

Grand-Orly Seine Bièvre

PLAN LOGISTIQUE TERRITORIAL

Repenser l'existant pour évoluer vers une logistique territoriale plus durable aux services du territoire et de ses habitants





Grand-Orly Seine Bièvre et les 24 communes qui le composent se sont engagés dans un projet de territoire en faveur notamment de la transition écologique et du maintien et du développement des activités productives (labélisation territoire d'industries) au service de l'emploi et de la qualité de vie des habitants.

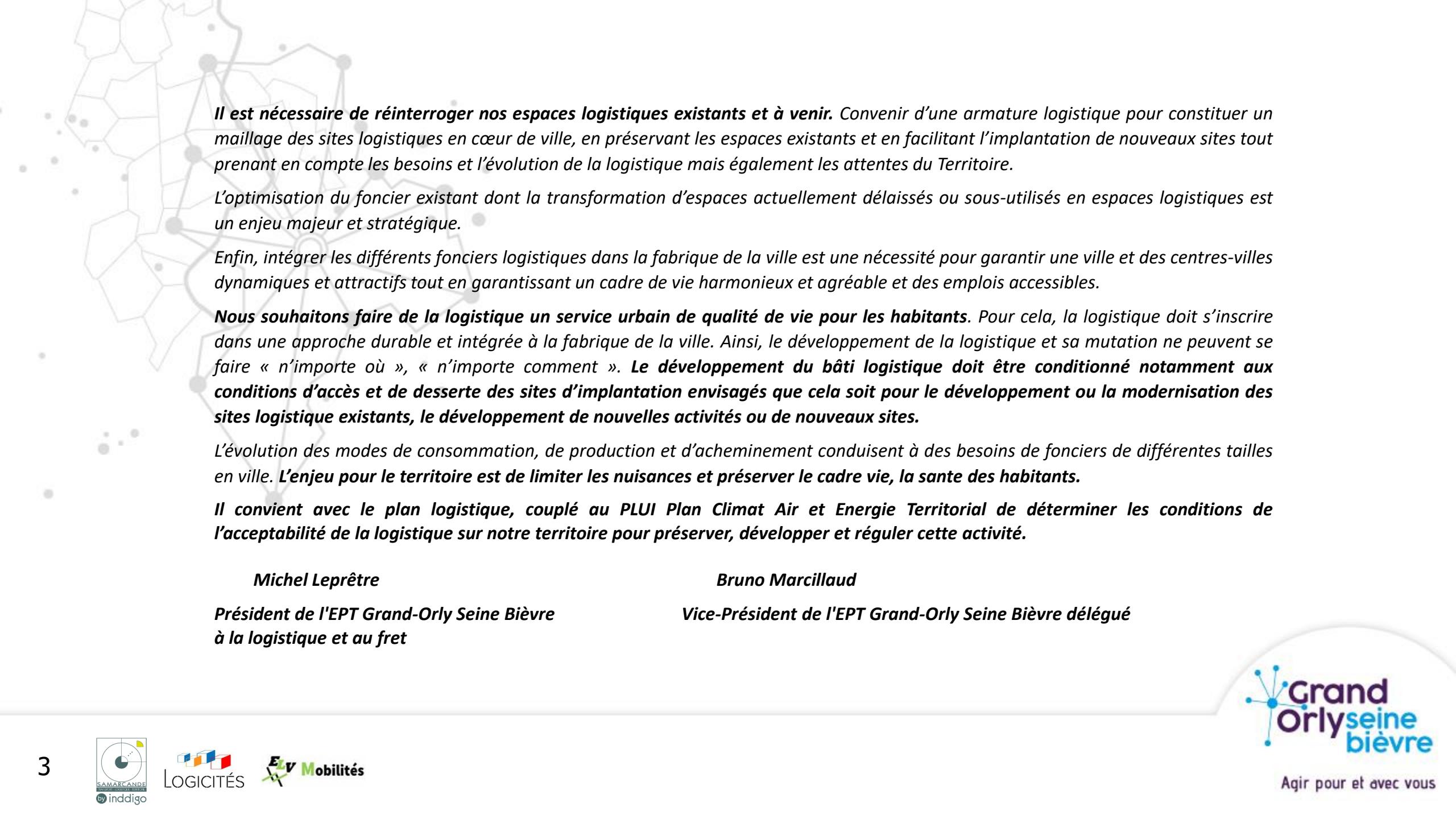
Le positionnement stratégique du territoire (porte d'entrée sud de l'Île-de-France et de la Métropole) et son poids économique (gros inducteurs économiques, filières spécifiques...), en font un territoire particulièrement attractif où se manifestent de nombreux projets urbains, des demandes d'implantations économiques et logistiques pour servir les besoins des entreprises productives, des artisans et des commerçants et des habitants.

Le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre accueille plus de la moitié des activités logistiques de la Métropole du Grand Paris en termes de surfaces (près de 1 300 000 m²) et de nombre de sites (51 %), notamment sur les secteurs du MIN de Rungis et de l'aéroport d'Orly.

La logistique est un service nécessaire à la vie des habitants et des acteurs économiques de la ville, au même titre que des équipements publics ou la présence d'espaces verts. Elle est un écosystème s'appuyant le foncier, la desserte des espaces logistiques que cela soit par un réseau viaire adapté, l'accessibilité à des infrastructures de report modal (port urbain, installation embranchées ferroviaires), des services, des activités et des ressources humaines et technologiques.

Le Territoire du Grand Orly Seine Bièvre a décidé de rompre avec son image passée de territoire servant et veut être acteur de son évolution pour conforter son attractivité, sa compétitivité et la performance des activités logistiques au service du tissu économique et de ses habitants.

*Le poids logistique de notre territoire, l'essor du e-commerce et l'évolution des modes de consommation et de ses impacts, notamment en termes de flux sur l'espace public et l'environnement (pollution, congestion), appellent à agir pour une meilleure intégration urbaine et environnementale de ces activités. **Le territoire de l'EPT souhaite soutenir une logistique plus efficace, plus intégrée et plus durable.***



Il est nécessaire de réinterroger nos espaces logistiques existants et à venir. Convenir d'une armature logistique pour constituer un maillage des sites logistiques en cœur de ville, en préservant les espaces existants et en facilitant l'implantation de nouveaux sites tout prenant en compte les besoins et l'évolution de la logistique mais également les attentes du Territoire.

L'optimisation du foncier existant dont la transformation d'espaces actuellement délaissés ou sous-utilisés en espaces logistiques est un enjeu majeur et stratégique.

Enfin, intégrer les différents fonciers logistiques dans la fabrique de la ville est une nécessité pour garantir une ville et des centres-villes dynamiques et attractifs tout en garantissant un cadre de vie harmonieux et agréable et des emplois accessibles.

Nous souhaitons faire de la logistique un service urbain de qualité de vie pour les habitants. Pour cela, la logistique doit s'inscrire dans une approche durable et intégrée à la fabrique de la ville. Ainsi, le développement de la logistique et sa mutation ne peuvent se faire « n'importe où », « n'importe comment ». **Le développement du bâti logistique doit être conditionné notamment aux conditions d'accès et de desserte des sites d'implantation envisagés que cela soit pour le développement ou la modernisation des sites logistique existants, le développement de nouvelles activités ou de nouveaux sites.**

L'évolution des modes de consommation, de production et d'acheminement conduisent à des besoins de fonciers de différentes tailles en ville. L'enjeu pour le territoire est de limiter les nuisances et préserver le cadre vie, la santé des habitants.

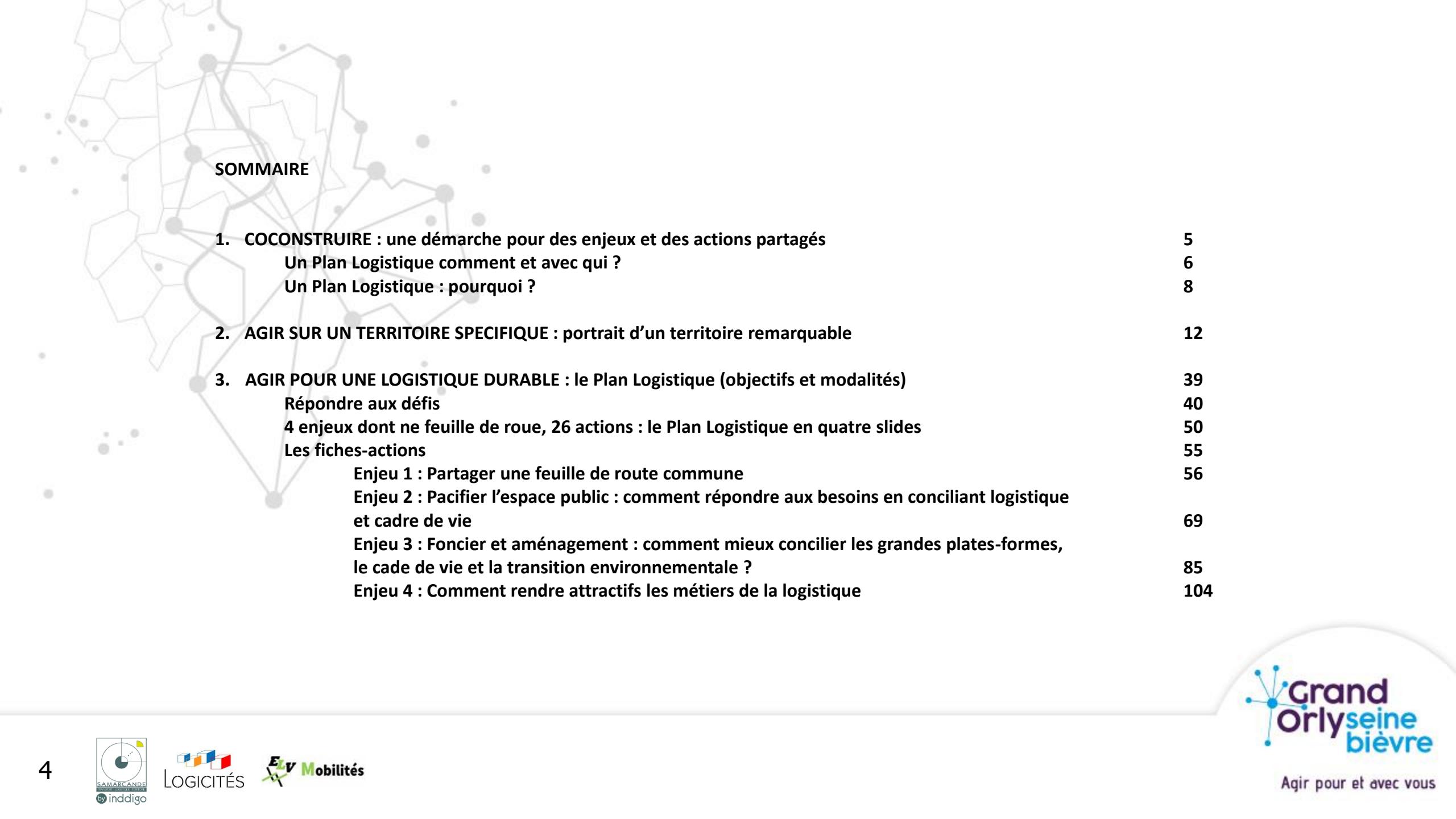
Il convient avec le plan logistique, couplé au PLUI Plan Climat Air et Energie Territorial de déterminer les conditions de l'acceptabilité de la logistique sur notre territoire pour préserver, développer et réguler cette activité.

Michel Leprêtre

**Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre
à la logistique et au fret**

Bruno Marcillaud

Vice-Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre délégué



SOMMAIRE

1. COCONSTRUIRE : une démarche pour des enjeux et des actions partagés	5
Un Plan Logistique comment et avec qui ?	6
Un Plan Logistique : pourquoi ?	8
2. AGIR SUR UN TERRITOIRE SPECIFIQUE : portrait d'un territoire remarquable	12
3. AGIR POUR UNE LOGISTIQUE DURABLE : le Plan Logistique (objectifs et modalités)	39
Répondre aux défis	40
4 enjeux dont ne feuille de roue, 26 actions : le Plan Logistique en quatre slides	50
Les fiches-actions	55
Enjeu 1 : Partager une feuille de route commune	56
Enjeu 2 : Pacifier l'espace public : comment répondre aux besoins en conciliant logistique et cadre de vie	69
Enjeu 3 : Foncier et aménagement : comment mieux concilier les grandes plates-formes, le cadre de vie et la transition environnementale ?	85
Enjeu 4 : Comment rendre attractifs les métiers de la logistique	104

1. COCONSTRUIRE

Une démarche pour des enjeux et des actions partagés

UN PLAN LOGISTIQUE COMMENT ET AVEC QUI ?

UNE METHODE ITERATIVE et participative POUR PARTAGER UN ETAT DES LIEUX ET DES ENJEUX ET CO-CONSTRUIRE DES ACTIONS

Etat des lieux, enjeux et thématiques d'actions

- S'appuyer sur un EPT et des partenaires experts, valoriser les études existantes
- Traiter les bases de données
- Prendre en compte les réalités de terrain
- Croiser les regards
- Croiser les expériences et les bonnes pratiques

25 entretiens, 3 groupes de travail multi-acteurs et villes



Comité de pilotage et atelier session 1

- Partager des enjeux
- Incrire la logistique dans les ambitions du territoire
- Croiser les regards
- Coconstruire des actions

1 atelier multi-acteur



Atelier session 2 et ateliers « Villes »

- Réadapter les actions, concrétiser et spatialiser

1 atelier multi-acteur 1 atelier « Villes »



Plan d'actions

UN PLAN LOGISTIQUE POURQUOI ?



Agir pour et avec vous

S'inscrire dans UNE Ambition globale de transition au SERVICE des habitants

1 Protéger la santé des habitants face aux risques climatiques, énergétiques et environnementaux

2 Améliorer et apaiser les conditions de vie des habitantes et habitants

3 Accélérer la transition écologique et climatique

4 Faire usage de sobriété foncière pour anticiper et adapter le territoire de demain

5 Mieux intégrer l'activité dans la ville en soutenant une programmation économique productive mixte, attractive et durable

6 Maintenir une économie dynamique, diversifiée et ancrée, inclusive et pourvoyeuse d'emplois pour les habitantes et les habitants

LES Axes d'intervention pour Engager le territoire dans une logistique intégrée, intermodale et durable

1 Maîtriser le développement de la logistique et dialoguer avec les acteurs de la logistique

2 œuvrer pour un meilleur partage de la voirie et pacifier l'espace public

3 Optimiser le foncier et moderniser le bâti sur les sites actuels en incluant plus les enjeux de la nature en ville

4 Connecter et localiser de manière pertinente les sites économiques, productifs et logistiques au regard du dimensionnement des infrastructures

5 Exiger une qualité d'insertion urbaine, paysagère environnementale des projets logistiques et développer des formes urbaines mixtes, innovantes et plus compactes

6 Accroître les reports modaux, la multimobilité et les formes innovantes de livraison (desserte routière adaptée, fer, Seine, solutions du dernier km, électromobilité)

7 Assurer l'implantation d'activités productives et industrielles décarbonées en réservant du foncier dans les projets d'aménagement

8 Encourager la consommation de proximité, les circuits courts et le réemploi des ressources locales

9 Promouvoir et revaloriser les métiers et les compétences en mobilisant l'ensemble des acteurs

DES ACTIONS A TRADUIRE DANS DES DOCUMENTS D'ORIENTATION ET DE PLANIFICATION



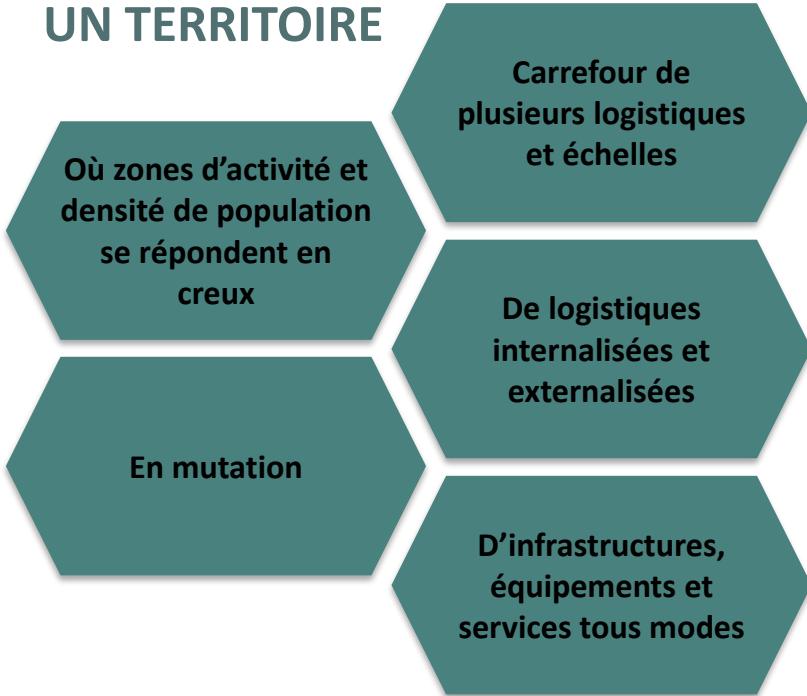
Planifier pour :

- Disposer d'une même feuille de route
- Être en capacité de choisir les projets accueillis
- Adopter un niveau d'exigence : de qualité de connexion aux réseaux, d'insertion, de contribution au développement et à l'emploi local, d'adaptation des modalités de livraison aux voiries et aux ambitions de transition
- Être une vitrine d'innovations
- Anticiper des besoins, mieux prendre en compte la logistique dans les projets urbains

2. AGIR SUR UN TERRITOIRE SPECIFIQUE

Portrait d'un territoire remarquable

UN TERRITOIRE



1er territoire logistique de la Métropole

25 %

des m² construits sur la Métropole



une valeur ajoutée fondée sur des opérations pourvoyeuses d'emplois

(groupage/dégroupage/distribution) (60 et 250 emplois/ha bâti)

D'ENJEUX

Fonciers (pression foncière), de sobriété, d'insertion urbaine, de renouvellement

Connectivité adaptée des sites logistiques

Flux logistiques à optimiser (dont ceux du BTP 1 tonne sur 2)

Reports modaux, d'accessibilité multimodale des sites logistique et de multimobilité

Congestion, circulation, stationnement

Pacification et condition de vie

Insertion de la logistique dans la fabrique de la ville

Emploi-formation et accessibilité des sites pour les salariés

Logistique inclusive et innovante (ESS, circuits courts, cyclologistique)

Plus grand territoire de la Métropole, territoire hétérogène, territoire partiellement en ZFE



Le plus grand EPT de la Métropole
124 km², 24 communes, (15 % de sa superficie)



Une croissance de la population 2 fois supérieure à celle de la Métropole
720 000 habitants
10 % des métropolitains ; près de 6% des franciliens



Un taux de construction 1,5 fois supérieur à celui de la Métropole



**TERRITOIRES
D'INDUSTRIE**

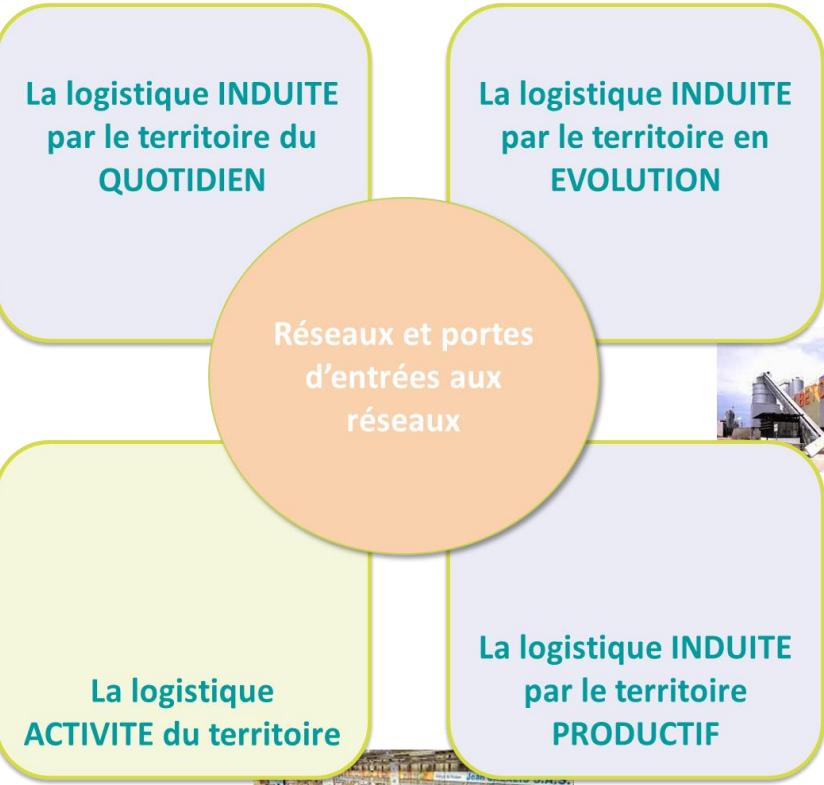


Près de 4 181 établissements de commerce de détail (SIRENE)
Des centres commerciaux
Des marchés forains

**Grand
Orlyseine
bièvre**

Agir pour et avec vous

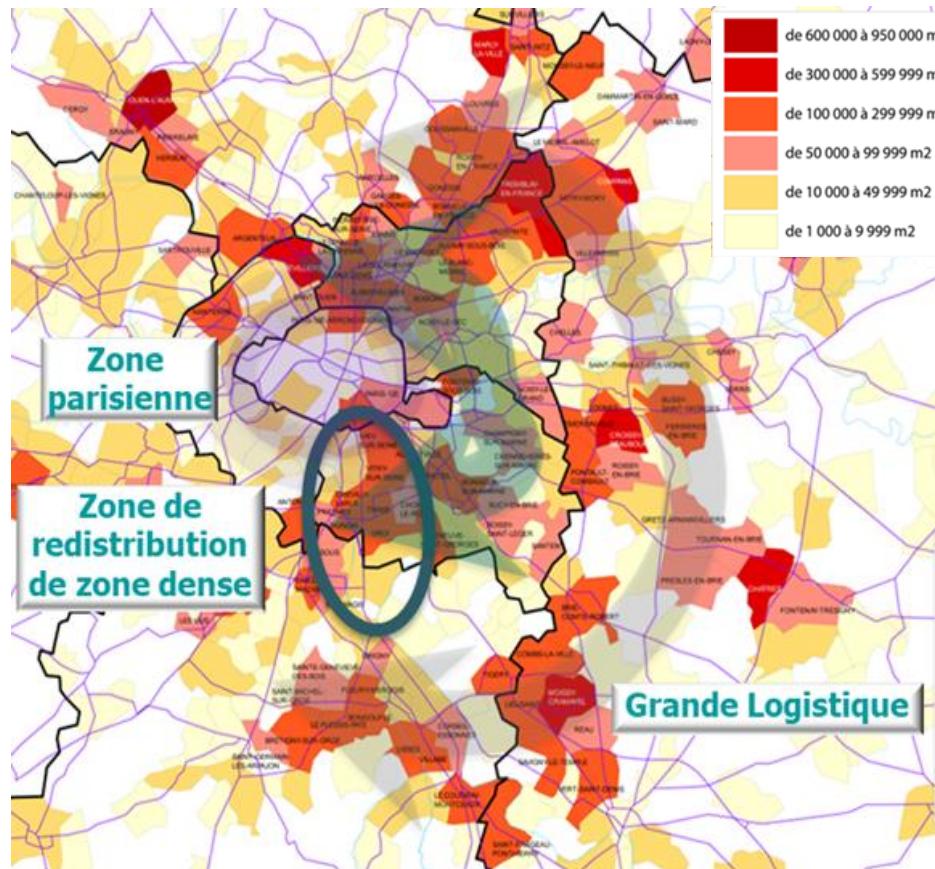
Un territoire carrefour de logistiques



Un TERRITOIRE d'enjeux fonciers

Un territoire intermédiaire entre Paris et la zone logistique de grande couronne (desserrement)

Un territoire contrasté et de logistiques multi-échelles (du dernier km à l'international)



1^{er} territoire logistique de la Métropole :

1,8 million de m² construit entre 1975 et 2017 (Sitadel) ; un stock d'environ 1,2 million de m² bâti

25 % des m² construits sur la Métropole (15 % de sa superficie), mais aussi un territoire qui perd du foncier économique

Une valeur ajoutée fondée sur des opérations de groupage / reconsolidation pourvoyeuses d'emplois (60 et 250 emplois/ha bâti)

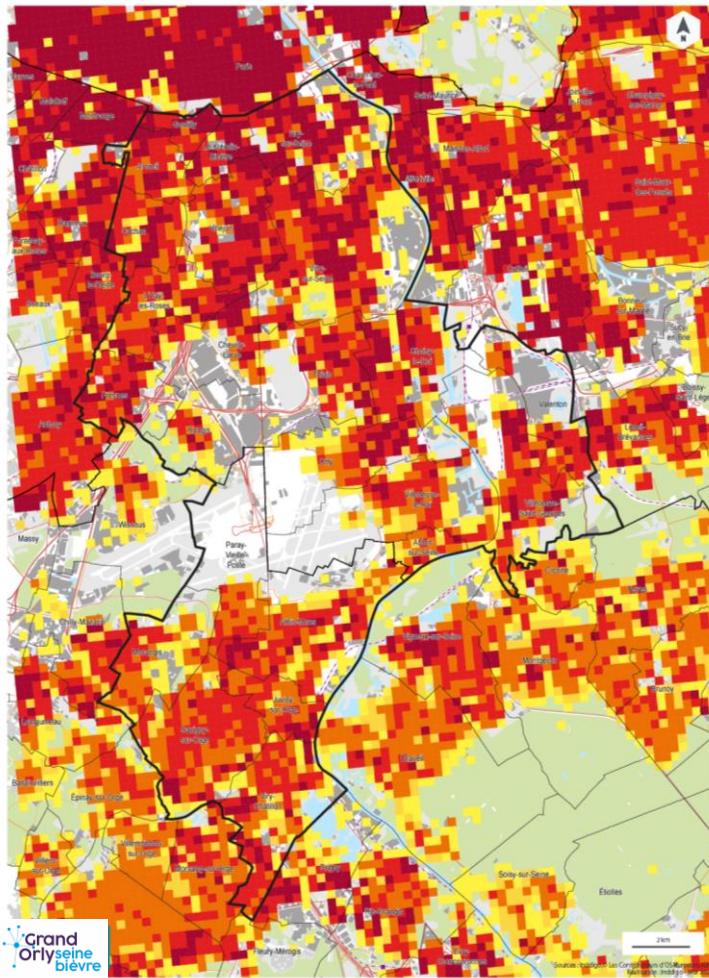
Un territoire de projets, à enjeux fonciers, à transactions sur des secondes mains, où tout foncier libre est très attractif



Favoriser la sobriété, la compacité et l'insertion urbaine
Renforcer l'accessibilité multimodale des sites

● UN TERRITOIRE SPECIFIQUE OU ZONES D'ACTIVITES ET DENSITES DE POPULATION SE REPONDENT EN CREUX

« Carte de chaleur » des populations



24 centres urbains et des nouveaux quartiers à desservir



Des activités tertiaires, commerciales et productives qui génèrent des besoins d'approvisionnements et de livraisons



Des zones, infrastructures et équipements de transport et de logistique remarquables qui occupent près de 20 % de la superficie du territoire et créent des coupures urbaines



La logistique essentielle au territoire



Une population fortement exposée aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques



Extrait du diagnostic du PLUi

- Bruit routier (en journée) :** 91% des habitants, sont exposés à des niveaux sonores supérieurs à 53 dB(A) (indicateur Lden - OMS). Concentration des nuisances le long de la A86 et de la A6 notamment
- Bruit routier nocturne :** un territoire dont la part de population exposée au-dessus de la valeur limite de 62 dB(A) est la plus forte en IDF
- Bruits ferroviaires :** 18% de la population du territoire en journée (Lden) et 24% la nuit (Ln) sont exposés aux bruits dont 1% dépassent les seuils. Nuisances localisées notamment à l'ouest du territoire.
- Bruit aérien (aéroport d'Orly) :** 9% sont exposées à des niveaux de bruit dépassant la valeur limite réglementaire de 55 dB(A) selon l'indicateur Lden
- Qualité de l'air :** tout le territoire classé zone sensible au regard des niveaux de concentration des polluants principalement issus du secteur industriel, du trafic routier et du secteur résidentiel



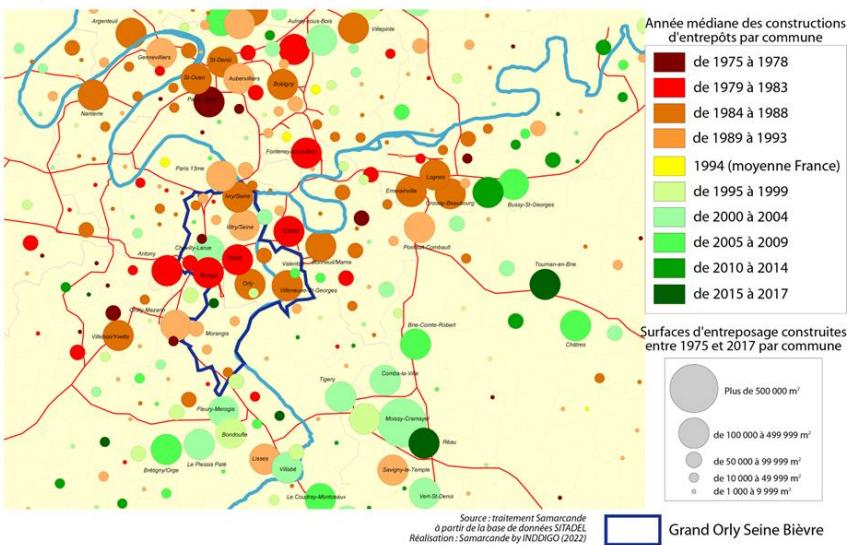
Limiter les nuisances sonores en incitant l'utilisation des modes alternatifs aux modes motorisés thermiques (modes actifs, transports en commun, fluvial, ferroviaire, cyclologistique) et en les intégrant dans les réflexions pour la fabrique de la ville

Améliorer la qualité de l'air sur le territoire et l'exposition des populations

Limiter les émissions de polluants sur l'ensemble des secteurs du territoire tels que les secteurs de l'énergie, du transport routier et des secteurs résidentiels et tertiaire

UN TERRITOIRE D'ENJEUX FONCIERS ET DE RENOUVELLEMENT

Age relatif des entrepôts par commune



Année médiane de construction 1989



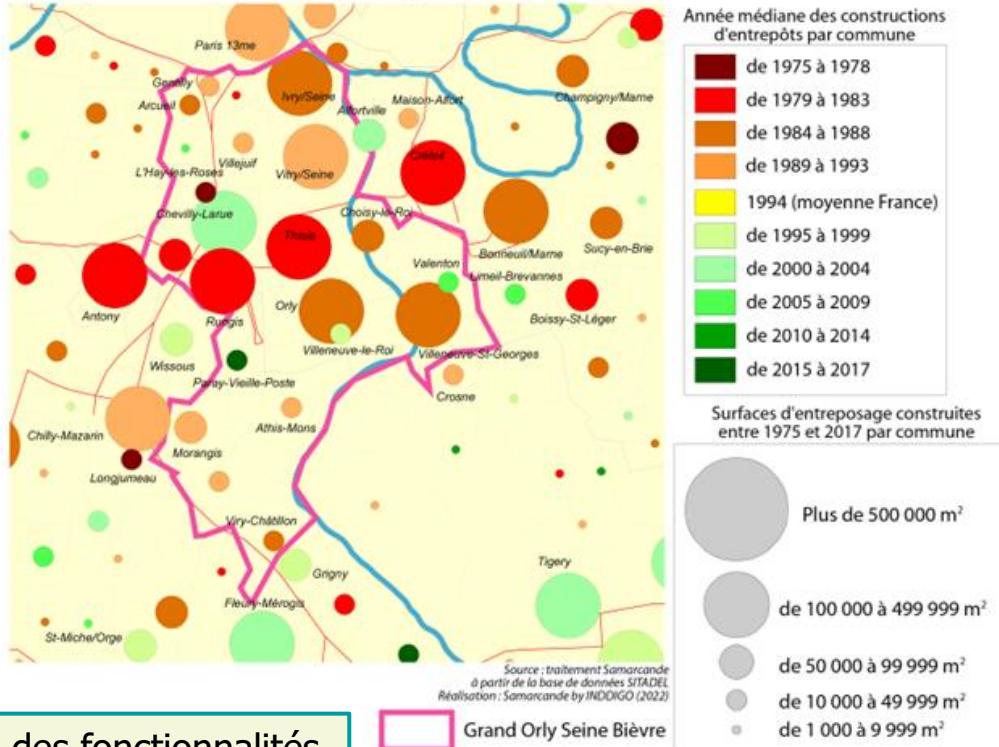
Une surface moyenne
d'opérations de 4 400 m²



Lutter contre l'obsolescence, Favoriser l'évolution des fonctionnalités
Favoriser l'optimisation et le renouvellement urbain

Contrairement aux territoires de desserrement, la logistique est historiquement présente sur le territoire avec une année médiane de construction en 1989 (alors que 1994 en France et 2000 sur les territoires proches au Sud-Est de la région).

Age relatif des entrepôts par commune





Un territoire d'implantation de logistiques internalisées et externalisées

Etablissements de logistique et du transport de marchandises (10 salariés et plus)

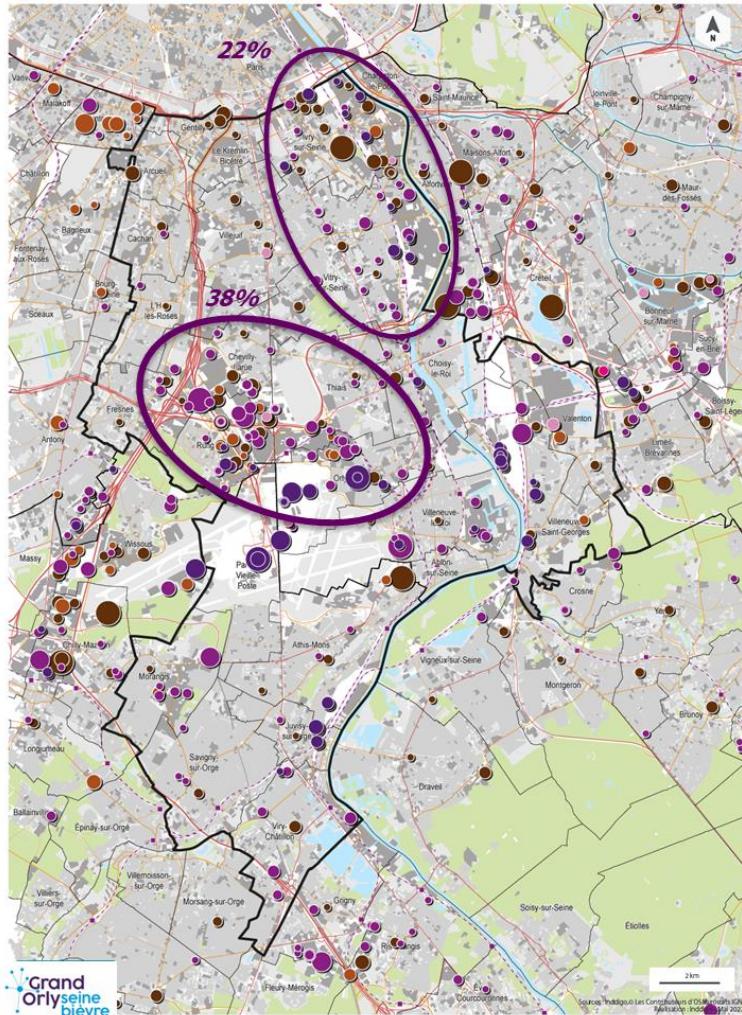
Catégories

- Transport routier
- Transport ferroviaire
- Transport maritime, cotier et fluvial
- Transport aérien
- Entreposage
- Messagerie, poste et courrier

Transport logistique

Effectifs des entreprises

- Entre 250 et 499 salariés
- Entre 200 et 249 salariés
- Entre 100 et 199 salariés
- Entre 50 et 99 salariés
- Entre 20 et 49 salariés
- Entre 10 et 19 salariés



Etablissements de plus de 10 salariés hors activités du transport des personnes

à 51 % des grossistes

à 32 % des prestataires T&L

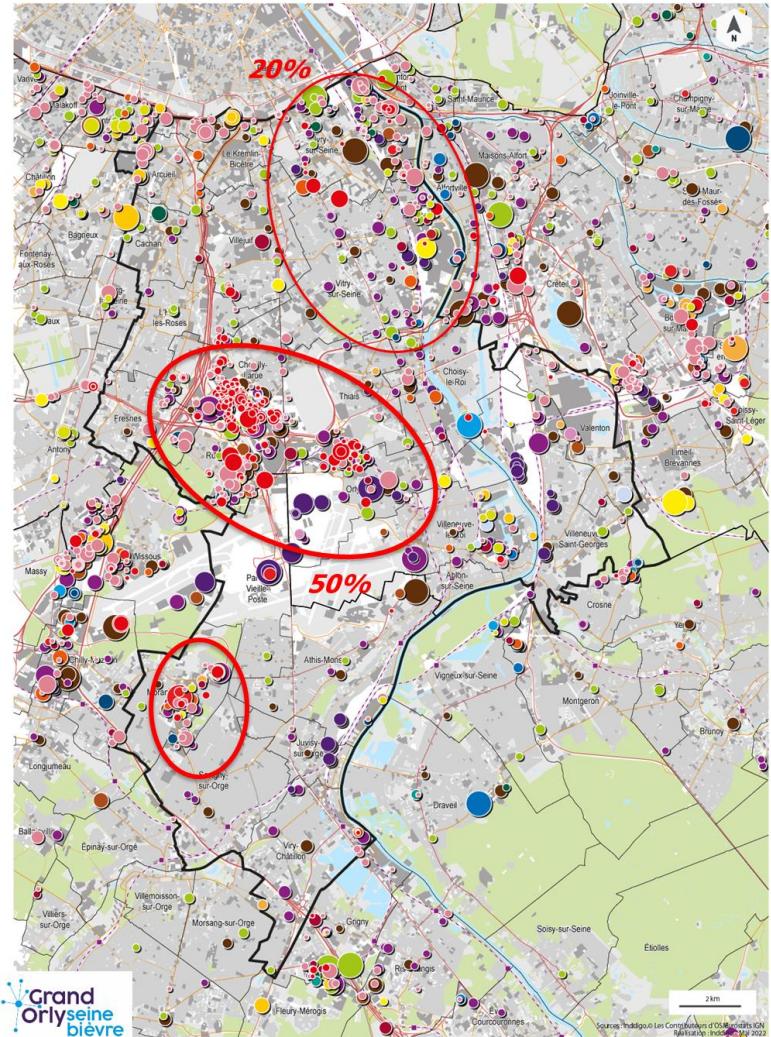
- **Un système multifonctionnel et multi-échelle**
- **Polarisé sur des zones emblématiques**
- **De messagerie, de logistique du dernier km, de distribution**



Des enjeux d'accessibilité
La présence d'un écosystème favorable à des innovations, expérimentations, mutualisations

Un territoire PRODUCTIF et déjà largement PLATEFORMISÉ

Ensemble des établissements industriels et « logistique & transport de marchandises » (10 salariés et plus)



Labellisé territoire d'industrie

21 500

établissements productifs (selon les premières études du territoire)

2ème

Territoire industriel de la métropole

Un tissu spécialisé et polarisé

- Un écosystème agro-alimentaire (MIN)
- Des filières importantes du territoire au nord : BTP, équipements industriels, industrie pharmaceutique



Des pôles façonnés par des choix stratégiques publics et privés : plateformisation

UN TERRITOIRE EN MUTATION



Un territoire en mutation

Plus de 70 projets urbains, 3 millions de m² de surfaces économiques programmées dont 1 million de m² de locaux d'activités

Un territoire d'accueil d'entreprises du BTP



Près de 1 tonne / 2 transportée sur le territoire relève du BTP



Les flux du BTP et la gestion de chantiers sont un champ d'optimisation si la logistique est prise en compte en amont, au moment de la conception

Une commande publique qui doit être exemplaire : rôle de la prescription dans le développement de pratiques innovantes

Une logistique à intégrer en amont des projets et des opérations remarquables pour optimiser la desserte des activités et des habitants



UN TERRITOIRE DE PROJETS IMMOBILIERS ET MULTIMODAUX

Des programmes activités mixtes dont la logistique

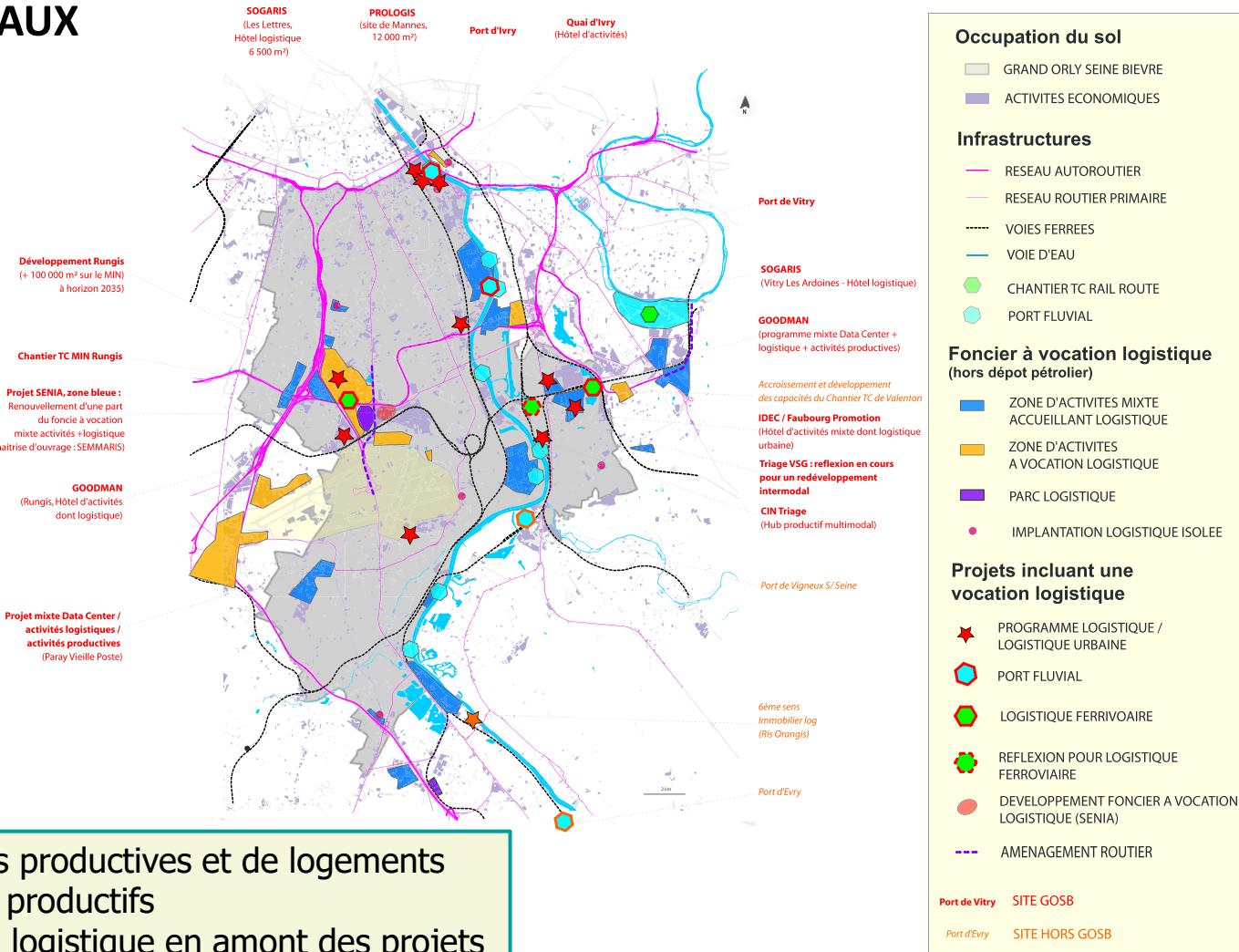
Une logistique qui se reconstruit sur elle-même

Une fonctionnalité dernier km affirmée au Nord

Une valorisation progressive de la pénétrante fluviale ; un intérêt croissant pour la logistique de chantiers

Des projets ferroviaires autour d'équipements ou d'opportunités foncières embranchées

Synthèse des implantations logistiques de Grand Orly Seine Bièvre



- Un enjeu de coexistence d'activités productives et de logements
- Un enjeu de connectivité des sites productifs
- Un enjeu de prise en compte de la logistique en amont des projets

UN TERRITOIRE D'IMPLANTATION D'ACTIVITES LOGISTIQUES : UNE LOGIQUE DE PLATEFORMISATION ET DE RENOUVELLEMENT



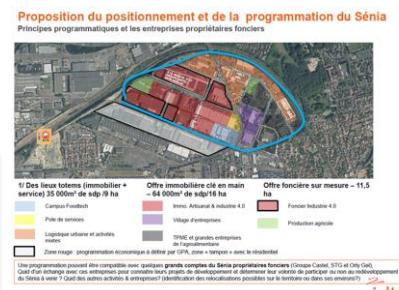
**Garage
Mannes, Ivry,
acquis par
Prologis**



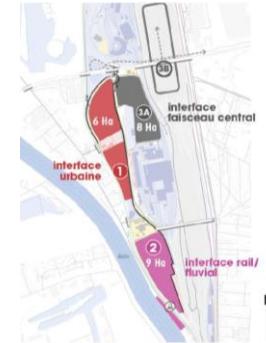
**Schéma
d'aménagement en
cours du Port d'Ivry
(Haropa) : concilier
logistique fluviale et
insertion du port
dans la Ville**



**Les lettres (Sogaris),
reconversion d'un site
indus. de 1,8 ha en
quartier mixte
(logements,
commerces, hôtels et
résidence étudiante,
...) - 6 500 m² d'espace
urbain de distribution**



**Sénia, du foncier
redonné à la ville et
une programmation
mixte en zone bleue (45
ha), logistique et
industrie innovantes**



**CIN Triage Une opportunité foncière
pour l'économie productive et la
logistique durable**

Semmaris

- 232 ha, 12 000 emplois sur le MIN
- + 100 000 m² sur le MIN à horizon 2035 (logistique, pavillons,...: solde net des opérations de démolition/reconstruction)
- développement programmé de 25 ha à 30 ha sur la zone SENIA
- un projet de chantier de transport combiné
- Projet Agoralim

Sogaris

- 52 ha dont 35 ha de plate-forme, 190 000 m² d'entrepôts
- 2000 emplois
- 20 % en stockage frigorifique
- Des bâtiments anciens rénovés
- Une logique de densification mais R1
- Une réflexion sur l'évolution/modernisation de la plateforme de Rungis

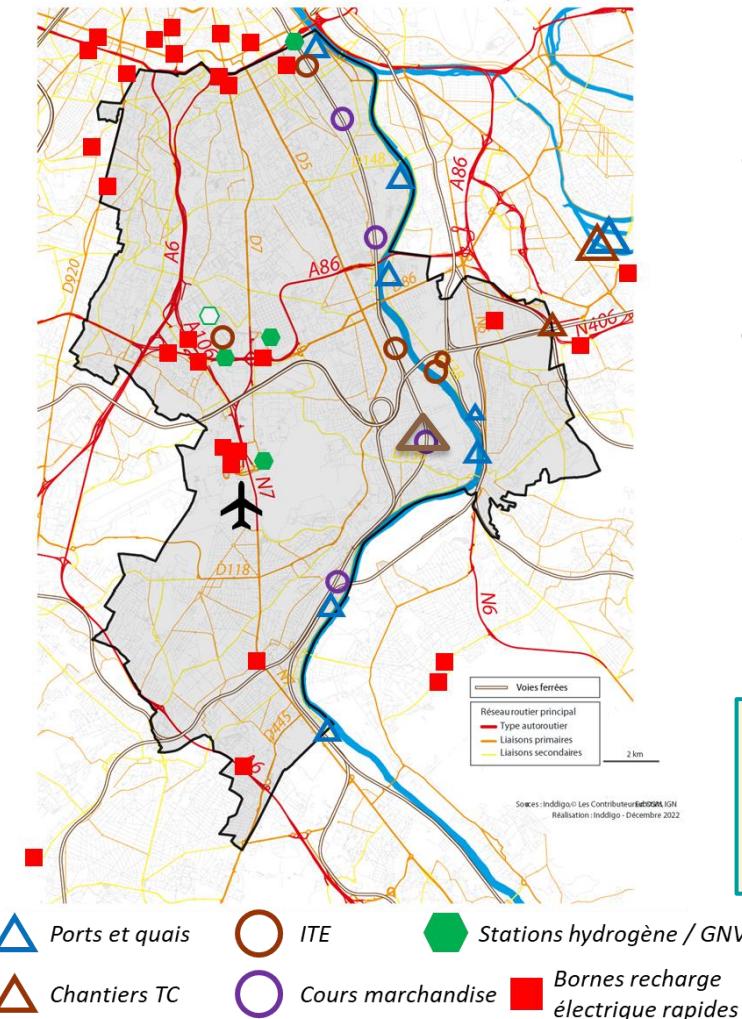


Cluster fluvial sur la Carelle

- Projet de cluster de l'innovation fluviale porté par Grand-Orly Seine Bièvre, EPA ORSA et Ville de Villeneuve-le-Roi : innovation autour du matériel fluvial et de l'intermodalité
- Propice à l'implantation d'activités productives

UN TERRITOIRE MULTIMODAL EXCEPTIONNEL

Réseau de transport structurant - Grand Orly Seine Bièvre



Un carrefour routier et ferroviaire de pénétrantes et de rocades

Une pénétrante fluviale, un chapelet de quais (pondéreux)

5 ITE actives et des projets

Un ensemble combiné rail-route exceptionnel et des projets

3^{ème} aéroport fret de France toutefois très loin derrière CDG qui est 26 fois plus important (1,9 Mt contre 0,073 Mt)

Des bornes de recharge électriques rapides

5 stations GNV

2 stations d'hydrogène

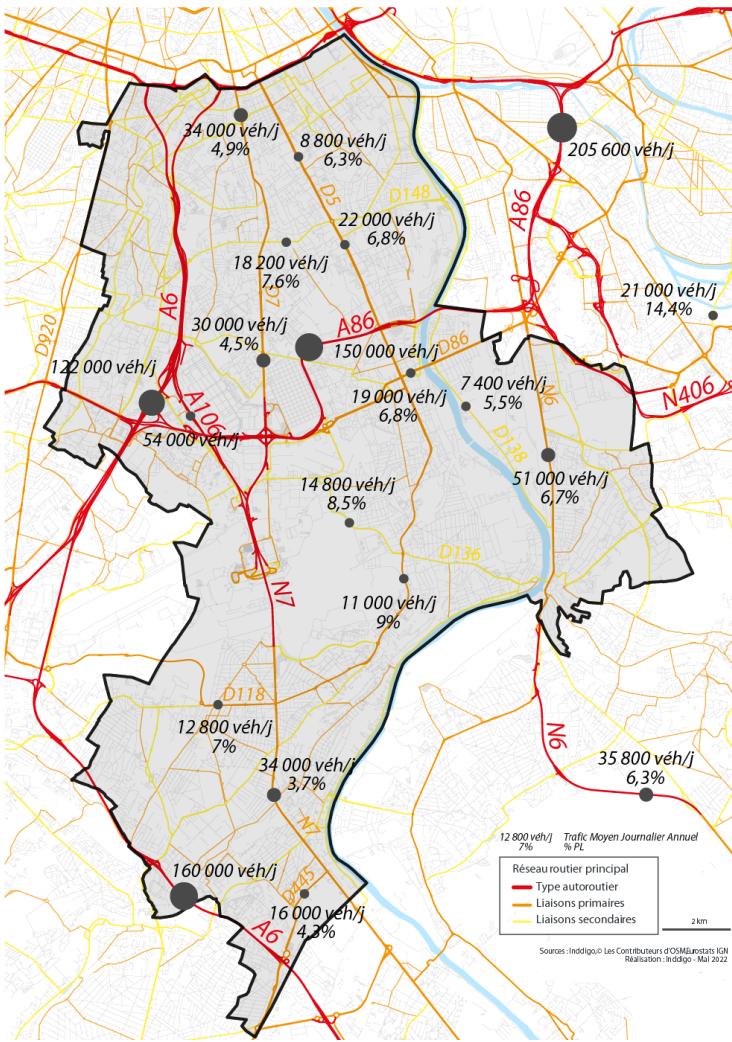
Un réseau et un maillage en construction



Des ressources pour favoriser des supply-chains plus vertueuses
Soutenir une meilleure connexion aux réseaux, mettre les réseaux et équipements en cohérence avec les besoins et les ambitions

UN TERRITOIRE IRRIGUÉ PAR DES AXES ROUTIERS MAIS DES DYSFONCTIONNEMENTS IMPORTANTS

Réseau routier structurant - Grand Orly Seine Bièvre



- Un **réseau structuré en radial**, privilégiant les dessertes Nord/Sud (A6, N7, N6, N20, A10). **Une seule rocade d'importance : l'A86.**
- **Un manque de hiérarchisation** et d'échelon intermédiaire entre le réseau structurant et le réseau local. Des PL utilisent le réseau magistral pour des déplacements locaux et des PL circulent sur le réseau de voiries locales alors qu'ils ne livrent pas localement.
- **Des échangeurs non complets** entraînant des trafics parasites dégradant la voirie départementale et communale
- **Des coupures urbaines** qui induisent des goulots d'étranglement où cohabitent trafics de desserte et de transit
- Un **réseau structurant** très chargé, voire **saturé** : A6, A86, A106, RN7, RN6
- La présence de **poids-lourds sur le périphérique parisien**, ajoutant à la congestion



Des infrastructures et connexions à rendre cohérentes avec le besoin de meilleure intégration des flux

Un territoire au positionnement ferroviaire remarquable mais qui ne se traduit pas PAR des parts modales REMARQUABLES

Un positionnement ferroviaire remarquable mais sur des infrastructures très sollicitées (majoritairement par des Transiliens), une priorité faite au transport de personnes

Des ITE concentrées sur des produits « fonds de commerce » (matériaux)

5 ITE actives à Ivry (Calcia), Valenton (CAT, Eqiom), Rungis, Choisy)

1 projet à VSG

1 nouveau terminal en projet à Rungis



Un déficit global de données ferroviaires

Approfondir la question du foncier embranché et de la connectivité potentielle du territoire au réseau ferré (foncier préserver)

Des équipements et triages qui traitent des flux locaux et des flux nationaux
mais qui ont perdu des volumes (contraction de l'offre wagons isolés notamment sur VSG)

Un projet de valorisation de foncier logistique disponible sur le triage de Villeneuve-Saint-Georges pour accueillir des activités en lien avec le fret ferroviaire

- Un territoire au positionnement ferroviaire remarquable mais qui ne se traduit pas PAR des parts modales REMARQUABLES

Des ambitions nationales de doublement
des trafics ferroviaires et de triplement
des trafics combinés

*Stratégie Nationale de Développement du Fret
Ferroviaire (SNDFF)*

Des chantiers de transport combiné
rail-route au positionnement
remarquable qui concentrent
l'essentiel de l'offre francilienne

Une réflexion sur de nouveaux chantiers
dont VSG (CR-DRIEA) et sites à préserver
(Valenton, VSG, Les Ardoines)

Un nouveau chantier combiné sur le MIN



Un nouveau contexte sur lequel s'appuyer
pour favoriser de nouveaux reports
modaux et le renforcement du dispositif
intermodal

Une connectivité routière des sites
multimodaux à améliorer et/ou à interroger
en fonction des ambitions de croissance
des trafics et des projets de
développement
(Rungis, Valenton, VSG notamment)

Une nouvelle appétence des
entreprises pour les solutions
intermodales

Pénurie de conducteurs,
démarches RSE, évaluation non
financière des entreprises

UN TERRITOIRE FLUVIAL AUX TRAFICS CONCENTRÉS GÉOGRAPHIQUEMENT ET ÉCONOMIQUEMENT

22 MT sur le bassin de la Seine

1,43 million de tonnes manutentionné sur le territoire (soit guère plus que le seul port de Bonneuil – 1,3 MT)

Des trafics concentrés (51 % sur Ivry-sur-Seine, 28 % sur Vitry-sur-Seine)

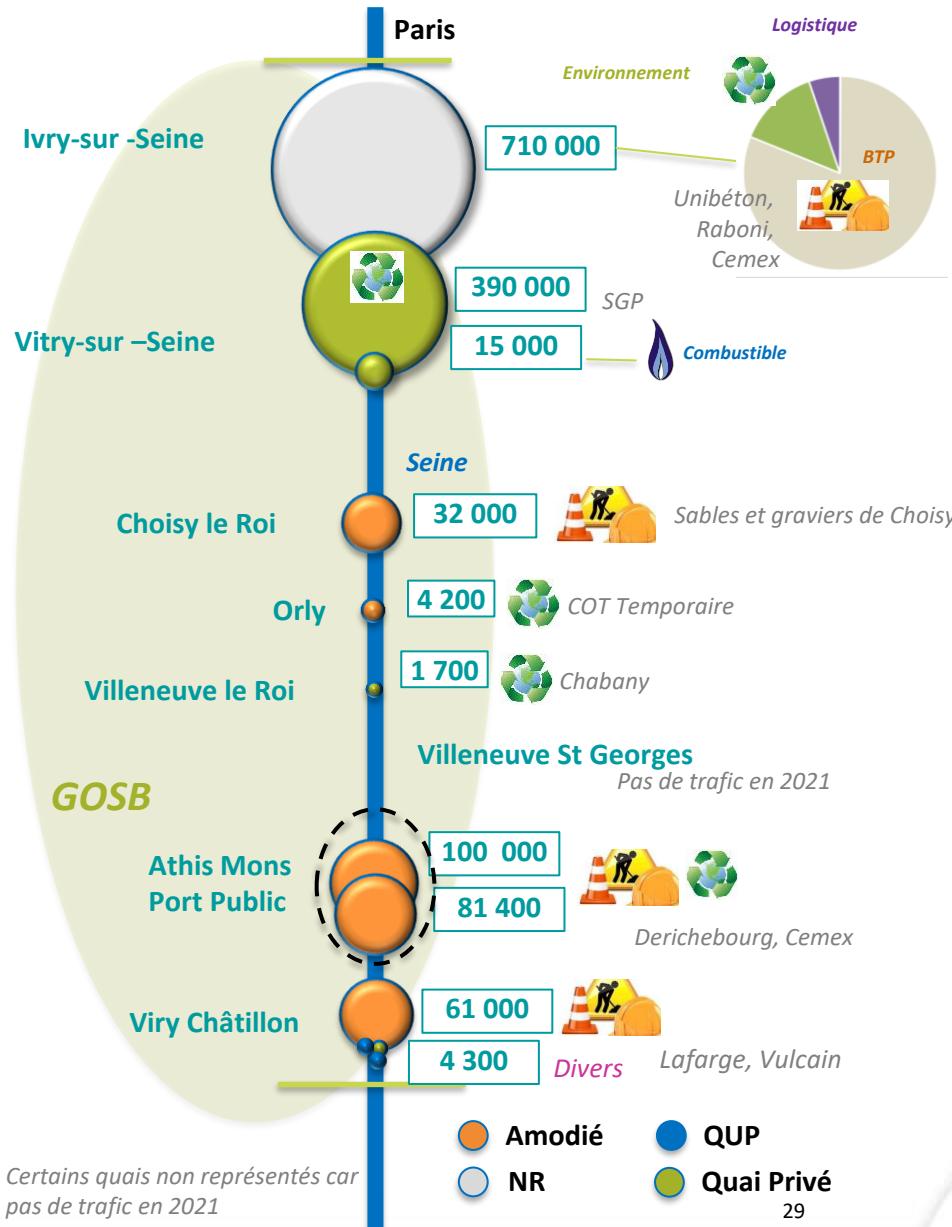
96 % matériaux/recyclage



Préserver du foncier mouillé
Préserver la connectivité des quais

Préserver la vocation fret des quais et la concilier avec le récréatif

Valoriser la Seine comme pénétrante alternative à la route en liant projet métropolitain et desserte du territoire



UN TERRITOIRE AÉROPORTUAIRE : L'AÉROPORT D'ORLY, UN TRAFIC FRET LIMITÉ ET UNE OFFRE IMMOBILIÈRE LOGISTIQUE EN RECOMPOSITION



1528 ha
Sur 7 communes
2^{ème} aéroport français de passagers
13^{ème} aéroport pour les passagers d'Europe
3^{ème} aéroport fret français

Environ 74 000 tonnes en fret

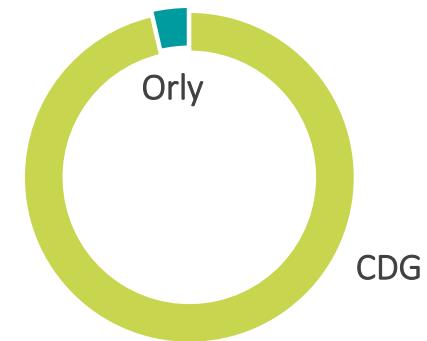
4 % du fret parisien

Environ 2 Millions de tonnes sur CDG

- Aéroport en zone dense, **effet de rupture**
- Contraction du foncier d'activité en lien avec le fret aérien au profit du tertiaire, **recomposition d'une offre logistique (parc Romeo) mais une approche d'acteur immobilier** et peu de liens avec le fret aérien
- Ambition de transition écologique avec le « Plan d'action des mobilités » d'ADP



Trafics 2021 fret avionné en tonnes
(Source statistiques aéroports)



CDG lui-même 11^{ème} aéroport mondial (1^{er} Hong Kong avec plus de 4 millions de tonnes mais 2^{ème} aéroport européen après Francfort

UN TERRITOIRE D'ENJEUX DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

78 000 mouvements / jour
19,5 millions de mouvements/an

 ~ 30 à 40 000 colis/ jour

 Des problématiques de flux et de stationnement

Des mouvements générés à parts égales par des transporteurs et par du compte propre

Des mouvements générés majoritairement par les activités du territoire

VUL

Des flux réalisés à



PORTEURS

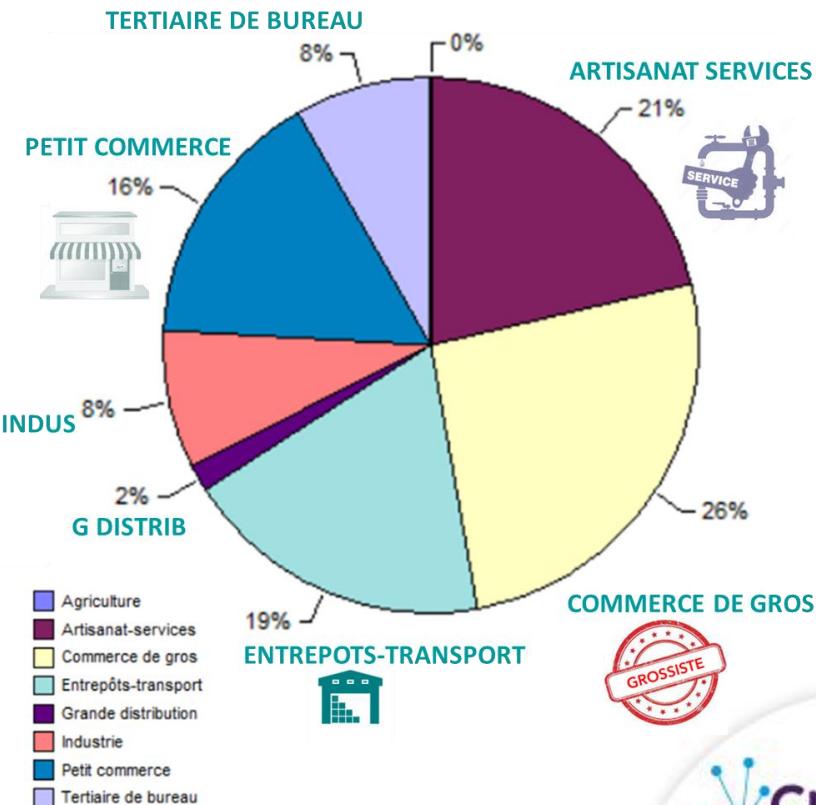


ARTICULES



(EPT6) : 10 %

Une spécificité du territoire



UN TERRITOIRE D'ENJEUX DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

Des flux routiers utiles à la ville mais qui encombrent le réseau y compris secondaire

- La logistique urbaine : 15 à 25% des UVP x km
- Les marchandises : 40% des émissions de GES du transports (54 % pour les VP)
- Les marchandises : 39% des émissions du secteur des transports en France – *source Citepa*

Des enjeux de stationnement à traiter pour pacifier l'espace public et pour des chaînes logistiques vertueuses :

- 2 livraisons sur 3 réalisées en double-file
- Un nombre insuffisant d'aires de livraison
- Des aires souvent utilisées de façon inappropriée (notamment par des voitures ventouses)
- Des aires de livraison privées pas toujours bien identifiées
- Une réglementation pas toujours lisible et harmonisée
- Des camions en transit



Réduire la congestion
Soutenir les supply-chains vertueuses
Agir pour un stationnement efficace
Recenser analyser, mettre en cohérence les arrêtés de circulation
Recenser les stationnements et contrôler leur usage
Eviter le transit (y compris par du jalonnement)
Investir davantage le champ de la logistique urbaine



Vitry



Villeneuve-Le-Roi



Ajor pour et avec vous

UN TERRITOIRE D'ENJEUX DE MULTIMODALITÉ MAIS AUSSI DE MULTIMOBILITÉ DES MARCHANDISES

- **La route mode largement dominant** mais le pavillon français ne profite que partiellement de cette position
- **Le transport routier aura toujours sa place dans les chaînes** et est le seul mode allant partout pour tous les types d'envois
- **Le poids lourd est un vecteur de la massification et de la décongestion**
- **La route composante de la multi/intermodalité**



Favoriser d'autres formes de livraison que les livraisons en poids lourds lorsqu'elles sont plus pertinentes
Favoriser la décarbonation, construire un réseau multi-énergie
Décongestionner, mieux - voire moins - transporter, favoriser la multimodalité, favoriser la multimobilité



UN TERRITOIRE POUR CAPITALISER SUR DES BONNES PRATIQUES

CONCILIER LES USAGES, PRESERVER LES POSSIBILITES D'ACTIVITES FRET

Port de Choisy

Activités industrielles,
activités récréatives (terrain
de sport bord à voie d'eau),
péniches-logements

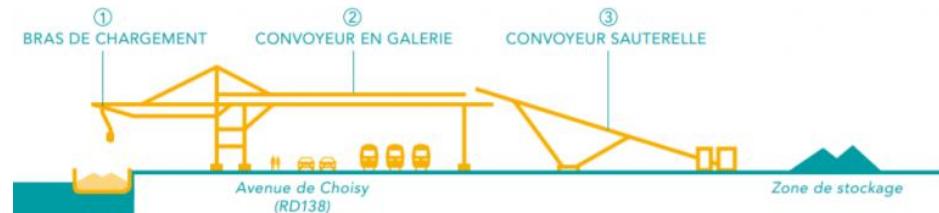


Capitaliser sur des bonnes pratiques :

Moins transporter, approvisionner les chantiers avec
des « modules » construits en amont
Hôtel Logistique des Ardoines (à Vitry-sur-Seine) en
partie construit en usine

Capitaliser sur des bonnes pratiques :

Favoriser les reports modaux et les solutions innovantes : Port Bergeron, (Villeneuve Saint Georges), mise en place d'un
convoyeur pour l'évacuation d'une partie des déblais du chantier
de Modernisation Technicentre SNCF par la Seine



UN TERRITOIRE D'ENJEUX DE MULTIMOBILITÉ, LA CYCLO-LOGISTIQUE : UN NOUVEAU MODE POUR LE DERNIER KILOMÈTRE



- **Une flotte qui évolue** : charge jusqu'à 45 kg (300 kg au maximum dans le cas d'un cargocycle avec remorque), des VAE (Vélo à Assistance Electrique)
- **Une filière qui se structure** : 130 acteurs de tailles diverses en France, une fédération interprofessionnelle, un Plan National pour la cyclo-logistique
- **Un rayon d'action limité** (± 3 kms)
- Une problématique de **modèle social**
- Un **besoin de petits espaces logistiques**
- Une fonctionnalité **fret à intégrer dans les infrastructures** : voies et sites de stationnement



Recenser les acteurs et les projets et développer les contacts/partenariats sur le territoire
Intégrer le développement de la cyclologistique dans les programmes d'ESS et dans les projets aménagements cyclables

UN TERRITOIRE D'ENJEUX D'EMPLOI – FORMATION – COMPETENCES

33 à 35 000 emplois sur des postes T&L

12 % de l'emploi total

266 emplois à l'hectare bâti mais une évaluation très difficilement comparable à la moyenne de 50 emplois / ha

1420 projets de recrutement

Des métiers en forte tension, qui souffrent d'un déficit d'image et de représentations datées/erronées

38 % des salariés résident et travaillent sur le territoire de GOSB mais ces parts sont de 45 % pour les conducteurs (42 % pour IDF)

48 % pour les ouvriers non qualifiés de la manutention (47 % pour IDF)

38 % pour les ouvriers qualifiés de la manutention (42 % pour IDF)



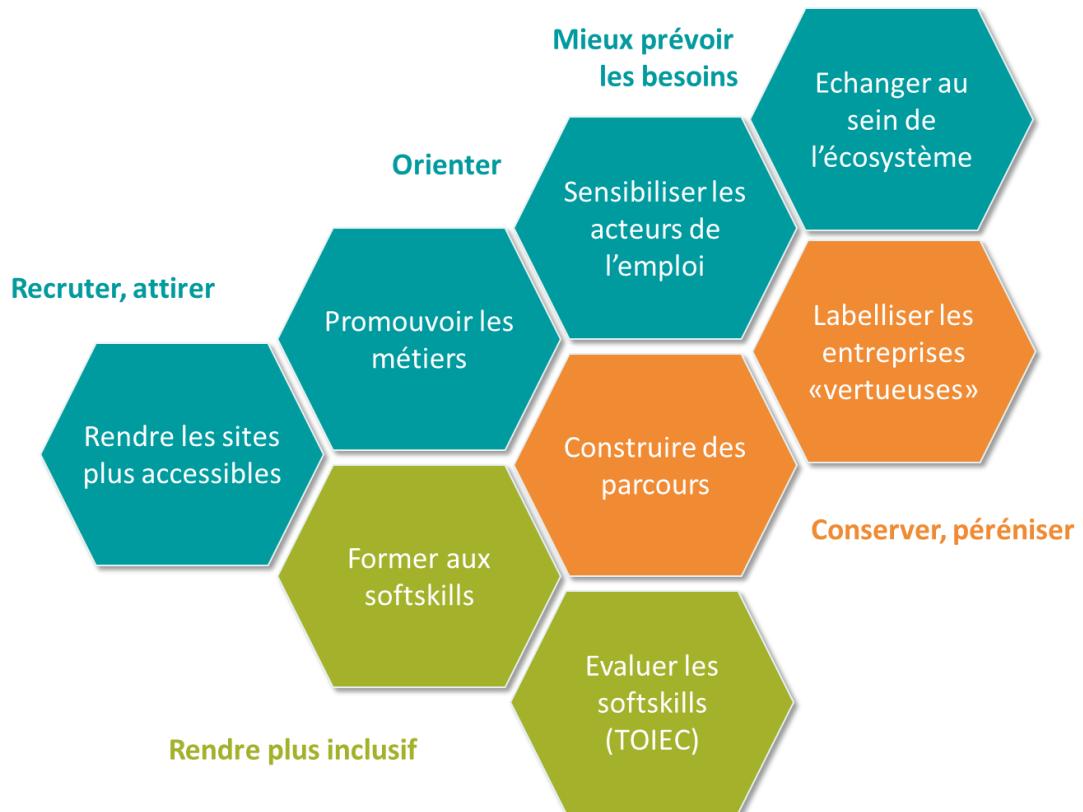
67 % de conducteurs et ouvriers de la manutention (80 % en moyenne nationale)

Une faible féminisation

Des problématiques d'accessibilité des sites, de sécurité, de cheminements complexes

Des problématiques d'accès au logement « Un des soucis est le coût des logements » (STEF) ; « les salariés n'ont plus les moyens de se loger à proximité de Morangis » (Kubli)

UN TERRITOIRE D'ENJEUX D'EMPLOI – FORMATION – COMPETENCES



Faire connaître et articuler les dispositifs et les actions existantes portés par les différents partenaires

Faire travailler ensemble les acteurs économiques, de l'emploi et de la formation

Favoriser les liens formations/entreprises/publics

Valoriser la logistique et son rôle (*les héros du confinement totalement oubliés*)

Utiliser les nouveaux outils de communication

Travailler sur l'accessibilité des sites

Contribuer à lever les freins à l'emploi (accès au logement, mobilité...)

3. AGIR POUR UNE LOGISTIQUE DURABLE

Plan Logistique (objectifs et modalités)

RÉPONDRE AUX DÉFIS



Agir pour et avec vous

LES DÉFIS DE LA LOGISTIQUE

1 Défi de la résilience et de la robustesse des chaînes logistiques

- Pandémie, crises et dépendance aux chaînes mondialisées
- Raccourcissement des chaînes et réindustrialisation
- Reports modaux & multimodalité

2 Défi de la transition et de la sobriété énergétique

- Verdissement/conversion des flottes tous modes et problématique du compte propre
- Réseau de stations multi-énergies
- Innovations (VUL en autopartage par exemple), nouvelles formes de mobilité marchandises (cyclologistique)
- « Moins transporter », décongestion
- Qualité de l'air et ZFE

3 Défi de la sobriété foncière et de l'attractivité

- Reconstruire sur du foncier existant (friches, délaissés, parkings...)
- Nouvelles formes urbaines, compacité, mixité fonctionnelle, réversibilité
- Concurrence d'usages mais un besoin foncier important et un actif attractif

4 Défi de l'explosion du e-commerce

- Hyper-fragmentation des flux, explosion des flux (+34% en 2020, +8% en 2021, +10 % pour l'avenir), développement des livraisons instantanées
- Innovations et modalités multiples de livraison

UN PLAN logistique QUI S'ADRESSE A TOUS LES TERRITOIRES DE L'EPT : S'APPROPRIER LA LOGISTIQUE EN ZONE DENSE

*La logistique urbaine
comme « métabolisme »*



*Plus il y a d'habitants et d'activités
et plus il y a de logistique urbaine*

*La logistique urbaine
comme méthode*



*plus il y a de logistique urbaine et
moins il y a de de nuisances*

Le plan d'actions est conçu pour agir sur la maîtrise des flux et favoriser des solutions vertueuses.

Il doit s'appuyer sur la mise en œuvre des projets actés et les dispositifs qui existent déjà (observatoires, groupes de travail, animations, études, ,....)

Il doit s'accompagner d'un engagement des communes et du renforcement des coopérations avec l'ensemble des acteurs de l'écosystème.

UN PLAN LOGISTIQUE QUI S'ADRESSE A TOUS LES TERRITOIRES DE L'EPT : TRAVAILLER SUR DIFFÉRENTES ÉCHELLES ET TYPOLOGIES DE BESOINS

*Des logistiques multi-
échelles
à interconnecter*



Territoire d'implantation d'activités logistiques (internalisées et externalisées) d'échelle métropolitaine, Grand Orly Seine Bièvre est aussi un territoire de commerces, d'artisans et d'activités productives à desservir en favorisant la pacification de l'espace public et la mise en œuvre de modalités de livraison plus vertueuses.

L'objectif de ce plan est aussi de travailler à un couplage plus important de la logistique des « grandes plaques » et de la logistique du quotidien afin que les zones logistiques emblématiques du territoire jouent un rôle plus important sur la desserte locale

LES DÉFIS DE LA LOGISTIQUE TERRITORIALE

Développer l'usage de la Seine



Développer l'usage du ferroviaire



Anticiper l'évolution du pôle Orly-Rungis et de ses enjeux



Contribuer à l'optimisation de la logistique du diffus et du dernier km



Santé et cadre de vie

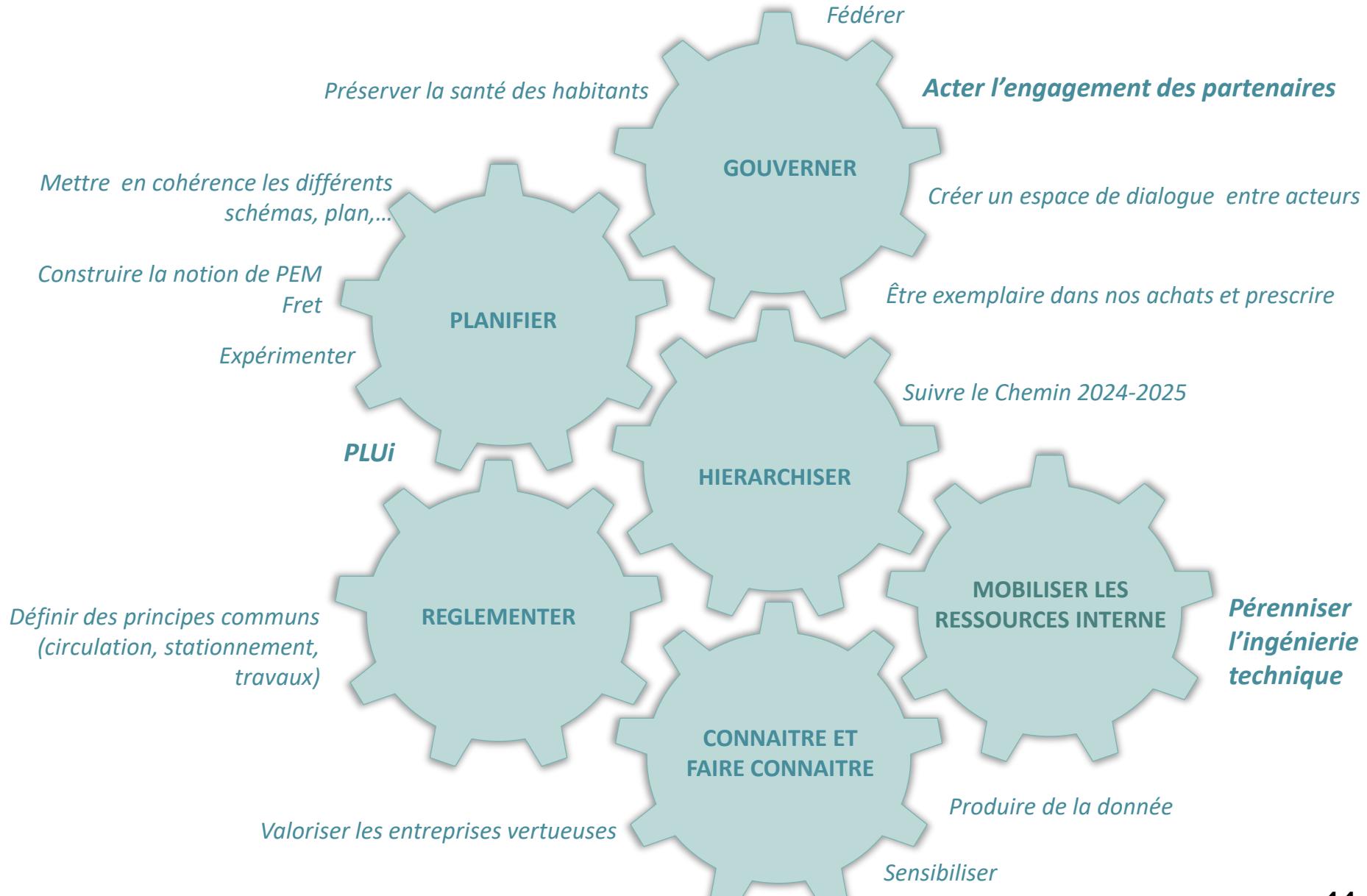
Foncier

Mobilité

Flux

Accessibilité des sites

LES PRINCIPES POUR PRODUIRE LE PLAN LOGISTIQUE : FEDERER AUTOUR D'UNE FEUILLE DE ROUTE POUR PORTER ENSEMBLE DES ACTIONS CONCRETES



LES PRINCIPES POUR PRODUIRE LE PLAN LOGISTIQUE HIÉRARCHISER ET ÊTRE PRAGMATIQUE – LA STRATÉGIE DU « CHEMIN 2024-2025 » (1/2)

Motif

Construire la progressivité du Plan Logistique et de sa mise en œuvre



La mise en œuvre du Plan Logistique et de ses actions impose un ordonnancement de tâches, créant une dynamique et permettant d'engager les parties-prenantes selon un calendrier commun.

C'est ce que permet l'élaboration d'un chemin qui s'émancipe de la classification des actions pour s'intéresser, en premier lieu, à la construction de la boîte à outils nécessaire à la mise en œuvre des actions. En ce sens, le chemin relève d'une vision plus globale et systémique que la hiérarchisation des actions (dont certaines partagent des leviers communs). Le chemin permet, en outre, de requestionner certaines actions, outils, leviers, ... au regard de la progression de la mise en œuvre et de l'apparition et du traitement des freins et des accélérateurs, ...

Un chemin peut donc intégrer la notion de revoyure et contribuer à faire vivre le projet stratégique et l'animation territoriale sur lequel il repose.

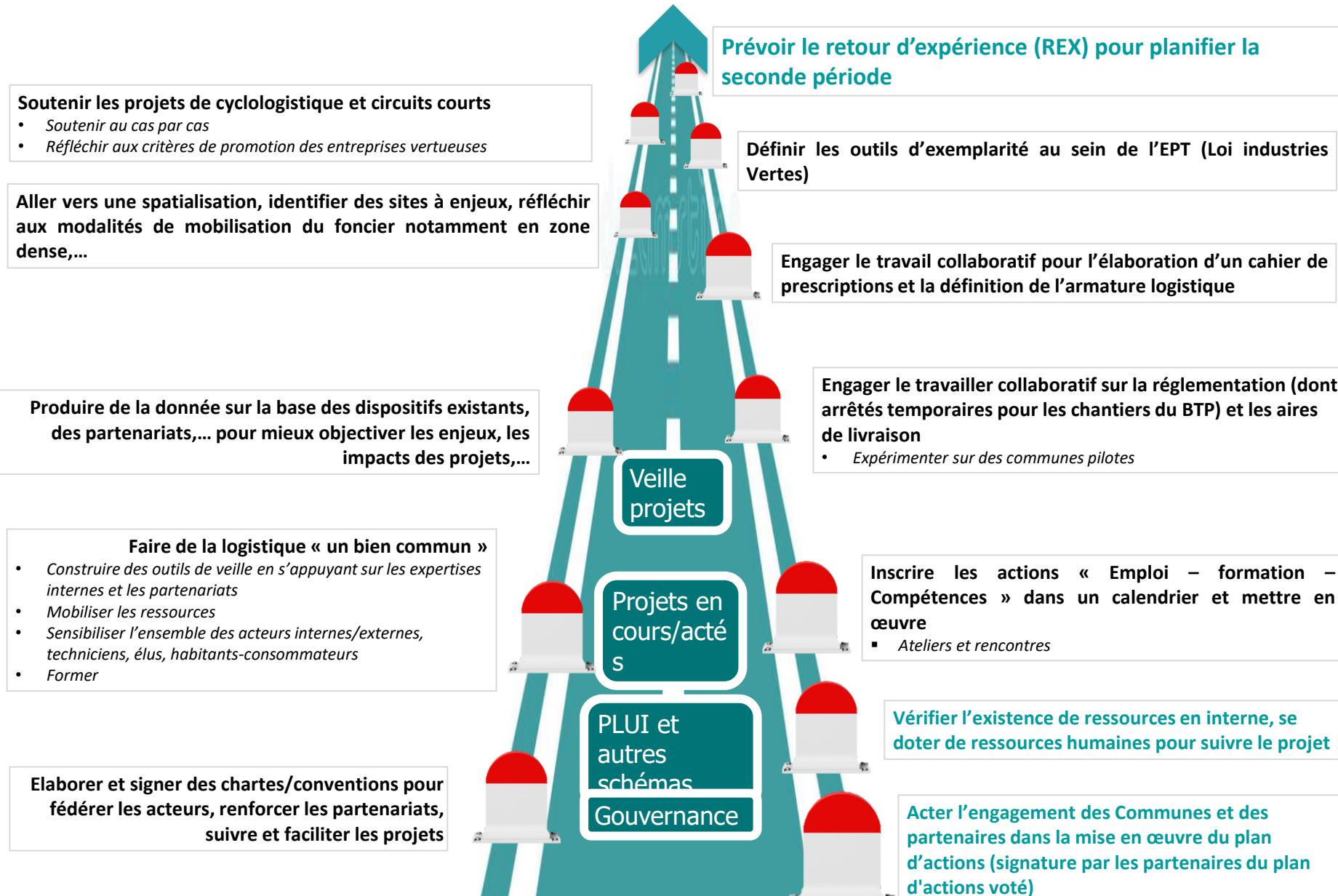
La notion de parcours qu'il induit, permet de :

- *suivre la mise en œuvre (par exemple en pourcentage de réalisation des différentes tâches).*
- *accompagner les acteurs privés qui avancent et les projets qui émergent*
- *travailler ensemble sur la mise en œuvre des actions et l'élaboration de principes communs*



Demande des ressources internes-externes (partenariats) pour faire vivre la stratégie et en évaluer la mise en œuvre

LA STRATÉGIE DU « CHEMIN 2024-2025 » (2/2)



Enjeux /Thèmes	Des actions socles soumises à concertation
<i>Enjeu 1 : Partager une feuille de route commune</i>	<p><i>Disposer d'une force d'action collective</i></p> <p><i>Définir les principes d'une exemplarité de la logistique de l'EPT, mettre en œuvre et prescrire</i></p> <p><i>Créer un espace de dialogue public – privé sur le transport de marchandises et la logistique urbaine</i></p> <p><i>Intégrer la logistique dans les documents d'urbanisme et de planification</i></p> <p><i>Organiser des « Logistic Tour » pour sensibiliser les élus et utiliser des formes innovantes de communication/formation/sensibilisation</i></p> <p><i>Se doter d'outils d'identification, de suivi et de mobilisation du foncier (actuel-futur) à vocation productive et logistique et des flux</i></p>
<i>Enjeu 2 : Pacifier l'espace public : comment répondre aux besoins en conciliant logistique et cadre de vie ?</i>	<p><i>Mettre en cohérence les réglementations sur la circulation et le stationnement et renforcer le jalonnement – signalisation</i></p> <p><i>Elaborer un schéma des aires de livraison (SDAL)</i></p> <p><i>Favoriser la multimobilité des marchandises et notamment la cyclologistique</i></p> <p><i>Réinterroger la fabrique de la ville</i></p> <p><i>Optimiser les flux du BTP et favoriser l'usage des modes alternatifs et notamment de la voie d'eau</i></p> <p><i>Favoriser les reports modaux</i></p>

Enjeux /Thèmes	Des actions socles soumises à concertation
<p><i>Enjeu 3 : Foncier aménagement : comment mieux concilier, les grandes plateformes, le cadre de vie et la transition environnementale ?</i></p>	<p><i>Définir une armature et les principes d'un maillage logistique</i></p> <p><i>Produire un cahier d'exigences et de prescriptions urbaines et environnementales</i></p> <p><i>Imaginer les entrepôts de la logistique du futur pour répondre aux besoins de transition écologique</i></p> <p><i>Décarboner les infrastructures de la logistique – les véhicules routiers</i></p> <p><i>Décarboner les infrastructures de la logistique – le ferré et le fluvial</i></p> <p><i>Décarboner les infrastructures de la logistique – les PEM Fret</i></p> <p><i>Traduire les intentions sur la zone du PPA du Grand Orly</i></p> <p><i>Faire émerger de nouvelles solutions logistiques pour les structures de l'ESS</i></p>

<p><i>Enjeu 4 : Comment rendre attractifs les métiers de la logistique ?</i></p>	<p><i>Faciliter l'accès aux sites logistiques et productifs</i></p> <p><i>Améliorer le lien entre les acteurs de l'emploi-formation et les acteurs de la logistique</i></p> <p><i>Promouvoir les métiers du transport et de la logistique</i></p> <p><i>Valoriser les entreprises vertueuses</i></p> <p><i>Favoriser la construction de parcours professionnel dans le secteur de la logistique</i></p>
--	---

**4 ENJEUX DONT UNE FEUILLE DE
ROUTE
26 ACTIONS**

Le Plan Logistique en quatre slides



Ajir pour et avec vous

Objectifs et enjeux

Enjeu 1 : Partager une feuille de route commune

- Disposer d'une force d'action collective
- Définir les principes d'une exemplarité de la logistique de l'EPT, mettre en œuvre, prescrire
- Créer un espace de dialogue public–privé sur le transport de marchandises et la logistique urbaine
- Intégrer la logistique dans les documents d'urbanisme et de planification
- Organiser des « Logistic Tour » pour sensibiliser les élus et utiliser des formes de communication innovantes
- Se doter d'outils d'identification, de suivi et de mobilisation du foncier (actuel-futur)
- Conserver une ingénierie territoriale sur le sujet de la logistique

- Favoriser le partage des enjeux et des actions en prise avec la réalité de terrain
- Créer les outils de mise en œuvre du Plan Logistique
- Créer/renforcer les partenariats, les rendre pérennes, traduire des engagements réciproques et un dialogue constructif
- Disposer d'une force d'action collective
- Accompagner, réguler les évolutions de la logistique, les innovations et les bonnes pratiques
- Planifier les évolutions et les rééquilibrages territoriaux
- Mieux intégrer la logistique dans la fabrique de la ville
- Traduire les principes, enjeux, actions du Plan Logistique dans le PLUi (volet réglementation et OAP – Orientations d'Aménagement et de Programmation)
- Assurer une cohérence entre les plans, schémas, stratégies « thématiques »
- Disposer d'outil de veille (foncier et flux logistiques, reports modaux,...)
- Aller vers un schéma spatialisé
- Former/sensibiliser/ communiquer

La mise en œuvre du Plan Logistique nécessite un acte symbolique traduisant l'importance donnée à la logistique et marquant une volonté partagée d'action et de travail collaboratif. Cet acte peut être la signature d'un Pacte, d'une Charte, ou de tout autre document qui engage les signataires et marque leur adhésion au projet et à ses principes. Il constituera une source de partenariats pérennes, un outil d'animation du territoire et de dialogue constructif permettant de faire vivre la concertation qui a été engagée de la cadre de la construction du Plan Logistique.

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Grand-Orly Seine Bièvre sera par ailleurs le principal document permettant de partager une vision de l'avenir des 24 villes de notre Territoire durant les 15 prochaines années. Pour faire système et répondre à des ambitions aux impacts multiples et interconnectés, les différents plans portés par l'EPT devront également être mis en cohérence. Cette transversalité permettra aux différents enjeux de la logistique de percer en synergie. La sensibilisation/formation aux enjeux et aux réalités de la logistique sur notre territoire et la construction d'outils d'observation, alimentés par tous, devront également contribuer à une meilleure prise en compte de la logistique et à une anticipation de ses besoins et de ses impacts. Enfin, la prescription et l'exemplarité devront constituer des outils de mise en œuvre du Plan Logistique.

L'efficience du Plan Logistique dépendra de la capacité à mobiliser des moyens et notamment des moyens humains de suivi du Plan et de sa mise en œuvre, de pérennisation de la démarche de concertation et d'échanges entamée, de ruissellement de la logistique dans les différentes politiques publiques de l'EPT.

La création d'un poste de référent logistique au sein de l'EPT apparaît comme un levier important.

Enjeu 2 : Pacifier l'espace public : comment répondre aux besoins en conciliant logistique et cadre de vie

- Mettre en cohérence les réglementations sur la circulation et le stationnement
- Elaborer un schéma des aires de livraison
- Favoriser la multimobilité des marchandises et notamment la cyclologistique
- Réinterroger la fabrique de la ville
- Améliorer la connectivité viaire des sites logistiques
- Optimiser les flux du BTP et favoriser l'usage des modes alternatifs et notamment de la voie d'eau
- Favoriser les reports modaux

Objectifs et enjeux

- Décongestionner et répondre aux enjeux de qualité de vie, de santé et de transition
- Harmoniser avec les villes les arrêtés de circulation et de stationnement
- Rendre plus efficents les modes de gestion des espaces publics
- Orienter les Poids Lourds sur les voiries adaptées
- Prendre en compte le développement des flux de livraison et donc les besoins en stationnement de courte durée
- Améliorer les conditions de livraison et la sécurité des livreurs
- Se doter d'outils d'aide à la connaissance et de gestion sur le stationnement
- Adapter les modes de livraison à la localisation des sites à livrer
- Développer une mobilité propre en zone urbaine pour la livraison de proximité
- Favoriser les modes décarbonées actifs
- Contribuer à l'ambition de territoire productif
- Valoriser les friches et concourir à la sobriété foncière
- Limier la multiplication des flux et favoriser la fluidité des flux du BTP
- Répondre aux besoins de la ville en mutation

Le territoire de Grand Orly Seine Bièvre porte une ambition de territoire productif.

La ville se trouve remodelée par de nouvelles pratiques de distribution/consommation.

Les grands chantiers qui contribueront à accueillir de nouveaux habitants et de nouvelles activités et à améliorer les services urbains et le cadre de vie, génèrent inévitablement des flux.

La contribution à la mise en place de solutions logistiques plus optimisées et plus vertueuses est donc essentielle et impose de travailler sur :

- Les réglementations, leur mise en cohérence (en s'appuyant sur une systématisation de l'analyse des arrêtés et, pour ce faire, de l'usage des outils de digitalisation de ces derniers) et une optimisation des aires de stationnement (en nombre, configuration, contrôle,...),
- Le développement de la multimobilité par l'exemplarité, la prescription et la mobilisation de fonciers urbains,
- L'amélioration de la connectivité routière de sites et pôles d'activités emblématiques et la résorption des carences (contournement, franchissement, enclavement...)
- Le développement des reports modaux permettant d'aller vers la transition et de valoriser un territoire fondamentalement multimodal,
- L'intégration de la logistique dans les grands projets d'aménagement et de rénovation (en amont pour les phases travaux et en aval pour répondre aux besoins des habitants et des occupants)

Enjeu 3 : Foncier & aménagement – comment mieux concilier les grandes plates-formes, le cadre de vie et la transition environnementale ?

- Définir une armature et les principes d'un maillage logistique
- Produire un cahier d'exigences et de prescriptions urbaines et environnementales
- Imaginer les entrepôts de la logistique du futur pour répondre aux besoins de la transition écologique
- Décarboner les infrastructures de la logistique : les véhicules routiers, le ferré et le fluvial, les PEM (Pôles d'Echanges Multimodaux) Fret
- Traduire les intentions sur la zone du PPA du Grand Orly
- Faire émerger de nouvelles solutions logistiques pour et par les structures de l'ESS

Objectifs et enjeux

- Favoriser la transition, réduire l'impact sur l'environnement et la santé publique, favoriser la logistique décarbonée, être cohérent avec l'ambition de territoire productif
- Produire différents types d'espaces logistiques pour répondre aux besoins des différentes échelles de territoires et de logistiques (y compris approches filières et quartiers)
- Assurer la cohérence dans l'accueil des fonctions logistiques sur le territoire, poser les principes d'une planification et aller vers un schéma spatialisé, éviter la concurrence de projets
- S'inscrire dans une ambition de sobriété foncière et de résilience ; lier les questions foncières et de connectivité des sites aux réseaux
- Anticiper pour choisir les projets accueillis
- Accompagner le renouvellement et la modernisation des zones existantes, agir sur l'insertion urbaine des sites logistiques et l'adéquation des axes de desserte
- Gérer la coexistence des activités productives et résidentielles et intégrer la logistique dans les cahiers des charges des grandes opérations / programmations
- Faire des innovations un outil d'amélioration de la logistique au service du territoire, de ses habitants et de son économie, des riverains, des salariés
- Accroître les reports modaux

La logistique a besoin de sites de consolidation – redistribution au plus près du marché.

Les sites logistiques sont diversifiés en fonction des vocations, lieux d'implantation, lieux à desservir.

Grand Orly Seine Bièvre est labellisé « territoire productif » et affiche des ambitions en ce sens.

Le territoire accueille des sites emblématiques, dont la valeur ajoutée est fondée sur la redistribution et des opérations créatrices d'emplois (messagerie notamment).

Le territoire accueille des sites d'âges différents, parfois obsolètes, diversement insérés et diversement acceptés.

La vision historique a surtout été celle des opportunités foncières (territoire servant) et moins celle des besoins du territoire et des effets induits.

Les besoins logistiques sont peu pris en compte en amont des programmations de logements ou projets urbains.

La logistique urbaine au service du territoire, en zone hyper dense est encore embryonnaire.

Il est donc nécessaire de mieux maîtriser le développement de la logistique, de choisir les projets, de favoriser la décarbonation, la sobriété foncières et les innovations.

Enjeu 4 : Comment rendre attractifs les métiers de la logistique ?

- Faciliter l'accès aux sites logistiques et productifs
- Améliorer le lien entre les acteurs de l'emploi-formation et les acteurs de la logistique
- Promouvoir les métiers du transport et de la logistique
- Valoriser les entreprises vertueuses
- Favoriser la construction de parcours professionnels dans le secteur de la logistique

Objectifs et enjeux

- Favoriser le développement économique local et le maintien des activités productives
- Être cohérent avec l'ambition de non-mitage du territoire par la logistique en rendant les zones plus accessibles
- Favoriser le recrutement local par une intensification des liens demandeurs/entreprises/acteurs de l'emploi-formation et rendre les emplois logistiques accessibles aux habitants du territoire
- Favoriser une logistique vertueuse en termes de recrutement, de formation, de conditions de travail et valoriser les entreprises qui la mettent en œuvre
- Contribuer à la réduction des pénuries et au développement économique, anticiper les besoins
- Contribuer à la féminisation des métiers
- Faire connaître les métiers et promouvoir la logistique en s'adressant à tous les publics
- Faciliter l'interconnaissance et la coopération des acteurs pour favoriser un emploi logistique de qualité sur l'ensemble du territoire
- Accroître la fréquentation sur les événements et limiter leur multiplication pour plus d'efficience

La logistique est génératrice d'emplois diversifiés (contenus et compétences requises).

Les sites logistiques sont peu accessibles, les cheminements piétons parfois dangereux.

Pour des raisons multiples (horaires, pénibilité physique, pression aux délais, rémunération, flexibilité), les conditions de travail sont souvent difficiles.

Les métiers sont en tension, les entreprises souffrent d'une pénurie quantitative et qualitative, parallèlement, les métiers sont peu connus et souffrent d'un déficit d'image.

Les dispositifs de formation – insertion existent mais ne sont pas toujours coordonnés et/ou relayés, les initiatives sont parfois ponctuelles et peinent à s'inscrire dans le temps.

Les entreprises ne sont pas toutes impliquées (formation, promotion, construction de parcours, ...).

Les entreprises d'intérim jouent un rôle important y compris dans la formation et l'accès à des CDI.

Les nouvelles modalités de livraison conduisent à des dérives en termes de conditions de travail et de rémunération.

La logistique ne s'exerce pas uniquement chez les logisticiens mais également dans les entreprises industrielles et commerciales.

L'EPT a toute sa place pour jouer un rôle d'animateur et de fédérateur.

FICHES-ACTIONS

Enjeu 1

PARTAGER UNE FEUILLE DE ROUTE
COMMUNE



Objectif et enjeux

- Créer les outils de mise en œuvre du Plan Logistique
- Créer/renforcer les partenariats, les rendre pérennes, traduire des engagements réciproques et un dialogue constructif
- Fédérer et acter l'engagement des partenaires à la mise en œuvre de la stratégie et des actions du plan logistique territorial

ACTION 1.1

Disposer d'une force d'action collective

Contexte

La mise en œuvre du plan d'actions nécessite un acte symbolique traduisant l'importance donnée à la logistique et marquant une volonté partagée d'action et de travail collaboratif. Cet acte peut être la signature d'un Pacte, d'une Charte, ou de tout autre document qui engage les signataires et marque leur adhésion au projet et à ses principes (dont les déclinaisons concrètes devront pour certaines faire l'objet d'une concertation pérenne) Ce document doit également traduire des modalités de gouvernance du projet. En amont, l'élaboration du document ayant vocation à être signé par l'ensemble des partenaires doit permettre de structurer les ambitions autour d'un projet partagé et de principes communs. Ce document devra intégrer le caractère non figé du Plan Logistique et sa possible évolution au regard du contexte, de l'avancement des réflexions, du déploiement effectif de projets.



Porteurs potentiels de l'action : EPT Grand-Orly et communes



Rôles de l'EPT : Pilotage, animation, coordination



Partenaires : Villes, acteurs économiques et logistiques du territoire, Région IDF, VNF, Haropa, SNCF, Etat, Métropole, aménageurs, promoteurs, fédérations, territoires limitrophes ...



Nature des actions : gouvernance de la mise en œuvre du plan d'actions, animation



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Moyens humains pour la rédaction du Pacte/charte (environ 5 jours d'activités / an)
- Moyens de communication autour de la signature du document d'engagement

Indicateurs

- Tenue des réunions et bilan annuel des actions

La charte/pacte/... doit constituer une source de partenariats pérennes et un outil d'animation du territoire. Elle est nécessaire mais non suffisante et doit s'accompagner de conventions de partenariat, de fourniture de données, d'engagements de facilitation et de dialogue constructif avec les grands acteurs du territoire et les gestionnaires de sites/équipements/infrastructures emblématiques (par leur vocation et leur empreinte territoriale).

Modalités d'action

- 1) **Elaborer un Pacte, une Charte ou tout autre document dont la signature par les partenaires acte de leur adhésion et d'un engagement dans la mise en œuvre de la Stratégie** (cette mise en œuvre pouvant intégrer des actions, le suivi et/ou le financement d'études complémentaires, la réalisation d'enquêtes, l'organisation de groupes ou d'ateliers, ...)
- 2) **Elaborer, signer, faire vivre des conventions de partenariat avec les gestionnaires de sites/équipements/infrastructures occupant des grandes entreprises** par exemple autour des thèmes de :
 - la facilitation des projets (dès lors que ceux-ci sont compatibles avec le Plan Logistique),
 - la transmission d'informations sur les projets, leurs impacts sur les infrastructures, les tissus économiques, les zones d'habitation,...
 - la contribution des sites au développement de solutions vertueuses de desserte locale,...
- 3) **Envisager des clauses conditionnant le soutien de l'EPT au respect de tout ou partie des principes votés du Plan Logistique**
- 4) **Créer une instance de dialogue réunissant les acteurs publics et privés (2 réunions/an) pour échanger et suivre la mise en œuvre du plan logistique**
- 5) **Chercher des subventions** (par exemple dispositif d'accompagnement des territoires de la stratégie logistique régionale)

Exemples de démarches partenariales



Adopté par le Conseil Métropolitain en 2018, le **Pacte Logistique de la Métropole du Grand Paris** a permis de fédérer des acteurs publics et privés (82 signataires) autour de grandes ambitions pour le territoire et d'une volonté d'agir.

Les études et rencontres avec les acteurs de l'écosystème ont permis d'établir un diagnostic partagé et de lancer plusieurs projets, dont certains sont donnés ici à titre d'exemple :

- Sensibilisation et événements (événement fluvial, enquête en ligne auprès des communes et des EPT sur leur perception et leur prise en compte de la logistique urbaine, challenge Consom'acteurs)
- Mise en cohérence et diffusion d'informations : Mémos, élaboration d'un référentiel réglementaire commun permettant une simplification, une meilleure lisibilité et une harmonisation des règles concourant à l'optimisation des flux de marchandises et expérimentation sur une commune
- Lancement d'AMI ou d'appels à projets

Un comité de partenaires réunit chaque année l'ensemble des signataires autour de présentations, de tables-rondes, d'un salon des start'up (comité 2022).

En 2021, l'**Acte 2 du Pacte** a réorienté les ambitions au regard du chemin déjà parcouru.



Charte d'engagements réciproques entre l'état et les membres de l'association Afilog (acteurs de l'immobilier logistique) « pour la performance environnementale et économique de l'immobilier logistique français » (2021). Les signataires (ministres et ministres délégué.e.s, Président de l'association Afilog, représentant les membres d'AFILOG signataires de la charte), s'engagent sur des principes et leur mise en œuvre effective. Les engagements réciproques sont organisés autour de 6 grands domaines :

- **Engagements introductifs** (actant notamment d'un dialogue constructif),
- **Engagements relatifs à la neutralité carbone et à la performance environnementale du bâti** intégrant, par exemple, l'engagement des signataires de « rendre systématique la certification de leurs entrepôts (Haute Qualité Environnementale HQE®, BREEAM®, LEED®) pour tous les projets dont les permis de construire sont déposés à compter du 1/01/2022 » (A.1.4)
- **Clarification des règles applicables / doctrine administrative** qui engage, par exemple, l'Etat « dans le cadre du groupe contact interministériel implantations logistiques et entrepôts, à apporter des clarifications juridiques sur les points de droit précis que les membres de l'AFILOG leur soumettront (E.2.2.)
- **Engagements en matière d'instruction des dossiers** par lequel l'Etat s'engage, par exemple, « à rendre public un bilan annuel des délais d'instruction moyens » (E.3.2.)
- **Engagements visant à favoriser l'accès aux friches pour la fonction logistique et leur réutilisation** au sein desquels les membres signataires s'engagent (selon certains conditions) « à ce que les projets d'entrepôts [...] soient implantés sur une friche plutôt que sur des terres non artificialisées ou en extension du tissu urbain existant » (A.4.1.1.) mais également « l'État s'engage à réaliser un bilan succinct de la 3e vague de sites « clés en main » et de la 1ère vague du fonds friches, en mettant en lumière les fonciers dédiés à l'immobilier logistique » (E.4.1.)
- **Engagements relatifs aux eaux pluviales et à la biodiversité** au sein desquels les signataires s'engagent, par exemple, « à promouvoir la gestion écologique des espaces végétalisés » (A.6.6.)

Enjeux : Partager une feuille de route commune

Objectif et enjeux

- Optimiser les flux logistiques générés par les activités de l'EPT
- En réduire l'impact environnemental
- Soutenir des solutions innovantes

ACTION 1.2

Définir les principes d'une exemplarité de la logistique de l'EPT et sa mise en œuvre



Porteurs potentiels de l'action : EPT Grand-Orly
Rôles de l'EPT : Pilotage, réalisation

Partenaires : -



Nature des actions : plan d'actions, études



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Etude d'état des lieux et préconisation
- Moyens humains : pour le suivi de l'état des lieux (environ 10 jours d'activités / an)
- Moyens humains pour la définition de principes communs de prescription : 30 jours



Indicateurs

- Impacts environnementaux des solutions mises en œuvre

Contexte

En tant qu'organisation, l'EPT génère des flux logistiques répondant à ses besoins de fonctionnement et aux activités qu'il encadre (fournitures, grands services publics, déchets, projets d'aménagements, ...)

Ces flux et organisations peuvent être optimisés et rendus plus vertueux par des mutualisations, un travail sur les fréquences d'approvisionnement, un soutien aux circuits courts/ESS et plus globalement aux raccourcissements des distances, un soutien à l'usage de solutions intermodales (fer, fleuve), d'électromobilité, de cyclistique, un soutien à la massification des flux.

Le travail sur l'exemplarité doit permettre d'engager une réflexion systémique en lien avec d'autres plans ou schémas d'actions (schéma des énergies PCAET, ...) et implique de former les personnels de divers services (financiers, moyens généraux, services opérationnels) pour intégrer ces enjeux dans leurs pratiques.

Modalités d'action

- 1) Elaborer un état des lieux des flux, des origines / destinations, des besoins, des organisation logistiques, de la maîtrise de l'EPT (comme acheteur de transport et comme prescripteur)**
- 2) Identifier des solutions (par exemple : clauses de marchés publics)**
- 3) Mettre en œuvre et accompagner au changement** (en s'appuyant sur des dispositifs qui existent et par exemple sur la région pour des actions d'information et de sensibilisation auprès des communes)



L'EPT travaille son exemplarité dans le cas d'achats plus responsables :

- Réflexion sur la mutualisation des besoins des acteurs publics et analyse des offres allant dans le sens de la mutualisation des flux,
- Renouvellement du parc de véhicules utilitaires de l'EPT avec une réflexion sur l'économie de la fonctionnalité et sur la location plutôt que l'achat,
- Développement d'un parc GNV et de l'usage de ressources locales,
- Achats plus responsables : clauses sur l'insertion et le volet environnemental des marchés de construction, de voirie, ... avec une volonté de plus de réutilisation des produits sur place.

Les bennes GNV du Grand-Orly Seine Bièvre sont en circulation !



Sandrine Gély, Directrice générale des services, Nathalie Manten, Directrice du pôle déchet et énergie, Imène Soudi, Maire d'Orly, Michel Leprêtre, Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre, entourés des salariés du groupe Nicollin.



Prescriptions dans le cadre de la modernisation du technicentre de Villeneuve-Prairie de la SNCF (Villeneuve demain) (94) : les démarches et les stratégies portés par l'EPT, la ville de Villeneuve-Saint-Georges et la SNCF pour limiter les flux routiers du chantier

- Mise en place du convoyeur pour l'évacuation de matériaux et étude en cours pour l'approvisionnement,
- Modification du Dossier de Consultation pour l'implantation d'une centrale à béton sur site,
- Demande de dérogation auprès du Département du Val-de-Marne pour permettre l'utilisation du Pont Wilson par des + de 3,5T pendant la durée des travaux,
- Pérennisation des engagements pris lors de la concertation préalable : poursuite de l'information des riverains, réduction des flux routiers et pérennisation du dialogue territorial,
- Application d'une Notice Respect Environnemental exigeante : suivi du trafic routier, mesures acoustiques, propreté de la voirie publique, revalorisation des matériaux.



Enjeux : Partager une feuille de route commune

ACTION 1.3.

Créer un espace de dialogue public – privé sur le transport de marchandises et la logistique urbaine



Porteurs potentiels de l'action : EPT Grand-Orly

Rôles de l'EPT : Pilotage, animation, coordination,

Partenaires : Villes, acteurs économiques et logistiques du territoire, Région IDF, VNF, Haropa, SNCF, Etat, Métropole, aménageurs, promoteurs, fédérations, territoires limitrophes ...



Nature des actions : suivi de la mise en œuvre du plan d'actions, animation de groupes de travail



Mise en œuvre :

- A poursuivre A mettre en œuvre
 A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Moyens humains pour l'animation de l'instance de concertation et des groupes de travail thématiques (environ 25 jours d'activités / an)



- Tenue des réunions et bilan annuel des actions

Objectif et enjeux

- Harmoniser avec les villes les arrêtés de circulation et de stationnement pour pacifier l'espace public et répondre aux besoins du tissu économique et urbain
- Rendre plus efficents les modes de gestion des espaces publics
- Orienter les Poids Lourds sur les voiries adaptées et éviter qu'ils se perdent sur des voiries secondaires
- Harmoniser sur la base de principes communs les exigences d'insertion urbaine
- Aller vers un schéma spatialisé

Contexte

La concertation engagée par l'EPT Grand Orly Seine Bièvre dans le cadre de l'élaboration du plan logistique nécessite d'être poursuivie au sein d'une instance de concertation pérenne. Elle sera dirigée par le Vice-Président aux marchandises et à la logistique. L'instance se réunira périodiquement, 2 fois par an (en mars et en octobre), mais ses membres pourront être consultés en tant que de besoin. Des groupes de travail thématiques pourront être constitués, afin de suivre la mise en œuvre des actions inscrites dans le plan voté.

Modalités d'action

- Désigner un(e) référent(e) logistique pour l'EPT Grand Orly et une équipe projet transversale
- Assurer le suivi des actions mises en œuvre par les différents partenaires engagés
- Faire évoluer le plan d'actions en fonction du contexte et/ou de l'évaluation des actions menées
- Sensibiliser les élus et les techniciens des collectivités aux enjeux relatifs à la prise en compte du transport de marchandises et de la logistique urbaine dans l'élaboration des politiques sectorielles
- Echanger sur les bonnes pratiques mises en œuvre par les professionnels et les collectivités, les besoins et les éventuelles difficultés de fonctionnement
- Proposer des expérimentations
- Si le maître d'ouvrage d'un grand projet d'aménagement ou d'infrastructure en fait la demande, formuler des conseils et des propositions pour une meilleure prise en compte des activités logistiques dans les projets
- Assurer un lien avec les acteurs supra régionaux entre toutes les réflexions liées à la logistique et au transport de marchandises (ex. Plan de mobilités d'Île-de-France, schémas directeurs régionaux et métropolitains,...), avec les villes de l'EPT et les territoires voisins.

Enjeux : Partager une feuille de route commune

ACTION 1.4.

Intégrer la logistique dans les documents d'urbanisme et de planification



Porteurs potentiels de l'action : Villes, EPT Grand-Orly

Rôles de l'EPT : Pilotage, animation, coordination,

Partenaires : Région IDF, Etat, Métropole, IPR, APUR, fédérations, territoires limitrophes ...



Nature des actions : pilotage, coordination, animation des groupes de travail



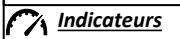
Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Moyens humains pour l'animation de l'instance de concertation et des groupes de travail thématiques (environ 25 jours d'activités / an)



- Tenue des réunions et bilan annuel des actions

Objectif et enjeux

- Mieux intégrer la logistique dans la fabrique de la ville
- Accompagner, réguler les évolutions de la logistique
- Planifier les évolutions et les rééquilibrages territoriaux
- Traduire les principes, enjeux, actions (lorsque pertinent) du Plan Logistique dans le PLUi (volet réglementation et OAP)
- Assurer une cohérence entre les plans, schémas, stratégies « thématiques »

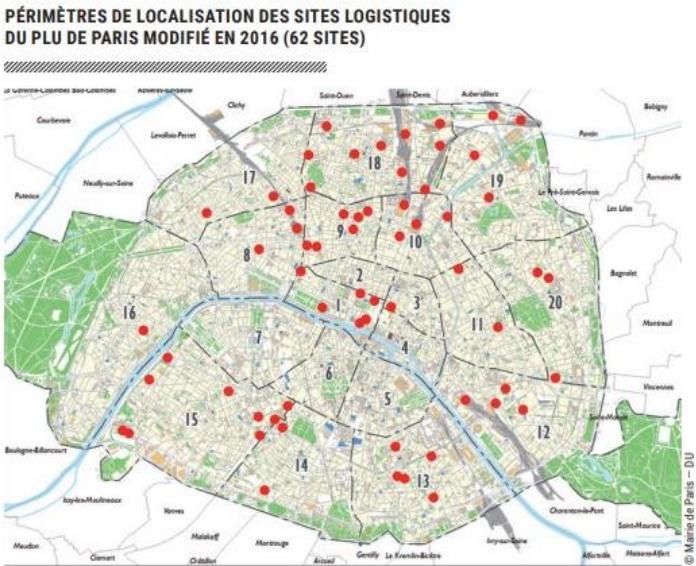
Contexte

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Grand-Orly Seine Bièvre sera le principal document permettant de partager une vision de l'avenir des 24 villes de notre Territoire durant les 15 prochaines années. Il permettra de fixer les orientations stratégiques et les règles d'aménagement et de construction applicables à tous. Il devra traduire les 4 exigences du projet de territoire : Combattre les dérèglements climatiques et les nuisances ; Garantir la ville et la qualité de vie pour tous ; Anticiper les évolutions de vie, les évolutions de ville. Autour du PLUi s'articulent différents schémas et plans : le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), le Schéma Directeur des Energies (SDET), etc. Parmi les outils réglementaires, le PLUi et ses OAP sont les documents socles pour définir les conditions d'une meilleure intégration de la logistique urbaine dans la ville. Pour faire système et répondre à des ambitions aux impacts multiples et interconnectés, ces différents plans doivent être mis en cohérence. Cette transversalité doit permettre aux différents enjeux de la logistique de percoler en synergie.

Modalités d'action

- **Définir des zones à préserver pour la logistique urbaine** (sites ferroviaires et fluviaux, surfaces d'activités en cœur de ville, le long de la Seine...) **en accord avec le SDRIFE**
- **Intégrer une réflexion sur la préservation des espaces nécessaires aux activités logistiques et sur l'intégration d'équipements logistiques de proximité dans certaines opérations de construction afin d'accompagner le développement du e-commerce et des livraisons (local logistique, consignes ...)**
- **Intégrer les ratios de surface de stationnement spécifiquement dédiées aux livraisons/enlèvements de marchandises** (article 12 du PLU du prochain plan de mobilité IDF) **en lien avec certaines opérations de construction neuve potentiellement génératrices de flux logistiques** (à localiser si besoin, dans les sites contraints, au sein de l'opération plutôt que sur l'espace public).
- **Définir l'intégration de la logistique dans l'espace urbain, à l'échelle de l'ensemble du territoire (OAP)**

Exemple du PLU de la ville de Paris



Méthodologie d'identification des parcelles (source APUR)

La démarche de sélection de parcelles s'est appuyée sur trois séries de tris :

1. pré-sélection de parcelles cadastrales selon la maîtrise foncière, la taille, la zone PLU, la préexistence d'aires logistiques, la morphologie du bâti, la connaissance du territoire → exclusion de certaines parcelles et 350 parcelles retenues
2. Enquête de terrain pour passer de 350 à 175 parcelles avec vérification des éléments suivants : dimensions pour les aires de chargement, circulation,... / accessibilité et stationnement / possibilité de réduire les nuisances ou de mutualiser l'utilisation / réglementation. Une fiche reprenant les différents critères a ensuite été établie pour les parcelles les pertinentes en s'appuyant également sur des entretiens avec la Ville de Paris
3. Enquête publique sur les sites retenus

Au final 62 parcelles retenues.

PLU de Paris.

- La modification de 2016 a inscrit **des périmètres de localisation d'équipements de logistique urbaine**, « identifiées dans l'optique de créer un maillage par des ELU de différentes tailles*», s'appuyant sur du bâti existant ou à reconstituer appartenant, par exemple, à La Poste, la SNCF, ERDF ou dans des parcs de stationnements ou d'anciens centraux téléphoniques » (source APUR). 62 périmètres ont été définis pour des ELU (à reconstituer, à créer sur 500 m² minimum, sur 1500 m²). Le règlement peut instaurer une servitude sur ces périmètres qui oblige le propriétaire à intégrer aux projets envisagés un équipement identifié dans le périmètre de localisation ou la reconstitution dans le projet d'un équipement existant. La modification de 2016, étend par ailleurs la définition des CINASPIC** - Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics d'Intérêt Collectif - (qui bénéficient de régimes dérogatoires) aux équipements logistiques de niveaux 3 et 4.
- Le PLU autorise par ailleurs, sur le domaine public fluvial une hauteur de 12 mètres pour les bâtiments logistiques (contrairement par exemple à 6 mètres pour des bureaux ou 10 pour l'industrie).
- Il permet la transformation de locaux souterrains pour de la logistique, de la collecte de déchets ou des garages à vélos.
- Il interdit les entrepôts dans certaines zones (par exemple dans le secteur « maisons et villas » ou sous conditions dans le secteur « de protection de l'habitation »).
- Il impose également aux constructeurs la création d'aires de livraison.

* L'APUR distingue 4 niveaux d'ELU de 1 à 4 selon leur vocation, leur fonctionnalité, leur localisation et leur taille. A titre d'exemple le MIN figure en niveau 1 (plateforme régionale à internationale), la Halle Lamé ou Chapelle International comme ELU de niveau 2 (à vocation métropolitaine), Chronopost à Grenelle comme ELU de niveau 3 et les points relais ou consignes comme niveau 4.

** La nouvelle caractérisation de la zone UGSU, l'instauration d'une soixantaine de périmètres de localisation d'équipements de logistique urbaine et l'extension aux ELU de niveau 3 de la définition des CINASPIC font partie des principaux leviers en faveur de la logistique dans la modification du PLU de 2016 (source APUR).

Dans la PLU de 2006, les ELU de niveau 4 étaient déjà inclus dans les CINASPIC comme « points relais d'intérêt collectif pour la distribution des marchandises ». La définition 2016 des CINASPIC est plus large (et permet d'intégrer les ELU de niveau 3) : « espaces de logistique urbaine, dédiés à l'accueil des activités liés à la livraison et à l'enlèvement des marchandises, pouvant inclure du stockage de courte durée et le retrait par le destinataire; sont autorisées les activités d'entreposage et de reconditionnement pratiquées uniquement temporairement ou de façon marginale ».

Objectif et enjeux

- Favoriser le partage des enjeux et des actions en prise avec la réalité de terrain
- Faire évoluer l'image de la logistique pour mieux anticiper, planifier, soutenir l'innovation
- Mieux intégrer la logistique dans la fabrique de la ville
- Donner à voir et valoriser des bonnes pratiques et des innovations, faire connaître les entreprises et leurs actions, favoriser le lien territoire et acteurs économiques
- Former/sensibiliser pour se doter d'une force d'action sur la mobilité des marchandises et la logistique
- Disposer d'un/de « kits » de communication pour promouvoir les ambitions du territoire et de ses partenaires et faire adhérer au plan logistique territorial

ACTION 1.5.
Organiser des « Logistic Tour » pour sensibiliser les élus et utiliser des formes innovantes de communication/formation /sensibilisation

 **Porteurs potentiels de l'action :** Villes, EPT Grand-Orly

Rôles de l'EPT : Pilotage, animation, coordination

Partenaires : Région IDF, Etat, Métropole, IPR, APUR, fédérations, acteurs économiques ...

 **Nature des actions :** pilotage, coordination, animation des groupes de travail / élaboration des visites

 **Mise en œuvre :**

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

 **Coût, financement :**

Moyens humains

- Moyens humains pour l'animation, la communication du Logistic Tour

 **Indicateurs**

- Tenue des Logistic Tours et bilan annuel des visites

Contexte

Selon les fondements des théories d'apprentissage, on retiendrait :

- 10% de ce qu'on lit,
- 20% de ce qu'on écoute,
- 30% de ce qu'on voit,
- 50% de ce qu'on voit et qu'on écoute,
- 70% de ce qu'on dit,
- 90% de ce qu'on fait

L'organisation de visites pour les élus du territoire permet de donner à voir ce qu'est la réalité de la logistique et la prise en compte, par les acteurs de l'écosystème, des enjeux communs de transition, d'insertion de l'activité dans le cadre de vie, de sobriété. Par les échanges et regards croisés ces visites permettent également de sensibiliser aux contraintes d'exploitation que doivent gérer les opérateurs économiques et qui structurent leurs pratiques. Enfin, elles donnent à voir les externalités positives de la logistique sur le fonctionnement de la ville sans masquer les progrès à réaliser sur la réduction des externalités négatives.

Enfin, la mise en œuvre effective du plan logistique suppose de faire adhérer les acteurs (internes / externes / spécialistes / néophytes,...). Or ces acteurs sont sollicités sur un ensemble de problématiques majeures. Leur proposer des outils de sensibilisation/formation innovants peut permettre d'éviter un phénomène d'usure et favoriser également l'appropriation et l'acquisition de connaissances.

Modalités d'action

- En s'appuyant sur l'instance de concertation, organiser une visite annuelle de sites porteurs de bonnes pratiques, d'innovations ou d'enjeux logistiques avec les élus, les services du territoire et les partenaires
- Travailler avec les partenaires pour favoriser des synergies d'actions et de campagnes de communication : Région IDF (Axe 4 de l'Acte 2 de la Stratégie Régionale), MGP, VNF, ADEME, Banque des territoires, etc.
- Renforcer les liens avec les entreprises logistiques et industrielles innovantes et vertueuses du territoire pour mener avec elles des actions pluriannuelles et multidimensionnelles (solutions d'acheminement, immobilier, emploi, ingénierie financière...), les soutenir dans leurs projets (convention, cahier de prescriptions, etc.)
- Développer des solutions innovantes pour favoriser l'apprentissage par la collaboration, faciliter la communication et l'enseignement, l'apprentissage ou encore l'information, simuler des situations réelles en créant par exemple un serious game sur la logistique et un serious game de présentation du Plan Logistique
- Former/sensibiliser les techniciens des villes et de l'EPT en s'appuyant sur les organismes existants et leur dispositif de formation (CNFPT, Agir, notamment), sur les expertises internes, sur les partenaires, sur les travaux mener autour d'une fresque de la logistique (club Demeter-Fabrique de la logistique), ...



Serious Game : est une **application informatique** qui présente une thématique et des **notions concrètes (serious)** sous forme ludique grâce aux **ressorts du jeu vidéo (game)**.

L'objectif du Serious Game est **d'informer, de communiquer, de sensibiliser à une cause ou d'apprendre en groupe** sur un sujet précis et important.

Utilisé à des fins pédagogiques, le Serious Game favorise la **transmission du message et la rétention des connaissances** en suscitant plus efficacement l'attention et l'intérêt de l'audience.

Ex : Serious Game pour faire découvrir les métiers de la fonction publique territoriale aux plus jeunes

UN « SERIOUS GAME » POUR FAIRE DÉCOUVRIR LES MÉTIERS DE LA FPT AUX PLUS JEUNES !



Photophore City (par Eiffage) pour comprendre les enjeux des aménagements urbains (source Eiffage)



Formations CNFPT

 [f](#) [in](#) [x](#) [yt](#) [ig](#) [rechercher](#) [vos contacts](#)

[Accueil](#) | [Se former](#) | [Évoluer](#) | [S'informer](#) | [Nous connaître](#) | [Local](#)

Se former

- [Suivre une formation](#)
- [Rechercher une formation](#)
- [Se former tout au long de sa carrière](#)
- [S'inscrire à une formation](#)
- [Venir en formation](#)
- [Découvrir les offres thématiques](#)

SERIOUS ESCAPE GAME : À LA POURSUITE DE LA RECETTE MAGIQUE DE L'INTELLIGENCE COLLECTIVE

Un jeu sérieux d'évasion, immersif et collaboratif, pour découvrir les outils et postures de facilitation et d'intelligence collective.

[Ma séde](#)

 [f](#) [in](#) [x](#) [yt](#) [ig](#) [rechercher](#) [vos contacts](#)

[Accueil](#) | [Se former](#) | [Évoluer](#) | [S'informer](#) | [Nous connaître](#) | [Local](#)

Se former

- [Suivre une formation](#)
- [Rechercher une formation](#)
- [Se former tout au long de sa carrière](#)
- [S'inscrire à une formation](#)
- [Venir en formation](#)

LES ATELIERS DU DESIGN : LE DESIGN FICTION POUR IMAGINER DES FUTURS SOUHAITABLES

Enjeux : Partager une feuille de route commune

Objectif et enjeux

- Réfléchir en amont de programmations logistiques aux besoins en termes d'objectifs et d'exigences de qualité, de performance, de résilience, de mixité d'activités, d'insertion urbaine, de qualité environnementale des bâtiments
- Assurer une veille : sur le foncier logistique, les flux, ...
- Mieux cerner les enjeux et les quantifier, être en capacité d'objectiver des choix
- Spatialiser le plan d'actions
- Sensibiliser à la réalité logistique

ACTION 1.6

Se doter d'outils d'identification, de suivi et de mobilisation du foncier (actuel – futur) à vocation productive et logistique et des flux



Porteurs potentiels de l'action : EPT GOSB

Rôle de l'EPT : pilotage (PLUi, pôle SIG), coordination, animation

Partenaires : Région IDF (observatoire foncier logistique régional), Etat, Métropole, Cerema (observatoire du foncier), IPR, APUR, porteurs de projets d'implantation...



Nature des actions :

Réglementation (PLUi), outil SIG, animation, études



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Récupérer les données et enquêter auprès des transporteurs et des entreprises. Moyens d'expertises pour analyser les données

Moyens techniques

- Etudes à lancer, conventions de coopération et d'échange de données

Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mise en œuvre
- Cartographie(s) réalisée(s) et base(s) de données produite(s)

Contexte

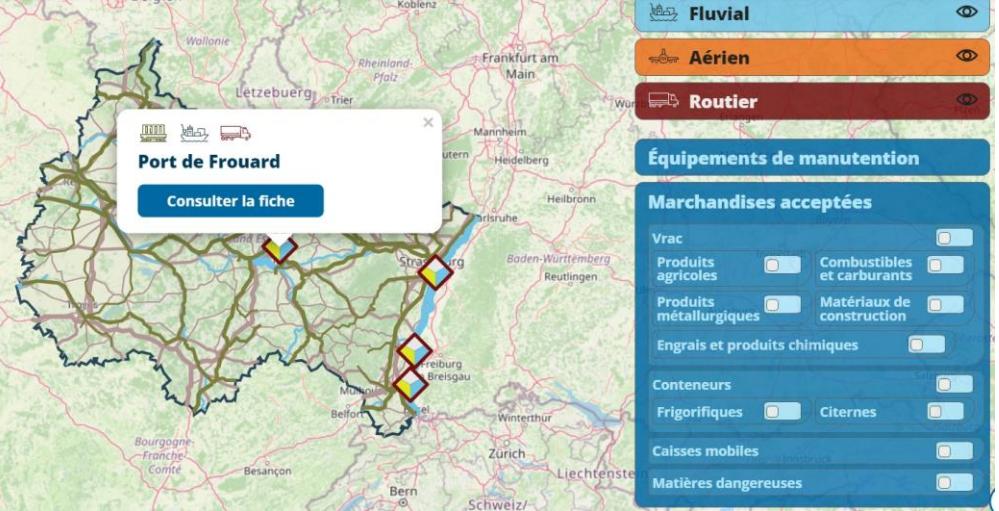
La logistique souffre d'un déficit d'observation et est peu intégrée dans les bases statistiques. Les données qui existent sont donc éparques, parfois monographiques et souvent ponctuelles. Or pour pouvoir agir, accompagner, maîtriser et réguler, il est important de connaître et voir ce qui se passe sur le territoire en termes de mutation du foncier logistique, de flux, d'intermodalité. La DATA devient un outil incontournable. Dans cet objectif, l'EPT s'est doté d'un nouvel outil d'observatoire du foncier avec le Cerema. Un travail de diagnostic a été réalisé à l'occasion de l'élaboration du plan logistique.

Ce travail reste à compléter, en particulier par une analyse des données de volumétrie des différents secteurs d'activités et par une quantification et une caractérisation des besoins et des solutions foncières (notamment évolution des parkings, concessionnaires automobiles, délaissés de voirie, transformation de bâti non logistique existant...). Bien que considérées comme sensibles par les professionnels du transport de marchandises, ces données sont néanmoins nécessaires pour permettre à l'EPT de suivre l'évolution de son territoire, les besoins des acteurs économiques, et pour permettre des réponses compatibles avec les ambitions du territoire (cadre de vie, santé publique, accueil d'activités productives, emploi,...) et des réponses cohérentes avec d'autres plans (PLUi, PCAET, plan ESS, etc....). La mise en œuvre de cet outil induit des ressources internes et externes à mobiliser sur le long terme afin de garantir un suivi et une mise à jour.

Modalités d'action

- **S'appuyer sur les démarches existantes** (travaux de l'Observatoire Régional pour le fret et la logistique en Ile-de-France - OFELIF)
- **Signer des conventions avec des partenaires** (producteurs de données pour leur propre compte) **sur la transmission** (au moins annuelle) **de données dont la liste devra faire l'objet d'une concertation** (par exemple : flux et trafics, m² construits ou rénovés, foncier disponible, emplois,...),
- **Intégrer de données relatives à la logistique dans des observatoires existants** (par exemple dans l'observatoire du foncier),
- **Produire de nouvelles bases après concertation sur le périmètre et le champ de l'observation** (par exemple observatoire du foncier disponible dont les friches logistiques, commerciales, industrielles, les parkings).
- **Récupérer et échanger des données avec les partenaires et les membres du comité logistique**
- **Centraliser et formater les données terrains issus des services immobiliers de l'EPT et des villes** ex : établir une carte opérationnelle des implantations logistiques à venir (loi Climat et Résilience).
- **Intégrer le sujet logistique dans les opérations d'aménagements** (cartographie, foncier mobilisé) **et les impacts logistiques d'implantation d'activités productives, logistiques, commerciales, résidentielles** **65**

 Carte interactive des plates-formes multimodales dans le Grand Est – Portail Grand-Est



Port de Frouard

[Consulter la fiche](#)

Port de Frouard

DESCRIPTION DE LA PLATEFORME

Superficie de 18 ha
Échéance du contrat de S-DSP : 31/12/2023

CONNEXIONS DE LA PLATEFORME

ROUTIÈRES	FLUVIALES	FERROVIAIRES
Accès via l'autoroute A31 (échangeur n°23)	Embranchée au réseau fluvial (Moselle)	Embranchée au réseau ferroviaire
Stationnement poids lourds disponible	Quai en bon état	ITE active, en bon état
Accessible aux transports exceptionnels	Longueur de quai 800 m	Rattachement à la gare de Champigneulles-Frouard
	Gabarit max L 135 x l 11,4 m (classe Va)	3 voies de 700 m
	3 entrepôts à quai	Opérateurs (Europoorte, RégioRail, CFL, Captrain)

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE MANUTENTION

- Terminal Conteneurs 1ha
- Pont portique Colis Lourds 320 t
- Pont bascule 100 t
- Vrac Surface 5 ha
- Grue portuaire 15 t
- 1 000 000 t par an
- Toute filière
- Chargeuses
- Chariots et Chariots à pince

SERVICES PARTICULIERS

- Entrepôts (surface : 8 000 m²)
- Service de surveillance et sécurité sur demande
- Iso 9 001 et 14 001
- Stockage et manutention de matières dangereuses

 Observatoire de l'emploi EPT Grand Orly Seine Bièvre

LE MARCHÉ DE L'EMPLOI LOCAL

Cet observatoire dynamique permet de cibler les offres d'emploi du bassin d'emploi selon votre métier ou secteur géographique. Pour accéder aux offres d'emploi correspondantes, cliquez sur le nombre d'offres qui s'affiche dans les différents graphiques.

TOP MÉTIERS QUI RECRUTENT



Métier	Nombre d'offres
Préparateur de commandes	89 offres
Responsable exploitation	42 offres
Mégasinier	27 offres
Responsable logistique	17 offres
Facteur	16 offres

Source Jobjetos

RÉPARTITION DES TYPES DE CONTRATS



Type de contrat	Pourcentage
CDI	58%
Intérim	33%
CDD	5%
Alternance	3%
Stage	2%
Contrat de professionnalisation	0%

Source Jobjetos

LES ENTREPRISES QUI RECRUTENT

SALAIRE MÉDIAN BRUT/AN

 **MetrologIQ** : développement d'une solution numérique avec Urban Radar quantifiant les volumes et les émissions des flux logistiques générés par les activités économiques notamment en matière de livraison des commerces, BtC, gestion des flux en tant qu'outil de connaissance et d'aide à la décision des décideurs publics.

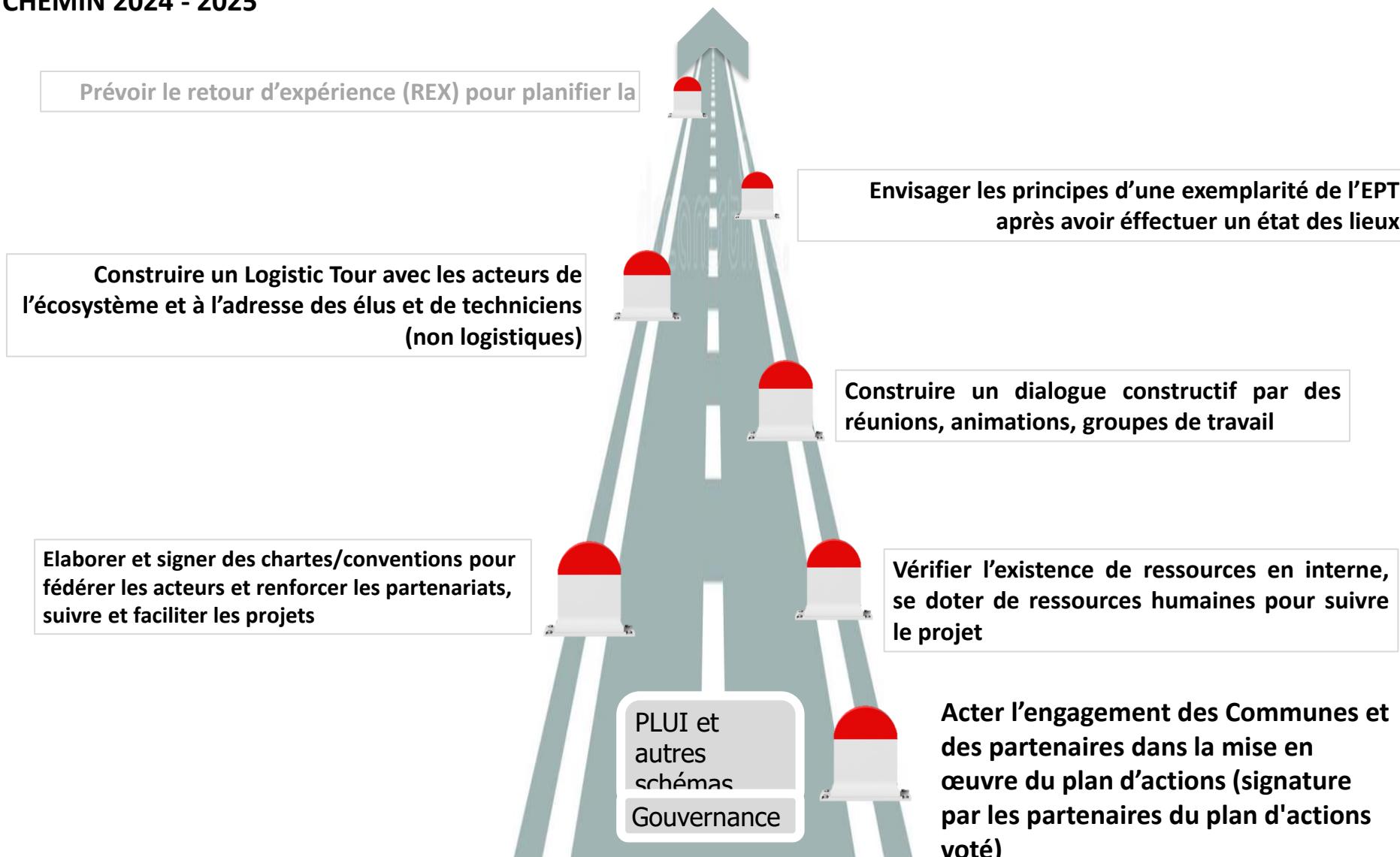
Dans le cadre de la **stratégie Fret et Logistique Acte 2** et de l'**AMI Fret 2**, Urban Radar a obtenu le soutien de la **Région Île-de-France** pour expérimenter et réaliser la plateforme **MetrologIQ**.

L'**EPT Grand Orly Seine Bièvre**, en tant que territoire d'expérimentation, pourra s'appuyer sur ce projet pour alimenter son **schéma logistique** en cours d'élaboration

Les objectifs :

- Apporter une connaissance fine des flux logistiques territoriaux
- Co-construire un outil de visualisation et d'analyse de ces flux
- Éclairer les décisions de planification grâce à des données réelles qui reflètent la réalité du terrain

CHEMIN 2024 - 2025



Enjeu 2

PACIFIER L'ESPACE PUBLIC :
COMMENT RÉPONDRE AUX
BESOINS EN CONCILIANT
LOGISTIQUE ET CADRE DE VIE ?



Enjeux 2 : Pacifier l'espace public : comment répondre aux besoins en conciliant logistique et cadre de vie ??

Objectif et enjeux

- Harmoniser avec les villes les arrêtés de circulation et de stationnement pour pacifier l'espace public et répondre aux besoins du tissu économique et urbain.
- Rendre plus efficents les modes de gestion des espaces publics
- Orienter les Poids Lourds sur les voiries adaptées et éviter qu'ils se perdent sur des voiries secondaires

ACTION 2.1

Mettre en cohérence les règlementations sur la circulation et le stationnement



Porteurs potentiels

de l'action : les Villes du territoire

Rôle de l'EPT : coordination, inciteur (pôle mobilité et voirie)

Partenaires : Région IDF et Etat, Métropole, Haropa Port, VNF



Nature des actions :

Réglementation, études, expérimentation, signalisation, communication



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Collecte, analyse & maintenance : 5 jours ETP

Moyens techniques

- Etude : 50 K€



Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mis en œuvre
- Nombre de Villes qui adhèrent à la démarche, cartographie des villes qui adhèrent
- Nombre d'arrêtés de circulation et de stationnement mis en cohérence

Contexte

Pour être efficiente (appliquée, applicable et contrôlable), la réglementation sur la circulation et le stationnement (pouvoir de police communal) doit être lisible et cohérente dans ses principes d'une commune à l'autre. L'harmonisation suppose de détenir l'ensemble des arrêtés pour analyse. C'est dans cet objectif qu'a été développée la plateforme BAC IDF (qui alimente la base nationale Dialog) de collecte et de numérisation des arrêtés. Elle constitue donc une aide à la décision et vise à doter les territoires de données fiables, harmonisées et évaluées sur les arrêtés de livraison marchandises. La plateforme facilite en cela la gestion des flux liés aux stationnements, l'harmonisation et la rédaction des arrêtés, possible directement dans l'outil.

La digitalisation des arrêtés permettra par ailleurs l'intégration simplifiée de ceux-ci dans les calculateurs d'itinéraires ; l'article 122 de la Loi Climat et Résilience imposant « aux services numériques d'assistance aux déplacements d'informer les utilisateurs des mesures de restriction de circulation poids lourds prises par les autorités de police ».

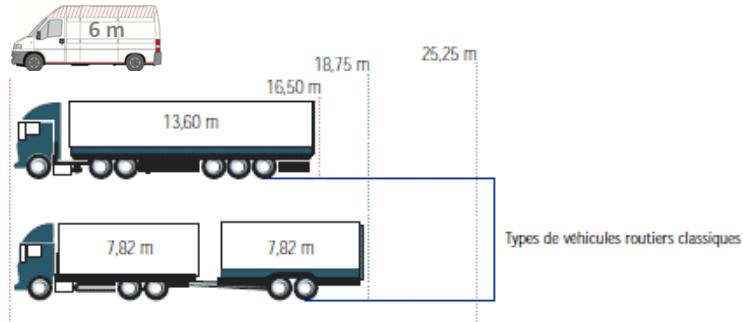
Modalités d'action

- **Acter via la signature d'un pacte/d'une convention/d'une charte, l'engagement des communes du territoire à fournir l'ensemble de leurs arrêtés via l'outil Bac (Banque des arrêtés de circulation) IDF / DIALOG**
- **Engager avec les villes, une réflexion sur un cadre normatif et des principes communs de réglementation à l'échelle du territoire de l'EPT (véhicules concernés, horaires, zonage dont éventuellement zones à protéger des poids lourds, gabarits, partage des aires selon l'horaire,...) puis acter l'engagement des communes à appliquer ces principes communs (selon la typologie urbaine).**
- **Expérimenter un décalage d'horaires de livraisons en dehors des périodes de congestion des réseaux**
- **Mettre en œuvre de manière expérimentale sur quelques communes volontaires et pilotes avant généralisation des principes d'harmonisation**
- **Analyser les itinéraires vers les zones d'activités (jalonnement, signalisation, cohérence des itinéraires avec les réglementations de circulation ...) en lien avec la digitalisation des arrêtés et la montée en puissance de l'outil SIG de l'EPT**



Elaboré et diffusé dans le cadre du Pacte pour une logistique métropolitaine, le **Mémo Harmoniser les réglementations de transport de marchandises de la Métropole du Grand Paris** fournit des exemples et préconisations sur des principes d'harmonisation :

- **La longueur du véhicule** : < 12 mètres / 12 à moins de 16,5 mètres / > 16,5 mètres
- **La temporalité** : pas d'interdiction pour les véhicules < 12 mètres / interdit de 7h à 17h00 pour les plus de 12 mètres
- **La durée de l'arrêt** : 30 minutes maximum autorisées
- **Le stationnement interdit** : aire uniquement pour les livraisons ou stationnement possible de tout véhicule à certaines heures



Enjeux 2 : Pacifier l'espace public : comment répondre aux besoins en conciliant logistique et cadre de vie ?

ACTION 2.2

Elaborer un schéma des aires de livraison



Porteurs potentiels

de l'action : les Villes du territoire



Rôle de l'EPT : coordination, animation (pôle mobilité)



Partenaires : Région IDF et Etat (dispositif Dialogue), Métropole, Départements, Ville de Paris, APUR, entreprises génératrices de flux, Haropa VNF



Nature des actions : Réglementation - planification études, expérimentation, aménagement/travaux



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire**

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Collecte, analyse & traitement des données : X jours ETP
- Veille sur les projets, programmes, études, ... : X jours ETP

Moyens techniques

- Etudes à lancer : audit des aires et élaboration du schéma : étude approx. 20 000 € HT

Coût de la reprise de l'aménagement d'une aire : environ 1 000 € TTC / aire de livraison

Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mises en œuvre
- Nombre de Villes qui adhèrent à la démarche,
- Nombre d'aires dont la conformité a été analysée

Objectif et enjeux

- Concilier les besoins de fonctionnement de la ville et la pacification de l'espace public
- Prendre en compte le développement des flux de livraison et donc les besoins en stationnement de courte durée
- Améliorer les conditions de livraison et la sécurité des livreurs
- Se doter d'outils d'aide à la connaissance, à la décision et de gestion sur le stationnement des marchandises (gestion des zones de chargement et déchargement)

Contexte

Les aires de stationnement contribuent à l'efficience de la livraison, limitent les distances à parcourir par les livreurs, et limitent les nuisances sur l'espace public.

- Les aires de livraison doivent être visibles, en nombre suffisant et positionnées dans les zones de forte densité de besoins
- Elles doivent être conformes aux arrêtés et physiquement repérables
- Les modalités d'usage (durée d'arrêt, stationnement autorisé ou non selon les heures,...) doivent être définies et lisibles
- La réglementation doit s'accompagner de systèmes de contrôle et de sanctions

Modalités d'action

A/ Etat des lieux

- **Produire une/des cartes d'intensité des flux de marchandises à l'échelle de la rue (FretUrb)**
- **Produire, en s'appuyant sur les arrêtés, la connaissance des communes voire des enquêtes, une/des cartes des aires de livraison (en lien avec la montée en puissance du SIG de l'EPT), a minima sur les pôles de forte intensité de flux**
- **Produire, via enquêtes, un état des lieux de la conformité des aires de livraison (préconisations du Cerema et arrêtés)**

B/ Mise en conformité

- **Mettre en conformité les aires, en débutant par les pôles de forte intensité de flux**

C/ Compléter le maillage

- **Imposer la création d'aires de livraison dans la programmation de nouveaux quartiers et de logements (en s'appuyant sur l'expérience du PLU parisien) et compléter le maillage des aires de livraison dans les quartiers existants**
- **Se positionner comme territoire d'expérimentation**

- pour des formes d'aires de livraison innovantes (curbside management)
- pour les outils de contrôle de l'usage des aires et d'outils applicatifs tel que « Delivery Park » permettant un suivi de l'occupation des aires de livraison en temps réel
- pour les bâtis innovants (intégrant par exemple l'aire de livraison dans le bâti plutôt que sur l'espace public),
- pour développer le concept d'espaces de stationnement multi-usages

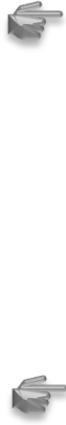
D/ Mettre en œuvre de manière expérimentale sur des communes pilotes avant généralisation

E/ Solliciter les subventions de l'acte de 2 de la Stratégie Régionale pour le fret et la logistique (financement de places



« Metrologiq » par Urban Radar – 500.000 euros : le territoire Grand-Orly a soutenu la candidature à l'AMI Fret 2022 de la Région Île-de-France d'Urban Radar. Cette entreprise française a développé une série d'outils technologiques pour informer la prise de décision territoriale, notamment par rapport à la logistique urbaine.

Elle a été désignée lauréate du dispositif de financement régional sur la logistique pour le projet "MetroLogIQ". Ce projet proposé par Urban Radar, porte sur la connaissance des infrastructures logistiques relatives aux flux logistiques territoriaux réels via un travail approfondi et territorialisé de Data.



Le Curbside Management, la data au service des usages

Une méthode systémique permettant de traiter tout ce qui se passe entre la bordure du trottoir et la voirie avec une forte intervention technologique.

Une solution pour répondre à un grand nombre de problématiques concrètes : créer du stationnement pour les vélos, augmenter le prix d'un parcmètre, réguler les trottinettes en free floating, gérer et taxer les livraisons, libérer de l'espace pour un bus à haut niveau de service...

En manageant la zone flexible, les objectifs sont : équilibrer l'offre et la demande, pouvoir assurer la mobilité des biens et des personnes et assurer la viabilité des commerces.

Source : Extrait Facilitateur des mobilités



Partage de l'usage



Dunkerque



Travail de l'Apur avec la Ville de Paris. La méthode mise en œuvre a été la suivante. Pour compléter le maillage existant et identifier les zones de besoins, les commerces à desservir pris en compte dans l'analyse étaient les suivants :

- commerces alimentaires (boucheries, boulangeries, crèmeries, poissonneries...),
- commerces non-alimentaires (fleuristes, drogueries, quincailleries...),
- supermarchés (hors grandes surfaces qui disposent généralement d'une aire de livraison interne),
- pharmacies et parapharmacies,
- commerces de gros,
- dark-stores et de dark-kitchen, en raison de leur destination commerciale.

En rapprochant les besoins en zones de livraison de ces commerces et les emplacements de livraisons existants à 25 mètres, certains commerces sont apparus comme ayant des besoins non satisfaits. C'est dans ces zones que l'Apur a travaillé pour proposer de nouveaux emplacements d'aire de livraison.

Enjeux 2 : Pacifier l'espace public : comment répondre aux besoins en conciliant logistique et cadre de vie ?

Objectif et enjeux

- Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées au transport de marchandises et répondre aux enjeux de la transition écologique
- Pacifier la ville, réduire la circulation de véhicules utilitaires et adapter les modes de livraison à la localisation des sites à livrer
- Développer une mobilité propre en zone urbaine pour la livraison de proximité

ACTION 2.3

Favoriser la multimobilité des marchandises et notamment la cyclologistique



Porteurs potentiels de l'action : les collectivités du territoire, les acteurs économiques, les entreprises génératrices de flux, les commerçants/entreprises/équipements publics

Rôle de l'EPT : pilote, coordination, animation

Partenaires : Villes, Région IDF, Etat, la Métropole, les Départements, Haropa, VNF, les opérateurs multimodaux, les acteurs de l'ESS, les acteurs de la cyclologistique



Nature des actions : Réglementation (PLUi), études, expérimentation, aménagement/travaux



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

Coût, financement :

Moyens humains

- Collecte, analyse & traitement des données : X jours ETP
- Veille sur les projets, programmes, études, ... : X jours ETP

Moyens techniques

- Etudes à lancer



Indicateurs

- Nombre d'aménagements réalisés en vue de favoriser la cyclologistique (aires de livraison, microhub, stationnements, etc...)
- Initiatives en faveur de la cyclologistique réalisées

Contexte

Un vélo cargo triporteur avec une caisse de 1 500 L émet 85 % de CO₂ de moins qu'un véhicule thermique de même capacité. Sur une distance < à 5km, le vélo est le mode le plus efficace et durable en logistique urbaine.

Les livraisons-enlèvements sont à ce jour très majoritairement réalisés par des véhicules motorisés (VUL et PL). Avec la réintroduction, d'espaces logistiques dans la ville, il est possible d'accroître l'usage d'autres modes comme le vélo pour le dernier km. Ce développement conduit à appréhender la route comme une infrastructure support de multimobilité et à adapter les pistes cyclables aux besoins de la cyclologistique.

La structuration progressive de la filière, la création d'une fédération professionnelle et le plan national pour le développement de la cyclologistique contribueront à l'efficience et à la performance de ces nouvelles formes de logistiques urbaine. Certains dispositifs comme Colisactiv' s'adressent aux collectivités qui souhaitent soutenir des projets de cyclologistique.

Modalités d'action

- **S'inscrire dans les dispositifs en faveur de la cyclologistique (ColisActiv' par ex.)**
- **Accompagner des projets vertueux de cyclologistique (ESS, livreurs en CDI,..) et aider à leur émergence**
- **Intégrer des espaces logistiques (150 m² et plus) dans le PLUi pour permettre le développement de la multimobilité**
- **Recenser les espaces vacants, friches, ..., mobilisables pour ces ELU (y compris en urbanisme transitoire) et permettant de développer de nouvelles modalités de livraison (dont cyclologistique)**
- **Solliciter les subventions de la région Ile-de-France (Acte 2 de la Stratégie Régionale, Plan Vélo régional pour aménagements cyclables)**
- **Intégrer le développement de la cyclologistique dans les aménagements cyclables et l'offre de stationnements pour les vélos (sur des pôles à repérer pour des reports de flux sur du vélo, sur des gabarits d'aménagement adaptés pour des circulations optimisées et sécurisées), traduire cet enjeu dans les plans vélo régionaux, métropolitains, départementaux et dans le plan vélo territorial et le futur PLM intercommunal.**
- **Se positionner comme territoire d'expérimentations pour des systèmes de cargocycles et de VUL électriques en autopartage**
- **Soutenir et valoriser les formes innovantes de cyclologistique coordonnées avec d'autres modes (intermodalité).**



Cyclologistique par le Conseil Départemental du Val-de-Marne : le Département a été lauréat de l'Appel à Manifestation d'Intérêt fret et logistique de la Région Ile-de-France 2020 avec un projet d'utilisation de vélos cargos partagés entre les directions pour le transport de petit matériel. Les vélos cargos sont en cours d'utilisation jusqu'en 2025 (date de fin de l'expérimentation). Le montant de dépenses prévisionnel s'élève à 103 000 euros environ jusqu'en 2025.



67% des livraisons dans Paris sont réalisables en vélo-cargo en restant compétitives²

Source : les Boîtes à vélo



FLUDIS : Créé en 2016, Fludis propose une offre intégrée fondée sur :

- Un acheminement fluvial
- Une barge qui est une agence mobile (tri pendant l'acheminement fluvial) et également un ELU mobile
- Une livraison en cyclologistique (les cargo-cycles étant acheminés par la barge et débarquant/embarquant sur les ports de destination)



Source : FLUDIS

Enjeux 2 : Pacifier l'espace public : comment répondre aux besoins en conciliant logistique et cadre de vie ?

ACTION 2.4

Réinterroger la fabrique de la ville



Porteurs potentiels de l'action : Villes du territoire, acteurs économiques, aménageurs et promoteurs



Rôle de l'EPT : pilotage (PLUI, pôle aménagement), coordination, animation



Partenaires : Région IDF, Etat, Métropole, Départements, acteurs de l'ESS, fédérations (ex : Afilog), associations de commerçants...



Nature des actions : Réglementation (PLUI), études, expérimentation, aménagements/travaux



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Collecte, analyse & traitement des données : 20 jours ETP
- Veille sur les projets, programmes, études,... : 10 jours ETP

Moyens techniques

- Etudes à lancer / cartographie du foncier

Indicateurs

- Nombre de projets innovants étudiés/réalisés
- Cartographie des projets (AMI, appels à projets, initiatives locales)

Objectif et enjeux

- Favoriser une économie plus responsable
- Limiter les flux et réduire les distances
- Favoriser les modes décarbonés et actifs
- Optimiser les flux en centre-ville et participer à la dynamisation du commerce de centre-ville

Contexte

La ville se trouve remodelée par de nouvelles pratiques de distribution/consommation (e-commerce, livraisons à domicile, livraisons instantanées,...) et par des logiques d'acteurs privés, dont certaines s'opposent aux politiques publiques.

Les collectivités ne peuvent pas s'opposer à toutes ces évolutions mais doivent dépasser une posture où elles subissent pour devenir des acteurs d'évolutions plus vertueuses.

Elles doivent impulser et accompagner le développement de modèles plus durables, dans une démarche de concertation et de dialogue constructif avec les entreprises privées.

Modalités d'action

- Développer la multimobilité et aider à la structuration logistique des circuits courts en s'appuyant notamment sur l'ESS et les possibilités de mobilisation de fonciers (en s'appuyant sur des financements existants, par exemple via la Stratégie Régionale pour le Fret et de la Logistique au titre de « penser l'aménagement logistique du territoire »)
- Valoriser les comportements vertueux des citadins, des acteurs publics et des acteurs économiques en s'appuyant notamment sur l'ESS, les entreprises d'insertion et les associations solidaires et en menant des actions de communication (par ex. challenge consom'acteurs) : achats de proximité en circuits courts, choix de modes de livraison vertueux, usage de produits de seconde vie
- Développer les points de collecte/retraits de type conciergerie dans les hubs de mobilité et/ou dans les projets de nouveaux quartiers
- Soutenir l'industrie locale et l'agriculture urbaine pour limiter les distances entre producteurs et consommateurs et rechercher avec les partenaires publics des solutions incitatives (réglementaires, fiscales,...)
- Envisager des solutions de coordination de livraisons pour les commerçants en s'appuyant sur les manageurs de centre-ville
- Envisager, lorsque nécessaire, des solutions de stockage mutualisé
- Envisager des solutions d'optimisation pour des marchés de plein vent et les commerces de centres-villes piétons ou piétonisables



Challenge Consomm'Acteur : sensibilisation et mobilisation face à l'impact logistique de la consommation quotidienne
 Mis en œuvre en 2019, par la Métropole du Grand Paris dans le cadre du Pacte pour une logistique métropolitaine, ce challenge avait pour objectif de :
 • susciter chez le consommateur une prise de conscience de l'impact environnemental de la logistique en cernant mieux son ressenti
 • identifier et tester des leviers et bonnes pratiques à promouvoir.

Il reposait sur une phase d'autodiagnostic (analyse par les consommateurs de leurs pratiques), une phase d'expérimentation (de nouvelles pratiques), une phase de bilan.

La métropole déploie par ailleurs un challenge Consomm'Acteur dans le cadre de sa stratégie d'économie circulaire et solidaire. **Les communes qui ont candidaté bénéficieront d'un dispositif clef en main** (mise à disposition d'une application mobile, d'un kit de communication, et organisation de visites locales : ressourceries, artisans et commerçants locaux...)

EXPO PHOTO ITINÉRANTE
 dans les 24 villes du territoire



Déployée en 2021 et 2022 à l'initiative de l'EPT, l'exposition NO(s) DÉCHET(s) a été accueillie par plusieurs villes du territoire avec pour objectif d'inviter les habitants à prendre conscience de l'urgence au quotidien et des bons gestes à adopter, pour réduire la production de déchets. Elle renvoyait aux habitudes de consommation avec humour et dérision, sur une quinzaine de panneaux et montages artistiques.

Des exemples INSPIRANTS



Les Bokhalés, lauréats de l'appel à projets 2022 Économie Sociale et Solidaire de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre : sécuriser l'approvisionnement en produits bio et locaux de la cantine solidaire de "La Pagaille", située à Ivry-sur-Seine. Inaugurée en 2020, cette cantine fournit quotidiennement 60 repas.



Enjeux 2 : Pacifier l'espace public : comment répondre aux besoins en conciliant logistique et cadre de vie ?

ACTION 2.5

Améliorer la connectivité viaire des sites logistiques



Porteurs potentiels de l'action : les collectivités du territoire, l'Etat, le Département du Val-de-Marne

Rôle de l'EPT : pilotage (PLUi), coordination, animation

Partenaires : Région IDF, Etat, Métropole, fédérations (ex : Afilog), acteurs économiques, aménageurs et promoteurs



Nature des actions :
Réglementation (PLUi), études, aménagement/travaux



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Animation : 10 jours ETP
- Veille sur les projets, programmes, études, ... : 10 jours ETP

Moyens techniques

- Etudes à lancer complémentaire

Indicateurs

- Nombre de projets de dessertes étudiés/réalisés
- Cartographie des projets (AMI, appels à projets, initiatives locales)
- Nombre de projets de liaisons inscrits dans les contrats de financement

Objectif et enjeux

- Eviter que des poids lourds se retrouvent sur des voiries non adaptées
- Mieux séparer les flux résidentiels et les flux liés aux activités
- Réduire les nuisances sur les riverains
- Contribuer à l'ambition de territoire « productif »
- Valoriser les friches existantes utilisables pour des activités productives et concourir en ce sens à la sobriété foncière

Contexte

Le territoire présente :

- Un réseau structuré en radial,
- Un manque de hiérarchisation et un manque d'échelon intermédiaire important, entre le réseau structurant et le réseau local,
- Des échangeurs non complets entraînant des trafics parasites dégradant la voirie départementale et communale,
- Des coupures urbaines et un manque de franchissements (Seine et rail) induisant des goulets d'étranglement,
- Un réseau structurant très chargé.

Grand Orly Seine Bièvre est par ailleurs un territoire de projets productifs (CIN Villeneuve Triage, cluster d'innovation fluviale – La Carelle, évolution de la RN6, site Renault de Choisy-le-Roi, Val d'Ablon) mais l'insuffisance d'investissements publics nuit à leur réalisation et induit un besoin :

- de dessertes viaires multimodales adaptées ,
- de franchissements (voies ferrées et Seine),
- de pacification des infrastructures (RN6, RD138,...),
- de réduction des nuisances liées au bruit (avions, train, route...) et à la pollution,
- de résilience aux inondations notamment

Modalités d'action

Inscrire les projets de liaisons multimodales des zones logistiques dans les contrats de financement stratégiques (CPER, CPIER) :

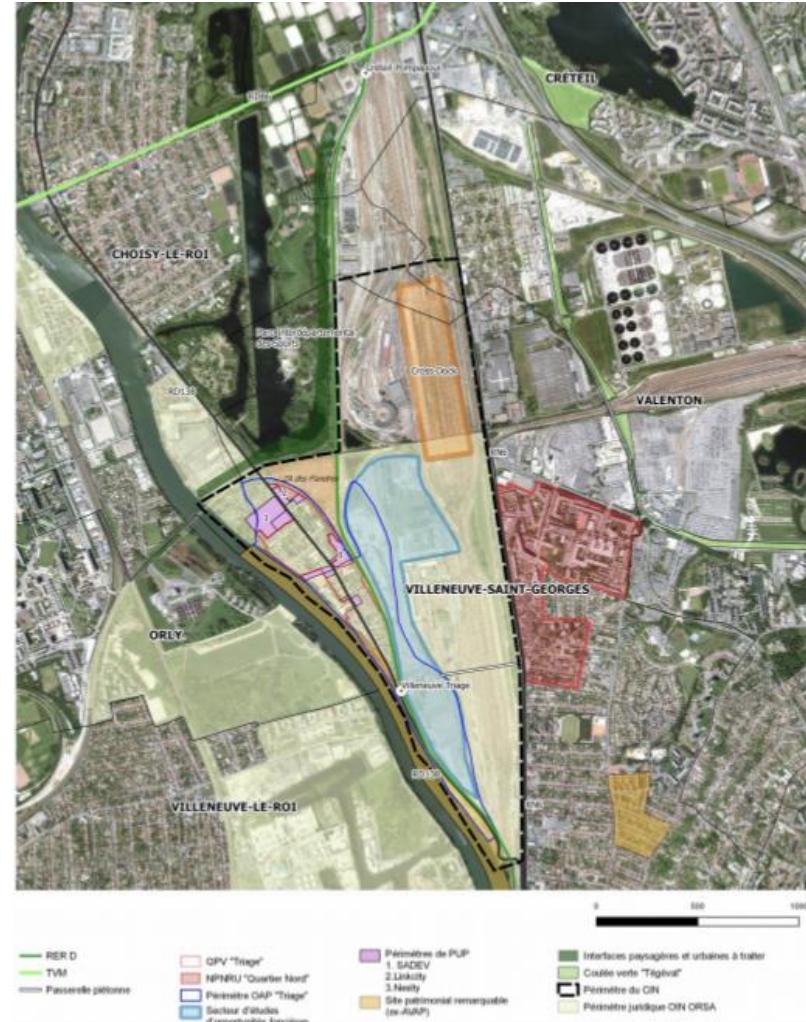
- **Financement d'une étude de la voie de désenclavement du Triage afin de déterminer les enjeux de cette desserte non plus au seul périmètre du triage mais plutôt dans le cadre d'un périmètre élargi intégrant également les projets et les zones économiques en évolution à proximité (lien avec la continuité de la RN406, avec l'étude Sud Est fret ferroviaire, avec l'évolution du foncier du site Renault à Choisy-le-Roi, avec les enjeux de reports modaux logistiques et la saturation à venir des sites de Bonneuil et Valenton).**
- **Besoins du contournement de l'aéroport (Avernaise et éventuellement Paray-Vieille-Poste)**
- **Accès à l'A106 depuis le MIN.**



Le CIN Triage : un enjeu de désenclavement pour un outil de déploiement d'activités sur une polarité plus large (CIN, Renault, voire plus)

Le triage constitue un enjeu de déploiement d'activités innovantes en lien notamment avec le ferroviaire. Des études ont été menées et ont abouti à des principes de programmation. L'enclavement actuel ne permet toutefois pas de transformer les opportunités. A l'inverse, la création d'une infrastructure de desserte permettrait à la fois d'envisager la réalisation de projets sur le triage mais également plus globalement sur le pôle VSG – Valenton – Choisy (site Renault) (confer concept de PEM Fret).

Le Contrat d'Intérêt National signé en 2018 a défini un périmètre mutable de 20 hectares dont une partie (9 hectares) pourrait être dédiée à la logistique durable avec une plateforme trimodale (fluvial, fret et route)



Enjeux 2 : Pacifier l'espace public : comment répondre aux besoins en conciliant logistique et cadre de vie ?

ACTION 2.6

Optimiser les flux du BTP et favoriser l'usage des modes alternatifs et notamment de la voie d'eau



Porteurs potentiels de l'action : les maîtres d'ouvrages, les maîtres d'œuvre, les acteurs économiques, les aménageurs et les promoteurs, les entreprises génératrices de flux, les acteurs de l'immobilier et du BTP, les gestionnaires de zones, les transporteurs, les aménageurs



Rôle de l'EPT : pilotage (PLUi), coordination, animation



Partenaires : Villes, Région IDF, Etat, Métropole, VNF, Haropa, SNCF, fédérations, opérateurs multimodaux, gestionnaires d'infrastructures



Nature des actions :

Réglementation (PLUi), études, aménagement/travaux



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

Objectif et enjeux

- Limiter la multiplication des flux et favoriser la fluidification des flux du BTP, réduire la circulation, apaiser les territoires en reportant des flux routiers sur les modes alternatifs dont la voie d'eau
- Répondre aux enjeux de la ville en mutation et des besoins des chantiers de construction/rénovation

Contexte

60 % des flux logistiques du territoire relèvent du BTP.



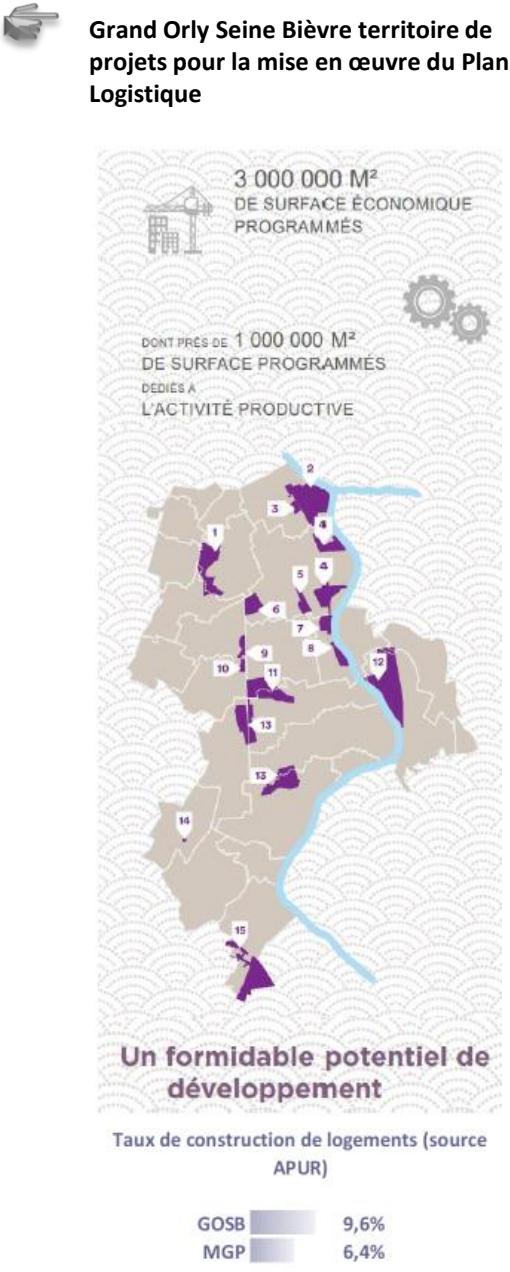
Le BTP et la ville en mutation génèrent des flux très importants. Les activités de BTP peuvent poser des problématiques de congestion, d'usure des infrastructures, de nuisances générées par la circulation de PL liés aux besoins locaux mais aussi de PL en transit. Elles suscitent de ce fait une problématique d'acceptabilité.

Les aménageurs (Sadev, EPA, Sogaris, MIN...) et maîtres d'ouvrages sont au cœur des processus pour faire évoluer les pratiques, intégrer les enjeux de la logistique (phase travaux, usages à terme pour les habitants ou occupants, gestion des déchets...) et décarboner les pratiques.

EPT souhaite être partenaire de ces évolutions afin de limiter les impacts négatifs sur la santé, la sécurité, le cadre de vie et s'inscrire dans les objectifs du Plan Climat Air Et Énergie Territorial.

Modalités d'action

- Définir des principes communs applicables dans le cadre de futurs chantiers et permettant d'anticiper les flux et de planifier des solutions pour les réduire, les optimiser ou en réduire les impacts négatifs (centres de consolidation, coordination des arrêtés, recyclage et réemploi sur place de matériaux, recours aux modes alternatifs pour les apports de matériaux et l'évacuation des déchets, production de modules en usines, usage de matériaux décarbonés, réduction des quantités d'emballages,...)
- Définir le/les dispositifs permettant de rendre applicables ces principes (clauses, chartes, conventions) et intégrer des clauses d'utilisation du fluvial dans les appels d'offre de chantiers publics
- Acter (pacte, charte,...) l'engagement des communes et de l'EPT à mettre en œuvre les principes communs et à en exiger leur mise en œuvre (dans les cas prévus dans les principes communs)
- Identifier en amont des projets de construction/rénovation et avec l'ensemble des acteurs concernés : le foncier disponible et notamment le foncier embranché/mouillé et les possibilités effectives d'usage des modes alternatifs ex : au port Bergeron à Villeneuve Saint Georges mise en place d'un convoyeur pour l'évacuation d'une partie des déblais du chantier de modernisation Technicentre SNCF par la Seine
- Utiliser la data pour coordonner les arrêtés ex : dispositif Olivia du Département du Val-de-Marne, outil collaboratif permettant de cartographier directement les chantiers et les événements (marché, fête de ville...) pour permettre d'en limiter l'impact sur la circulation
- Systématiser l'analyse et la prise en compte de l'impact des travaux pour les riverains dans la planification de solutions

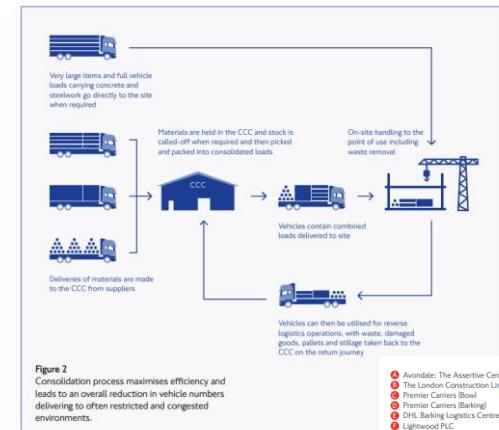
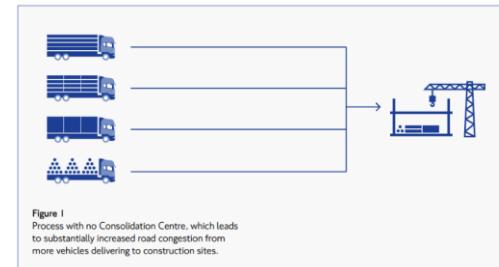


Schémas de fonctionnement des centres de consolidation à Londres

Construction Consolidation Center

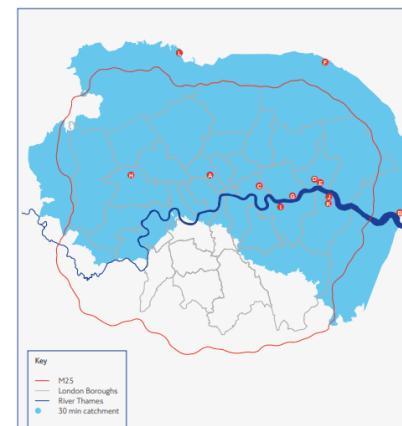
Ces centres sont gérés par des prestataires

Source : www.clocs.org.uk/casestudies/The-Directory-of-London-Construction-Consolidation-



Use of a CCC can reduce vehicle deliveries to site by up to 70%¹

¹ Wrap: Guidance Construction Logistics



Enjeux 2 : Pacifier l'espace public : comment répondre aux besoins en conciliant logistique et cadre de vie ?

ACTION 2.7

Favoriser les reports modaux



Porteurs potentiels

de l'action : SNCF Réseau, Haropa, VNF, opérateurs multimodaux

Rôle de l'EPT : pilotage (PLUI), coordination, animation

Partenaires : Villes, Région IDF, Etat, Métropole, fédérations (ex : Afilog), acteurs économiques, aménageurs, promoteurs



Nature des actions :

Réglementation (PLUI), études, groupes de travail, aménagement/travaux



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Animation : 10 jours ETP
- Veille sur les projets, programmes, études, ... : 10 jours ETP

Moyens techniques

- Etudes à lancer complémentaires



Indicateurs

- Nombre de projets de dessertes étudiés/réalisés, inscrits dans les contrats de financement
- Cartographie des projets (AMI, appels à projets, initiatives locales)
- Atteinte des taux de reports modaux nationaux et régionaux :

Objectif et enjeux

- Répondre aux enjeux de qualité de vie, de santé, de transition
- Décongestionner les axes magistraux
- Valoriser le caractère multimodal du territoire
- Coupler logistique et multimodalité
- Introduire la multimodalité dans la fabrique de la ville
- Valoriser la complémentarité modale

Contexte

Le territoire de Grand Orly Seine Bièvre est fondamentalement multimodal. Il accueille des sites emblématiques qui sont porteurs d'opportunités de report modal mais créent également des effets de coupures. Ces effets et leur perception sont d'autant plus préjudiciables lorsque ces sites sont peu actifs et n'offrent pas assez alternatives au tout route pour les trafics locaux.

Le territoire accueille également d'importants sites de génération de trafics dont certains sont compatibles avec des reports modaux qu'il s'agisse de flux longues distances ou de flux urbains (pour lesquels des solutions telles que Franprix ou Fludis ont fait leur preuve).

L'absence de mesures coercitives limite la compétitivité des modes alternatifs par rapport à la route dans un contexte où le recours à ces modes est, parallèlement, plus complexe et peu valorisé.

Modalités d'action

- **Travailler avec les acteurs économiques, du fluvial, du ferroviaire et de la cyclologistique et de l'axe Seine pour analyser les potentiels en termes de reports modaux sur le territoire, se positionner comme territoire pilote sur la mise en œuvre de l'expérimentation d'outils permettant l'identification des flux, des potentiels de mutualisation, ... (en s'appuyant sur les dispositifs de soutien aux actions d'innovation en matière de logistique, par exemple de la Région et de la Métropole)**
- **Mettre en œuvre les projets (CIN Triage, chantier de Rungis) et les conditions de leur réalisation (voie de désenclavement de VSG notamment) et engager l'ensemble des partenaires**
- **Favoriser le recours aux modes alternatifs, en définissant des principes communs et applicables pour l'obtention de marchés publics ou de subventions (clauses, conditions, ... en concertation avec les financeurs)**
- **Porter les enjeux et la stratégie du territoire dans les réflexions qui existent aux différentes échelles (régionale, nationale)**
- **Inscrire et faire inscrire ces enjeux dans les documents de planification**
- **Soutenir les formes innovantes de logistique urbaine multimodale**



Franprix

Depuis 2012, Franprix livre (pour les produits secs) ses points de vente parisiens et de petite couronne par la Seine avec un dernier kilomètre réalisé en partie par des camions fonctionnant au gaz.

Chargées dans des caisses mobiles de 24 et 27 pieds (16 à 19 palettes de capacité), les marchandises partent en majorité de l'entrepôt Franprix à Chennevières-sur-Marne. Elles sont complétées par des expéditions au départ d'un site XPO de Bonneuil-sur-Marne. La liaison fluviale s'effectue entre le port de Bonneuil-sur-Marne et le quai de la Bourdonnais à Paris.

Le coût de cette solution est supérieur d'environ 60 % à celui de la route mais accepté par le groupe Casino.



GOSB un territoire avec une infrastructure fluviale et des points d'entrée sur le réseau



Exemples de programmes d'aides essentiels pour accompagner la transition vers les reports modaux :

- VNF : les programmes d'aides PARM / PAMI pour encourager le report modal fluvial.
- ADEME : le programme CEE d'aide au report modal, REMOVE.
- CERTINERGY / STX : fiches CEE standardisées sur le report modal pour simplifier les démarches.
- Appel d'aiR : programme CEE de la plateforme digitale d'aide au report modal.
- Etc.

CHEMIN 2024 - 2025

Réfléchir à des principes communs pour l'optimisation des flux des chantiers du BTP

- *Travailler en ateliers sur la définition des principes*
- *Mettre en œuvre sur des communes tests*

Travailler sur les aires de livraison

- *Définir et recenser les aires de livraison et analyser leur état et leur usage*
- *S'appuyer sur le SIG et Urban Radar*
- *Définir des périmètres à enjeux (zones d'intensité de flux et de commerces ou logements)*
- *Mettre en œuvre la création et l'adaptation des aires sur des communes tests*

Réfléchir à un cadre normatif et définir des principes communs de réglementation de voirie et de réglementation de circulation et de stationnement

- *Travailler en atelier sur la définition des principes*
- *Mettre en œuvre sur des communes tests*

Mettre en place et faire vivre des instances de dialogue et d'échange de bonnes pratiques

- *Groupes de travail/ateliers thématiques*
- *Groupes de travail/ateliers villes*

Prévoir le retour d'expérience (REX) pour planifier la seconde période

- *Retour des expérimentations*
- *Retour du travail normatif*
- *Anticipation des travaux à mener sur les itinéraires de jalonnement et sur l'harmonisation des arrêtés*

Identifier les fonciers disponibles et adaptés, recenser les équipements multimodaux

- *Entamer le travail de recensement des quais, de leur usage, de leur disponibilité, des freins pour un développement du fret*
- *Entamer le travail de recensement du foncier (outil foncier CEREMA)*

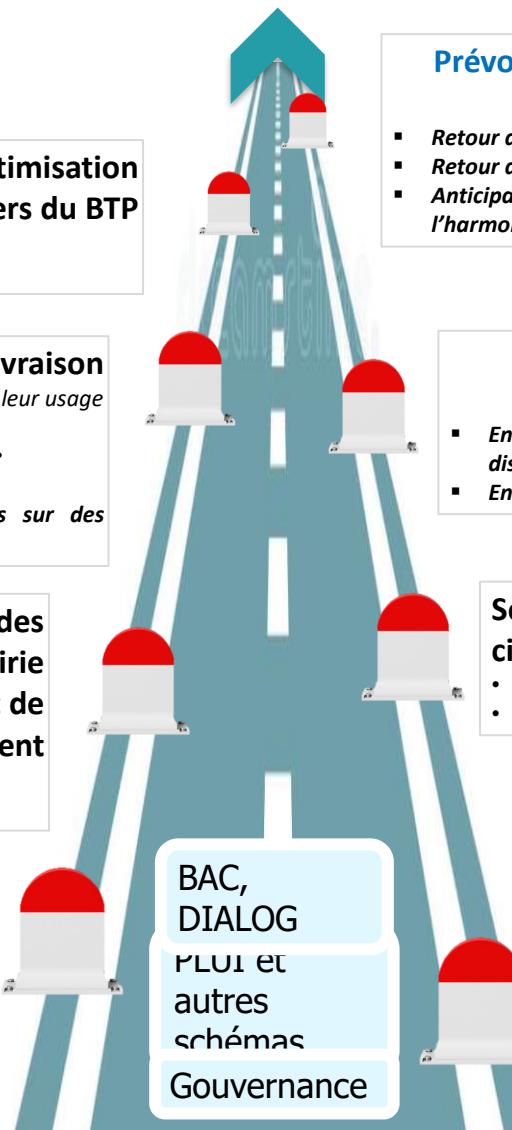
Soutenir les projets de cyclologistique et circuits courts

- *Soutenir au cas par cas*
- *Développer les liens avec l'écosystème cyclologistique et ESS*

Acter l'engagement des communes à faire remonter les arrêtés et à utiliser les outils digitaux (BAC/DIALOG)

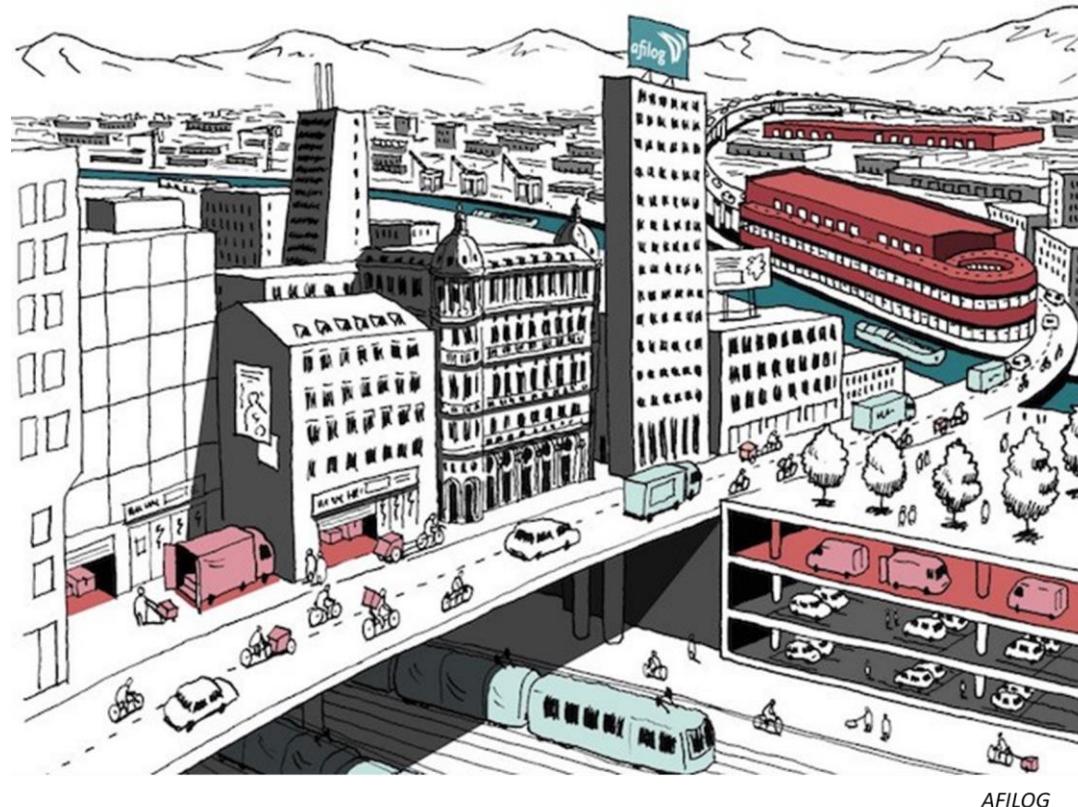
- *S'appuyer sur la montée en puissance du pôle SIG*
- *Analyser les arrêtés*

Acter l'engagement des Communes et des partenaires dans la mise en œuvre du plan d'actions (signature par les partenaires du plan d'actions voté)



Enjeu 3

*FONCIER AMÉNAGEMENT -
COMMENT MIEUX
CONCILIER, LES GRANDES
PLATEFORMES, LE CADRE
DE VIE ET LA TRANSITION
ENVIRONNEMENTALE ?*



afilog

Enjeux 3 : Foncier aménagement - comment mieux concilier, les grandes plateformes, le cadre de vie et la transition environnementale ?

Objectif et enjeux

- Produire et s'appuyer sur différents types d'espaces logistiques pour répondre aux besoins des différentes échelles de territoires et de logistiques
- Assurer une cohérence dans l'accueil des fonctions logistiques sur le territoire
- Répondre aux enjeux de sobriété (démarche ZAN prévue par la Loi Climat et Résilience), de qualité d'insertion urbaine et d'usages mutualisés

Contexte

80 % des établissements des grandes filières génératrices de flux sur le territoire relèvent du commerce de gros ou du transport (de marchandises) et de la logistique.

50 % de ces établissements sont localisés sur les pôles Rungis, Chevilly-Larue, Orly, Thiais, Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine.

Le territoire de Grand Orly Seine Bièvre présente une armature plateformisée de l'activité productive qui résulte à la fois d'une volonté historique et politique d'aménagement du territoire et de la rationalité des acteurs privés. Or le besoin émerge de diversifier la typologie d'espaces logistiques urbains pour résérer des surfaces foncières répondant aux nouveaux impératifs de consommation, de sobriété foncière et d'accessibilité des biens notamment au cœur des villes. Par ailleurs, un besoin d'adaptation du bâti existant apparaît pour répondre à l'évolution des pratiques, de la réglementation et des ambitions du territoire. Ces constats induisent des enjeux à venir sur la conception, l'insertion urbaine, la recherche de sites, la géométrie et l'utilisation de ces espaces dans une perspective de mixité programmatique et de coactivité. Ces enjeux s'expriment dans un contexte de raréfaction du foncier et de pression sur le foncier bâti existant (spéculation, concurrence).

Modalités d'action

- Sanctuariser les zones d'activités existantes et gouvernées (en cohérence avec le futur SDRIFE et les Projets d'Aménagement Régionaux - PAR et Orientations Réglementaires – OR) et en s'appuyant sur les dispositifs de l'acte 2 de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique)
- Définir des principes communs de spatialisation des activités logistiques en fonction de la taille des sites, de leur localisation, de leur vocation et de leur connectivité. Incrire ces grands principes dans le PLUi (par exemple, ciblage des nouveaux sites sur des fonciers déjà productifs hors sites de logistique du dernier km ou sites multimodaux).
- Construire avec les gestionnaires de zones et/ou grands occupants, une charte d'engagements réciproques favorisant le renouvellement, la densification, la qualité d'insertion, la multimodalité et s'inscrivant dans une démarche de développement de services pour les usagers, les salariés et les habitants des communes proches (logistique du dernier km et cyclologistique)
- Garantir et améliorer la connectivité des zones existantes
- Définir les typologies d'espaces logistiques nécessaires à la desserte du territoire et les critères (taille, localisation, configuration,...) d'identification de fonciers mutables adaptés (friches logistiques ou commerciales, parkings, concessions automobiles, délaissés de voirie...). Expérimenter la méthode sur des communes pilotes avant généralisation.
- Aller vers une obligation de « réservation » d'espaces dans tous ou certains programmes (logements et quartiers mixtes) pour des sites logistiques (stockage temporaire, aires de livraison, bornes de recharge rapide,...)
- Définir et inscrire dans le PLUi, des facteurs de facilitation des implantations lorsqu'elles correspondent aux principes communs (facilitation du changement de destination, CINASPIc,...)
- Positionner des sites du territoire dans les Appels à Projets ou AMI sur des formes urbaines innovantes (par exemple hôtels logistiques)

ACTION 3.1

Définir une armature et les principes d'un maillage logistique

Porteurs potentiels de l'action :

EPT GOSB
Rôle de l'EPT : pilotage (PLUi), coordination, animation

Partenaires : Villes, Région IDF, Etat, Métropole, fédérations dont Afilog, acteurs économiques, laménageurs et promoteurs, acteurs de l'immobilier, gestionnaires de zones

Nature des actions :

Réglementation (PLUi), études, aménagement du territoire

Mise en œuvre :

A poursuivre
 A mettre en œuvre
 A construire

Coût, financement :

Moyens humains
 Animation : 20jours ETP
 Veille sur les projets, programmes, études,... : 10 jours ETP

Moyens techniques
 Etudes à lancer

Indicateurs

Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mis en œuvre
 Nombre de chartes signées
 Cartographie(s) réalisée(s)
 Seuils définis de réservation de foncier pour des activités logistiques « du quotidien »



Sogaris



P4 - Pôle Paris Pantin Pré-Saint-Gervais

« *Sogaris s'est associé au cabinet d'architecture SYVIL pour imaginer cet espace logistique de proximité d'un genre nouveau, répondant à une double ambition logistique : compléter le réseau de sites que Sogaris entend déployer à l'échelle du Grand Paris et assurer une desserte logistique propre et responsable à l'échelle locale* »



D'avril 2022 à fin mai 2023, 88 places de stationnement au niveau -1 du parking du Marché Gare ont été mises à disposition pour tester deux systèmes

1. La livraison décarbonée du dernier kilomètre (Swoopin) : des achats réalisés depuis des plateformes de e-commerce sont acheminés dans ce parking, puis la livraison est assurée par vélos cargos électriques.

2. Des consignes disponibles 24h / 24h (Rexel), destinées aux artisans et entreprises du secteur du BTP. Les utilisateurs peuvent, soit récupérer directement leur matériel stocké dans des box, soit se faire livrer par vélo cargo en évitant de nombreux allers-retours entre la Confluence et la périphérie lyonnaise.



Prologis Tokyo. Le bâtiment est situé dans la Baie de Tokyo, dans l'environnement dense d'une trame urbaine, enserré entre un hôpital, des bureaux et un quartier de logements. Il accueille sur sept niveaux, de nombreuses activités : des bureaux, un laboratoire d'essais Estée Lauder, des stocks Mitsukoshi, du groupage/dégroupage de colis pour deux grands messagers Yamato et FedEx. Le tout est agrémenté d'un restaurant inter-entreprises, de distributeurs de boissons et snacks, d'espaces de détente et d'un poste de surveillance. Près de 1000 employés sont accueillis dans les 100 000 m² du bâtiment, dont une grande partie assure des fonctions de picking et de packaging. La gare la plus proche est à moins de 10 minutes à pied. (source : Business Immo)



L'AFILOG (association spécialisée dans les propriétés logistiques et un des membres fondateurs de France Logistique) fournit sur son site un panorama des différents types d'espaces logistiques. « *Ce travail cherche à stabiliser une typologie AFILOG et à fixer les termes définissant les objets immobiliers insérés en tissu urbain accueillant des activités de logistique urbaine, toutes opérations confondues : transbordement, stockage, conditionnement, préparation. Il s'appuie sur des exemples qui montrent la diversité des inscriptions spatiales produites par la logistique urbaine, fonction urbaine hétéroclite et polymorphe* ».

Lien : [Afiog](#)

Enjeux 3 : Foncier aménagement - comment mieux concilier, les grandes plateformes, le cadre de vie et la transition environnementale ?

ACTION 3.2 Produire un cahier d'exigences et de prescriptions urbaines et environnementales



Porteurs potentiels

de l'action : EPT GOSB, Villes, gestionnaires de zones, promoteurs, aménageurs, acteurs de l'immobilier productif et logistique...

Rôle de l'EPT : pilotage (PLUi), coordination, animation,

Partenaires : Région IDF, Etat, Métropole, Cerema, IPR, APUR, porteurs de projets d'implantation, gestionnaires de zones, Fabrique de la Logistique, ...



Nature des actions :

Réglementation (PLUi), animation, études



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires

Moyens techniques

Etudes à lancer (AMO)



Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mis en œuvre
- Nombres de cahiers de prescriptions réalisés et mis en œuvre

Objectif et enjeux

- Réfléchir en amont de programmations logistiques aux besoins en termes d'objectifs et d'exigences de qualité, de performance, de résilience, de mixité des activités, d'insertion urbaine, de qualité environnementale des bâtiments
- Assurer une cohérence entre le projet urbain, public, et le projet particulier, au regard des différentes thématiques (urbaines, architecturales, paysagères, environnementales, mobilité/flux,..)
- Transmettre l'ensemble des enjeux du projet urbain et les ambitions de qualité architecturale, paysagère et environnementale recherchées aux porteurs de projets (maîtres d'ouvrage) et leurs prestataires (maîtres d'œuvres, AMO, bureaux d'études techniques...), que ce soit lors des étapes de conception du projet ou de la réalisation de l'étude d'impact environnemental (EIE)

Contexte

L'attractivité du territoire et les enjeux de maillage logistique suscitent de nombreuses questions : Comment intégrer l'activité dans la ville ? Comment transformer un site en espace logistique intégré à son environnement et en faire un lieu de nouvelles fonctions ? Quelles règles techniques suivre ? Comment répondre aux enjeux de la transition écologique et de la santé ? Quels lieux de travail pour les actifs dans les zones d'activités de demain ? Le Plan logistique doit permettre des réponses compatibles avec les ambitions du territoire (cadre de vie, santé publique, accueil d'activités productives, emplois,...) et des réponses cohérentes avec d'autres plans (PLUi, PCAET, DAACL, plan ESS, etc....). Ces questions répondant à différentes dimensions de la ville (l'urbanisme, l'architecture, l'environnement, le social) et impliquant plusieurs types d'acteurs, la réflexion doit se faire sur la base de principes partagés, connus de tous et diffusables.

Modalités d'action

- Formaliser par écrit les exigences techniques, environnementales, architecturales répondant aux principes qui devront avoir été approuvés par les participants à la concertation et les élus du territoire
- Rendre applicable ce cahier à tous les programmes de création ou de rénovation de sites logistiques et productifs au sens large
- Faire de ce cahier une composante du cahier des clauses techniques générales de tout contrat de maîtrise d'œuvre, de tout contrat d'étude (marché, ou simple commande), liant les communes et/ou l'EPT à un architecte ou un bureau d'études et faire de ce cahier une annexe au Cahier des Charges de Cession de Terrain qui s'impose aux particuliers réalisant l'acquisition d'un terrain.



Cahier des exigences techniques et environnementales à destination des maîtres d'œuvre – Ville de Lyon

Ce document fixe les enjeux et objectifs du cahier et des exigences communes en matière de :

- Performance énergétique
- Énergies renouvelables
- Gestion de l'eau
- Choix constructifs durables
- Confort
- Santé
- Maintenance
- Chantier à faibles nuisances



Axioparc– ZAE DRUSENHEIM-HERRLISHEIM – Parc industriel clé en main

L'Axioparc met en avant :

- La sobriété (réseau de chaleur en propre, parc photovoltaïque, matériaux dont la mise en œuvre limite à la fois le bilan carbone des travaux et le coût d'entretien, accompagnement pour la construction de bâtiments bioclimatiques, certification HQE, gestion intégrée des eaux pluviales, espaces verts pour préserver la biodiversité)
- Les connexions physiques (connexions aux gares proches, transports en commun, réseau viaire efficace pour les PL, accès par autoroute et départementale aux grandes infrastructures logistiques locales, pistes pour les mobilités douces)
- Les services : aux entreprises et aux particuliers (espaces de détente – loisir, restauration,...)



<https://axioparc.com/>



PROLOGIS MOISSY 2 DC1 ; 100 000 m² pour Samada ; reconversion d'une friche industrielle

L'Axioparc met en avant :

- 1^{ère} plateforme logistique carbone neutre de France sur ses phases de construction et d'exploitation sur 50 ans
- 150 000T de CO₂ neutralisées : 40 000 tonnes de CO₂ sur la phase de construction et 110 000 tonnes sur l'ensemble du cycle de vie.
- Panneaux photovoltaïques et géothermie
- Capacité de stockage de 11 mètres de haut



Enjeux 3 : Foncier aménagement - comment mieux concilier, les grandes plateformes, le cadre de vie et la transition environnementale ?

ACTION 3.3

Imaginer les entrepôts de la logistique du futur pour répondre aux besoins de la transition écologique



Porteurs potentiels

de l'action : EPT GOSB, Villes, gestionnaire de zones, promoteurs, aménageurs, acteurs de l'immobilier productif et logistique...

Rôle de l'EPT : pilotage (PLUI), coordination, animation,

Partenaires : Région IDF, Etat, Métropole, Cerema, fédérations, IPR, APUR, porteurs de projets d'implantation, gestionnaires de zones...



Nature des actions :

Réglementation (PLUI), animation, études



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

Coût, financement :

Moyens humains

- Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires
- Veille des projets

Moyens techniques

- Etudes à lancer (AMO)



Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mis en œuvre
- Cartographie des projets
- Nombre d'expérimentations réalisées

Objectif et enjeux

- Favoriser les innovations sur plusieurs champs :
 - Bâtiment, chantier, énergie, insertion urbaine
 - Exploitation, datas et automatisation
 - Mutualisation, économie circulaire, mixité fonctionnelle
 - Services aux entreprises et aux salariés
- Être acteur d'une logistique plus acceptable, vertueuse et résiliente
- Être en capacité d'anticiper les évolutions de la logistique et de ses impacts sur la fabrique de la ville

Contexte

Les fortes chaleurs de plus en plus fréquentes, la nature à faire revenir en ville, la meilleure insertion urbaine et fonctionnelle des entrepôts logistiques, l'inondabilité des sites, les épidémies et pollutions, la crise énergétique, l'impact de la data et de la robotisation, la logistique de plus en plus fragmentée, ... ouvrent de nouvelles perspectives, besoins et manières d'imaginer la logistique de demain.

Il convient d'imaginer de nouvelles solutions pour répondre aux défis de la sobriété foncière, de la transition écologique, de la logistique dans la ville, de la qualité de vie au travail. Cette évolution ne peut se faire qu'en travaillant sur de nouvelles solutions innovantes, parfois disruptives, multifonctionnelles (site productif, site urbain, site culturel, site naturel...). Le territoire de Grand-Orly souhaite travailler avec les acteurs économiques pour imaginer et réaliser ce nouveau récit logistique.

Modalités d'action

- **S'appuyer sur les règles du PLUI et intégrer les enjeux du PCAET** : réduction de la consommation énergétique des bâtiments publics (ex : entrée en vigueur en juillet 2020 du décret BACS, pour Building Automation and Control System impose d'ici fin 2024 la mise en place de systèmes d'automatisation et de contrôle ou encore de Gestion Technique du Bâtiment (GTB) permettant de réduire les consommations d'énergie pour tous les bâtiments tertiaires ayant une puissance de chaud/froid supérieure à 290kW), gestion des eaux pluviales et restauration des espaces de biodiversité, réduction des déchets, réduction de la pollution atmosphérique et amélioration de la santé des habitants...)
- **Favoriser la mise en contact des acteurs** (par exemple porteurs de projets et aménageurs), **mobiliser les acteurs et valoriser leurs actions, organiser des temps d'échanges...**
- **Inciter à la création de « clusters » sur le territoire, concrétiser le projet de cluster fluvial**
- **Produire et diffuser (interne/externe) des cahiers ou des fiches innovations**
- **Être territoire démonstrateur et d'expérimentations**
- **Participer aux réflexions et groupes de réflexion** : commission prospective de l'Afilog, AMI, CPIER....



BACA Architectes, Formose, une maison amphibia pour résister aux inondations

Située au bord de la Tamise, la maison fonctionne de la manière suivante. Lors de la montée des eaux sur l'île, le socle en béton (imaginé comme un ponton flottant) situé sous la maison se remplit au fur et à mesure afin de soulever petit à petit la construction. Celle-ci peut alors se hisser sur trois mètres de haut par rapport à son niveau initial. Autre atout, sa résistance aux vents. Pour cela, elle dispose de postes de guidage implantés à 4 m au-dessus du niveau du sol. Ces poteaux indicateurs, habituellement utilisés dans les marinas, permettent de bien fixer la propriété.



SOPREMA ENTREPRISES

SOPREMA ENTREPRISES a mis en œuvre l'ensemble de la façade ainsi que la toiture végétalisée et photovoltaïque du nouveau siège du réseau Est de la Sanef à Reims, au niveau de l'échangeur autoroutier A4/A26. Le bâtiment, de 2 500 m² SHON, est un BEPOS – bâtiment à énergie positive – immergé au cœur du site paysager de 8 hectares.



Bitume absorbant

Eaux pluviales

OSONS DÉSIMPERMÉABILISER LES SOLS !



Agence de l'eau

[ae_osons_desimpermeabiliser_sols_a5_print_3.pdf](http://ae.osons_desimpermeabiliser_sols_a5_print_3.pdf) (eaurmc.fr)



Le Parc Logistique du futur acteur d'un développement durable des territoires



Les inondations, premier risque en France et dans le monde

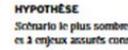


Dans le monde
1990-2019 : Inondations - 1^{re} cause des catastrophes de plus de 10 morts et 100 personnes affectées.



En France métropolitaine
Risques d'inondation par débordement de cours d'eau : 17 millions d'habitants. Emplois en zone inondable : 9 millions. Risques de submersion marine : 1,4 million d'habitants et 85 000 emplois.

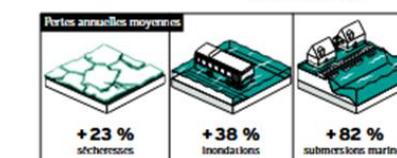
Quelle évolution des coûts d'ici à 2050 ?



HYPOTHÈSE
Scénario le plus sombre du CHIC sur les 3 risques étudiés (sécheresse, inondations, submersions marines).



SINISTRALITÉ
Haussse de 50 % d'ici à 2050 sur les 3 risques étudiés (sécheresse, inondations, submersions marines).



+ 35 % des coûts
+ 15 % évolution du capital assuré

+ 35 % des coûts
+ 15 % évolution du capital assuré

2050
Augmentation des épisodes de précipitations extrêmes sur la moitié nord du pays.

100 dernières années
Haussse de la mortalité associée aux catastrophes naturelles, forte hausse des dommages économiques.

Catastrophes naturelles (2008-2017)
1600 milliards €
Coût économique des catastrophes naturelles (inondations, tempêtes, sécheresses et températures extrêmes).

Inondations (1982 - 2020)
21,6 milliards €
Montant des dommages assurés, soit 53 % du montant total de la sinistralité « catastrophes naturelles », pour un coût moyen annuel de 554 millions d'euros.

X4
Risque d'augmentation des primes d'assurance sur les catastrophes naturelles en 35 ans.

« Des solutions pour les territoires face au changement climatique » document produit en 2022 par la Caisse des Dépôts propose des éléments d'état des lieux et des pistes de solutions. Il aborde notamment la question assurantielle qui questionne notamment la résilience du bâti face aux inondations ou aux vagues de chaleur.
<https://www.caisse-des-depots.fr/sites/default/files/2022-11/CDC%20-%20Mook%20-%20HDredit.pdf>

Enjeux 3 : Foncier aménagement - comment mieux concilier, les grandes plateformes, le cadre de vie et la transition environnementale ?

ACTION 3.4 Décarboner les infrastructures de la logistique – les véhicules routiers



Porteurs potentiels de l'action : EPT GOSB, Villes, acteurs économiques, promoteurs, aménageurs, entreprises génératrices de flux, acteurs de l'immobilier et du BTP, gestionnaires de zones, transporteurs (chargeurs, prestataires),



Rôle de l'EPT : pilotage (PCAET, schéma des énergies), coordination, animation,



Partenaires : Région IDF, Etat, Ademe, Métropole, Départements, Cerema, fédérations, IPR, APUR, porteurs de projets d'implantation, fournisseurs d'énergie



Clôture des actions : Réglementation (PCAET), animation, études, travaux



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire



Coût, financement :

Moyens humains

- Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires
- Veille de projets

Moyens techniques

- Etudes à lancer (AMO), travaux



- Indicateurs
- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mis en œuvre / Cartographie des projets
 - Nombre de stations multi-énergies existantes et créées

Objectif et enjeux

- Favoriser la transition énergétique
- Réduire les impacts sur l'environnement et la santé publique

Contexte

En 2022, environ 40 000 franciliens sont potentiellement exposés au dépassement de la valeur limite annuelle en NO2. De plus, la quasi-totalité des franciliens est exposée à un air qui ne respecte pas les recommandations de l'organisation mondiale de la santé (respectivement 10 µg/m3 en moyenne annuelle et 25 µg/m3 à ne pas dépasser plus de 3 jours par an). (source Airparif)

En France, l'essentiel des impacts de la pollution de l'air sur la santé humaine est dû à cette exposition chronique.

Les secteurs d'activités les plus émetteurs de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre sont le transport routier et le secteur résidentiel.

Pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, la France s'est engagée à décarboner complètement le secteur des transports dans sa Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC). Mise en place prochaine de la ZFE métropolitaine, fin de la vente programmée des véhicules thermiques en 2030..., ces ambitions impliquent à la fois un renouvellement de nos usages en matière de déplacements, des investissements importants sur les mobilités du quotidien mais également des changements de modes de propulsion pour les véhicules routiers logistiques (véhicules utilitaires légers ou poids-lourds). Pour les entreprises il s'agira de repenser les schémas logistiques, en anticipant les distances, les charges utiles, le nombre de tournées.

Cette action a vocation à s'articuler avec le schéma des énergies territoriale de l'EPT en cours d'élaboration.

Modalités d'action

- Recenser les stations multi-énergies et énergies alternatives existantes pour les modes routiers logistiques et fluviaux (lien avec le SDET) et déployer des bornes de recharge rapide sur le territoire, notamment par les exploitants (au dépôt), par les chargeurs (clients) et les collectivités (aires de stationnement, stations multi-énergies).
- Identifier les besoins des acteurs économiques et travailler à un maillage efficace des stations actuelles ou en projets.
- Inciter l'installation de stations multi-énergies dans les zones d'activités, dans le cadre d'un cahier des prescriptions et des conventions avec les gestionnaires de sites
- Inciter les stations traditionnelles à évoluer vers des stations multi-énergies par des conventions partenariales avec les acteurs du secteur de l'énergie
- Faciliter le montage des dossiers des aides pour l'évolution des flottes de véhicules (subventions nationales, régionales et métropolitaines complémentaires) avec la création d'un portail unique pour simplifier l'instruction de dossiers de subvention pour les entreprises
- Favoriser le report modal vers le fleuve, le rail et la cyclistique (clauses de marchés publics, conditions posées par les financeurs de projets, clauses dans les conventions de projets ou de zones d'activités....)
- Soutenir via la réglementation les véhicules les moins polluants (moduler les arrêtés en fonction des motorisations)
- Faciliter sur le modèle de « VULe Partagés », un dispositif d'utilitaires électriques en autopartage à destination des professionnels



Clem' propose des solutions d'autopartage à des professionnels pour des VUL sur Paris.

- Autopartage pour les commerçants, artisans et les professionnels
- 54 ex-stations Autolib
- 120 véhicules électriques utilitaires en autopartage



Borne de recharge électrique Lidl

Inaugurées en 2023, les bornes de recharge solaires pour véhicules électriques de l'enseigne Lidl sont installées sur les parkings d'une douzaine de magasins en France. Elles fonctionnent grâce à des ombrières photovoltaïques et permettent une charge classique ou rapide.



Station multi-énergies SIGEIF Mobilités à Réau

- Projet initié par l'EPA Sénart et coconstruit avec SIGEIF Mobilités et ENGIE Solutions, exploitant de la station.
- Dès la phase de conception, l'EPA Sénart a réservé 5 000 m² à l'entrée du parc de l'A5-Sénart pour favoriser l'implantation d'un équipement permettant aux transporteurs d'accéder à une offre de carburants durables à l'état liquide (GNL) ou comprimé (GNC) 100 % bio. À l'avenir, la station proposera un approvisionnement complémentaire en azote liquide dédié aux camions frigorifiques.
- Le PLU a été modifié à deux reprises pour permettre l'implantation d'un méthaniseur agricole puis d'un déconditionneur de bio-déchets.

Enjeux 3 : Foncier aménagement - comment mieux concilier, les grandes plateformes, le cadre de vie et la transition environnementale ?

ACTION 3.5 Décarboner les infrastructures de la logistique – le ferré et le fluvial



Porteurs potentiels

de l'action : EPT GOSB, Villes, acteurs économiques, promoteurs, aménageurs, entreprises génératrices de flux, acteurs de l'immobilier et du BTP, gestionnaires de zones, transporteur (chargeurs, prestataires)...

Rôle de l'EPT : pilotage (PCAET, schéma des énergies), coordination, animation,

Partenaires : Région IDF, Etat-Ademe, Métropole, Cerema, VNF, Haropa, SNCF, fédérations, IPR, APUR, porteurs de projets d'implantation, fournisseurs d'énergies...



Nature des actions :

Réglementation (PCAET), animation, études, travaux



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires
- Veille de projets

Moyens techniques

- Etudes à lancer (AMO), travaux



Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mis en œuvre
- Cartographie des projets
- Nombre de ports /installations existants et créés

Objectif et enjeux

- Accroître les reports modaux de la route vers d'autres modes
- Répondre aux enjeux de la transition environnementale

Contexte

Pour le transport de 4 400 t de marchandises, un convoi poussé de deux barges permet d'éviter l'équivalent de 220 camions ou de 3 trains complets.

La voie d'eau, c'est 5 €/t en région parisienne intra-muros (par exemple : Nanterre-Bonneuil), contre 12 €/t au minimum pour le camion.

Afin de concilier les objectifs du développement durable et de l'urgence climatique, les reports modaux de la route vers le fleuve et le rail apparaissent comme des solutions pour réduire les nuisances des transports, y compris dans le cadre de l'organisation d'une logistique urbaine.

Le potentiel du rail et du fleuve reste sous exploitée. Or le territoire dispose d'un potentiel fort sur ces modes. Les enjeux de la massification des flux favorisent le transport fluvial et ferroviaire malgré les effets de ruptures de charges et leur coût. La préservation et le développement d'infrastructures favorisant le report modal de la route vers le rail et le ferroviaire est stratégique.

Modalités d'action

- Signer des conventions avec les gestionnaires de terminaux (fer, fleuve, air) pour mieux suivre l'activité, les besoins et enjeux, les impacts (positifs/négatifs) pour le territoire
- Favoriser le recours aux modes alternatifs, en définissant des principes communs et applicables pour l'obtention de marchés publics ou de subventions (clauses, conditions,... en concertation avec les financeurs).
- Sanctuariser les sites intermodaux (chantiers combinés) existants et inciter au renforcement et au rééquilibrage du dispositif combiné francilien (PLUi, SDRIF, SCOTm, CPER, CPIER)
- Poursuivre la réflexion sur l'implantation d'activités utilisatrices du fer sur les sites emblématiques comme le CIN triage et le pôle Rungis-Sogaris-Sénia
- Favoriser l'amélioration de la connectivité routière des sites multimodaux
- Recenser les fonciers embranchés et mouillés, leur disponibilité, leur état et leur utilisation (en lien avec Haropa, VNF et les villes) et identifier des sites à enjeux embranchés/mouillés. Pour ces sites :
 - Préserver/sanctuariser, limiter la neutralisation par des activités non-utilisatrices, limiter les possibilités de nouvelles implantations aux entreprises effectivement utilisatrices (le PLUi peut définir des secteurs dans lesquels le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques s'avère nécessaire)
 - Engager une réflexion sur leurs évolutions, leurs accessibilités, la préservation d'usages mixtes (fret, loisir, mobilités douces, transports en commun fluviaux)
 - Favoriser l'implantation de projets innovants en matière de systèmes constructifs intégrant le risques d'inondation et la résilience
- Être acteur de la décarbonation des transports fluviaux en facilitant :
 - L'évolution des flottes de bateaux et des barges (subventions nationales, régionales et métropolitaines complémentaires, création d'un portail unique pour faciliter l'instruction de dossiers de subvention)
 - L'installation des bornes de recharges pour les bateaux et les barges (en lien avec le SDET)



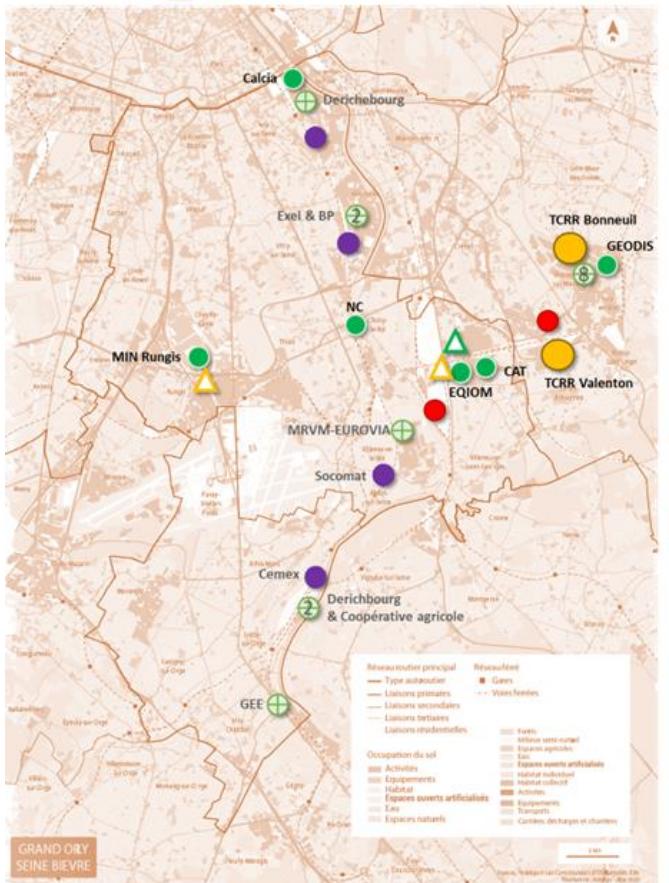
Exemple du cluster innovation fluviale de la Carelle

L'objectif du cluster est de valoriser le secteur économique de la Carelle autour d'un objectif commun : développer la mobilité durable du transport fluvial.



Exemple les 5 Installations terminales embranchées actives sur le territoire à optimiser / rénover/ moderniser

- Cours marchandises accessible
- Cours marchandises accessible après remise en état
- ITE
- ITE en projet
- Terminal intermodal existant
- Terminal en projet
- ITE base CEREMA indiquées comme résiliées ou Non utilisées



Exemple du Quai à usage partagé de Choisy-le-Roi (Haropa Port)

Surface totale : 863m²

Linéaire de quai : 74ml

Destination : toutes activités fluviales et toutes filières

De l'aval vers l'amont, 5 zones sont aménagées



Plan des aménagements

> Une **zone de loisirs** ouverte à tous

> Un **quai à usage partagé** pour les activités ponctuelles de chargement-déchargement et le transport de passagers, ouvert à tous en dehors des périodes de réservation par des entreprises



Charte Haropa

La charte pourrait imposer aux maîtres d'ouvrage publics signataires un engagement à étudier les solutions de logistique fluviale avec des critères de choix des entreprises de travaux basés sur les paramètres bilan carbone / risques / coûts

Enjeux 3 : Foncier aménagement - comment mieux concilier, les grandes plateformes, le cadre de vie et la transition environnementale ?

ACTION 3.6 Décarboner les infrastructures de la logistique – les PEM fret



Porteurs potentiels

de l'action : IDFM, Villes, acteurs économiques, promoteurs, aménageurs, entreprises génératrices de flux, acteurs de l'immobilier et du BTP, gestionnaires de zones, transporteur (chargeurs, prestataires)...

Rôle de l'EPT : pilotage (PCAET, schéma des énergies), coordination, animation, Partenaires : Région IDF (acte 2 de la Stratégie Régionale), Etat, la Métropole, Ademe, Cerema, fédérations, IPR, APUR, VNF, Haropa ...



Nature des actions :

Réglementation (PCAET), animation, études, travaux

Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires
- Veille de projets

Moyens techniques

- Etudes à lancer (AMO), travaux

Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mis en œuvre
- Cartographie des projets
- Nombre de ports /installations existants et créés

Objectif et enjeux

- Formaliser un nouveau concept fonctionnel et de planification territoriale
- Être acteur de la transition
- Faire des choix en termes d'implantation des activités logistiques et accentuer le couplage entre l'implantation des fonctions productives et le développement des équipements intermodaux permettant d'absorber la croissance des flux

Contexte

La notion de PEM Fret apparaît dans les modifications du SRADDET PACA. Ce concept est en cours de formalisation dans le cadre du présent plan et de ses prolongements. Le territoire se positionne clairement comme champ de co-construction et d'expérimentation de ce concept.

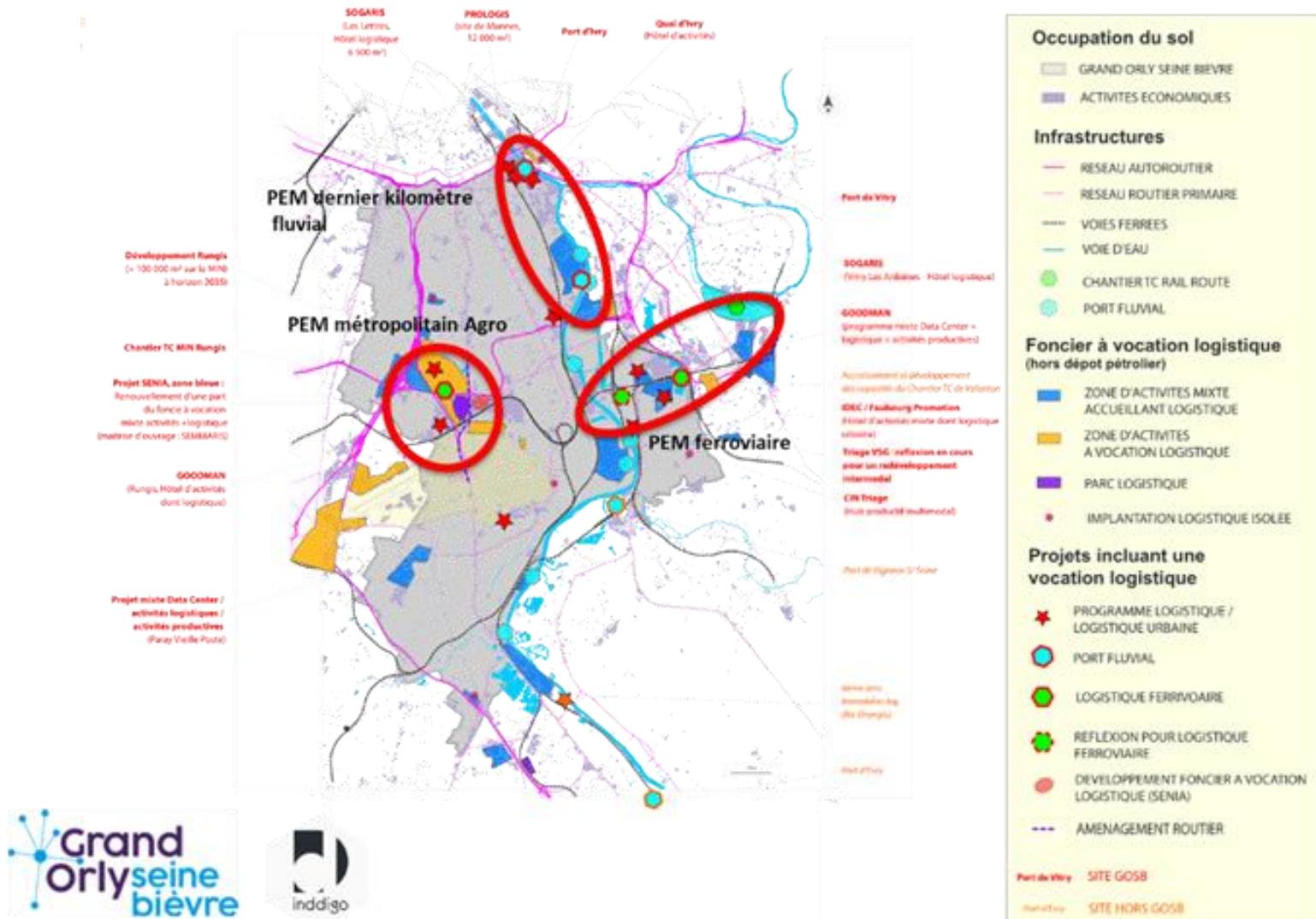
Concept développé avec Samarcande By Inddigo



Les PEM (Pôle d'échanges d'intermodaux) sont définis par l'AFD (Agence Française de Développement) comme « un lieu d'organisation des systèmes de mobilité urbaine visant à faciliter les transferts entre les différents modes de transport et à assurer, par son insertion urbaine, une interface entre la ville et le réseau de transport ». La notion de PEM Fret s'appuie sur cette définition pour créer le concept de PEM Fret visant à créer un objet de planification urbaine au service de la plateformisation des activités, du déploiement d'activités économiques complémentaires sur des pôles multimodaux à enjeux, d'une réflexion sur les services facilitant la vie des entreprises et des salariés, de la mutualisation d'outils de la transition énergétique. **Un PEM Fret pourrait être défini comme un pôle multifonctionnel associant des activités cinétiques (acheminement) et statiques (prestations en entrepôts, gestion de datas) au service du développement de formes innovantes d'acheminement voire d'immobilier (compacité, verticalisation).** Les PEM Fret urbains ou métropolitains ont également pour vocation d'assurer la redistribution et la desserte fine du territoire via des solutions vertueuses et décarbonées et le développement d'une multimobilité des marchandises.

Modalités d'action

- **Affiner le concept, les critères définissant un PEM Fret, les impacts de ce concept en termes de planification territoriale**
- **S'associer dans ce cadre avec des acteurs de l'écosystème logistique pour consolider le concept**
- **Choisir un pôle « PEM » pour concrétiser le concept en s'appuyant sur les projets en cours sur le territoire et les dispositifs d'aides (par exemple ceux permis par l'acte 2 de la Stratégie Régionale pour le fret et la logistique)**



Enjeux 3 : Foncier aménagement - comment mieux concilier, les grandes plateformes, le cadre de vie et la transition environnementale ?

ACTION 3.7 Traduire les intentions sur la zone du PPA du Grand Orly (1/2)



Porteurs potentiels

de l'action : Etat, EPT GOSB, Villes, Département 94, acteurs économiques, promoteurs, aménageurs, acteurs de l'immobilier et du BTP, gestionnaires de zones,...

Rôle de l'EPT : pilotage (PLUI), coordination, animation,

Partenaires : Région IDF (Acte 2 de la Stratégie Régionale), Etat, Métropole, Cerema, fédérations, IPR, APUR ...



Nature des actions :

Réglementation (PLUI, PCAET), animation, études,



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires

Moyens techniques

- Etudes à lancer (AMO),

Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mis en œuvre
- Cartographie des projets

Objectif et enjeux

- Mieux connecter les sites logistiques à leurs environnements urbains
- Créer des synergies entre acteurs
- Développer la transition et concrétiser les ambitions du plan d'actions

Contexte

Le pôle d'Orly est organisé autour de plaques logistiques et industrielles constituant des entités urbaines peu franchissables. Cette plateformisation produit des enclaves urbaines, des acteurs qui coopèrent peu les uns avec les autres et des coupures urbaines de niveau régional.

Afin d'améliorer les synergies entre ces entreprises logistiques parapubliques et un meilleur ancrage à leurs territoires, il est nécessaire de travailler sur une nouvelle logique de maillage et de trame logistique articulée.

La zone du PPA du Grand Orly constitue un champ particulièrement pertinent. Son objectif visant « *à doter le Grand Orly d'un projet de développement de son territoire partagé, ambitieux, durable et cohérent* » interroge de fait la question de la logistique, de son insertion, de son évolution et de son rôle sur un territoire urbain dense et un « *territoire d'industries* » portant des ambitions de « *maintien et de développement de l'activité industrielle et productive* ».

Modalités d'action

- **Créer une armature logistique connectée autour du pôle d'Orly permettant de constituer un « cluster » logistique cohérent et articulé de niveau métropolitain (MIN, Sogaris, Senia, Cité de la gastronomie, site ADP). Ce pôle pourrait constituer le champ d'application de la nouvelle notion de « PEM fret pôle Orly » et s'appuyer sur la signature de conventions avec les acteurs de cet écosystème.**
- **Engager les acteurs de cet écosystème à accroître leur rôle dans les fonctions de la ville et de son fonctionnement**
- **Envisager un plan guide concrétisant ce cluster (articulation des zones et de leurs services) intégrant :**
 - **la forme urbaine des sites, leur résilience notamment aux inondations et fortes chaleurs, leur renaturation** : verticalité, insertion architecturale, système constructif innovant, toitures et ombrières photovoltaïques, gestion des eaux pluviales, énergie décarbonée, développement de la biodiversité, mutualisation des espaces verts avec densification du bâti sur chaque parcelle, stockage de l'eau, contribution aux îlots de verdure urbains,
 - **les besoins de services aux entreprises et aux salariés** : stations multi-énergies, restauration, espaces de détente-loisir, crèches
 - **les besoins liés à la mobilité des personnes** (parkings mutualisés, points de covoiturage, desserte par les TC, voirie pour les modes actifs) et des marchandises
 - **Le devenir des zones en transition** (ex : intégration d'une vocation logistique pour les centres commerciaux)
- **Faire de ce pôle un champ d'application du cahier des prescriptions**

ACTION 3.7

Traduire les intentions sur la zone du PPA du Grand Orly (2/2)

Modalités d'action (suite)

- **Envisager des clusters :**
 - cluster logistique fluvial autour de la Seine en utilisant les ports urbains existants : Ivry, Vitry Choisy, Orly Juvisy, Villeneuve St George et le Roi, Athis, Viry, en soutenant la réalisation d'un futur cluster innovation fluviale et en travaillant sur l'accessibilité routière des quais et leur mixité d'usages
 - cluster ferroviaire (MIN, CIN, Valenton, Bonneuil) s'appuyant notamment sur l'ensemble intermodal Valenton-Bonneuil-MIN
- **Améliorer la connectivité des sites entre eux et vis-à-vis des magistrales :**
 - **Axes de contournement aéroport, franchissements de la Seine...** : rejoindre au plus vite les axes magistraux pour les camions en limitant la concurrence avec les flux plus urbains (voie de désenclavement du triage, rampe vers A106 à Rungis, contournement aéroport - Avernaise, Paray et Charles Tillon, Echangeurs A6 à Chilly Mazarin)
 - **Favoriser l'usage des vélos et de la marche au sein des grandes plateformes logistiques et entre les plateformes** par des espaces adaptés et sécurisés (trame verte et trame viaire interne et entre les zones)
 - **Apaiser les axes départementaux et territoriaux au profit des circulations douces et de la revégétalisation**



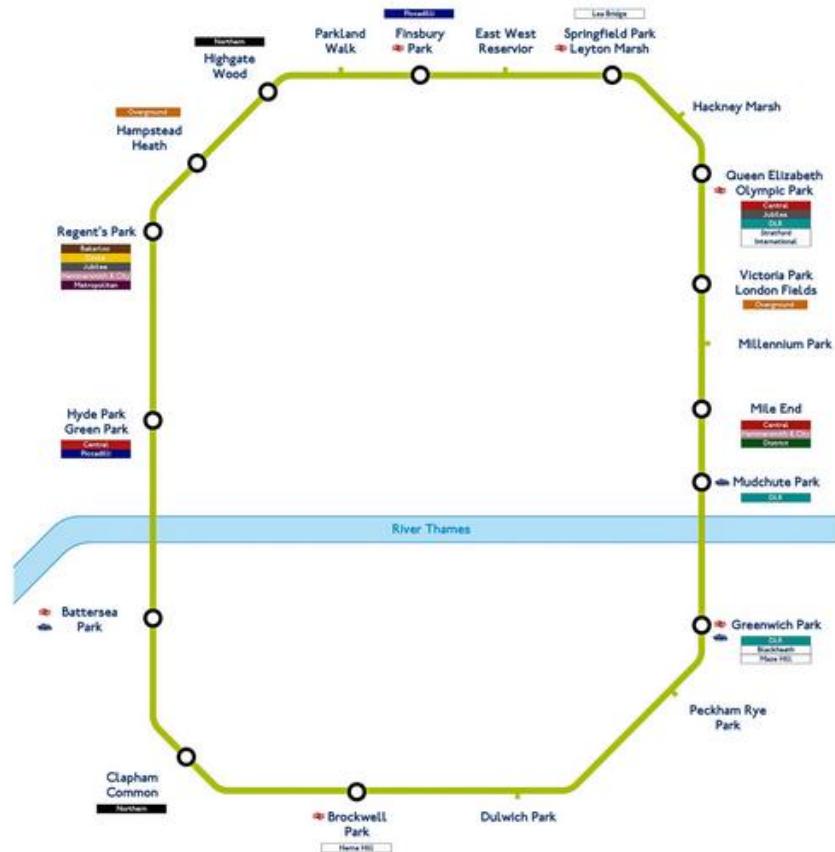
Cluster d'innovation fluviale ZI de la Carelle- Villeneuve le Roi :

- Une volonté publique partagée, Ville, EPT Grand-Orly Seine Bièvre et EPA ORSA
- Une des rares zones d'activités du cœur de métropole majoritairement orientée vers l'industrie
- Un projet qui s'appuie sur la mobilisation d'un consortium d'acteurs (acteurs industriels, acteurs institutionnels, acteurs de la recherche et de la formation,...) pour :
 - ❖ Faire émerger un écosystème réparation, entretien et fabrication de bateaux en confortant l'existant
 - ❖ Être un lieu d'innovation autour du matériel fluvial
 - ❖ Être un lieu d'intermodalité et de changement d'échelle
 - ❖ Être un lieu de formation



London National Parc City, concours pour imaginer Londres comme un parc national urbain

Conçu par Chris Rossetto et Emma Lubbers aux Pays-Bas, The Trail serait une allée de jardin ininterrompue d'espaces verts paisibles, serpentant à travers les quartiers emblématiques du centre-ville de Londres et reliant ses parcs en un seul paysage tissé continu.



Enjeux 3 : Foncier aménagement - comment mieux concilier, les grandes plateformes, le cadre de vie et la transition environnementale ?

ACTION 3.8

Faire émerger de nouvelles solutions logistiques pour et par les structures de l'ESS



Porteurs potentiels
de l'action : EPT GOSB, Villes, acteurs économiques de l'ESS,

Rôle de l'EPT : coordination, animation,

Partenaires : Région IDF, CRESS, Etat, Ademe, Métropole, Banque des territoires, acteurs de l'immobilier et du BTP, acteurs de l'alimentaire, gestionnaires de zones, acteurs économiques, aménageurs, promoteurs, IPR, APUR ...



Nature des actions : Réglementation (PLUi, PCAET), animation, études, travaux



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire



Coût, financement :

Moyens humains

- Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires

Moyens techniques

- Etudes à lancer (AMO),



Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mises en œuvre / Cartographie des projets
- Nombre de projets soutenus

Objectif et enjeux

- Dresser un état des lieux des besoins logistiques des acteurs ESS
- Favoriser la mutualisation des flux logistiques sur le territoire pour l'ESS
- Développer des espaces de stockage de proximité
- Faire émerger de nouvelles solutions logistiques (transports en lien avec la ZFE)
- Valoriser le dernier kilomètre et les livraisons intra-villes par le vélo (cyclo-logistique)
- Lutter contre l'ubérisation du métier de livreur à vélo en soutenant les structures coopératives

Contexte

Le déploiement du secteur de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS) passe par la mise en place de conditions adaptées pour sa mise en œuvre. L'EPT Grand-Orly Seine Bièvre a fait le choix de porter une politique publique ESS autour de 2 filières stratégiques telles que l'alimentation et les mobilités durables, des filières où les besoins logistiques sont forts. Un nouvel écosystème doit être mis en place pour réinterroger nos pratiques, la fabrique de la ville et faire de l'ESS un secteur économique à part entière à même d'apporter des solutions solidaires et écologiques aux besoins des habitants et des acteurs.

Modalités d'action

Faire un état des lieux et des interconnaissances entre acteurs

- Organiser des temps de rencontre d'acteurs logistiques du territoire, structures ESS ayant de forts besoins logistiques (ex : ressourceries) et opérateurs ESS logistiques pour : 1/ analyser les types de flux, les moyens de transport et les capacités logistiques disponibles ; 2/ recueillir les besoins logistiques et étudier les coopérations possibles.

Accompagner le développement de nouvelles solutions

- Appuyer la création et le développement d'activités ESS logistiques : ingénierie, soutien financier, orientations et mises en relation, formations....
- Travailler avec les partenaires la possibilité de financer des solutions de transport en lien avec la ZFE au travers d'un appel à manifestation d'intérêt (CRESS, ADEME, Banque des territoires, Région etc)
- Travailler avec les partenaires la possibilité de financer des aides à l'investissement pour la création d'outils de transformation au travers d'un appel à manifestation d'intérêt (CRESS, ADEME, Banque des territoires, Région etc)
- Soutenir la création d'outils pour appuyer la mutualisation des flux : par exemple créer une interface de gestion des commandes et d'optimisation des tournées sur le territoire

Rendre accessible le foncier pour de la logistique dédiée à l'ESS

- Identifier du foncier en centre-ville pour des espaces logistiques adaptés aux besoins de l'ESS (partage de locaux, urbanisme transitoire, espaces réfrigérés, aménagements pour la cyclo-logistique, bail foncier adapté...) - en lien avec les acteurs : aménageurs, bailleurs, foncières et plateformes logistiques.
- Inclure des espaces de stockage de proximité dédiés à l'ESS dans les schémas directeurs (documents réglementaires) et dans les projets urbains (aménagement, renouvellement urbain...).

Inciter les communes du territoire à prendre des mesures réglementaires sur la circulation en ville

Illustrations des actions des structures de l'ESS sur le territoire



ANDES, le potager de Marianne à Rungis

Récupération des invendus du MIN et redistribution aux épiceries solidaires du réseau ANDES.



SCIC La Courcyclette

- Cargocyclette (logistique du dernier km) : expérimentation avec ValBio de livraisons de paniers bio aux entreprises
- Prestation traiteur écoresponsable, livraisons en vélos cargos
- Atelier réparation vélos et vente de vélos.



Le collectif des épiceries sociales et solidaires d'IDF

Mutualisation des approvisionnements en produits locaux et bio pour les épiceries du réseau.



Ressourcerie La Mine

Service de collecte d'encombrants en pieds d'immeubles en vélos cargos.



Retour sur le club des collectivités : L'ESS, pionnière de la cyclo-logistique (2022)

CHEMIN 2024 - 2025**Définir un cahier des charges pour un plan guide PEM d'Orly**

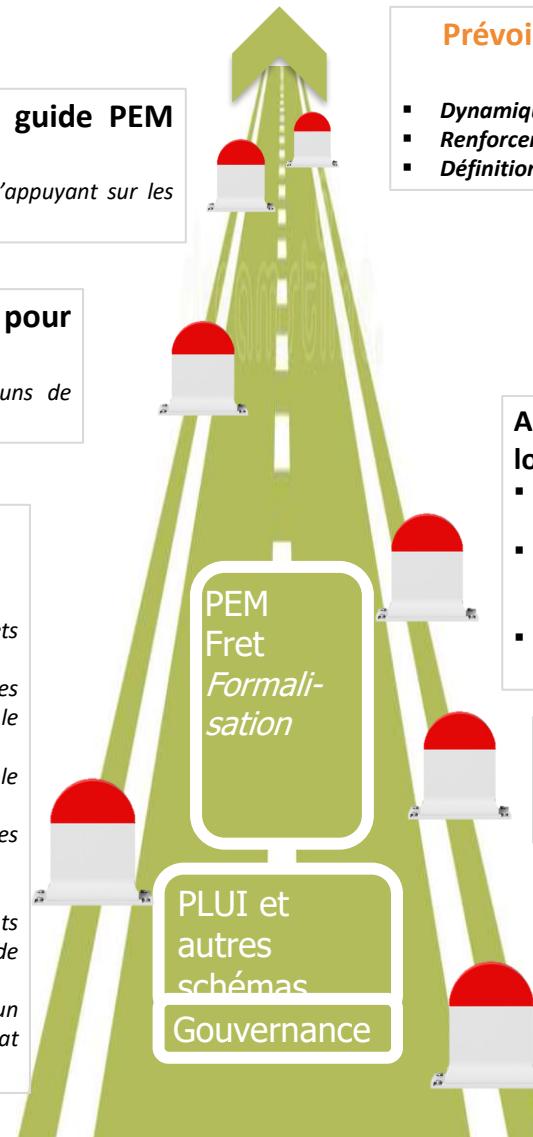
- Concrétiser les intentions du plan d'actions sur ce pôle en s'appuyant sur les travaux engagés dans les différentes actions

Mettre en œuvre la concertation pour l'élaboration d'un cahier de prescriptions

- Travailler sur les items du cahier et les principes communs de l'armature

Mobiliser des ressources internes-externes pour renforcer l'état des lieux et la veille

- Produire de la donnée
 - Établir, en s'appuyant sur l'existant, une veille des projets architecturaux et formes urbaines innovants
 - Recenser les friches (au sens large) en s'appuyant sur les travaux menés notamment au sein de la Métropole (avec le Cerema/APUR/IPR)
 - Recenser les quais, leurs états, les freins à lever pour le développement des activités fret
 - Recenser les stations multi-énergies en s'appuyant sur les sources de données existantes et les gestionnaires de zones
 - Suivre les trafics des sites ferroviaires
- Alimenter la veille : Participer aux groupes de travail existants (AFILOG, Métropole,...), aux conférences, à la présentation de travaux de recherche
- Imaginer la ville et la logistique de demain : Faire travailler un groupe d'étudiants (ingénieurs, architectes) via un partenariat avec universités, instituts, Rungis Académie,...

**Prévoir le retour d'expérience (REX) pour planifier la seconde période**

- Dynamique des groupes de travail
- Renforcement de l'état des lieux
- Définition de principes communs

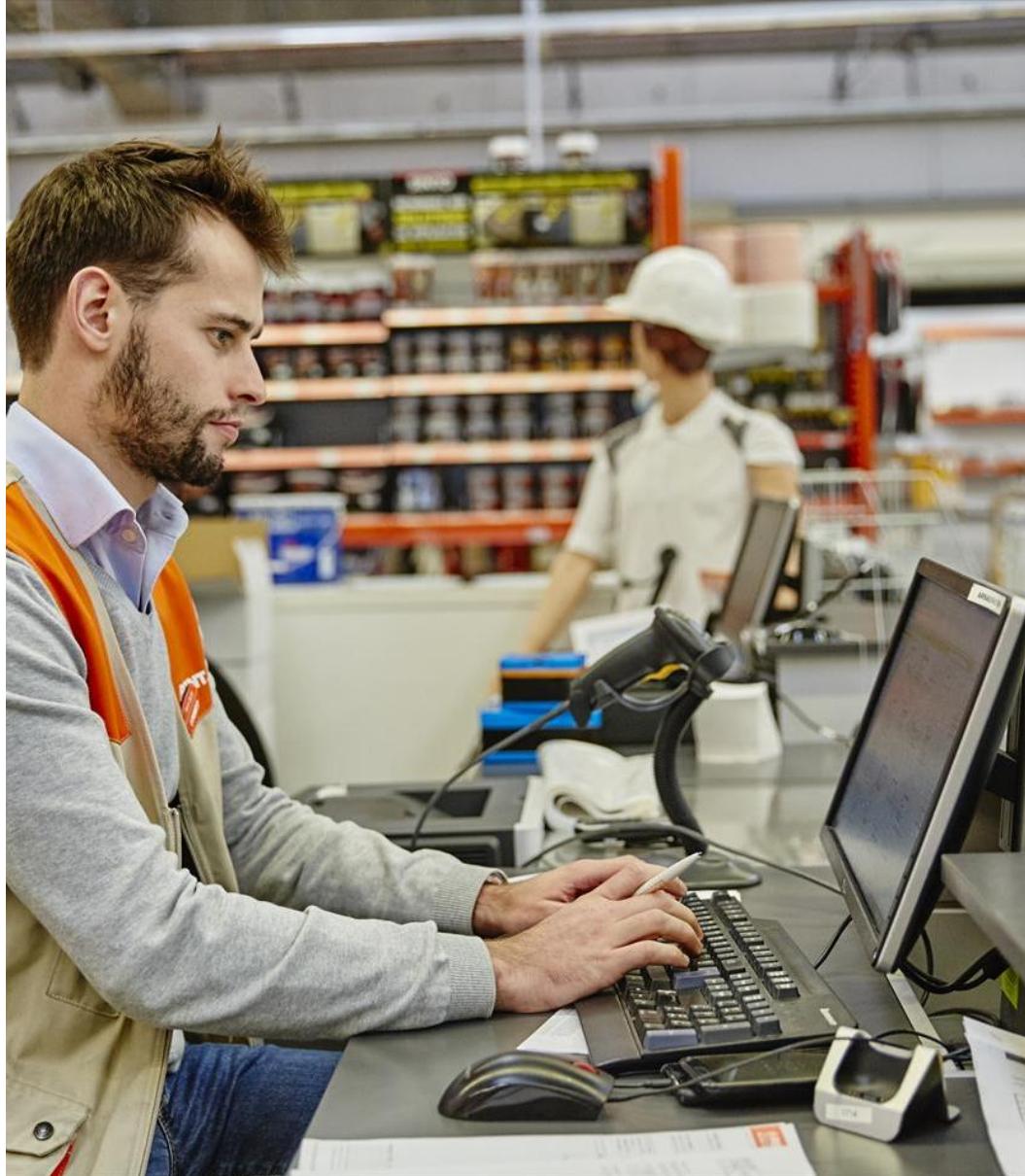
Aller vers une spatialisation du plan stratégique logistique

- Former un groupe de travail sur la spatialisation des activités et la définition de l'armature urbaine
- Définir les différents espaces logistiques et leurs besoins en termes de foncier et de connectivité en s'appuyant sur les références existantes
- Identifier des sites à enjeux pour une sanctuarisation ayant du sens pour préserver l'avenir

Définir des principes communs pour le développement de solutions logistiques en lien avec l'ESS**Acter l'engagement de partenaires (acteurs de l'aménagement, de l'immobilier, gestionnaires d'infra et de zones)****Acter l'engagement des communes et des partenaires dans la mise en œuvre du plan d'actions (signature par les partenaires du plan d'actions voté)**

Enjeu 4

COMMENT RENDRE
ATTRACTIFS LES MÉTIERS
DE LA LOGISTIQUE ?



Enjeux 4 : Comment rendre attractifs les métiers de la logistique ?

ACTION 4.1

Faciliter l'accès aux sites logistiques et productifs



Porteurs potentiels

de l'action : Etat, EPT GOSB, Villes, acteurs économiques, IDFM, aménageurs et gestionnaires de zones,...

Rôle de l'EPT : coordination, animation,

Partenaires : Région IDF, IDFM, Etat, Métropole, Départements, fédérations, IPR, APUR, entreprises de transport de passagers, opérateurs multimodaux



Nature des actions :

réglementaire (plan de déplacement inter-entreprises) animation, études, chartes d'engagement



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires

Moyens techniques

- Etudes à lancer (AMO),



Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mis en œuvre
- Nombre d'offres développées, cartographie des offres et initiatives (Plans de Mobilité Inter-Entreprises)

Objectif et enjeux

- Favoriser le développement économique local
- Rendre les emplois logistiques accessibles aux habitants du territoire
- Être cohérent avec l'ambition de non-mitage du territoire par la logistique et donc de plateformisation de son accueil en créant les outils de leur accessibilité pour les salariés

Contexte

19 millions de personnes (en France) se rendent quotidiennement au travail en voiture, dont plus de 75 % en autosolisme.

La logistique est une activité de main d'œuvre, ceci est d'autant plus vrai sur le territoire de Grand Orly Seine Bièvre où les taux d'emplois à l'hectare sont non négligeables (importance des opérations de préparation de commandes, de distribution, de messagerie, de livraison). Les emplois logistiques sont occupés en majorité par des salariés pour lesquels l'accès et le coût de la mobilité sont prégnants.

La question de l'accessibilité des sites et de la sécurisation de leurs accès est également un facteur de féminisation de l'emploi.

Or les sites sont peu accessibles (en général et surtout en horaires décalés) et les cheminements piétons sont peu sécurisés.

Enfin, l'importance donnée à la transition dans le projet de territoire doit questionner sur les outils mis en œuvre pour favoriser une desserte de qualité des sites et le recours à des modes et organisations des transports plus vertueux pour les salariés.

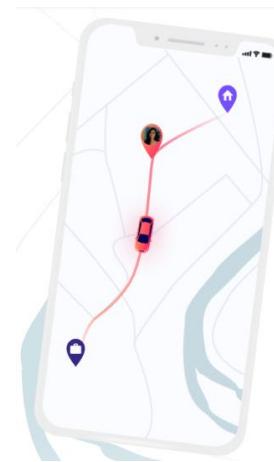
Modalités d'action

- Inciter les entreprises (quelle que soit leur taille) et les gestionnaires de zones à mettre en place des Plans de Déplacement Inter-Entreprises, valoriser les entreprises/gestionnaires qui le font, intégrer les systèmes digitaux pour gérer la mobilité, communiquer sur les offres à disposition, les « bourses » de covoiturage,...
- Envisager avec IDFM une adaptation de certains horaires de transport en commun pour mieux les adapter au fonctionnement des sites et des zones (horaires du matin très tôt et de nuit), améliorer l'offre (prolongement de lignes et nouvelles lignes)
- Accompagner les employeurs à mettre à disposition des offres de mobilité alternative : navettes bus, vélos ou trottinettes en location longue durée, mobilisation d'aides à l'achat existantes, forfait mobilité, mise à disposition de véhicules aux salariés en horaires décalés et mise en place de dispositifs de covoiturage facilités pour ces mêmes salariés....
- Développer l'accès aux vélos et à pied des sites
- Etudier l'opportunité/la faisabilité d'installer des crèches avec des horaires correspondant aux horaires des salariés sur les plateformes.



Association Orly'Pro'Mobilité et son Plan de Mobilité Employeurs Communs (PMEC) pour les 10 000 salariés concernés de la plateforme de Paris-Orly (<https://entrevoisins.groupeadp.fr/actualites-evenements/orlypromobilite-lance-son-nouveau-plan-de-mobilite-employeur/>)

- Renforcement du co-voiturage par le biais de l'application Karos
- Création de pistes cyclables et voies piétonnes sur la zone
- Projet de navette autonome
- Déploiement de bornes électriques
- Décarbonation des véhicules de service



PEPS Plan de mobilité employeurs des ports de Strasbourg (Feuille-de-route-mars-2022.pdf (strasbourg.port.fr))

La feuille de route de ce plan est complète et envisage tous les domaines de la mobilité et les difficultés :

- Pilotage de la feuille de route et gouvernance
- Communication et accompagnement au changement
- Modes actifs (par exemple recensement des secteurs dangereux devant faire l'objet d'aménagements)
- Transports en commun (par exemple développement sur le port de l'offre de transport sur réservation mise en place à Strasbourg par la cie des transports strasbourgeois)
- Covoiturage (par exemple encourager l'utilisation d'une plateforme commune de covoiturage pour les salariés du port, soutenir par des primes les covoitureurs,...)



FEUILLE DE ROUTE



PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEURS
DES PORTS DE STRASBOURG



L'autopartage en entreprise

L'entreprise, spécialiste de la mobilité (logiciel e-colibri d'autopartage) met en exergue le fait qu'un véhicule de fonction reste stationné 95 % de son temps alors qu'il pourrait être ouvert à l'autopartage (chaque voiture en autopartage remplaçant 10 VP et 9 places de stationnement).



Enjeux 4 : Comment rendre attractifs les métiers de la logistique ?

Objectif et enjeux

- Coordonner, mailler, pérenniser : faciliter l'interconnaissance et la coopération entre acteurs en vue de favoriser un emploi logistique de qualité sur l'ensemble du territoire
- Faire connaître et s'appuyer sur les dispositifs existants pour favoriser les coopérations entre acteurs
- Partager des enjeux, des expériences et des bonnes pratiques
- Accroître la fréquentation sur les évènements, éviter leur multiplication pour plus d'efficience
- Favoriser le recrutement local par une intensification des liens entre demandeurs d'emploi/jeunes en formation/entreprises/acteurs de l'emploi-formation

ACTION 4.2

Améliorer le lien entre les acteurs de l'emploi-formation et les acteurs de la logistique



Porteurs potentiels de l'action : Etat, EPT GOSB, Villes, acteurs économiques,...

Rôle de l'EPT : coordination, animation,

Partenaires : Région IDF, IDFM, Etat, Métropole, Départements, OPCO, acteurs de l'immobilier, fédérations, gestionnaires de zone, opérateurs multimodaux, entreprises génératrices de flux (chargeurs, prestataires), acteurs de l'emploi et de la formation, GIE ou associations d'employeurs, agences d'Intérim, France travail, entreprises d'insertion, entités fédératrices de filières...



Nature des actions : animation, études, chartes d'engagement



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires

Moyens techniques

- Etudes à lancer prestations de communication



Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mis en œuvre
- Nombre de conventions signées, offres développées,

Contexte

Grand Orly Seine Bièvre c'est 21 500 établissements productifs représentant 77 000 emplois (36 % du total).

La problématique compétences-emplois-formations dans la logistique appelle plusieurs constats :

- pénurie quantitative et qualitative de salariés, emplois en forte tension et déficit d'image des emplois logistiques,
- enjeu de l'amélioration des conditions de travail et de la qualité de vie au travail,
- insuffisante coordination des dispositifs de formation, d'insertion, de communication sur les métiers et initiatives parfois ponctuelles et s'inscrivant insuffisamment dans le temps.
- implication insuffisante des entreprises dans la formation des habitants et dans la QVT.

Répondre à ces enjeux et à ceux – centraux – du développement de l'emploi local, suppose une implication forte de l'ensemble des acteurs (entreprises, acteurs de l'emploi-formation, acteurs institutionnels) et des processus de collaboration durables et concertés.

Modalités d'action

- **Animer un réseau de coopération entre les entreprises et les acteurs de l'emploi-insertion-formation en organisant deux fois par an un temps d'échanges et d'information entre les acteurs, nourri par la présence d'experts :**
 - Faciliter les échanges entre les acteurs
 - Mobiliser les acteurs ressources du secteur : France logistique, AFT, OPCO Mobilités...
 - Mieux comprendre l'offre et la demande
 - Diffuser l'information sur les initiatives existantes : forums, visites d'entreprises, rencontres employeurs/demandeurs d'emploi et personnes en formation, sas de préformation...
 - Faciliter le développement d'actions partenariales en coconstruisant des actions avec les employeurs en fonction des problématiques identifiées
- **Développer le lien avec les gestionnaires de zones d'activités en vue de créer des espaces de réflexion sur l'emploi, le recrutement, l'accès des sites, les GIE employeurs,....**

Enjeux 4 : Comment rendre attractifs les métiers de la logistique ?

ACTION 4.3 Promouvoir les métiers du transport et de la logistique



Porteurs potentiels de l'action : Etat, EPT GOSB, Villes, l'acteurs économiques,...

Rôle de l'EPT : coordination, animation, communication

Partenaires : Région IDF, IDFM, Etat, Métropole, Départements, acteurs de l'immobilier, gestionnaires de zone, opérateurs multimodaux, OPCO entreprises génératrices de flux (chargeurs, prestataires), fédérations, acteurs de l'emploi - formation, GIE ou associations d'employeurs, agences d'Intérim, France travail, entreprises d'insertion, entités fédératrices de filières, entreprises d'insertion, entités fédératrices de filières, public en formation, en recherche d'emploi, en reconversion



Nature des actions : animation, études, communication

Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

Coût, financement :

Moyens humains

- Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires

Moyens techniques

- Etudes à lancer, prestations de communication

Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mises en œuvre
- Nombre de visites ou de mises en relation employeurs/chercheurs d'emploi

Objectif et enjeux

- Contribuer à la réduction des pénuries et au développement économique, anticiper les besoins en compétences et les évolutions des métiers
- Promouvoir le secteur de la logistique
- Faire connaître l'ensemble des métiers du secteur et ouvrir des perspectives aux habitants du territoire
- S'adresser à tous les publics tout au long de la vie : publics en recherche d'orientation, d'emploi, de reconversion
- Contribuer à la féminisation des métiers

Contexte

La logistique contribue au développement économique et est créatrice d'emplois. Ces emplois :

- sont multiples,
- évoluent,
- font appel à des compétences plurielles notamment avec le développement des Datas, de la digitalisation, de la robotisation,...
- concernent des publics présentant des niveaux d'études variés et concernent des postes d'exécution, d'encadrement, de techniciens,...
- s'exercent dans des entreprises de transport et de logistique mais également dans l'ensemble de l'économie (chez des distributeurs, des grossistes, des industriels, dans les hôpitaux,...).
- Les publics (jeunes, parents, adultes) ont souvent une vision datée et négative des métiers autour de la logistique.

Modalités d'action

- Déployer un argumentaire sur les métiers de la logistique, permettant de mettre en avant leurs points forts sans éluder les difficultés liées
- Se saisir des initiatives existantes sur la promotion des métiers à échelle nationale et travailler leurs retombées locales (mobilisation des outils de communication de l'EPT et des partenaires) : OPCO campagne « Je bouge mon avenir », féminisation « Itinéraire égalité » de l'AF...
- Mettre en place des visites de sites adaptées aux différents types de publics
- Combiner l'utilisation des nouvelles technologies avec la mobilisation de professionnels pour présenter leur métier et les valoriser auprès des différents publics cibles
- Créer des temps dédiés et récurrents pour majorer leur impact ex: « les lundis de la logistique »
- Proposer des parcours de stage (PMSMP, 3^{ème}) et de découverte métier, voire de préformation pour les publics intéressés, avec la découverte de gestes métiers notamment.



Logistic'Tour - Euralogistic

Espace ludique et immersif de découverte des métiers :

- Un parcours construit sur les bases d'un escape game non compétitif
- Un espace permanent et inédit de découverte des métiers de la logistique et des transports
- Un lieu idéal pour détecter des habiletés chez les talents de demain et recruter de nouveaux profils

[Logistic'Tour - L'espace dédié à la logistique et aux transports \(logistic-tour.com\)](http://logistic-tour.com)

LE LOGISTIC'TOUR POUR

- ✓ Les candidats demandeurs d'emploi
 - ✓ Les personnes en reconversion
 - ✓ Les candidats à l'intérim
 - ✓ Les apprenants de l'éducation nationale
 - ✓ Les étudiants
- Conseillers des 250 établissements Pôle Emploi en région,
- ✓ missions locales, sociétés d'intérim, groupements d'employeurs, écoles de la seconde chance, conseillers d'orientation (CIO), recruteurs...
- ✓ Élus et prescripteurs économiques liés à la filière
- ✓ Entreprises et hubs logistiques qui utilisent l'équipement sous un format incentive



Enjeux 4 : Comment rendre attractifs les métiers de la logistique ?

ACTION 4.4 Valoriser les entreprises vertueuses



Porteurs potentiels

de l'action : Etat, EPT GOSB, Villes, acteurs économiques,...

Rôle de l'EPT : coordination, animation, communication

Partenaires : Région IDF, IDFM, Etat, Métropole, Départements, acteurs de l'immobilier, gestionnaires de zone, opérateurs multimodaux, entreprises génératrices de flux (chargeurs, prestataires), acteurs de l'emploi et de la formation, GIE ou associations d'employeurs, agences d'intérim, France travail, entreprises d'insertion, entités fédératrices de filières, entreprises d'insertion, entités fédératrices de filières, public en formation, en recherche d'emploi, en reconversion



Nature des actions : animation, études, communication



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

€ Coût, financement :

Moyens humains

- Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires

Moyens techniques

- Etudes à lancer, prestations de communication



Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mises en œuvre

Objectif et enjeux

- Favoriser une logistique vertueuse en termes de recrutement, de formation, de conditions de travail
- Valoriser les entreprises qui la mettent en œuvre
- Encourager les démarches vertueuses et l'innovation
- S'appuyer sur des entreprises dont les pratiques et les valeurs sont en phase avec le projet de territoire
- Donner à voir des bonnes pratiques et ouvrir le champ des possibles

Contexte

Entreprise vertueuse : entreprise engagée dans l'amélioration des conditions de travail, la féminisation et la diversité des profils de salariés, la formation et la construction de parcours, le recrutement local, l'implication dans la formation des jeunes et des personnes en reconversion via des stages, des périodes d'immersion et des contrats d'alternance, l'implication dans le recrutement de personnes éloignées de l'emploi, la lutte contre la précarité de l'emploi (notamment la CDIisation des chauffeurs notamment en cyclologistique), l'accompagnement des nouveaux salariés...

Les métiers de la logistique souffrent d'un déficit d'image. Leur nature, les environnements de travail (parfois sous température dirigée), les horaires de travail et les problématiques d'accessibilité des zones, les rémunérations et l'exigence de productivité (entraînant un raccourcissement des délais d'exécution) engendrent une pénibilité objective.

Certains gains de qualité de vie au travail (ex des exosquelettes ou de la digitalisation des métiers) sont annihilés par l'obsession de la réduction des coûts et le développement des livraisons instantanées qui conduisent à des dérives en augmentant la pression sur les salariés et la précarité de l'emploi.

Parallèlement des entreprises logistiques (pour compte propre ou d'autrui) s'impliquent dans l'amélioration des conditions de travail, la formation des jeunes et des publics adultes en reconversion, construisent des parcours de progression. Grâce à elles, la logistique est un domaine d'insertion et un milieu où l'ascenseur social peut encore fonctionner et des carrières se construire.

Modalités d'action

- **Elaborer une démarche de valorisation des TPE/PME sans fonction RH qui s'impliquent dans les démarches partenariales locales : stratégie de communication, chartes/labellisations portées par des partenaires extérieurs ou internes EPT**
- **Construire un partenariat avec l'ARACT (ou d'autres acteurs de la QVT) en vue de déployer une action sur le territoire via différents projets auprès des entreprises : ex. accompagnement d'un groupe d'entreprises sur le déploiement interne de la QVT et construction du dialogue social**
- **Accompagner l'implication de l'OPCO Mobilité sur le territoire en faveur d'un accompagnement renforcé des TPE/PME de la logistique**
- **Mettre en œuvre des actions de promotion de la QVT en entreprises : intervention en ateliers, intervention d'un ergonome sur le poste de travail, accompagnement individuel ou collectif des entreprises, formation des managers aux RPS (risques psychosociaux), présence sur des évènements locaux ou dans des sessions de formation ...**
- **Organiser des visites pour les élus du territoire permettant de donner à voir ce qu'est la réalité de la logistique et la prise en compte, par les acteurs de l'écosystème, des enjeux communs de transition, d'insertion de l'activité dans le cadre de vie, de sobriété (« Logistic tour »).**



ARACT (Association Régionale pour l'Amélioration des Conditions de Travail)

Les ARACT, interviennent en entreprise pour établir un diagnostic, appuyer la mise en œuvre d'un projet autour du dialogue social, de l'égalité professionnelle, de la qualité de vie au travail, mener des actions de formation en situation de travail (AFEST), agir sur la santé au travail.



OPCO Mobilité : Opérateur de Compétences des métiers de la Mobilité

L'OPCO Mobilités est l'opérateur de compétences des métiers de la mobilité, mandaté par les partenaires sociaux de 17 branches pour mettre en œuvre et décliner leurs politiques de formation et de GPEC (gestion prévisionnelle des emplois et des compétences)

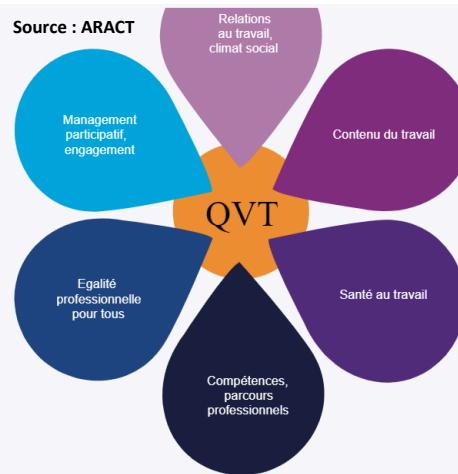
Les actions des OPCO sont :

- Promouvoir les métiers des Branches adhérentes à OPCO Mobilités pour répondre aux besoins de recrutements.
- Informer les entreprises, les salariés, les demandeurs d'emploi et les jeunes sur les dispositifs existants.
- Anticiper l'évolution des emplois et qualifications, notamment l'impact des transitions numériques, énergétiques et écologiques.
- Conseiller les entreprises au plus près du terrain pour apporter des réponses individualisées.
- Financer l'alternance, le plan de développement des compétences et les actions d'accompagnement des entreprises et des Branches.



Standard Triple E

Le Projet Industrie Verte du gouvernement ancre cette question dans la problématique de la réindustrialisation. La préface du dossier de presse du projet indique ainsi « Favoriser également les entreprises les plus vertueuses du point de vue environnemental, en flétrissant la commande et les aides publiques ». Plus opérationnellement la mesure 9 du projet « Identifier les entreprises les plus vertueuses : le Triple E » formalise l'idée d'un standard Triple E (Excellence Environnementale Européenne) qui permettrait « une approche cohérente, en regroupant les meilleurs dispositifs environnementaux existants sous une bannière unique, sans en faire disparaître l'existence propre. Il s'agirait d'un « standard volontaire », proposé aux entreprises produisant en France et en Europe. Des travaux conduits par l'Association française de normalisation (AFNOR) et associant toutes les parties prenantes, publiques et privées, ainsi que des députés, seront lancés afin d'identifier les meilleures pratiques environnementales et de s'assurer que les entreprises puissent tirer le meilleur parti de la démarche. Les premiers résultats seront disponibles à fin 2023 ».



Enjeux 4 : Comment rendre attractifs les métiers de la logistique ?

Objectif et enjeux

- Contribuer au développement économique et au maintien des activités productives
- Contribuer à la résorption des problèmes de pénurie d'emploi dans le secteur de la logistique.
- Favoriser le recrutement local

ACTION 4.5

Favoriser la construction de parcours professionnels dans le secteur de la logistique



Porteurs potentiels de l'action : Etat, EPT GOSB, Villes, acteurs économiques,...

Rôle de l'EPT : coordination, animation, communication

Partenaires : Région IDF, IDFM, Etat, Métropole, Départements, OPCO acteurs de l'immobilier, gestionnaires de zone, opérateurs multimodaux, entreprises génératrices de flux (chargeurs, prestataires), acteurs de l'emploi et de la formation, GIE ou associations d'employeurs, agences d'Intérim, France travail, entreprises d'insertion, entités fédératrices de filières, entreprises d'insertion, entités fédératrices de filières, public en formation, en recherche d'emploi, en reconversion



Nature des actions : animation, études, communication



Mise en œuvre :

- A poursuivre
- A mettre en œuvre
- A construire

Coût, financement :

Moyens humains

- Animation des groupes de travail et pilotage des études nécessaires

Moyens techniques

- Etudes à lancer, prestations de communication



Indicateurs

- Tableau de bord de la mise en œuvre, % de l'action mis en œuvre

Contexte

Les métiers de la logistique, notamment les métiers d'ouvriers et de conducteurs, sont en forte tension.

Ils peuvent offrir une porte d'accès à l'emploi pour des publics relativement éloignés de l'emploi.

Néanmoins, au vu des évolutions technologiques, ces métiers vont nécessiter une technicité plus importante dans les années à venir.

Il apparaît donc urgent d'aller chercher des publics relativement éloignés de l'emploi et de construire des parcours leur permettant de sortir de la précarité, de s'adapter aux mutations à venir, en vue de répondre tant au besoin de main d'œuvre dans ce secteur qu'aux exigences de qualité de vie au travail, en faveur de l'emploi durable.

Modalités d'action

- Favoriser le maillage avec les agences d'intérim
- Accompagner la promotion des dispositifs permettant de valoriser l'employabilité et de développer les compétences et le maintien dans le poste : CLéA comme certification partagée pour les compétences de bases, AFEST, ...
- Organiser des rencontres avec Transition pro IdF et les acteurs de l'insertion du territoire (SIAE, PLIE, clauses, Intérim) pour présenter les droits à la reconversion-formation et le CLéA
- Favoriser le recrutement local en construisant le lien avec les appareils de formation (éducation nationale, universités, centre de formation, écoles) et identifier les possibilités de développement de clauses sociales dans le secteur
- Mise en œuvre d'actions de préformation en direction des habitants, construites avec les entreprises, avec des perspectives de recrutement à l'issue de l'action et la possibilité de mettre en œuvre des parcours d'évolution professionnelle à moyen et long terme
- Mobilisation des partenaires sur le déploiement de nouveaux modes de recrutement, basés notamment sur l'identification des compétences. Ex France travail et sessions de recrutement par le sport



Le CLéA : Certificat de connaissances et de compétences professionnelles

Le CLéA est une certification qui s'adresse à des salariés et demandeurs d'emploi sans diplôme. Elle valorise des compétences de base et les acquis dont le salarié ou demandeur d'emploi dispose via son expérience ou qu'il peut développer par des formations courtes.

Le CLéA balaye 7 domaines de compétence et de connaissance : communiquer en français, utiliser les règles de base de calcul et de raisonnement mathématiques, utiliser les techniques usuelles de l'information et de la communication numérique, travailler dans le cadre de règles d'un travail en équipe, travailler en autonomie et réaliser un objectif individuel, apprendre à apprendre tout au long de la vie, maîtriser les gestes et postures, respecter des règles d'hygiène, de sécurité et environnementales élémentaires.

Les salariés et demandeurs d'emploi sont orientés par des conseillers (partenaires de Certif'Pro association nationale pour la certification paritaire interprofessionnelle qui a créé le CLéA).

Pour les employeurs, le CLéA est un repère fiable attestant le fait que le salarié ou le candidat dispose de compétences de base.



SIAE

Structures D'insertion Par L'activité Économique (SIAE). Elles sont composées :

- des associations intermédiaires (AI) ;
- des entreprises d'insertion (EI) ;
- des entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI) ;
- des ateliers et chantiers d'insertion (ACI).

Ces structures ont pour but de favoriser l'insertion professionnelle de personnes rencontrant des difficultés d'accès à l'emploi. Elles embauchent ces personnes sous contrat à durée déterminée (CDD d'usage ou CDD d'insertion (CDDI)) ou, plus exceptionnellement sous contrat à durée indéterminée à temps partiel (dans les associations intermédiaires uniquement).

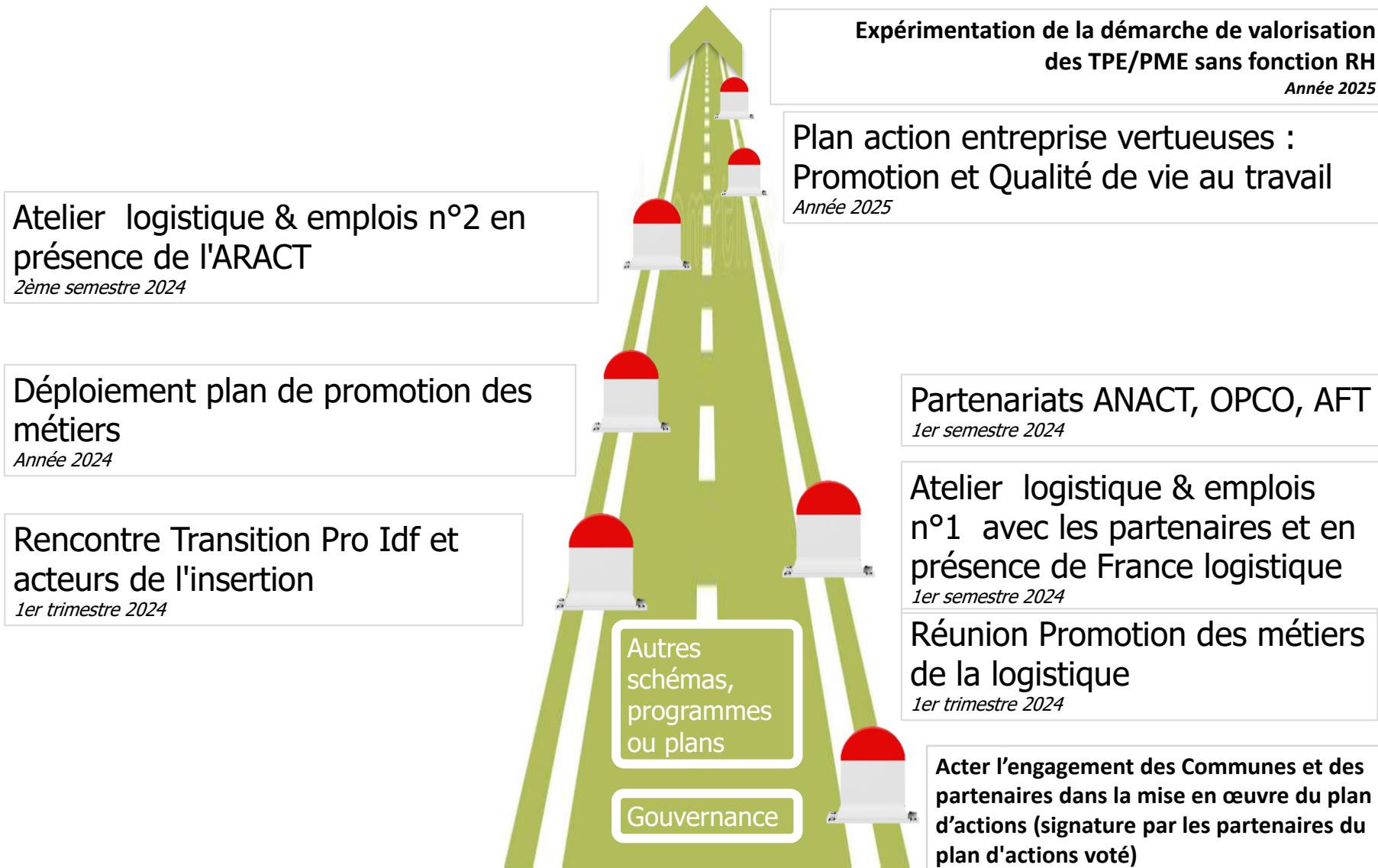


PLIE (Plans locaux pluriannuels pour l'insertion et l'emploi) poursuivent un objectif d'accès à l'emploi durable des personnes exclues du marché du travail.

Les PLIE proposent un accompagnement individualisé et renforcé des publics, assuré par des référents de parcours individualisés. L'entrée dans le PLIE est un acte volontaire du participant, auquel est alors affecté un référent unique de parcours, dont les missions sont d'établir un diagnostic des compétences, des difficultés et des attentes du participant, de co-construire avec lui son parcours d'insertion et d'en coordonner les étapes, puis d'assurer un suivi dans l'emploi durant les six premiers mois. La mise en œuvre des étapes du parcours d'insertion échoit à différents opérateurs ou prestataires, sélectionnés par les PLIE (Plans locaux pluriannuels pour l'insertion et l'emploi). Certaines étapes du parcours d'insertion peuvent être effectuées dans le cadre des clauses sociales dans les marchés publics.

Hiérarchiser – Chemin 2024-2025

CHEMIN 2024 - 2025





Mission logistique

EPT :

Pascal Girod

Richard Limier

Julia Ekelakela

Juillet 2024

Membres de l'équipe :

Céline Guilloit

Elsa Le Van

Nathalie Mattiuzzo

Renaud Kourland

Jérôme Libeskind

Christophe Renard

Assistante : Nandee Kasende

«Merci de votre attention»



LOGICITÉS
by inddigo

EZV Mobilités

**Grand
Orlyseine
bièvre**
Agir pour et avec vous