

## Aménagement logistique

*Quel aménagement pour une logistique durable et performante (foncier logistique dans le contexte de la réglementation Zéro Artificialisation Nette (ZAN), surfaces de stockage disponibles, services, etc.) ? Comment y arriver ?*

Restitution des ateliers du 24 mars 2022

### VOTRE INTERLOCUTEUR :

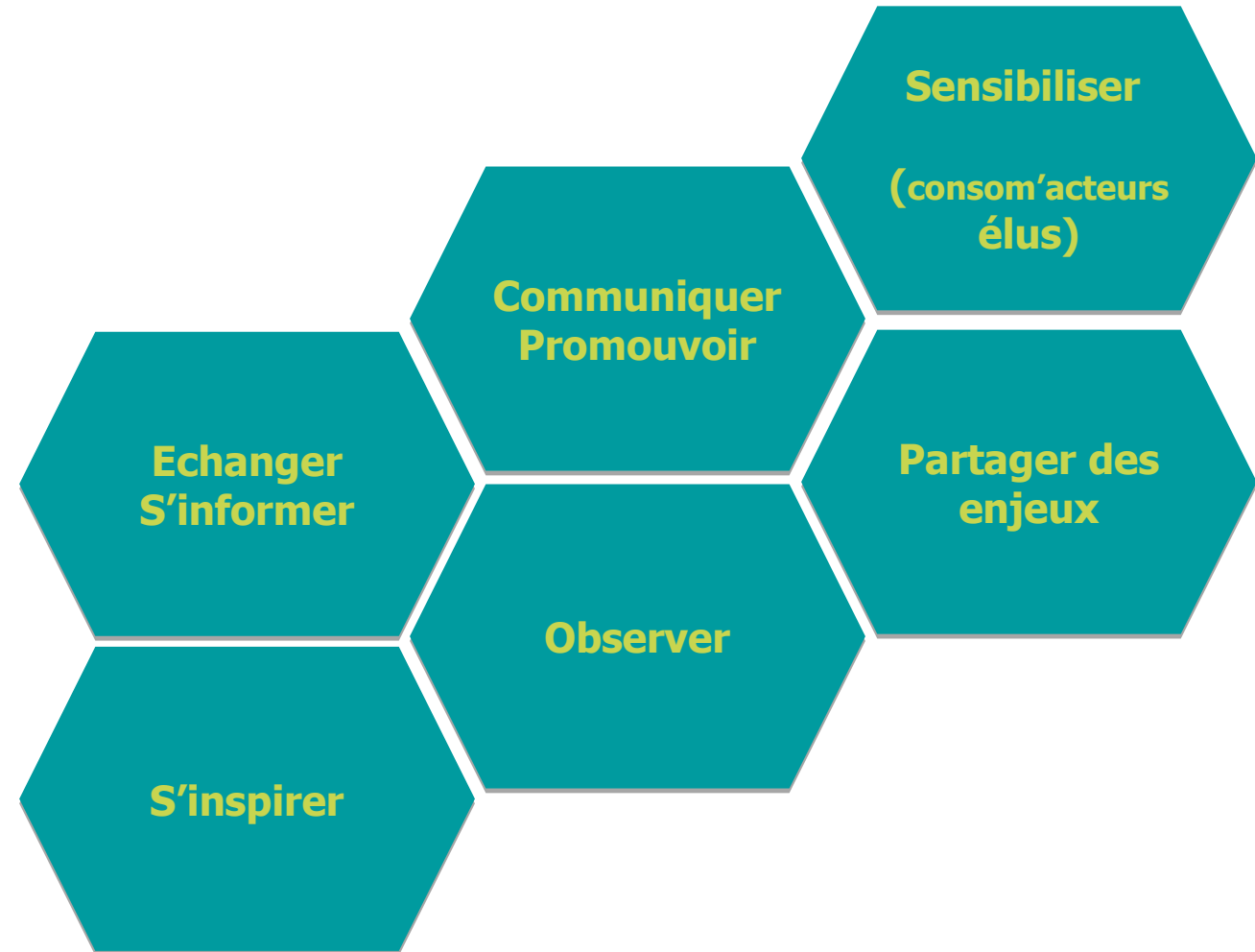
Nathalie MATTIUZZO - [n.mattiuzzo@inddigo.com](mailto:n.mattiuzzo@inddigo.com)

Christophe RENARD – [c.renard@inddigo.com](mailto:c.renard@inddigo.com)



# UNE DEMARCHE GLOBALE

---



# UNE DEMARCHE GLOBALE

---



ATTIRER –  
FORMER -  
RECRUTER

IDENTITÉ  
LOGISTIQUE  
RÉGIONALE

*1<sup>ER</sup> DÉCEMBRE 2021*

INNOVATIONS

MULTIMODALITE

*24 FÉVRIER 2022*

TRANSITION  
ENERGETIQUE

AMENAGEMENT  
LOGISTIQUE

*24 MARS 2022*

# TROIS TEMPS D'ATELIER

**1**

Quels enjeux ?



Un temps de partage

**2**

De quoi a-t-on besoin ?



Un temps de construction

**3**

Quelle  
prochaine  
étape ?



Un temps d'action

# DES SITES ET DES ZONES

## Du foncier pour des sites et pour des zones.

- La problématique foncière se pose pour :
  - L'accueil d'un site logistique « isolé » (entrepôt, site d'exploitation d'un transporteur,...)
  - Le développement de zones (ensemble de sites, d'infrastructures, d'équipements, et de services comme une station service, un site de restauration collective,...).
- La problématique de l'aménagement et du foncier renvoie à cet aménagement de zones. C'est cette problématique qui a été la plus abordée.

## Des fonctionnalités diversifiées

- Les sites logistiques et donc par extension les zones logistiques sont le point d'ancrage de fonctionnalités logistiques appelant des fonciers et des formes immobilières différentes. Ainsi un site de messagerie n'exige pas les mêmes configurations techniques (taille, hauteur, ...) qu'un site logistique de stockage – préparation de commandes – distribution (par exemple d'un grand distributeur ou d'un prestataire travaillant pour la grande distribution). Un site traitant des produits frais n'exige pas la même configuration qu'un site pour des produits secs,...

## Des vocations, notamment géographiques, diversifiées

- Les sites logistiques (et éventuellement les zones logistiques qui les accueillent) peuvent répondre à plusieurs types de vocations : distribution à l'échelle locale, nationale ou internationale. Ces vocations appellent des positionnement géographique et infrastructurels différents et leur localisation peut-être déterminée par des tissus économiques et démographiques différents. Certains sites pourront donc avoir un intérêt à se positionner au cœur des marchés à desservir donc au plus près d'un grand marché ; d'autres, qui ont une aire d'influence large, pourront rechercher prioritairement un positionnement infrastructurel et géographique remarquable mais sans que la présence d'un grand marché s'avère discriminante (ce notamment le cas des sites de logistique exogène).

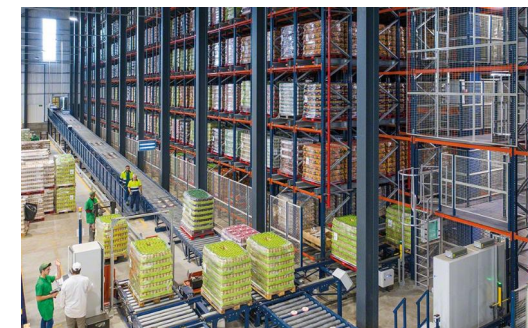
*Site logistique, entrepôt*



*Zone logistique*



*Site de cross-dock*



*Entrepôt automatisé*



*Stockage*

# UN CONTEXTE DE MISE EN ŒUVRE DE LA RÉGLEMENTATION ZAN

## L'ambition

- Zéro Artificialisation Nette (ZAN) est un objectif à 2050 fixé par la loi **Climat et Résilience**, publiée au Journal Officiel le 24 août 2021.
- La loi prévoit un objectif phasé avec :
  - Une **réduction de moitié du rythme de la consommation d'espaces dans les dix prochaines années** (2021 – 2031).
  - **Un absence de toute artificialisation nette des sols en 2050.**

Ce phasage dessine une « trajectoire de réduction de l'artificialisation **qui est progressive et territorialisée** ». Il intègre donc une notion d'arbitrage (entre projets) et la prise en compte de spécificités territoriales et « d'adaptation aux dynamiques démographiques ou économiques, au besoin de revitalisation ou de désenclavement, ainsi qu'aux gisements fonciers artificialisés mobilisables ».

*« Cette trajectoire doit être intégrée dans les documents de planification régionale dans un délai de deux ans puis déclinée [avec un phasage] dans les SCOT, les PLU(i), les cartes communales. »*

*« Pour atteindre le ZAN, la réforme engagée encourage la mobilisation des surfaces déjà artificialisées en promouvant la densification, l'utilisation des locaux vacants et des friches. »*

**Source : Ministère de la Transition Énergétique**

Selon l'Observatoire de l'artificialisation, **les logements représentaient sur la période 2018-2019, 68 % des hectares artificialisés contre 26 % pour l'activité.**

*Ces chiffres sont fondés sur les surfaces cadastrées et ne prennent pas en compte l'ensemble de l'artificialisation liée aux infrastructures (Source : CEREMA)*

# LES PARTICIPANTS

## Atelier 1 : animateurs

- **Nathalie MATTIUZZO** : Samarcande by Inddigo

- **Gilles LEMAIRE** : Région BFC

A la prise de notes :

- **Matthieu DESINDE** : DREAL BFC

## Atelier 2 : animateurs

- **Renaud KOURLAND** : Samarcande by Inddigo

- **Elsa RAYMOND** : Grand Chalon

A la prise de notes :

- **Martin PIGNON** : DREAL BFC

## Atelier 3 : animateurs

- **Jenny BERTHIER** : DREAL BFC

- **Thomas ROBER** : SEDIA

A la prise de notes :

- **Jean-Christophe LE CORVIC** : DREAL BFC

Atelier 1	
Marie BRETON	Union TLF
Pierre-Louis BOUCHARD	PETR du Pays Charolais-Brionnais
Bertrand COURVOISIER	Région BFC
Catherine GERARDIN	IUT Besançon-Vesoul
Alain GRADELET	COVATI (CC des Vallées de la Tille et de l'IGNON)
Olivier HOUISTE	Région BFC – Syndicat Mixte du Technoport de Pagny
Tania JALOCHA	PNR du Doubs Horloger
Christophe RONGET	CC le Grand Charolais
Olivier ROY	PANHARD Développement

Atelier 2	
Jacques CHOSSAT DE MONTBURON	Syndicat mixte du Technoport de Pagny
Jérémie DURAND	SEGRO
Fabrice GIRAUD	INOVYN
Hélène MAIRET	Région BFC
Sabrina MARCOTTE	Syndicat Mixte du SCOT Dijonnais
Laura MENGIN	PETR du Pays des Vosges Saonaises
Guillaume NIVOT	Communauté de Communes le Grand Charolais
José PEREIRA	ADU du Pays de Montbéliard

Atelier 3	
Violette BEAUVAL	Pays Vesoul Val de Saône
Alain BECQUET	Syndicat mixte du Technoport de Pagny
Mathilde BOZONNET	Région BFC
Isabelle BROSSE	AFT
Luc GASSER	GRDF
Perrine LAFFITTE	Dijon Métropole Développement
Hervé SALOMON	Education Nationale
Alban STREBELLE	AER BFC

# LA MÉTHODE

---

*La méthode a été co-élaborée en amont avec la DREAL Bourgogne-France-Comté et a associé les co-animateurs.*

*Le principe adopté est le suivant :*

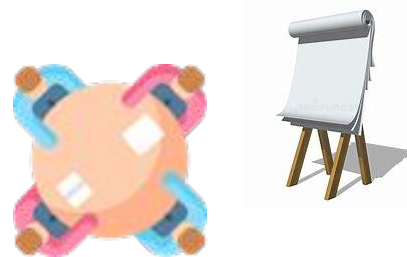
- *Un premier temps visait à recueillir la parole des participants autour de questions permettant d'identifier les enjeux et les besoins sur le territoire*
- *Un second temps visait à faire émerger des propositions d'actions concrètes pouvant constituer une feuille de route et un point de départ à la constitution de groupes de travail voire à l'émergence de pilotes. Les participants étaient invités à consigner leurs propositions sur des post-it (1 proposition par Post-it) organisés ensuite par grands groupes d'idées.*
- ***Un troisième temps devait permettre de proposer collectivement des étapes pour construire une feuille de route et la mettre en œuvre. Ce temps a été en partie écourté pour laisser plus de place à la co-construction d'actions.***
- *Ce document retrace les échanges qui se sont tenus lors des ateliers. Une première version de ce compte-rendu a été soumise à contribution en ligne. Les éléments complémentaires ainsi apportés apparaissent en bleu dans le document.*



Expression libre des participants. Le diaporama projeté permettait d'entamer les échanges et de rappeler les thématiques de travail.

# TROIS TEMPS D'ATELIER

## 1. Quels enjeux ?



Un temps de partage

PRODUIRE	Dans un contexte de ZAN
	Identifier/diffuser sur le foncier disponible ( <i>dont friches</i> )
ATTIRER	De nouvelles activités
	Des salariés ( <i>accessibilité</i> )
ORGANISER	Eviter le mitage
	Concentrer sur des zones
MUTUALISER	Pour gérer les pénuries
	Plusieurs solutions modales
OFFRIR	Plusieurs énergies
	Des centres routiers
	Des services ( <i>zone du futur</i> )
QUELS ATOUS-FAIBLESSES-MANQUES	

# QUELS ENJEUX ? L'OFFRE

## Un accord sur :

- ✓ **Une demande foncière forte en BFC :** La demande d'installations logistiques augmente en particulier sur les territoires connectés aux réseaux de transport autoroutiers et alternatifs à la route (Chalon, Dijon, Pagny...). Elle traduit la présence d'atouts (réseau d'autoroutes notamment). Elle évolue selon une double tendance :
  - un besoin foncier de développement de plates-formes logistiques pour offrir des services multiples (projets parfois très consommateurs d'espaces proche de 100ha)
  - des besoins de proximité (logistique du dernier km)

Dans ce contexte, une pénurie de foncier logistique est observée depuis 1 an sur la région.

- ✓ **Un enjeu de raréfaction du foncier à artificialiser.** Le Zéro Artificialisation Nette et la multiplicité des demandes de fonciers pour des usages diversifiés (urbanisation, activités productives, activités logistiques,...) induit, et induira plus encore à l'avenir, une raréfaction du foncier disponible. Ces paramètres induiront également une concurrence d'usages défavorable à la logistique qui souffre d'un déficit d'image. De manière plus générale, « *l'activité n'est pas toujours suffisamment valorisée par rapport à d'autres usages du foncier* ».
- ✓ **Une raréfaction et une concurrence d'usage qui s'exerce également sur les friches.** Les friches constituent une possibilité de produire du foncier logistique sans artificialiser. Ces friches pourraient néanmoins ne pas être si nombreuses sur le territoire. Certains territoires (ruraux et urbains) ne disposent d'aucune friche alors qu'ils reçoivent des demandes de porteurs de projets logistiques.  
La concurrence d'usage déjà évoquée pour le foncier à artificialiser joue en outre également dans le cas des friches (qui se raréfient).  
Enfin, une friche peut exiger des investissements notables, par exemple de dépollution.
- ✓ **Un enjeu de connaissance et d'objectivation.** La raréfaction du foncier à artificialiser, la présence de friches et de terrains mutables doivent pouvoir être objectivées par des données. Or on observe un déficit de données. L'AER constitue un outil très utile pour la connaissance des zones existantes. En pratique, la CCI 21 recense les entrepôts mais il serait également intéressant de contacter les collectivités pour qualifier les entrepôts ; ce qui peut s'avérer difficile. Il existe un besoin d'identification du foncier ciblé pour des activités et/ou mutable. **Un recensement est nécessaire ainsi qu'une géolocalisation couvrant également les friches** (« *les friches de 15 ha ce n'est pas courant* ») et les **entrepôts actuellement non exploités**. Le CEREMA a fait ce travail, il convient de le valoriser.

Il conviendrait d'identifier, par un **Benchmark**, ce que d'autres territoires font. Il est également possible de s'inspirer de ce qui se fait pour l'habitat. Il y a dans ce cadre beaucoup d'ingénierie amont (diagnostic, offre/demande, reprise de bâtiment). Il y a aussi un cadre législatif pour la défiscalisation : dispositif d'investissement locatif Denormandie, Pass Foncier. Pour l'aménagement économique, il n'y a que le bail emphytéotique qui est complexe et très encadré.

# QUELS ENJEUX ? LA QUALIFICATION DES BESOINS

## Un accord sur :

- ✓ **Un besoin de définition des besoins. Le recensement (analyse de l'offre) doit pouvoir être mis en parallèle d'une demande.** Celle-ci doit être la conjonction de plusieurs éléments demandant clarification :
  - **Qu'est ce qu'un site logistique**, de quel foncier a-t-il besoin en fonction des vocations et fonctionnalités auxquels il répond et qui induisent des dimensionnements différents (taille, hauteur, aire de circulation des camions,...). Cette question suppose donc une segmentation des sites logistiques en distinguant par exemple :
    - Des sites de stockage – préparation de commandes,
    - Des sites de stockage - opération de reconditionnement à façon ou post-manufacturing (petites opérations de finition du produit en entrepôt),
    - Des sites de messagerie et de cross-dock, ....
    - Des sites accueillant de la reverse logistique qui se développent en lien avec les activités de recyclage et/ou les démarches visant à favoriser le réemploi (collecte de produits en fin de vie, associée à des opérations de tri - recyclage de matière ou produit - distribution de la matière et/ou du produit ainsi obtenus). La reverse logistique peut constituer une opportunité pour le territoire et est intégrée à la réflexion sur la planification de zones sur certains pôles régionaux.
  - **Quel niveau de connexion aux réseaux (route, fer, fleuve) est attendu au regard de la nature des flux**
  - **Quelle est l'attractivité des fonciers disponibles et donc des espaces ou pôles régionaux sur lesquels ils sont localisés.** Pour quel type de logistiques ces différents espaces sont-ils pertinents au regard de leur positionnement géographique et infrastructurel, de leur tissu économique, de leur bassin d'emploi, des écosystèmes déjà présents ?

En filigrane, tous les espaces et tous les fonciers ne sont pas attractifs pour accueillir toutes les fonctionnalités logistiques.
  - **Quels sont les besoins et les impacts sur l'emploi :**
    - Emplois créés,
    - Robustesse du bassin d'emplois,
    - Niveau de qualification (personnels formés et sites de formations)

# QUELS ENJEUX ? DES ZONES, DES FORMES IMMOBILIÈRES ET DES SERVICES

Un accord sur :

- ✓ **Un besoin de services sur les zones.** Les zones demandent du foncier mais il conviendrait également de prendre en compte un besoin de services :
  - **stationnement,**
  - **accès à l'entrée ou sortie de la zone,**
  - **restauration**
  - **espace sanitaires pour les conducteurs,**
  - **...**
  
- ✓ **Un enjeu de mutualisation.** La nécessité d'un usage plus frugal du foncier appelle une réflexion à mener sur davantage de mutualisation sur les zones. « *Chaque site doit-il avoir son parking ou ne faut-il pas envisager des parking mutualisés par exemple* ».
  
- ✓ **De nouvelles formes immobilières pour répondre aux enjeux de raréfaction.** La raréfaction du foncier rendra la réflexion sur la verticalisation nécessaire. Par ailleurs, cette raréfaction augmentera le coût du foncier ce qui est également un paramètre en faveur de la verticalisation.
  
- ✓ **L'importance croissance de l'intermodalité.** Cette dimension est de plus en plus importante. « *Sur le site de Pagny, on enregistre deux demandes d'implantation par semaine mais un critère examiné, en plus des retombées en termes d'emploi et d'activité, est l'utilisation du ferroviaire ou du fluvial. Or le montage d'un dossier ferroviaire dure plusieurs années et le carnet de commande d'un logisticien est d'une année généralement. La question est donc : comment accompagner le logisticien pour la trimodalité ?* »

# QUELS ENJEUX ? LA PLANIFICATION

## Un accord sur :

- ✓ **Un enjeu d'occupation des zones et de temporalité.** La présence de foncier n'est pas suffisante et, en même temps, des zones peuvent peiner à se remplir. La temporalité (pour accueillir des sites logistiques) et l'importance de l'investissement peuvent conduire à accueillir d'autres activités (non prévues initialement et non logistiques) et, de ce fait, à ne plus disposer de foncier pour la logistique lorsque des projets se présentent. Ce décalage de temporalité génère des difficultés à articuler planification (qui relève d'un temps long) et projets logistiques (qui attendent un temps court).
- ✓ **La planification et une démarche « Où, pour quelle(s) logistique(s), quel(s) marché(s), avec quel besoin foncier ».** La planification de la réalisation de zones logistiques est réalisée à l'échelle locale (EPCI, SCOT). Une des bonnes pratiques réside dans la participation de plusieurs services d'une collectivité à cet exercice : service aménagement et urbanisme, service développement économique,... Cette démarche permet des regards croisés et traduit les impacts multiples de la logistique (foncier, flux, emplois, contribution au développement économique, transition énergétique...). Il y a un intérêt à croiser l'offre (foncier et sa connexion aux réseaux) et la demande et à connaître le besoin à 5 ans des entreprises (logisticiens, industriels) en termes d'entreposage pour l'anticiper. Il faut en effet 5 ans pour lancer une zone d'activités.

En outre, l'analyse de l'offre, de la demande, de leur compatibilité et de leur ancrage au travers de la réalisation de zones logistiques suppose aujourd'hui de prendre en compte beaucoup plus de variables qu'autrefois : pollution, nuisances, structure du bâtiment, hauteur des bâtiments, configuration de la parcelle, ...

- ✓ **La planification à l'échelle inter-territoire (inter-SCOT par exemple) et à l'échelle régionale est également un enjeu.** La démarche « où, pour quoi, avec quels besoins fonciers et quel foncier disponible » permettrait une mise en cohérence et une analyse géologistique du territoire, de son attractivité pour tous ou certains segments de la logistique. « *Est-ce que tout le monde doit accueillir de la logistique ?* », c'est-à-dire est-ce que tous les espaces sont pertinents pour des activités et zones logistiques au regard de ce que le marché attend en termes de positionnement spatial et infrastructurel, de tissu économique, de bassin de consommation, de bassin d'emploi. Les zones et leur attractivité doivent également être analysées au regard des flux sur lesquelles elles se positionnent. De ce fait certains sites sont attractifs et d'autres pas. « *On ne peut pas déplacer les flux ; un flux qui se « déporte » de 15 à 20 km est un flux qui n'est plus rentable* ».
- ✓ **Les outils de la planification : SCOT, PLU, PLUI, SRADDET** sont des leviers mobilisables ou des espaces où la réflexion sur la planification des zones et l'adéquation de l'offre (de foncier et de zone aménagées) et de la demande (le marché) peut s'exprimer. Ils sont des outils pour la mise en place de stratégies d'aménagement cohérentes. Ces outils doivent s'appuyer sur un état des lieux de l'existant (ce que propose le territoire) et sur l'analyse croisée de l'attractivité du territoire et de ses différents pôles (ce pour quoi il est pertinent) et du marché (ce qu'attend le marché c'est-à-dire les acteurs de l'immobilier logistique mais aussi les entreprises industrielles, commerciales, transporteurs et prestataires qui occuperont les sites).

# QUELS ENJEUX ? LE DIALOGUE ENTRE ACTEURS

## Un accord sur :

- ✓ **Un besoin de facilitation.** L'aménagement logistique implique une multiplicité d'acteurs. Il renvoie à des enjeux multiples. Il implique des outils. Mais « *toutes les collectivités ne sont pas outillées pour identifier des fonciers, acheter du foncier et accompagner les projets* ».

30 EPCI de Bourgogne-Franche-Comté sont actuellement membres de l'EPF Doubs BFC et peuvent bénéficier à ce titre de ses services. L'EPF (Établissement Public Foncier) accompagne ses membres dans la définition et la mise en œuvre des actions foncières (acquisition par voie amiable, préemption voire expropriation) nécessaires à l'aménagement de leur territoire, y compris en matière de développement économique. L'intervention de l'EPF sur ce sujet peut prendre différentes formes (acquisition de biens en vue de conforter l'offre en foncier économique, de la requalification de zones d'activités, ...) et concerner tous les champs de l'activité économique, y compris logistique.

L'EPF a vocation à acquérir directement, sur demande d'une collectivité, des biens nus ou bâtis, les gérer et les rétrocéder à la collectivité (ou tout autre organisme désigné par celle-ci) au moment opportun, lorsqu'elle est prête à réaliser son projet. Si l'EPF n'est pas un aménageur et ne dispose, ainsi, pas des compétences d'une foncière, des solutions alternatives ou complémentaires (mise à disposition de biens pendant la durée du portage pour travaux, baux de longue durée, rétrocession des biens à une SEM, etc.) peuvent être envisagées pour répondre à la diversité des besoins et des situations.

Cette facilitation intègre également **l'enjeu des procédures et de la temporalité** par rapport à des porteurs de projets qui ont des attentes de court terme. L'accélération des procédures pourrait permettre une meilleure adéquation offre/demande et permettrait d'ancrer des projets.

Avec la raréfaction du foncier apparaît également la question **des compensations**. Cette question est complexe. Dans certains cas, on observe un manque de réservoir de compensation sur une zone. La question est posée de la possibilité de « *mutualiser la compensation sur un périmètre plus large* » mais cette question pose corollairement la question « *de l'objectif de la compensation si elle se réfléchit à une échelle plus large* ».

# ● QUELS ENJEUX ? LE DIALOGUE ENTRE ACTEURS

## Un accord sur :

✓ **Un dialogue entre acteurs.** La planification, la recherche de cohérence régionale et d'adéquation offre/demande appelle un dialogue entre les acteurs de l'écosystème :

- Acteurs institutionnels,
- Entreprises industrielles et commerciales qui portent des besoins pour la logistique internalisée
- Prestataires logistiques et transporteurs (logistique externalisée),
- Acteurs de l'immobilier logistique.

Ce dialogue doit être le reflet de la multiplicité des parties-prenantes de l'aménagement et de l'usage des zones.

✓ **Une concurrence entre collectivités.** Chacune d'entre elles veut sa zone d'aménagement et garde le secret sur le projet d'implantation d'une entreprise sur son territoire. Cette concurrence constitue un obstacle à une gestion du foncier soucieuse de l'environnement (cas par exemple d'un gros industriel en BFC qui s'installe finalement dans une collectivité voisine de celle jugée d'abord optimale pour lui ; cette collectivité voisine proposant un tarif plus intéressant).

# TROIS TEMPS D'ATELIER

---

## 2. De quoi a-t-on besoin ?



*Ce second temps invitait les participants à consigner leurs propositions sur des post-it (1 proposition par Post-it).*

**Un temps de construction**



## 2.1. QUELLES ACTIONS : ATELIER 1

### Action prioritaire (unique) : faire un schéma logistique régional

Professionnaliser la connaissance de la demande (codes NAF, spécificités, besoins, flux générés)

Mettre en place des ateliers d'échange périodiques par zones identifiées à enjeux

Mutualiser l'information

Faire une cartographie des besoins (après des enquêtes)

Identifier le foncier disponible

Cartographier le foncier aménageable

Recenser les friches à réutiliser en priorité et les fonciers disponibles sur les territoires alentours – mutualisation des territoires

Faire un inventaire de ce qui existe déjà, des disponibilités sur les plates-formes existantes, avoir une vision multi-plates-formes

Analyser les sites potentiels pouvant accueillir la logistique et les sites déjà artificialisés (exemple Aéroport)

**Qualifier l'offre et la demande, produire et diffuser de l'information**

**Sous action du schéma logistique régional**  
**Connaître l'offre et la demande**

Qualifier l'offre actuelle et future

Qualifier la demande du marché et les activités économiques présentes

Renforcer le rôle du Comité local d'accélération des politiques publiques

Créer un guichet unique référent logistique

Créer un guichet unique pour le foncier et le réglementaire (normalisation des contraintes)

Accélérer les procédures

Définir des zones d'intérêt supra-territoriales

Appliquer une réglementation en fonction des territoires

**Faciliter**

**Sous action du schéma logistique régional**  
**Faciliter les projets et/ou l'accueil des porteurs de projets**

Créer des pôles économiques bien identifiés pour l'accueil de projets mixtes

Prévoir la création d'une zone et non pas donner des parcelles à ceux qui se présentent

Co-construire le schéma

Etudier la localisation de l'implantation de chaque zone (proche autoroute mais aussi bus pour acheminer les employés, accessibilité)

Faire de la concertation pour sécuriser les investissements

Qualifier l'intérêt pour le territoire (emplois, fixation des richesses,...)

Bien connecter aux réseaux

**Anticiper un aménagement répondant aux besoins**

**Sous action du schéma logistique régional**  
**Planifier l'aménagement de zones**

Favoriser une mutualisation réfléchie au sein des zones

Organiser les convergences d'intérêt : bourse de foncier, disponible, desserte du dernière km

Favoriser la complémentarité des flux entrants/sortants (déchets / livraison pour équilibrer les flux)

Favoriser l'interopérabilité des box de livraisons

Privilégier la mixité des activités sur un même site

Privilégier la compacité des formes bâties

Améliorer l'insertion paysagère des aménagements logistiques

Construire des bâtiments moins consommateurs d'espace : en hauteur

Densifier et rendre plus durable

Améliorer la qualité environnementale des zones logistiques

**Favoriser les solutions plus frugales**

**Sous action du schéma logistique régional**  
**Adapter l'aménagement aux enjeux d'insertion et de maîtrise de l'usage du foncier**

## 2.1. QUELLES ACTIONS : ATELIER 1

### *Des sujets pour la suite*

*Recenser les arrêtés de circulation – stationnement (application DATA)*

*Favoriser les livraisons mutualisées en mode doux (vélo,...) des centres villes*

**Anticiper les besoins en zone dense**

### 1 « Schéma logistique régional »

*Planifier pour aménager de manière efficiente et en concertation*

Planifier l'aménagement de zones logistiques en fonction du marché, du foncier mobilisable et des profils spécifiques de territoires



- Permet d'adapter l'aménagement aux besoins et non pas à des opportunités foncières
- Permet de rechercher la compatibilité entre des profils de territoires, les types de logistiques accueillies et les formes immobilières adaptées et innovantes
- Permet d'envisager des mesures d'accompagnement et de facilitation
- Permet de planifier la création de zones sur des territoires, sites, infrastructures adaptés répondant aux caractéristiques des flux et en capacité de les absorber
- Permet d'envisager des prescriptions / recommandations en termes d'insertion urbaine et de connections aux réseaux

**Les participants ont considéré que tous les enjeux et actions possibles convergeaient vers une action prioritaire unique : construire un schéma logistique régional.**

**Les autres actions sont donc des sous-actions de celle-ci.**

**Elles peuvent être priorisées en fonction des phases dont relève un schéma.**

## 2.2. TROIS ACTIONS PRIORITAIRES ET LEURS OUTILS : ATELIER 1

### 1.1 « Qualifier l'offre et la demande »

#### *Recenser – caractériser offre et demande*

Coconstruire ce recensement avec l'ensemble des acteurs de l'écosystème : acteurs de la sphère publique, transporteurs, prestataires, chargeurs et acteurs de l'immobilier



- Permet de partager un même état des lieux et de concerter
- Permet de prendre en compte le marché et ses besoins
- Permet de prendre en compte les spécificités du territoire et de ses pôles (tissus économiques, positionnement géologique, bassins d'emplois, ...)
- Permet de connaître, répertorier, caractériser le foncier aménageables (foncier artificialisable, foncier mutable, friches, délaissés mobilisables)

### 1.2 « Favoriser des solutions frugales »

#### *Favoriser un aménagement vertueux*

En fonction des territoires, des sites, de la demande, favoriser des solutions qui favorisent les mutualisations et un usage plus frugal du foncier



- Permet de s'adapter aux enjeux de la rarefaction du foncier
- Permet de rechercher collectivement des solutions plus vertueuses pour l'acheminement et le stockage (davantage de mutualisation)

### 1.3 « Accentuer la facilitation »

#### *Attirer des porteurs de projets*

Réfléchir au sein d'un schéma (voire sous-actions précédentes) à des mesures d'accompagnement qui facilitent les projets répondant aux besoins et aux enjeux d'usage plus frugal du foncier



- Permet de réfléchir à des solutions qui rendent plus compatibles les temporalités des porteurs de projets (délais courts) et les procédures (délais longs)

#### Observations

- Cela doit être fait dans le respect des objectifs fixés aux procédures (usage frugal du foncier, préservation d'espaces naturels, compensations,...)

## 2.1. QUELLES ACTIONS : ATELIER 2

### Identifier le foncier à vocation logistique

Cartographie régionale et interactive des fonciers disponibles et « territoires d'accueil logistique »

Préserver du foncier bord à voie d'eau pour des activités logistiques

Faire un Observatoire du foncier déjà artificialisé en vue de le recycler

Identifier le foncier disponible ou mobilisable pour des activités logistiques dans les documents d'urbanisme (et analyser leur pertinence par rapport aux axes de transports)

Identifier le foncier vacant / disponible en centre-ville, pouvant accueillir des petites surfaces pour la logistique du dernier km

### Renouveler les friches pour l'accueil d'activités logistiques

Connaître et intégrer les Appels à projets (ADEME, Ministère de l'Economie...) et les aides régionales disponibles pour le recyclage du foncier

Identifier et qualifier les friches potentiellement mobilisables pour la logistique

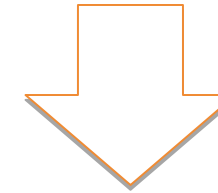
Le renouvellement des friches est possible en fonction de la nature de la pollution et de la nature des sols. Parfois des projets complexes (surcoût lié à la dépollution du site)

### Evolution de la connaissance, partage de l'information

Mieux connaître les chaînes de valeur de la logistique et identifier les besoins des différents maillons

Valoriser la collectivité pour mettre en lien l'offre et la demande de foncier logistique

Partager des informations sur les bonnes pratiques et projets exemplaires



**Action prioritaire : Créer un Observatoire du Transport et de la Logistique**

## 2.1. QUELLES ACTIONS : ATELIER 2

### Maîtriser les implantations logistiques dans des plates-formes dédiées

Réserver le foncier bord à voie d'eau y compris pour la logistique du dernier km (pour les approvisionnements mais aussi les évacuations de déchets)

Décliner des offres clés en main de bâtiments logistiques sur des anciennes friches, portées par la collectivité

Définir les modalités d'attribution des parcelles à vocation logistique, par exemple par des AMI, droit de refus...

Prévoir dans les règlements des PLU / PLUi des règles pour encourager la densification des infrastructures logistiques (ex : bâtiments logistiques plus hauts), et permettre de réduire le besoin en foncier et d'améliorer la performance énergétique des bâtiments

Intégrer la problématique de l'emploi local et de l'insertion pour accueillir une activité logistique

Densifier les zones logistiques existantes, par des entrepôts plus hauts, ou par le développement des parcelles non exploitées

Développer les services aux salariés et aux véhicules sur les plates-formes logistiques, qui renforcent leur attractivité.

Le développement de grandes plates-formes logistiques risque d'assécher le bassin d'emploi, comme c'est le cas à Saint Quentin Fallavier (région lyonnaise)

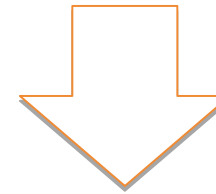
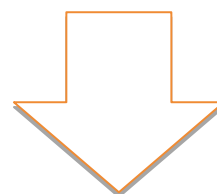
### Mutualiser les surfaces logistiques

Créer une bourse régionale des surfaces logistiques (outil numérique)

Disposer d'un catalogue des capacités de stockage disponibles à l'instant t

Monter une bourse de stockage – entreposage en vue de faciliter la mutualisation

Mutualiser le foncier et les équipements multimodaux



**Action prioritaire : Créer une boîte à outil pour les collectivités, leur donner des moyens pour maîtriser les implantations logistiques**

**Action prioritaire : Créer une bourse de stockage**

## 2.2. TROIS ACTIONS PRIORITAIRES ET LEURS OUTILS : ATELIER 2

### 1 « Créer un Observatoire régional du Transport et de la Logistique »

*Recenser – caractériser offre et demande – Faire connaître*

Recenser les fonciers à vocation logistique, intégrant les différentes vocations logistiques (grande logistique, multimodalité, logistique du dernier km) et caractériser l'offre existante.

### 2 « Mettre en œuvre une Bourse de stockage régionale »

*Mutualiser – Caractériser offre et demande*

Développer une solution numérique de mise en relation de l'offre et de la demande et pour la mutualisation de capacités de stockage disponibles en région BFC

### 3 « Développer une boîte à outils pour faciliter le rôle des collectivités lors d'une demande d'implantation »

*Travailler ensemble – développer la connaissance*

Développer un guide méthodologique et des outils pour que les collectivités maîtrisent les enjeux en cas de projet d'implantation d'activités logistiques

+

- Permet de connaître, répertorier, caractériser le foncier aménageable (foncier artificialisable, foncier mutable, friches, délaissés mobilisables)
- Permet de diffuser les informations au sujet du développement logistique régional
- Répond à une demande des entreprises de mieux connaître les fonciers existants disponibles et leurs caractéristiques
- Loi Climat Résilience : obligation de créer un Observatoire du foncier
- L'AER : a déjà une démarche de recensement des zones d'activités

+

- Permet de mettre en œuvre des solutions mutualisées
- Valorise la collectivité qui met en relation l'offre et la demande

-

- Des initiatives privées existent déjà à échelle nationale

+

- Doter les collectivités d'une meilleure connaissance du fait logistique
- Doter les collectivités d'outils en cas de demande d'implantation logistique
- Permet une meilleure gestion des implantations logistiques par des règles établies pour l'ensemble des collectivités de BFC
- L'AER BFC peut avoir un rôle pilote de réalisation de cette boîte à outils

## 2.1. QUELLES ACTIONS : ATELIER 3

*Faire converger le calendrier de la demande des porteurs de projets et celui de la création d'offre/délivrance du permis de construire par les collectivités territoriales*

Créer des outils de portage foncier ou immobilier à vocation économique

Recenser les besoins à venir des logisticiens pour proposer une offre adaptée avec peu de critères

Faire travailler ensemble aménageurs, collectivités et logisticiens sur les besoins et évolutions possibles de la logistique  
➤ Mixité des usages/fonctions

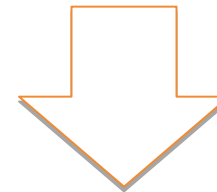
Anticiper les besoins des logisticiens concernant les bâtiments (agro-alimentaire = froid positif ou négatif; pharmacie = laboratoires, salles blanches); Mutualiser les bâtiments logistiques avec les filières

Anticiper l'évolution des métiers de la logistique

*Fluidifier les procédures et faciliter les implantations*

Simplifier dossiers, délais et études

Créer/Investir dans une ingénierie amont (dont aides financières)  
➤ Potentiel foncier qualifié  
➤ Diagnostics techniques  
➤ Qualification des besoins



**Action prioritaire : créer des outils de portage foncier ou immobilier à vocation économique**



## 2.1. QUELLES ACTIONS : ATELIER 3

### Agir sur l'offre, recenser et faire connaître l'offre mobilisable

Monter un observatoire – réaliser une cartographie des acteurs

Monter un laboratoire (Think-Tank autour de la logistique)

Donner de la visibilité sur les opportunités d'implantation

Recenser les friches et les ZAC ciblées logistique par les EPCI, par département et par taille

Disposer de données réalistes  
➤ Faire un état des lieux de l'offre la plus à même de répondre à une demande

Identifier/cartographier les zones à l'échelle de BFC (friches, terrains)

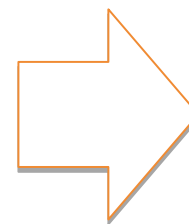
Requalifier les zones à revitaliser, les friches

Réaliser une étude sur les entrepôts vacants dans 3 ou 4 collectivités de BFC

Mutualiser des données mais où trouver l'information ?

Faciliter la mobilisation des friches ou espaces dégradés (peu occupés)  
➤ Rencontre d'acteurs  
➤ Opérations de renouvellement

Créer des « Foncières » publiques/privées qui partent des foncières/Immobilières disponibles et adaptées  
➤ Remembrement Foncier/Bâti



**Action prioritaire : donner de la visibilité sur les opportunités de s'implanter**

### Prendre en compte les flux, les infrastructures et les réseaux pour un aménagement plus durable

Accompagner le logisticien pour qu'il choisisse de s'implanter en zones d'aménagement multimodales

Encourager la Bi-multimodalité

Créer des stations multi-énergies et services dans le cadre d'un schéma directeur de déploiement rural

Construire les services adaptés pour le fluvial et le ferroviaire

Connecter aux réseaux les zones stratégiques mais rurales

Rationaliser les flux (fin de la livraison rapide) face à l'augmentation du prix de l'énergie



**Action prioritaire : Elaborer un schéma logistique régional**

## 2.2. TROIS ACTIONS PRIORITAIRES ET LEURS OUTILS : ATELIER 3

### 1 « Créer des outils de portage foncier ou immobilier à vocation économique »

#### Anticiper

Créer un outil d'ingénierie amont / qualification des besoins et de réalisation des travaux / commercialisation

+

- Permettre d'anticiper les besoins des filières
- Permettre un portage du foncier
- Permettre le remembrement foncier/bâti par des foncières public/privés qui partent des foncières immobilières disponibles
- Favoriser la mutualisation
- Anticiper les besoins et l'évolution de la logistique pour être plus réactif (convergence des calendriers)
- Favoriser la mixité des usages

#### Observations, risques :

- Le pacte d'actionariat entre banques et collectivités territoriales (intérêts différents)

### 2 « Donner de la visibilité sur les opportunités de s'implanter »

#### Développer la connaissance – diffuser l'information

Construire un observatoire et une cartographie des acteurs (pas de statique, visée exploratoire)

+

- Permet de disposer d'un recensement des terrains – friches – ZAC ciblées logistiques - entrepôts inexploités (par EPCI, département, taille)
- Permet de disposer de données réalistes de l'offre pour répondre rapidement à une demande
- Permet de donner une visibilité sur les opportunités d'implantation
- Permet de faciliter la mobilisation des friches et espaces dégradés (peu occupés)
- Permet de requalifier les zones à revitaliser

### 3 « Construire un schéma logistique régional »

#### Planifier

Planifier l'aménagement de zones logistiques en fonction du marché, du foncier mobilisable et des profils spécifiques de territoires

+

- L'atelier 3 n'a pas eu le temps d'explicitier cette action mais les avantages recherchés étaient bien de gagner en cohérence territoriale

-

- Complicé

## 2.2. QUELLES ACTIONS : SYNTHÈSE

*Les propositions des participants ont été organisées par thématique lors des ateliers. Ce travail a permis une phase d'enrichissement et d'échanges sur ce qui pourrait constituer les éléments d'une feuille de route. Les propositions peuvent être classées par groupe.*

### RECENSER L'EXISTANT

#### ✓ Disposer d'une cartographie précise de l'offre pour pouvoir identifier les opportunités d'implantation et orienter les projets

Un accord unanime existe sur le besoin d'accroître la connaissance du foncier « adressable » aux fonctionnalités logistiques et de sa qualité (connexion aux réseaux, surfaces, ...). Ce foncier peut être des terrains, des entrepôts inexploités, des friches. **En ce sens, la construction d'une méthode et d'un outil de recensement serait pertinent et devrait également permettre une diffusion de l'information pour un état des lieux partagé et pour donner de la visibilité sur les opportunités de s'implanter.**

#### ✓ Disposer d'un état des lieux de la demande

Cette thématique est récurrente avec l'idée que l'offre et les opportunités foncières doivent nécessairement être croisées avec la demande et les usages. Ce principe renvoie également à la nécessité de sérier les territoires, les vocations et fonctionnalités pour lesquelles ils sont attractifs, les conditions de cette attractivité qui peuvent d'ailleurs être différentes selon les vocations (robustesse du tissu économique et démographique, faibles contraintes environnementales, robustesse du bassin d'emploi, positionnement infrastructurel et spatial de qualité, présence des modes alternatifs,...). « *Tous les territoires n'ont pas vocation à accueillir ou développer des zones logistiques* »

La loi Climat et Résilience impose aux collectivités de produire un inventaire des zones d'activités économiques sur leurs territoires et un observatoire du foncier. Ces éléments apporteront une connaissance de l'offre foncière.

## 2.2. QUELLES ACTIONS : SYNTHÈSE

### CRÉER DE L'OFFRE FONCIÈRE

#### ✓ Produire du foncier y compris sur du « foncier existants »

Le recensement des offres et des besoins doit permettre de produire du foncier tout en s'inscrivant dans les ambitions de réduction du rythme de l'artificialisation (réutilisation des friches, entrepôts inexploités,...). Ce besoin doit être analysé au regard de l'attractivité de la Région et d'une croissance des demandes d'implantation constatée par les acteurs des différents ateliers.

#### ✓ Imaginer la zone du futur

La production de foncier appelle, pour les participants des ateliers, une réflexion sur les usages mais également sur les services qui sont/seront attendus sur une zone. Ces services peuvent concerner aussi bien l'accueil des chauffeurs, des offres de restauration voire d'espaces de détente pour les salariés, des infrastructures, des réseaux (notamment multi-énergies). Parmi ces services ceux liés à la multimodalité (ferroviaire et fluviale) sont, de plus en plus, demandés. De manière plus générale, la réflexion sur une « zone du future » doivent conduire à s'interroger sur un aménagement plus durable (services, type de bâtiment, multimodalité, station d'avitaillement multi-énergie,...).

### FAIRE DES CHOIX TERRITORIALISES

#### ✓ Schéma logistique régional

Cette question est prégnante dans tous les ateliers. L'atelier 1 en a fait son unique action prioritaire autour de laquelle s'organisent les autres actions. Le schéma logistique doit permettre, à l'issue d'une analyse des besoins et des offres potentiels, de sérier les territoires et de favoriser la cohérence entre l'attractivité du territoire et l'aménagement qui y est prévu/conduit.

Ces choix doivent également permettre de préserver les possibilités d'accueil de la logistique alors que des concurrences d'usages existent et seront de plus en plus importantes avec la mise en œuvre de la réglementation ZAN (d'autres activités bénéficiant en outre d'une image plus positive que la logistique, pourtant essentielle au fonctionnement des territoires et de leur économie).

Ces choix doivent également permettre de limiter les effet de concurrence à l'intérieur du territoire et viser – lorsque que c'est pertinent – la revitalisation de territoires et de sites inexploités.

#### ✓ Anticiper l'avenir pour être plus réactif

Dans tous les ateliers a été évoqué la déconnexion temporelle entre la planification et la viabilisation/mutabilité du foncier (qui relèvent d'une logique de temps long) et l'attente des porteurs de projets qui exigent des délais de réponse courts et veulent faire assez rapidement des choix d'implantation en mettant en concurrence plusieurs alternatives. L'anticipation (via la connaissance et un schéma) permet de réduire cette déconnexion.

## 2.2. QUELLES ACTIONS : SYNTHÈSE

### DISPOSER D'UN OUTIL DE PORTAGE DU FONCIER

#### ✓ Foncière

La création d'une foncière public/privé (imaginée sur le modèle de ce qui existe pour d'autres fonciers/formes immobilières) pourrait constituer également un outil de portage et de réduction de la déconnexion des horizons en permettant d'anticiper et d'être ensuite plus réactif vis-à-vis de porteurs de projets

Par ailleurs le fait de s'appuyer sur **une ingénierie amont** favoriserait la qualification de la demande et de l'offre :

- ✓ Potentiel foncier qualifié
- ✓ Diagnostics techniques

### ENCLENCHER UNE DEMARCHE PARTENARIALE

#### Schéma logistique régional, SCOT, PLU, PLUI,...

Un certain nombre de textes, documents d'orientation, réglementations sont construits selon une logique partenariale. Celle-ci peut-être plus ou moins importante. Des exemples de concertation associant en outre des services « infrastructures », « développement économique », « urbanisme »,... sont également cités et pourrait constituer un exemple de bonne pratique.

Pour aller plus loin, les clubs logistiques ont été dans certains cas évoqués et un atelier a proposé la construction d'un **think tank** sur la logistique en région.

Dans les différents ateliers il est apparu nécessaire d'associer, dans la concertation et les approches territoriales et partenariales, à la fois les acteurs de la sphère publique et ceux de la sphère privée (chargeurs industriels et commerciaux, transporteurs et prestataires, acteurs de l'immobilier logistique).

## 2.2. QUELLES ACTIONS : SYNTHÈSE

### TRAVAILLER SUR LA FACILITATION

#### ✓ « Fluidifier les procédures »

L'accroissement de la réactivité (nécessaire dans un contexte de concurrence d'usages et inter-territoires) doit également passer par une réduction des délais relatifs aux procédures – appréhendé comme une démarche de facilitation des implantations.

Dans un des ateliers a également été proposé le développement d'une boîte à outils pour faciliter le rôle des collectivités lors de demandes d'implantation.

Cette notion de « facilitation » est également contenue dans la proposition visant à créer un **guichet unique**, dans les réflexions sur la création d'un **réfèrent logistique** ou dans celles relatives au **renforcement du rôle du « Comité local d'accélération des politiques »**.

### FAVORISER UN USAGE PLUS FRUGAL DU FONCIER

#### ✓ Mutualisations, densification, mixité des usages

Les grandes orientations (ZAN, réduction des GES, ...) poussent à réfléchir à des solutions plus vertueuses permettant un usage plus frugal du foncier, de meilleurs taux de remplissage des véhicules, .... La mutualisation d'espaces communs sur les zones, la mutualisation de surfaces de stockage, la densification des entrepôts ou la mixité des usages (sur le modèle des « hôtels logistiques ») ont été cités dans les différents ateliers. La création d'« **une bourse de stockage** », qui va également dans le sens de la mutualisation a notamment été citée dans l'atelier 2.

### LA MISE EN ŒUVRE DE LA REGLEMENTATION ZAN

La réglementation ZAN a constitué le cadre contextuel de l'ensemble des trois ateliers puisqu'elle accentue les problématiques de raréfaction et de concurrence d'usage, incite à densifier et à rechercher une mixité d'usage et incite à pousser les acteurs à plus de mutualisation.

**Cependant dans tous les ateliers la question de son application concrète a été posée.**

**La question corolaire des mesures d'accompagnement a également été posée** : la réglementation ZAN renforçant la raréfaction, sa mise en œuvre ira-t-elle de paire avec un accroissement des démarches de facilitation ?

# TROIS TEMPS D'ATELIER

---

## 3. Quelles prochaines étapes



**Un temps d'action**

### 3. QUELLE PROCHAINE ÉTAPE

L'ensemble des actions constituent au regard des ateliers un préalable à l'action centrale consistant à produire un schéma logistique régional.