



**MINISTÈRES  
ÉCONOMIQUES  
ET FINANCIERS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **13 EXEMPLES DE PRATIQUES TERRITORIALES INSPIRANTES DANS LE SECTEUR DE LA LOGISTIQUE**

Février 2026

**DGE/SEP/SDSM**

# SOMMAIRE : 13 PRATIQUES TERRITORIALES INSPIRANTES QUI PEUVENT ÊTRE MOBILISÉES PAR LES ACTEURS PUBLICS LOCAUX

Exemples de territoires ayant mis en place ces actions

- 1** Soutenir les associations et clusters territoriaux Ex. PIL'ES en Isère, Bretagne Supply Chain, etc.
- 2** Mettre en place des plans d'actions public-privé Ex. Charte LUD de Nantes métropole
- 3** Cartographier le foncier logistique existant et les besoins futurs Ex. Schéma de cohérence logistique Normandie de LSN
- 4** Identifier du foncier logistique à haut potentiel Ex. Action de la région Hauts-de-France
- 5** Renforcer la maîtrise du foncier public dédié à la logistique Ex. La CNR dans la vallée du Rhône
- 6** S'associer à des projets européens Ex. eFTI4ALL en Martinique



- 7** Soutenir les acteurs logistiques innovants Ex. Initiative SmartPort en Grand
- 8** Inclure des critères de transport durable dans les achats publics Ex. Charte LUD de Grand Angoulême
- 9** Publier une charte poids lourds Ex. Département de l'Oise
- 10** Soutenir la transition des acteurs logistiques par des dispositifs d'aide Ex. Appel à projets Développement des circuits alimentaires locaux en Nouvelle-Aquitaine
- 11** Mettre en place des conditions de livraison favorables aux véhicules décarbonés Ex. Chartres métropole
- 12** Optimiser la logistique de la restauration collective grâce à l'IA Ex. Société Publique Locale Loire Angers Restauration
- 13** Faire émerger une offre de foncier alternative pour décarboner les livraisons Ex. Foncière Sogaris (Ile-de-France)

## CONTEXTE ET METHODOLOGIE

- Ce document a pour objectif de **présenter des exemples de pratiques territoriales inspirantes qui contribuent aux politiques publiques en faveur de la logistique** - transport et entreposage de marchandises - dans les territoires. Il s'inscrit dans une démarche de territorialisation de la [Stratégie nationale logistique](#), portée par la Direction générale des Entreprises (DGE, ministère de l'Économie et des Finances), la Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM, ministère des Transports) et France Logistique.
- Les initiatives répertoriées dans ce document répondent à des enjeux identifiés du secteur logistique, comme la transition écologique et la coopération public-privé, en y apportant des réponses concrètes. Elles sont *a priori* duplicables, sous réserve, le cas échéant, d'adaptations au contexte territorial. Elles sont principalement portées par des acteurs publics, nécessitant souvent une forte implication des acteurs privés. Il est à noter que certaines de ces initiatives n'ont pas encore fait l'objet d'une évaluation approfondie, ou sont trop récentes pour permettre un retour d'expérience consolidé.
- **Les pratiques ont été identifiées par plusieurs canaux :**
  - [Sondage](#) conduit en juin et juillet 2024 par la DGE, la DGITM et France Logistique
  - Déplacements et visites en région
  - Services déconcentrés de l'État
  - Veille documentaire et échange avec les acteurs de terrain
- Ce document ne vise pas l'exhaustivité et sera complété au fur et à mesure des échanges et des déplacements afin de faciliter les échanges de pratiques à forte valeur ajoutée entre acteurs territoriaux. Il est complémentaire à d'autres initiatives, dont notamment la base de projets InTerLUD qui offre une [boîte à outils](#) avec des exemples de projets en lien avec la logistique urbaine.

# 1. SOUTENIR LES ASSOCIATIONS ET CLUSTERS QUI ANIMENT LA FILIÈRE LOGISTIQUE LOCALE

## 🎯 Intérêt et objectifs :

- Renforcer le dialogue entre des acteurs souvent très nombreux et hétérogènes ; améliorer le dialogue public-privé et la gouvernance locale
- Améliorer la visibilité et l'attractivité de la filière
- Favoriser l'échange de bonnes pratiques ; produire des connaissances et assurer une veille
- Mettre en place des projets collectifs

## 🧩 Des types d'associations et de clusters très variés :

- **Associations et clusters d'acteurs** : Logistique Seine Normandie, Bretagne Supply Chain, Tenlog, PIL'ES, club logistique urbaine de la métropole de Bordeaux, I-trans, Euralogistic
- **Associations de corridors de transport** : réunissant les ports, elles œuvrent au développement du transport multimodal au niveau des corridors RTE-T (ex. Norlink, Medlink Ports)

## 👍 Facteurs clés de succès :

- Adhérents : nombre suffisant, mixité, implication
- Co-fondation ou soutien par des collectivités, chambres consulaires ou associations nationales
- Capacité à collaborer des acteurs du territoire, notamment pour dégager une vision cohérente entre acteurs publics et privés sur la logistique
- Viabilité du modèle économique, potentiellement difficile à sécuriser
- Temps du collaboratif avant l'obtention de résultats concrets

### Exemples d'associations et de clusters



## 2. METTRE EN PLACE DES PLANS D' ACTIONS PUBLIC-PRIVE A L'ECHELLE TERRITORIALE

### Intérêt et objectifs :

- Renforcer le dialogue public-privé en établissant une gouvernance locale
- Proposer une vision à long terme et cohérente sur la logistique au sein du territoire
- Mettre en œuvre des actions collectives adaptées aux enjeux de la filière logistique

### Une démarche clé à différentes échelles

- **EPCI et grandes villes** : elles ont différents leviers selon leur type. Par ex. pour les métropoles : planification urbaine, organisation des mobilités, etc. Le programme CEE InTerLUD, lancé en 2020, vise à aider au déploiement de chartes de logistique urbaine durable pour les EPCI. Il apporte une expertise clé pour les moyennes et petites collectivités.
- **Régions** : stratégie d'aménagement (SRADDET), soutien au développement d'activités économiques et à la formation, etc. Ex. feuille de route de la mobilité des biens et des marchandises en Bretagne

### Facteurs clés de succès :

- Accompagnement réalisé par des experts
- Portage et appropriation par des élus et techniciens, stable dans le temps
- Sécurisation des moyens et leviers techniques et financiers pour la phase de mise en œuvre une fois la charte ratifiée
- Alignement sur les objectifs et partage de compétences entre collectivités d'un même territoire
- Partage du calendrier et de la temporalité entre acteurs publics et privés

### Exemple :



### Pacte de logistique urbaine durable et résiliente (2022):

- **Septembre 2021** : signature de la convention InTerLUD
- **Juin 2022** : validation du plan d'actions comprenant 58 actions : en cours, à lancer rapidement, mises de côté et de plaidoyer national
- **Automne 2021-Eté 2022** : groupes de travail et rédaction de fiches-actions
- **Ex. d'action** : Mettre en œuvre une clause de livraison par vélo cargo pour un marché de fourniture de la ville de Nantes

### 3. CARTOGRAPHIER LES SITES LOGISTIQUES ACTUELS ET QUANTIFIER LES BESOINS D'IMPLANTATIONS FUTURES

#### Intérêt et objectifs :

- Renforcer la connaissance des acteurs publics et privés sur le foncier logistique et mieux appréhender les pratiques d'implantation des opérateurs
- Eclairer les démarches de planification territoriale à différentes échelles (SRADET, SCoT, PLUi) en identifiant les zones où la pression logistique est forte
- Evaluer et répondre aux besoins en foncier futurs en identifiant des gisements grâce notamment au renouvellement des équipements vieillissants et à la densification

#### Différentes initiatives menées dans des contextes variés

- **Cartographie de l'Apur<sup>1</sup>** des [sites logistiques actuels et potentiels](#) : contribution au groupe de travail « immobilier » dans le cadre de la stratégie logistique parisienne, complétée par l'atlas des projets récents et en cours et l'identification des gisements de foncier.
- **Cartographie de la Délégation générale au développement de l'axe MeRS<sup>2</sup>** recensant les principales zones et plateformes logistiques et les sites industriels de plus de 10 ha situés ainsi qu'un [catalogue du foncier](#) disponible sous forme d'une carte interactive afin de renforcer l'attractivité de l'axe.
- **Localisation et caractérisation du foncier logistique en Pays de la Loire par la DREAL<sup>3</sup>** pour anticiper les besoins futurs dans un contexte de raréfaction du foncier.
- Réalisation d'un « [Schéma de cohérence logistique régional](#) » par **Logistique Seine Normandie** avec identification des territoires à fort enjeu et quantification territorialisée des besoins fonciers futurs.

#### Facteurs clés de succès :

- Portage et contribution des acteurs publics et privés (notamment sur les données)
- Compétences internes ou accompagnement par un acteur spécialisé dans l'analyse des données
- Moyens financiers pour la production initiale et la mise à jour
- Articulation avec les études nationales (ex. Atlas des entrepôts) et locales (ex. observatoires, INSEE)



<sup>1</sup>Atelier parisien d'urbanisme ; <sup>2</sup>Méditerranée Rhône Saône ; <sup>3</sup>Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

## 4. IDENTIFIER DES ZONES PRIORITAIRES D'IMPLANTATION DES ENTREPÔTS LOGISTIQUES

### Intérêt et objectifs :

- Identifier des zones prioritaires d'implantation, optimales du point de vue des acteurs publics et des besoins du privé (analyse multicritères, co-construction, mise en cohérence)
- Réduire les externalités négatives des activités logistiques et accroître si possible les retombées positives pour les territoires (stratégie d'aménagement durable)
- Réduire le nombre de t.km de marchandises transportées grâce à l'optimisation de l'implantation des entrepôts, la massification du transport et le report modal



### Des initiatives menées dans le cadre des stratégies territoriales d'aménagement

- La **Préfecture de l'Oise** (coordination DDT) identifie les secteurs d'implantation préférés d'entrepôts logistiques dans son Schéma départemental de cohérence logistique. Cette démarche associe une quarantaine de partenaires infra et supra départementaux. Elle renforce les stratégies d'aménagement logistique locales. Bientôt achevée, elle met en place une nouvelle gouvernance territoriale dédiée. Elle inspire d'autres départements.
- La **Région Hauts-de-France** travaille sur un Schéma régional des sites stratégiques fret et logistiques, un outil pour repérer du foncier à haut potentiel de report modal dans le cadre d'une démarche associant les différents acteurs de la région, les services de l'État et le réseau des agences d'urbanisme en rendant les données disponibles de manière succincte.



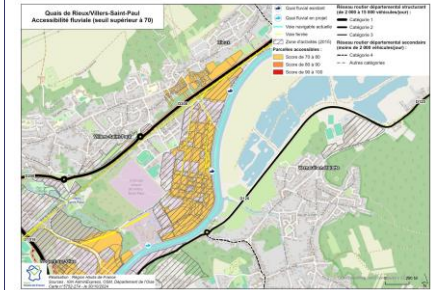
### Facteurs clés de succès :

- Portage et contribution de l'ensemble des acteurs publics et privés
- Compétences en matière d'aménagement et d'analyse des données, souvent hétérogènes, dispersées, voire manquantes
- Mise à jour continue de la démarche

Exemple :



### Foncier à haut potentiel de report modal



## 5. RENFORCER LA MAITRISE DU FONCIER PUBLIC DEDIE A LA LOGISTIQUE

### 🎯 Intérêt et objectifs :

- Renforcer la maîtrise du foncier logistique par les acteurs publics pour renforcer la stratégie de planification territoriale à long terme
- Garder un levier de contrôle sur les activités établies sur le foncier au-delà du premier occupant
- Le cas échéant, faciliter l'atteinte d'objectifs environnementaux en matière de sobriété énergétique et/ou de report modal (pour le foncier situé à proximité d'infrastructures ferroviaires et/ou fluviales)

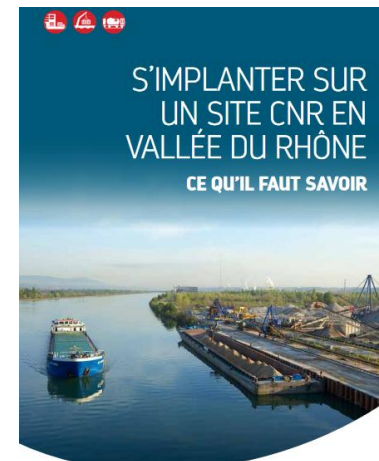
### 🧩 Différents leviers de maitrise du foncier public

- La **Compagnie Nationale du Rhône (CNR)**, titulaire de la concession de gestion du domaine public de l'Etat le long du Rhône, propose des contrats de sous-concession d'occupation du foncier sur une durée déterminée en fonction de l'investissement consenti (sans dépasser 70 ans). Le contrat fixe des objectifs d'utilisation de report modal afin d'accroître l'activité fluviale en réservant les terrains en bord de fleuve aux acteurs qui en tirent un réel bénéfice.
- Dans le cadre de la commercialisation du foncier de la ZAC 2 de Savoir Technolac située dans **l'agglomération Grand Chambéry**, celle-ci a opté pour le bail à construction plutôt qu'une cession sèche. Cette modalité permet notamment d'empêcher la constitution de réserves foncières et de lutter contre l'apparition de friches.
- Certaines collectivités créent des établissements publics fonciers pour acquérir des terrains stratégiques. C'est le cas notamment de **l'établissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF)** qui est notamment intervenu dans la construction de l'hôtel de logistique urbaine de Vitry-sur-Seine

### 👍 Facteurs clés de succès :

- Compétences internes ou externes, stratégie d'aménagement long terme
- Leviers de financement long terme (ex. loyer variable en fonction de la part de report modal)
- Evolution des pratiques des acteurs publics et privés

### Exemple :



## 6. S'ASSOCIER A DES PROJETS EUROPEENS

### Intérêt et objectifs :

- Accéder à des financements, à de l'expertise et à des technologies avancées pour accélérer la modernisation des chaînes logistiques
- Influencer les standards et les futurs cadres réglementaires européens et internationaux
- Renforcer l'interopérabilité, la visibilité et l'attractivité du territoire en s'intégrant dans des réseaux européens et internationaux

### L'exemple du projet eFTI4ALL en Martinique

- La **Collectivité Territoriale de Martinique** a été retenue comme site pilote pour mettre en œuvre le règlement européen eFTI<sup>1</sup> pour la zone Amérique latine – Caraïbe via projet **eFTI4ALL** qui permettra d'améliorer la traçabilité des flux logistiques, de réduire les coûts et les délais de traitement et de renforcer l'interopérabilité entre acteurs publics et privés.
- Le projet permet d'expérimenter l'échange numérique de données logistiques dans un environnement multimodal (maritime, aérien, terrestre) et de connecter les acteurs des chaînes logistiques (douanes, DAAF, DEAL, DSAC, port, aéroport, transitaires, entreprises...).
- Située près du canal de Panama, la Martinique peut devenir une interface logistique et numérique entre l'Union européenne, la Grande Caraïbe et l'Amérique latine notamment dans le cadre d'accords commerciaux et de partenariats (UE-CARIFORUM, UE MERCOSUR)

### Facteurs clés de succès :

- Gouvernance claire du projet
- Mobilisation des acteurs logistiques publics et privés
- Développement des compétences techniques en logistique, numérique et commerce international
- Pérennité du projet au-delà du financement européen

### Exemple :



**Moderniser les chaînes  
logistiques grâce au numérique  
via des financements européens**

## 7. SOUTENIR LES ACTEURS LOGISTIQUES INNOVANTS PRESENTS SUR LE TERRITOIRE

### Intérêt et objectifs :

- Faire de l'innovation, technologique ou opérationnelle, un levier accessible pour les acteurs logistiques, à impact pour la transition écologique, le développement économique, le recrutement et l'amélioration des conditions de travail



### Une diversité d'initiatives, portées par une grande variété d'acteurs :

- **Collectivités/ consortium public-privé** : ex. Smart Port en Grand (cf. encadré)
- **Chambres consulaires** : incubateur The Place par la CCI Loiret, lancé en 2024, ouverts aux entreprises de la logistique et de la mobilité
- **Initiatives privées** :
  - [Tangram](#), centre d'innovation et de formation de CMA CGM lancé en 2024 ;
  - [ZEBOX](#), incubateur/accélérateur de CMA CGM lancé en 2023 ;
  - [Log'in](#), plateforme pour accompagner l'open innovation, lancée par Daher en 2022, soutenu par la Région Occitanie et Bpifrance



### Facteurs clés de succès :

- Soutien par les acteurs locaux, publics et privés
- Intégration d'acteurs de la recherche
- Sécurisation des budgets au sein des collectivités dédiés à ces soutiens

### Exemple :

**MARSEILLE FOS**  
**le smartport**  
**en grand**

- Initiative de la CCI Aix-Marseille-Provence, du Port de Marseille-Fos et d'Aix-Marseille Université, lancée en 2017
- **Objectifs** : fédérer les acteurs des domaines de l'industrie, du maritime et de la logistique, déployés autour de Marseille-Fos et sur l'Axe Méditerranée-Rhône-Saône, pour améliorer la performance économique et environnementale du système industrialo-portuaire et fluvial, agir comme un laboratoire d'innovation...
- **Ex. d'action innovante** : Smart Port en Grand : challenge d'innovation ouverte annuel. Des acteurs publics et privés présentent des défis auxquels des startups et entreprises innovantes répondent

## 8. FACILITER L'INTÉGRATION DE CRITÈRES DE LOGISTIQUE DURABLE DANS LES ACHATS PUBLICS

### Intérêt et objectifs :

- Contribuer à la réduction des émissions de CO2 et de pollution atmosphérique (particules fines/NOx) par le levier de la commande publique, les achats des collectivités territoriales impliquant souvent des prestations de livraison
- Soutenir le développement des modes de transport ou d'organisation plus durables grâce au levier de la commande publique : cyclologistique, véhicules « 0 émission », groupement des livraisons, etc.
- Mettre en œuvre l'obligation du Code de la commande publique pour les communes et EPCI avec plus de 50 M€ annuels d'achats de publier un Schéma de Promotion des Achats Socialement et Ecologiquement Responsables (SPASER), contribuant notamment à la baisse des émissions de GES

### Des initiatives locales sur l'ensemble du territoire

- Le [SPASER](#) de **Grenoble Alpes Métropole** fixe comme objectif pour tous les marchés dont la réalisation implique des déplacements fréquents des fournisseurs au sein du territoire, de choisir des entreprises qui proposent : (i) des moyens de mobilité douce, (ii) des mesures de mutualisation des flux, (iii) l'utilisation de véhicules à faible ou très faibles émissions.
- La **communauté d'agglomération du Grand Angoulême** a prévu dans sa charte de logistique urbaine durable (programme InTerLUD+) d'intégrer des critères de sélection liés à la durabilité des prestations de livraison dans les appels d'offre.
- **Paris et Le Havre** ont attribué des marchés de livraison de repas scolaires à vélo un prestataire local.

### Facteurs clés de succès :

- Respect du Code de la commande publique et sensibilisation/formation des agents impliqués
- Portage politique
- Suivi de la mise en œuvre effective

#### Exemple :



## 9. REDUIRE LES NUISANCES LIEES AU TRAFIC POIDS LOURDS POUR LES RIVERAINS

### 🎯 Intérêt et objectifs :

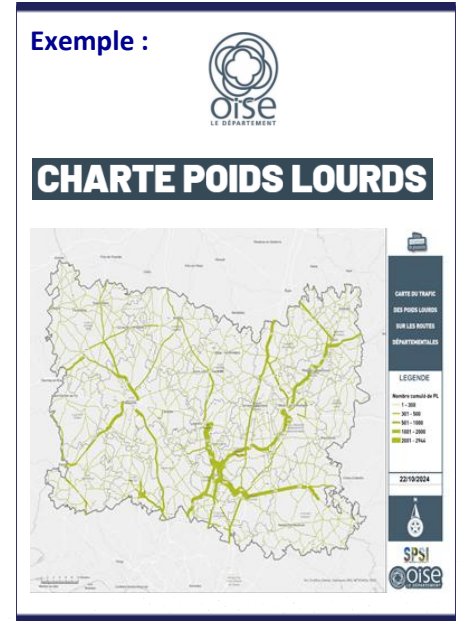
- Réduire les externalités négatives induites par les flux de poids lourds engendrés par les différentes activités économiques à l'échelle d'un territoire (notamment nuisances pour les riverains et dégradation de l'infrastructure routière)
- Accroître l'acceptabilité sociale des activités logistiques, essentielles pour le fonctionnement d'un territoire par une meilleure gestion des flux de poids lourds via (i) une réduction des flux et (ii) une meilleure canalisation des flux

### 🧩 La charte Poids lourds du département de l'Oise, une primeur en France

- En juillet 2025, le département de l'Oise a publié une [charte Poids lourds](#)\* afin d'améliorer la cohabitation avec les populations locales en réduisant les nuisances.
- C'est une **démarche partenariale entre l'Etat, la Région, les EPCI et les acteurs économiques** articulée autour de **4 axes et 76 actions concrètes** : implantation des activités économiques, gestion des flux (signalisation, création de boucles à sens unique, GPS poids lourds...), création de parkings poids lourds pour éviter les stationnements sauvages, travail avec les grands chargeurs...
- Cette charte a fait l'objet d'un **travail préparatoire étendu** : diagnostics terrain, analyses de cas et nombreuses consultations (communes, région, services de l'Etat, chambres consulaires, logisticiens, donneurs d'ordre, riverains...). Elle s'inscrit en complément des compétences des maires en matière de régulation de la circulation dans leurs communes.

### 👍 Facteurs clés de succès :

- Portage politique et démarche partenariale
- Réglementation de voirie intégrée dans DiaLog pour l'accessibilité dans les GPS
- Mobilisation de moyens internes et externes



\* Charte Poids lourds du département de l'Oise : <https://oise.fr/actions/routes-voies-douces-et-transports/charte-poids-lourds>

## 10. SOUTENIR LA TRANSITION DES ACTEURS LOGISTIQUES PAR DES DISPOSITIFS D'AIDE

### Intérêt et objectifs :

- Faciliter la transition des acteurs du secteur vers des modèles de logistique plus durable
- Venir en complément des dispositifs d'aides nationales

### Deux types d'aides financières :

- **Guichets** : attribution des aides sur des critères prédéfinis sans sélectivité, dans la limite de l'enveloppe globale. Surtout axés sur l'acquisition ou la location de véhicules à faibles émissions et mis en place dans le cadre des ZFE (ex. à Grenoble)
- **Appels à projets avec mise en concurrence** (ex. non exhaustifs) : sur les circuits courts alimentaires de proximité ([Nouvelle-Aquitaine](#)), l'innovation (région Sud avec l'ADEME), le fret ferroviaire ([Centre-Val-de Loire](#), Normandie), le fret fluvial (Paris), les emplois et la formation (région Sud), le foncier (AURA), etc.

### Facteurs clés de succès :

- Articulation avec les objectifs portés au national ou par d'autres collectivités (ex. soutien aux véhicules « zéro émission »)
- Communication et visibilité de ces aides et de leurs impacts (calendrier, enveloppe, lauréats, bilan)

### Exemple :



#### Appel à projets **Mobinnove 2026** pour soutenir les initiatives locales innovantes et durables en matière de mobilité et de logistique urbaine :

- **2 cibles** : offreurs de solutions locaux et professionnels engagés
- **Prix** : label et aide financière, à hauteur de 50 % au maximum du coût total de la solution (max. 40 000 euros par projet)
- **Date limite de candidature** : 15/09/2026

# 11. METTRE EN PLACE DES REGLES DE LIVRAISON DIFFERENCIEES EN CENTRE-VILLE POUR FAVORISER UNE LOGISTIQUE DECARBONEE

## Intérêt et objectifs :

- Soutenir le développement d'une logistique urbaine décarbonée (véhicules zéro-émission, vélos-cargos) en octroyant un avantage opérationnel aux livraisons effectuées par ces modes
- En corollaire, diminuer la pollution de l'air, les nuisances sonores et la congestion urbaine et améliorer les conditions de circulation pour les piétons et les cyclistes



## Une initiative qui se développe :

- **Depuis septembre 2018**, sur la **Grande Ile**, les véhicules électriques et GNV bénéficient d'un créneau horaire d'accès élargi entre 10h30 et 11h30. Les livraisons à pied et vélos-cargos sont autorisées toute la journée.
- En **novembre 2024**, le **Conseil de Paris** a voté un vœu pour expérimenter une Zone de livraisons apaisée. Les livraisons devraient y être effectuées en véhicules zéro émission moteur (Crit'air E, soit des moteurs électriques ou hydrogènes) ou en vélo cargo. Une phase de transition initiale prévoirait une plage horaire matinale durant laquelle tous les types de véhicules seraient autorisés.
- **Depuis janvier 2025**, la **ville de Toulouse** a revu sa charte de livraison : seuls les véhicules électriques ou GNV et les vélos peuvent livrer dans la zone réglementée entre 11h30 et 19h.



## Facteurs clés de succès :

- Bornage cohérent de la zone (cœur de ville)
- Concertation et information auprès des transporteurs et utilisateurs
- Mise en œuvre d'une phase expérimentale
- Sanctions en cas de non-respect
- Ajustement des règles pour certaines catégories de livraisons (ex. transport alimentaire et de santé)
- Véhicules « zéro émission » à l'échappement uniquement

## Exemple :



- **Depuis septembre 2023**, nouvelles modalités de livraison de marchandises chez les commerçants et particuliers du cœur de ville piétonnier, par tranches horaires en semaine et les samedis matin.
- **Seuls les véhicules électriques sont autorisés à circuler de 8h30 à 10h30 en semaine et le samedi matin**, avec les véhicules de transport frigorifique et de santé.

## 12. OPTIMISER LA LOGISTIQUE DE LA RESTAURATION COLLECTIVE EN UTILISANT DES OUTILS D'IA DECISIONNELLE

### Intérêt et objectifs :

- Optimiser l'organisation logistique de la restauration collective, qui sert plus de 4 milliards de repas par an en France, en adaptant l'approvisionnement, la distribution et le stockage à l'évolution des pratiques
- Accompagner la transition vers les circuits courts et les emballages réemployables grâce à des solutions organisationnelles et technologiques facilitant cette transformation, mais aussi l'intégration de véhicules électriques dans les flottes

### L'exemple de Papillote & Compagnie avec la start-up Atoptima :

- **Papillote et Compagnie**, marque de la Société Publique Locale Angers Loire Restauration, souhaitait redimensionner sa flotte pour faire face à l'ajout du poids des contenants réemployables et organiser leur logistique retour.
- Elle a utilisé l'outil d'aide à la décision d'**Atoptima**, entreprise bordelaise, lauréate du programme LogTech spécialisée dans les solveurs d'optimisation pour la logistique. Ce qui a permis à Papillote et Compagnie de **réduire la taille de sa flotte de 33%** grâce à l'optimisation des taux de remplissage et du nombre de rotations, avec comme enjeu principal l'organisation de la **logistique retour des contenants réemployables**.

### Facteurs clés de succès :

- Adoption de solutions innovantes, technologiques et/ou organisationnelles
- Moyens financiers pour le lancement du projet

### Exemple :



## 13. FAIRE EMERGER UNE OFFRE DE FONCIER LOGISTIQUE ALTERNATIVE POUR DECARBONNER LA LIVRAISON DU DERNIER KILOMETRE

### Intérêt et objectifs :

- Soutenir la transition économique et écologique par des investissements stratégiques en zone dense, afin de développer une offre immobilière adaptée à la logistique du dernier kilomètre décarbonée
- Révéler un gisement de foncier par la mutation d'usage et la reconversion de certains actifs immobiliers propices à des activités logistiques (parkings, concessions automobiles...)
- Structurer de nouvelles filières pour la livraison du dernier kilomètre comme la cyclologique

### Une initiative qui se développe :

- La **foncière Sogaris** développe, pour le compte de ses actionnaires (Ville de **Paris**, départements du **92, 93, 94**, la **Caisse des Dépôts, Méridiam** et la **MGP**), un réseau d'immeubles dédiés à la logistique urbaine dans le **Grand Paris**. Elle a notamment contribué à populariser les hôtels logistiques (Chapelle International, Paris 18<sup>e</sup>), les espaces de proximité (P4, Paris 15<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>) et les micro-hubs. Localisés en cœur de ville, ces sites sont facilitent grandement l'installation d'acteurs de la cyclologique.
- **Depuis 2021**, la **RATP**, via l'offre **RATP Logistics**, met à disposition de logisticiens des espaces partiellement libres en journée dans des sites RATP (centre bus), pour qu'ils y exercent une activité logistique du dernier kilomètre décarbonée.
- La ville de **Bayonne** a créé un centre de distribution urbaine (CDU) géré par une SCOP pour mutualiser les flux de livraisons en centre-ville des véhicules électriques (vélos cargos, VUL, poids lourds).

### Facteurs clés de succès :

- Identification claire de l'objectif d'intérêt général poursuivi et de la carence d'offre à combler
- Viabilité du modèle économique
- Gouvernance claire et partenariale entre acteurs publics et privés, adhésion des acteurs
- Montée en charge progressive avec expérimentation

### Exemple :



**Foncière spécialisée** dans l'immobilier productif et la logistique urbaine en Ile-de-France :

- **Société d'économie mixte** à capitaux majoritairement publics fondée en 1960
- **2015** : réorientation de sa stratégie vers la **logistique urbaine** notamment par la mutation d'usage de **sites stratégiques**
- **830 000 m<sup>2</sup> d'actifs logistiques** répartis sur 25 sites, dont 21 dans le Grand Paris : plateformes logistiques, hôtels logistiques et espaces de proximité