

des enjeux liés à l'aménagement du territoire sont également importants : bien évidemment la mixité des usages sur la voie et le stationnement, mais aussi le réaménagement de l'espace public. Par ailleurs, l'implantation de plus en plus lointaine des centres urbains des centres logistiques (desservement logistique) amène également une réflexion sur le maillage des plateformes logistiques et leur intégration en ville.

Enfin, l'activité logistique est constitutive de développement économique d'un territoire. Il s'agit de plus d'un secteur d'activité pourvoyeur d'emplois non délocalisables, et essentiel au dynamisme commercial, notamment des commerces de centre-ville. Le développement de l'é-commerce a ainsi provoqué une augmentation de l'activité logistique. Cette évolution s'accompagne d'une meilleure prise en compte de la notion du "dernier kilomètre", traditionnellement générateur de nombre de nuisances.

de cadre et des enjeux étant déterminés, il convient d'étudier et de proposer les réponses que peut apporter la métropole.

L - Vers une meilleure prise en compte de la logistique dans l'action métropolitaine.

La logistique fait appel à un nombre d'acteurs important, qu'il convient de considérer pour élaborer des propositions d'actions concertées et opérationnelles.

A - L'action de la métropole, entre logiques privées et action publique.

La logistique est principalement le fait d'une activité entre acteurs de la sphère marchande, privée. Ainsi, toute démarche de la métropole dans ce secteur nécessite un dialogue avec ces acteurs, afin de calibrer une action publique répondant à la fois aux impératifs privés, mais aussi à l'ambition de la politique de la métropole.

Il est donc proposé de mettre en place un comité de pilotage comprenant le vice-président de la métropole, chargé de l'aménagement du territoire et de la logistique, les principales entreprises de

CONCOURS ou EXAMEN

donnant accès à l'emploi de :

Attaché territorial

à titre interne (1)

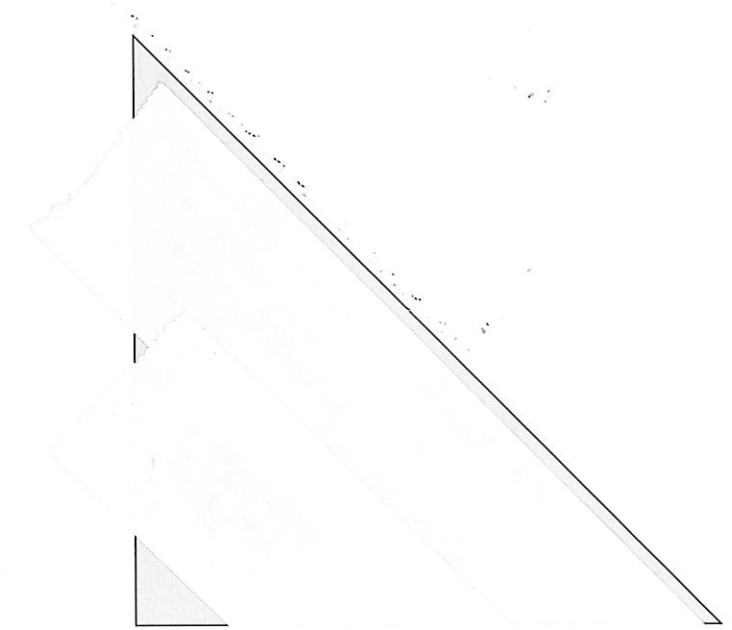
à titre externe (1)

au titre du troisième concours (1)

Spécialité Urbanisme

Épreuve de Rapport

Date de l'épreuve 24/11/2016



A xxx, le 24 nov. 2016

Objet: Rapport d'analyse et de proposition pour une meilleure appréhension du secteur logistique dans les politiques publiques de la Métropole

Références:

- Loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
- Loi sur la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
- Loi sur la transition écologique et la croissance verte
- Loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République

Rapport à l'attention
du Directeur

Secteur important en France, l'activité logistique connaît une croissance pourvoyeuse d'emplois. Toutefois, si le maillon urbain ne représente qu'1% de la distance parcourue par les marchandises, il est

Colonne réservée à l'Administration

Numéro de correction

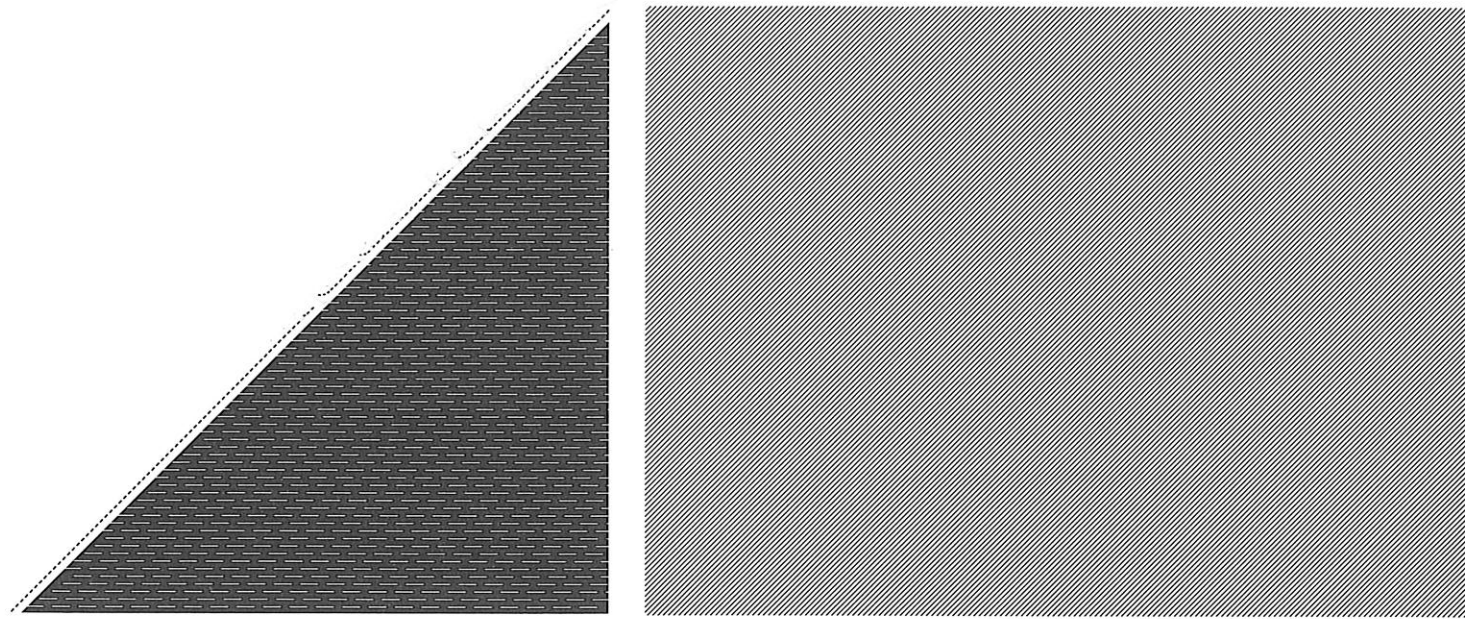
2554

Numéro d'anonymat

Note attribuée (réservé au jury)

11,75

Visa du jury ou de la Commission de Surveillance



le lieu de la cristallisation de tensions entre acteurs, et interpelle la collectivité dans son organisation, l'usage de son territoire et le cadre de vie de ses habitants.

La métropole se doit donc d'appréhender ce secteur, à l'origine de nombreux enjeux venant interpeller ses compétences.

Ainsi, il convient de présenter, dans un premier temps, les principaux éléments de cadrage de l'activité logistique, pour envisager dans une seconde partie les réponses que la métropole peut apporter au secteur.

1. La logistique, au cœur de l'évolution de la société

La croissance du secteur logistique suit l'évolution des demandes et des pratiques des habitants. Mais cette croissance n'est pas sans poser question pour les pouvoirs publics, notamment sur ses impacts environnementaux.

A - Les cadres publics de l'activité logistique

L'activité logistique, notamment du fait de la mondialisation de l'économie, interpelle l'ensemble des acteurs publics, qui

anticipent ou réagissent le plus souvent par le biais d'une réglementation ayant trait aux impacts environnementaux imputés de la logistique.

Ainsi, l'Union Européenne a pour objectif, concernant la logistique, de réduire les incidences du transport sur l'environnement, sans sacrifier la croissance économique.

En France, d'un point de vue stratégique, l'État s'est engagé dans les accords de Paris de 2015 et a élaboré une stratégie nationale pour la logistique, cadre de développement de cette activité.

D'un point de vue réglementaire, le législateur a donné aux collectivités territoriales des pouvoirs permettant d'encadrer l'activité, au travers des lois LAURE, TECV, NAPTAD et NOSTRA, avec une approche environnementale prépondérante.

Ainsi, les conseils régionaux ont la possibilité de prendre en compte cette activité grâce aux schémas dont ils ont la compétence : schéma régional d'aménagement du territoire, schéma régional de développement économique, schéma régional sur l'eau et l'environnement.

L'échelon local des EPCI peut traiter de la logistique dans le SCOT et le PDU, mais aussi grâce aux PLU (PLUi, dans le cadre de la métropole) : organisation de déplacement, usage du foncier, préservation de l'environnement et du cadre de vie.

Enfin, le pouvoir de police du maire sur l'utilisation de la voie et du stationnement permet d'encadrer et d'adapter l'activité logistique aux contextes communaux.

Ces éléments permettent de cadrer un secteur économique lourd d'enjeux pour la collectivité locale et ses habitants.

B. Une activité qui interpelle l'évolution des collectivités locales.

Un enjeu primordial qui se dégage de l'activité logistique est celui de la maîtrise de l'impact environnemental. Celui-ci interroge la collectivité locale principalement dans sa compétence de santé publique : maîtrise de la pollution atmosphérique, maîtrise de la pollution sonore, réduction des embouteillages.

logistique, les associations de commerçants, les associations d'usagers de la route, la Poste, afin de convenir de la mise en place d'un document stratégique à visée opérationnelle de type charte de logistique urbaine et durable.

La réalisation technique de ce document, et sa déclinaison en plan d'action, se fera grâce à l'embauche d'un cadre A, chargé de mission ou chef de projet "logistique urbaine". Il aura pour tâche d'assurer la concertation en vue d'établir un diagnostic préalable aux définitions des enjeux sur la métropole.

De ces enjeux découlera le plan d'action, porté notamment avec les services de la métropole concernés par l'activité logistique: le voisin, l'urbanisme, la gestion des déchets, l'espace public et le stationnement, les services environnement et santé publique.

Il conviendra d'être particulièrement attentif à ce que les enjeux et la stratégie de la métropole soient cohérents avec les documents et les cadres "supra", dont ceux du Conseil régional.

L'élaboration du plan d'action se fera au moyen d'un comité mixte technique, associant des services de la métropole et animé par le chargé de mission.

Au-delà d'une stratégie partagée, il est nécessaire d'établir un plan d'actions cohérentes et réalisables, notamment au regard des moyens et des compétences de la métropole.

B- Vers un plan d'action ambitieux et réaliste

Dans le cadre concret de la charte de logistique urbaine, la métropole peut avoir deux types d'action: elle est à maîtrise d'ouvrage de projets, ou bien elle est en posture d'animation, d'accompagnement et d'incitation auprès de ses partenaires signataires.

Dans le cadre d'une politique incitative, la métropole peut proposer aux acteurs de la logistique, et principalement aux transporteurs, de l'expérimentation des livraisons ou des horaires atypiques, notamment afin de libérer les pics de circulation.

Elle peut également favoriser le stationnement de véhicules de

livraison principalement imposables de GES, type véhicules hybrides ou électriques, tripostams.

La question des centres urbains de logistique étant prioritaire, elle a la possibilité d'animer une démarche aboutissant à la planification d'espaces logistiques.

Par ailleurs, la métropole comme maître d'ouvrage devra mettre en place un observatoire de la logistique, par le biais d'un marché de service, avec pour objectif d'avoir régulièrement un état des lieux et surtout une analyse de l'évolution de l'activité logistique sur son territoire.

Cette analyse lui permettra de mieux prendre en compte cette activité dans son PLU, à l'occasion de sa modification ou de sa création, (*) mais aussi d'intégrer pleinement le volet transport de marchandises dans son PDU. Ces éléments seront intégrés dans le SCOT.

La métropole, en tant qu'AOP, pourra, si l'offre publique est jugée inadéquate, organiser un service public de transport de marchandises de logistique urbaine, sous condition de préciser cette compétence.

Enfin, des aménagements sur l'espace public, tels que les pistes cyclables, ou la mise en place de points relais dans certains services de la métropole, permettront de limiter la nuisance du dernier kilomètre de livraison.

Secteur trop souvent appréhendé sous le seul prisme environnemental, la logistique interpelle en réalité un nombre important de politiques publiques locales. Les collectivités territoriales, dont la métropole, s'engagent donc de plus en plus dans une démarche concertée afin de préserver le cadre de vie des habitants, tout en favorisant le développement économique de leur territoire.

(*) et ainsi rendre obligatoire une surface de livraison sur certains secteurs