

# Traits d'agences

L'actualité des agences d'urbanisme

Supplément au n° 127 de **traits urbains**, le magazine de l'immobilier et de la ville (ne peut être vendu séparément).

## LOGISTIQUE : DES GRANDS CORRIDORS AU DERNIER KILOMÈTRE

### PORTRAITS

Virginie Carolo  
Dans la Caux-construction

Pascal Taton  
A son aise dans sa « ménagerie »



40

PRINTEMPS 2022

## Logistique : des grands corridors au dernier kilomètre

Longtemps un angle mort des politiques publiques, la logistique est aujourd'hui à l'agenda des politiques territoriales. L'explosion des nouveaux modes de distribution, du e-commerce et de la livraison de colis a créé un nouveau maillage des territoires entre grandes plateformes et logistique du dernier kilomètre. La crise de la pandémie a révélé les capacités de résilience, mais aussi les fragilités de nos circuits d'approvisionnement. La guerre en Ukraine enfin, et la tension sur certaines ressources, rebattent les cartes des flux et corridors de marchandises à grande échelle.

Les développements des entrepôts et plateformes logistiques sont des grands consommateurs de foncier en extension et forts générateurs de flux de poids lourds. Un objectif majeur est de construire des trajectoires de décarbonation des flux de marchandises, avec le report sur des modes de déplacement qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre et la dépendance aux énergies fossiles. C'est tout l'enjeu de l'aménagement des grands axes pour le fret ferroviaire, ou fluvial, comme le canal Seine Nord, mais aussi du développement des modes et circuits de livraison décarbonés.

Les lois d'orientation des mobilités (LOM) et Climat et résilience ont créé de nouvelles responsabilités pour les collectivités et également apporté de nouveaux outils de régulation dans les Plans de Mobilité (PDM), les SCoT avec les documents d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) ou dans les zones à faibles émissions (ZFE). Mais les données sur les flux de marchandises restent dispersées ; la connaissance partagée et les scènes de gouvernance avec les acteurs sont encore en construction.

Au regard de ces nouveaux enjeux, les agences d'urbanisme accompagnent les territoires dans la compréhension des phénomènes et dans la mise en place de gouvernances pour construire leurs stratégies. Ce numéro de Traits d'agences est le premier jalon d'un cycle de réflexion, initié par la Fnau sur la logistique, afin de partager les méthodes et les pratiques innovantes.

**Jean Rottner**  
Président de la Région Grand Est  
Président de la Fnau

**TRAITS D'AGENCES** actualité des agences d'urbanisme, supplément au numéro 127 de Traits urbains, le magazine de l'immobilier et de la ville (ne peut être vendu séparément) - Editeur : Innovapresse - 5 rue Saulnier - 75009 Paris - Tél. : 01 48 24 81 20 - www.innovapresse.com - RCS Paris B 329 255 566 - ISSN : 1776-9604 - Commission paritaire : 0324 T 87608 - Directeur de la publication : Gaël Chervet - Traits d'agences est réalisé en partenariat avec la Fédération nationale des agences d'urbanisme : 22 rue Joubert, 75009 Paris - Tél. 33 (0)1 45 49 32 50 - www.fnau.org - Comité éditorial : Brigitte Bariol-Mathais, Zoé Chaloin et Karine Hurel (FNAU), Marie-Christine Vatov (Innovapresse). Ont participé à ce numéro : Marie Balick (ADEUS), Denis Caniaux (AUDAP), Edouard Celle (AGUR), Emmanuel Cellier (UrbaLyon), Pauline Chazal (APUR), Stéphane Cordobes (AUDCM), Xavier Desray (AURA), Clément Drevetton (AURG), Stéphane Dreyer (AURM), Guillaume Dubrulle (AGUR), Vincent Escartin (AURG), Adeline Faure (Fnau), Laurent Fouin (AURAN), Mélina Gaboreau (AURBA), Camille Garcelon (AURBA), Alix Gay (AURH), Fanny Geoffroy (AGURAM), Agnès Goux (Urbalyon), Séverine Grould (AUDIAR), Nicolas Guillon (Innovapresse), Matthieu Hugot (AULA), François Karst (ADEUS), Sandrine Kocki (Institut Paris Région), Clément Mariotte (Apar), Basile Martineau (AUDIAR), Cécile Mezger (Audat.Var) Mathilde Mus (AURH), Xavier Moiroux (AGAM), Patricia Pelloux (APUR), Frédéric Pontoire (AURG), Anne Pottecher (AURG), Pascale Poupinot (OLV), Hélène Rasneur (AUDIAR), Didier Taverne (AURM), Damien Vargenau (SCALEN), Clémentine Yvrel (AGAM), Daniel Zobèle (EPURES) - Conception graphique : Laëticia Loas-Orsel - Directeur artistique : Maxime Buot - Maquette : Maxime Buot - Abonnement annuel à Traits urbains : 139 € TTC (8 numéros) - 25 € le numéro - TVA : 2,1 % - Renseignements et abonnements : abonnement@innovapresse.com - Imprimeur : Chirat - Dépôt légal : à parution. En couverture : © FNAU

## Traits d'agences

**PRINTEMPS 2022**  
**BRÈVES D'AGENCES**  
**ACTIONS DE LA FNAU**  
**PUBLICATIONS**

**DOSSIER**  
**LOGISTIQUE ET TERRITOIRES**

► **Urba 8** : Les Hauts-de-France, futur hub logistique régional, national et international du Range Nord **10**

► **Axe Seine** : Décarboner le corridor logistique de la Seine : un enjeu pour l'environnement et la compétitivité de la Vallée de la Seine **11**

► **Paris** : Comment organiser un maillage logistique à toutes les échelles, dans un contexte de raréfaction du foncier disponible et de développement du e-commerce ? **12**

► **Vers une logistique durable** dans l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne **13**

► **Nancy** : Un schéma logistique territorial au service d'un écosystème décarboné **14**

► **Plan d'actions pour une logistique durable** dans la métropole grenobloise **15**

► **Un diagnostic territorial de la filière logistique** pour mieux agir collectivement **16**

► **Strasbourg** : Impliquer les acteurs de la logistique dans la constitution d'une connaissance commune et dans la construction de stratégies **17**

► **Contribuer à l'élaboration d'un Schéma Logistique des Biens et Services** à l'échelle de l'agglomération lyonnaise **18**

► **Le binôme intercommunalité-agence pour définir** une stratégie de logistique urbaine **19**

► **Le territoire angevin face aux nouveaux défis** des activités transport-logistique **20**

► **Les nouveaux défis de la logistique urbaine** **21**

► **Chaînes logistiques : quelles mutations** du mondial au local ? **22**

► **Comment accompagner à la fois l'essor de la** logistique et la décarbonation de la chaîne d'approvisionnement ? Recueil de bonnes pratiques... **23**

► **Paris** : du Boulevard périphérique à la nouvelle ceinture verte, une transformation progressive **22**

► **Dunkerque** : inondations et pénurie d'eau au pays des Wateringues **23**

► **Marseille** : La grande logistique à l'épreuve de la sobriété foncière et de la décarbonation : l'exemple des Bouches-du-Rhône **24**

**PORTRAITS**  
► **Virginie Carolo** **26**

► **Pascal Taton** **27**

### METZ

## Un Carnet d'Actualité & 6 schémas pour comprendre le volet urbanisme de la loi Climat & résilience

Le dernier Carnet d'actualité AGURAM propose un focus sur la loi Climat & résilience. Cette publication de décryptage réglementaire d'informations récentes en matière d'urbanisme, aménagement, environnement & habitat, est destinée aux élus et acteurs de la planification territoriale. La loi Climat & résilience (août 2021) traduit une grande partie des 146 propositions de la Convention citoyenne pour le climat retenues par le chef de l'État, notamment pour réduire les émissions de GES de 40 % d'ici 2030. Ce nouveau texte a modifié les Codes de l'urbanisme et de l'environnement, avec des impacts immédiats pour les études en cours et à venir. D'où l'utilité de notre décryptage sous l'angle des documents de planification (PLUi), mais aussi plus largement pour tout ce qui concerne l'aménagement du territoire.

Le Carnet de 68 pages est accompagné d'un hors-série de 12 pages, présentant une sélection des principales évolutions induites par la loi à travers 6 schémas de synthèse. La loi 3DS relative à la Différenciation, la décentralisation, la déconcentration et la simplification du 21 février 2022 apporte quelques changements en modifiant les délais d'évolutions des schémas régionaux pour limiter la consommation foncière d'ici 2030, puis atteindre l'objectif de Zéro artificialisation nette en 2050. Notre publication (parue en décembre) a été actualisée et enrichie d'un nouveau schéma. Les 2 documents sont à télécharger sur [www.aguram.org](http://www.aguram.org), page PUBLICATIONS > PLANIFICATION. ■



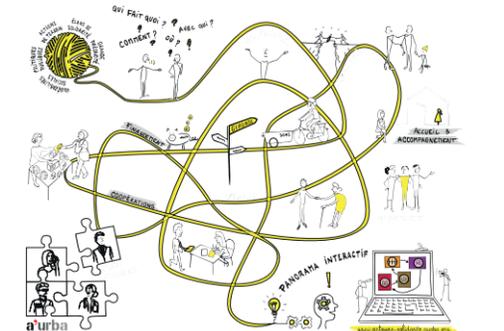
### BORDEAUX

## Panorama des acteurs girondins de la solidarité

L'a-urba a mis en ligne en février 2022 un panorama des acteurs de la solidarité en Gironde ([www.acteurs-solidarite.aurba.org](http://www.acteurs-solidarite.aurba.org)). Conçu comme un support de débat, cet outil donne à voir un système d'acteurs complexe et mouvant. Institutions, monde associatif, acteurs de la société civile... Au-delà d'un simple recensement, ce panorama s'appuie sur les potentialités de la data-visualisation (systèmes de filtres et de géolocalisation, bascule entre visualisation heuristique et géographique) pour identifier et qualifier les liens que les acteurs de la solidarité entretiennent entre eux.

Techniquement, le panorama s'appuie sur le commun numérique GREZI de graphes narratifs spécifiquement complété et adapté pour ce sujet. Des logiciels libres ont permis son développement, d'où la possibilité pour d'autres acteurs ou territoires de s'approprier et de reproduire ses fonctionnalités. Ce panorama a été construit grâce à trois sources d'informations principales, qui continuent de le nourrir :

- Une convention de partenariat avec l'association Solinum éditrice du « Soliguide » qui recense les structures ouvertes au public en grande précarité en Gironde.
  - Des entretiens avec une quinzaine d'acteurs, représentatifs de leur diversité dans le domaine de la solidarité.
  - Des ateliers partenariaux réunissant institutions et représentants du monde associatif pour échanger sur le contenu du panorama et ses usages potentiels.
- Ce travail a été présenté à la 42<sup>e</sup> Rencontre nationale des agences d'urbanisme sur le thème « Co-habitions » en décembre 2021, dans le cadre de l'atelier « Lutter contre les vulnérabilités sociales dans nos villes : des liens à tisser ». ■



### LYON

## Sept panneaux pour s'engager dans les transitions

L'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise a mené un chantier transversal visant à structurer une grammaire commune autour des questions liées aux enjeux de transition, en s'appuyant notamment sur la matrice des 17 Objectifs de développement durable de l'ONU (17 ODD) pour faciliter le décloisonnement et susciter les interfaces entre politiques publiques.

Un kit graphique, composé de sept panneaux et d'un livret d'accompagnement, présente une mise en contexte synthétique des problématiques de transition à l'échelle de l'aire métropolitaine. L'ensemble constitue un outil et un support de médiation dont les collectivités peuvent se saisir pour nourrir leurs réflexions, hiérarchiser leurs orientations, cibler leurs actions. Chaque panneau traite d'une problématique de transition particulière. Il présente les intentions de transformations à moyen et long terme, les concrétise à l'échelle du carré métropolitain et indique les politiques publiques locales concernées. Il invite à repérer les parties prenantes, les interdépendances et les réciprocités envisageables, les actions déjà engagées pouvant avoir un effet levier. Sept panneaux réalisés et un guide d'appropriation : 1. La transition vers une alimentation résiliente / 2. La transition vers une société bas carbone / 3. La transition vers une mobilité soutenable / 4. La transition vers des cadres de vie favorables à la santé / 5. La transition vers une industrie locale et durable / 6. La transition vers une réduction de la pauvreté / 7. La transition vers des territoires vivants

En savoir plus : [www.urba.lyon.fr/AgenceTerritoireTransition](http://www.urba.lyon.fr/AgenceTerritoireTransition) ■



**OISE LES VALLÉES**

**Des ateliers pour se préparer à 2040 dans les vallées de l'Oise**

Quelle agriculture et quelle place pour l'alimentation locale en 2040 dans l'Oise ? Face au vieillissement et au « vivre plus longtemps », les territoires de l'Oise sont-ils prêts ? Tels ont été en 2021 les deux premiers ateliers de prospective initiés par l'agence, dont les sujets sont guidés par la transition écologique et les évolutions sociétales. Les prochains porteront sur le commerce de demain et sur l'énergie. Les ateliers prennent la forme de webinaires ouverts à tous, collectivités locales, élus, institutionnels d'échelles différentes (intercommunale, départementale, régionale), mais aussi associations ou habitants qui confrontent leurs points de vue. Les discussions sont alimentées tantôt par des projections démographiques, tantôt par un scénario, élaboré dans l'esprit des récits proposés lors de la 41<sup>e</sup> rencontre de la Fnau, à mi-chemin entre réalisme et enthousiasme. Quels sont les facteurs limitants ou au contraire les pratiques vertueuses pour atteindre ce scénario « souhaitable » ?



L'échange est aussi enrichi par les retours d'expérience des intervenants. Ces ateliers sont ainsi l'occasion de questionner les limites et les forces du local, sur des sujets qui le dépassent souvent, et de valoriser les actions expérimentales qui peuvent devenir des modèles à généraliser et à suivre. ■

**PAU-BAYONNE**

**Contribution pour un outil de décryptage d'un marché local de l'immobilier**

Comme beaucoup de territoires, le sud aquitain est soumis à de fortes tensions immobilières. Le sujet enflamme la société civile comme la sphère politique. Les raccourcis d'analyse et la désignation de boucs émissaires sont des travers dans lesquels l'on tombe aisément face à un champ complexe à approcher, régi par une multiplicité de facteurs endogènes comme exogènes, animés par une pluralité d'acteurs tant publics que privés.

Dans cette situation, il nous a semblé intéressant, par une démarche R&D, de tenter d'objectiver le sujet pour permettre des analyses partagées. Il existe assez peu de représentations des marchés immobiliers (citons les travaux de la Caisse des Dépôts et du CEREMA).

Nous souhaitons un schéma descriptif des interactions entre parcs de logements, croisant l'approche des stocks et celle des flux, sachant que ce sont les flux autant que les stocks qui font les marchés. A ce stade, notre travail ne permet qu'une lecture statique et doit évoluer, dans une seconde phase, vers une mise en équations pour simuler les flux et ainsi aboutir à une « modélisation », en intégrant des algorithmes pour le rendre fonctionnel et vérifier s'il peut permettre des simulations de situations territorialisées.

Se pose la question du périmètre géographique pertinent, pour alimenter le modèle en données : les marchés immobiliers n'épousent pas les limites administratives de nos EPCI, et rarement celles de nos outils de politiques locales de l'habitat. La modélisation mathématique permettra de changer les « invariants » (nombre de RP, RS, vacants...) et d'adapter les variables (taux de rotation, nb de logements construits, de mutations...) en fonction des périmètres choisis, afin de simuler des scénarios. ■

Par Denis CANIAUX, directeur général, Agence d'Urbanisme AUDAP

**GRENOBLE**

**Grand A : ÉMERGENCES, Métropole(s) à venir**

La cinquième édition de Grand A Le Mag est parue en décembre 2021 sur le thème : Émergences, métropole(s) à venir. Elle partage les productions scientifiques issues du programme Popsu-Métropoles Grenoble mené en partenariat avec divers chercheurs des laboratoires Pacte (IUGA), AAU (Cresson) et Grenoble École de Management (GEM), ainsi que des équipes de la Métropole et de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise.

En 2019, quand s'est initié le programme Popsu national, l'objectif était déjà, selon Marie-Christine Jaillet, de « proposer un autre récit que celui de la disqualification métropolitaine ». Quand les crises s'enchaînent, le pari de la résilience, d'aller vers une vi(II)e plus choisie que subie, ouverte à la diversité, pleinement réconciliée avec son environnement, n'est pas celui des intellectuels : c'est celui de tous, où chacun a son rôle à jouer. La métropole grenobloise ne manque pas d'atouts pour le relever. Quels sont les ressorts de la résilience de notre territoire ? Grand A les explore sous trois angles principaux : métropole expérimentale, métropole géographique, métropole hospitalière.

À travers des films, des interviews, des articles, une vingtaine d'acteurs d'horizons variés prennent la parole, croisent leurs regards et leurs expériences, pour renouveler le récit métropolitain grenoblois. À découvrir : une carte inédite, intitulée

« L'expérience de la proximité » réalisée avec le concours de Karine Hurel. Une façon de montrer à quel point nos confinements étaient dissemblables. grand-a.aurg.org ■



**CLERMONT MÉTROPOLE**  
**Stéphane Cordobes**

Stéphane Cordobes a pris depuis janvier 2022 la direction générale de l'agence d'urbanisme et de développement de Clermont Métropole, présidée par Gregory Bernard, conseiller métropolitain de Clermont Auvergne Métropole.

Agé de 53 ans, philosophe et géographe, il a dirigé l'activité prospective et études de la Datar puis du CGET, avant de conduire pour l'ANCT et l'École urbaine de Lyon des travaux de recherche-action sur les territoires du monde anthropocène et leur bifurcation écologique. Son arrivée à la tête de l'agence marque la volonté du président et du conseil d'administration de repositionner cette dernière sur des missions plus prospectives et stratégiques. A ce titre, figurent parmi ses premiers objectifs, l'élaboration d'un nouveau projet d'agence et d'une offre de services visant à renforcer la capacité des territoires adhérents à relever les enjeux qui engagent leur avenir. ■



**GRENOBLE**  
**Frédéric Pontoire**

Frédéric Pontoire a pris en février 2022 la direction de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, présidée par Bruno Cattin, président du Pays Voironnais. À 46 ans, issu

d'une formation en géographie, aménagement et développement du territoire, Frédéric Pontoire a intégré l'agence grenobloise en 2002 où il va évoluer en tant que directeur d'études et responsable du cadre Stratégies, Territoires et Montagne, relevant au passage le défi de l'élaboration du PLUi de Grenoble Alpes Métropole. Sa connaissance des territoires locaux autant que son attachement à la structure, sa volonté de conforter le positionnement de l'agence au service des territoires en mutation et de l'interterritorialité, s'inscrivent pleinement dans les objectifs du Projet d'agence pour ce mandat. ■



**RÉGION NANTAISE**  
**Laurent Fouin**

Laurent Fouin a pris, en avril 2022, la direction de l'Agence d'urbanisme de la Région Nantaise (Auran), présidée par Pascal Pras, maire de Saint-Jean de Boiseau et vice-président de

Nantes Métropole. Il succède ainsi à Benoist Pavageau. Agé de 48 ans, diplômé en Aménagement du territoire et ingénieur territorial, spécialiste de la question des flux, il débute sa carrière au district de Rennes puis à l'AUDIAR avant d'arriver en 2003 à l'Auran comme chargé d'études puis chef de projets en charge des questions de Mobilité. Il devient Directeur d'études Mobilité en 2013, puis se voit confier une direction élargie, intégrant le volet Projets urbains en 2017. Il va alors jouer un rôle essentiel dans le redéploiement de cette compétence qui n'existait plus à l'Auran depuis plusieurs années. Transversalité, innovation et efficacité constituent les principes fondateurs de son ambition pour l'Auran dans les années à venir. ■



**TOULON**  
**Cécile Mezger**

Cécile Mezger a pris depuis septembre 2021 la direction de l'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise et du Var, après avoir été pendant 7 ans co-directrice adjointe. Originnaire de

Paris, elle est économiste-urbaniste de formation, diplômée d'une maîtrise de sciences économiques, d'une licence en aménagement et urbanisme et d'un DESS du Cycle d'urbanisme de Sciences Po Paris (Major de promotion). Elle a accompli les 10 premières années de sa carrière professionnelle à Paris dans le giron de la Caisse des Dépôts et Consignations : chargée d'études à la Direction du financement de l'habitat de la CDC, consultante à Bature-Conseils, directrice-adjointe du pôle développement urbain de la SCET puis chargée de missions à Entreprises Territoires et Développement.

Elle a rejoint l'audat.var en 2005 et a participé depuis 15 ans aux grands projets structurants de la métropole ainsi qu'à l'extension du périmètre d'intervention de l'agence à l'ensemble du Var. ■

**Frédéric Bossard à Marseille, Simon du Moulin à Bordeaux**

A noter également d'autres mouvements au sein du réseau des agences. Frédéric Bossard, ancien directeur de l'agence d'urbanisme de la Région Stéphanoise, a pris ses fonctions en tant que directeur général de l'Agam, l'agence d'urbanisme de l'agglomération Marseillaise, le 7 février dernier.

Simon du Moulin, directeur de l'agence d'urbanisme du Havre, prend quant à lui ses fonctions en tant que directeur de l'Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine début mai. ■

## Urbain Létalé sur le banc des accusés

Lors de la 42<sup>e</sup> rencontre des agences d'urbanisme intitulée « Co-habitions ! », la Fnau a ouvert ses journées, le 2 décembre dernier, avec un débat sous une forme renouvelée : la mise en scène d'un tribunal.

L'étalement urbain est ainsi apparu - ou plutôt n'est pas apparu car il était bloqué dans les embouteillages, vivant dans un territoire périurbain - sous le patronyme d'Urbain Létalé. Accusé, défendu, expertisé, débattu par un procureur, un avocat, des témoins et des pièces à conviction... Urbain Létalé fut jugé sur quatre chefs d'accusation.

Le premier chef d'accusation auquel a dû répondre Urbain Létalé était celui de la désociabilisation des citoyens pour avoir créé des espaces dorts où prévalent l'individualisme et entre soi. Le deuxième portait sur l'accroissement des inégalités socio-économiques entre ceux vivant près des services et des emplois et les autres. Le troisième chef d'accusation pointait le frein supposé aux transitions écologique, environnementale et énergétique dû à la création d'infrastructures lourdes qui artificialisent les sols et dégradent la biodiversité et oblige à recourir toujours plus à la voiture individuelle. Enfin, Urbain Létalé était accusé de contribuer à la « mochisation » des territoires.

Les échanges furent nourris, les pièces à conviction éclairantes et les réquisitoires magistraux. A l'issue de près de 2h de débat, et en l'absence de l'accusé, toujours coincé dans les bouchons, les jurés (composé du public présent dans la salle ou à distance) ont rendu leur verdict sur chacun des chefs d'accusation et pour le moins c'est un verdict équilibré qui est apparu à la sortie de ce procès. Le verdict fut le suivant :

### Désociabilisation des citoyens : non coupable

La cour recommande cependant à l'accusé de diversifier les types d'habitats et les fonctions pour accueillir des emplois et des services facilitant la vie quotidienne des habitants et permettant de susciter de nouvelles formes de sociabilité.



© Christophe Candellier

### Accroissement des inégalités : non coupable

La cour invite l'accusé à transformer ses mobilités pour que les habitants ne soient pas obligés d'utiliser la seule voiture individuelle en développant des services - y compris d'inclusion numérique.

### Frein aux transitions écologiques : coupable

La cour condamne l'accusé à une peine d'intérêt général consistant en une obligation de sobriété en ressources ; de préservation de la biodiversité ; d'intensification du potentiel nourricier en favorisant la reprise des fonciers agricoles et l'organisation des circuits de distribution ; et de valorisation des gisements d'énergies renouvelables.

### « Mochisation » des paysages : coupable

Par ces motifs, la cour condamne Urbain Létalé à transformer son étalement en un périurbain plus durable, plus aimable et « moins chiant ».

L'accusé est par ailleurs incité à créer davantage de liens social et territorial, à être créatif en politique, à nouer des alliances avec ses voisins et, enfin, à « embarquer les citoyens » dans ces transformations en leur proposant de nouveaux récits d'habiter. La séance est levée.

Les participants à cette performance ne sont pas des acteurs. Elu.e.s, urbanistes, architectes, ils se sont néanmoins lancés avec brio dans cette mise en scène décalée pour proposer une controverse permettant d'aborder de manière didactique et pédagogique la question de l'étalement urbain. Les participants jouent un rôle. Rappelons que leurs propos dans ce faux procès n'engagent en rien leur position. Toute ressemblance avec des personnes, des situations existantes ou ayant existé ne saurait être que fortuite.

Aussi, la Fnau remercie sincèrement tous ceux qui ont permis la mise en scène de cette performance : Brigitte Bariol-Mathais, Jérôme Grange, Gilles Périllhou, Véronique Pons, Catherine Barthelet, Frédéric Bossard, Marie-Hélène Contal, Maxence de Block, Pascale Poupinot, Philippe Schmit, Patrice Vergriete, Karine Hurel, Marianne Malez, Vincent Maes, Emmanuelle Costantin et la 4D.

Retrouvez le procès d'Urbain Létalé en replay : <https://youtu.be/6D4ZzNxDw> ■

## La Fnau engagée dans la Présidence Française du Conseil de l'Union Européenne

De janvier 2022 à juin 2022, la France assure la présidence du Conseil de l'Union européenne qui réunit les ministres des états membres de l'Union (PFUE). La programmation de la présidence française a défini plusieurs thématiques prioritaires : la transition écologique, le numérique, le social, la défense et l'économie. La PFUE a choisi de donner une voix aux acteurs français qui travaillent à l'élaboration d'un cadre de développement au service du bien commun et, entre autres, du développement territorial durable et inclusif. La Fnau a saisi cette occasion pour valoriser les actions des agences qu'elle représente et de ses partenaires notamment dans le cadre du PFVT (Partenariat Français pour la Ville et les Territoires) dont elle assure la coordination, et pour mettre en débat et en perspective à l'échelle européenne et internationale les thématiques prioritaires sur lesquelles elle est engagée. Ainsi, la Fnau, à travers ses activités internationales, a contribué à trois événements labellisés PFUE.

### Développer la ville durable à plusieurs échelles

La DGALN a associé la Fnau à travers le secrétariat technique du PFVT dans l'organisation du colloque international de haut niveau sur la ville durable qui s'est déroulé le 1<sup>er</sup> février 2022. Cet événement a été l'occasion d'échanger sur les enjeux du développement urbain à différentes échelles ; locale, nationale, européenne et internationale. Confronter et mettre en dialogue ces échelles participe à l'appréhension d'objectifs globaux et permet d'identifier les leviers nécessaires pour répondre aux défis communs de demain, en particulier les défis climatiques, sociaux et environnementaux. Ce colloque de haut niveau a associé un large panel d'acteurs, représentant ces différentes échelles et impliqués dans la ville durable. Ces échanges ont permis de confronter des approches, de sensibiliser et de partager les avancées pour la mise en œuvre de la nouvelle Charte de

Leipzig et celle de l'Agenda urbain mondial d'ONU-Habitat, tout en identifiant les axes à renforcer. Des ateliers ont été organisés pour échanger des initiatives et des pratiques inspirantes sur quatre thématiques clés (la maîtrise d'ouvrage, les femmes, la santé et l'alimentation et la coopération territoriale). Les conclusions de cet événement affirment ainsi l'acquis urbain européen et les politiques urbaines françaises comme des fers de lance dans la mise en œuvre du Nouvel Agenda Urbain mondial.

### La ville numérique au service d'une transition des territoires durable et inclusive

Depuis 2020, la France est engagée auprès d'ONU-Habitat dans l'élaboration d'une contribution des acteurs français au programme phare d'ONU-Habitat « Villes numériques inclusives - People-focused smart cities ». Durant l'année 2021, la Fnau a coordonné pour le Ministère de l'Europe et des Affaires Etrangères quatre groupes de travail comme contribution des acteurs français sur les thématiques : des nouvelles pratiques, de l'inclusion digitale, de la sobriété numérique et de la gouvernance et mise en capacité. Ces quatre groupes ont réuni une grande diversité d'acteurs, parmi eux des représentants d'agences d'urbanisme. Ces groupes de travail ont donné lieu à la production de recommandations partagées entre les membres et illustrées par leurs initiatives.

La PFUE a représenté un cadre favorable pour diffuser et de mettre en perspective ces travaux au regard des stratégies et des objectifs européens et internationaux. C'est ainsi qu'a été pensée la conférence de Strasbourg « Villes intelligentes inclusives », organisée par le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, la Région Grand Est et la Fnau le 2 février 2022, accueillie par la Région Grand Est, territoire symbolique étant au cœur du système institutionnel de l'Union Européenne. Cet événement de haut niveau a également représenté une opportunité pour les

acteurs français, européens et internationaux afin d'affirmer l'importance de tracer une trajectoire de la transition numérique qui soit balisée par des objectifs écologiques, environnementaux et sociaux, au service du bien commun.

### Les acteurs non-étatiques engagés dans la mise en œuvre du Pacte Vert européen

Le Sommet européen Climate Chance a été organisé le lundi 7 mars 2022 à Nantes par l'association Climate Chance dans le cadre de la PFUE, en synergie avec la Conférence de haut niveau pour le climat. La Fnau qui est pilote de la coalition aménagement de Climate Chance a piloté un atelier autour de la thématique « Comment planifier nos villes en s'adaptant aux effets du changement climatique ? ». Les échanges ont mis en discussion les enjeux de l'adaptation et les outils offerts par la planification urbaine. Ont été formulées des recommandations opérationnelles pour l'application du Pacte vert européen à un niveau local. La synthèse des recommandations des différents ateliers du Sommet de Nantes serviront à interpellier les institutions européennes sur les enjeux et les besoins pour la mise en œuvre du Pacte.

Grâce aux interventions d'acteurs et d'experts européens et français, dont les présidents d'agences Pascale Pras (Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise) et André Crocq (Agence d'urbanisme de Rennes), les discussions ont enrichi les réflexions autour des outils nécessaires à intégrer à la planification urbaine pour permettre aux villes de s'adapter au changement climatique. ■

**PRÉVENTION SPÉCIALISÉE : ACCOMPAGNER LES JEUNES EN RISQUE DE RUPTURE SOCIALE**

Metz



L'AGURAM propose un portrait de la prévention spécialisée dans l'Eurométropole de Metz. Cette compétence récente (01/2020), portée par la Direction de la cohésion sociale, recouvre

un travail de fond important avec les jeunes et correspond à une pratique éducative avec méthodologie de terrain (travail de rue). À ce stade exploratoire, pour investir pleinement ce champ d'intervention, il est essentiel pour la métropole de bien cerner ce qu'il recouvre, d'identifier les principaux acteurs et enjeux sur le territoire. À travers analyses et paroles des acteurs de terrain, cette étude aborde ces questions clés : Qu'est-ce que la prévention spécialisée ? Comment fonctionne-t-elle ? Quels problèmes rencontrés par les éducateurs ? Étude & Reper' de synthèse 8p. à retrouver sur [www.aguram.org](http://www.aguram.org). ■

**POINT DE REPÈRE « LE PATRIMOINE CULTUREL EN HÉRITAGE, UNE HISTOIRE D'AVENIR EN URBANISME »**

Lyon



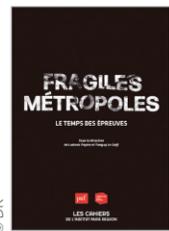
Le patrimoine, en tant que bien commun, témoigne des caractéristiques fondamentales de notre société, porteuses de son identité, de savoir-faire et constitue un précieux socle pour la ville en devenir. Ce Point de repère

visait à présenter les différents apports du patrimoine aux études et aux projets urbains réalisés par l'Agence d'urbanisme de Lyon. Il donne également à voir ses multiples dimensions et décline les options qui s'offrent aux acteurs de la fabrique de la ville pour en tirer parti et s'inscrire dans une même articulation entre le passé, le présent et le futur des sociétés, dans une logique de transmission et de solidarité intergénérationnelle.

[www.urbalion.org/fr/PointReperePatrimoine](http://www.urbalion.org/fr/PointReperePatrimoine) ■

**FRAGILE MÉTROPOLIS – LE TEMPS DES ÉPREUVES**

Institut Paris Région



Les métropoles incarnent mieux que toute autre construction humaine la puissance de notre intelligence collective. Pourtant, ce sont des systèmes fragiles dans lesquels des perturbations soudaines entraînent des effets

amplifiés à l'extrême.

Il en a été ainsi avec la Covid qui a révélé leurs vulnérabilités à travers une multitude de crises : transports, tourisme, commerce, approvisionnement, services de santé... Le n° 179 des Cahiers de L'Institut Paris Région, coédité avec les Presses universitaires de France, offre une lecture panoramique de ce moment inédit et en tire des enseignements à travers l'exemple de l'Île-de-France. <https://bit.ly/c179-ipr> ■

**GUIDE D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DE RENNES MÉTROPOLIS**

Rennes



Adopté par Rennes Métropole en janvier 2022, ce guide vise à assurer la cohérence d'aménagement des espaces publics du territoire tout en répondant aux objectifs métropolitains en termes de cohésion

sociale, de mobilités, de transition écologique et de mise en valeur du patrimoine paysager et bâti. Il présente le contexte général, les grands principes d'aménagement, des fiches de mise en situation, le processus d'élaboration des projets et des livrets techniques. Il est destiné aux communes, aux aménageurs, aux promoteurs, aux maîtres d'œuvre et aux entreprises. Entre décembre 2020 et décembre 2021, cinq séminaires avec les élus et services des communes mais aussi avec des associations d'usagers ont permis de traduire les grands enjeux d'aménagement des espaces publics portés par le PLUi, le PDU et le PCAET de la Métropole et en tenant compte du projet urbain de chaque commune. Vient désormais le temps de l'appropriation : l'agence est missionnée, en accompagnement des services de la métropole, pour présenter ce guide aux acteurs de l'aménagement. ■

**LA VILLE PRODUCTIVE**

Marseille



L'Agam revient sur cette notion complexe de ville productive, son rôle dans la ville de demain, et se penche sur un cas concret à Marseille. La ville productive marque une rupture dans la vision fonctionnelle du développement urbain.

Le credo « produire local, penser global », nécessite une ingénierie de l'insertion et du renouvellement urbain, comme préalable à l'accueil plus large d'activités. Favoriser la ville productive permet ainsi la création d'emplois dans différents secteurs tels que l'industrie, la logistique, l'artisanat et les activités productives émergentes, notamment numériques. Cette nouvelle « philosophie urbaine » a évidemment des conséquences majeures dans la fabrique de la ville.

<https://www.agam.org/wp-content/uploads/2021/11/Regards-111-La-ville-productive-WEB.pdf> ■

**L'HÉBERGEMENT LOCATIF ENTRE PARTICULIERS DANS L'ESTUAIRE DE LA SEINE**

Le Havre



Les offres d'hébergements locatifs entre particuliers se sont largement développées ces dernières années avec les plateformes de réservation comme Airbnb®, Abritel® ou Homelidays®. En 2021, l'AURH a mené une étude pour

dresser une première photographie de la situation dans l'Estuaire de la Seine. Elle a permis, pour la première fois, de mesurer l'ampleur du phénomène et d'analyser les liens de complémentarité ou concurrence avec l'offre d'hébergement touristique et l'offre de logements du territoire. En conclusion, elle a mis en évidence 4 profils de territoires qui partagent les mêmes problématiques et enjeux et a proposé des actions adaptées et mesurées.

Pour en savoir plus : [www.aurh.fr/hebergement-locatif-entre-particuliers](http://www.aurh.fr/hebergement-locatif-entre-particuliers) ■



# DE LA LOGISTIQUE DES GRANDS CORRIDORS AU DERNIER KILOMÈTRE

En l'absence de leviers, les politiques publiques ont longtemps laissé la structuration de la logistique aux opérateurs. Aujourd'hui la logistique et surtout celle du dernier kilomètre est réfléchiée par les collectivités et fait l'objet de stratégies et de régulations.

Ce changement de pratique est multifactoriel. En premier lieu, l'explosion de la vente en ligne crée une augmentation des flux qui questionnent la mobilité des marchandises dans les territoires. À cause de la hausse des flux de camions légers, les villes se retrouvent de plus en plus congestionnées. La crise sanitaire a révélé l'importance de la logistique et de son maillage pour approvisionner les commerces mais a également favorisé la transition vers une massification des achats en ligne. En parallèle, l'accélération du changement climatique impose de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre et donc de prendre des mesures pour inciter à la décarbonation. Enfin la logistique étant très gourmande en mètres carrés en extension, les collectivités de plus en plus contraintes sur leurs disponibilités foncières doivent réfléchir à une régulation.

Pour accompagner ces évolutions, les lois récentes dotent les territoires de nouveaux outils, à travers les Scot, les autorisations d'exploitation commerciale (AEC), les Plans de Mobilité, les Zones de Faible Emission (ZFE), la loi Climat et résilience, approuvée en août 2021. Elles contraignent les acteurs du secteur logistique dans leurs implantations et favorisent leur transition vers la décarbonation.

C'est dans ce contexte qu'un dialogue avec les acteurs de la logistique doit s'ouvrir pour construire une logistique durable et acceptée par les citoyens. Ce sujet complexe et multiscalaire demande d'observer les dynamiques et les besoins du territoire, de construire des stratégies partagées, de dialoguer avec la diversité des acteurs pour réfléchir aux implantations et trouver les solutions adaptées.

Par cette publication, la Fnau propose d'explorer quelques démarches, outils de régulation et gouvernances, mises en place dans les collectivités avec l'appui des agences d'urbanisme.

Par l'équipe de la FNAU

## URBA 8

## Les Hauts-de-France, futur hub logistique régional, national et international du Range Nord

[ Par **Matthieu Hugot**, Chargé d'Etudes, AULA ]

A l'échelle européenne, les Hauts-de-France jouent un rôle d'interface entre trois grands ensembles : la région parisienne, le sud du Royaume-Uni, le Bénélux/axe rhénan. Ce positionnement singulier est conforté historiquement par la connexion de deux grands bassins de navigation (Nord-Pas-de-Calais et Belgique d'une part, Seine et Oise d'autre part), le Canal Seine-Nord-Europe établissant une liaison à grand gabarit.

Si la région des Hauts de France bénéficie d'un savoir-faire de premier plan pour l'échange et le transport des biens, force est de constater que l'importance du développement du réseau autoroutier, la gratuité de certains itinéraires et, en comparaison, le déficit d'investissements dans le ferroviaire et la voie d'eau ont conduit à un déséquilibre des parts modales en faveur de la route. Ce constat est également la conséquence de stratégie de localisation des activités logistiques et d'entreposage reposant encore trop souvent sur une accessibilité exclusivement tournée vers la route. Dans ce contexte, le canal Seine-Nord-Europe représente une opportunité pour changer de paradigme : par une articulation avec la façade maritime, il est un atout majeur pour faire de la région une porte d'entrée européenne s'appuyant sur une logistique durable. Pour autant, la voie d'eau ne peut être le seul levier d'action : une amélioration de l'infrastructure ferroviaire et une stratégie ambitieuse de développement de plateformes multimodales est un indispensable pour concurrencer les offres belges et néerlandaises et rééquilibrer les flux. Le gouvernement a confié à la délégation générale au développement de l'axe Nord la mission de réaliser une cartographie du foncier logistique. Les objectifs poursuivis sont à la fois de construire une stratégie foncière à l'échelle de l'axe en synergie avec les territoires concernés et d'alimenter à terme une stratégie interrégionale de transport avec la Vallée de la Seine et le Grand Est.

La connaissance sur le sujet foncier étant dispersée et inégale selon les territoires, la délégation s'est logiquement tournée vers les huit agences des Hauts-de-France réunies au sein du réseau URBA8, la démarche s'inscrivant dans la conti-

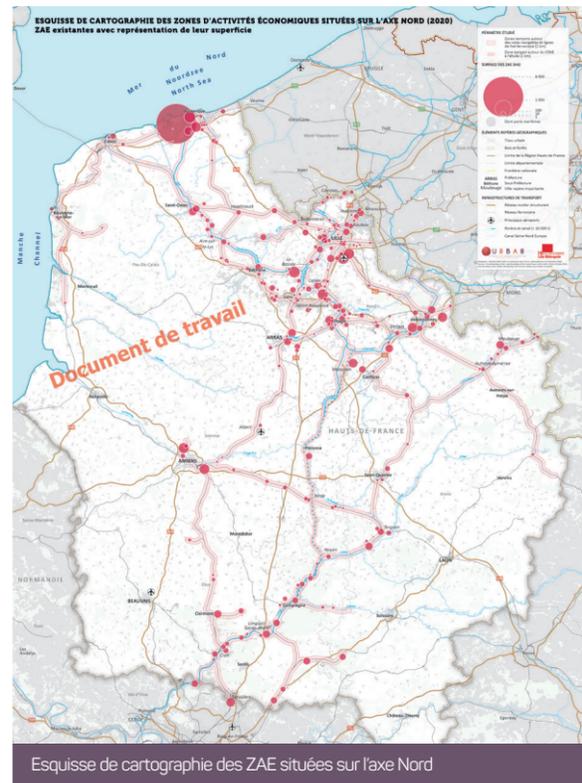
nuité de nombreux travaux déjà engagés concernant les enjeux de report modal associés au transport des marchandises. La connaissance de la demande, la logistique sont un des axes majeurs du partenariat Urba 8 pour les années à venir.

Ainsi, les agences ont engagé l'élaboration d'un outil d'aide à la décision visant à favoriser le report modal vers la voie d'eau et la voie ferrée par une meilleure utilisation du foncier économique. A cet effet, un recensement de l'ensemble des zones d'activités économiques situées à proximité des voies d'eau et des grandes infrastructures ferro-

viaires a été réalisé avec le concours des collectivités territoriales et des services de l'État.

Ce travail a permis de répertorier près de 300 zones d'activités couvrant environ 30 000 hectares. Chacune des zones a été caractérisée en termes d'emprise, d'état apparent des fonciers vacants et des espaces en friche, de typologie d'activités (avec une mise en évidence de l'importance de l'activité logistique), d'état de raccordement au fer et à la voie d'eau et enfin de contraintes environnementales et de risques.

L'ensemble des données collectées a permis de construire une base de données SIG unique partagée par les 8 agences et leurs partenaires qui présente l'avantage de formaliser une information har-



Esquisse de cartographie des ZAE situées sur l'axe Nord

© Urba8

monisée sur le plan de la méthodologie pour l'ensemble des territoires concernés. Cette base de données a été mise en forme en cartographie dynamique accessible en ligne pour l'ensemble des parties prenantes à la démarche. Par sa mise à jour, cette base de données permettra d'assurer un suivi de l'offre foncière et alimentera la définition de la stratégie logistique à l'échelle régionale, le SRADDET ayant annoncé un hub logistique régional réunissant les ports maritimes, les ports intérieurs et les grandes infrastructures de fret. Elle pourra également être le support d'une promotion du territoire régional dans un contexte fortement concurrentiel à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest. ■

## AXE SEINE

## Décarboner le corridor logistique de la Seine : un enjeu pour l'environnement et la compétitivité de la Vallée de la Seine

[ Par **Clément Mariotte**, chef de projet, Apur, et **Mathilde Mus**, géographe, AURH, pour la coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine composée de l'AUCAME, l'AURBSE, l'AURH, l'APUR, et L'INSTITUT ]

Pour nourrir les réflexions autour du nouveau CPIER pour la Vallée de la Seine, la coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine a publié fin 2021 cinq cahiers intitulés « Enjeux et perspectives » portant sur des thématiques fortes pour l'avenir de ce corridor. L'Apur a piloté un cahier sur les flux de marchandises et les enjeux de leur décarbonation. Ce dernier thème fut également celui des rencontres des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine le 3 février dernier dont est issue la carte en illustration.

Le transport routier domine aujourd'hui le corridor logistique de la Vallée de la Seine. Face aux crises climatique et énergétique et aux évolutions réglementaires comme les futures ZFE-m des Métropoles du Grand Paris ou de Rouen, les flux de marchandises doivent amorcer leur transition énergétique.

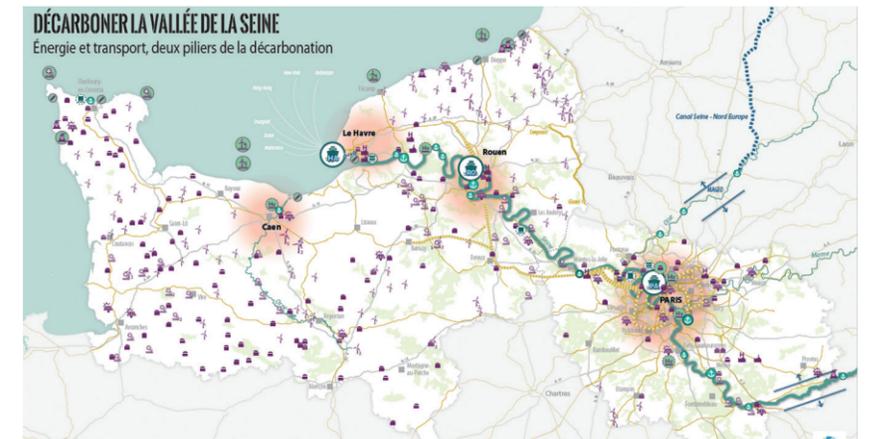
Deux leviers ont été identifiés pour décarboner ces flux dans la Vallée de la Seine : le report modal vers les « modes massifiés » (fer et voie d'eau) et la décarbonation à proprement parler du transport de marchandises, via les motorisations et les carburants.

### Rendre toujours plus compétitifs les modes massifiés

Pour transporter 5000t de marchandises, il faut 200 à 250 camions, mais deux fois moins de wagons (125) ou seulement 1 convoi fluvial. Pour autant, l'attractivité et la compétitivité de ces modes ne sont pas encore bien perçues. L'intermodalité reste coûteuse en temps et jugée peu efficace. Aussi, quatre enjeux sont identifiés pour faciliter le report modal et l'intermodalité avec les modes massifiés.

A l'échelle de la Vallée de la Seine, l'enjeu de la planification logistique implique d'inclure la multimodalité comme critère essentiel de maximisation de l'usage de la voie d'eau et du fret ferroviaire lorsque cela est possible.

Ensuite, il s'agit aussi de libérer des capacités pour ces modes massifiés. Si pour la voie d'eau les réserves de capacités sont fortes, c'est moins évident pour le fer. Les grands projets ferroviaires (LNP, EO) portés par SNCF Réseau ouvrent des perspectives pour le fret, sous réserve d'une robuste



tesse de service qui permettrait aux clients de faire la bascule vers le fer. Au niveau des plateformes logistiques, l'enjeu relève de l'équipement (des plateformes multimodales le long de l'axe Seine) et des process (pour fluidifier l'intermodalité).

Enfin, la coordination des actions entre gestionnaires (SNCF Réseau, VNF et Haropa Port) doit permettre une pleine complémentarité opérationnelle, le fer assurant la longue distance et le fleuve ayant l'avantage de rentrer au cœur des grandes agglomérations et ainsi favoriser des chaînes logistiques moins carbonées.

### Accélérer la décarbonation

Concernant l'évolution de la motorisation et des carburants, le développement d'alternatives aux carburants fossiles est un enjeu technologique majeur de l'ordre de l'innovation et de la production. Pour ce faire, les acteurs publics de la Vallée de la Seine soutiennent le développement de filières, comme celle de l'hydrogène.

Il s'agit aussi de verdir les transports de marchandises, en particulier le fluvial,

grâce à un soutien financier et technologique, à l'image du PAMI (plan d'aide à la modernisation et à l'innovation) porté par VNF, du travail de la Communauté Portuaire de pour électrifier les bateaux ou des expérimentations hybrides comme Green Deliriver.

Enfin, le développement du maillage en stations d'avitaillement en énergies bas carbone sur l'ensemble du territoire, doit s'appuyer sur un mix énergétique et des stations multi-énergies correspondant à la diversité des besoins et permettant la mutualisation entre modes, à l'image du projet de « station du futur » de la Métropole de Rouen qui, en s'ouvrant au transport fluvial et non seulement aux véhicules roulants, s'offre la possibilité de trouver son modèle économique.

Ainsi, le corridor logistique de la Seine pourrait aussi devenir un corridor énergétique clé pour la transition énergétique du transport de marchandises et de la mobilité en général. ■

(1). Aujourd'hui, la Vallée de la Seine compte 4000 bornes électriques publiques, 20 stations hydrogène et 11 en projet, 36 stations GNV et presque autant en projet.

## PARIS

## Comment organiser un maillage logistique à toutes les échelles, dans un contexte de raréfaction du foncier disponible et de développement du e-commerce ?

[ Par **Pauline Chazal**, Cheffe de projet mobilités et logistique urbaine, et **Patricia Pelloux**, Directrice adjointe, APUR ]

Dans un contexte de besoins croissants de flux logistiques et aussi d'engagement vers la réduction de l'impact environnemental du transport de marchandises, l'Apur accompagne ses partenaires, Paris, la Métropole du Grand Paris, les collectivités, Haropa Port, VNF, SNCF afin de développer un maillage de sites de tailles variées.

L'Apur a formalisé depuis une dizaine d'années une typologie d'espaces dédiés à la logistique selon 4 niveaux :

- Niveau 1 : La plateforme logistique régionale, nationale ou internationale de grande taille : 20 000 à 50 000 m<sup>2</sup> pour une plateforme de mise en marché ou plus de 50 000 m<sup>2</sup> pour un entrepôt central. Exemples : le MIN de Rungis ou le Port de Gennevilliers.
- Niveau 2 : L'entrepôt ou hôtel logistique, pour gérer les flux métropolitains, pouvant mesurer de 3 000 à 20 000 m<sup>2</sup>. Exemples : les plateformes ferroviaires Gabriel Lamé (Monoprix, depuis 2006), l'hôtel logistique de Chapelle International (porté par la Sogaris, inauguré en juin 2018) ou les entrepôts Ney.
- Niveau 3 : L'espace de logistique urbaine (ELU), inséré dans le tissu urbain, dont la taille varie de 500 à 3 000 m<sup>2</sup> et pouvant servir de plateforme d'échange, et aussi de lieu de remisage et rechargement des véhicules. Exemples : les ELU Chronopost à Beaugrenelle et dans le parking situé sous la place de la Concorde.
- Niveau 4 : Les bureaux de ville et point relais : quelques m<sup>2</sup> pour réceptionner et stocker les colis destinés aux particuliers du quartier. Exemple : consignes automatiques.

L'Apur accompagne les collectivités en maintenant à jour une cartographie des sites existants, selon leur typologie, en faisant l'inventaire et le suivi des projets en cours et en identifiant des sites pouvant potentiellement développer de l'immobilier logistique. Cette identification de fonciers menée à l'échelle de la MGP et le long de la Seine en lien avec Haropa Port

et Vnf, permet à la fois d'inscrire les sites dans les documents de planification et les documents cadre de stratégie logistique et aussi d'alimenter des appels à projets opérationnels lancés par les collectivités (cf AMI-LUF).

Lors de la révision du PLU de Paris de 2016, 62 périmètres de localisation réservés pour des sites logistiques ont été inscrits de façon inédite. Le dispositif des périmètres de localisation (PLOC) concerne des servitudes consistant à indiquer la localisation et les caractéristiques d'installations d'intérêt général, en



Le P4, espace logistique de 800m<sup>2</sup> créé sous le boulevard périphérique (Paris XIX<sup>e</sup>)

délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements. Le PLOC n'interdit pas la réalisation d'un autre programme immobilier mais oblige le propriétaire à intégrer un espace de logistique urbaine au projet envisagé. Depuis 2006, 31 projets d'espace logistique ont fait l'objet d'une demande de permis de construire à Paris, dont 9 concernant une parcelle située en zone de Grand Service Urbain (UGSU) et 11 sur des parcelles concernées par un PLOC logistique.

Si la logistique aura toujours besoin de grands entrepôts, leur organisation évolue : impact environnemental réduit, à proximité de la voie d'eau ou voie ferrée pour engager le report modal, à deux niveaux pour éviter l'étalement urbain. Pour ces grandes plateformes, l'accès aux axes autoroutiers, mais également aux voies d'eau et au faisceau ferroviaire est privilégié et des grands espaces relativement éloignés des zones de logement. En parallèle, on observe une diversification des formes de logistique urbaine, notamment en zone dense : utilisation d'espaces de parkings sous-utilisés en raison de la baisse de l'usage de la voiture et de la motorisation des ménages métropolitains, expérimentation de solutions de stockage temporaire, organisation couplant stockage fluvial et cyclologique, insertion d'hôtels logistiques en zone dense. L'Apur accompagne la Ville de Paris pour sa stratégie logistique et pour la recherche de nouveaux PLOC pour le futur PLU bioclimatique.

Avec l'essor de la logistique du dernier km, la mise en place d'un maillage fin semble indispensable pour conduire les territoires à mieux penser l'organisation de leur propre logistique urbaine. ■

## SAINT-ETIENNE ET LYON

## Vers une logistique durable dans l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne

[ Par **Daniel Zobebe**, chargé d'études transport et modélisation, EPURES et **Emmanuel Cellier**, chargé de mission Prospective territoriale et nouvelles technologies, Urbalyon ]

Les Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Étienne mutualisent leurs compétences et réalisent une part de leurs programmes d'études au service de la coopération métropolitaine. Il s'agit de répondre à leurs partenaires communs tout en affirmant collectivement l'objectif d'une meilleure prise en compte des synergies et complémentarités entre leurs deux systèmes territoriaux adjacents.

A ce titre, les deux agences d'urbanisme accompagnent le Pôle Métropolitain qui a identifié depuis 2012, année de sa création, la logistique comme un axe stratégique de développement et de résilience de ses territoires membres. Les deux Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne ont su mobiliser leurs outils et ingénierie afin d'aider à la compréhension de l'organisation du système logistique et des principaux enjeux interterritoriaux de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne (AMELYSE).

Le Pôle Métropolitain est composé de 6 territoires membres : la Métropole de Lyon, Saint-Etienne Métropole, Vienne Condrieu-Agglomération, la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère, la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais et l'Agglomération de Villefranche Beaujolais Saône, ce qui représente 190 communes, 2 132 000 hab. et 1 026 000 emplois.

Les réflexions menées dans le territoire de l'AMELYSE ont permis d'aborder les problématiques liées au foncier et à l'accueil de l'activité logistique, à l'approvisionnement des bassins de production et de consommation, aux flux de marchandises, à leurs transports et à l'intermodalité, ainsi qu'à l'emploi et la formation. Les travaux des Agences d'urbanisme ont contribué à la définition des enjeux stratégiques du Pôle Métropolitain :

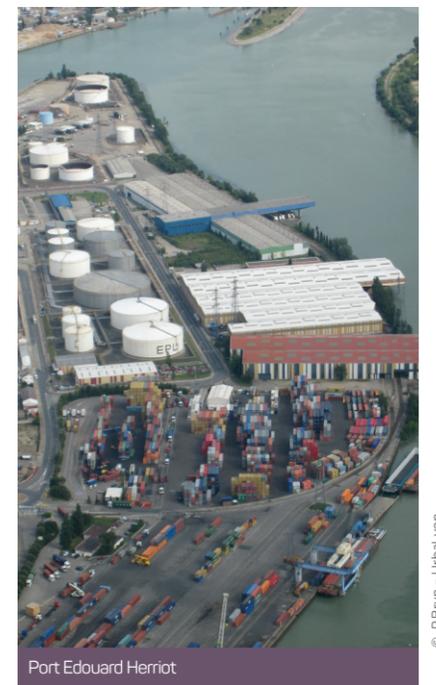
- Maintenir et renforcer l'attractivité des métiers de la logistique, en mettant en valeur les innovations du secteur ;
- Intégrer les contraintes liées aux disponibilités foncières et aux exigences environnementales pour des aménagements plus vertueux, en valorisant des installations exemplaires (benchmark de huit opérations d'aménagement récentes) ;

- Renforcer le positionnement des hubs logistiques locaux au sein des grands corridors transeuropéens, en relevant les principales dynamiques en cours (schéma portuaire, reconfiguration des chantiers de transport combiné) et en communiquant sur les principaux atouts du territoire ;
- Réduire les nuisances liées au transport de marchandises, en partageant les stratégies de verdissement des flottes de véhicules et en valorisant les modes de transport alternatifs à la route et l'intermodalité (développer par exemple la logistique des premières dizaines de kilomètres pour garantir l'accès aux hubs ferroviaires et fluviaux) ;
- Optimiser les flux de marchandises, en développant un système d'observation qui permette de mieux les comprendre et dont l'ambition serait graduelle : des données statistiques multiscalaires, aux systèmes d'exploitation des acteurs économiques.

Ces orientations stratégiques ont été partagées avec les acteurs économiques privés lors d'une séance plénière, animée par les deux Agences d'urbanisme et en présence des collectivités et acteurs institutionnels, afin de confronter la vision du Pôle Métropolitain et des collectivités aux problématiques des opérateurs et des professionnels de la logistique.



Matinale du Pôle « Logistique »



Port Edouard Herriot

Le Réseau A2 des Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne, sous l'impulsion du Pôle Métropolitain, poursuit ses travaux en 2022 avec le développement d'un système d'observation des flux logistiques du territoire de l'AMELYSE. Les objectifs de cette démarche sont les suivants :

- Construire une plateforme web statistique et cartographique des flux de marchandises (pour visualiser la localisation des générateurs de flux, les grands axes de transports, les stratégies de déploiement des stations d'énergie nouvelles, etc.), dont la première version sera mise en service en fin d'année 2022 ;
- Mutualiser la connaissance des constats et des enjeux de la logistique et consolider un lieu d'échanges entre les collectivités. ■

## NANCY

## Un schéma logistique territorial au service d'un écosystème décarboné

[ Par **Damien Vargenau**, chargé de missions économie et grands territoires, SCALEN ]

### Co-construire un système de logistique urbaine performant, agile et écoresponsable

L'agence SCALEN accompagne la Métropole du Grand Nancy dans l'élaboration d'un schéma logistique territorial en 2022.

Son objectif est de poser les bases d'un système de distribution urbaine durable, capable de maintenir l'attractivité et la qualité de vie du cœur d'agglomération (congestion diminuée, bruit réduit, qualité de l'air améliorée).

Il ambitionne de veiller à la transversalité des problématiques économiques, urbaines, et de transports, à l'articulation des initiatives publiques et privées, leur bonne imbrication devant permettre de dégager des synergies et réduire les effets indirects de chacun des projets.

### Un document-cadre souple, incitatif, à visée opérationnelle

Pour son élaboration, trois phases ont été envisagées :

- Une connaissance partagée du fonctionnement logistique
- L'intégration des grands objectifs politiques et des réalités des pratiques professionnelles
- Une définition conjointe d'un programme d'actions prioritaires à mener, à court et moyen termes (à partir de 2023).

Le schéma se déploiera progressivement avec notamment comme visée, à horizon 2030, des livraisons totalement décarbonées dans Nancy et sa métropole.

### Un diagnostic stratégique partagé sur la logistique urbaine dans le Grand Nancy

L'agence a d'abord réalisé en 2021 un diagnostic de l'écosystème logistique à l'échelle du bassin nancéen et du Sud Lorraine, en coopération avec les services de la Métropole et de la Ville de Nancy et le partenariat d'une vingtaine d'opérateurs privés, qui a permis de :

- Révéler l'écosystème logistique dans le bassin nancéen.

- Estimer les flux de marchandises entrants et sortants.
- Identifier les conditions de livraison, besoins et contraintes opérationnelles.
- Qualifier les dynamiques à l'œuvre sur les différents marchés.
- Dégager les enjeux.
- Tracer des premières solutions de logistique urbaine.

Le diagnostic stratégique a fait émerger trois enjeux principaux :

Le premier est celui de l'organisation du dernier km, de la livraison décarbonée de l'entrepôt en bord de ville jusqu'au client final du centre-agglomération (problématiques de réglementation municipale, de report modal, de foncier logistique). Le deuxième est celui de la réduction des flux des véhicules utilitaires légers et des livraisons à domicile (problématiques de partage de la voirie, de stationnement/aires de livraison, de mutualisation/mas-sification des flux).

Le troisième est celui de l'accompagnement des opérateurs privés qui ont commencé leur transition vers des flottes propres, anticipant les conséquences de la ZFE-m (problématiques de l'accompagnement des parcs automobiles, des infrastructures logistiques en particulier de l'avitaillement GNV et électrique, avec une fenêtre ouverte sur l'hydrogène).

### Des ateliers de travail en perspective

Ces ateliers d'échanges qu'animeront SCALEN en 2022 doivent permettre d'identifier et de sélectionner des leviers à activer (optimisation des tournées, aménagement de l'espace public, décarbonation des flottes, commande publique incitative, intégration des fonctions logistiques en zone

dense...) et de mesurer les impacts des actions déployées.

Ils permettront de proposer un Programme d'Actions dont les priorités seront retenues collectivement en Comité de Pilotage.

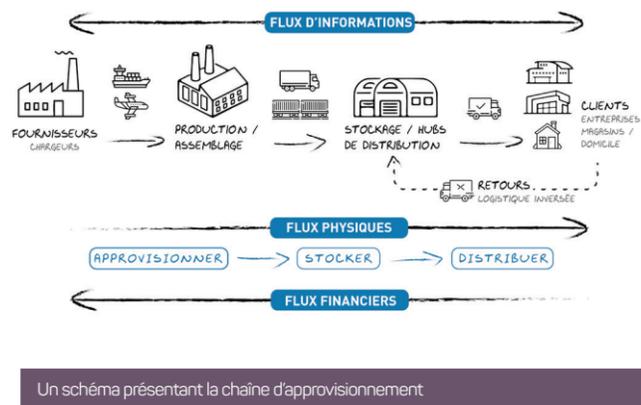
### Un Pacte pour sceller une alliance et porter le schéma dans la durée

Signé sur la mandature métropolitaine (2023 - 2026), un comité de suivi animera la dynamique partenariale du Pacte générée lors de l'élaboration du schéma logistique métropolitain. Il aura essentiellement pour but de suivre les actions, les valoriser, les coordonner, sensibiliser et guider les acteurs, dans un objectif d'amélioration continue de la logistique durable.

Le bilan du Pacte permettra de réajuster et d'amplifier les actions.

### Pour SCALEN, concilier le stratégique et l'opérationnel

Mobilisée dans l'accompagnement du pilotage du schéma logistique territorial, l'Agence apporte en même temps son expertise technique et son approche transversale en faveur de chantiers (piétonnisation du centre-ville de Nancy, ZFE-m, Marché d'Intérêt Local, espaces logistiques urbains...), intégrant ainsi la forte évolution des pratiques intensifiées par la crise. ■



Un schéma présentant la chaîne d'approvisionnement

## GRENOBLE

## Plan d'actions pour une logistique durable dans la métropole grenobloise

[ Par **Clément Drevetton**, chargé d'études Territoires & Mobilités et **Vincent Escartin**, chargé d'études économie, AURG ]

En 2015, un « Plan d'actions pour une logistique durable dans la métropole grenobloise » a été signé par Grenoble-Alpes Métropole, le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG, ex-SMTC), l'Établissement public du SCoT de la Grande Région de Grenoble (GReG) et une vingtaine d'acteurs publics et privés du territoire, dont l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, à la suite d'un processus de co-construction.

### Une démarche partenariale

Le plan d'actions fixe une feuille de route commune. L'objectif : améliorer le dialogue entre les acteurs publics et privés du secteur de la logistique et créer une dynamique au service d'actions concrètes permettant de répondre, in fine, aux enjeux économiques, d'urbanisme, de qualité de vie et de santé publique. Le plan d'actions est évolutif, pour prendre en compte l'avancée des projets et s'adapter à l'évolution du contexte. De 16 actions initiales, il est ainsi passé à 19 actions. Pour chacune, ont été identifiés des porteurs potentiels, les partenaires à associer, les conditions de faisabilité technique et économique et un horizon de mise en œuvre. Un comité de concertation de la logistique urbaine (action n°1) s'est réuni une à deux fois par an jusqu'en 2020 pour faire le point sur l'avancement du plan d'actions. Il apparaît comme un espace de dialogue et d'échanges d'expériences entre des acteurs de la logistique aux profils très variés.

### Des actions ambitieuses

Depuis 2015, plusieurs principales actions ont vu le jour.

- Mise en place du comité de concertation logistique urbaine et sa tenue dans le temps,
- Lancement de deux Centres de distribution urbaine (CDU) : un CDU frais au MIN avec plusieurs services développés pour les restaurateurs (stockage, préparation et livraison de produits alimentaires secs et frais) et un CDU porté par Urby (Groupe La Poste) installé aux portes de Grenoble, qui propose des services de stockage, de point-relais, de livraisons mutualisées ;
- Intégration de la logistique dans les documents de planification (PLUi et PDU). Le PLUi de la Métropole a ainsi

sanctuarisé la fonction logistique dans certaines zones d'activité et prévoit des espaces dédiés au fonctionnement des livraisons au sein des unités foncières des futures constructions ;

- Mise en œuvre du dispositif de disque de livraison afin de rendre les aires de livraisons plus disponibles pour les professionnels ;
- Création d'une Zone à Faible Emission mobilité (ZFE-m) pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds ;
- Accompagnement des professionnels à la transition énergétique des véhicules (aides financières, conseil en renouvellement de véhicules...);
- Développement des infrastructures d'approvisionnement faibles émissions sur le territoire (GNV, électrique, hydrogène).

### Une démarche à conforter

Sept ans après son lancement, le plan d'actions paraît avoir tenu ses promesses. Il a pu s'appuyer sur un portage politique fort, des projets mobilisateurs, la mise en place de mesures concrètes, rapides et souples (modifiables en cours de route) et sur un suivi de l'avancée des actions par une instance qui s'est réunie régulièrement jusqu'en 2020. Aujourd'hui, la démarche se cherche un second souffle, en lien notamment avec la création du SMMAG et le programme Interlud.

### L'Agence d'urbanisme dans un rôle de vigie

Signataire du plan d'actions pour une logistique urbaine durable, l'Agence d'urbanisme a élaboré un diagnostic (intégré dans le document) et a participé à un certain nombre d'actions : inventaire des aires de livraison, intégration de la logistique dans les documents d'urbanisme et

démarche exploratoire sur la logistique à une échelle interterritoriale. En effet, à la demande de l'Établissement Public de SCoT, pilote de cette action de réflexion logistique à une large échelle, l'Agence a en outre mené une étude sur le fonctionnement de la logistique dans la grande région grenobloise. Elle s'est ainsi attachée à quantifier le foncier dédié à la logistique, à objectiver les besoins des acteurs économiques et à identifier des pistes de solution face aux difficultés d'implantation des entreprises. L'Agence joue enfin un rôle exploratoire, tant en matière d'observation, que pour défricher des thèmes émergents : logistique alimentaire, e-commerce, l'enjeu de la reconversion des friches et des sites obsolètes... À suivre donc. ■

### Acteurs signataires du Plan d'actions

1. Des collectivités : Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise, Grenoble-Alpes Métropole, Communauté de communes Le Grésivaudan, Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, Région Auvergne Rhône-Alpes, Établissement public du SCoT de la GReG, communes et État ;
2. Les chambres consulaires ;
3. Des structures associatives : Agence d'urbanisme de la région grenobloise, Cluster logistique Rhône Alpes, Pôle de compétitivité LUTB (Transports and Mobility Systems) ;
4. Des professionnels de la logistique : Qualit Express, Vélocité, Pomagalski, SNCF Logistics, La Poste...

Plan d'actions disponible en ligne sur <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/444-logistique-urbaine.htm>

Étude Agence du foncier logistique dans la grande région grenobloise : <https://www.aurg.fr/4296-le-foncier-logistique-dans-la-grande-region-grenobloise.htm>

## RENNES

## Un diagnostic territorial de la filière logistique pour mieux agir collectivement

[ Par **Basile Martineau**, chargé d'études économie et **Séverine Grould**, chargée de mission mobilité, AUDIAR ]

Les défis environnementaux et réglementaires ont placé la logistique au cœur des stratégies des politiques d'aménagement. Ils nécessitent au préalable d'avoir une connaissance fine du tissu logistique local et de ses évolutions. Ces derniers mois, l'AUDIAR a donc mené deux études complémentaires : un diagnostic à l'échelle du contrat de coopération métropolitain, complété par l'analyse des flux et des besoins de livraisons en ville.

### Un cadre partenarial organisé

Le secteur de la logistique est un écosystème complexe mais peu structuré, nécessitant une mobilisation de tous les acteurs concernés pour assurer la réussite des futures actions (citoyens, acteurs économiques, aménageurs, gestionnaires d'infrastructures, chambres consulaires, Etat). Ainsi, dans le cadre son Plan de Déplacements Urbains, la métropole rennaise porte depuis juin 2021 une Charte logistique durable. Elle offre un cadre de travail partenarial dont l'une des actions est l'élaboration par l'AUDIAR d'un diagnostic des flux de marchandises en ville. En parallèle, à l'échelle de l'aire urbaine et avec l'appui du contrat de coopération métropolitain, une réflexion sur les enjeux de localisation de ce secteur est engagée.

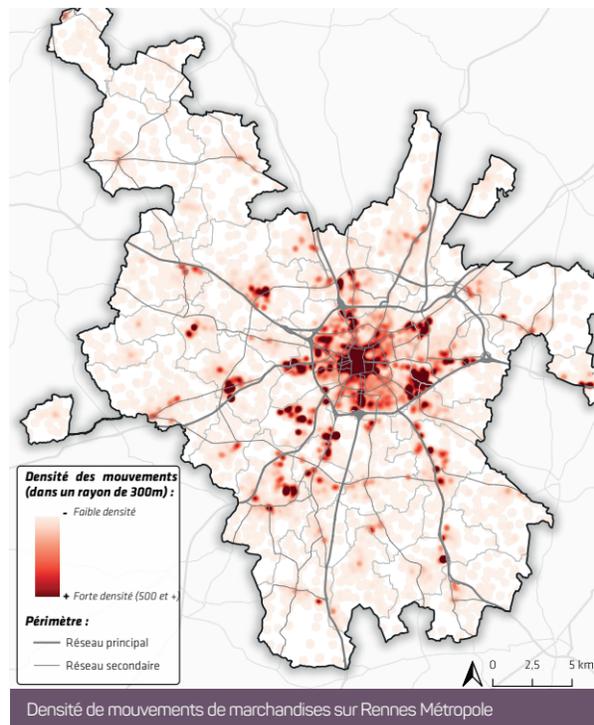
### Des enjeux fonciers nécessitant une coopération territoriale

L'activité logistique a été dynamique ces dernières années au sein de l'aire urbaine rennaise. L'emploi a ainsi progressé de 3 % en moyenne par an entre 2014 et 2019 et 120 ha de surfaces de plancher d'entrepôts ont été autorisées au cours de la dernière décennie en Ille-et-Vilaine. Rennes Métropole a accueilli un quart de ces surfaces, renforçant les principales zones logistiques existantes au sud de l'agglomération. Cependant, malgré cette concentration à proximité immédiate des clients finaux métropolitains et des infrastructures de transports, on observe également un éloignement des activités logistiques de la rocade rennaise. Ce développement est soutenu à la fois par l'industrie agro-alimentaire, les plateformes régionales de distribution et les transporteurs attirés par une disponibilité foncière et des coûts plus faibles. Cette tendance entraîne une pression foncière importante pour les territoires de l'aire urbaine rennaise nécessitant un dialogue

territorial au sein du contrat de coopération métropolitain. Pour appuyer ce dernier, l'AUDIAR a d'abord réalisé un diagnostic de la filière et des surfaces d'entreposage et continuera d'accompagner ce dialogue en présentant aux élus les enjeux logistiques de l'aire urbaine rennaise. L'agence animera également une démarche prospective avec les territoires volontaires, les organisations professionnelles et l'État pour identifier les besoins en fonciers logistiques.

### Des flux de marchandises concentrés en intra rocade

Rennes Métropole représente 56 % des flux de marchandises de l'Ille-et-Vilaine, dont 45 % pour la seule ville de Rennes. L'intensité de ces flux dans l'intra rocade rennaise est générée majoritairement par l'activité commerciale, servicielle et le commerce de gros. Toutefois, la grande hétérogénéité des flux (filiale, nature du produit, fréquence...) rend complexe la compréhension du cheminement des marchandises jusqu'au client final. L'hypercentre de Rennes, 1<sup>er</sup> pôle commercial de Bretagne, rassemble les problématiques majeures de circulation des marchandises : stationnement inadapté, difficultés d'accès aux magasins, encombrements, cohabitation difficile avec d'autres modes, dégradation de la qualité de l'air...



### Un équilibre à trouver

Avec une demande croissante et une multiplication des flux, notamment liés à l'intensification du e-commerce, les acteurs de la logistique visent à trouver une organisation d'un système logistique durable et plus contraint. Rennes Métropole en tant que maître d'ouvrage des stratégies de planification a ce rôle d'ensemblier pour atteindre cet objectif, avec l'appui de Bretagne Supply Chain (groupement des acteurs du transport-logistique et de la supply chain) et l'Audiard à l'animation territoriale et l'expertise technique. Les travaux se poursuivent en 2022 notamment dans la perspective des DAACL des Scot qui définiront des localisations préférentielles. ■

(1). Résultats issus des enquêtes en ligne réalisées auprès des commerçants - 2021 - Audiard

## STRASBOURG

## Impliquer les acteurs de la logistique dans la constitution d'une connaissance commune et dans la construction de stratégies

[ Par **Marie Balick**, Référente Economie territoriale et **François Karst**, chargé d'études économiques, ADEUS ]

Rouage essentiel au bon fonctionnement de l'économie, la logistique souffre pourtant d'une image négative à cause des différentes externalités qu'elle génère. Elle est au centre de nombreux enjeux en matière économique, environnemental, social et d'aménagement du territoire, obligeant les collectivités à s'emparer du sujet. Ces dernières années, des agglomérations ont renforcé leurs réglementations pour encadrer les activités de livraison sur certaines zones, réduire les nuisances et encourager les modes de livraisons doux (limitation du tonnage de véhicules autorisé, horaires d'accès au centre-ville...). Allant parfois jusqu'à l'instauration de zones à faible émission (ZFE), ces différentes mesures imposent à la filière de trouver des solutions d'adaptation rapides, pas toujours évidentes. La question de la motorisation des véhicules de transports de marchandises, aujourd'hui très majoritairement diesel, illustre : les transporteurs doivent accélérer leur transition énergétique vers des solutions pouvant présenter de nouveaux inconvénients. Ces réglementations peuvent être perçues par les acteurs de la logistique comme de nouvelles contraintes qui vont peser sur leur activité, compliquer leur métier et nécessiter de lourds investissements, sans réelle prise en considération des réalités de leurs activités et de leur expérience de terrain.

En partant de ce constat, la démarche « Logistique urbaine » engagée par

l'ADEUS en 2019, en appui à l'Eurométropole de Strasbourg, a pour objet de mettre autour de la table les différents acteurs de la logistique du territoire. Dans cette concertation public-privé, les participants sont des entreprises locales de la logistique, des entreprises générant d'importants flux de marchandises du fait de leur activité mais également des acteurs tels que le Port Autonome de Strasbourg ou encore le Marché d'Intérêt National de Strasbourg.

L'ambition de cette démarche est double :

1. Mieux comprendre le fonctionnement du territoire en matière de logistique urbaine ;
  2. Définir un plan d'actions visant à optimiser l'organisation des flux de marchandises sur le territoire, d'un point de vue multiscalaire (l'Eurométropole de Strasbourg étant au carrefour d'importants corridors logistiques européens).
- Pour aboutir à ces objectifs, certaines complexités sont à dépasser. Comment impliquer une pluralité d'acteurs, parfois concurrents, aux fonctions et aux tailles diverses, avec des intérêts parfois divergents ? L'ADEUS a adopté une méthode de co-construction en formant un groupe de travail composé des participants à la démarche, afin de réaliser collectivement un diagnostic de la filière ainsi qu'un plan d'actions. Deux ou trois réunions du groupe de travail sont tenues chaque année offrant également des temps d'expressions, d'échanges et de débats entre ces acteurs. Pour nourrir les réflexions et animer ces réunions, l'ADEUS s'appuie sur l'outil

« e-toile® », qui permet une visualisation des infrastructures et des flux routiers pour la logistique. L'outil est alimenté à partir des données partagées par les acteurs engagés dans la démarche à la suite d'entretiens bilatéraux. Les informations sur les flux sont anonymisées avant d'être partagées lors des réunions du groupe de travail. L'outil e-toile® se révèle être un bon moyen d'impliquer les acteurs et de les inciter à partager des informations. Il leur permet de visualiser leur fonctionnement, de mettre en avant des zones stratégiques, voire d'illustrer des problématiques qu'ils rencontrent. Les entretiens bilatéraux ont également permis d'enrichir le diagnostic et d'identifier des sujets à soumettre à discussion au groupe de travail.

A ce jour, la démarche « Logistique urbaine » a permis de :

1. Co-construire un diagnostic de la filière logistique ;
2. Identifier les enjeux ;
3. Elaborer un plan d'action.

L'ADEUS poursuit ces travaux sur des sujets précis ayant émergé des réunions de travail et des entretiens, et considéré comme particulièrement importants. Le maillage des stations GNV sur le territoire est l'un de ces sujets : l'utilisation d'e-toile® contribue aux réflexions sur ce maillage, via la visualisation des équipements et des flux routiers déclarés par les participants, notamment ceux déjà réalisés en camions GNV.

En parallèle à la démarche logistique urbaine et avec l'appui de différents partenaires dont l'ADEUS et l'Eurométropole de Strasbourg, la start-up « Urban Radar » entreprend la création d'une plateforme unique regroupant une visualisation des données, des indicateurs clés de pilotage et des tableaux de bord sur la filière logistique. Le projet contribuera à la compréhension globale de l'activité logistique et sera un outil de pilotage pour les décideurs territoriaux. ■



## LYON

## Contribuer à l'élaboration d'un Schéma Logistique des Biens et Services à l'échelle de l'agglomération lyonnaise

[ Par **Emmanuel Cellier**, chargé de mission Prospective territoriale et nouvelles technologies, Urbalyon ]

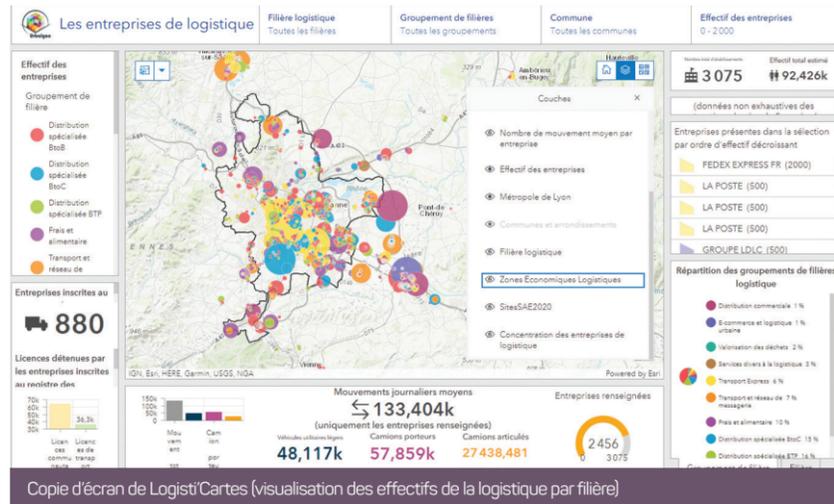
Depuis un an, la Métropole de Lyon a engagé l'élaboration d'un Schéma Logistique des Biens et Services (SLBS) comportant trois phases :

1. La constitution d'un socle de connaissances sur l'ensemble des problématiques liées à l'organisation logistique du territoire.

2. L'ouverture d'un dialogue entre acteurs publics et opérateurs privés dans le cadre d'une instance logistique travaillant en sept groupes thématiques : Accueil des véhicules sur l'espace public ; Intégration dans les projets urbains ; Espaces Logistiques Urbains ; Transition énergétique et environnementale ; Amélioration de la connaissance ; Mobilité servicielle ; Logistique alimentaire.

3. Le renforcement du cadre stratégique et le renouvellement du plan d'actions en matière de logistique urbaine (en cohérence avec les réflexions en cours sur le DAACL du Scot et le Plan de mobilité). L'objectif majeur de la démarche est l'optimisation de la logistique urbaine afin d'anticiper les conséquences des nombreuses mutations en cours dans les activités de l'entreposage et du transport des marchandises : s'adapter à l'explosion du e-commerce, accompagner les entreprises dans la transition énergétique, définir les besoins en espaces logistiques urbains, faire face à la pénurie de main d'œuvre, déployer les pratiques de report modal, assurer une meilleure gestion du « dernier kilomètre », etc.

Urbalyon a développé une veille et une expertise sur l'activité logistique depuis une dizaine d'années. D'abord sollicitée par la Région Urbaine de Lyon dans la préparation du Schéma d'orientation logistique (2015), puis par le Pôle Métropolitain pour différents travaux de cadrage (benchmark de l'immobilier logistique exemplaire en 2018, méthodologie d'observation des flux de marchandises en 2021...), l'Agence d'urbanisme est à présent associée aux dif-



férentes étapes d'élaboration du Schéma Logistique de la Métropole de Lyon.

Dans ce cadre, Urbalyon a élaboré « Logisti'Cartes », la maquette d'un outil de datavisualisation sur le système logistique. L'objectif initial était de disposer d'un panorama des locaux et fonciers occupés par les activités d'entreposage et de transport, avec une segmentation par chaîne logistique : distribution commerciale et orientée « BtoC », distribution industrielle et orientée « BtoB », e-commerce, frais et alimentaire, matériaux et BTP, gestion des déchets... La préfiguration de l'outil a nécessité un important travail de codage par filière et de géocodage au bâtiment des établissements du secteur logistique. Le service géomatique a ensuite procédé au croisement de plusieurs fichiers de données (Insee-Sirène, Répertoire des transporteurs, modélisation Freturb, répertoire ITE-3000 du Cerema, base ICPE...) et a mis en place l'interface de consultation. Logisti'Cartes se présente comme un tableau de bord, accessible via le web, permettant de générer et consulter des cartes interactives et des statistiques sur le système logistique de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne. A terme, il est envisagé d'élargir l'éventail des données recueillies aux flux de marchandises, aux

aires de livraison, aux projets de travaux ou d'aménagements urbains, etc.

Par l'amélioration de la connaissance, cet outil d'aide à la décision vise à mieux décrire les chaînes logistiques et à alimenter les échanges avec les professionnels afin d'orienter les différentes politiques publiques notamment portées par les partenaires d'UrbaLyon : gestion des impacts de la zone à faibles émissions, localisation des nouvelles implantations, mutualisation et massification des circuits de distribution, verdissement des flottes, développement de l'intermodalité...

En juin 2021, le rapport de la mission LUD (Logistique Urbaine Durable), commandé par le premier comité interministériel de la logistique, pointait l'enjeu d'exploiter le plein potentiel des données de la logistique urbaine » pour faire face à un grave déficit de données recueillies et exploitées sur le sujet du transport des marchandises et de l'entreposage. Le rapport préconisait notamment la mise en place d'un observatoire national de la logistique urbaine.

A son échelle, Logisti'Cartes pourrait constituer le socle d'un dispositif partenarial d'observation de la logistique, visant à capitaliser, exploiter et partager les données sur une problématique devenue majeure ces dernières années. ■

## DUNKERQUE

## Le binôme intercommunalité-agence pour définir une stratégie de logistique urbaine

[ Par **Edouard Celle**, assistant d'études mobilités et **Guillaume Dubrulle**, chargé d'études mobilités, AGUR ]

Reconstruite après la guerre, l'agglomération dunkerquoise a pu se développer avec de larges voiries modernes qui permettent de desservir facilement l'ensemble du territoire. Cette configuration a longtemps relégué les problématiques liées aux déplacements au second plan. Depuis plus d'une dizaine d'années, la mobilité des habitants de l'agglomération a toutefois été la priorité de l'action publique locale, notamment par la mise en œuvre de services innovants, tels que les bus gratuits à haut niveau de service et l'aménagement d'infrastructures cyclables. Si la mobilité des personnes est devenue progressivement une vitrine pour l'intercommunalité, la question des marchandises en ville est demeurée un angle mort des politiques locales. Ce sujet a été identifié dans le cadre de l'élaboration du PLUi Habitat et Déplacements, mais restait relativement peu étudié avec une connaissance incomplète des flux et des besoins.

Aujourd'hui, de nouveaux enjeux rebasculent les cartes. En effet, l'agglomération doit faire face à des nouvelles pratiques, telle que l'accroissement des commandes par Internet et donc des livraisons à domicile. Les problématiques de qualité de l'air liées à la pollution automobile sont également prégnantes. Le défi s'est ainsi posé : comment s'emparer localement de ce sujet nébuleux, relativement méconnu de la sphère technique et politique à un moment où celui-ci cristallise les enjeux actuels des villes ?

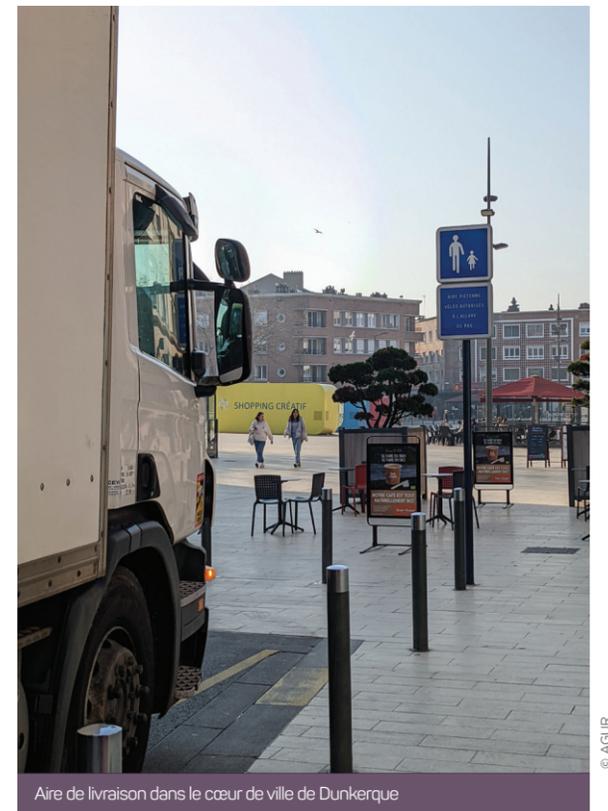
### Améliorer la compréhension et la connaissance des enjeux

Dans ce nouveau contexte, l'agence d'urbanisme et la Communauté urbaine de Dunkerque ont fondé un groupe de travail en binôme pour répondre à cette problématique. Ce choix de faire confiance à l'expertise locale est à conjuguer avec une volonté de souplesse et de réactivité.

Le groupe de travail a une première mission de diagnostic. L'idée est de poser les bases de la situation actuelle en mettant en valeur les points sensibles sur la circulation et la livraison des marchandises dans une analyse de la répartition géographique de ces activités. Le diagnostic est donc l'occasion de faire un point sur les données statiques - rassembler les arrêtés de circulation et de stationnement en vigueur sur chaque commune et cartographier les aires de livraison -, et les données dynamiques - comprendre et suivre le flux de marchandises. Ce travail est doublement gagnant car il facilite la compréhension du territoire pour les acteurs publics autant que pour les acteurs privés pour qui le parcellement réglementaire complexifie le travail. Sachant qu'à titre d'illustration, les pharmacies représentent une vingtaine de livraisons et enlèvements chaque jour, la base publique SIREN a été mobilisée afin de cartographier les activités fortement génératrices de déplacements de marchandises. Cette cartographie a été superposée à une donnée statique, l'emplacement des aires de livraison. Cette superposition a montré, qu'à Dunkerque, il n'y avait pas de relation apparente entre la répartition des places de livraison et les zones fortement génératrices de flux.

### Co-construire une stratégie

Le binôme AGUR - Communauté urbaine de Dunkerque n'est pas missionné pour seulement mener un diagnostic. En effet, il s'agit également d'impulser et de stimuler le débat et en traquant les actions



à mener sur la logistique urbaine. Il s'agit d'être force de proposition et de révéler les opportunités à même de répondre aux enjeux identifiés. À titre d'exemple, le groupe de travail est notamment porté sur les enjeux de création d'une Zone à Faibles Emissions, qui pourrait constituer une réponse aux problématiques de décarbonation du transport de marchandises. D'une manière générale, les opportunités à portée de main sont nombreuses - en attestent par exemple les possibilités en matière de développement de l'offre de recharge électrique - ou d'autres embryonnaires à l'instar des micro-hubs, ces expérimentations foncières à petite échelle.

Ainsi, en appui de la collectivité, l'agence joue son rôle en éclairant les choix et en participant à l'élaboration de la stratégie sur un sujet où il y a localement beaucoup à réaliser. ■

## ANGERS

# Le territoire angevin face aux nouveaux défis des activités transport-logistique

[ Par **Xavier Desray**, Chargé d'études économies, prospectives, stratégies territoriales, AURA ]

Indispensable pour accompagner le développement économique des territoires et l'essor du e-commerce, les activités transport-logistique sont à la croisée d'enjeux majeurs : digitalisation et automatisation, réorganisation des chaînes d'approvisionnement, essor de la logistique urbaine, impact environnemental, tensions foncières et acceptabilité sociale... Avec « seulement » une dizaine de milliers d'emplois, Angers Loire Métropole connaît une des plus fortes croissances de France alors que l'agglomération angevine était jusqu'alors historiquement tenue à l'écart des grands nœuds logistiques. Dès lors, comment répondre au défi d'un développement logistique audacieux et soutenable ?

## Un volume d'emplois relativement modeste mais en très forte croissance

Au total ce sont moins de 11 000 personnes qui travaillent dans les domaines du transport et de la logistique à Angers Loire Métropole (ALM). Parmi eux près de 6 000 personnes travaillent dans les activités de transport et logistique (quel que soit leur métier) et environ 5 000 personnes exercent un métier en lien avec le transport ou la logistique dans d'autres secteurs d'activités (industrie, commerce, etc.).

Si historiquement il ne s'agit pas d'une place forte de la Logistique, à l'instar du Grand ouest, la région angevine connaît une forte croissance de l'emploi dans ces activités depuis plus de 10 ans : +1,1% par an en moyenne dans la Logistique contre +0,4% en France métropolitaine (et +0,8% en moyenne dans le reste de l'économie angevine). L'accélération est plus nette encore depuis 2019 avec 363 salariés supplémentaires en deux ans. Par rapport à d'autres métropoles, ALM connaît donc ces dernières années une des plus fortes croissances relatives de l'emploi Transport-logistique. Mais avec près de 6 000 salariés (soit 6 à 7% de l'emploi angevin), le volume d'emplois demeure modeste.

## Une dualisation de l'immobilier logistique qui profite à Angers ?

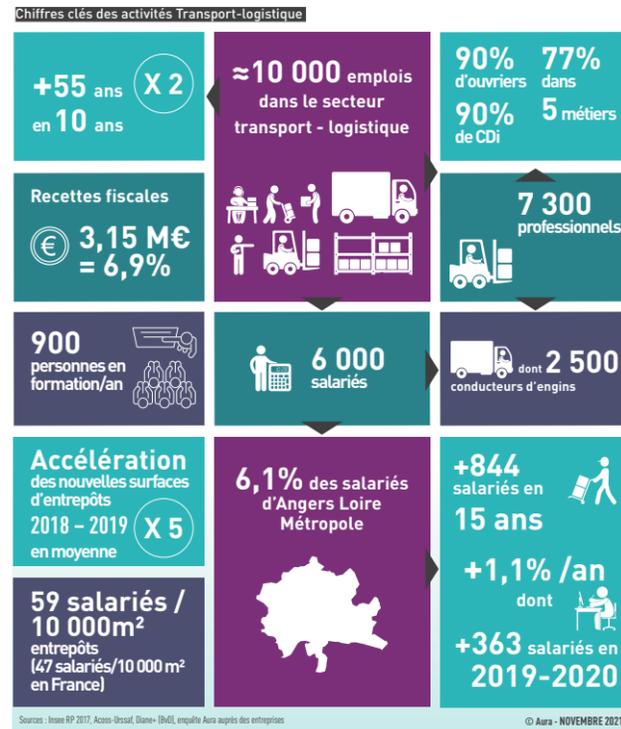
Cet « effet de rattrapage » s'explique par la recomposition du maillage logistique national dont tirerait parti ALM. Portée par l'essor du e-commerce, la chaîne logistique se réorganise et entraîne la dualisation du marché immobilier : grands entrepôts en périphérie et petits entrepôts de logistique urbaine au cœur de la ville, entraînant un désintérêt pour les entrepôts de taille moyenne en proche banlieue dense (et souvent anciens).

Au regard de différents ratios de densité (en emploi, taux d'occupation, densité bâtie) il est clair que toutes les plateformes ne se valent pas et leur impact est plutôt fonction de l'activité et du process logistique mis en place.

En revanche, en matière de retombées fiscales des entreprises, ces activités occupent un poids conforme à l'emploi et légèrement supérieur à la moyenne par rapport aux autres secteurs. Ces recettes, en grande partie assises sur les cotisations foncières, sont en rapport

avec l'accapement de grandes surfaces de foncier économique utilisées : 6 ha en moyenne par projet.

Pour autant, si l'agglomération angevine ne constate pas encore l'arrivée massive de pure players du e-commerce, de profondes mutations sont en marche sur la base de nouveaux standards : la réduction des chaînes d'approvisionnement et des délais de livraison impose une reconfiguration du modèle en vigueur et un nouveau maillage des territoires au plus près des consommateurs. Face aux difficultés de recrutement records, la digitalisation du secteur et l'automatisation des entrepôts sont à la fois une solution et une source d'inquiétude. L'avenir nous dira de quelle manière l'automatisation poussée des entrepôts influe sur la qualité des emplois et dans quelle mesure elle permet de répondre aux exigences de moindre consommation foncière avec des formes d'immobilier logistique plus dense permises par la verticalité du stockage. ■



## MARSEILLE

# Les nouveaux défis de la logistique urbaine

[ Par **Xavier Moiroux**, chargé d'études Economie au sein du pôle Développement Economique et Stratégie, Agam ]

La logistique urbaine est l'ensemble des activités qui optimisent les mouvements de marchandises dans les villes. Elle fait son retour en ville pour des raisons fonctionnelles, environnementales, économiques et sociétales, après en avoir été longtemps chassée. Mais le mouvement tend à s'accélérer avec les réglementations et surtout avec l'explosion du e-commerce.

Le e-commerce représentait 13,4% du commerce de détail en 2020 (25% prévu en 2025), avec 17 millions de colis en circulation dans Marseille (x 2 tous les 10 ans) et génère une explosion de la livraison à domicile, de la livraison rapide (e-commerce alimentaire, dark store, etc.), et de son « ubérisation ». Il s'ajoute au renouveau du commerce de petit format en ville, au développement des circuits courts, et aux 150 chaînes logistiques qui y sont déjà répertoriées.

Les nouvelles réglementations (zones piétonnes, Zones de Trafic Régulé, Zones à Faible Emission) limitent les gabarits des véhicules et les horaires de livraison en centres-villes, afin d'y apaiser la circulation et règlementent la motorisation des véhicules par des vignettes crit'air, notamment au profit de camions GNV, de petits véhicules électriques, ou de la cyclo-logistique.

## Comment réintégrer la logistique urbaine dans la ville ?

La prégnance des enjeux de desserte des marchandises nécessite qu'une partie de la Supply Chain y revienne afin de réorganiser la logistique du dernier kilomètre. Cela peut passer par la création de nouveaux lieux de rupture de charge et de stockage aux abords, à l'entrée, et dans la ville dense.

Les espaces de logistique urbaine occupent des emprises limitées qui se déclinent de plusieurs milliers de m<sup>2</sup> à

quelques m<sup>2</sup> et revêtent différentes formes : hôtels logistiques, espaces urbains de distribution ou encore espaces logistiques de proximité. Le maillage de la ville en espaces logistiques urbains (hubs and spoke) contribue à générer une organisation des flux plus durable et plus efficace, favorisant leur mutualisation et leur rationalisation.

Si ceux-ci relèvent généralement du privé, le foncier (rare ou trop cher pour ce type d'activités) manque cruellement aujourd'hui pour la logistique urbaine et la collectivité doit donc intervenir dans leur planification. Cela nécessite aussi, au-delà des recherches foncières, une forte réflexion sur leur insertion urbaine, d'où l'émergence de la notion d'espaces logistiques urbains.

## Comment favoriser la mutation des flottes de véhicules de livraison dans la ville dense ?

Il s'agit d'abord d'encourager la cyclo-logistique et les modèles sociaux alternatifs à l'ubérisation. Ensuite les VUL (véhicules utilitaires légers), en forte croissance, sont un des segments de transport les plus émetteurs de gazs à effet de serre (20% avec seulement 3% de véhicules électriques), et dont les émissions ont le plus augmenté en France entre 1990 et 2017 (+ 38%) alors que l'objectif est de les réduire de 40% d'ici 8 ans.

La ZFE constitue une réponse mais s'accompagne aussi d'aides à l'achat de véhicules, du maillage de la ville en points de recharges électriques spécifiques et stations GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) et de l'identification des points de blocage (conduite d'enquêtes pour mieux évaluer le parc de véhicules de livraison et en compte propre par exemple).

Afin d'élaborer des politiques de logistique urbaine avec les acteurs de la filière (transporteurs, commerçants), plusieurs outils existent, dont les chartes de logistique urbaine qui se multiplient dans les grandes métropoles.

L'Agam a conduit des études et animé des groupes de travail sur la logistique urbaine. L'agence est associée à l'élaboration du schéma directeur de la logistique métropolitaine. Elle intervient en accompagnement des collectivités (ville et métropole) dans la mise en œuvre de leurs politiques et dans la rédaction du Plan de Mobilité. En 2021, l'Agam a relancé des études sur les espaces logistiques urbains : impacts du e-commerce, réglementation, cyclo-logistique, état des lieux de l'existant, benchmark et définition de principes de planification pour la logistique urbaine. En parallèle, des travaux de recherche foncière (sur les friches par exemple) ont été menés intégrant la proche périphérie de Marseille. L'un des objectifs étant de parvenir à un schéma de logistique urbaine articulé avec la ZFE. ■



© Christophe Trinquier Agam

## MULHOUSE

## Chaînes logistiques : quelles mutations du mondial au local ?

[ Par **Didier Taverner**, directeur d'études socio-économie et **Stéphane Dreyer**, chargé d'études principal mobilités-réseaux, AURM ]

### Un modèle d'analyse à actualiser

Classiquement, l'analyse de la logistique opérait une distinction entre la logistique des longues distances et celle des courtes distances. La première était souvent privilégiée parce qu'elle renvoyait à des problématiques classiques d'aménagement du territoire : quelles zones d'activités ? Combien d'hectares à consacrer à ces activités ? Etc. La facette urbaine de ces grands flux était moins questionnée puisqu'à la fin, le consommateur se chargeait du « dernier kilomètre », en prenant son véhicule pour aller faire ses achats.

La logistique urbaine a certes fait l'objet de travaux. Mais les tentatives pour développer des espaces logistiques urbains ou des centres de distribution urbains ayant souvent échoué, nombreuses sont les collectivités qui ont préféré renvoyer la question à plus tard.

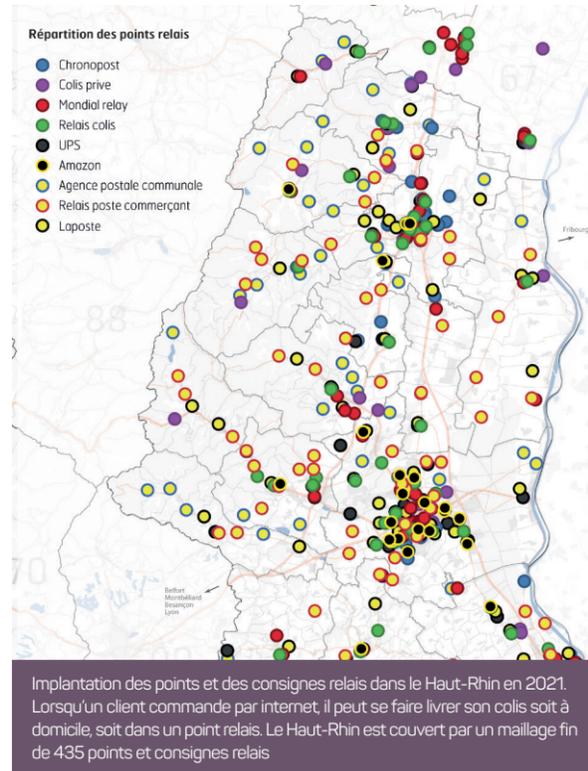
### Deux vecteurs essentiels de changement

Le développement rapide du e-commerce, encore renforcé par la crise sanitaire, change profondément la donne. Le consommateur ne se charge plus du dernier kilomètre, une part croissante de ses achats, même les plus quotidiens, lui est livrée. Il s'en suit une multiplication des acteurs, avec de nombreuses entreprises nouvelles venues sur le marché et de nouvelles formes d'activités logistiques. On garde bien, voire on multiplie, des entrepôts de toutes tailles situés hors des centres villes, mais s'y ajoutent des « entrepôts urbains » (dark stores, dark kitchens...) nécessaires à la livraison rapide (10/15 mn) des repas ou des achats. Il y a une complexification de la logistique avec le foisonnement des acteurs. Pour l'heure, aucune régulation de ces acteurs disparates, aux pratiques diverses, n'est en place. Les PLU ne sont pas toujours adaptés à ces nouvelles activités qui peuvent empiéter sur des espaces que l'on préférerait consacrer à l'accueil du public, pour animer la ville, pour contribuer à la socialité urbaine.

Le second vecteur de changement réside dans la mise en place des Zones à Faibles Emissions mobilités (ZFE-m). L'interdiction de circuler faite aux véhicules les plus polluants selon des calendriers plus ou moins contraignants et sur des espaces plus ou moins étendus, rebat les cartes. Et ce d'autant plus qu'il n'y a que peu de véhicules « propres », électriques ou hydrogènes par exemple, sur le marché. Cela vaut pour les particuliers qui ne pourront pas tous s'offrir, malgré les aides en vigueur, un véhicule électrique. Cela impacte aussi les entreprises qui ne trouveront pas aisément un matériel adapté à un coût supportable.

### Les territoires concernés, dont l'agglomération mulhousienne, font face à trois questions

La première est liée aux impacts sur les particuliers et les entreprises des mesures de restriction de circulation. Il s'agit ici de mesurer et cartographier ces impacts : combien de véhicules sont concernés, où sont-ils localisés, quels sont les périmètres d'interdiction les plus pertinents, sont autant de questions auxquelles il faut apporter des éléments de connaissance aux élus pour une prise de décision éclairée. Et l'on notera que les élus intéressés par ces décisions ne sont pas seulement ceux des agglomérations directement visées par la ZFE-m. Car les flux entrants peuvent être de proximité, mais aussi provenir de lieux plus lointains.



La deuxième concerne les possibles réorganisations de la logistique urbaine. Les transporteurs/logisticiens, à défaut de changer de matériel, peuvent réorganiser les derniers kilomètres. Le concept d'espaces logistiques urbains pourrait y trouver un second souffle, si un mode de coordination des principales parties prenantes est trouvé.

La troisième question a trait à l'acceptation sociale de ces nouveaux règlements. Elle se résoudra par un exercice de négociation autour des dérogations, des aides complémentaires à apporter...

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne participe au traitement de ces trois questions. Pour l'heure, il s'agit de produire de la connaissance sur les flux, les matériels, les acteurs concernés... Dans le courant de l'année et en 2023, un pas sera franchi en participant à l'animation de démarches de concertation entre acteurs de la logistique, voire de négociation entre les acteurs publics et les branches les plus concernées. ■

## PARIS

## Comment accompagner à la fois l'essor de la logistique et la décarbonation de la chaîne d'approvisionnement ? Recueil de bonnes pratiques...

[ Par **Pauline Chazal**, cheffe de projet mobilités et logistique urbaine, et **Patricia Pelloux**, directrice adjointe, APUR ]

En lien avec le COJO Paris 2024, l'Apur a réalisé un benchmark des pratiques innovantes mises en œuvre pour la logistique événementielle et du quotidien. L'objectif étant de porter à connaissance ces expérimentations et actions dans une optique de reproduction et de pérennisation de systèmes vertueux. 6 thématiques sont abordées visant à répondre aux enjeux actuels de la logistique dans le Grand Paris :

- l'organisation d'une logistique déportée;
- le stockage mobile et temporaire;
- le report modal vers le fluvial;
- le report modal vers le ferroviaire;
- la cyclo-logistique et la logistique du dernier kilomètre;
- la sensibilisation du grand public aux impacts de la logistique.

Les deux premiers axes visent à répondre à l'enjeu actuel de pression foncière et à la raréfaction du foncier logistique auquel sont confrontés les acteurs de la filière dans le Grand Paris. La mobilisation d'espaces de stockage et de plateformes de consolidation, déjà mises en œuvre à Londres, par certains acteurs du BTP ou de l'événementiel et en cours d'expérimentation dans plusieurs gares françaises, permet de réduire l'espace nécessaire à la destination finale, mais également de réduire les flux de camions circulant et de consolider les plannings de livraisons en optimisant le remplissage des véhicules et en sécurisant leur circulation en dehors des plages de congestion routière. Ce stockage déporté pourrait également se faire sur des entrepôts flottants notamment pour la logistique de certains sites olympiques situés bord à voie d'eau. A plus petite échelle et pour s'approcher au plus près de la zone de livraison, les opérateurs mettent en place des solutions de stockage mobile ou temporaire, à l'image de mini-hub s'installant temporairement sur



des espaces de stationnement sur voirie ou de l'utilisation de quatre dépôts d'autobus de la RATP dans la journée.

Les deux axes suivants s'intéressent à la décarbonation de la logistique et plus particulièrement au report modal vers le fluvial, et vers le ferroviaire. Le fluvial est une solution écologique qui émet 5 fois moins de CO2 par tonne transportée par rapport au mode routier et il comprend le transport de grands volumes. La Seine présente des réserves de capacité et permet de sécuriser les temps de transport et de proposer du stockage flottant en mouvement. La solution fluviale a déjà été mise en place dans le cadre d'événements dans Paris (Formule e, ...), pour la gestion des déchets à Venise, Lyon ou Paris, des transports exceptionnels du BTP (Charpente de la Cité musicale, village des athlètes, Dôme de l'île de la Cité, ...) ou encore couplée à de la cyclologistique pour approvisionner les commerces du centre de Strasbourg.

Tout comme le transport fluvial, le fret ferroviaire permet de réduire la congestion et la pollution. L'interconnexion des différentes lignes permet au transport ferroviaire d'être utilisable sur le territoire national mais également en Ile-de-France, du fait d'un maillage ferroviaire existant, qui pourrait être complété par certaines connexions (comme au port de

Gennevilliers) ou bien par les infrastructures de certaines lignes de tramway à terme. De nombreux sites embranchés fer existent utilisant ou pas encore l'embranchement comme l'hôtel logistique de Chapelle internationale. L'utilisation du ferroviaire est effective dans le secteur du BTP sur quelques chantiers en cours. En bout de chaîne intervient la livraison du dernier kilomètre. Le développement de nouveaux types de véhicules électriques et de vélos cargos couplé aux solutions précédemment évoquées permet d'envisager une réduction de l'impact environnemental de la logistique sur l'ensemble de la chaîne. Plusieurs acteurs ont déjà investi dans une flotte de vélos cargos commençant à irriguer la zone dense depuis des espaces de stockage innovants (barge fluviale, parkings transformés en espace de logistique urbaine, site de cross-docking temporaire).

Enfin, l'information et l'implication du grand public dans les choix est un axe qui reste à développer. Des actions très ponctuelles de communication sur l'impact de la logistique d'un événement ou des choix de mode de livraison existent mais la logistique et son impact environnemental et urbain restaient encore un volet peu documenté et éclairé du fonctionnement de la ville. ■

## MARSEILLE

# La grande logistique à l'épreuve de la sobriété foncière et de la décarbonation : l'exemple des Bouches-du-Rhône

[ Par **Xavier Moiroux**, chargé d'études Economie au sein du pôle Développement économique et Stratégie, Agam ]

La grande logistique (10% de l'emploi salarié privé en France, 10% du PIB) s'est imposée depuis une trentaine d'années dans le paysage des périphéries des grandes métropoles, avec ses méga-entrepôts et ses norias de camions. Si son développement se poursuit encore (+ 280% de croissance des flux logistiques en Europe prévue d'ici 2050 et + 66% pour la France selon l'OCDE), les exigences de la sobriété foncière et de la décarbonation la concernent également.

## Foncier logistique et sobriété foncière

La logistique a connu un fort développement dans les Bouches-du-Rhône : une offre de 3 millions de m<sup>2</sup> à l'ouest de l'étang de Berre et 2200 ha de zones à dominante logistique dans la métropole Aix-Marseille-Provence. Les transactions en immobilier logistique durant la crise sanitaire ne se sont jamais aussi bien portées et les besoins sont toujours en croissance. Ces besoins sont portés par le développement des conteneurs (3M d'evp attendus en 2030 contre 1,5 en 2021) et du e-commerce, soit 620 hectares manquants selon le DOFIE (Document d'orientation foncière et immobilière économique de la métropole). La logistique est aussi confrontée aux évolutions des entrepôts : augmentation de leur taille, automatisation, entrepôts à étage et à haute qualité environnementale. Toutefois, la demande pléthorique en logistique génère une pression très forte sur le foncier, et d'importants flux de poids lourds supplémentaires nécessitant notamment de penser les politiques d'intermodalité en amont.

Le foncier est devenu un enjeu majeur du fait de la rareté foncière, des problématiques d'autorisations, et avec l'avènement du principe de zéro artificialisation nette qui favorise désormais les constructions sur des terrains déjà artificialisés.

Permis de construire : Surface créée et transformée entre 2017 et mi-2021



Ainsi dans la métropole Aix-Marseille-Provence (hors Grand Port Maritime de Marseille), le foncier pour l'activité est occupé à 98%. Seul le GPMM possède des réserves foncières. Les extensions des zones de Distriport et de Clésud sont programmées, mais la compensation foncière écologique rend ces projets complexes, dans des secteurs bénéficiant de protections environnementales. Les extensions de zone ou de bâtiments logistiques sont régulièrement attaquées au tribunal par des associations avec des arbitrages rendus beaucoup plus stricts. En parallèle, des requalifications de terrains déjà artificialisés pour des projets logistiques se multiplient. A l'est de l'étang de Berre, 30 hectares ont déjà été requalifiés en zone logistique. Le GPMM privilégie les projets sur des terrains déjà artificialisés (IDEC dans le secteur de la Feuillane, Arcelor ou Ascofields), et associe systématiquement l'ouverture d'Installations Terminales Embranchées à ses projets logistiques. Le MIN de Chateaufort aménage aujourd'hui son pôle logistique sur une ancienne zone d'activité dégradée.

## La décarbonation de la logistique

La décarbonation de la logistique passe par l'intensification du report modal (ferroviaire et fluvial) et la généralisation de l'intermodalité pour les grandes plateformes logistiques. Le GPMM affiche de

meilleurs résultats que par le passé (22% de report modal sur les conteneurs en 2020) et la métropole est engagée dans l'extension du chantier de transport combiné de Clésud, le soutien à la gare de triage de Miramas et la création d'un Service Public Ferroviaire de proximité.

La décarbonation passe aussi par le basculement des poids lourds et des bateaux sur de nouvelles motorisations (GNV, hydrogène, Ethanol, Bio-gaz...etc). Des stations GNV et hydrogène (4 existantes) se créent sur le territoire et les acteurs logistiques se mobilisent sur la logistique décarbonnée. Etudes, groupes de travail et événements se multiplient sur le sujet. Le transport maritime n'est pas en reste (électrification des quais, GNL, bio-gaz, hydrogène...), même si la réduction des émissions de Nox demeure prioritaire.

La filière logistique est investiguée depuis longtemps à l'Agam et son expertise est reconnue. Associée au comité technique du schéma directeur de la logistique métropolitaine, l'agence a piloté récemment des études inter-agences pour la Région Sud et la Délégation Interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône sur le foncier logistique à différentes échelles : Bouches-du-Rhône, Région (hors Alpes), et axe logistique Méditerranée-Rhône-Saône, et sur les complémentarités logistiques entre Aix-Marseille-Provence et les territoires voisins. Elle intervient sur le transport marchandises à l'échelle métropolitaine à travers la rédaction du plan de mobilité. Elle est également associée aux réflexions sur la décarbonation de la logistique (étude PIICTO, Ateliers Régionaux de la Logistique, etc.). ■

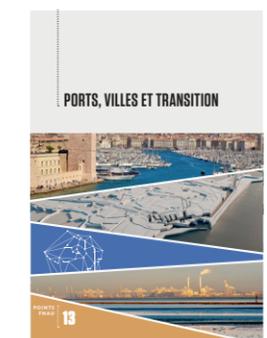
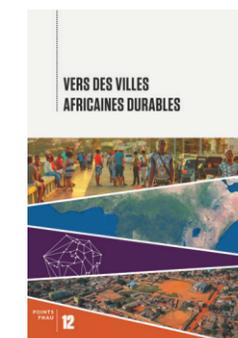
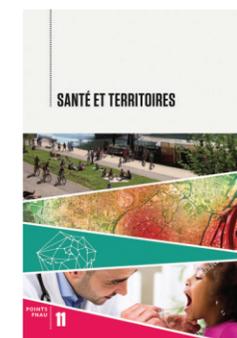
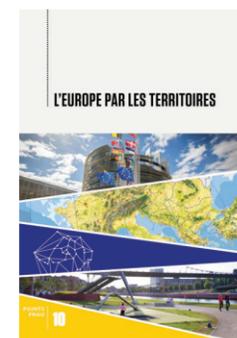
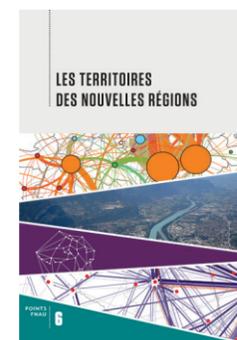
# Points FNAU, une collection pour bâtir la ville et les territoires de demain

La collection Points Fnau est une collection d'ouvrages, éditée chez Gallimard Alternatives, sur l'urbanisme et l'aménagement. Pensées par des urbanistes, ces publications servent à inventer la ville et les territoires de demain, entre pistes de réflexion et exemples concrets. Cette collection dont le 12<sup>e</sup> numéro est paru fin 2020 traite de sujets aussi variés que les étudiants et universités, comme acteurs de la ville ; des espaces publics ordinaires ou encore l'urbanisme collaboratif.

Le prochain numéro paraîtra fin 2022 et portera sur les territoires numériques inclusifs.

## Retrouvez l'intégralité de la collection sur le site de la Fnau, rubrique publication et sur le site de Gallimard.

1. Le projet urbain : l'expérience singulière des agences d'urbanisme
2. Pour des espaces publics ordinaires de qualité
3. Les métamorphoses de l'autoroute urbaine
4. Le patrimoine territorial en projet
5. L'expérience métropolitaine lyonnaise
6. Les territoires des nouvelles régions
7. Vers un urbanisme collaboratif
8. Les Pôles métropolitains, accélérateurs de coopérations territoriales
9. Étudiants et universités, acteurs de la ville
10. L'Europe par les territoires
11. Vers des villes africaines durables
12. Santé et territoires
13. Ports, villes et transitions





© DR

## VIRGINIE CAROLO-LUTROT

Dans la Caux-construction

Présidente de Caux Seine Agglo, vice-présidente de l'agence d'urbanisme Le Havre Estuaire de la Seine (AURH), membre du bureau de la FNAU, est une passionnée de prospective. L'Amérique vient de lui offrir un horizon à trente ans.

Le hasard a voulu que notre rendez-vous tombe le matin même où Virginie Carolo-Lutrot apprenait le choix du chimiste américain Eastman d'implanter dans la zone industrielle de Port-Jérôme 2, c'est-à-dire dans la communauté d'agglomération qu'elle préside (80 000 habitants, 25 000 emplois), la plus grande usine au monde de recyclage moléculaire de plastiques polyesters : un projet à un milliard de dollars (850 millions d'euros), porteur de 350 emplois et à même d'en impacter indirectement 1 500 supplémentaires.

Inutile de préciser que lorsqu'il est question de dollars l'Oncle Sam ne fait pas dans l'improvisation : les prospecteurs d'Eastman n'ont pas seulement fait la chasse aux subventions, ils ont remonté sur dix ans le fil des déclarations de Virginie Carolo-Lutrot ! Et ils ont saisi l'essentiel : cette femme de 48 ans issue de la fonction publique territoriale n'est pas une adepte du discours politique conjoncturel. Sa pensée très structurée semble s'être mise entièrement au service des politiques publiques dont elle rappelle au passage que ce sont des stratégies à mettre en œuvre en commun pour atteindre des objectifs communs. « *Nous ne sommes pas des vendeurs de mètres carrés* », résume-t-elle en guise de profession de foi. C'est pourquoi au cours de son parcours de fonctionnaire puis dans ses différents mandats d'élue (maire de Port-Jérôme-sur-Seine, présidente de Caux Seine agglo, première vice-présidente d'Intercommunalités de France, vice-présidente de la Région Normandie), qu'elle juge « *tous cohérents entre eux* », Virginie Carolo-Lutrot a « *souhaité acquérir un maximum de compétences* ». Finances, ressources humaines, développement économique, urbanisme, environnement, habitat, fiscalité locale : elle croise tous ces domaines,

qui, dit-elle, « *parlent des mêmes sujets* ». Aussi définit-elle son profil « *plutôt comme celui d'un développeur de territoire* ». Le « *dialogue de co-construction* » est donc son quotidien. « *C'est un travail de lutte permanent contre les silos* », confie-t-elle. Autant dire que ses fonctions au sein de l'agence d'urbanisme Le Havre Estuaire de la Seine (AURH), présidée par Edouard Philippe, et du bureau de la FNAU viennent nourrir cette appétence militante pour la prospective : « *la FNAU c'est l'échange, la vision, la transversalité, bref l'essentiel* ».

Il allait de soi que Virginie Carolo-Lutrot n'ait pas d'étiquette politique, « *par souci de neutralité* ». Sur l'axe Seine, elle se félicite de parler aussi bien à Rouen qu'au Havre, ce qui en terre normande n'est pas donné à tout le monde. Un pragmatisme qui ne pouvait que séduire les Américains, comme son volontarisme pour contrer une paupérisation qui ne saurait être selon elle une fatalité : « *un territoire doit toujours croire en lui. Les politiques de reconversion nous obligent certes à changer de modèle, à être maître du foncier pour pouvoir relocaliser. L'arrivée d'Eastman, c'est la préparation d'un nouvel écosystème pour trente ans* ».

Pionnière de l'économie circulaire, Caux Seine agglo a fait de la décarbonation de son activité industrielle une priorité. Le projet Eastman, qui s'inscrit dans le plan d'attractivité « *Choose France* », entre dans cette stratégie puisque le chimiste va y développer de nouvelles filières de recyclage des déchets les plus difficiles à traiter en vue d'une réutilisation à l'infini. Port-Jérôme 2 doit également accueillir la future usine de production d'hydrogène bas carbone d'Air Liquide. Virginie Carolo-Lutrot poursuit la construction territoriale. ■

Nicolas Guillon



© DR

## PASCAL TATON

A son aise dans sa « ménagerie »

Directeur général de l'agence Scalen, la vie des gens passionne ce scientifique qui ne se voyait pas passer son temps dans un laboratoire. Il a trouvé sa place dans le réseau des agences d'urbanisme où il cultive l'échange.



*Je viens de la biologie, affiche-t-il en préambule. De la biologie, je suis passé à l'écologie et de l'écologie à l'urbanisme.*

Et il y a dans ce chemin plus de sens qu'il n'y paraît. La biologie est la science qui a pour objet l'étude des êtres vivants, l'urbanisme désigne l'ensemble des sciences et des techniques qui concourent à l'aménagement de la ville afin d'assurer le bien-être des êtres vivants qui l'habitent. A la tête de l'Agence de développement des territoires Nancy Sud Lorraine depuis 2011, Pascal Taton souligne que « *les agences d'urbanisme s'intéressent à tout, qu'elles ne mettent aucune barrière. Or, même si je suis plutôt un esprit scientifique, je n'avais nullement envie de m'enfermer dans une tour d'ivoire. Ce réseau m'a offert cette passerelle, j'ai rencontré des gens, j'ai découvert la vie des gens, et la vie des gens est complexe. Les agences sont justement là pour aider à la décision quand il y a de la complexité.* »

Celui qui a également fait des études d'aménagement du territoire à l'université de Bordeaux et suivi une formation à l'urbanisme opérationnel et aux politiques publiques locales sait de quoi il parle : il a fait ses premiers pas professionnels au sein du mouvement Pact Arim, qui depuis bientôt un siècle vient soulager la détresse des mal-logés. La soif d'apprendre et de comprendre a été le moteur principal du parcours de Pascal Taton, dont la progression est un cours de géographie : « *j'ai pris mon premier poste en milieu rural. Puis j'ai été recruté à Montbéliard, une ville moyenne, pour me poser finalement à Nancy, dans une aire métropolitaine où j'ai piloté le plus grand Scot de France* ». Une expérience à toutes les échelles du territoire au cours de laquelle notre explorateur a emmagas-

iné les connaissances et les expériences : « *j'ai commencé par l'habitat pour élargir mon champ d'action à la politique de la ville puis à la planification et à l'aménagement. Et à Montbéliard comme à Nancy, j'ai abordé la question du développement économique.* »

En résulte une approche globale des problématiques urbaines, une lecture en diagonale qui se trouve être précisément la marque de fabrique des agences. « *On ne peut pas être connaisseur en tout, il est important de savoir où l'on se situe, mais on peut être un expert en termes de confiance qui va savoir poser un diagnostic, formuler une proposition ou évaluer une politique publique dans le cadre d'une relation avec les décideurs s'inscrivant dans la durée. C'est ce qui fait de nos agences des structures passionnantes car elles-mêmes, très hétérogènes dans leur composition, fonctionnent de manière sociétale. J'ai l'habitude de dire que je dirige une ménagerie de 37 personnalités avec autant d'approches différentes.* »

De la FNAU, où il confie « *se sentir bien* », Pascal Taton apprécie fortement l'ancrage local : « *le fait d'être une cinquantaine de structures sœurs permet un échange ouvert. Je dois d'ailleurs y prendre en charge un groupe « coopération des territoires » et un groupe « foncier » dont l'objectif est de travailler sur la question de la sobriété.* »

Scalen est en train pour sa part d'initier un projet stratégique en deux volets : la transition écologique et la création d'un centre de ressources (enquêtes, cartes etc.) via un accès internet. « *Parce qu'une agence d'urbanisme est aussi une mémoire de territoire, une intelligence collective* », conclut l'humaniste. ■

Nicolas Guillon

Dans le cadre de la

# BIENNALE DE CARTOGRAPHIE 2022

du 1<sup>er</sup>  
au 4 juin

2<sup>ème</sup>  
édition

# LES NOUVEAUX DÉFIS

# DE LA CARTOGRAPHIE

**l'Agence**  
DE DÉVELOPPEMENT  
ET D'URBANISME DE  
**Lille Métropole**



# 02/06

9h - 17h30

BAZAR

Visuel librement inspiré d'une illustration de l'artiste suisse Schorian

En partenariat avec



Organisation

