

+ LA LOGISTIQUE

Le transport de marchandises et de matériaux et les opérations logistiques associées constituent des activités primordiales à un fonctionnement régional performant, transversales à l'ensemble des activités économiques. En Île-de-France, première région française en termes de surfaces d'entrepôts, la logistique est un vecteur de développement économique important.

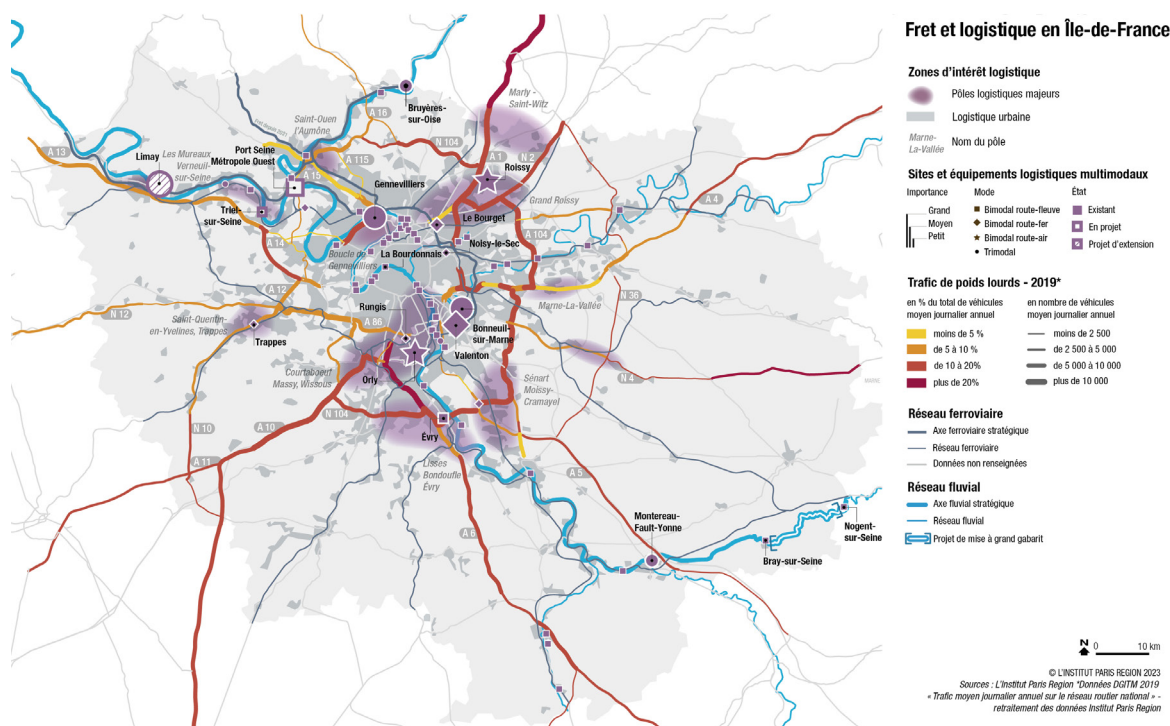
Le secteur de la logistique est toutefois confronté à un ensemble de défis fonctionnels (lutte contre l'éviction de ces activités) et environnementaux (réduction de la consommation foncière et des émissions de gaz à effet de serre, contribution à l'économie circulaire, maîtrise des nuisances) qui rendent nécessaire un accompagnement à la transformation du secteur pour le rendre tout à la fois plus efficace et plus vertueux.

En ce sens, le SDRIF-E optimise la localisation des implantations économiques, en particulier logistiques, pour densifier les sites existants, réduire les distances d'acheminement et favoriser l'emploi de modes de transports bas carbone. L'organisation et le fonctionnement de la logistique francilienne doivent s'appuyer de manière privilégiée sur une armature multimodale de sites fluviaux et ferroviaires, d'échelle régionale et territoriale, articulée avec le réseau routier principal et en cohérence avec celle des régions voisines. Cette armature comprend des

sites existants à optimiser et des sites à créer, notamment dans les secteurs denses en activités économiques et présentant un potentiel important de report modal. En complément, les innovations technologiques (développement de modes de transports plus durables), organisationnelles (prévision, mutualisation, etc.) et structurelles (densification, verticalisation, etc.) doivent être encouragées pour assurer la robustesse du secteur logistique.

Les orientations réglementaires relatives à la logistique sont présentées et explicitées ci-dessous. Il est à noter que le Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) développe, par ailleurs, un axe relatif au soutien d'une activité logistique performante et durable compatible avec le SDRIF-E dont les documents d'urbanisme et les plans locaux de mobilité devront tenir compte. Le PDMIF dispose en particulier d'un volet relatif à la réglementation de la circulation et des livraisons pour les véhicules de marchandises, avec des recommandations de normes de stationnement dédiées à décliner dans les documents d'urbanisme.

Voir également fiche n° 26 « Les sites d'activité économique ».



La logistique francilienne a une empreinte foncière importante. Le secteur est en croissance rapide, avec des sites qui s'implantent selon trois critères clés : surfaces adaptées aux besoins des schémas logistiques actuels, coût du foncier, accès. Cela se traduit par trois mouvements : étirement des polarités existantes, développement en périphérie, réinvestissement (si possible) de l'existant. Les territoires d'implantation des entrepôts dessinent un arc à l'Est qui s'appuie sur l'accessibilité routière de la rocade francilienne, en Seine-et-Marne, dans le Val-d'Oise et en Essonne, mais peu dans les Yvelines. En parallèle, se développe une demande pour des espaces logistiques urbains en zone dense, soumise à des tensions avec d'autres fonctions urbaines (habitat, tertiaire, services, transport).

Source : SDRIF-E, Projet d'aménagement régional, p. 127.

MAINTIEN ET DENSIFICATION DES EMPRISES LOGISTIQUES

Maintien des emprises logistiques (fret)

Au regard de l'OR 116, « les terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, aéroports, sites multimodaux) doivent être conservés à ces usages ». Les sites multimodaux à maintenir ou à renforcer sont par ailleurs représentés sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale » et régis par les OR 118 et 119 (voir infra). En cohérence également avec cette exigence de préservation, l'OR 145 prévoit que « les capacités fret dans les emprises aéroportuaires doivent être maintenues ».

Cet enjeu de préservation des emprises est particulièrement prégnant dans les zones urbaines les plus denses, où la logistique perçue comme peu compatible avec les développements résidentiels en raison des nuisances qu'elle génère, subit un recyclage urbain au profit du logement et du tertiaire.

Si le maintien de ces emprises logistiques n'est toutefois pas possible, une relocalisation peut être envisagée « à condition que son bilan soit aussi avantageux en termes de service rendu, de préservation de l'environnement et de protection des populations » (OR 116). Dans cette hypothèse, le document d'urbanisme local devra exposer les éléments justifiant que cette condition est bien satisfaite.

Compacité de l'immobilier logistique

Le secteur logistique est un des secteurs qui consomme de l'espace (entre 2012 et 2021, il représente 4% des extensions urbaines franciliennes, avec une consommation qui s'est accélérée (entre 2017 et 2021). Aussi l'OR 117 prévoit-elle que « la densification des emprises logistiques existantes doit être privilégiée afin de permettre de contenir l'étalement des zones logistiques, notamment le long des axes routiers ». Les communes et territoires traversés par des axes routiers structurants feront l'objet d'une certaine vigilance dans la mise en œuvre de cette OR.

S'agissant des nouvelles implantations d'immobilier logistique, elles « **doivent être compactes** » (c'est-à-dire, limiter l'emprise au sol des bâtiments) « **dans le respect des orientations relatives aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation** ».

Enfin, « **la création de nouvelles zones logistiques exclusivement routières est à éviter. Elle doit prioritairement s'intégrer dans des sites d'activités économiques** ». Sur ce dernier point, il convient de souligner que l'implantation de nouvelles activités logistiques n'est pas prioritaire

au sein des sites d'activité d'intérêt régional. Elles y sont principalement admises dans la mesure où elles constituent des fonctions supports aux activités industrielles (OR 102, voir fiche n° 26 « Les sites d'activité économique »).

En lien avec la maîtrise de l'étalement logistique, il convient de rappeler qu'un PLU(i) ne peut prévoir d'ouverture à l'urbanisation qu'en justifiant de la mobilisation des capacités offertes par les espaces déjà urbanisés, notamment les friches et les locaux vacants.

Les outils des documents d'urbanisme locaux

SCoT – Le DOO peut décliner par secteur géographique les objectifs de réduction de l'artificialisation des sols du PAS en tenant compte notamment des besoins en matière de d'implantation d'activité économique et du potentiel foncier mobilisable dans les espaces déjà urbanisés et à urbaniser (art. L141-8 C. urb.). Les annexes doivent par ailleurs présenter la justification des objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espace (art. L141-15 C. urb.).

Depuis la loi Climat et résilience de 2021, le SCoT doit développer un volet logistique dans le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL). Les conditions d'implantation des constructions notamment logistiques commerciales « privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et des friches et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement » (art. L141-6 C. urb.). En outre, pour les équipements logistiques commerciaux, le DAACL « localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et au regard » des objectifs de réduction de l'artificialisation définis par le projet d'aménagement stratégique.

Au-delà de la logistique commerciale, le DOO peut définir des objectifs et orientations favorisant le maintien et l'optimisation des sites logistiques au titre du développement économique (art. L141-5 C. urb.).

PLU(i) – Le rapport de présentation du PLU(i) doit présenter notamment une analyse de la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis. Le PADD ne peut prévoir l'ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers que s'il est justifié, au moyen de l'étude de densification sus-évoquée, que « la capacité d'aménager et de construire est déjà mobilisée dans les espaces urbanisés. Pour ce faire, il tient compte de la capacité à mobiliser effectivement les locaux vacants, les friches et les espaces déjà urbanisés pendant la durée comprise entre l'élaboration, la révision ou la modification » du PLU(i) et le bilan de mise en œuvre de ce dernier (art. L151-4 et L151-5 C. urb.).

Pour maintenir les emprises logistiques, le règlement du PLU(i) peut privilégier des secteurs monofonctionnels pour accueillir les sous-destinations « industrie » et « entrepôts », susceptibles de générer des nuisances particulières. Une certaine mixité des destinations et sous-destinations pourra en revanche être favorisée pour permettre le développement de la logistique urbaine (voir infra).

Le règlement du PLU(i) peut également délimiter, dans les zones U et AU, « des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif » (art. L151-16 C. urb.).

Le PLU dispose par ailleurs de divers leviers favorisant la densité au sein des emprises logistiques : modification des règles d'emprise au sol et de hauteur des bâtiments, etc.



Ressources utiles

- **Observatoire fret et logistique en Ile-de France (OFELIF)** : cet observatoire animé par L'Institut Paris Region s'inscrit dans les orientations de la stratégie fret et logistique de la Région Île-de-France et dans le cadre du programme d'actions pour le fret et la logistique en Île-de-France porté par l'État. Il vise à renforcer et partager la connaissance du fret et de la logistique en fournissant un socle d'expertises et d'informations territorialisées permettant d'éclairer les acteurs et les décideurs (tableaux de bord, cartes, autres ressources).
- **La logistique, fonction vitale**, M. Adam, C. Ropital, Les Carnets pratiques, L'Institut Paris Region, 2018 : ce carnet présente les différentes formes de l'activité logistique et en dresse un bref état des lieux sur le territoire francilien. Des fiches d'exemples de bonnes pratiques permettent de montrer de quelles manières l'activité logistique peut être prise en compte dans les réflexions et les décisions des acteurs de l'aménagement et de la supply chain, afin d'accompagner l'écriture des lieux logistiques de demain.

LES SITES MULTIMODAUX

Un certain nombre de sites multimodaux sont identifiés sur la carte sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ». Les grands losanges correspondent aux plateformes portuaires, aux chantiers de transport combiné et aux triages. Les petits losanges correspondent autres sites ferroviaires ou fluviaux implantés majoritairement en zone urbaine dense.

Sites multimodaux à préserver

Le SDRIF-E identifie 166 sites multimodaux existants devant « *être maintenus et leur emprise préservée* » au titre de l'OR 118, dont près de la moitié se trouvent dans l'hypercentre et le cœur d'agglomération. Ces sites sont représentés par des losanges « pleins » sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ».



Extrait de la carte « Développer l'indépendance productive régionale »

Sites multimodaux à créer ou à renforcer

L'OR 119 prévoit « *l'aménagement de grands sites multimodaux permettant la massification des flux (...) aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux* ». Elle précise que « *la multimodalité est un prérequis pour l'implantation des grandes plateformes logistiques régionales* ».

Les grandes plateformes logistiques régionales correspondent aux plateformes logistiques L/XL/XXL illustrées page suivante, et évoquées dans le PAR, p. 126. Elles comprennent des sites d'activités économiques dédiés à l'activité logistique (parcs logistiques) ou à dominante logistique et sont considérées d'envergure régionale au regard des surfaces bâties et des classes d'actifs.

Dans ce cadre, le SDRIF-E définit la localisation préférentielle de 45 sites multimodaux « *à créer ou dont le potentiel multimodal est à renforcer* » (OR 119), représentés sous la forme de losanges « creux » sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ». S'agissant du « renforcement » des sites existants, il s'agit de permettre l'ajout d'autres fonctions multimodales ou/et la restructuration des installations sur le site pour assurer leur fonctionnalité. Il peut s'agir également de réactiver/remettre en fonctionnement des sites multimodaux historiques qui ne sont plus utilisés.



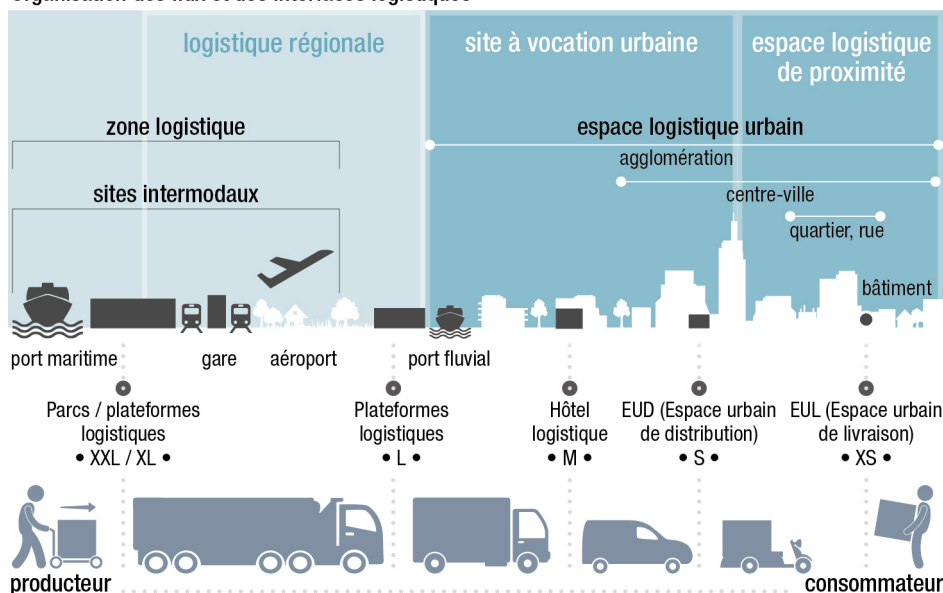
Extrait de la carte
« Développer l'indépendance
productive régionale »

Dans l'hypothèse où un site multimodal à créer ou à renforcer chevauche un secteur de développement industriel d'intérêt régional, la mobilisation des capacités d'urbanisation correspondantes est conditionnée à la réalisation du port représenté (OR 85).

Accessibilité route/fer des sites bord à voie d'eau ou ferroviaires

Au-delà de la préservation des emprises logistiques, « *l'accessibilité routière, et le cas échéant ferroviaire, des sites bord à voie d'eau ou ferroviaires dédiés aux marchandises, aux matériaux de construction et aux déchets (...)* devra être garantie. L'urbanisation dans leur environnement immédiat devra être compatible avec leur activité » (OR 120). L'enjeu est que les développements urbains situés à proximité n'obèrent pas le bon fonctionnement des sites logistiques.

Organisation des flux et des interfaces logistiques



© L'INSTITUT PARIS REGION 2023
Source : L'Institut Paris Region - Pictogrammes : © 123rf / Jeremy

Extrait du SDRIF-E, Projet d'aménagement régional, p. 126

Les outils des documents d'urbanisme locaux

Voir leviers évoqués dans la section « Maintien et densification des emprises logistiques ».

PLU(i) – Le règlement du PLU(i) peut, en outre, définir des emplacements réservés (art. L151-41 C. urb.) :

- à des « installations d'intérêt général à créer ou à modifier » (qui peuvent inclure, par exemple, des infrastructures portuaires ou ferroviaires)
- à des « voies et ouvrages publics dont il précise la localisation et les caractéristiques », le cas échéant, pour améliorer l'accessibilité des sites bord à voie d'eau ou ferroviaires, ou en accompagnement des dispositions visant à permettre la création ou le renforcement de sites multimodaux.



Ressources utiles

- **SDRIF-Explorer** : cet outil numérique permet d'identifier plus précisément les sites multimodaux à maintenir, à renforcer ou à créer, représentés sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale ». Les orientations réglementaires associées à ces postes de légende sont également renseignées.

LES PORTS

L'ouverture du Canal Seine Nord Europe, plus globalement, la trame portuaire régionale doit permettre d'appuyer la structuration de l'activité logistique francilienne. Le développement du fret fluvial est ainsi à promouvoir en préservant et en renforçant les sites portuaires et multimodaux face à la pression urbaine (voir section précédente), en optimisant les emprises portuaires et en créant de nouvelles plateformes portuaires sur les grands corridors européens, tout en conciliant ces activités avec la préservation des berges.

Intégration environnementale des ports

« *Les ports doivent veiller à assurer une meilleure intégration de l'équipement dans son environnement, notamment urbain, et une prise en compte des continuités écologiques* » (OR 121).

Cette orientation réglementaire :

- d'une part, vise à prévoir ou améliorer l'insertion paysagère ou urbaine de ces infrastructures, et à réduire, le cas échéant, l'exposition des populations aux nuisances induites par l'activité portuaire,
- et d'autre part, fait écho à l'OR 21 relative à la préservation des berges qui prévoit que « *si la construction ou l'imperméabilisation des berges ne peut être évitée, pour assurer les fonctions en lien avec la voie d'eau (port, zone de logistique multimodale, etc.), les continuités écologiques doivent être restaurées à proximité* ».

La prise en compte des continuités écologiques s'appuiera notamment sur les liaisons vertes à renforcer (OR 4) lorsqu'elles existent, et sur les éléments de préservation identifiés par le Schéma régional de continuité écologique (SRCE).

Nouvelles installations portuaires à optimiser

Au regard de l'OR 122, elles doivent « *disposer d'accès routiers adaptés, être capables d'accueillir des capacités logistiques significatives et intégrer l'objectif de sobriété foncière* ».

Les ports sont au nombre des sites multimodaux à maintenir, à créer ou à renforcer (voir supra). Leur connexion au réseau ferré est donc un enjeu au regard de cette multimodalité, ainsi :

- les plateformes portuaires (représentées, pour rappel, par des « grands losanges » sur la carte « Développer l'indépendance productive

régionale ») « *doivent disposer d'embranchements ferrés ou pouvoir être embranchées* » ;

- s'agissant des autres sites fluviaux (représentés par des « petits losanges » sur la carte précitée), « *ces embranchements seront, autant que possible, favorisés* ».

Activités industrielles et installations d'économie circulaire

L'OR 47 prévoit, pour « *faciliter le recyclage urbain et les opérations de rénovation des bâtiments* », que les documents d'urbanisme permettent « *l'implantation d'infrastructures de proximité consacrées au tri et au recyclage des déchets du bâtiment* » et de conforter « *un réseau d'installations dédiées (...) au plus près des lieux de déconstruction, en veillant à réduire les nuisances induites pour la population environnante* ». Aussi, convient-il de veiller au maintien des activités industrielles et de l'économie circulaire dans le système portuaire francilien, notamment pour répondre aux forts besoins issus du renouvellement urbain. Il est à noter que ¾ du trafic fluvial est lié au transport de matériaux de construction et de déblais.

Le cœur d'agglomération présente, en ce domaine, des enjeux importants. Un certain nombre de sites d'activité d'intérêt régional à vocation prioritairement industrielle, ainsi que des sites supports de services urbains ou d'économie circulaire sont d'ailleurs identifiés sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale », à proximité de ports à maintenir ou à renforcer. Au-delà des objets représentés sur la carte, il importe plus largement de préserver les services urbains (OR 48) et de maintenir leur accès, notamment fluvial (OR 50).



Ressources utiles

- [Cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales](#), Ville de Paris, HAROPA, Architectes des Bâtiments de France, Apur, 2022 : référentiel concernant les berges parisiennes, comprenant une déclinaison par port. Le document vise à mettre en avant l'unicité du site, au-delà des usages divers qui le caractérisent : activités portuaires de transport de marchandises, matériaux ou de passagers, activités de loisirs ou simple promenade. La question des plantations et de la végétalisation y est notamment traitée.
- [Cahier des prescriptions et des recommandations architecturales, paysagères et environnementales pour le port de Bonneuil-sur-Marne](#), 2024, HAROPA : document déclinant le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable du port de Bonneuil-sur-Marne, à l'attention des différents aménageurs intervenant sur le port. Il aborde notamment les sujets des plantations, de la gestion de l'eau, et du traitement paysager du site.

LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

La situation du fret ferroviaire est très contrainte en Île-de-France. C'est pourquoi les OR 123 et 124 prévoient de maintenir les capacités fret sur les radiales d'accès à la ligne de la Grande Ceinture – principal support du fret ferroviaire dans la région – et sur cette dernière, ainsi que les équipements d'interface rail/route.

Au regard de l'OR 124, « *les emprises des installations terminales embranchées (ITE) existantes ou potentiellement exploitables doivent être préservées, en particulier au sein de l'hypercentre et du cœur d'agglomération. Leur accès au réseau ferroviaire fret et mixte doit être maintenu* ».

Les ITE à maintenir sont représentées sur la carte « Développer l'indépendance productive régionale », en tant que sites multimodaux.

LE TRANSPORT ROUTIER

C'est par la route que sont transportées l'immense majorité des marchandises régionales. Le transport routier représente en effet 87 % du trafic de fret en Île-de-France. Compte tenu de son poids d'une part, dans les flux logistiques, et d'autre part, dans les émissions de gaz à effet de serre, il importe de mobiliser tous les leviers disponibles pour maintenir la qualité d'accès routier entre les pôles économiques de production et de distribution, tout en réduisant les externalités négatives générées par ce mode de transport.

Le chapitre dédié à la logistique dans les orientations réglementaires ne traite pas spécifiquement du transport routier de marchandises, mais il convient de se reporter aux OR abordant plus globalement le transport routier dans le chapitre 5 « Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité » (voir fiche n° 31 « Les mobilités »), ainsi qu'aux autres OR relatives aux espaces économiques (voir fiche n° 26 « Les sites d'activité économique »).

Notamment, l'OR 134 vise le déploiement des bornes de rechargement et points d'avitaillement multi-énergies (électricité, hydrogène, gaz naturel pour les véhicules). Pour accompagner la décarbonation des poids lourds, il est pertinent de contribuer au maillage de stations de recharge en privilégiant la proximité aux plateformes multimodales, polarités logistiques et aux corridors fret majeurs.

Par ailleurs, l'OR 104 prévoit « *de façon à garantir la fonctionnalité des sites d'activités économiques* » que les projets urbains planifiés à proximité ne compromettent pas leur accessibilité routière notamment pour le transport de marchandises. Elle précise qu'« *une attention particulière sera portée pour les sites multimodaux en fonction des gabarits des véhicules et des flux générés* ».

Enfin, pour faciliter les expéditions et livraisons, « *des espaces de stationnement pour les véhicules utilitaires, légers et lourds, doivent être intégrés dans des espaces mutualisés et le cas échéant dans les emprises privées* » (OR 105).

Les outils des documents d'urbanisme locaux

PLU(i) – Le règlement « peut imposer la réalisation d'aires de livraisons permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction. » (art. L151-33-1 C. urb.)

LA LOGISTIQUE URBAINE

Pour répondre aux nouvelles attentes des consommateurs franciliens (notamment avec le développement du e-commerce et des drives), les chaînes de distribution se sont intensifiées et multipliées, conduisant à une augmentation en masse des flux dits « du dernier kilomètre » en zone urbaine impliquant la structuration d'un réseau logistique adapté dont l'OR 125 pose le cadre. Les ports urbains jouent un rôle important dans ce réseau (voir supra, « Les ports »).

Prévoir l'implantation de plateformes et espaces relais en zone dense

Les documents d'urbanisme doivent permettre l'implantation de plateformes, centres de distribution urbains et espaces urbains de livraison « *qui devront être créés dans les zones urbaines denses* », pour relayer les grands équipements et sites multimodaux.

L'OR 125 précise que « *les besoins logistiques doivent être anticipés et intégrés dans les projets d'aménagement, y compris en renouvellement, notamment dans les zones commerciales* ».

Ainsi, lorsqu'un document d'urbanisme définit des zones ou secteurs de projets, il convient de prévoir des espaces de logistique urbaine en tenant compte des usages dominants, du contexte urbain et de la continuité des réseaux. Les espaces interstitiels et les délaissés identifiés dans le cadre d'un diagnostic foncier peuvent s'avérer pertinents pour l'accueil des activités de distribution urbaine (ex : délaissés routiers, espaces sous ponts). Selon les activités, des espaces d'accueil pour la logistique peuvent aussi être envisagés en pied d'immeuble, en sous-sol ou en étage de bâtiments existants (ex : services de messagerie).

Optimiser l'immobilier logistique urbain

« *L'optimisation de l'immobilier logistique urbain doit être recherchée, en développant par exemple en toiture des équipements sportifs, la végétalisation, l'agriculture urbaine, ou des installations photovoltaïques* ». L'idée ici est de limiter les nuisances sonores et visuelles en combinant verticalité, mixité des usages et insertion urbaine (ex : hôtels logistiques) et de faire en sorte que l'immobilier logistique contribue à la lutte contre les effets du dérèglement climatique, particulièrement prégnant en zone dense.

Les outils des documents d'urbanisme locaux

Voir leviers évoqués dans la section « Maintien et densification des emprises logistiques ».

Pour rappel, le DAACL du SCoT doit comprendre un volet logistique commerciale.

S'agissant du PLU(i), le règlement peut délimiter des secteurs logistiques dans les zones U et AU, au titre de l'article L151-16 du code de l'urbanisme.

En fonction des activités concernées (logistique et autres), une mixité des destinations ou sous-destinations peut être envisagée, voire imposée, à l'échelle d'une zone, d'une unité foncière ou d'un même bâtiment (art. R151-37 C. urb.).

Les OAP sectorielles peuvent utilement localiser des espaces logistiques urbains en vue de leur création ou de leur préservation.



Ressources utiles

- [La logistique, fonction vitale](#), M. Adam, C. Ropital, Les Carnets pratiques, L'Institut Paris Region, 2018 : ce carnet présente les différentes formes de l'activité logistique et en dresse un bref état des lieux sur le territoire francilien. Des fiches d'exemples de bonnes pratiques permettent de montrer de quelles manières l'activité logistique peut être prise en compte dans les réflexions et les décisions des acteurs de l'aménagement et de la supply chain, afin d'accompagner l'écriture des lieux logistiques de demain.
- [Logistique urbaine : les leviers d'action des intercommunalités](#), Intercommunalités de France, 2022 : destiné aux élus et agents des intercommunalités, ce guide offre des clefs de lecture méthodologiques pour concilier les enjeux économiques, environnementaux et urbanistiques du transport de marchandises en ville, notamment au travers des documents d'urbanisme et des plans de mobilité.

EXEMPLE

Le territoire de Grand Orly Seine Bièvre est particulièrement marqué par la logistique avec la présence de nombreux sites multimodaux, et celle de l'aéroport. Le PLUi approuvé en décembre 2025 prévoit un certain nombre de dispositions confortant le caractère stratégique de ces installations et activités. Elles sont essentiellement portées par des OAP thématiques et sectorielles, et les destinations admises par le règlement dans les zones urbaines.

OAP Economie productive

Le PLUi comprend une OAP thématique dédiée à l'économie productive, incluant un volet logistique. Elle comprend un schéma logistique à l'échelle du territoire, qui identifie un certain nombre de fonciers à sanctuariser :

- des zones d'activités mixtes accueillant de la logistique à conforter,
- des zones d'activités à vocation logistique – qui sont également des zones dans lesquelles le tissu d'activités à vocation industrielle et productive est à maintenir,
- des implantations logistiques isolées,
- des ports fluviaux identifiés.

Plusieurs projets incluant une vocation logistique sont à développer sur le territoire. Ils visent les ports fluviaux, la logistique ferroviaire, et d'autres programmes logistiques. Un site d'activité économique est en outre identifié comme « **secteur prioritaire de développement à vocation logistique** ». Pour plusieurs ports, il s'agit de « **favoriser l'implantation d'activités logistiques dans les ports fluviaux en conservant et développant une mixité d'usage des quais** ».

Cette OAP montre en outre le lien entre grandes infrastructures de transports et secteurs de logistique et d'activités structurant.

Plusieurs orientations écrites visent à développer la multimodalité :

- « **Favoriser l'implantation des activités logistiques utilisatrices du fer et/ou du fleuve dans et à proximité des sites logistiques multimodaux : pôle MIN de Rungis-Sogaris-SENIA, triage de Villeneuve-Saint-Georges et chantier combiné de Valenton, ports urbains d'Haropa Port** » ;
- « **Améliorer la connectivité routière des sites multimodaux pour limiter les flux logistiques sur le réseau viaire local : voie de desserte du triage de Villeneuve-Saint-Georges et du site de l'ex usine Renault à Choisy-le-Roi, bretelle**

d'accès à l'A106 depuis le MIN de Rungis et la plateforme Sogaris » ;

- « **Intégrer la cyclologistique dans le fonctionnement et les projets des pôles logistiques multimodaux fer / fleuve / route et dans les espaces urbains de distribution (EUD), en lien avec le développement des aménagements et du stationnement cyclable dans l'espace public** ».

Elles font également le lien avec les services urbains :

- « **Favoriser une programmation économique productive et durable qui encourage l'économie sociale et solidaire, avec notamment le développement des filières de réemploi (jouets, textiles, matériaux BTP) et l'émergence de lieux dédiés (ressourcerie)** ».

Elles visent en outre à favoriser la performance énergétique du bâti et la décarbonation des flux routiers (ex : « **Inciter à la mise en place de dispositifs de production énergétique renouvelable (panneaux solaires, éoliennes) et au raccordement aux réseaux de chaleur et de froid existants** » ; « **Déployer de nouvelles bornes d'avitaillement des véhicules utilitaires légers et poids-lourds en énergie décarbonée (électrique, hydrogène...)** »).

Ces orientations visent en outre à améliorer les flux et le stationnement sur les sites d'activités, notamment pour optimiser les livraisons (véhicules utilitaires, poids lourds).

La verticalisation du bâti économique est préconisée.

OAP sectorielles

Le PLUi comprend trois types d'OAP sectorielles : stratégiques, intercommunales et locales. Plusieurs d'entre elles intègrent des orientations portant sur les activités logistiques à conforter – notamment sur celles liées aux ports fluviaux – et sur une logistique urbaine à développer (ex : OAP stratégiques « Vallée de la Seine et ses affluents » et « Grand Orly » ; OAP intercommunale « Triage » et « Cité de la Gastronomie / Marché International / Sogaris » ; OAP locales « Avenue Paul Vaillant Couturier » et « Secteur des Ardoines »).

Le zonage réglementaire

Dans la plupart des zones U du PLUi, les constructions à destination d'entrepôt sont autorisées sous conditions. Le plus souvent,

elles sont admises à condition d'être directement liées à une activité implantée sur la même unité foncière. Selon la vocation des zones, d'autres conditions peuvent s'ajouter comme le fait de « **ne pas constituer une destination exclusive de la construction** » ou d'être « **compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances et de l'environnement** ».

Les entrepôts, ainsi que les implantations industrielles, sont admis sans conditions dans la sous-zone U11. Les secteurs concernés par cette dernière sont directement reliés aux principales infrastructures de transport (réseau routier, liaisons ferroviaires ou portuaires) et occupent une position stratégique favorisant la fluidité et l'efficacité des flux de marchandises. Les ports du territoire ont tous été classés en zone U11, afin de pérenniser leur vocation. Le regroupement des activités logistiques dans un périmètre identifié vise, selon la justification des choix, à « **mieux maîtriser les nuisances potentielles – telles que le trafic de poids lourds, le bruit ou les zones de stockage – grâce à une implantation adaptée à la proximité des secteurs résidentiels ou sensibles** ».

Par ailleurs, un sous-secteur U1a, dédié aux zones d'activités alimentaires (MIN) et qui comprend une importante dimension logistique, a été créé afin de fixer des dispositions adaptées aux secteurs concernés.