interscot
grand bassin toulousain

info'SCoT

n° 8 - décembre 2023

LOGISTIQUE : UN ENJEU MÉCONNU POUR L'AMÉNAGEMENT DE NOS TERRITOIRES

Les récentes évolutions législatives renforcent le rôle des SCoT en matière de régulation des implantations des activités commerciales. Le Document d'aménagement artisanal, commercial et de la logistique commerciale (DAACL) est dorénavant obligatoire dès lors qu'une révision de SCoT est engagée. Ce document se voit renforcé d'un volet « Logistique » introduit par la loi Climat et résilience d'août 2021.

Les SCoT permettent ainsi aux acteurs publics de poser un cadre pour favoriser un développement vertueux des activités logistiques, au même titre que les autres activités économiques. Le rôle du Scot est donc de définir des règles et des conditions d'implantation de cette activité en s'adaptant aux spécificités territoriales et aux stratégies que les acteurs souhaitent porter dans les années à venir.

Plusieurs enjeux s'imposent aujourd'hui à ce secteur :

- **La relocalisation des activités économiques** à la suite des différentes crises qui incitent les marchés à se rapprocher des consommateurs et à assurer une souveraineté nationale.
- **L'essor démographique du territoire**, avec un gain de 20 000 habitants par an sur les dix dernières années à l'échelle de l'interscot, avec les importants besoins en logistique qui en découlent.
- **L'essor du e-commerce** avec une augmentation des distances parcourues et des véhicules en circulation, liée à un double phénomène d'éloignement des plateformes logistiques et d'augmentation du nombre de colis.
- **L'objectif ZAN**, en conciliant le développement économique et la gestion des espaces fonciers (besoin estimé à 200 000 m² supplémentaires en France d'ici 2030), dans un contexte de plus en plus concurrentiel avec les autres besoins fonciers (habitat, bureaux, équipements, infrastructures...).
- **L'accélération des transitions** : décarbonation de la flotte, rénovation des entrepôts, réduction des nuisances, massification et report modal.

À l'écart des deux axes d'échanges côtiers aquitain et languedocien, le grand bassin toulousain se situe en dehors des principaux axes logistiques européens. Il n'en reste pas moins l'un des six principaux territoires logistiques français qui se caractérise par une polarisation exceptionnelle sur la métropole toulousaine et son aire d'influence. Outre le fait d'approvisionner les commerces et les consommateurs en produits, la logistique permet aussi aux chantiers d'être livrés en matériaux. Les entreprises et industries comptent aussi sur elle pour disposer de matières premières et de pièces détachées, mais aussi évacuer les déchets...
Spatialement, cette activité est structurée de manière lisible sur le territoire, en se concentrant sur l'axe Toulouse-Montauban autour des zones logistiques de Montbartier (Tarn-et-Garonne), Castelnau-d'Estrétefonds, Baziège et plusieurs zones d'activités de l'agglomération toulousaine (Haute-Garonne).

Générant déjà de nombreuses interactions, la chaîne logistique influence directement l'aménagement du grand bassin toulousain, d'autant plus si son inscription spatiale se renforce. Il revient désormais aux territoires d'identifier qualitativement, quantitativement et rapidement les besoins en logistique pour mieux accompagner les acteurs du secteur et les changements à venir.

L'INTÉGRATION DE LA LOGISTIQUE DANS LES SCOT MODERNISÉS

La loi Climat et résilience d'août 2021 a replacé le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) à la fois comme un document de référence et l'échelle pertinente pour encadrer le développement de la logistique, en ciblant sa dimension commerciale. Les SCoT doivent donc aujourd'hui traiter de ce sujet dans le cadre de l'élaboration des DAACL qui figurent au sein des Documents d'orientations et d'objectifs (DOO). Ces documents étant en premier lieu dévolus à l'encadrement des activités commerciales « traditionnelles », ils permettent de décliner de manière complémentaire le projet politique pour ces deux activités connexes.

La logistique dans les SCoT : ce que dit la loi Climat et résilience sur le DAACL

Le DAACL doit déterminer les conditions d'implantation des constructions logistiques commerciales* à l'échelle d'un SCoT en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et sur les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité et des flux générés par les personnes ou les marchandises. Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement.
Pour les équipements logistiques commerciaux, il revient au DAACL de localiser les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et des objectifs de réduction de l'artificialisation des sols. Il peut également prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines afin de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines.

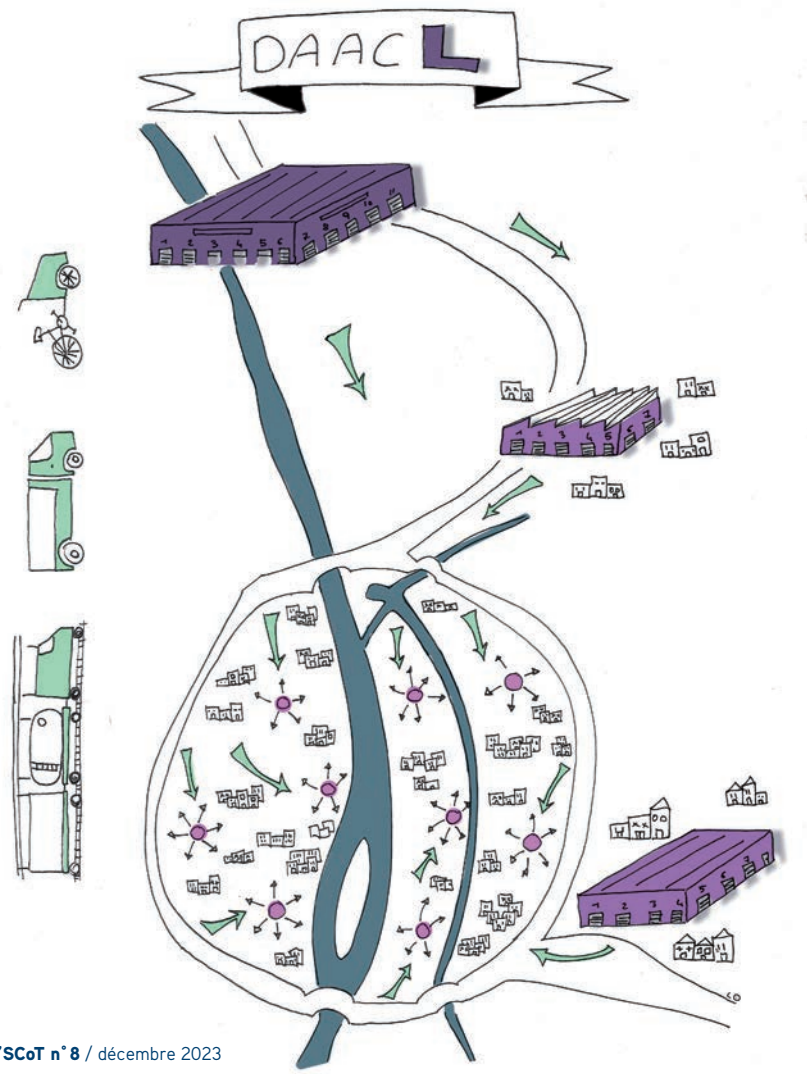


Illustration : Laurène Pillot, AUAT.

La loi Climat et résilience cible spécifiquement la logistique commerciale dans la dénomination des activités à encadrer, mais la définition précise de cette sous-catégorie est encore floue aujourd'hui. Si les acteurs de la logistique liés au e-commerce sont le cœur de cible du texte, il revient donc à chaque document de délimiter précisément les contours des activités logistiques qui seront encadrées par le DAACL. Il semble toutefois assez naturel de vouloir en exclure la logistique destinée aux productions agricoles et les activités de logistique industrielle permettant l'acheminement des biens ou matériaux qui alimentent les sites de production manufacturière.

Les enjeux de logistique auxquels doivent répondre les SCoT

La stratégie logistique définie par les SCoT doit répondre à plusieurs enjeux à la croisée des thématiques de la mobilité, de l'aménagement et

* Article L141-6 du Code de l'Urbanisme.

de l'économie. Il s'agit notamment d'orienter les projets d'infrastructures de transports (routes, voies ferrées…) ou d'équipements (gare de triage, zone de fret d'un aéroport, zone logistique portuaire…) permettant l'intermodalité dans l'acheminement des marchandises. Les SCoT peuvent également décliner des objectifs favorisant l'optimisation des flux logistiques, le report modal et, par voie de conséquence, la décarbonation de cette activité.

Sur le plan foncier et économique, le ciblage des zones d'activités dédiées à la logistique est un enjeu primordial. Les SCoT doivent estimer les besoins logistiques de l'écosystème local pour apprécier le foncier à mobiliser sur la période d'exercice du document, tout en prenant en compte les impératifs de réduction de l'artificialisation des sols. Le positionnement du territoire par rapport aux flux logistiques nationaux ou internationaux doit orienter le projet politique. À ce titre, le grand bassin toulousain se situe plutôt à l'écart des corridors logistiques transnationaux, et les activités de logistiques commerciales permettent essentiellement de desservir les populations de cet espace à dimension régionale.

Dans la continuité, les choix de localisation doivent s'attacher à répondre à l'ensemble des besoins fonciers et immobiliers de la chaine logistique. Ceux-ci s'étendent des entrepôts de plusieurs hectares de surface de plancher pour la logistique de dimension régionale, à quelques centaines de mètres carrés (entrepôt de logistique urbaine, hôtel logistique…) pour la desserte des zones les plus densément peuplées. Ils conduisent nécessairement à définir des conditions de développement différenciées. Ces localisations préférentielles sont également accompagnées de règles permettant une amélioration de la qualité urbaine des zones logistiques en favorisant l'optimisation des emprises foncières (densité du bâti, optimisation des surfaces dédiées aux manœuvres et à la circulation des véhicules…) et un traitement architectural et paysager plus ambitieux des entrepôts. En complément, les constructions de logistique commerciale sont directement concernées par les enjeux de transition énergétique à travers les problématiques de sobriété des bâtiments et de production d'énergies renouvelables.

Le DAACL dans le panorama de l'action publique en matière de logistique

Les activités de logistique sont aujourd'hui couvertes par de multiples politiques publiques intervenant à différents échelons de l'action territoriale. Quatre d'entre eux sont aujourd'hui plus particulièrement ciblés pour orienter le développement de la logistique.

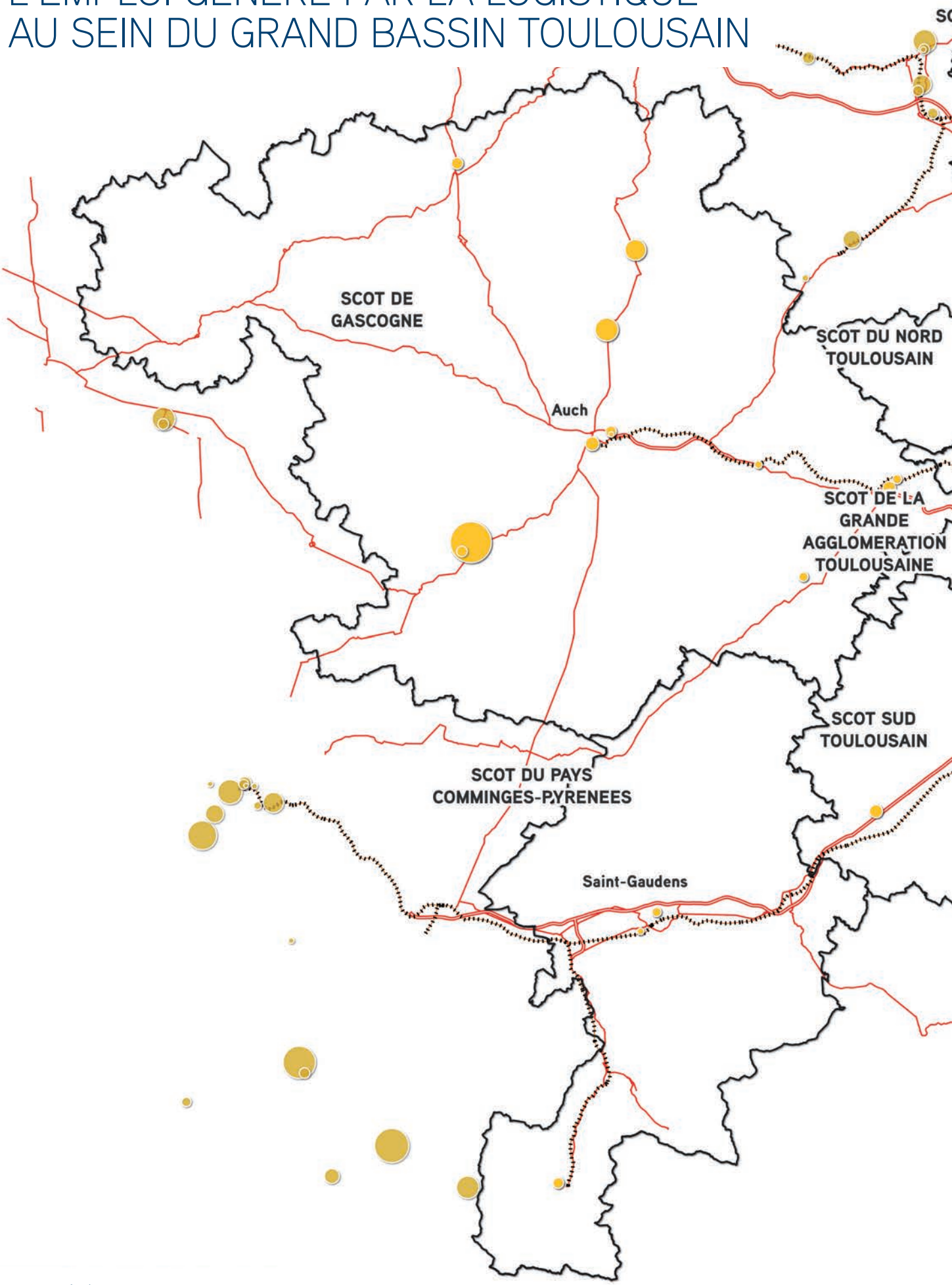
La France s'est dotée en 2022 d'une Stratégie nationale de la logistique dans le cadre de la politique France Nation Verte. Elle décline, à travers 8 grands objectifs, l'ambition nationale visant le déploiement d'une logistique plus compétitive, innovante et durable, en insistant sur des problématiques telles que la décarbonation, la réindustrialisation ou la gouvernance. À l'échelle régionale, la logistique est traitée dans le cadre du SRADDET Occitanie 2040, datant de septembre 2022. Il s'agit pour ce type de document de donner des grandes orientations d'aménagement qui interpellent les équilibres territoriaux et les infrastructures de transport d'importance régionale. Plus spécifiquement, la région Occitanie s'appuie sur le positionnement des acteurs de l'écosystème régional vis-à-vis des flux logistiques européens, grâce à sa façade maritime et sa proximité avec l'Espagne, et sur le report modal des flux logistiques routiers vers des alternatives décarbonées.

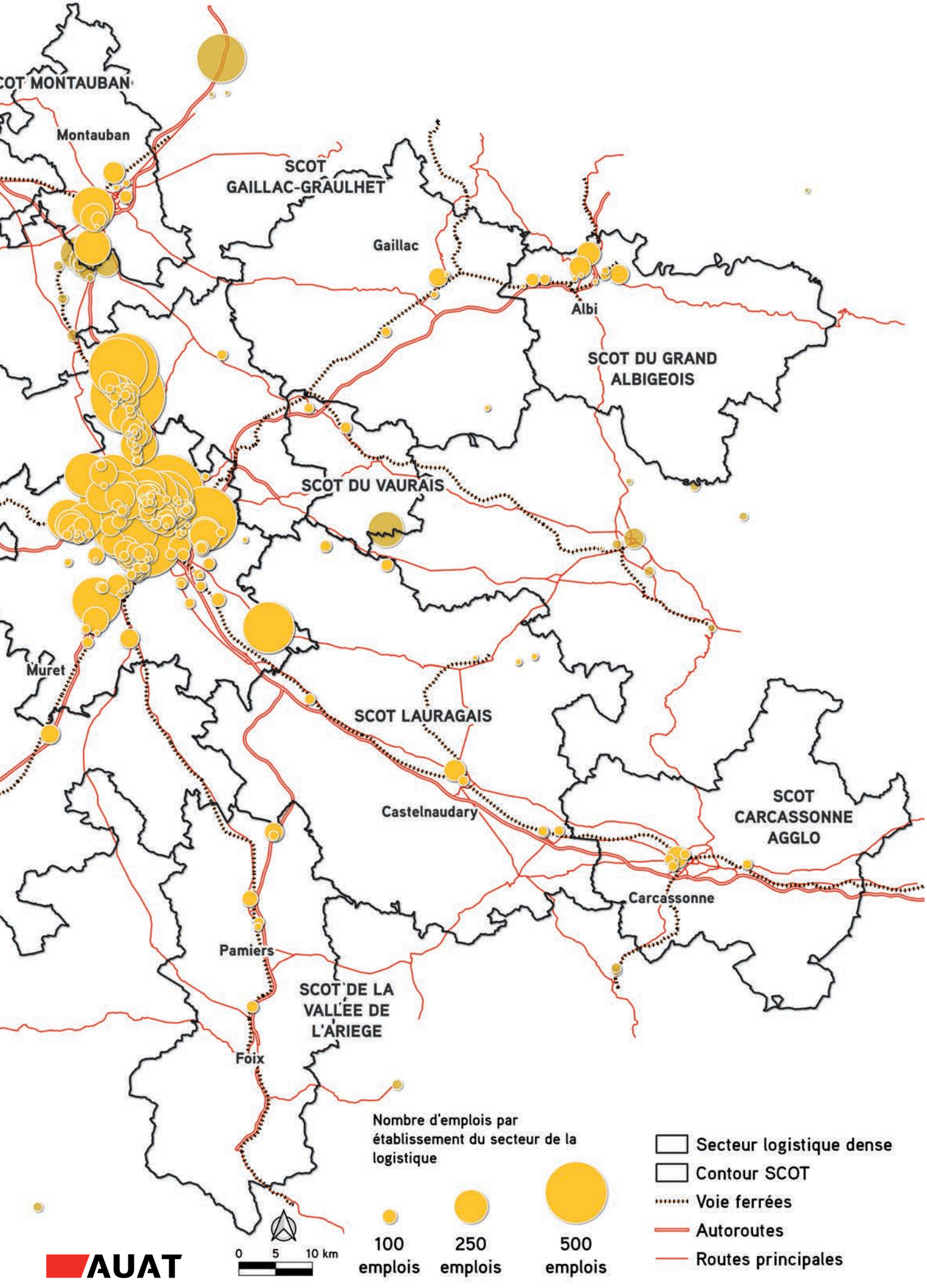
Les SCoT, et plus particulièrement les DAACL, s'inscrivent dans ce contexte réglementaire spécifique en organisant l'activité logistique à l'échelle des bassins de vie et en déclinant à cette maille les orientations d'aménagement permettant un développement plus vertueux des flux et constructions dédiés. Il est à noter que l'empreinte territoriale des équipements, des infrastructures et des zones de desserte de la logistique dépasse bien souvent le périmètre des SCoT. C'est là une nouvelle preuve de la pertinence d'un dialogue, entre les différents échelons d'action publique d'une part, et entre collectivités porteuses de SCoT d'autre part, comme l'interscot du grand bassin toulousain.

Les DAACL orientent les nombreuses politiques publiques locales qui traitent de cette activité à l'échelon local (EPCI et communes). À ce titre, les collectivités locales peuvent se saisir de cette thématique pour formaliser des documents qui coordonnent (schéma directeur, stratégie locale, plan d'actions…) les différentes actions visant à organiser la logistique au plus près du territoire et des acteurs de l'écosystème (circulation, stationnement, livraison…). Aussi, elle peut intégrer des documents relevant de politiques publiques sectorielles dans les domaines de l'économie (Schéma de développement économique), des mobilités (Plan de mobilités) ou encore de l'aménagement (PLU et PLUi). Ces schémas ou plans permettent par exemple de traiter des sujets plus ciblés comme l'implantation des dark stores, le développement de la cyclo-logistique ou la sélection de zones d'activités spécifiquement dédiées. Enfin, plusieurs pans de l'activité logistique peuvent faire l'objet d'une attention particulière à travers des actions ciblées. Il s'agit par exemple de la mise en place de chartes de livraison ou de Schémas de développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (SDIRVE).

Échelon national	Échelon régional	Échelon SCoT	Échelon local (EPCI, commune)
Stratégie Nationale de la Logistique dans le cadre du projet de transition écologique **France Nation Verte**	**SRADDET Région Occitanie** Positionnement sur les axes logistiques européens Favoriser le report modal vers le train, le fluvial	**DAACL dans les SCoT** Encadrement de la logistique commerciale Secteurs d'implantation privilégiés avec des conditions d'implantations	**Documents multiples** Politiques sectorielles : SDE / PDM / PLUi Schéma Directeur / Stratégie / Plan d'actions … de la logistique (urbaine) Charte de livraison / SDIRVE

L'EMPLOI GÉNÉRÉ PAR LA LOGISTIQUE AU SEIN DU GRAND BASSIN TOULOUSAIN




COT MONTAUBAN
Montauban
SCOT
GAILLAC-GRAULHET
Gaillac
Albi
SCOT DU GRAND
ALBIGEOIS
SCOT DU VAURAIS
Muret
SCOT LAURAGAIS
Castelnaudary
SCOT
CARCASSONNE
AGGLO
Carcassonne
Pamiers
SCOT DE LA
VALLÉE DE
L'ARIEGE
Foix
Nombre d'emplois par établissement du secteur de la logistique
100 emplois
250 emplois
500 emplois
0 5 10 km
Secteur logistique dense
Contour SCOT
Voie ferrées
Autoroutes
Routes principales
AUAT

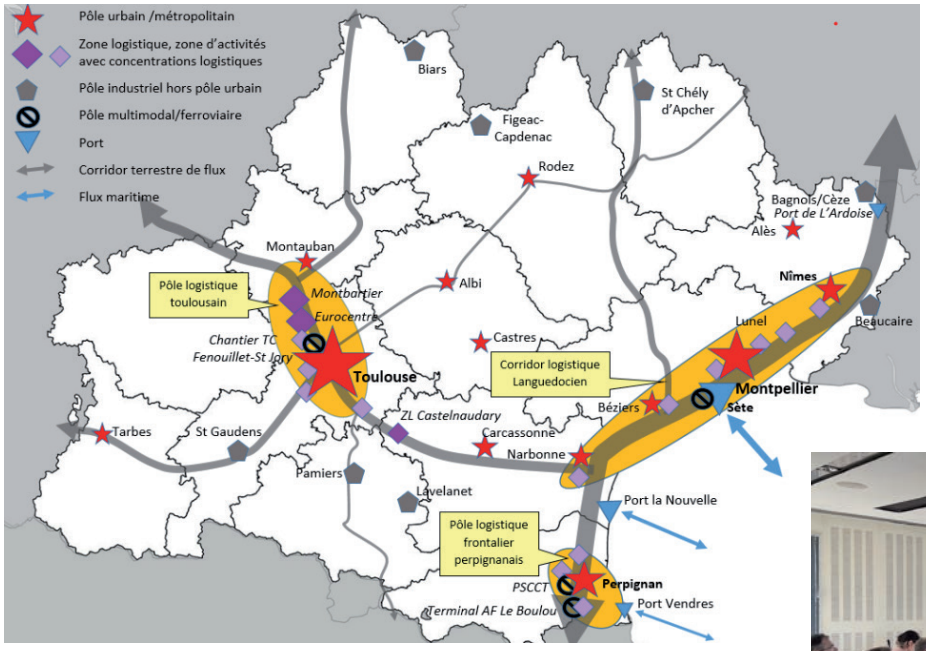
RETOUR SUR LES ÉCHANGES DE LA RENCONTRE DE L'INTERSCOT DE SEPTEMBRE 2023

L'interscot, un espace d'échange au service de la logistique de dimension régionale ?

François De Bertier, président de Ten Log,
Hugo Cavagnac, président de la CC du Frontonnais,
Jérémy Tardivo, directeur d'entrepôt Carrefour.

Les principales idées débattues

- La logistique est un domaine qui fait fi des frontières administratives.
- Le besoin de pédagogie à destination des élus est important sur un secteur d'activité peu et mal connu du grand public.
- Le dialogue et la réciprocité entre les territoires sont nécessaires (une plateforme située sur une commune alimente parfois toute une région).
- Les besoins de la filière logistique, conciliés au contexte territorial, demandent une structuration entre les acteurs privés et publics.
- Le système logistique doit répondre aux enjeux sociétaux, environnementaux et économiques en s'appuyant sur la réalité du territoire.
- Les documents de planification doivent intégrer cette dimension afin de mieux encadrer et faciliter un développement vertueux de la logistique.
- Il est nécessaire d'identifier, quantitativement mais aussi qualitativement les besoins en logistique du territoire.
- Les formes urbaines des bâtiments de la logistique, dans un contexte Zan et de raréfaction du foncier, doivent être repensées, même s'il s'agit d'une forte contrainte pour les professionnels du secteur.
- De nombreux questionnements se posent sur les infrastructures supports de ces activités : leur construction/rénovation, quels modes de développement, quels espaces leur dédier et leur prévoir, quels financements et quelles localisations ? (routier, fret, voies navigables, ponts…)



Source : carte de synthèse - Conférence Régionale de la Logistique Occitanie - TenLog

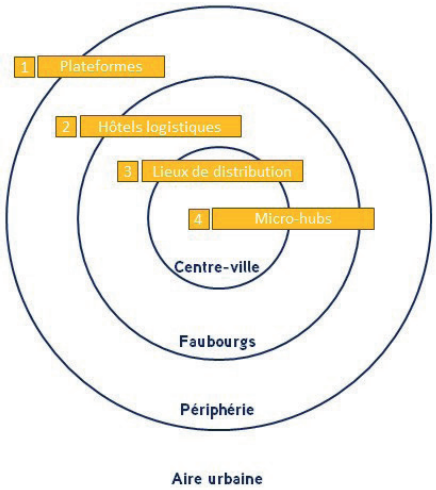
Vers une approche territoriale multiple de la logistique de proximité ?

François Cantinaud, président de Toulouse Logistique Urbaine,
Albert Sanchez, élu de Toulouse Métropole en charge de la Logistique Urbaine,
Nikolay Kolev, directeur développement Aire Nouvelle.

Les principales idées débattues

- Longtemps laissée de côté, la logistique urbaine doit être réintégrée dans la ville.
- Les acteurs doivent dialoguer.
- Les besoins doivent être intégrés aux documents de planification.
- Il est nécessaire de développer une connaissance exhaustive des flux de marchandise actuels.
- Il faut favoriser la mutation de la flotte des véhicules de livraison.
- L'optimisation des volumes transportés passe par une massification du transport.
- L'organisation de la logistique doit participer à la décarbonation et la désaturation des espaces urbains.
- Les sites logistiques peuvent être mieux insérés dans leur environnement, en imbriquant les échelles et les situations, en séparant les flux, en proposant plus de densité et de mixité…

L'organisation immobilière de la logistique



« La logistique a certes un coût économique pour les différents acteurs mais elle a aussi un coût social et environnemental peu connu. Il est nécessaire de faire évoluer les pratiques de livraison pour limiter leur impact et pour cela, le citoyen doit être mieux informé sur ces coûts et prendre une place centrale dans le dispositif. »

Philippe Dugot, professeur des universités,
Université de Toulouse Jean Jaurès

VISITE DE LA PLATEFORME LOGISTIQUE LUMIN

Source : Éric Lapierre Expérience

20 000 m²

9 hectares

200 véhicules par jour

70 000 colis par jour

- Localisation Toulouse intramuros à 4 km du Capitole, connecté au périphérique
- Plus grosse plateforme de logistique urbaine de province
- Site voulu par Toulouse Métropole / délégation de service public
- Multiples opérateurs sur site (colis, produits frais, alimentaire…)
- Un style architectural affirmé et économe en énergie

AUAT Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine
Le Belvédère - 11 bd des Récollets - CS 97802 - 31078 Toulouse cedex 4 - Tél. 05 62 26 86 26 - www.aua-toulouse.org