

Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est

Atelier thématique Immobilier logistique et foncier

Dossier préparatoire (document de travail)

octobre 2022

une initiative



organisée par

La Région
Grand Est





L'ORT&L Grand Est organise, à l'initiative de l'État et de la Région Grand Est, une **Conférence régionale du fret et de la logistique** articulée autour de 5 ateliers de travail.

Cette conférence doit permettre aux acteurs publics et privés de **partager une vision commune** des multiples enjeux autour du fret et de la logistique en Grand Est et de **cibler des leviers d'action** permettant d'y répondre.

Dans ce cadre, **5 thématiques** ont été retenues et font chacune l'objet d'une journée d'atelier de travail spécifique entre octobre 2022 et février 2023.

Ce dossier préparatoire vise à constituer une ressource utile aux réflexions du 1^{er} atelier de travail de la démarche, consacré aux enjeux autour de l'immobilier logistique et du foncier.

À cette fin, il propose des **axes de travail**, présente un premier **diagnostic** des enjeux pour le territoire et fournit une sélection de **ressources** utiles à leur compréhension et à l'élaboration de réponses à ces enjeux.

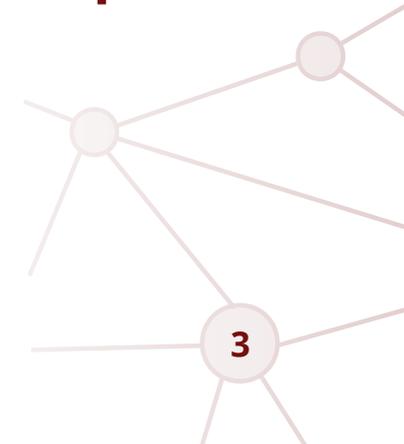
Contact / Informations complémentaires :

conference.logistique@i-carre.net

06 69 31 22 54

Sommaire

Objectifs et enjeux de l'atelier thématique	p. 4
Déroulé de l'atelier thématique	p. 7
Axes de travail	p. 8
Diagnostic logistique du Grand Est en matière de foncier et d'immobilier	p. 12
Cadrage réglementaire et orientations	p. 15
Ressources utiles	p. 16
Glossaire	p. 26



Objectifs et enjeux de l'atelier thématique

Rappel des enjeux et objectifs de la Conférence régionale du fret et de la logistique

Initiée par l'État et la Région Grand Est, la Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est vise à **développer les échanges** entre les acteurs publics et privés afin de **partager les enjeux**, construire un diagnostic partagé et **cibler des pistes d'actions** contribuant à relever les défis des territoires du Grand Est et de ses acteurs en matière de logistique et de transport de marchandises.

Sa mise en œuvre est assurée par **l'Observatoire Régional Transports & Logistique** du Grand Est.

5 grandes thématiques ont été retenues pour faire chacun l'objet d'un travail collectif afin de partager un diagnostic et les enjeux à relever, ainsi que cibler collectivement des pistes d'action pouvant contribuer à apporter des réponses aux défis du territoire autour de cette thématique.

La première thématique abordée et faisant l'objet du présent dossier préparatoire est celle de **l'immobilier logistique et du foncier**.



Immobilier logistique et foncier



Infrastructures et flux de fret



Transition écologique



Ressources humaines



Système logistique régional

Objectifs spécifiques de l'atelier « immobilier logistique et foncier »

L'atelier abordera notamment les **besoins en foncier logistique** à moyen terme et les leviers existants pour **optimiser les usages et les performances économiques, sociales et environnementales**.



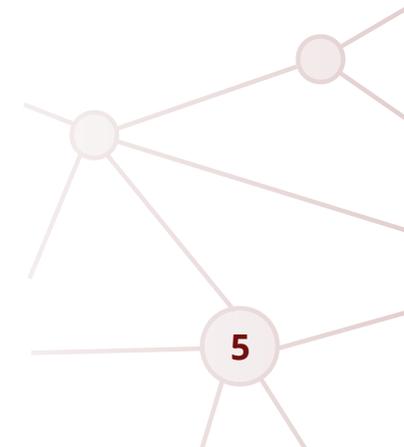
Produits de sortie attendus

- Apporter des orientations spécifiques dans le cadre de l'élaboration du **SRADDET**
- **Spatialiser** les enjeux / besoins
- Prioriser des **pistes d'actions**



Cibles

- **Professionnels de l'immobilier logistique** (commercialisateurs, promoteurs, gestionnaire de parcs d'activités...),
- **Aménageurs** publics et privés,
- **Agences de développement économique et d'urbanisme**,
- **Collectivités** et structures responsables des documents de planification,
- ...et plus largement à **l'ensemble des acteurs concernés** par le transport de marchandises et la logistique



Intégrer la diversité des tailles et fonctions des sites logistiques

Quelles échelles prendre en compte ou cibler ?

Quelles typologies d'équipements ?

Les sites logistiques peuvent avoir une vocation intercontinentale, continentale, nationale mais aussi plus locale, tel que la desserte des agglomérations et la distribution urbaine.



Typologies de plateformes générant des flux urbains (Afilog)

1 PORTE D'ENTRÉE DE L'AGGLOMERATION

50.000m² - 300.000 m²

(foncier : 10 ha et +)

Format immobilier d'interface entre les flux nationaux internationaux et les flux de distribution en milieu urbain dense. **Horizontalité** de l'occupation du sol

2 PLATEFORME URBAINE DE DISTRIBUTION

20.000 m² - 50.000 m²

(foncier : 1 ha à 3 ha)

Format immobilier basé sur la **verticalité** des activités permettant la massification multimodale ou simplement routière.

3 ESPACE URBAIN DE DISTRIBUTION

500 m² - 10.000 m²

Format immobilier support des activités de **distribution capillaire** dans les centres-villes. **Incrustation** dans un bâtiment ou sous sol existant

4 ESPACE URBAIN DE LIVRAISON

... - quelques m²

Format support des activités de livraisons et enlèvements : Instrument pour la **distribution finale**. Aire de livraison, consigne, point-relai, bureau de ville, conciergerie, boîte aux lettres...

Déroulé de l'atelier thématique

Comme pour les 4 autres thématiques de la Conférence régionale du fret et de la logistique, l'immobilier logistique et le foncier fait l'objet d'une journée d'atelier de travail dédiée. Celle-ci a lieu le **jeudi 6 octobre 2022 à l'Hôtel de Région de Strasbourg**.

En amont de celle-ci, un travail de préparation a été mené par Interface Transport, le prestataire accompagnant l'ORT&L Grand Est. Cette préparation, qui a notamment permis de produire le présent dossier, a associé plusieurs membres de l'Observatoire ainsi que des partenaires de travail extérieurs.

Programme de la journée de travail du 6 octobre 2022

9h30 : Accueil

10h00 : Introduction de la journée

10h10 : Présentation du diagnostic et échanges avec les participants

10h45 : Table ronde participative, interventions et échanges entre les participants

12h00 : Conclusion des échanges de la matinée

12h15 – 13h15 : Déjeuner

13h15 : Introduction aux séances de travail de l'après-midi

13h30 : Séance de travail collaboratif en sous-groupes

15h30 : Synthèse des échanges, conclusion et prochaines étapes

16h00 : Fin de la journée

Suites : production d'une synthèse des travaux

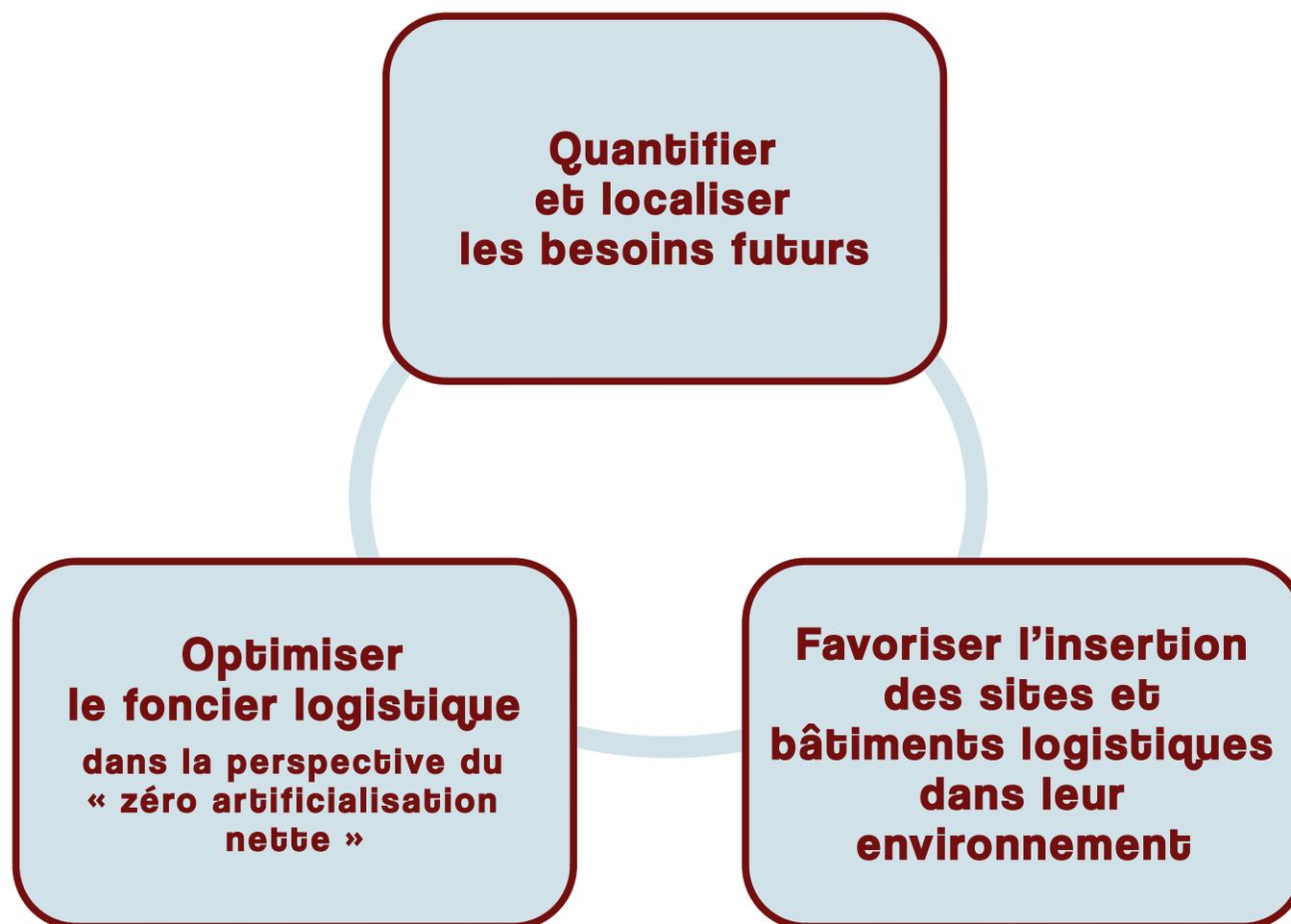
À l'issue de cette journée, un **livret** sera produit afin de synthétiser les travaux et la production des participants, notamment en termes d'enjeux et de pistes d'actions. **Il pourra être enrichi par des contributions ultérieures.**

Il alimentera, en outre, une future **synthèse globale**, commune et transversale à l'ensemble des thématiques.

Axes de travail

Panorama des enjeux et orientations potentielles

3 enjeux fortement imbriqués pour optimiser les usages et les performances économiques, sociales et environnementales du foncier logistique

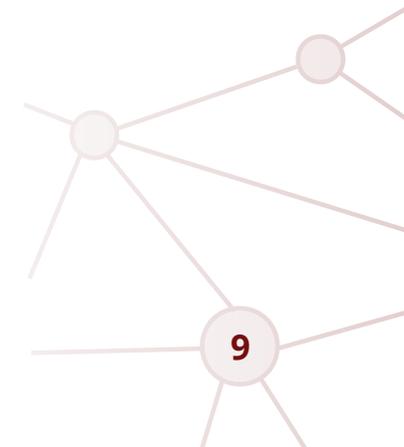


Quantifier et localiser les besoins futurs

Les activités transport et logistique s'appuient sur des implantations foncières qui revêtent pour elles une dimension stratégique et dont les caractéristiques varient en fonction des filières d'activité, des typologies de bâtiments recherchés, etc. Le foncier est cependant une ressource limitée et sa consommation engendre des effets néfastes pour l'environnement et les populations. Il convient donc d'identifier les besoins pour permettre un développement des activités logistiques tout en préservant les riverains et les milieux naturels.

Orientations possibles

- Qualifier l'offre (actuelle et future) et la demande : recensement des friches et terrains disponibles, cartographie du foncier aménageable, enquêtes sur la demande et cartographie des besoins...
- Partager l'information : disposer d'un observatoire et d'un guichet unique référent en matière de foncier logistique
- Réserver, au travers d'une politique foncière cohérente, des espaces bien situés pour des activités logistiques
- Fluidifier les procédures et faciliter les implantations en simplifiant les dossiers, en investissant dans une ingénierie amont pour les études, etc.
- Promouvoir de nouveaux modèles économiques de développement de l'immobilier logistique ?
- ...





Optimiser le foncier logistique dans la perspective du « zéro artificialisation nette »

La loi Climat et Résilience d'août 2021 a introduit un objectif national de « zéro artificialisation nette » (ZAN) des sols à l'horizon 2050. Elle fixe, en outre, un objectif de division de moitié de l'artificialisation de nouveaux terrains ces 10 prochaines années par rapport à la décennie précédente. Cela implique d'être capable de répondre aux nouveaux besoins fonciers (pour des activités logistiques notamment) en évitant au maximum de consommer des terres agricoles ou d'espaces naturels.

Orientations possibles

- Établir un observatoire du foncier déjà artificialisé en vue de le recycler
- Identifier des friches (logistiques, industrielles, commerciales, ...) mobilisables pour de la logistique et procéder à leur requalification
- Privilégier la mixité des activités sur un même site
- Créer une bourse de stockage favorisant la mutualisation des surfaces logistiques
- Verticaliser les constructions, le cas échéant, en adaptant la réglementation locale (PLUi), et en prenant en compte l'impact paysager, la compatibilité avec les activités logistiques selon les filières, etc.
- Densifier les zones logistiques existantes
- ...

Favoriser l'insertion des sites et bâtiments logistiques dans leur environnement

Les sites et bâtiments logistiques s'intègrent dans des zones plus ou moins urbanisées, avec un enjeu de plus en plus prégnant de minimisation des externalités négatives de l'activité sur son environnement, autant d'un point de vue environnemental, que paysager ou encore d'optimisation des flux générés.

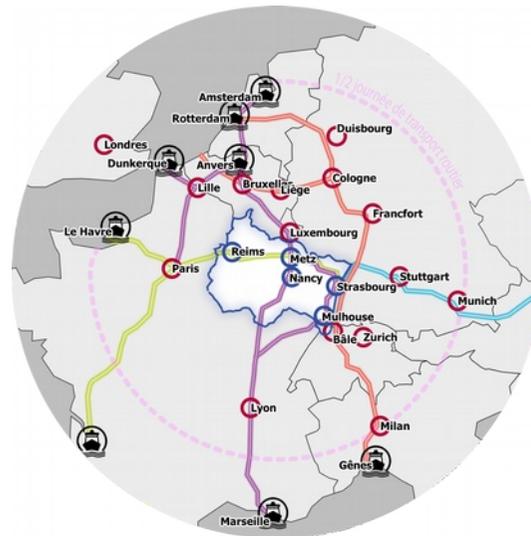
Orientations possibles

- Améliorer l'insertion paysagère des sites et des bâtiments logistiques
- Améliorer la qualité environnementale des zones logistiques : perméabilité des sols, végétalisation, performance énergétique et cycle de vie des bâtiments logistiques, etc.
- Qualifier la plus-value pour le territoire pour chaque nouvelle implantation logistique (création d'emplois, fixation des richesses, etc.)
- Planifier l'aménagement des zones : étudier y compris l'offre de stationnement et de services, la connexion aux réseaux de transport en commun
- Éviter le mitage des implantations logistiques pour favoriser la mutualisation des infrastructures / services à destination des entreprises et de leurs salariés
- Partager des informations sur les bonnes pratiques et projets exemplaires
- ...

Diagnostic logistique du Grand Est en matière de foncier et d'immobilier

Un territoire au cœur de l'Europe logistique

- 5,6 millions d'habitants
- 4 frontières internationales
- 4 corridors du Réseau transeuropéen de transport



Un secteur économique qui irrigue l'ensemble du territoire

- 7 % de l'emploi salarié de la Région
- Une **fonction indispensable** à la grande majorité des activités économiques

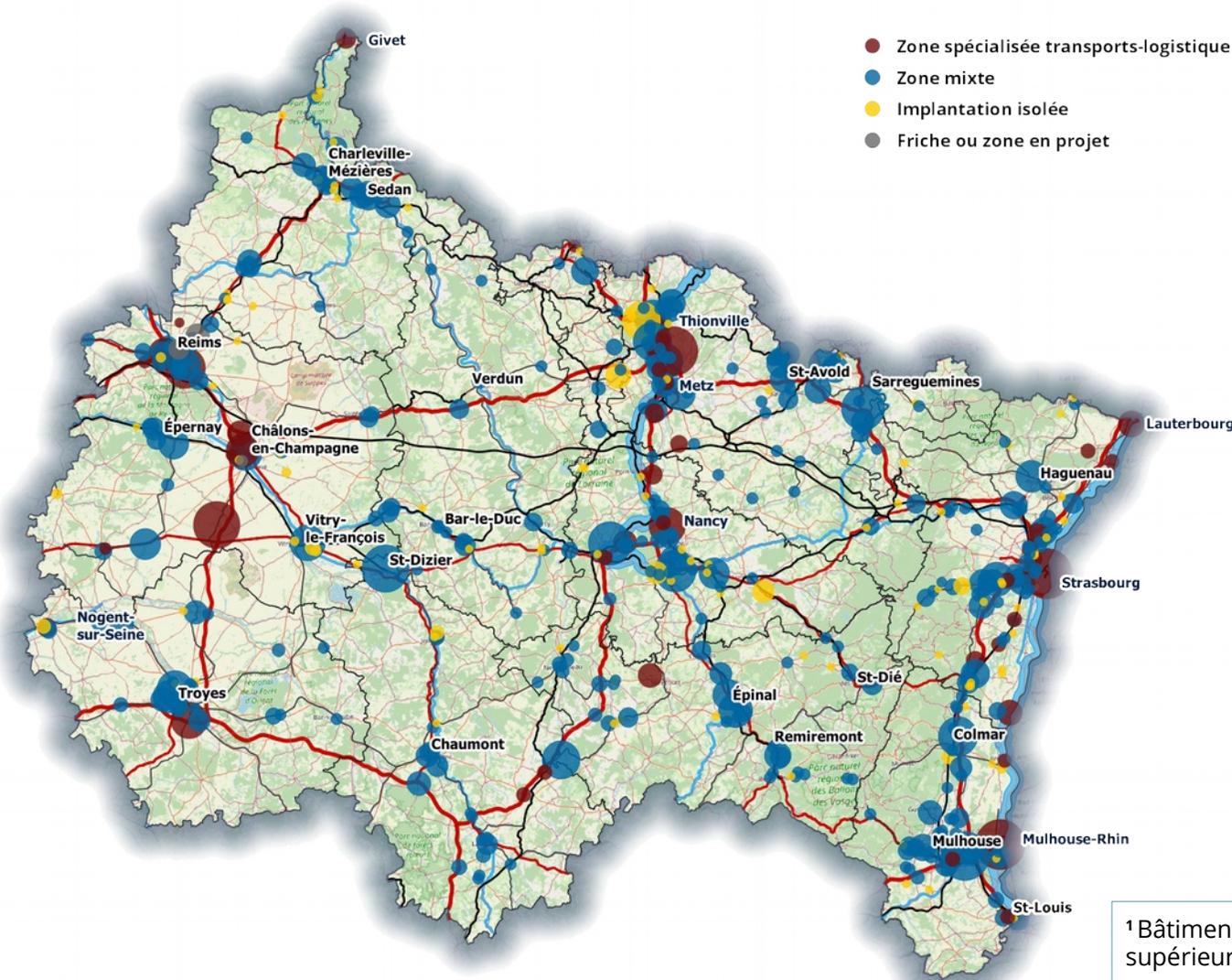


Un territoire frontalier et de transit

Un atout structurant pour le territoire mais également source d'externalités négatives (congestion, pollution, consommation foncière, etc.)

Enjeu de pouvoir « arrêter les flux en Grand Est »

Localisation des zones accueillant des activités logistiques en Grand Est



Source : ORT&L Grand Est, Samarcande

Un parc de **4,7 millions¹** de m² organisé autour de **3 axes** :

Reims-Troyes,
Thionville-Metz-Nancy-Epinal,
Strasbourg-Mulhouse

Un taux de **vacance faible : 3,9 %²** (mars 2022)
À titre de comparaison, le taux de vacance à l'échelle de la France s'établit à 6,7 %.

Source : CBRE, 2020

315 000 m² bâtis en moyenne par an³
soit une **consommation foncière annuelle d'environ 80 ha**

Source : Samarcande, ORT&L Grand Est
Données SDES Sitadel2

155 000 m² par an de nouveaux entrepôts nécessaires pour reconstituer le parc d'ici à 30 ans, 254 000 m² en considérant les niveaux de demande actuels

Source : Arthur Loyd Research

¹ Bâtiments de classe A, B et messagerie supérieures ou égales à 10.000m²

² Taux de vacance prenant en compte les bâtiments disponibles sous 6 mois

³ Entrepôts, sans distinction de surface

3 axes structurants du territoire (étude Arthur Loyd Logistique)

Sources : Estimations Arthur Loyd Research / Étude Afilog
M de m² = millions de mètres-carrés

Rocade champenoise

Infrastructures de transport :
A26 contournant l'Île-de-France
A4 et **A5** en connexion avec Paris
Aéroport de Vatry

Parcs logistiques :
53 bâtiments pour **1,3 M de m²**
4 secteurs principaux :
parc de Buchères, Vatry / Bussy-Lettrée, Recy-Châlons, Reims

Reims
- **Châlons**
- **Troyes**

Sillon lorrain

Infrastructures de transport :
A31 reliant le Benelux et l'Allemagne du Nord à l'axe Rhône-Saône
A4 reliant Paris à l'Alsace et à l'Allemagne du Sud
Ports de Thionville, Metz, Nancy...

Parcs logistiques :
1,8 M de m² concentrés autour de l'A31
Implantations récentes dans des zones plus éloignées : Moncel-lès-Lunéville, Hambach, S^t-Avold...

Thionville - Metz
- **Nancy - Épinal**

Plaine d'Alsace

Infrastructures de transport :
A35 et **A36** reliant l'Allemagne du Nord à la Suisse et au Sud-Est de la France
A4 vers le reste de la France
Ports de Strasbourg, Mulhouse, Colmar...
Aéroports de Bâle-Mulhouse et de Strasbourg-Entzheim

Parcs logistiques :
1,6 M de m² avec un pôle principal (port de Strasbourg) et d'autres zones en bordure d'autoroute (Mommenheim, Vendenheim, Dambach-la-Ville, Colmar, Ensisheim...)

Strasbourg - Colmar
- **Mulhouse**

Cadrage réglementaire et orientations

Les questions autour de l'immobilier et du foncier logistique prennent place dans un contexte de mise en œuvre de l'objectif « ZAN »

Objectif ZAN : Zéro artificialisation nette



Zéro Artificialisation Nette :
Objectif inscrit dans la Loi Climat et Résilience visant l'arrêt, à horizon 2050, de tout accroissement de l'artificialisation des sols

Artificialisation = atteinte à la fonctionnalité des sols



L'objectif de zéro artificialisation nette doit se traduire de manière pérenne dans les **documents de planification** qui doivent, par **mises en compatibilité successives**, permettre d'atteindre l'objectif d'arrêt de l'artificialisation des sols.

Mise en compatibilité des documents de planification :

SRADDET : doit définir la trajectoire et territorialiser les objectifs d'ici février 2024

SCoT (incluant le DAACL) : les objectifs doivent être déclinés d'ici août 2026

PLU/cartes communales : les objectifs doivent être déclinés d'ici août 2027



SRADDET = Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

SCoT = Schéma de Cohérence Territoriale

DAACL = Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique

PLU = Plan Local d'Urbanisme

Sources : Plateforme Régionale du foncier et de l'aménagement durable, Legifrance, Le Village de la Justice

Ressources utiles

Ressources nationales ou issues d'autres territoires

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, Juillet 2021.

Service de l'observation et des statistiques (SOeS), **Atlas des entrepôts et des aires logistiques en 2015** (mars 2017)

Cartofriches© (2020), CEREMA, base de données « friches » homogène à l'échelle nationale

Mesure « **Territoires de logistique** » issue du CILOG 2 (2021) des 49 sites prêts à recevoir des activités logistiques et présentant des facilités d'implantation dans l'optique d'un usage plus sobre

Benchmark de sites logistiques exemplaires (2019), Pôle Métropolitain, Agence d'urbanisme de Lyon & Saint Etienne

Ressources locales

Productions ORT&L Grand Est: **Portail Logistique Grand Est, Atlas des plateformes multimodales...**

Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (**SRADDET**), **Annexe N°3** « Diagnostic thématique - Transport de marchandises », version adoptée le 22 novembre 2019

Arthur Loyd Logistique / Afilog (2022) « **Le parc logistique du Grand-Est : quels nouveaux besoins des utilisateurs ?** »

« **La logistique du Sud Lorraine face aux défis économiques et environnementaux** », SCALEN, Les Cahiers # 53, mars 2021



Webinaire du 27 Février 2022 « **Concevoir un projet de développement économique en contexte ZAN** », Plateforme régionale du foncier et de l'aménagement durable

Exemples autour du renouvellement de friches



PLATEFORME LIDL - VAILOG - SAINT QUENTIN FALLAVIER (38)

Site de 46 000 m², BREEAM « excellent »

Entrepôt multi-températures ayant vocation à approvisionner les 59 magasins Lidl de la région lyonnaise (alimentaire sec, frais et surgelés). Construit sur une ancienne friche industrielle.

EX SITE L'OREAL - PROLOGIS - MARLY LA VILLE (95)

Ancienne friche industrielle de 13,6 ha du groupe L'Oreal rachetée en 2014 par l'investisseur Prologis et entièrement réaménagée. Le site accueille 2 bâtiments logistiques labellisés BREEAM very good pour une surface totale de 54 000 m². Le projet a recueilli le label BiodiverCity avec la note AAAB, devenant ainsi la première opération logistique à obtenir le niveau Excellent



PLATEFORME BIOCOOP - BARJANE - OLLAINVILLE (91)

Centre de distribution Biocoop disposant de 28 000 m² de stockage et de 2 400 m² de bureaux, sur l'ancienne briqueterie de la ville

Exemples autour de la verticalité



Source : Voxlog

PARIS AIR² LOGISTIQUE - GENNEVILLIERS

Construction d'une **plateforme logistique à double étage** sur le port de Gennevilliers. Il s'agit d'un des projets phares de la distribution urbaine de Paris pour les prochaines années.

Le site bénéficie d'un **positionnement géographique très favorable** car desservi à la fois par l'**autoroute** (A86 et A15) et les **transports en commun** (RER C, métro ligne 13). Sa **proximité avec la Seine** permet également d'envisager le développement du transport fluvial de marchandises.

Le bâtiment, d'une surface totale de 63 000m², est occupé par Leroy Merlin (13 000m²) mais surtout Ikea (50 000m²). La proximité immédiate avec Paris (à 5km de la Porte de Clichy) permet d'approvisionner quotidiennement le magasin Ikea Madeleine.

ENTREPÔT MESSAGERIE SEGRO - CORBAS

Projet innovant de messagerie sur deux niveaux, issu d'une requalification de friche industrielle à Corbas, au sud de l'agglomération.

5 300 m². Une partie des quais est accessible en R+1 via une rampe

Certification BREEAM very good.



Source : Soho Atlas in fine



Source : nerco.fr

PLATEFORME LOGISTIQUE INTERMARCHÉ - ST-QUENTIN-FALLAVIER

Construction d'une plateforme logistique de 75 000 m² en froid dirigé et automatisation. Bâtiment de haute qualité environnementale certifié Exceptionnel.

Quartus (maître d'ouvrage)

Exemples inspirants à l'étranger

Performance environnementale



Agence d'urbanisme
Lyon & Saint Etienne

Vue aérienne du bâtiment et du parc paysager

Exemple issu du benchmark de sites logistiques exemplaires (2019), Pôle Métropolitain, Agence d'urbanisme de Lyon & Saint Etienne

G. Park Blue Planet – Stroke-on-Trent

Un bâtiment logistique de 35 000m² sur un seul niveau, construit sur un **ancien site houiller**. Inauguré en 2009, il s'agit du premier bâtiment au monde certifié **BREEAM « Exceptionnel »** avec une note de 85,5%.

Vainqueur du LEAF Best Sustainable Development Award en 2009 et récompensé aux Trophées de la Logistique 2010 du Journal de la Logistique dans la catégorie performance environnementale 3 usages ont été pensés lors de l'aménagement du site : la logistique, un parc et une zone naturelle. Les espaces verts représentent 52 % du site et sont accessibles au public, aménagés par des sentiers pédestres avec des liens vers les chemins de halage du Trent and Mersey Canal à proximité.

Promoteur : Gazeley / Utilisateur JCB World Logistic

Distribution urbaine



HI-LIFE MADRID

Concours Réinventions Cities (Commission européenne) remporté en 2022 par FM Logistic / Citylogix / NG Concept / FM Foundation pour le projet HI-LIFE (La Atalayuela, Madrid) Il s'agit d'un projet de distribution urbaine à **faible impact environnemental**, mêlant espaces verts (9000m²), toitures végétalisées et panneaux photovoltaïques.

LOGISTIC CITYHUB AMSTERDAM (dont multimodalité)

Bâtiment durable livré fin 2021 disposant de 125 000m² d'espaces logistiques et de plus de 10 000 m² de bureaux dans le port d'Amsterdam.

Le **transport par voie d'eau** joue un rôle stratégique autour de l'équipement, situé directement sur le canal de la mer du Nord et facilement accessible depuis l'A10 et la S101. Le centre-ville est accessible à 7 minutes en bateau.



Source : ttm.nl

Identification des friches

« **Le Grand Est**, par son passé industriel, est particulièrement **marqué par la présence de friches (industrielles, militaires, ferroviaires, hospitalières...)** et leur réhabilitation est un réel enjeu pour l'avenir, voire un atout dans un contexte où l'on cherche à contenir l'artificialisation des sols. Les friches se situent principalement **dans les anciens bassins industriels et dans les agglomérations** ».

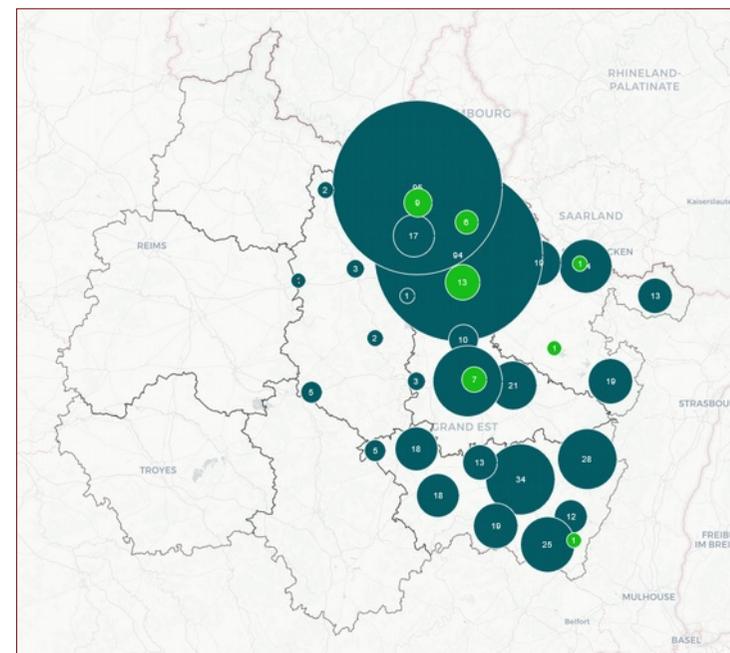
Source : Diagnostic territorial du Grand Est - SRADDET, 2019

L'identification des friches est donc un enjeu pour le territoire, notamment pour positionner du foncier logistique.

3 **observatoires locaux** ont été créés dans la Région :

- Atlas interactif des friches en Lorraine (EPF Grand Est)
- Observatoire de la DDT des Ardennes
- Observatoire du SCoT des Vosges centrales

Atlas des friches en Lorraine
Établissement public foncier de Grand Est

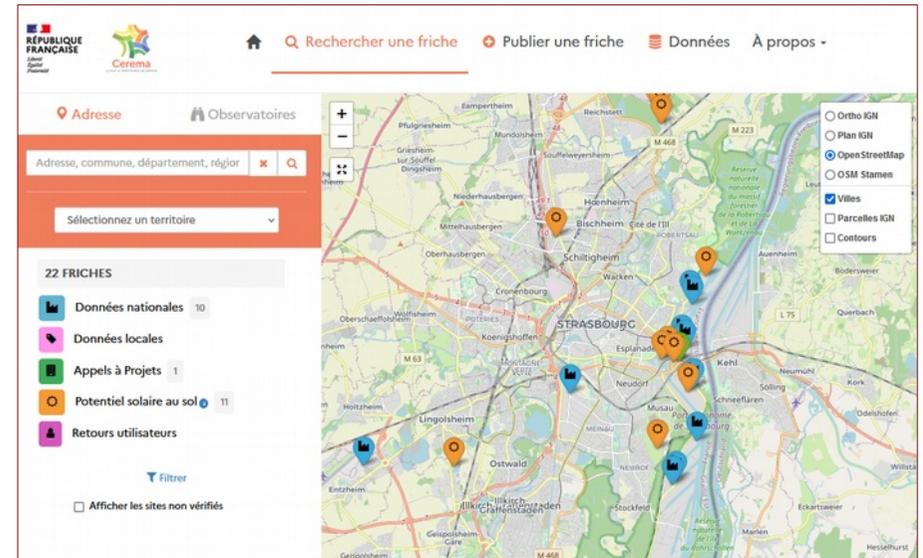


« Cartofriches »

« Cartofriches » est une **application conçue pour recenser les friches** (industrielles, commerciales, d'habitat...).

Mise en ligne par le Cerema à la demande du ministère de la Transition écologique, elle aide les collectivités et l'ensemble des porteurs de projets à **localiser et caractériser les friches pour les réutiliser** et ainsi réduire l'artificialisation des sols.

Plus de 7.200 sites (à l'échelle de la France) y sont désormais recensés à partir de différentes sources, et chacun peut contribuer à alimenter la base de données.



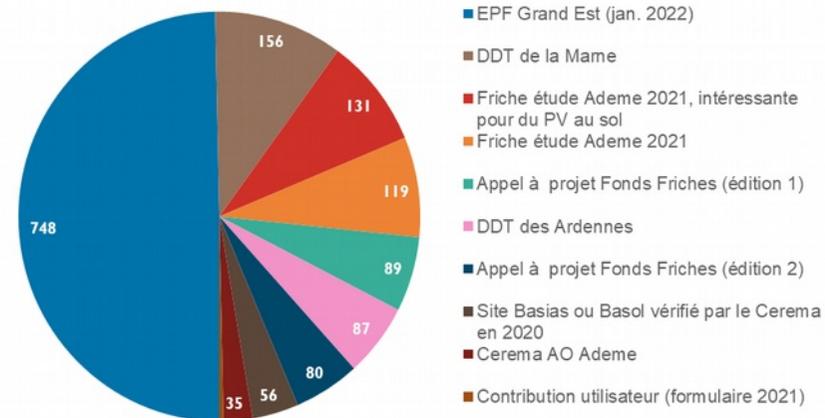
Cartofriches en Grand Est, c'est :

10 sources de données exploitées

1506 sites recensés...

...soit près de **61 000 ha** cumulés de foncier

Nombre de sites recensés dans Cartofriches, selon l'origine de la donnée



Territoires de logistique : 49 sites dont 5 en Grand Est

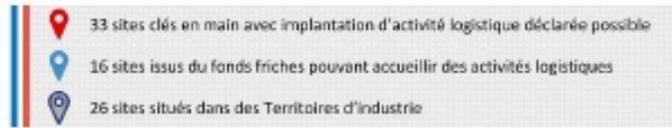
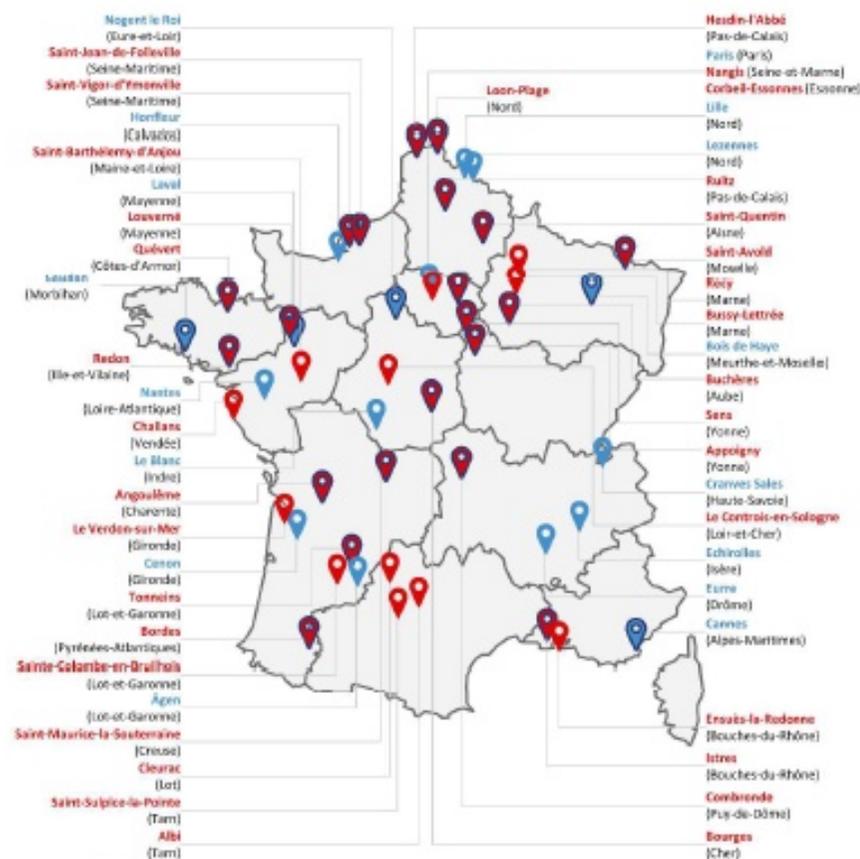
Mesure « **Territoires de logistique** » issue du 2^e Comité interministériel de la logistique (2021) ayant permis l'identification de **49 sites** prêts à recevoir des activités logistiques et présentant des facilités d'implantation dans l'optique d'un usage plus sobre

Sur le total, **33 sites logistiques « clés en main »** sont immédiatement disponibles pour recevoir des activités industrielles ou logistiques. Dans leur cas, « les études et procédures administratives relatives à l'urbanisme, l'archéologie préventive et l'environnement ont été anticipées afin de permettre l'instruction des autorisations nécessaires à l'implantation d'une nouvelle usine dans des délais fiables et maîtrisés ».

5 sites recensés en Grand-Est :

- Clés en main :
Saint-Avold, Recy, Bussy-Létrée, Buchères
- Fonds friches :
Bois de Haye

49 sites identifiés dans des « Territoires de logistique » dont 26 en Territoires d'industrie



Étude Arthur Loyd Logistique

« Le parc logistique du Grand Est : quels nouveaux besoins des utilisateurs ? »

Le Grand-Est, pôle logistique leader à l'extérieur de la dorsale



Evolution de la demande placée de surfaces neuves en Grand-Est

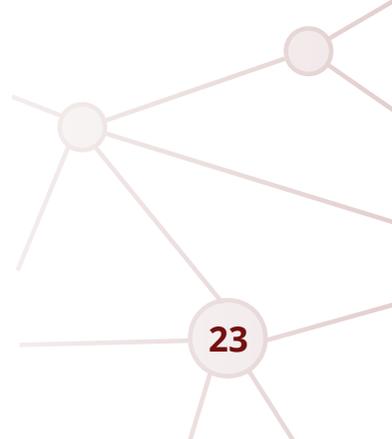


En 2021, la région Grand-Est s'affirmait (pour la 5ème année en 11 ans) comme le plus actif des pôles logistiques localisés à l'extérieur de la dorsale, en termes de surfaces commercialisées. Au cours de la dernière année écoulée, la demande placée dans ce secteur a même surpassé celle de la région marseillaise.

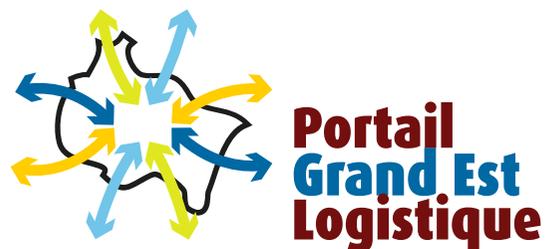
Tout comme à l'échelle française, les utilisateurs ont nettement accentué leurs prises de positions sur des surfaces neuves ou à construire au cours des dernières années. Entre 2018 et 2021, 254 000 m² de nouvelles surfaces étaient ainsi commercialisés chaque année.



Sources : Arthur Loyd Research

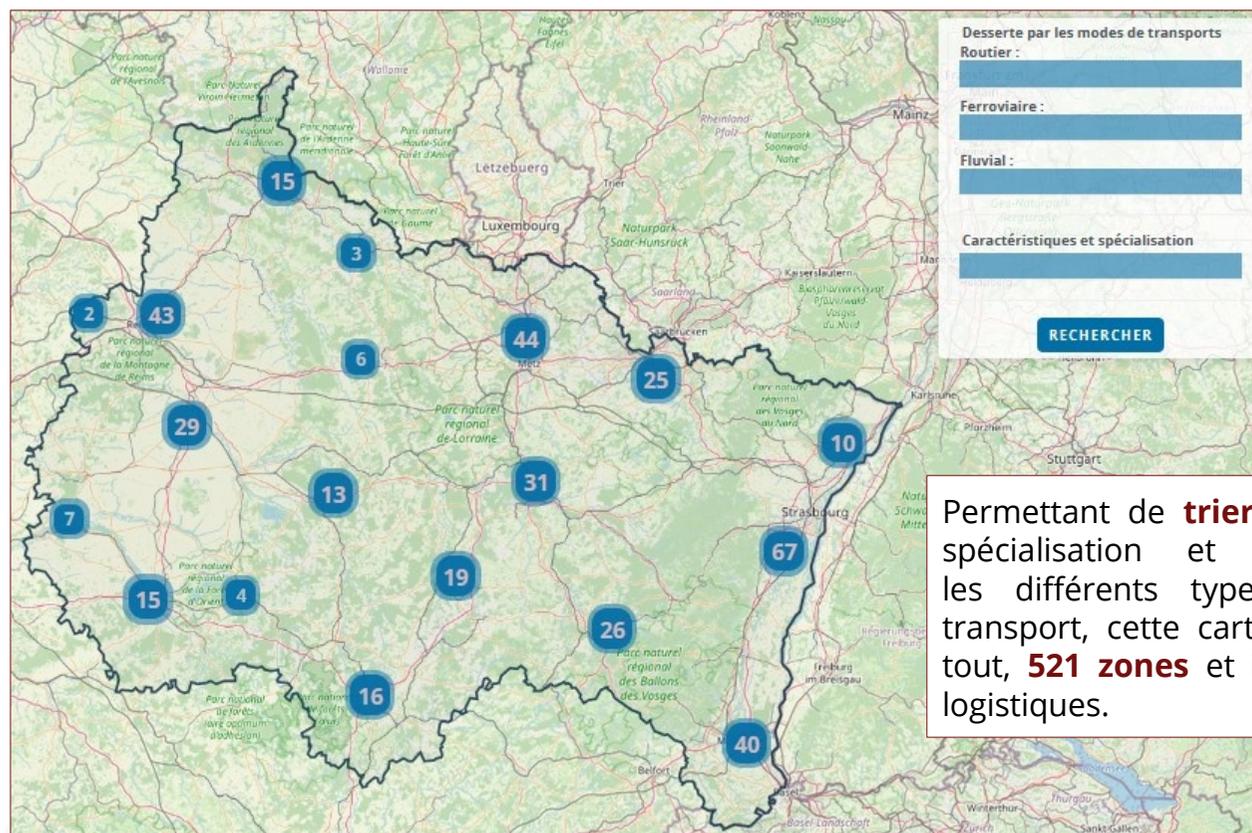


Cartographie interactive des zones accueillant des activités logistiques sur le Portail Logistique Grand Est



Conçu et géré par l'ORT&L Grand Est, à l'initiative de la Région Grand Est, le site www.logistique-grandest.fr vise à faciliter l'accès aux informations autour de la logistique en Grand Est aux entreprises, particuliers et acteurs publics.

Mis en ligne début 2020, il comprend notamment une **cartographie interactive des zones accueillant des activités de transport de marchandises et de logistique en Grand Est.**

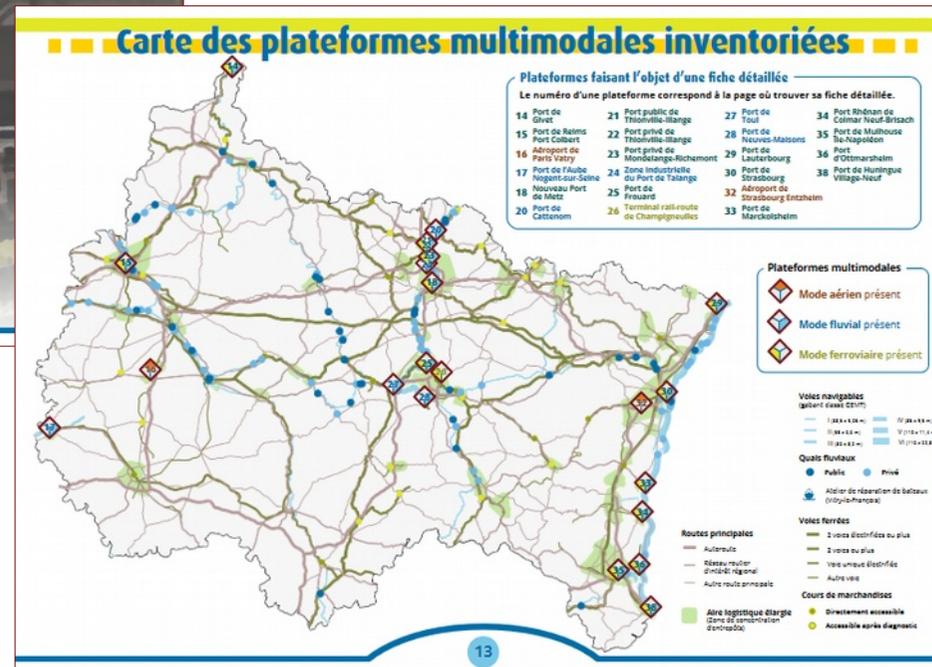


Permettant de **trier** les zones suivant leur spécialisation et leur proximité avec les différents types d'infrastructures de transport, cette cartographie inventorie, en tout, **521 zones** et implantations d'activités logistiques.

Atlas des plateformes multimodales en Grand Est

L'ORT&L Grand Est a produit un Atlas des plateformes multimodales en Grand Est. Paru en mai 2022, ce livret vise à mieux faire connaître les équipements présents dans la région qui facilitent le passage des marchandises d'un mode de transport à un autre.

Il comprend notamment des **fiches détaillées** sur chacune des 22 plateformes inventoriées dans le cadre de cette démarche.



Glossaire

Logistique

Chargeur : Se dit de toute personne physique ou morale confiant une marchandise à acheminer par un transporteur pour compte d'autrui. Le chargeur est le client du transporteur.

Cross docking : Passage des colis, des palettes, des quais d'arrivée aux quais de départ, sans stockage ou picking (opération de préparation des commandes par prélèvement des unités de vente dans le stock). Souvent, les unités reçues le soir quittent l'entrepôt le lendemain matin très tôt. Le cross docking est le cœur de métier de la messagerie.

Entrepôt : Lieu de réception, stockage et d'expédition de produits. Les entrepôts voient aussi souvent la réalisation de prestations de services additionnelles, comme la préparation de commandes, l'étiquetage, l'assemblage à la demande, le service après-vente.

Hub : Mot anglais signifiant « moyeu ». Utilisé le plus souvent en association avec « spoke » signifiant « rayon », le terme désigne un lieu où convergent les trafics. Infrastructure logistique vers laquelle sont acheminés puis triés des flux de provenances diverses afin de les regrouper et de réexpédier vers d'autres destinations. Les hubs permettent une massification et une synchronisation des flux.

Logistique : terme qui regroupe un ensemble de processus et d'actions ayant pour objectif de « recourir au bon moment (quand une demande existe ou est anticipée) aux bonnes ressources pour concevoir, fabriquer et livrer le bon produit au bon endroit dans les bons délais et au meilleur coût et prix »
(FABBE-COSTES, 2007 : 20)

Logistique d'approvisionnement : Ensemble des activités qui ont pour objectif d'assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par l'entreprise des références et quantités voulues de matières premières, produits semi-finis, équipements, dans les meilleures conditions de coût. La réalisation de ce processus implique la définition d'une politique d'approvisionnement (méthode de gestion des approvisionnements, délais livraison, gestion du transport en amont, établissement d'un réseau de fournisseurs, système d'information...).

Massification : Action de regrouper des chargements devant emprunter, en tout ou partie, le même parcours afin de diminuer le coût moyen d'acheminement et/ou de rendre possible l'utilisation de modes de transport massifs (camions de grande capacité, barges fluviales, ou trains).

Plateforme logistique : Se dit d'un ensemble d'installations où convergent les marchandises, soit ramassées dans une zone, soit destinées à y être distribuées. Le passage par une plateforme sous-entend des ruptures de charge, éventuellement le transbordement d'un mode à un autre.

Plate-forme multimodale : Se dit d'un espace aménagé de manière à faciliter le transbordement de marchandises entre deux ou plusieurs modes de transport.

Rupture de charge : Terme relatif à l'Interruption dans la chaîne d'acheminement des marchandises au moment du passage d'un mode à l'autre ou d'un véhicule à un autre. Toute rupture de charge a un coût, en temps, en manutention voire de stockage intermédiaire.

Foncier

Artificialisation des sols : Phénomène anthropique par lequel les espaces naturels, agricoles et forestiers sont transformés au profit d'implantations artificielles (constructions à usage d'habitation, d'activités ou de loisirs, infrastructures de transport, etc.). Le sol subit un changement d'usage. Ce changement d'usage est le plus souvent très complexe à inverser.

Sources : Production Cerema, avec l'appui de l'ORT&L et d'Interface Transport, pour l'Atlas des plateformes multimodales en Grand Est (2021) ; Plateforme régionale du Foncier & de l'Aménagement Durable (glossaire produit en 2019 à partir d'un travail collectif et enrichi par les sources de l'IAU, GeoConfluence)

Densification : Phénomène par lequel un périmètre donné devient plus dense en logements, population, en emplois, en bâti ou selon tout indicateur choisi. La mesure de la densification correspond au rapport entre la densité mesurée au temps t0 et celle mesurée au temps t-1 antérieur. Si ce rapport est inférieur à 1, on assiste à une perte de densité ou « dédensification ». La densification du bâti peut induire une consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers, lorsque ces derniers sont situés à l'intérieur de l'enveloppe urbaine.

Friche urbaine : Espace artificialisé bâti ou non connaissant une absence d'activité à moyen ou long terme et nécessitant une impulsion publique et/ou privée afin d'être reconverti. Cette absence d'activité peut s'inscrire dans un temps court ou un temps long. La friche urbaine est un élément du cycle foncier et a généralement pour objectif à s'insérer dans un projet de reconversion. En fonction de son activité précédente, elle est qualifiée de commerciale, industrielle, militaire...

Imperméabilisation : L'imperméabilisation des sols correspond au recouvrement d'un sol par un matériau imperméable (enrobé, béton, etc.) qui entraîne notamment une altération de la capacité d'infiltration de l'eau. Les constructions, les revêtements artificiels (voiries, parkings, etc.) et les aménagements souterrains conduisent à l'imperméabilisation de vastes surfaces, provoquant une forte perturbation du cycle de l'eau à une échelle locale voire globale.

Zone d'activités économiques : Espace regroupant ou ayant vocation à regrouper plusieurs activités économiques ou une activité majeure pouvant être industrielle, artisanale, logistique, commerciale, tertiaire ou mixte. Elle peut être publique ou privée. Sa vocation économique est exclusive mais elle peut ponctuellement intégrer de l'habitat ou des services. Elle est délimitée par un périmètre ou un zonage défini par les documents d'urbanisme, mais elle peut aussi être constituée de fait, sans aménageur ou opérateur unique.



Directeur de publication

Jean-Pierre Caillot, Président de l'ORT&L Grand Est

Rédaction

Kevin Pereira (Interface Transport)

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

Relecture

Comité technique et groupe de suivi thématique de l'ORT&L Grand Est

Conception graphique

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

Cartographie et infographie

Nicolas Boidevezi, Christophe Belenger (DREAL Grand Est),

Interface Transport, ArxIT, Samarcande

Photos et illustrations

© Terra, MTE



www.ortl-grandest.fr

ortl.grandest@i-carre.net

Ce document a été produit par l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est.

Association regroupant administrations, collectivités locales et représentants des acteurs professionnels du secteur de transports et de la logistique, l'ORT&L Grand Est a pour objectifs l'amélioration et la diffusion des connaissances dans le domaine des transports et de la logistique sur l'ensemble du Grand Est.