

Sommaire

- | | |
|--|---------------|
| 1- Que doit intégrer le SRADDET sur le volet logistique suite à la Loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021 ? | |
| 2- Qu'intègre déjà le SRADDET ? | P. 05
à 06 |
| 3- Quelles orientations propose de prendre la Région pour opérer ces évolutions ? | |
| 4- Quelle est la méthode de travail ? | |
| 5- Synthèse des travaux en sous-groupes et enjeux dégagés
Caractéristiques de la plateforme logistique idéale | P. 07
à 14 |
| Annexes | P. 15 |

35 participants :

- 15 représentants des syndicats porteurs de SCoT
- 14 représentants des établissements publics de coopération intercommunale
- 5 représentants des services de l'Etat
- 1 représentant des chambres de commerce et d'industrie

liste détaillée en annexe 1

La loi Climat et Résilience et la Loi anti-gaspillage et économie circulaire ont fixé de nouveaux objectifs qui nous imposent une modification du SRADDET que le Conseil régional avait adopté le 16 décembre 2019. Ces modifications concernent les thématiques du foncier, de la logistique et des déchets.

Elles s'opèrent dans le respect absolu de la méthode qui guide la construction des politiques publiques de la Région : un dialogue de proximité, la concertation de l'ensemble des acteurs et plus particulièrement des représentants des territoires. A ce titre, je ne peux que saluer votre mobilisation et votre engagement à l'occasion des différents temps de travail collectif proposés par la Région.

Ces changements devront également respecter la vision de développement équilibré des territoires de Nouvelle-Aquitaine ainsi que la stratégie d'accompagnement des transitions engagée par le Conseil régional.

Ainsi, la nouvelle version du SRADDET renforcera l'objectif initial de rééquilibrage des territoires et de prise en compte de leurs spécificités. Cet objectif s'accompagne d'une démarche de lutte contre les fractures territoriales avec des dispositifs d'aide à l'ingénierie, de revitalisation des centres bourgs, de promotion de la santé humaine, végétale, animale et environnementale, d'accompagnement de l'emploi, de la formation et d'une stratégie de ré-industrialisation. Cette logique d'équité territoriale guidera notre stratégie en matière de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols.

La nouvelle mouture du SRADDET sera également en parfaite adéquation avec la feuille de route Néo Terra qui propose un changement global de paradigme pour répondre au défi du changement climatique et assurer les transitions écologiques, énergétiques, agricoles et économiques.

Convaincu que les synthèses de nos travaux viendront souligner cette ambition collective, je suis persuadé que nous partageons la même vision d'une Nouvelle-Aquitaine dynamique, équilibrée et résiliente. Je vous invite à poursuivre ces réflexions pour la co-construction de notre SRADDET.

Alain ROUSSET

Président du Conseil régional
de Nouvelle-Aquitaine





1- Que doit intégrer le SRADDET sur le volet logistique suite à la Loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021 ?

Le SRADDET doit fixer les objectifs de moyen et long termes en matière de développement et de localisation des constructions logistiques. Il tient compte des flux de marchandises, notamment à destination des centres-villes, de la localisation des principaux axes routiers, du développement du commerce de proximité et du commerce en ligne, de l'insertion paysagère de ces constructions et de l'utilisation économe des sols naturels, agricoles et forestiers.



2- Qu'intègre déjà le SRADDET ?

Le SRADDET en vigueur prévoit d'ores et déjà des objectifs (n°18, n°47) et une règle générale (n°20) dans le domaine de la logistique et des transports qui invitent les territoires :

- A innover dans de nouveaux modes de transports et de mobilité répondant aux défis environnementaux (objectif 18).
- A structurer la chaîne logistique des marchandises en favorisant le report modal (objectif 47).
- A préserver des espaces stratégiques pour le transport de marchandises et leurs accès ferroviaires et routiers en identifiant les espaces nécessaires à leur développement et en privilégiant les surfaces déjà artificialisées (règle générale 20).

Il est toutefois nécessaire de faire évoluer ces objectifs au regard des termes de la Loi, notamment en précisant les objectifs de développement et de localisation des constructions logistiques.



3- Quelles orientations propose de prendre la Région pour opérer ces évolutions ?

Les intentions premières de la Région sur cette modification sont de faire de la planification stratégique en matière logistique un levier pour :

- Limiter les émissions de gaz à effet de serre en fixant des objectifs de développement et de localisation renforçant les possibilités de report modal ferroviaire, fluvial et maritime et visant à l'optimisation des modes de logistique urbaine pour éviter l'engorgement des axes de circulation urbain.

- Maîtriser les impacts environnementaux des projets en fixant des objectifs de développement et de localisation réduisant l'impact en matière de consommation d'espaces et d'imperméabilisation des projets et en renforçant leur qualité environnementale.
- Veiller à une structuration plus équilibrée des sites au niveau régional et à une meilleure desserte tout mode à la fois pour les marchandises mais aussi pour les salariés, que ce soit dans les espaces urbains, mais aussi dans les petites villes, les villes moyennes et les secteurs ruraux.



4- Quelle est la méthode de travail ?

La méthode proposée par la Région pour définir ces objectifs est la suivante :

- Réaliser une étude sur la logistique en Nouvelle-Aquitaine confiée à l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées (Audap) pour identifier la localisation des sites existants et les enjeux de développement et de localisation qui s'y rapportent.
- Engager un dialogue partenarial avec les acteurs locaux de la planification (lors du présent atelier logistique du 4 juillet 2022) pour affiner la perception locale des écosystèmes logistiques et les enjeux de développement, de localisation et de qualité.
- Le compléter par un dialogue avec les acteurs économiques (lors la conférence régionale logistique du 11 octobre 2022 co-organisée par la Préfecture de région, la Région et l'Observatoire régional des transports) pour mieux cerner leurs perspectives, leurs attendus en matière de planification et identifier les transitions qu'ils ont engagé, environnementales notamment.
- Dégager des principes d'évolutions du SRADDET à l'automne 2022 en prenant en compte les résultats de l'étude et de ce dialogue partenarial.



5- Synthèse des travaux en sous-groupes

Lors de l'atelier logistique du 4 juillet 2022, 5 sous-groupes de travail ont été organisés avec les représentants de SCoT, EPCI et de l'Etat issus des 5 secteurs suivants :

- Gironde 1 (Aire métropolitaine de Bordeaux, Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre, Médoc)
- Gironde 2 (Haute Gironde Blaye Estuaire, Cubzaguais Nord Gironde, Grand Libournais ; Sud Gironde)
- Landes, Pyrénées-Atlantiques
- Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Vienne
- Corrèze, Creuse, Haute-Vienne, Dordogne, Lot-et-Garonne

Les tables ont été organisées d'une part en regroupant des territoires formant des écosystèmes logistiques géographiquement cohérents, d'autre part, en fonction du nombre des participants et de leur provenance.

Les sous-groupes de travail ont eu vocation à :

- Recueillir les perceptions du fonctionnement des écosystèmes logistiques locaux :
 - En complétant collectivement la carte des interfaces logistiques (qui avait été transmise en amont de l'atelier) : ces compléments ont été intégrés au mieux par l'Audap dans sa cartographie des plateformes et entrepôts logistiques.
 - En portant collectivement un avis qualitatif sur le fonctionnement des sites (difficultés, enjeux).
- Identifier les critères de localisation et de programmation de l'interface logistique idéale :
 - Visant à renforcer les possibilités de report modal.
 - Visant à réduire les impacts en matière de consommation d'espaces des projets.
 - Visant à améliorer la qualité environnementale des projets.

Les productions réalisées dans ces sous-groupes permettent de réaliser **une synthèse globale de l'atelier**, présentée ci-après, dégagant **quatre enjeux** auxquels se rattachent des difficultés à lever et des orientations générales. Les synthèses par sous-groupes sont quant à elles présentées en annexe 2 et 3.

4 enjeux



I. Un enjeu à mieux maîtriser la localisation et les implantations logistiques pour éviter de subir le déterminisme privé, les concurrences territoriales et pour rééquilibrer les fonctions logistiques à toutes les échelles

DIFFICULTES A LEVER :

Les participants ont mis en évidence un certain nombre de difficultés dans le fonctionnement des écosystèmes logistiques locaux tenant d'une part aux implantations non maîtrisées d'activités logistiques dans les territoires, aux nuisances liées à l'activité et à un manque de coordination des acteurs locaux dans ce domaine.

Chaque territoire a un besoin en équipement logistique, pourtant on observe une répartition déséquilibrée : certains territoires stratégiquement situés et disposant de grands tènements fonciers sont saturés de demandes et souhaiteraient se diversifier, quand d'autres souhaitant accueillir cette activité complémentaire du commerce et de l'industrie se heurtent à des freins (notamment en disponibilités foncières).

Une éviction des activités logistiques des zones centrales vers les couronnes périurbaines a été observée sur les agglomérations structurantes, avec un remplacement par des activités tertiaires et de bureaux. Dans les couronnes périurbaines, les activités logistiques viennent s'installer plutôt dans les zones artisanales et concurrencent les petites entreprises artisanales. Plus globalement, il est observé une diffusion sans maîtrise des activités logistiques avec des impacts en termes de concurrence entre activités et territoires, de consommation d'espaces et d'accroissement des flux de transports.

Les participants ont mis en exergue les conflits d'usage qui apparaissent à la fois dans les flux de mobilité (flux logistiques et flux pendulaires des actifs), mais également dans l'acceptation sociale de ces activités (conflits de voisinage liés aux nuisances en termes de trafic, de stationnement, de nuisances visuelles et sonores).

PRINCIPALES ORIENTATIONS DEGAGEES :

Les participants ont mis en avant la nécessité de renforcer la gouvernance et l'organisation des écosystèmes logistiques pour éviter les effets de saturation des infrastructures de transports, créer de la synergie entre les acteurs pour

mutualiser les flux et les bâtiments logistiques, mieux maîtriser les effets de concurrence entre les territoires et entre filières, et partager les retombées économiques des activités.

L'organisation territoriale de la logistique devrait se réaliser en tenant compte des équilibres infra territoriaux, de la nature des fonctions logistiques, ainsi que du trafic existant sur les axes de transports et des accès aux sites.

Les sites logistiques gérant les flux de moyennes et longues distances pourraient être situés préférentiellement à distance des centres urbains et plutôt en périphérie des agglomérations afin d'éviter les nuisances liées à leur traversée et éviter la saturation du trafic routier. Pour ces sites, les localisations permettant le report modal devraient être prioritaires et facilitées. Les espaces de logistiques urbaines (ELU) pourraient les relayer en première ceinture d'agglomération, suivis des espaces logistiques de proximité (ELP) dans les centres villes.

L'implantation des sites logistiques devrait également mieux tenir compte des nuisances potentielles sur les riverains et sur les paysages (tant en entrée de ville, qu'en secteur rural ou urbain). L'organisation devrait être plus cohérente avec les objectifs des zones de faible émission (ZFE).



II. Un enjeu de verdissement des flux en favorisant des implantations permettant le report modal et l'accessibilité tous modes, en développant les outils de logistique urbaine et en encourageant l'évolution des flottes et la planification de l'avitaillement vert

DIFFICULTES A LEVER :

Les activités logistiques induisent un mauvais bilan carbone pour les territoires tant au regard des flux routiers générés que de la consommation énergétique de certains entrepôts (frigorifiques notamment).

Le report modal de la route vers le transport ferroviaire, maritime ou fluvial constitue une priorité, d'autant qu'il existe une demande. En corollaire, la nécessité de moderniser le réseau ferroviaire, d'en augmenter les capacités voire d'envisager la réouverture de certaines lignes pour atteindre cet objectif a été évoquée. La capacité à obtenir des sillons satisfaisants et la nécessité d'un échange avec le gestionnaire de réseau sont également importants.

Le faible développement des outils de logistique urbaine constitue également un frein à lever pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et la saturation des axes de circulation en milieu urbain en lien avec la logistique des derniers kilomètres.

PRINCIPALES ORIENTATIONS DEGAGEES :

Les participants ont mis en avant la nécessité de développer le fret ferroviaire, fluvial et maritime (en particulier pour la logistique de moyenne et longue distance). Cela nécessiterait de veiller à une implantation des sites logistiques proches des installations permettant le report modal (rail, fluvial, maritime), mais également d'organiser les liens et connexions entre les zones d'activités productives non embranchées et les zones embranchées, en renforçant les synergies et les mutualisations entre les acteurs. Le contexte de crise climatique et énergétique, la pénurie actuelle de chauffeurs routiers plaident encore plus pour un développement fort du report modal.

Les implantations permettant un accès en transport collectif ou partagé des salariés sont également à privilégier pour réduire le recours à la seule voiture individuelle, éviter la précarité des salariés et la saturation des axes routiers. Les localisations dans les zones disposant déjà ou prévoyant de développer des services aux salariés (restauration...) et des équipements mutualisés (aire de repos pour chauffeurs routiers...) pourraient également constituer un atout pour éviter les déplacements. Il s'agit alors de penser de véritables « écosystèmes » économiques, fonctionnels et favorables à la transition écologique.

Les espaces de logistique urbaine devraient pouvoir également se développer et se diversifier, en aval des sites logistiques de grande et moyenne distance, afin d'assurer un dégroupage de la distribution de marchandises vers les centres villes, tout en verdissant les véhicules ou privilégiant l'utilisation de velocargo pour la logistique des derniers kilomètres. Leur développement et leur maillage constitue un enjeu pour désengorger le trafic des centres-villes en lien avec la logistique des derniers kilomètres. La mise en place de voies de circulation urbaines est également une proposition à envisager.

Dans la même logique, des outils de logistique adaptés aux zones rurales devraient être étudiés afin d'éviter que l'ensemble des marchandises transitent par des plateformes urbaines avant d'être ré affrétés vers les territoires moins denses.

La flotte du transport routier de marchandises de longue et moyenne distance présente des enjeux forts de verdissement (hydrogène, GNV, véhicules électriques...). Les implantations des sites logistiques devraient se faire à proximité, ou prévoir la création d'installations de production et de distribution en avitaillement de carburants alternatifs.



III. Un enjeu de remobilisation des espaces déjà urbanisés (zones d'activités existantes, friches) pour éviter la consommation d'espaces et bénéficier des infrastructures et services existants

DIFFICULTES A LEVER :

La dispersion des activités logistiques observée dans les territoires amène les participants à plaider pour une meilleure maîtrise des localisations, d'autant que certains territoires indiquent que les activités logistiques sont relativement consommatrices d'espaces sans forcément être pourvoyeuses de beaucoup d'emplois. La déconstruction du lien entre consommation d'espaces et développement territorial trouve ici encore plus de résonance. Un des risques est celui d'accentuer le phénomène décrit plus haut de report en périphérie très lointaine des activités logistiques desservant le bassin de vie d'une agglomération, si les collectivités les plus proches du cœur de l'agglomération ne souhaitent pas ou ne peuvent pas offrir le foncier nécessaire.

Dans le contexte de la loi Climat et Résilience et des enjeux de sobriété foncière, la planification liée aux implantations logistiques d'activité devrait être mieux encadrée pour éviter les implantations dispersées qui sont un risque à la fois en termes de concurrence inter territoriale mais également en termes environnemental et d'atteinte aux sols, notamment pour les grandes interfaces. L'atteinte aux zones humides, l'imperméabilisation et ses effets sur le ruissellement sont parfois constatées et doivent être évitées, d'autant qu'elles constituent des vecteurs de risques face au changement climatique.

PRINCIPALES ORIENTATIONS DEGAGEES :

Les participants évoquent la nécessité de mieux mobiliser les sites existants et vacants dans les zones d'activités et de logistique déjà en fonction mais également de réinvestir les friches avec une priorité pour les sites proches des infrastructures structurantes, et cela avant d'envisager toute autre solution de développement qui induirait des consommations d'espaces et de l'artificialisation.

Les friches à proximité des infrastructures ferroviaires doivent être priorisées, d'autant plus si elles disposent d'embranchements existants avec le réseau ferré, mais également les friches commerciales, aéroportuaires, etc.

Dans les secteurs ruraux, les friches commerciales peuvent constituer un potentiel important pour accueillir des activités logistiques, d'autant que ces

activités ne concurrencent pas directement les commerces de centralités et n'impactent pas les politiques de revitalisation.

Il est suggéré d'engager un travail de recensement des sites adaptés et mobilisables.

Si la consommation d'espace ne peut être évitée, des compensations environnementales doivent être recherchées.



IV. Un enjeu d'évolution des formes urbaines logistiques et de qualité environnementale des projets

DIFFICULTES A LEVER :

Les enjeux de limitation de la consommation d'espaces et de lutte contre l'artificialisation appellent de nouvelles modalités de développement des plateformes et entrepôts logistiques afin de réduire les incidences environnementales de ces projets notamment pour ce qui concerne les plateformes avec des flux de moyenne et longue distance souvent caractérisées par des emprises au sol importantes. La faible qualité paysagère de certaines implantations récentes peut aussi générer des difficultés d'acceptation.

Les effets d'îlot de chaleur et de ruissellement des eaux dûs aux grandes superficies bitumées et imperméabilisées des sites de logistique constituent également un enjeu environnemental des sites existants.

PRINCIPALES ORIENTATIONS DEGAGEES :

Les formes urbaines des bâtiments logistiques devraient évoluer pour accroître les densités et réduire les emprises au sol des projets, notamment en travaillant sur la hauteur des bâtiments ou à l'inverse sur l'utilisation des sous-sols, mais également en expérimentant des projets modulables et transformables pour répondre à d'autres besoins si nécessaire. La mixité fonctionnelle est à rechercher dans une optique de multi utilisation des fonciers, lorsque la nature des activités logistiques le permet.

A l'échelle des zones d'activités, des efforts de mutualisation devraient être étudiés pour optimiser les espaces disponibles : mutualisation des bâtiments entre plusieurs entreprises, mutualisation de la voirie et des accès, des espaces de manœuvre et de stationnement des véhicules de livraison et des véhicules des salariés, mutualisation des services inter-entreprises.

Les programmes devraient pouvoir étudier systématiquement l'intégration d'unités de productions d'énergies renouvelables (solaire en toiture ou en ombrière de parking par exemple) en privilégiant l'autoconsommation sur site.

La qualité environnementale des projets devrait se renforcer en minimisant l'imperméabilisation des surfaces non bâties par des solutions adéquates, notamment des voies et accès, en optimisant la gestion des eaux pluviales (récupération, infiltration à la parcelle), en privilégiant une architecture et des orientations bioclimatiques et en utilisant des matériaux permettant d'éviter la création artificielle d'îlots de chaleur. Une meilleure transparence des projets sur les continuités écologiques est également à rechercher (délimitation des parcelles par des haies plutôt que des obstacles grillagés par exemple) ainsi qu'un traitement adapté des abords et franges des projets en contacts avec les espaces naturels, agricoles et forestiers.

Les territoires devraient étudier les implantations logistiques en tenant compte des infrastructures de production et de distribution de biocarburants (station hydrogène, GNV, électricité verte) existantes ou en projet.



De manière globale, il paraît nécessaire d'identifier les secteurs les plus à même d'accueillir les fonctions logistiques en croisant des éléments relatifs au fonctionnement territorial, aux accès et aux trafics existants, au maillage des zones d'activités, au potentiel de report modal actuel et envisagé, et aux disponibilités foncières et immobilières existantes dans les espaces déjà urbanisés (friches, espaces vacants dans les zones d'activités et commerciales). Les documents de planification et d'urbanisme locaux ont alors un grand rôle à jouer pour identifier et réserver les emprises foncières les plus pertinentes à cet effet, aux différentes échelles.



QUELQUES CARACTERISTIQUES

IDENTIFIEES POUR LA PLATEFORME LOGISTIQUE IDEALE :

QUELLES IMPLANTATIONS/SOLUTIONS POUR FAVORISER LE REPORT MODAL, LA FLUIDITE DES ACCES ?

- Proximité des sites raccordés à une solution de report modal (fer, fluvial, maritime)
- Implantions en bordure d'agglomération pour les interfaces de moyenne/longue distance (à distance des habitations et des ZFE)
- A proximité des centres sous forme de petites plateformes (dernier km)
- Privilégier les sites desservis en transports en commun pour les salariés
- Développer des outils spécifiques dans les secteurs ruraux pour des livraisons directes sans passer par les agglomérations

QUELLES INNOVATIONS FONCIERES ET FORMES URBAINES PRIVILEGIER POUR REDUIRE LA CONSOMMATION D'ESPACES ?

- Mutualiser les bâtiments, les espaces extérieurs (stationnement...) et les voiries
- Développer des formes urbaines misant sur les hauteurs et la modularité
- Mixer les fonctions : services aux entreprises, restauration
- Prioriser les espaces situés dans les zones d'activités économiques existantes
- Privilégier les friches ferroviaires
- Développer des outils fonciers et règlementaires : maîtrise foncière, OAP, hauteurs...

QUELLES CARACTERISTIQUES DES PROJETS POUR AMELIORER LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE PLATEFORMES ET ENTREPOTS ?

- Intégrer les énergies renouvelables, en toiture notamment, et privilégier l'autoconsommation
- Envisager des emplacements proches de secteurs de production et d'avitaillement en énergies vertes
- Adopter une orientation et architecture bioclimatiques
- Travailler sur les matériaux, le coefficient de végétalisation et la mutualisation pour limiter l'imperméabilisation des espaces non bâtis et l'effet îlot de chaleur
- Mieux gérer les relations avec les franges et l'intégration paysagère des programmes (haies, noues, zones tampons)
- Prioriser les espaces situés dans les zones d'activité économique existantes
- Privilégier les friches ferroviaires

ANNEXES

Annexe 2 : perception du fonctionnement des écosystèmes logistiques locaux (synthèses de chaque sous-groupes)

Sous-groupe	Sites existants et principaux projets envisagés (non exhaustif)	Difficultés liées aux sites logistiques	Enjeux
Gironde 1 <i>Aire métropolitaine de Bordeaux, Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre, Médoc</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Concentration des nouveaux projets sur l'aire métropolitaine de Bordeaux - Volonté de développer des activités économiques, dont la logistique sur la communauté de communes du Val de L'Eyre via une planification adaptée - Une activité logistique importante sur Biganos-Facture liée au Papetier Smurfit Kappa 	<ul style="list-style-type: none"> - Sur l'agglomération bordelaise : éviction de la logistique des zones centrales vers les couronnes périurbaines en raison du manque d'accessibilité, de l'obsolescence de l'offre et de raréfaction foncière - En couronnes périurbaines, installation progressive et non maîtrisée des activités logistiques dans des zones artisanales - Dispersion des activités logistiques avec des incidences en matière de consommation d'espaces et de transports - Conflits d'usage entre flux logistiques et mobilité pendulaire sur l'axe Bordeaux-Bassin d'Arcachon, mais également dans les zones urbaines centrales 	<ul style="list-style-type: none"> - Pour la logistique urbaine : développer des outils de dégroupage pour les derniers kilomètres et verdir les flottes - Développer le fret ferroviaire et fluvial - Promouvoir la mixité des usages et mutualiser les services/stationnements - Fluidifier les liens/flux entre les zones d'activité non embranchées fer et les zones embranchées pour favoriser le report modal
Gironde 2 Haute Gironde Blaye Estuaire, Cubzaguais Nord Gironde, Grand Libournais ; Sud Gironde	<ul style="list-style-type: none"> - Projets logistiques prévus sont liés aux filières d'activité historiques (viticulture, maraichage, matériaux de construction/gravières) ou en développement - Une activité logistique en développement en Nord Gironde (Peujard/Gauriaguet, Saint-Yzan, Saint-Mariens, zone d'activité dirigeables à Laruscade) - Port de Blaye situé dans le centre-ville pour lequel il existe des projets de diversification (axé tourisme) 	<ul style="list-style-type: none"> - Conciliation complexe des fonctions logistiques avec la proximité des centres villes et des sites historiques et classés, mais également de maîtrise des risques (port de Blaye) - Conflits d'usage liés aux nuisances (trafic, bruit) 	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer le traitement paysager et l'insertion urbaine des sites d'entrée de ville ou urbains et la mixité avec d'autres fonctions - Mutualiser et coordonner les retombées économiques du développement des activités et de la logistique entre collectivités - Avoir une meilleure proximité et connexion des sites de projets avec les réseaux ferrés - Mieux organiser les flux diffus liés à la petite logistique de proximité
Landes, Pyrénées-Atlantiques	<ul style="list-style-type: none"> - Sur Adour, Chalosse, Tursan : activité logistique historique liée aux coopératives agro-alimentaires (Maïs-Adour), papetiers et à la plateforme multimodale de Laluque - Sur l'agglomération de Mont-de-Marsan : projet d'extension de Scalandes (plateforme d'approvisionnement des centres Leclerc) - Sur le Pays Basque/Sud des Landes : un trafic ferroviaire en croissance sur le Centre européen de fret de Mouguerre, confronté à une saturation des espaces disponibles. Des projets de développement sur le port de Bayonne dans le cadre d'un schéma directeur d'aménagement 	<ul style="list-style-type: none"> - Conflits de voisinage liés à la proximité des sites stratégiques - Manque de coordination des acteurs - Hauteur des entrepôts limitée par des contraintes réglementaires (proximité d'activités militaires) 	<ul style="list-style-type: none"> - Anticiper les besoins d'extension, de modernisation des infrastructures ferroviaires et plateformes multimodales en lien avec la hausse d'activité logistique du secteur - Mieux coordonner le lien entre les besoins de stockage et de transports des acteurs économiques locaux et les plateformes multimodales - Réserver les espaces pour développer l'activité logistique proche des plateformes multimodales stratégiques - Privilégier la requalification des friches
Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Vienne	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet RailCoop sur le tracé Guéret-Limoges-Périgueux-Libourne-Bordeaux peut constituer un atout pour le développement de plateformes logistiques embranchées - Le SCoT Seuil du Poitou a identifié 4 sites logistiques préférentiels pour le développement des activités logistiques (Anthilys, Aliénor Aquitaine, Chalambert II, Ingrandes), ainsi que le site Grand Pont à Chasseneuil du Poitou pour une activité fret/logistique 	<ul style="list-style-type: none"> - Fermeture de la liaison ferroviaire Angoulême –Limoges pénalisante pour le fret ferroviaire des entreprises situées sur le tracé (Usine papetière Sylvamo à Saillat sur Vienne) 	<ul style="list-style-type: none"> - Engager un travail de recensement des sites adaptés et mobilisables (dans les zones d'activité et commerciales, friches aéroportuaires, friches ferroviaires)

<p>Corrèze, Creuse, Haute- Vienne, Dordogne, Lot- et-Garonne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dans le bergeracois, projet d'accueil d'entreprises spécialisées sur le site de l'ESCAT qui dispose d'un embranchement ferroviaire - Dans le Pays de l'Isle en Périgord, des secteurs de projets logistiques ont été identifiés le long de l'A89 - Sur l'agglomération de Brive : une nouvelle zone d'activité incluant de la logistique est en projet sur Ussac/Donzenac - Sur l'agglomération d'Agen, le positionnement stratégique entre Bordeaux et Toulouse génère une forte demande en immobilier logistique. Le MIN d'Agen est en cours de développement en densification, mais côté Technopôle Agen Garonne la volonté est plutôt de limiter les activités logistiques, en outre il y a peu de friches identifiées dans l'agglomération. - Sur le secteur du Confluent et Côteaux de Prayssas, 2 sites logistiques sont en cours de développement. Un projet de station hydrogène et de méthaniseur est à l'étude pour l'avitaillement vert. Le fret fluvial existe sur le canal latéral. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pour certains territoires, les interfaces logistiques sont très consommatrices d'espaces et peu pourvoyeuses d'emploi et il existe une volonté de les limiter dans un contexte de disponibilité foncière contrainte - Bilan carbone et énergétique des entrepôts frigorifiques pas compatible avec une logique TEPOS 	<ul style="list-style-type: none"> - Mieux organiser les écosystèmes logistiques locaux pour mutualiser les flux, éviter la saturation, éviter/réduire les consommations foncières et les impacts environnementaux - Prendre en compte l'ensemble des effets induits (besoins de services et de possibilité de déplacement/stationnement pour les salariés et chauffeurs routiers...) - Eviter/mâîtriser les effets de concurrences entre logistiques et autres activités économiques - Développer la multi modalité rail/route et s'en donner les moyens - Nécessité de connexion ferroviaire opérationnelle, et de travail avec SNCF réseau pour dégager le foncier stratégique
--	---	---	--

Annexe 3 : Identification des critères de localisation et de programmation e l'interface logistique idéale (synthèses de chaque sous-groupes)

Sous-groupe	Quelles implantations/solutions pour favoriser le report modal, la fluidité des accès ?	Quelles innovations foncières et formes urbaines privilégier pour réduire la consommation d'espaces ?	Quelles caractéristiques des projets pour améliorer la qualité environnementale des plateformes et entrepôts ?
<p>Gironde 1</p> <p>Aire métropolitaine de Bordeaux, Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre, Médoc</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier une densification sur les zones d'activités et logistiques déjà proches des sites embranchés au fer, fluviaux et maritimes et à proximité des plateformes multimodales existantes, voire proche d'échangeurs de la rocade et des autoroutes - Tenir compte de la capacité et du trafic sur les infrastructures existantes pour éviter la saturation - Privilégier les accès tout mode pour l'ensemble des utilisateurs (salariés, livreurs...) en anticipant les questions de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> - Générer des coopérations entre entreprises pour mutualiser les bâtiments entre plusieurs usagers afin de répondre aux enjeux des zones à faible émission et à la raréfaction foncière (exemple de l'hôtel de logistique urbaine de Tourville à Bordeaux) - Travailler la hauteur des bâtiments - Expérimenter les projets modulables et transformables en fonction de la durée de vie des entreprises pour passer de la logistique à des activités productives par exemple - Disposer d'un outil de maîtrise foncière tel qu'un établissement public foncier dédié - Mutualiser les accès, la voirie et les espaces de stationnement et de manœuvre 	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier des projets intégrant des installations de production d'énergies renouvelables - Optimiser l'intégration environnementale des projets (gestion de l'eau, minimisation des impacts écologiques...) - Travailler la qualité environnementale des projets
<p>Gironde 2</p> <p>Blayais, Cubzaguais, Nord Gironde, Libournais, Sud Gironde, Pays Foyen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le fret et la grande logistique doivent être situés à distance des centres urbains (à proximité des axes routiers, ferroviaires et fluviaux, en périphérie de l'aire métropolitaine bordelaise en sortie directe des infrastructures) - Les sites de grande logistique en centre-ville doivent être évités pour empêcher les nuisances de traversée de ville - Les petites interfaces doivent être situées à proximité des centres 	<ul style="list-style-type: none"> - Le réinvestissement des friches doit être privilégié - La logistique verticale doit être développée pour accroître les densités - Les équipements communs doivent être mutualisés (stationnements...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier la production d'énergie renouvelable pour l'autoconsommation afin d'atteindre une autosuffisance énergétique sur site - Limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des espaces non bâtis - Privilégier une architecture et des orientations bioclimatiques pour mieux s'adapter au changement climatique - Favoriser l'écoulement et l'infiltration des eaux - Eviter les îlots de chaleur par un travail sur les matériaux
<p>Landes, Pyrénées-Atlantiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier les implantations proches des installations de report modal - Préférer des implantations à distance des entrées d'agglomération déjà congestionnées et en bordure des zones à faible émission - Adapter les outils de logistique en fonction des espaces : espaces de logistique urbaine (ELU) en ceinture, espaces de logistique de proximité (ELP) en centre-ville et les gros centres en périphérie - Favoriser la mobilité durable des salariés (proximité transports collectifs, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Innover dans les formes urbaines : monter en hauteur ou à l'inverse utiliser les espaces en sous-sol - Prioriser la requalification des friches 	<ul style="list-style-type: none"> - Envisager des emplacements proches de secteurs de production et d'avitaillement en énergies vertes
<p>Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Vienne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier les implantations permettant des connexions rail-route - Préférer les implantations à proximité des zones urbaines de distribution, et éloignées des habitations - Créer des outils adaptés aux zones rurales pour désengorger et éviter le passage des marchandises par les zones urbaines - S'intégrer dans des zones disposant de services aux salariés (restauration) 	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier la réhabilitation, l'optimisation de l'existant avant de se lancer dans de la consommation d'espaces - Utiliser des friches dans les zones rurales, comme les friches commerciales par exemple de manière à avoir un maillage 	<ul style="list-style-type: none"> - Développer des installations de production et de recharge en avitaillement vert sur site

<p>Corrèze, Creuse, Haute-Vienne, Dordogne, Lot-et-Garonne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier les installations prioritaires dans les zones d'activités économiques existantes, sur des friches industrielles, dans les zones de fret, ou proches des échangeurs autoroutiers... - Privilégier les implantations bénéficiant d'accès ferroviaires à proximité sous réserve de disponibilité du service - Créer des synergies entre les entreprises, les collectivités (ex : avec les départements pour l'aménagement de giratoires et voiries adaptés) - Créer de petits outils de livraison/distribution dans les centres villes pour la livraison des derniers kilomètres 	<ul style="list-style-type: none"> - Optimiser le foncier économique des zones d'activité existantes - Adapter les besoins en foncier logistique en distinguant les besoins de flux longue/moyenne distance et les flux du dernier kilomètre - Valoriser les friches à proximité des axes structurants et des accès ferroviaires 	<ul style="list-style-type: none"> - Trouver des implantations limitant les nuisances sonores, respectant les riverains - Verdir la flotte (hydrogène, GNV, véhicules électriques) notamment pour la logistique des derniers kilomètres - Mieux organiser et mutualiser le stationnement - Envisager la mise en place de voies de circulations urbaines dédiées - Créer des bâtiments peu consommateurs d'énergie
--	--	---	--