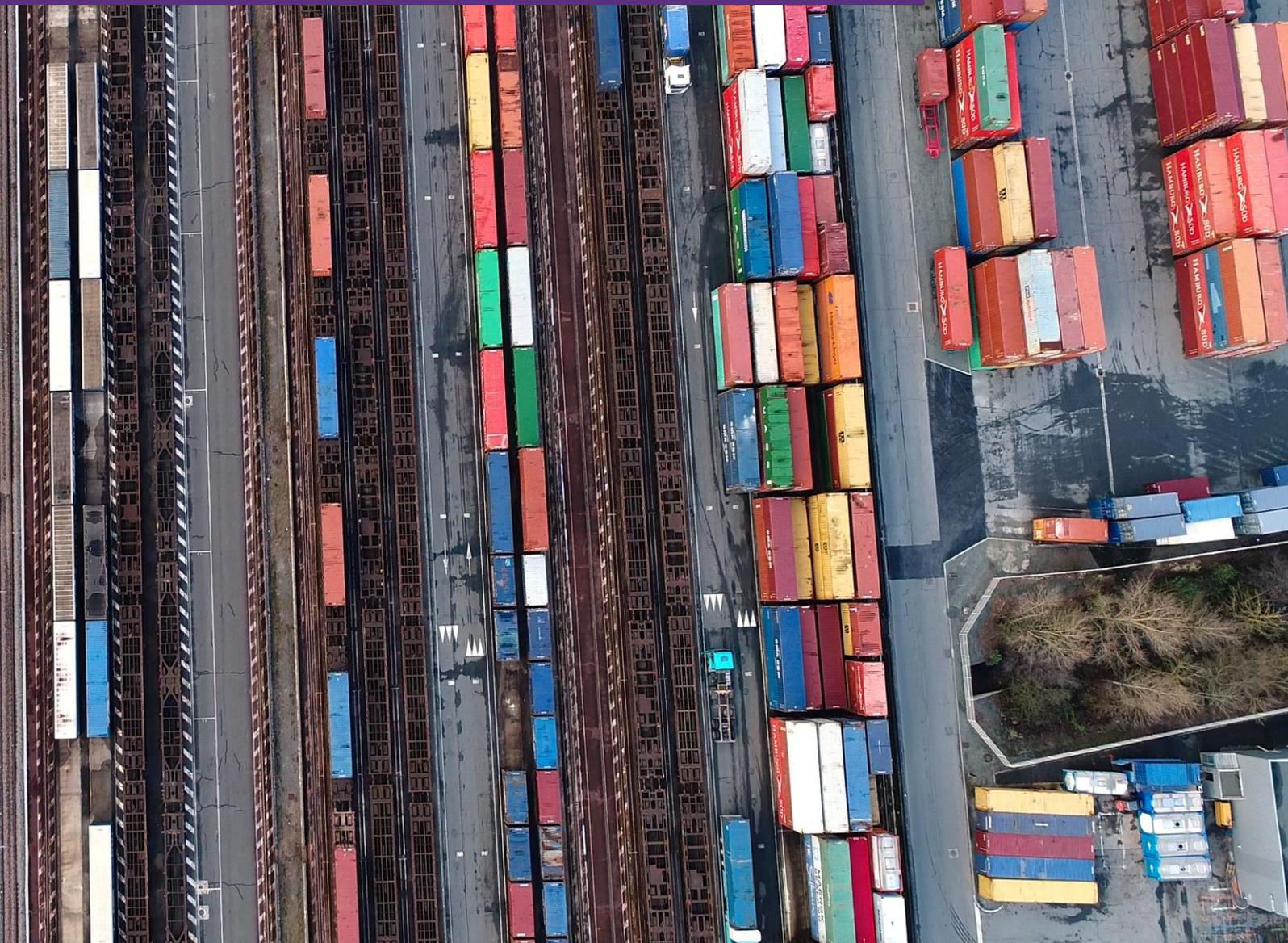
Les pics de la crise sanitaire ont conduit à un regain d'image plus favorable de la filière, considérée comme « activité essentielle ». De plus, de nombreux logisticiens ont mis en œuvre ces dernières années de nouvelles pratiques de livraison limitant les nuisances (camions labellisés silencieux, véhicules à faibles émissions, livraisons en horaires décalés, recours aux modes doux comme le triporteur, ...).

Le secteur amorce de profondes transformations grâce à l'innovation des pratiques (blockchain, robotisation, ...) mais également des techniques de construction et de densification du bâti (optimisation des volumes, limitation de l'imperméabilisation des sols, consommation énergétique frugale, ...). Toutes ces avancées contribuent à une meilleure acceptabilité locale.

A titre d'exemple : La mobilisation de riverains de la rue Ordener, dans le XVIIIème arrondissement de Paris, en septembre 2021 contre le projet de centre de distribution porté par l'opérateur Corsalis reflète la crispation à cohabiter avec ces nouvelles fonctions par crainte de nuisances sonores et environnementales ainsi que de l'atteinte au commerce de proximité. Une action de médiation a été engagée par la foncière porteuse du projet afin de préciser la nature des activités et le recours aux véhicules propres et aux modes doux sur le site.

Partie 3

Recommandations de la CCI Paris Ile-de-France



L'actualité socio-économique et environnementale, les divers travaux des professionnels de la filière et les documents d'aménagement mettent en exergue la prégnance des besoins nouveaux de la logistique et pointent une forme de consensus sur la nécessité d'assurer le maintien de cette activité. L'enjeu réside désormais dans l'affirmation d'une politique foncière/immobilière ambitieuse et partagée entre acteurs publics et opérateurs privés pour lever les freins actuels et établir un « droit de cité » légitime.

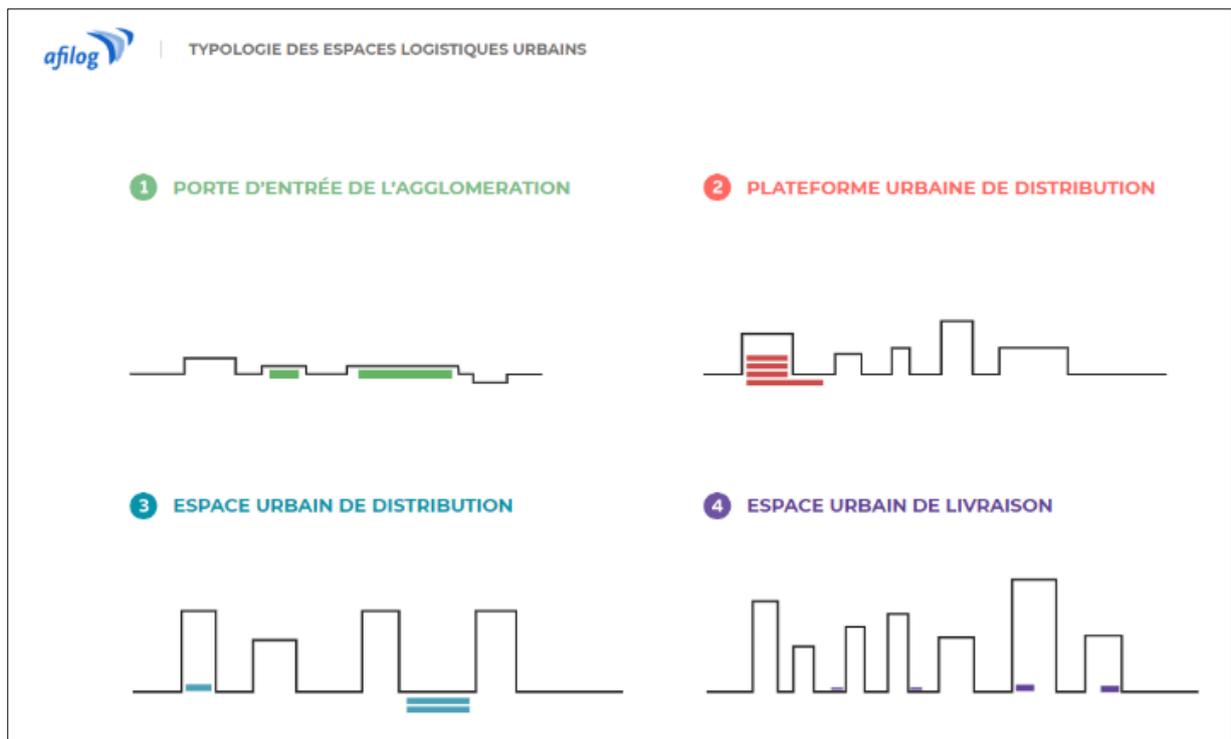
I. ANTICIPER LES BESOINS LOGISTIQUES DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Pourtant stratégique, la filière a longtemps été absente des documents d'urbanisme.

Or, les logisticiens doivent être en mesure de recomposer une chaîne logistique adaptée au développement économique. L'insertion de cette chaîne dans le bassin francilien doit être continue depuis les entrepôts logistiques aux franges de la région jusqu'aux espaces de logistique urbaine en passant par les plateformes intermédiaires aux portes des agglomérations.

En Île-de-France, cette recombinaison ne pourra être insufflée qu'à condition d'anticiper les besoins en emprise foncière et, ce, dans le but de diversifier les parts modales et de limiter les distances parcourues.

L'Association pour l'Immobilier Logistique (AFILOG) a schématisé dans le modèle ci-dessus la décomposition-type idéale de la logistique dans les bassins de vie, en lien avec les besoins des logisticiens.



A grande échelle, les plateformes multimodales constituent les portes d'entrée stratégiques dans le traitement massifié des marchandises.

A l'échelle plus locale, de nouveaux modèles d'espaces innovants doivent continuer à s'implanter dans les aires urbaines denses, pour assurer une distribution finale qui recourt à des modes de transport moins émissifs et plus adaptés à la ville. Il apparaît dès lors nécessaire de traduire cette recomposition, qui correspond aux besoins des professionnels, dans les documents de planification régionaux et locaux.

1. Renforcer la prise en compte de la logistique dans les documents de planification régionale

Dès 2010, une prise de conscience de l'affaiblissement des infrastructures logistiques dans la zone dense de l'aire urbaine parisienne s'est traduite par l'inscription d'enjeux spécifiques dans les documents de planification, principalement dans le SDRIF et le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF).

Ainsi, dans le SDRIF de 2013, la Région Île-de-France avait retenu l'orientation de « *concevoir de nouveaux schémas de desserte, basés sur des centres de distribution et des plates-formes localisés en zone urbaine dense au plus près des lieux de consommation. Les ports et sites ferroviaires urbains doivent être préservés, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux* ».

L'évaluation qui en a été faite en juillet 2019 par l'Institut Paris Région¹⁸ (IPR) conclut que « *malgré une volonté réelle de faire progresser le nombre de sites de logistique urbaine en zone dense, la logistique subit une tendance à la relégation dans des secteurs plus éloignés du cœur de la métropole, tendance qui ne s'est pas infléchie depuis l'approbation du Schéma directeur* ».

Dans le cadre de la révision du SDRIF, lancée en 2021, en vue de le transformer en SDRIF-Environnemental (SDRIF-E, dont l'approbation est prévue pour 2024), la logistique occupe une place importante en tant que service indispensable aux autres activités économiques.

A une échelle plus locale, le PLU révisé en 2016 de la Ville de Paris, avait inséré des mesures innovantes de préservation des activités de logistique urbaine. Ainsi 62 périmètres de localisation ont été établis de manière à proposer la création d'Espaces Logistiques Urbains (ELU) dès lors qu'un projet d'aménagement était visé. L'APUR, qui a réalisé une évaluation du dispositif en 2020¹⁹, a constaté que sur les 15 périmètres qui ont fait l'objet d'un aménagement spécifique, seuls 7 ont effectivement inséré un ELU. La mesure n'a donc permis de ne répondre que pour moitié à l'objectif. C'est un enjeu fort pour le futur PLU bioclimatique de Paris, en cours d'élaboration, qui prévoit le doublement des ELU.

S'agissant du PDUIF de 2014, la préservation du foncier logistique était déjà une préoccupation. Un de ses axes portait sur l'identification des plateformes multimodales dont il convenait de maintenir l'exploitation. Comme évoqué précédemment, l'évaluation du PDUIF, réalisée en 2021, indique que cet objectif n'a pas été entièrement atteint : sur les 95 sites visés, 5 ont intégré des projets de régénération mixte et 7 ont même totalement perdu leur vocation logistique et aucun nouveau site n'a pu se développer. En outre, seulement 3 plateformes rail-route proposent des offres de transport combiné pour l'ensemble de la région. Île-de-France Mobilités – en charge d'assurer l'évaluation et la révision du PDUIF – a conclu fin 2021 sur la fragilité des politiques²⁰ de « *préservation de l'armature logistique, ainsi que le maintien et le développement des sites en zone dense* ».

¹⁸ Bilan de mise en œuvre du SDRIF, IPR, 2019.

¹⁹ Des espaces de logistiques urbaine intégrés dans les projets immobiliers, APUR, 2020.

²⁰ Evaluation du PDUIF 2010-2019, Transport de marchandises - sites logistiques, Île-de-France Mobilités 2021.

La transformation du PDUIF en Plan de mobilité (PDM) régional devrait lever ces écueils et accorder à la logistique la place qu'elle mérite.

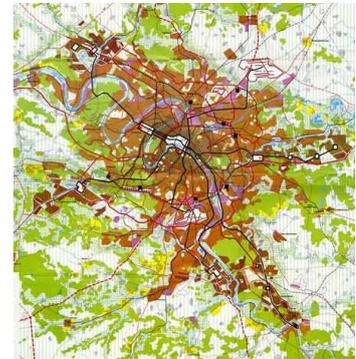
Ainsi, la révision en cours de ces documents est une opportunité pour limiter le desserrement logistique francilien. **La CCIR sera force de propositions en tant que personne publique associée à ces révisions.**

⇒ **Inscrire l'armature logistique régionale dans le futur SDRIF-E**

Renforcé par la loi d'orientation des mobilités précitée, le volet logistique du futur SDRIF-E devra déterminer la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, logistiques, artisanales, agricoles, forestières et touristiques. L'objectif réside dans l'identification des grands espaces logistiques et des besoins en logistique urbaine, ainsi que dans la structuration de l'armature des voies de transport pour les marchandises.

Pour la CCIR²¹, le SDRIF-E devra notamment :

- inscrire la recomposition de la chaîne logistique en tenant compte, selon les territoires, de la typologie de bâti à soutenir (grands entrepôts, centres d'éclatement, espaces logistiques urbains),
- optimiser l'emplacement des nœuds logistiques et le développement de sites multifonctionnels dans la zone métropolitaine pour permettre les ruptures de charge nécessaires à l'entrée de la ZFE-m et le développement de l'économie circulaire avec la mise à disposition de foncier accessible aux activités de réemploi, tri, transit et recyclage.
- aborder la logistique de manière plus globale en intégrant à la fois la circulation des biens mais aussi celle des services,
- préserver les zones d'activités intégrant des espaces de grande logistique ou ayant le potentiel de muter vers cette activité.



Source : L'observatoire Grand Paris

Dans un souci de réindustrialisation nationale et d'un retour vers une production locale, le développement des sites logistiques à vocation industrielle est une orientation essentielle à la réussite de cet objectif ambitieux, le SDRIF-E devra ainsi :

- identifier des secteurs de sanctuarisation du foncier pour assurer un rééquilibrage territorial,
- assurer le maintien des sites existants et envisager leur devenir,
- poser le principe d'une rénovation systématique des zones d'activité économiques en perte d'attractivité.
- tenir compte de l'opportunité que représentent les bâtiments industriels dans le patrimoine urbain à valoriser, y compris en centre-ville. De tels bâtiments en friche (usines désaffectées) peuvent retrouver une activité de production (par exemple en artisanat ou en logistique de proximité) tout en étant reconvertis pour partie en logements ou en bureaux.

²¹ Révision du SDRIF, Contribution de la CCI Paris Île-de-France à la concertation sur les orientations stratégiques, CCI Paris Île-de-France, 2022.

Concernant les enjeux liés au transport de marchandise, le SDRIF-E devra :

- améliorer la gestion des flux dans les zones urbaines en confortant le réseau routier (sur lequel transite 90 % des marchandises transportées en Île-de-France),
- poursuivre les ambitions de maintien des sites multimodaux pour favoriser le transport combiné. Cette action doit viser la préservation des Infrastructures Terminales Embranchées (ITE) en s'appuyant sur la démarche engagée par le Comité des sites multimodaux porté par la DRIEAT,
- favoriser la réalisation de nouveaux embranchements fer/fluviaux/route de manière à améliorer sensiblement la performance de l'offre ferroviaire,
- garantir la connectivité et l'ouverture de l'Île-de-France sur l'Europe et l'international par la préservation des hubs et plateformes aéroportuaires,
- inscrire le développement continu d'un réseau d'avitaillement en énergies alternatives pour engager le verdissement des flottes de voitures en Ile-de-France.

Ces orientations seront ensuite traduites opérationnellement dans les SCoT, les PLU, le Plan de mobilité régional et les plans locaux de mobilités.

⇒ **Assurer une bonne coordination de ces enjeux dans le futur Plan de Mobilités d'Île-de-France**

Le futur Plan de Mobilité francilien devra actualiser les enjeux du transport de marchandises, en compatibilité avec le futur SDRIF-E.

Pour ce faire, le nouveau plan régional devra :

- renforcer l'objectif de maintien des sites multimodaux et de leurs ITE,
- inciter les collectivités à porter des projets logistiques dans leur territoire et élaborer des chartes relatives aux marchandises,
- engager une amélioration des conditions ferroviaires en Île-de-France et faciliter l'accès aux sillons pour le transport de marchandises.

Il s'agira enfin d'assurer une vigilance quant à la bonne déclinaison de ces orientations régionales au sein des Plans Locaux de mobilité (PLM).

⇒ **Prendre en compte les enjeux logistiques extrarégionaux, particulièrement dans l'Axe Seine**

Les enjeux logistiques dépassent la seule région Île-de-France et doivent être appréhendés à des échelles plus larges, notamment celle de l'Axe Seine et de l'Europe.

La place de la France dans les classements économiques mondiaux sur la filière logistique marque un recul historique : le pays n'occupe plus que la 16^{ème} place quand l'Allemagne (1^{ère}), les Pays-Bas (2^{ème}) et la Belgique (4^{ème}) occupent le peloton de tête. Si ces pays se positionnent plus favorablement c'est grâce à l'existence d'ensembles portuaires hautement performants et compétitifs couplés à des *hinterlands*²² multimodaux qui répondent avec fiabilité aux besoins des opérateurs. Il est donc important de créer les conditions pour que l'Île-de-France puisse se maintenir dans cette compétition internationale.

²² L'*hinterland* (ou arrière-pays) est l'aire d'attraction et de desserte continentale d'un port ou en termes économiques son aire de marché continentale.

Parce que le fonctionnement logistique francilien dépasse les limites administratives, il est plus que nécessaire de tenir compte dans la planification francilienne de son armature extrarégionale. La pression sur le foncier disponible, le regroupement de sites logistiques et les politiques fiscales territoriales ont conduit à un déplacement de la logistique vers les régions voisines. Dès lors, l'aménagement des territoires doit, tant sur l'organisation des réseaux de transport, que sur le foncier disponible, intégrer l'ensemble des bassins logistiques présents dans l'Orléanais, la Champagne ou encore dans l'Oise.

S'agissant de l'Axe Seine, et pour permettre son ouverture effective à l'échelle européenne, voire internationale, il est nécessaire d'engager une vision du corridor la plus large possible en observant le corridor séquanais dans son ensemble.



Source : Métropole du Grand Paris

La CCIR a plaidé pour que les enjeux du foncier portuaire liés à l'implantation des activités économiques et des sites multimodaux soient dès maintenant inscrits dans le Schéma Stratégique pour le développement de la Vallée de Seine sur un périmètre qui puisse intégrer tous les acteurs économiques. **Elle appelle à ce que le SDRIF E prenne également en compte cet enjeu de manière à répondre aux attentes et complémentarités de la Seine amont.**

En outre, et en vue d'anticiper la mise en service du canal Seine-Nord, porteur d'importantes retombées économiques, le SDRIF-E devrait identifier les politiques d'aménagement à engager pour assurer une connexion fiable entre les infrastructures, afin de favoriser la captation de marchés depuis le nord-ouest de la France et le nord de l'Europe continentale.

Pour la place parisienne, l'objectif de reconquête de ce marché doit s'inscrire en corrélation avec la fusion des ports de l'Axe Seine (via la création récente de l'établissement portuaire unique HAROPA) en vue d'offrir un corridor logistique structuré, capacitaire et compétitif au cœur du premier bassin de consommation en Europe.

En effet, l'articulation avec l'ensemble des modes (rail, fer et route) concourt à l'enrichissement de l'offre logistique des territoires et au renforcement des corridors internationaux. Pour l'Île-de-France, l'attention se porte sur la préservation des sites multimodaux et le maintien cohérent du foncier économique à proximité de ces infrastructures. Soutenue par la CCIR, la création d'HAROPA Ports est l'exemple de l'harmonisation d'une démarche commerciale à l'échelle internationale. Cependant, comme évoqué précédemment, l'évaluation du PDUIF de 2014, réalisée en 2021, démontre que le territoire peine encore à assurer une préservation foncière effective des infrastructures multimodales, condition pourtant indispensable à une reconquête de parts de marchés.

2. Décliner les besoins logistiques dans la planification locale

Si des initiatives publiques franciliennes ont émergé ces dernières années telles que la Stratégie fret régionale ou encore le Pacte pour une logistique Métropolitaine de 2018 marquant des avancées vers un consensus pour une plus forte implication dans les territoires sur ces problématiques, force est de constater qu'à l'échelle plus locale, la prise en compte des enjeux logistiques reste difficile.

⇒ **Renforcer le volet logistique des SCoT et PLU**

Les documents de planification locaux peuvent désormais intégrer les enjeux logistiques :

- d'une part, la loi Climat et résilience²³ ancre un volet logistique dans le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique des SCoT qui localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, de la capacité des voiries existantes ou en projet à absorber les flux de marchandises ;
- d'autre part, depuis la loi LOM, le règlement des PLU²⁴ peut, dans les zones urbaines et à urbaniser, délimiter des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire et définir la nature de ces équipements et les prescriptions afférentes.

La CCIR appelle les collectivités à une mise en œuvre effective de ces nouvelles dispositions.

En raison de l'obligation de compatibilité avec le SDRIF-E, les SCoT et les PLU sont tenus de prendre en compte le foncier réservé pour les grandes surfaces logistiques de portée régionale et nationale. Sachant que pour les plateformes nationales et internationales, comme Roissy et Orly, c'est l'Etat qui impose leur inscription dans les SCoT et PLU.

⇒ **Développer la réversibilité au profit d'une ville mixte incluant la logistique**

La CCIR plaide pour la nécessaire réversibilité des immeubles tout au long de leur cycle de vie²⁵. L'affectation d'un bâtiment ne saurait être figée dans le temps. Dès sa conception, il doit pouvoir s'adapter, par des travaux mineurs, au rythme des évolutions des besoins de nos territoires : bureaux, commerces, activités industrielles et productives, logements, services, logistique. Cette flexibilité est un gage d'attractivité, d'opportunités d'affaires et d'innovation pour les entreprises qu'il convient d'adapter pour les activités de logistique.

A cet effet la CCIR met en avant la nécessité de politiques d'aménagement incitatives, notamment par l'accroissement de l'agilité des changements de destination dans les PLU.

Elle propose de libéraliser tous les changements d'usage, ce qui assurerait la fluidité des transactions²⁶. Dans son cycle de vie, un immeuble pourrait ainsi être dédié au logement, puis au bureau, puis au commerce et/ou à la logistique et vice-versa.

²³ Article L141-6 du code de l'urbanisme.

²⁴ Article L151-16 du code de l'urbanisme.

²⁵ Pour une culture de la réversibilité immobilière, Rapport de M. Benoît Monroche, CCI Paris Île-de-France, 2022.

²⁶ L'article L 631-7 du Code de la construction et de l'habitation (CCH) soumet à autorisation du maire les changements de l'usage d'un immeuble d'habitation vers un immeuble d'activité dans les communes de plus de 200 000 habitants et dans les départements de la petite couronne francilienne.

⇒ **Décliner effectivement les ambitions du futur Plan de Mobilité régional (PDM) dans les Plans Locaux de Mobilité (PLM) et encourager l'adoption de Chartes de Logistique Urbaine**

Les ambitions du PDM devront être précisées localement, par chaque intercommunalité, au travers des Plans Locaux de Mobilité (PLM), nouvelle dénomination des Plans Locaux de Déplacements (PLD).

Or, aujourd'hui, cette déclinaison semble souvent faire défaut ou reste perfectible en ce qui concerne les activités logistiques. A titre d'exemple, très peu de PLD franciliens ont repris avec précision les intentions du volet n°7 du PDUIF de 2014.



Source : Adobe Stock

La CCIR rappelle l'importance de veiller à la bonne inclusion des objectifs logistiques dans les PLM.

Par ailleurs, les chartes de logistique urbaine portées par les collectivités peuvent constituer un guide pour les décideurs souhaitant réguler les usages et faciliter la filière. Elles permettent de prendre en compte les besoins des logisticiens, de leurs clients (particuliers et entreprises) et les attentes des populations riveraines.

Ces chartes ont aussi une vocation pédagogique, en participant à une meilleure compréhension des enjeux territoriaux. Leur élaboration peut être aujourd'hui subventionnée via les Certificats d'Economie d'Énergie (CEE), à l'image du programme national Interlud créé à destination des intercommunalités.

La CCIR souligne l'intérêt d'une animation de ces chartes avec la désignation de référents qui ont également vocation à servir de médiateurs auprès des populations pour sensibiliser, apporter les informations nécessaires et accompagner la conduite des projets portés par les opérateurs économiques.

⇒ **Poursuivre les actions d'accompagnement et de sensibilisation des décideurs locaux aux enjeux logistiques**

La CCIR insiste sur l'enjeu d'implication des collectivités et de leur montée en ingénierie en matière de développement logistique au niveau local. Elle soutient les actions déjà initiées (programme Interlud, Pacte Logistique Métropolitain cités ci-dessus, ...) et recommande leur intensification.

3. Affiner la connaissance du foncier logistique

⇒ **Assurer une approche coordonnée des démarches territoriales dans le cadre du futur observatoire régional du fret et de la logistique**

La CCIR soutient pleinement le nouvel observatoire de la logistique, inscrit dans les démarches fret et logistique de la DRIEAT et de la Région Île-de-France dont elle est partenaire.

Il apparaît indispensable de soutenir les collectivités pour identifier et sanctuariser le foncier / immobilier logistique existant et celui ayant un potentiel de transition (renouveler une activité en cours d'extinction par de la logistique, revitaliser les friches industrielles,

moderniser des ZAE en perte d'activités ...) en vue de faire évoluer leur destination en y incluant la logistique.

Plusieurs travaux ont été engagés sur le territoire francilien, à différents niveaux. On peut notamment citer celui de l'APUR publié en octobre 2022, qui dresse un portrait de l'immobilier logistique dans le Grand Paris²⁷, ou encore de de l'ORIE²⁸.

La CCIR appelle à ce que l'observatoire régional puisse, à l'avenir, devenir l'outil pratique et opérationnel des collectivités locales qui décrit une vision coordonnée à long terme de la logistique.

Ses travaux doivent impérativement être articulés avec ceux visant à identifier les friches, le foncier à haut potentiel d'économie circulaire et la qualification du foncier des ZAE. Ils doivent également s'appuyer sur le nouvel outil d'observation mis en place par l'Observatoire Régional du Foncier (ORF) qui recense les emprises foncières urbanisables sur l'ensemble de l'Île-de-France²⁹.

⇒ **Renforcer et faire converger les référentiels d'observation du foncier économique en Île-de-France et le long de l'Axe Seine**

Il apparaît nécessaire de porter à connaissance de l'ensemble des acteurs publics et privés les volumes de fonciers portuaires existants. Pour cela, la CCIR est engagée dans le cadre du CPIER Vallée de Seine, et en lien avec l'Institut Paris Région, à l'expérimentation d'un Système d'Information Géographique (SIG) visant à la qualification du foncier des zones d'activités dont la logistique.

La CCIR appelle notamment à renforcer les dispositifs d'observation existants en multipliant les partenariats avec les collectivités territoriales et leurs groupements afin de bâtir des référentiels communs notamment sur le suivi du foncier économique de l'Axe Seine, et en vue d'un partage de données entre l'Île-de-France et la Normandie.

II. OPTIMISER LES SURFACES A VOCATION LOGISTIQUE

1. Densifier les surfaces disponibles

⇒ **Favoriser le développement d'entrepôts à étage, notamment via l'agrément**

Les modèles d'entrepôts à étages ne sont pas encore la norme mais sont appelés à être dupliqués, à l'instar des espaces logistiques présents dans les grandes villes asiatiques.

En Île-de-France, le site Vailog de 63 000m² (qui intègre notamment IKEA et Leroy-Merlin) sur le port de Gennevilliers supporte deux niveaux mais l'évolution des pratiques devrait tendre à superposer des étages supplémentaires. A titre d'exemple, le projet d'entrepôt



Source : Goodman

²⁷ Atlas des grandes fonctions métropolitaines, APUR, 2022.

²⁸ Covid et enjeux écologiques, quelle future implantation des actifs ? ORIE, 2021.

²⁹ Présentation du nouvel outil d'observation par l'Observatoire Régional du Foncier (ORF) lors du colloque du 20 octobre 2022 à la Préfecture de région.

Green Dock d'une superficie de 90 000 m² sur le même secteur envisage la création de 4 niveaux et d'une ouverture sur la Seine.

Afin de rationaliser le foncier disponible, la duplication de ces objets immobiliers doit être accélérée. Pour ce faire, il serait opportun d'examiner la faisabilité de subordonner la délivrance d'agrément³⁰ à la réalisation d'entrepôts à étages quand les activités logistiques se prêtent à une manutention verticale.

⇒ **Explorer toutes les solutions pour densifier l'usage foncier en faveur de la logistique dans les espaces interstitiels de la ville**

En vue d'implanter des plateformes et espaces urbains de distribution, des foncières expérimentent de nouveaux formats d'entrepôts qui maximisent l'espace dans lequel ils s'insèrent dans le cœur des villes en mobilisant les espaces interstitiels et les délaissés pour la distribution urbaine.

On peut citer par exemple :



Source : Sogaris



Source : Chronopost



Source : Sogaris

La réutilisation de lieux en perte d'attractivité, tels que les parkings souterrains qui peuvent constituer des réserves foncières non négligeables pour la logistique.

A titre d'illustration, le projet d'entrepôt inversé dans la rue du Grenier Saint-Lazare dans le quartier de Beaubourg à Paris porté par SOGARIS, (cf. photo ci-contre) représente une des solutions d'insertion de la logistique, malgré une configuration contrainte tant dans la réalisation que dans l'exploitation du site.

Pour engager la création de ces éléments logistiques, les porteurs de projets doivent tenir compte de l'environnement riverain, de la bonne accessibilité routière et de la configuration des sites. Une fois ces critères de faisabilité réunis, la conduite d'opérations logistiques apparaît possible, c'est par exemple le cas du site de Chronopost présent dans le parking sous la place de la Concorde qui est opérationnel depuis 2018.

D'autres dispositifs sont également envisagés au sein des délaissés urbains, tels que les espaces vacants sous certains ouvrages d'art, comme le montre le projet P4 sous le périphérique parisien à la porte de Pantin (SOGARIS).

Ces ouvrages innovants constituent des pistes de solutions complémentaires aux modèles traditionnels de logistique urbaine. Ils imposent cependant une conduite de projet

30 Article R510-6 du Code de l'urbanisme précisant que les entrepôts dont la surface est supérieure à 5 000 mètres carrés en Île-de-France sont soumis à la délivrance d'un agrément par la DRIEAT, avant l'obtention du permis de construire.

complexe, une hausse des coûts pour les logisticiens et des limites dans l'exploitation des espaces (hauteurs sous plafond, absence de lumière naturelle pour les salariés travaillant dans ces lieux, manutention ralentie en raison des contraintes de passage entre les étages).

Ils pourraient néanmoins être dupliqués à l'échelle francilienne sous condition d'une adaptation du cadre réglementaire. Pour cela, la CCIR appelle les collectivités locales à adapter les règlements d'urbanisme, particulièrement sur les règles de hauteur, pour permettre la bonne insertion de ces formats logistiques.

2. Inciter plus fortement à mutualiser le foncier existant

La mutualisation des espaces, et du temps d'occupation, du foncier pour des activités logistiques est amenée à se développer dans les prochaines années et dépasser les phases expérimentales en cours.

Il s'agit d'imaginer sur un même espace la cohabitation de plusieurs activités différentes, parfois complémentaires, dont une activité logistique. Cela permet d'optimiser l'utilisation d'un espace sur une durée journalière en accueillant successivement plusieurs activités complémentaires ou en y faisant cohabiter plusieurs opérateurs logistiques.

Pour ce faire, les entreprises doivent être incitées à s'engager dans la mutualisation par la création d'emplacements dédiés, qui peuvent prendre diverses formes (espaces partagés selon les horaires entre les opérateurs, hubs logistiques partagés sur un même espace foncier, réutilisation d'espaces non-utilisés à divers moments de la journées...).

Dans le cadre des travaux du Pacte pour une logistique métropolitaine, la CCIR a piloté le Comité opérationnel portant sur la mutualisation des espaces logistiques. Un document a été rédigé, présenté comme un « Mémo » à destination des collectivités territoriales et des professionnels, reprenant les solutions identifiées, leurs caractéristiques et leurs contraintes. Ce guide méthodologique réalisé par la CCIR et la Métropole du Grand Paris a été édité en 2021³¹. Il propose un *benchmark* de ces solutions en vue de les décliner. Ce travail s'apparente à une boîte à outils pour les collectivités.

La CCIR souhaite insister ici sur quelques recommandations :

⇒ Identifier et traiter les freins réglementaires

Avant d'engager une solution de mutualisation logistique, les collectivités locales ont un rôle à jouer dans l'accompagnement des porteurs de projet pour assurer leur réussite. L'identification préalable des contraintes est nécessaire pour lever les difficultés d'ordre réglementaire. Ce travail d'étude et d'adaptation des règlements locaux est un prérequis qui reste encore peu engagé, freinant un grand nombre de projets.

Il s'agit de tenir compte :

- d'une adaptation des réglementations ICPE et incendie qui peuvent limiter certains stockages (catégorie, volume) ou l'installation de bornes de recharge électriques,
- d'une réglementation d'occupation des sols ou d'exploitation fluviale qui permette l'activité logistique, qui même si elle est fluviale, nécessite du foncier pour le chargement et le déchargement,

³¹ Mémo n°3 - Mutualiser le foncier logistique, MGP-CCI PARIS IDF, 2021.

- d'une réglementation de circulation locale adaptée avec les besoins de l'activité logistique (contrainte horaire, configuration de la voirie, insertion urbaine, ...),
- d'une organisation spécifique, en cas de partage des usages entre activité logistique et activités de loisirs permettant, à l'image des expérimentations menées sur les quais parisiens³², le fonctionnement du site logistique, le maintien des continuités piétonnes/cyclables et la maîtrise des obstacles sécuritaires pour les personnes et les biens,
- de réglementation dans l'usage des voies réservées. En effet, l'article 16 de la loi d'Orientation des Mobilités constitue une ouverture pour le partage de la voirie. Elle prévoit la « possibilité pour les collectivités locales de réserver certaines voies ou certaines portions de voies communales, de façon temporaire ou permanente, à diverses catégories d'usagers, de véhicules ou à certaines modalités de transport », mais il n'existe pas encore de mise en pratique de cette disposition pour le transport de marchandises,
- les réglementations de domanialité publique régissant l'installation de consignes de retrait de colis sur la voie publique,
- les règlements domaniaux définissant un usage professionnel de l'espace public (de nombreuses formes de privatisation de l'espace public sont déjà inscrites (terrasses de café-restaurant, marchés de plein vent, brocantes, etc.) mais celles visant des activités logistiques restent rares,
- d'un objectif de « professionnalisation » des aires de livraisons. Ces aires de livraison ne sont aujourd'hui pas réservées aux seuls professionnels. Leur privatisation suppose le changement de nature de l'espace public et la mise en œuvre d'un appel d'offre,
- enfin, en droit privé, de règlements de copropriétés qui autorisent certaines formes d'activités de distribution pouvant être exercées dans l'immeuble (dans ce cas de figure, il s'agira potentiellement d'activités de distribution et non de stockage des biens).

La CCIR soutiendra les initiatives visant à adapter et améliorer le cadre réglementaire local en vue d'une cohabitation entre la logistique et les autres activités de la ville.

⇒ **Encourager la généralisation de solutions logistiques favorisant la mutualisation des espaces**

Dans le cadre de projet locaux ou d'aménagement de quartiers, les collectivités locales et les porteurs de projets ont la capacité de mieux prendre en compte la logistique pour améliorer le fonctionnement urbain, il peut s'agir de :

- **Développer les centres de consolidation logistique pour les chantiers**

Dans une logique de rationalisation foncière, la création de centres de consolidation pour la logistique de chantier, dans les grandes opérations d'aménagement est désormais plébiscitée par les porteurs de projets et les décideurs locaux. Ces centres visent à mieux coordonner les flux logistiques en amont des bases chantiers ainsi qu'à massifier et limiter les flux sur les secteurs concernés. Ils



Source : Supplychain magazine

³² A titre d'exemple, des activités de logistique urbaine se développent à Paris : les quais de la Bourdonnais sont désormais mutualisés par le logisticien XPO pour le compte de Franprix. Réservés le matin pour le déchargement de péniches, ces espaces sont rendus accessibles au public l'après-midi.

imposent au préalable d'identifier un espace foncier susceptible d'accueillir un site déporté.

- **Mettre à disposition des espaces dédiés à la logistique sur l'espace public.**

L'implantation de micro-hubs logistiques portée par la SOGARIS, sur le boulevard Beaumarchais, permet de mettre à disposition des espaces logistiques partagés entre opérateurs sur la voirie. Ils permettent d'offrir un nouveau maillon de proximité dans la mise en place d'une chaîne de desserte de quartier.



Source : Sogaris

- **Exploiter le potentiel des parkings souterrains.**

La baisse de la motorisation corrélée à une recherche de fonciers amène à étudier l'opportunité des parkings souterrains comme nouveaux sites logistiques. Il s'agit de préalable de vérifier la bonne configuration de chaque site (hauteur sous plafond, rampe d'accessibilité, capacité disponible, ...) et d'évaluer la possibilité pour les opérateurs de s'insérer sur ses sites afin de les optimiser. Ces solutions pourraient se dupliquer en Île-de-France.



Source : Bip and Go

⇒ **Lancer une étude de faisabilité à grande échelle dans les dépôts de bus franciliens**

Dans un contexte de modernisation du réseau de bus francilien, engagée par la mise en concurrence et la reconfiguration des périmètres de transports locaux, de nouveaux Centres Opérationnels Bus (COB) sont réalisés par Île-de-France Mobilités. Ces espaces peuvent constituer des réserves foncières opportunes pour y insérer des activités de logistiques à certains moments de la journée, quand ces sites ne sont pas occupés. **Une étude partenariale mériterait d'être lancée sur ce thème.**

L'expérimentation portée par la RATP avec Amazon, dans 3 dépôts de bus en journée (Corentin, Paris 14^e, Point du Jour, Paris 16^e et Lagny, Paris 20^e) est particulièrement innovante. Des activités de « cross-docking » sont réalisées en journée lorsque les bus sont en service et n'occupent pas les garages. Ce modèle s'appuie sur une réserve foncière de proximité aux dimensions industrielles, facilement mobilisable pour les logisticiens, tout en permettant une valorisation économique de ces sites pour les opérateurs de transport.



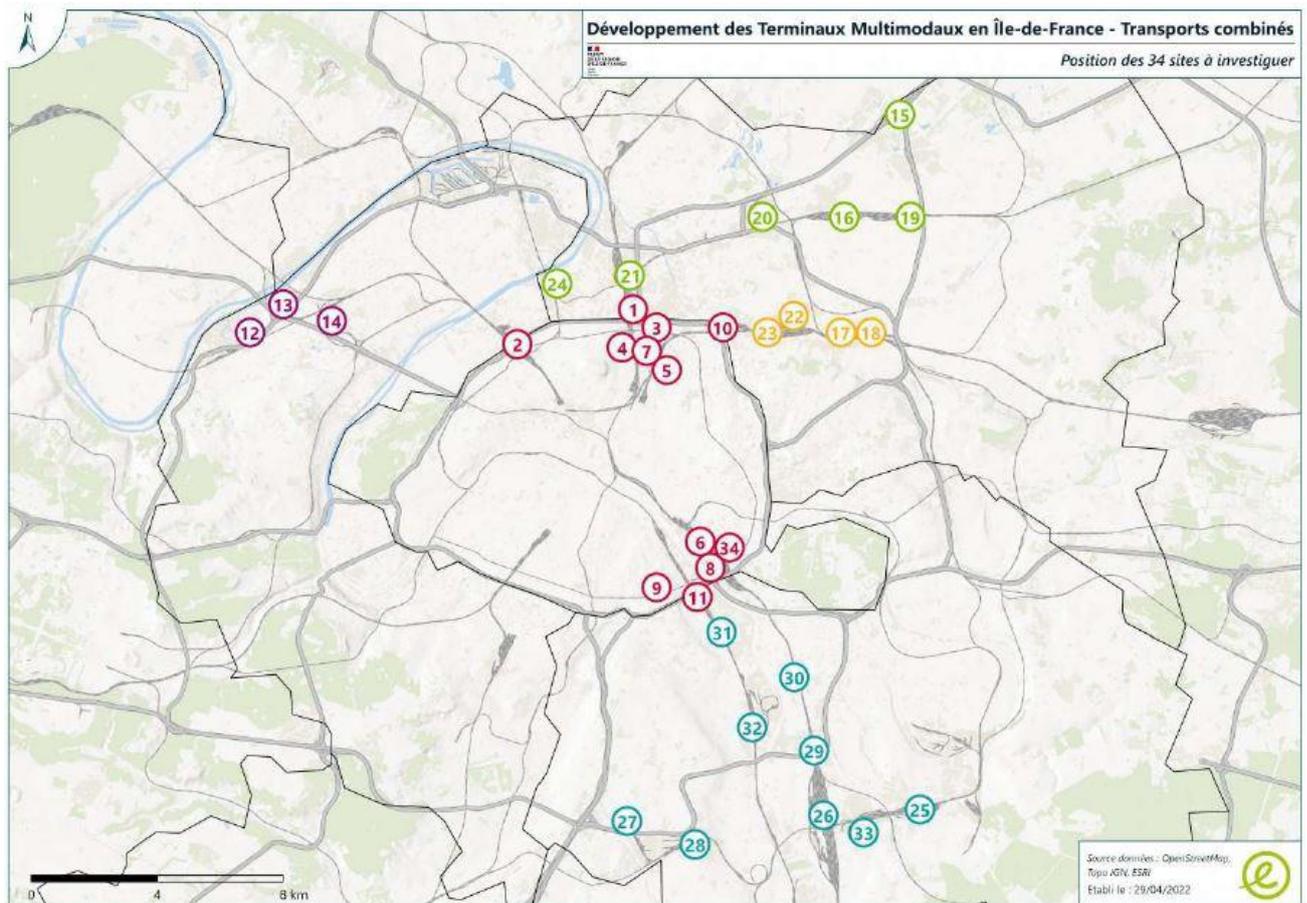
Source : Le Nouvel Economiste

La CCIR encourage les collectivités locales et les opérateurs publics ou privés, à lancer des expérimentations pour favoriser, sur l'espace ou les emprises publiques, la mutualisation du foncier à des fins logistiques.

3. Améliorer les capacités des plateformes multimodales

S'agissant des plateformes multimodales en porte d'entrée, leur préservation et leur développement sont essentiels pour augmenter les capacités du transport combiné dans une logique de report modal vers la voie ferrée et le fleuve.

L'État a lancé une étude relative au développement des terminaux multimodaux en Île-de-France en janvier 2021. Les conclusions de ce travail, présentées en juin 2022³³, énoncent des pistes de solutions précises dans le développement de capacités au sein des sites multimodaux. Cette étude constitue une première pierre dans une reconquête d'attractivité du transport combiné.



Carte des 34 sites d'implantations de terminaux multimodaux à investiguer (DRIEAT 2022)

⇒ **Développer des infrastructures multimodales capacitaires en Île-de-France afin de limiter de déficit de compétitivité avec la voie routière**

L'attractivité de la voie ferrée et fluviale en Île-de-France réside dans la quête d'amélioration des performances afin d'envisager des liaisons commerciales fiables et favorablement complémentaires à la route.

³³ Développement des sites multimodaux en Île-de-France, Recherche et analyse de sites, propositions d'actions, DRIEAT, 2022.



Source : Transportinfo

Le transport combiné est une solution bien identifiée pour l'acheminement des marchandises pondéreuses, même si elle reste soumise aux aléas de congestion et de régénération du réseau ferré francilien. Il reste à développer pour les marchandises non pondéreuses.

Le potentiel de développement de la multimodalité est subordonné à une hiérarchisation des investissements sur les plateformes, au maintien des sites existants et à la création de nouveaux sites dans les franges franciliennes. En lien avec le comité de concertation des sites multimodaux franciliens et la stratégie nationale fret, restent à opérer des investissements stratégiques de développement des capacités dans les plateformes multimodales déjà identifiées par les acteurs publics et portuaires.

La CCIR soutient pleinement les orientations présentées par les services de l'Etat pour le développement des ports de Bonneuil-sur-Marne et Valenton. De façon complémentaire, des études sur le potentiel de remise en état d'Infrastructures Terminales Embranchées (ITE) franciliennes, mériteraient d'être engagées.

De plus, afin de développer l'intérêt économique pour le transport combiné dans l'allégement du coût pour l'ensemble des sites intermodaux, la CCIR recommande de mettre en place des incitations financières et/ou fiscales cohérentes pour favoriser le bon usage de la voie d'eau. Elle soutient, en ce sens, la politique domaniale d'HAROPA d'opérer des remises sur les concessions foncières dès lors que les entreprises implantées sur le foncier portuaire démontrent effectivement avoir recours à une logistique fluviale.

⇒ **Accorder une attention particulière à la préservation des embranchements ferrés aujourd'hui délaissés**

L'étude de la DRIAT précitée³⁴ projette une perspective de croissance du transit des Unités de Transport Intermodales (UTI)³⁵ allant de 250 000 aujourd'hui à 600 000 d'ici 2030.

Pour protéger les capacités multimodales embranchées fer en Île-de-France, la CCIR préconise :

- de prioriser les investissements directs dans les sites embranchés franciliens incontournables afin d'adapter les sites et de favoriser leur bon fonctionnement. A ce titre, deux ports sont particulièrement visés à court-moyen terme, Valenton et Bonneuil-sur-Marne,



Source : Haropa Ports

³⁴ Développement des sites multimodaux en Île-de-France, Recherche et analyse de sites, propositions d'actions, DRIAT, 2022.

³⁵ Une UTI est l'équivalent d'une structure amovible permettant le chargement et le déchargement des marchandises, tels que les conteneurs, les caisses mobiles ou les semi-remorques.

- de réaliser de nouveaux sites terminaux embranchés fer idéalement aux portes aux portes de l'A86, afin de limiter les coûts d'exploitation pour les opérateurs et maximiser les rotations dans des secteurs où les circulations sont moins contraintes.
- de s'assurer d'une préservation des embranchements ferrés que sont les Infrastructures Terminales Embranchées (ITE). Ces infrastructures ferroviaires, bien que parfois sous utilisées, représentent des réserves de capacités opportunes pour engager la possibilité d'une offre commerciale. Leur maintien est la condition *sine qua non* pour permettre une reprise d'activité.

L'accroissement du transit des Unités de Transport Intermodales (UTI) dans la région à l'horizon de 2030 imposera des investissements importants sur les plateformes disposant de terminaux embranchés et/ou en lien avec la voie d'eau. Cette condition est impérative pour favoriser l'attractivité du report modal et améliorer la réalité commerciale de ces offres.

III. INNOVER DANS UN CONTEXTE DE SOBRIETE FONCIERE ET D'EVICION LOCALE

1. Mobiliser l'urbanisme contractuel pour imposer des surfaces minimales de production d'espaces logistiques dans les projets d'aménagement

- ⇒ **Anticiper les besoins de la logistique urbaine dans les opérations d'aménagement**

Les outils contractuels marquant le partenariat entre l'Etat, les collectivités locales et les opérateurs privés sont à privilégier. On citera les projets partenariaux d'aménagement (PPA) véritables feuilles de route d'organisation foncière et immobilière, se déclinant ensuite dans les grandes opérations d'urbanisme des ZAC ou des Opérations de Revitalisation des Territoires (ORT). Une clause « logistique » pourrait y être introduite.



Source : L'îlot fertile
Le projet de l'îlot fertile à Paris 19 intègre un objectif de mixité programmatique avec 1 000 m² de surface logistique.

- ⇒ **Insérer les activités productives, dont la logistique, dans les projets de quartiers nouveaux issus des gares du Grand Paris Express**

Les projets de création de 68 gares du Grand Paris Express s'insèrent à la fois dans des environnements urbains existants, et pour une vingtaine d'entre eux, dans des quartiers nouveaux. Au sein de ces derniers, sont portés des projets de territoire et d'animation de la ville.



Source : Société du Grand Paris

Ces projets visent une mixité des activités entre l'habitat, le tertiaire voire les fonctions productives. Cette mixité générera de nouveaux flux de personnes et de marchandises qui impliquera un accroissement des besoins en logistique.

L'inscription de volumes logistiques, ainsi que la prise en compte de ces flux mériteraient d'être considérées dès les études de faisabilités des projets de gare, qui devraient courir ces cinq prochaines années en fonction des lignes visées.

2. Identifier et sanctuariser les espaces à potentiel de mutation vers la logistique et/ou les services afférents



Source : France 3

L'évolution des pratiques urbaines chez les habitants, comme les comportements de mobilité, amène régulièrement une recomposition des espaces commerciaux dans les centres-villes et en périphérie.

A titre d'exemple, la baisse régulière de la part automobile chez les particuliers ces dix dernières années - principalement dans les zones denses - a pour conséquence l'éviction des aménités automobiles. Elle est accompagnée d'un déplacement des

concessions automobiles en périphérie et d'une disparition rapide des stations-service.

Ces espaces en ville ont l'opportunité de représenter un immobilier spacieux, adapté aux activités de logistique, car possédant la hauteur sous plafond nécessaire à la venue de véhicules utilitaires légers ou de moyens porteurs. S'agissant des stations-service, leur recensement et leur maintien, avec une intégration de bornes d'approvisionnement pour les nouveaux carburants à faibles émissions, semble stratégique pour accompagner la transition des flottes de véhicules qu'ils soient particuliers ou professionnels.

Les concessions automobiles de centre-ville, ou autres espaces apparentés, font office de réserve foncière non négligeable qu'il s'agit de préserver car présentant un intérêt certain en termes de volumes disponibles et, très souvent, d'accessibilité routière par camion.

Par ailleurs, il apparaît intéressant pour la logistique de s'intéresser à la régénération de friches urbaines qui participe à l'effort de sobriété foncière... Bien que ces projets soient souvent complexes et coûteux, ils offrent une seconde vie économique, sociale et environnementale à des sites abandonnés ou sous-utilisés, d'autant que l'Etat et la Région ont accru les subventions à cet égard via différents fonds susceptibles d'être fléchés vers la résorption des friches.

⇒ **Favoriser le développement de sites multifonctionnels intégrant l'enjeu d'économie circulaire.**

Les enjeux d'économie circulaire impliquent une recomposition des chaînes logistiques et ont des impacts en termes de foncier avec notamment un besoin de rapprochement des plateformes logistiques des zones de consommation/production et une optimisation de l'emplacement des nœuds logistiques.

Parallèlement, les activités de réemploi, tri et recyclage, nécessaires au développement d'une approche circulaire de la gestion des matériaux sur le territoire, sont aussi en recherche de foncier accessible et s'intéressent souvent aux mêmes sites en déshérence ou en mutation également visés par la logistique. Il apparaît donc essentiel de coordonner les réflexions en vue du développement de sites multifonctionnels.

A ce titre, il serait opportun de mobiliser l'urbanisme transitoire pour développer ce type de projet en lien notamment avec les chantiers du Grand Paris.

A titre d'exemple, l'Etablissement Public Territorial Est Ensemble a lancé un AMI (Tempo³⁶) pour envisager une occupation provisoire de ces sites, en vue d'une reconversion sur le long terme qui constituent des bonnes pratiques. Certaines fonctions logistiques, qui peuvent s'insérer dans des logiques d'économie circulaire, ont vocation à y être insérées à de plus grandes échelles.

⇒ **Transformer les stations-services existantes en stations multi énergies**

La diversification de l'offre énergétique est une piste d'action pour maintenir les services rendus par les stations. C'est aussi la meilleure réponse à la contrainte foncière, les syndicats d'énergie et les opérateurs expriment fréquemment le manque de place ou l'hostilité des riverains à l'implantation de nouvelles stations-services.

Pour accélérer le développement du réseau d'approvisionnement en gaz voire en hydrogène, il convient de favoriser les stations-services qui proposent des offres alternatives. Toutes les stations ne pourront pas être adaptées, celles dites de « trottoir » continueront leur déclin mais d'autres, aux débits plus importants et situées dans un environnement favorable, peuvent se révéler stratégiques. Les collectivités ont un rôle essentiel dans leur préservation via la reconduction des concessions et l'accompagnement à leur transition.

La CCIR soutient les démarches engagées par les agences d'urbanisme³⁷ pour identifier le devenir de ces espaces en lien avec la récupération de foncier disponible mais également pour envisager la mutation de ces lieux en point d'approvisionnement multi-énergie.

3. Susciter et accompagner l'expérimentation

⇒ **Encourager et développer les AMI**

L'Appel à Manifestation d'Intérêt est un outil d'aménagement qui vise à susciter l'intérêt d'un ensemble de candidats vis-à-vis d'un projet. Son développement apparaît intéressant en vue d'engager des projets logistiques qui optimisent l'usage de l'espace public ou temporairement délaissé tout en permettant d'animer de nouveaux lieux et de dégager des recettes.

³⁶ Appel à Manifestation d'Intérêt Tempo' - Occupations Temporaires, EPT Est Ensemble.

³⁷ Vers un réseau de stations-services urbains, APUR, 2019.

A titre d'exemple, les AMI logistiques portés par UrbanLab (Mairie de Paris) ou HAROPA ont déjà permis de tester de nouveaux modèles innovants de partage de l'espace public à des fins de distribution urbaine ou encore de mettre en place des systèmes de livraisons ayant recours à la voie d'eau. Ces expérimentations sont désormais des références et les retours permettent aux partenaires publics et aux logisticiens d'affiner le modèle économique de ces projets.

⇒ **Identifier des solutions permettant la réduction des nuisances dans les projets logistiques pour favoriser l'acceptabilité locale**

Les professionnels de la logistique et les commerces de proximité élaborent des solutions pour réduire l'impact de leur activité, en particulier celles liées au bruit. Ainsi une partie croissante d'entre eux initient des démarches volontaires pour limiter le bruit pendant les livraisons en participant aux dispositifs de l'association Certibruit, en utilisant du matériel peu sonore et en adaptant les espaces de réception des marchandises. Ces pratiques permettent de réaliser des livraisons plus tard le soir et plus tôt le matin avec un impact réduit au bénéfice de la collectivité, des riverains, des transporteurs et des commerçants.

4. Encourager les chartes d'engagements réciproques public/privé

La charte d'engagements réciproques de l'AFILOG signée avec l'Etat en septembre 2021, qui vise à sensibiliser les foncières logistiques à une production immobilière à faible impact environnemental tout en obtenant de l'Etat une mobilisation de ses moyens dans l'identification d'espaces, apparaît comme une démarche pertinente dont il convient de suivre la mise en œuvre afin d'envisager de la dupliquer.

**Chambre de commerce et
d'industrie
de région Paris Île-de-France**

27, avenue de Friedland
F - 75382 Paris Cedex 8
www.cci-paris-idf.fr/fr/prospective

Registre de transparence de l'Union
européenne n° 93699614732-82

Contact

Maxime Specjak
tél. : +33 6 75 15 01 27
mspecjak@cci-paris-idf.fr

Presse

Hassan Chalada
tél. : +33 1 55 65 70 57
hchalada@cci-paris-idf.fr