

# SCHEMA DIRECTEUR DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

Accompagner le développement d'une  
filière en mutation, liée aux transitions  
d'aujourd'hui—



## PRESENTATION DU TERRITOIRE

Le schéma directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville se veut être une feuille de route pragmatique pour la Métropole. Il s'agit d'un document volontariste qui fait suite au Plan de Mobilité Métropolitain voté le 16 décembre 2021. Ce document doit permettre à la Métropole de structurer son organisation et de préciser les modalités d'accompagnement de la filière aux côtés de ses partenaires publics et privés. Elle entend ainsi traiter l'ensemble de cette thématique large qui implique des flux de marchandises tant internationaux que de logistique urbaine. Les travaux ont été conduits via le prisme du transport, de l'aménagement et du développement économique.

Ce schéma articule des paramètres de natures très différentes telles que la mobilité, le développement économique et la préservation de l'environnement. Il prend en compte les orientations issues du :

- **Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)** qui vise notamment à améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier kilomètre, en favorisant le report modal (cf. objectif 3).
- **Plan de Mobilité Métropolitain** qui vise à faciliter l'accès aux pôles logistiques et le report modal (cf. objectif 7) et encourage une logistique urbaine durable (cf. objectif 17).
- **Plan climat-Air-Energie métropolitain (PCAEM)** qui souhaite offrir de vraies alternatives pour une mobilité durable (cf. axe 3).
- **L'Agenda du développement économique de la Métropole**, stratégie et feuille de route actualisées de la Métropole pour renforcer la compétitivité et l'attractivité de son territoire. L'Agenda positionne la filière maritime et logistique comme une des 6 filières d'excellence.
- **Projet alimentaire territorial (PAT)** qui vise à optimiser le maillage logistique du territoire (cf. action 22), à accompagner les nouveaux projets d'offre en circuit court et renforcer l'existant (cf. action 5).
- **Schéma de cohérence territoriale (SCoT)** dont les axes du Projet d'aménagement et de développement durable sont en cours d'élaboration.

### Point de repère

Créée à la suite de la loi MAPTAM de 2016, la Métropole émane de la fusion de **6 EPCI**. Elle regroupe **92 communes**. Avec plus de **3142 km<sup>2</sup>**, ce territoire métropolitain est le plus vaste de France. Il se distingue également par sa multipolarité. Aix-Marseille-Provence est aussi la métropole la plus peuplée de France derrière Paris avec **1,8 million d'habitants**. L'organisation géographique et l'histoire de la Métropole expliquent que 54 % de la population est concentrée dans les deux grands pôles urbains d'Aix-en-Provence et de Marseille, et près de 20 % dans les dix villes moyennes de plus de 25 000 habitants.

La métropole se caractérise par sa géographie riche, singulière et remarquable, comme le démontrent les labels de parc naturel national et parc régional : de nombreux reliefs à l'est et au nord ; le littoral au sud, l'étang de Berre au centre de la métropole ; la plaine de la Crau et la Camargue à l'ouest. Si ce patrimoine géologique et géographique contribue à l'attractivité du territoire, il constitue également d'importantes barrières naturelles. L'urbanisation s'est ainsi développée entre les reliefs, le littoral et les grands espaces naturels. Les axes de transports, routiers et ferroviaires, se sont développés dans les vallées (vallée de l'Arc, vallée de l'Huveaune) et conditionnent aujourd'hui les grands corridors de déplacements. L'organisation logistique du territoire est donc contrainte par le relief et le littoral, ce qui limite les possibilités d'extension des infrastructures et encourage la densification de l'existant.

## UN TERRITOIRE MARQUE FORTEMENT PAR LA LOGISTIQUE

Le secteur transport et logistique a un poids considérable sur la métropole tant par les flux de 176 millions de tonnes de marchandises transportées chaque année que par le nombre d'emplois implantés (environ 100 000 emplois sur les 743 000 recensés dans le PDM). La présence du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), 1<sup>er</sup> port français, permet de faire de l'espace métropolitain, une véritable porte d'entrée du sud de l'Europe un centre logistique de dimension nationale et internationale. En 2021, le port a permis de traiter un volume global de 75 millions de tonnes de marchandises. L'objectif pour la Métropole est de poursuivre le développement de cette filière, essentielle à l'activité productive et pourvoyeuse d'emplois, en contribuant à organiser une logistique optimisée et respectueuse de l'environnement afin de limiter la congestion et les émissions de polluants.

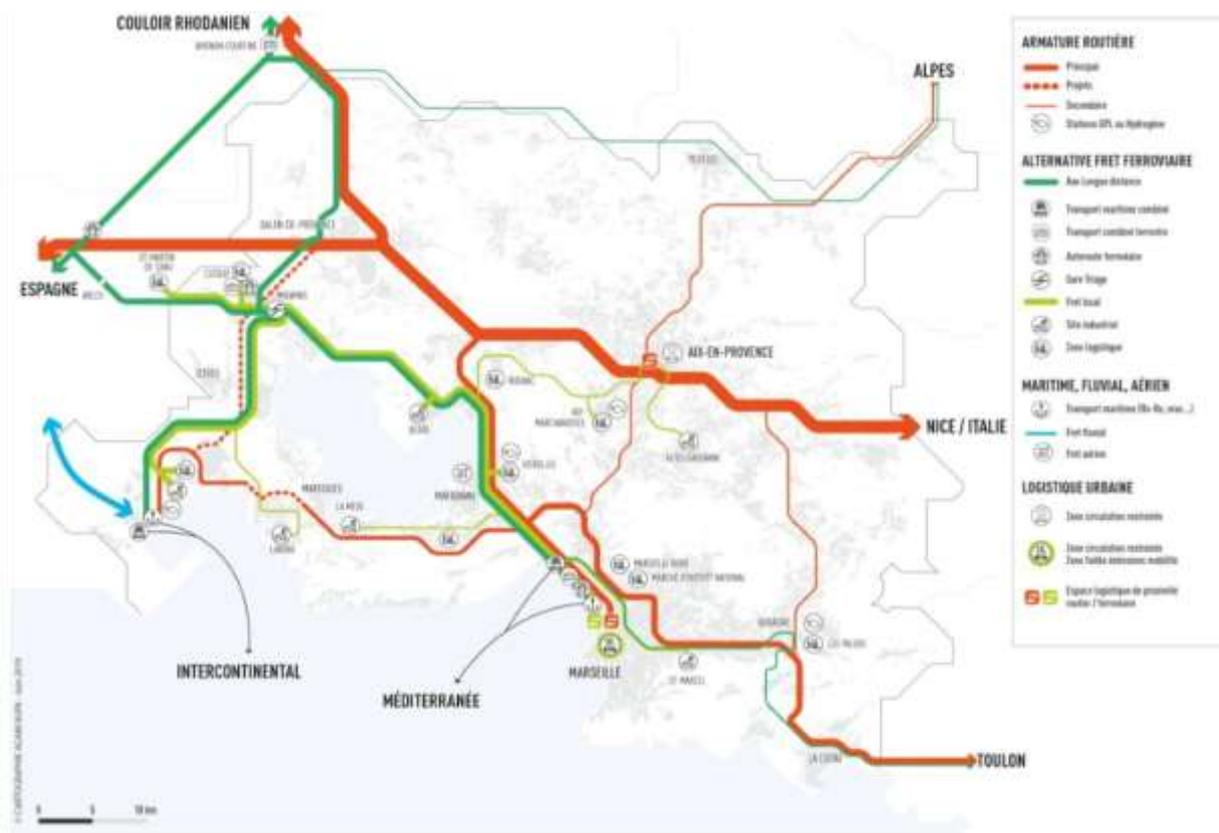
### **Le plan d'actions du schéma directeur de la logistique**

Les actions choisies, qui découlent de l'étude, sont présentées dans ce tableau et détaillées à partir de la page 22

Axe	N°	Intitulé
Portée générale	1	Mettre en place et suivre tableau de bord logistique
	2	Préserver et créer des sites pour la logistique portuaire, régionale et urbaine
	3	Définir une réglementation métropolitaine « marchandises »
	4	Viser la création de sites logistiques clé en main à l'horizon ZAN (2050)
	5	Accompagner et structurer l'innovation dans la filière logistique
	6	Promouvoir la filière logistique métropolitaine
	7	Accompagner la création d'un guichet unique d'aides au renouvellement du parc de véhicules
	8	Veiller au développement d'un maillage de stations multi-énergies cohérent
Logistique portuaire	9	Favoriser les projets contribuant à limiter les trafics de transit
Logistique régionale	10	Préserver et mutualiser les sites embranchés fer et bord à voie d'eau
	11	Accompagner la création d'un service ferroviaire fret de proximité
Logistique de distribution	12	Développer et maîtriser les équipements d'hyper proximité
	13	Structurer la logistique favorisant l'émergence de circuits courts
	14	Étudier et expérimenter les opportunités et la faisabilité d'une mixité fret/voyageurs
	15	Favoriser le développement de la cyclo-logistique et des modes actifs

Les actions choisies, qui découlent de l'étude, sont présentées dans ce tableau et détaillées à partir de la page 21

## INFRASTRUCTURES ET AXES LOGISTIQUES DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE



(Source : Plan de Mobilité 2021)

À l'heure actuelle, le réseau routier supporte 85 % des flux logistiques de notre territoire. Certains axes routiers, notamment entre Aix, Marseille et Vitrolles, arrivent à saturation. Sur sa partie ouest, la Métropole dispose de plusieurs plateformes multimodales d'ampleurs :

- Clésud/Miramas
- Mourepiane/Marseille
- Graveleau/Fos-sur-Mer

Elle dispose également d'un réseau ferroviaire dense et bien développé, qui maille le territoire pour la gestion des marchandises. Ces sites permettent au territoire d'être compétitif sur les différentes échelles de logistique. Toutefois, le fret ferroviaire reste peu utilisé. En effet, la part modale des marchandises liées au GPMR représente 15 % pour le ferroviaire et 7 % pour le fluvial. Ces modes de transport, moins polluants, ont un potentiel à mieux exploiter.

Quant au mode aérien en 2021, l'aéroport Marseille Provence, qui compte 10 000 m<sup>2</sup> dédiés au fret, a enregistré 56 000 tonnes de marchandises traitées, ce qui reste mineur en termes de volume.

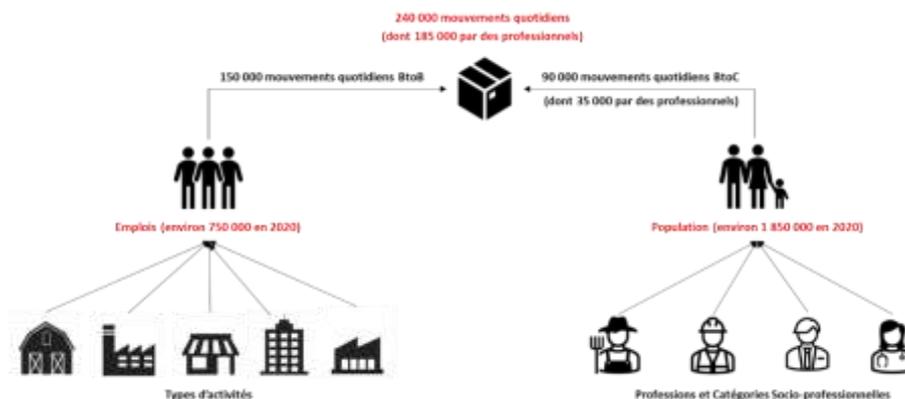
### Un territoire soumis à d'importants flux de marchandises<sup>1</sup>

Les entreprises de la métropole génèrent plus de 150 000 mouvements internes par jour. Ces flux sont majoritairement réalisés par les professionnels du transport (49 % des mouvements) avec une grande majorité des mouvements réalisés en véhicules légers (69 %).

<sup>1</sup> Calculs effectués par FRETURB logiciel de modélisation de flux logistiques sur la base des données SIREN des entreprises.

Les ménages génèrent quant à eux plus de 90 000 mouvements quotidiens. Les flux liés aux achats des ménages se manifestent principalement dans les zones denses.

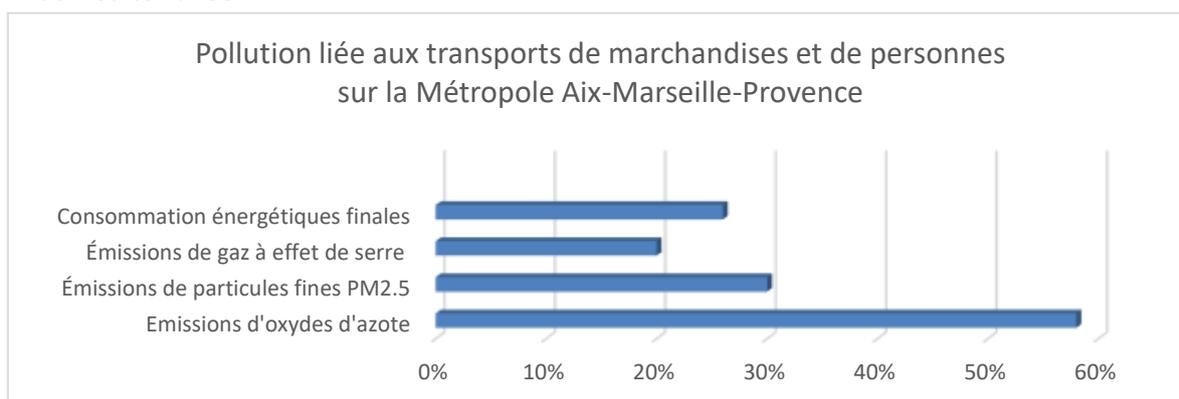
Marseille, Aix-en-Provence, Vitrolles, Marignane, Salon-de-Provence apparaissent comme des zones à forte densité de marchandises.



Sur la métropole, la majorité des mouvements (69 %) est réalisée au moyen de véhicules utilitaires légers plus adaptés au contexte urbain dense. 24 % des mouvements sont toutefois opérés en camions porteurs et 7 % en ensembles articulés (semi-remorque).

## DES FLUX DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES QUI IMPACTENT LA QUALITE DE L'AIR DE LA METROPOLE

Le territoire métropolitain est particulièrement soumis aux problématiques de qualité de l'air dû au fort usage de la voiture et à son tissu industriel. Les flux de marchandises et de personnes représentent **la seconde source de pollution (31 %)** juste après l'industrie. Ces niveaux de pollution sont accentués par la formation d'ozone lors de périodes de canicule en été, particulièrement importantes sous le climat méditerranéen.



Les véhicules utilitaires légers, largement utilisés pour les livraisons sont responsables quant à eux de **10 à 12 %** des émissions de polluants et de **15 %** des émissions de CO<sub>2</sub>. Les véhicules les plus anciens étant aussi les plus polluants, la mise en place d'une ZFE-m à Marseille vise l'accélération du renouvellement du parc de véhicules.

## Méthodologie

### **Une démarche concertée avec les acteurs publics et privés**

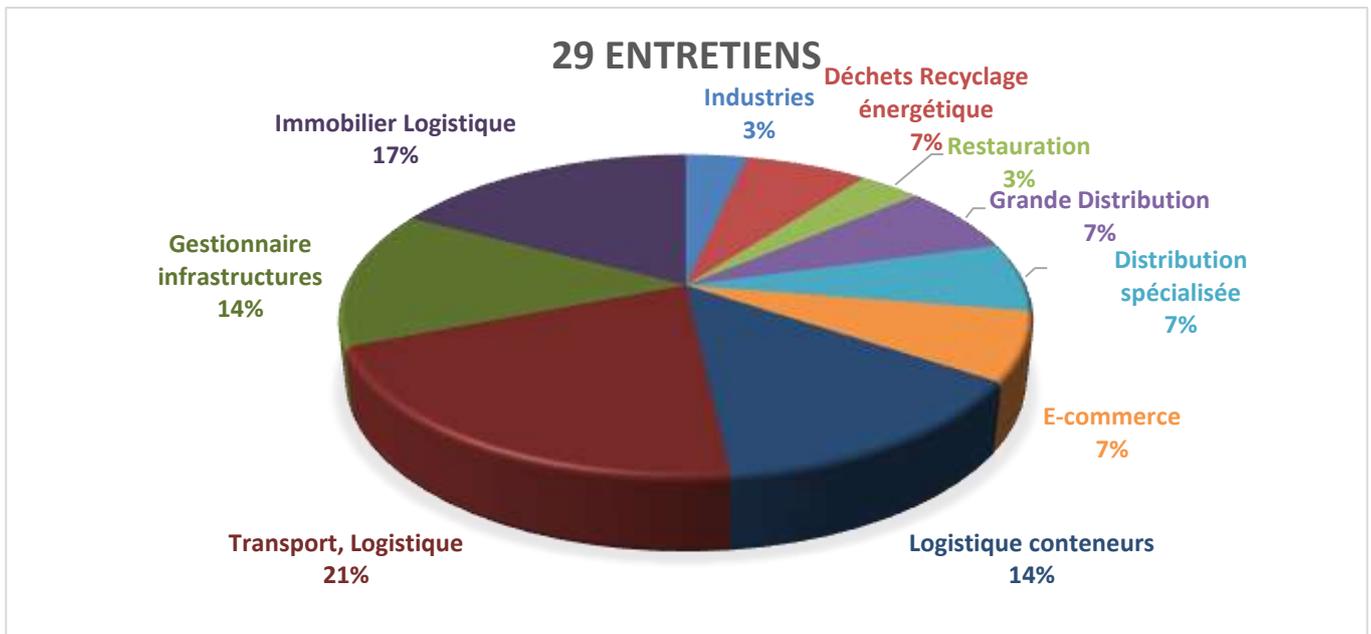
Le schéma a été élaboré avec la participation active des partenaires institutionnels et privés de la logistique. Initié en 2020, il s'est appuyé sur un comité technique et un comité de pilotage qui ont validé chacune des étapes de son élaboration. Il a été co-construit en associant les services de la Métropole et les partenaires institutionnels (État, Région, Départements, communes...) mais également les partenaires privés (fédérations de transporteurs de biens/ marchandises, logisticiens, chargeurs, entreprises du e-commerce...) au travers de groupes de travail thématiques, d'une enquête par questionnaire et d'une trentaine d'entretiens conduits avec les acteurs du secteur tout au long de la démarche.

Concertation avec les acteurs autour de trois groupes de travail :

Groupe de travail n°1 : économie portuaire et interactions urbaines

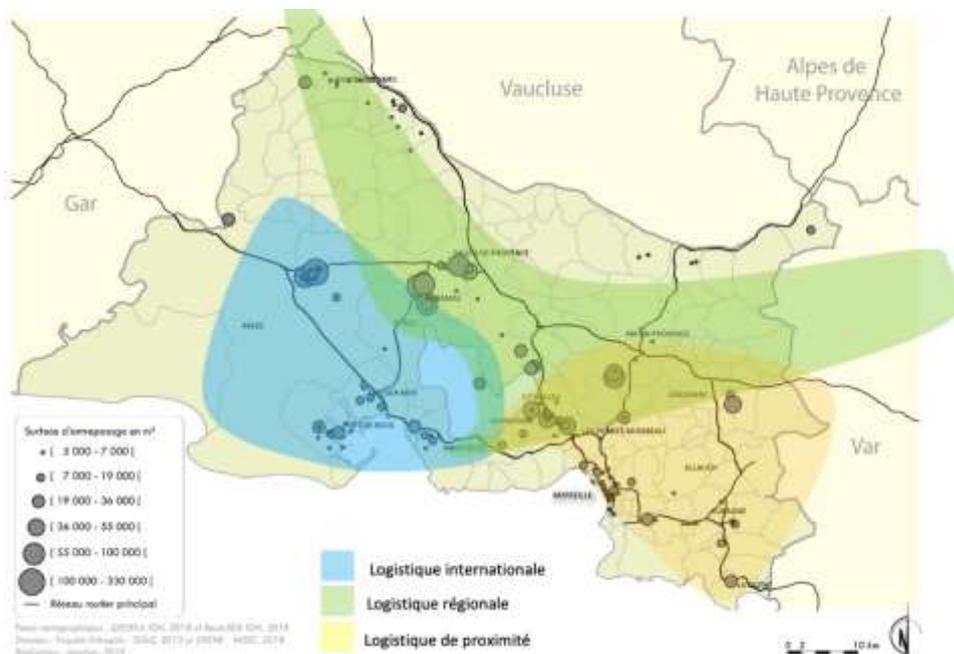
Groupe de travail n°2 : intermodalité et desserte métropolitaine

Groupe de travail n°3 : foncier productif et mobilité des marchandises



## UNE ORGANISATION LOGISTIQUE OMNIPRESENTE SUR LE TERRITOIRE ET DE DIMENSION MONDIALE

Le territoire de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence est parcouru par des flux de marchandises aux origines et destinations diverses mais réparties en trois grandes familles :



*Les différentes échelles d'organisations et flux logistiques | Jonction, 2018*

- **Une logistique internationale/ portuaire** en relation avec le port de Marseille-Fos, localisée à l'ouest de la métropole et à Marseille, qui répond aux besoins locaux, nationaux et internationaux (import/ export). Elle s'appuie pour cela sur des plateformes logistiques de grande dimension et de nouvelle génération (de 50 000 à 300 000 m<sup>2</sup>), généralement regroupées dans des parcs ou zones d'activités logistiques (10 ha et plus) à proximité de sites intermodaux comme des ports maritimes (GPMM – bassins Ouest avec Distriport, La Feuillane, Saint-Martin-de-Crau...), des terminaux rail-route (Clésud-Miramas). Elle nécessite l'affectation de surfaces, le développement du report modal et une optimisation des liaisons inter bassins portuaires.
- **Une logistique régionale**, qui traite des flux continentaux destinés à alimenter les grands bassins de consommation régionaux. Elle s'appuie aujourd'hui sur des plateformes dites « de mise en marché » (20 000 à 50 000 m<sup>2</sup>) qui assurent l'articulation entre des flux amonts massifiés (en provenance des fournisseurs, des plateformes XXL) et les zones denses urbaines. Elles se localisent en principe dans des zones d'activités situées en périphérie des grandes villes régionales et métropolitaines (Clésud, Vitrolles, Aix-les-Milles, Rousset, parc des Aiguilles...) et mobilisent de 1 à 3 ha de foncier. Ces bases logistiques sont au service des grands opérateurs de la messagerie et de l'express, des industriels, et surtout des grandes enseignes de la distribution généraliste et spécialisées qui ont régionalisé leur logistique. Localisée principalement au centre et à l'ouest de la métropole, elle nécessite des sites bien desservis par les infrastructures de transports, le développement du report modal sur le ferroviaire, une

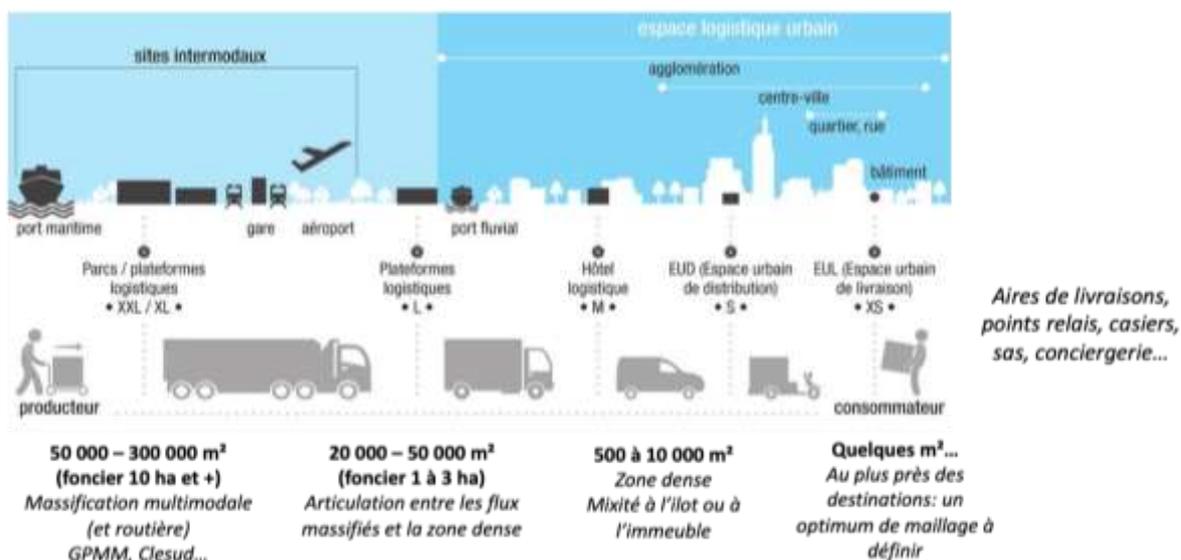
mutualisation des flux, une requalification des sites existants, une décarbonation des véhicules.

- **Une logistique de distribution** qui répond à des besoins spécifiques de traitements de flux B2B et B2C\*\* (consommation finale des ménages et des activités), mobilisant ainsi des locaux de proximité (logistique dite du dernier kilomètre). Elle s'appuie pour cela sur des espaces logistiques insérés au plus près ou dans les zones urbaines au centre ou à l'est de la métropole (comme la zone logistique de Sogaris à Marseille-Arenc, le MIN des Arnavaux, la zone de l'Anjoly à Vitrolles). La palette de ces équipements logistiques de proximité est large avec des surfaces mobilisées à l'échelle d'un centre-ville, d'un quartier ou d'un bâtiment, lesquelles vont de quelques m<sup>2</sup> à plusieurs milliers de m<sup>2</sup> (de 500 à 10 000 m<sup>2</sup>). Cette activité nécessite une harmonisation des réglementations de livraisons en ville, une densification et une requalification des sites existants, un développement des circuits courts alimentaires, une transition énergétique.

\*Business to Business

\*\*Business to Consumer

Ces trois grandes familles de flux répondent à des logiques de chaînes logistiques qui ont des besoins spécifiques en termes de localisation et de mobilisation de foncier.



## LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA LOGISTIQUE

Afin de faire émerger une stratégie de développement territorial à l'horizon 2035, une analyse prospective offre une première lecture des besoins attendus de la filière. L'objectif est ici d'anticiper les tendances économiques à l'échelle macroéconomique et d'évaluer ses répercussions sur la métropole.

Ainsi, l'analyse prend en compte une possible relocalisation d'activités productives sur le territoire métropolitain, mais également une légère croissance annuelle des flux internationaux (croissance des flux conteneurs).

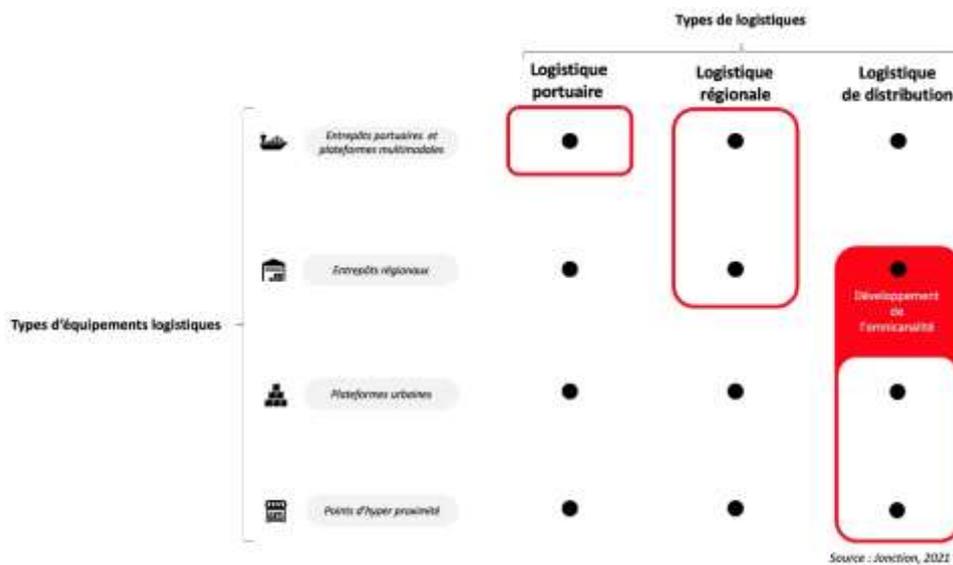
Le nombre d'habitants et d'emplois devrait croître sur notre territoire au regard de son attractivité selon les prévisions effectuées dans le cadre du Schéma de cohérence territoriale.

Par ailleurs, les stratégies commerciales et logistiques de l'ensemble des acteurs se réorientent vers une approche omni-canal, se traduisant par la mise en œuvre de plusieurs schémas logistiques pour un même secteur d'activité. Afin de pouvoir offrir des services plus flexibles à leurs clients, ces schémas s'articuleront à différents échelons territoriaux mais auront tous pour finalité la desserte des zones denses où la consommation est forte mais l'accessibilité contrainte.

Cela engendre inévitablement la mutation fonctionnelle d'équipements logistiques et un besoin de diversité d'équipement.

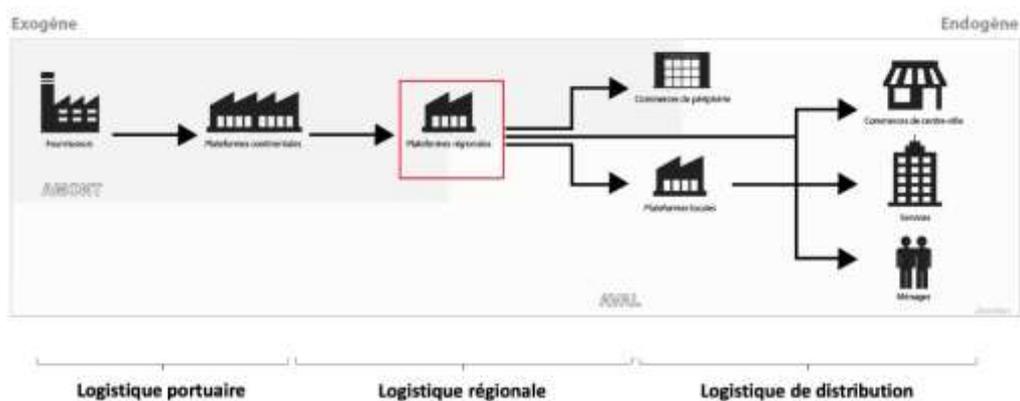
### L'omni-canalité

L'omni-canalité décrit la mise en œuvre, par les activités commerciales, de plusieurs moyens de vente et de mise à disposition des biens (achat et retrait en magasin, achat en ligne et retrait en magasin, achat en magasin et livraison, achat en ligne et livraison, etc.). Elle s'accompagne d'organisations logistiques spécifiques répondant aux contraintes liées aux moyens de vente et lieux de mise à disposition des produits.



Les différents types de logistiques et leurs équipements demain | Jonction, 2021

Les équipements régionaux constituent de véritables pivots logistiques métropolitains, l'ensemble des flux y transitant :

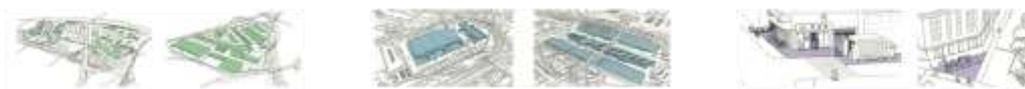


La chaîne logistique | Jonction, 2021

Les surfaces immobilières et foncières dédiées à la logistique, en 2020, avoisinent respectivement 6 600 000 m<sup>2</sup> (pour l'immobilier) et 1 650 hectares (pour le foncier). À partir de mouvements de marchandises estimés par secteurs d'activités et de leur traduction en surface logistique nécessaire, les surfaces immobilières et foncières nécessaires pour la logistique ont été estimées.

Ces surfaces correspondent à l'ensemble des espaces qui devront être affectés à la logistique, sans intégrer les projets en cours. Naturellement, la recherche de solutions d'implantations devra prendre comme postulat la limitation de l'artificialisation des sols telle que prévue par la loi climat et résilience afin d'atteindre le zéro artificialisation nette (ZAN) en 2050.

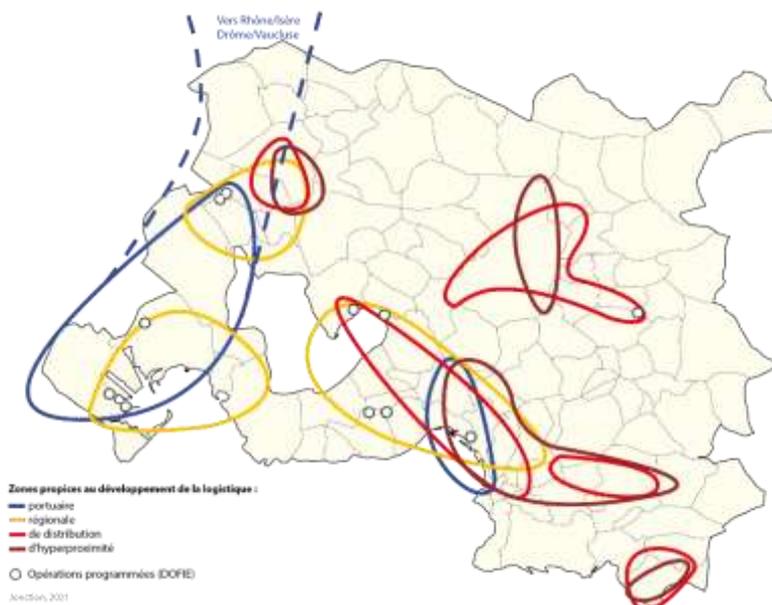
	Implantation	Surface Bâtie type	Surface foncière type	Immobilier/Foncier développé 2020	Immobilier/Foncier Besoin 2035
Logistique Portuaire : entrepôts portuaires et plateformes multimodales	Parc logistique/Bâtiment isolé	100 000 m <sup>2</sup> à 200 000 m <sup>2</sup>	25 à 50 ha	170 ha / 425 ha	70 ha / 175 ha
Logistique régionale : entrepôts régionaux	Parc logistique/Bâtiment	20 000 m <sup>2</sup> à 100 000 m <sup>2</sup>	5 à 12 ha	95 ha / 237 ha	27 ha / 66 ha
Logistique de distribution : plateformes urbaines et les points d'hyper proximité	Parc logistique/Bâtiment	500 m <sup>2</sup> à 10 000 m <sup>2</sup>	2,5 ha	397 ha / 993 ha	166 ha / 416 ha
	Parc logistique/Bâtiment	Quelques m <sup>2</sup>	< 1 ha	Non disponible	28 ha



Exemple de croquis de bâtiments logistiques (sources Afilog)

Ce besoin estimé est ensuite projeté dans une analyse spatiale, pour chaque type d'équipement logistique, selon des critères de localisation définis en lien avec les professionnels de la logistique rencontrés (transporteurs et logisticiens). Les principaux critères de superficie de la parcelle nécessaire, le coût du foncier, la proximité au marché et infrastructures de transport ou la multimodalité sont appliqués. La carte suivante retranscrit ce travail.

### Analyse prospective des zones de développement de la logistique



Cette carte met en évidence quatre points :

- La métropole d'Aix-Marseille-Provence est divisée par un axe nord-ouest (propice aux logistiques portuaires et de transit) / sud-est (plus adapté à la logistique de distribution) ;
- Les différentes logistiques se concurrencent pour bénéficier des espaces les plus propices à leur développement ;
- Les opérations programmées au Dispositif de production de l'offre foncière et immobilière pour les entreprises (DOFIE) se situent essentiellement dans des zones propices au développement de la logistique portuaire ou régionale ;
- Les secteurs de Marseille et Salon-de-Provence ont la particularité de cumuler les différents types de logistique.

Le croisement de ces constats traduit la nécessité de réinvestir les Zones d'activités économiques existantes pour trouver le foncier nécessaire au redéveloppement de la logistique de distribution et d'hyper-proximité et probablement d'investiguer les opérations mixtes pour ce type de logistique urbaine.

### **Un fort potentiel de transition énergétique**

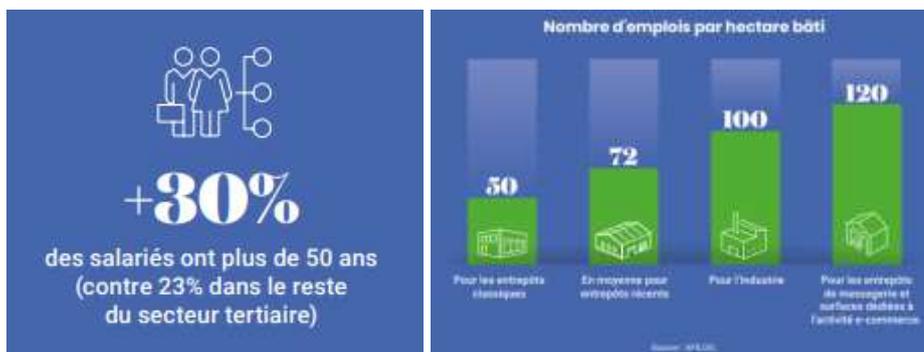
Le développement envisagé à horizon 2035 doit impliquer une stratégie lisible pour faire en sorte que le territoire puisse respecter les enjeux environnementaux à venir malgré des externalités négatives engendrées :

- La congestion se limiterait par les limitations de circulation de tous les véhicules en zone dense, le lissage des horaires de livraison dans des créneaux de faible circulation, ou l'extension des dispositifs de ZFE-m ;
- La transformation du parc de véhicules devrait à terme limiter les émissions de gaz à effet de serre (électrification des VUL, développement d'un mix électrique, bio-GNV et hydrogène pour les poids lourds) ;
- L'accroissement de la consommation énergétique nécessitera une augmentation significative de la production d'énergies renouvelables décarbonées. Les besoins énergétiques liés à la logistique de distribution décarbonée interrogent sur la capacité de réponse du territoire ;
- L'accroissement nécessaire des surfaces immobilières devra se faire par la requalification des zones logistiques existantes, afin d'éviter une artificialisation supplémentaire, avec des cahiers des charges de développement exemplaires du point de vue environnemental.

### **Un gisement d'emplois pour les Métropolitains**

L'attractivité de la filière logistique participe à la création d'emplois métropolitains sur un spectre de qualification très large. De populations peu ou pas qualifiées recrutées localement à de nouveaux profils de gestion, de maintenance et d'ingénierie, les emplois logistiques couvrent une palette très large de métiers à tous les niveaux de qualification. Des innovations (digitalisation, robotique) transforment le secteur et proposent de nouveaux services. L'accroissement des besoins en surfaces logistiques aura mécaniquement un effet positif sur la création d'emplois. En projection par rapport à l'estimation en besoin foncier bâti net du scénario « tendanciel » (161 ha), les emplois créés – tous niveaux de qualification confondus – s'inscriraient en moyenne dans une fourchette de 10 000 à 15 000 emplois directs sur douze ans.

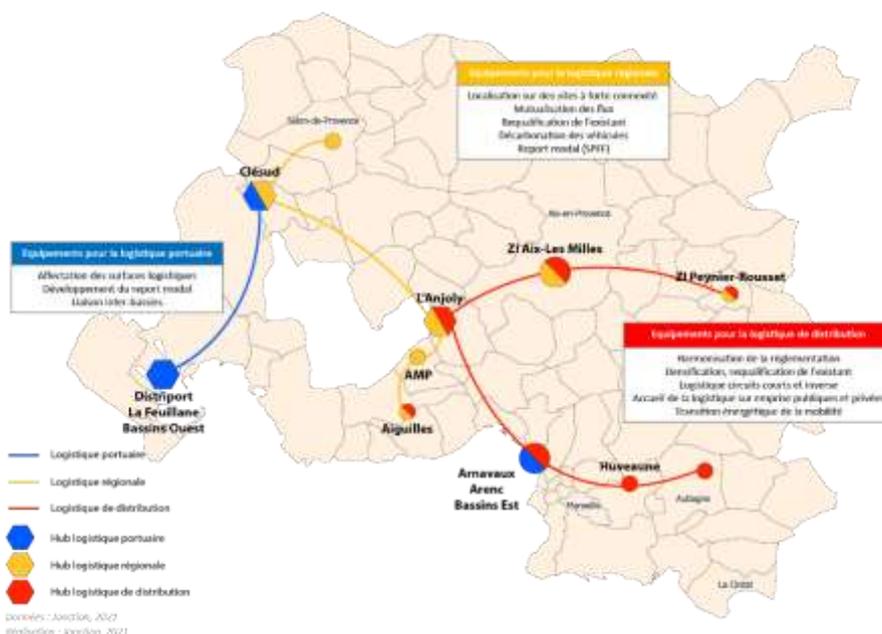




Source : France Logistique, Livre Blanc 2022

### Assoir une stratégie métropolitaine de la logistique

Le schéma directeur de la logistique contribuera à une meilleure planification territoriale des entrepôts en croisant les besoins selon les chaînes logistiques concernées (portuaire, régionale, distribution). Les priorités spatialisées des équipements métropolitains sont :



### ZOOM : Le e-commerce

Les tendances observées sur l'évolution des achats des biens de consommation par le e-commerce montrent une croissance continue depuis plusieurs années. Avec la crise sanitaire, elle s'est fortement accélérée. La part de marché de l'e-commerce se situe autour de 14 % pour le non alimentaire et de 8 % pour l'alimentaire. Les taux de croissance sont situés au-dessus de 10 % par an, atteignant même 40 % sur l'alimentaire en 2020.

Le commerce en ligne est probablement, aux dires des représentants des activités commerciales et logistiques rencontrés, le phénomène le plus notable en termes de mutations des organisations logistiques. En effet, la vente à distance s'est avérée être une alternative à la continuité de l'activité commerciale dans un contexte où les points de vente physiques étaient soit totalement fermés, soit partiellement ouverts (commerces de première nécessité).

D'un point de vue logistique, cela s'est traduit par une explosion des livraisons à domicile (certains acteurs spécialisés dans la distribution de colis en B2C rencontrés ont fait état d'une croissance annuelle de +30 % actuellement alors que la tendance moyenne des dernières années tournait autour de +10 %) mettant en tension, à certaines périodes, les surfaces de traitement des flux, voire les saturant. L'e-commerce en Europe semble s'ancrer dans l'économie et la société, avec une stabilisation des ventes et une résilience du secteur malgré des événements internationaux perturbateurs (inflation, perturbation des chaînes d'approvisionnement mondiales...).

Les logisticiens ne pourront répondre à la demande à moyen/long termes générés par le e-commerce, le besoin en surface logistique étant triplé pour traiter ces flux plus fragmentés selon les opérateurs de l'immobilier logistique. Cela passera par la création de nouvelles bases logistiques et/ou la densification d'un existant à requalifier. Dans ce contexte de raréfaction de l'offre foncière et immobilière, les bâtiments logistiques de grande hauteur auront de plus en plus tendance à s'imposer.

Concernant Aix-Marseille-Provence, une étude sur les effets de l'essor du e-commerce en matière d'aménagement territorial de la Métropole a pu mettre en exergue un constat intéressant. L'analyse du chiffre d'affaires d'internet réalisé sur la métropole en 2018 (enquête ménages) et du prix du panier moyen pour les achats réalisés sur internet en 2019 (61 € d'après la Fédération du e-commerce et de la vente à distance [FEVAD]) permet d'estimer qu'environ 9,6 millions de colis sont distribués sur la métropole chaque année.

La progression du e-commerce pourrait avoir un impact significatif sur la logistique locale, tant sur la partie mobilité des flux que stockage/ entreposage mais également sur le commerce physique. Une projection du développement du e-commerce montre que 7 à 10 millions supplémentaires pourraient être attendus à horizon 2026 à l'échelle de la métropole.

L'alimentaire, en progression également, ne suit pas les mêmes tendances. Le marché français de l'alimentaire en ligne est n°1 en Europe. Deux manières de consommer se développent depuis plusieurs années :

- Le drive, qui s'est installé depuis les années 2010 et représente quasiment 10 % du marché aujourd'hui. Il induit une baisse du rendement au m<sup>2</sup> des commerces physiques et un repli des grands formats alimentaires (hypermarchés de plus de 8000 m<sup>2</sup> de surface de vente) ;
- Le « quick commerce » qui progresse dans les villes avec l'arrivée d'acteurs sur l'alimentaire, notamment sur le créneau de la livraison en moins de 15 minutes grâce à l'ouverture de « dark stores » (mini-entrepôts) et « dark kitchen ». Marseille compte aujourd'hui trois acteurs présents sur la commune concernant les « dark stores ».

Cartes d'évolution du drive depuis 2010



Source : données IGN, 2010-18 / 11/2020  
Marseille - données IGN, 2010-18 / 11/2020  
Marseille - données IGN, 2010-18 / 11/2020

### **ZOOM : Logistique urbaine sur la ville de Marseille**

La ville de Marseille reflète aujourd'hui la concentration des différents types de logistique sur le territoire. Par la présence des bassins Est du port de Marseille-Fos (flux Corse et Maghreb) et la nécessité d'alimenter un bassin important de population, Marseille, seconde ville de France aux 240 km<sup>2</sup> est une ville aux besoins logistiques grandissants. Les plateformes urbaines intra-muros ne suffisent pas pour les besoins de la ville et s'appuient sur celles des communes avoisinantes (Vitrolles, Marignane, Ensuès-la-Redonne, Bouc-Bel-Air, etc.). Cependant les espaces d'hyper-proximité se font rares.

Pour avoir une logistique urbaine de proximité, la ville de Marseille a pu compter sur le site de Sogaris à Arenc (43 000 m<sup>2</sup>). Localisée en plein cœur de la ville, près du quartier d'affaires d'Euromed, il se caractérise par son embranchement au réseau ferroviaire via ses deux installations terminales embranchées (ITE) et le faisceau d'Arenc en amont. Ces ITE ne sont pas encore exploitées, mais offrent un potentiel stratégique dans l'éventualité de la mise en œuvre d'un service de proximité de fret ferroviaire.

D'autres projets visent à structurer cette logistique de distribution près des centres urbains, comme dans le quartier de Saint-Louis au nord et le quartier de Saint-Marcel à l'est qui pourraient devenir à terme des portes d'entrées de la logistique pour Marseille. Le Marché d'intérêt national des Arnavaux présente également des caractéristiques intéressantes pour cette activité. Il est par nature une plateforme logistique urbaine dédiée à la commercialisation des fruits et légumes frais. Il est situé dans le 14<sup>e</sup> arrondissement de Marseille à moins de 3 km du centre-ville, aux débouchés de l'A7 et de l'A507 (rocade L2). La Métropole a lancé une réflexion pour valoriser cette position stratégique en étudiant la possibilité de proposer sur ce même site l'implantation d'une plateforme logistique dédiée aux opérateurs de logistique des produits secs. Cela contribuerait à réduire l'impact environnemental des livraisons (congestion, pollution) dans Marseille et sa ZFE-m.

Ces projets illustrent une évolution de l'e-commerce et la transition énergétique des véhicules de livraisons qui ont une autonomie moins importante et qui nécessitent un rapprochement entre les sites de stockages de marchandises et les consommateurs.

Dès 2019, la ville de Marseille a réglementé plus fortement les livraisons en cœur de ville en délimitant un périmètre de zone à trafic régulé. Ce dernier vise à limiter l'accès des véhicules de livraisons en fonction de leur longueur (moins de 12 mètres) et des horaires (autorisation entre 4h et 8h). En dehors de ces horaires, la desserte de livraison n'est autorisée que pour les véhicules dont la longueur n'excède pas 7 mètres.

Face à ce besoin croissant de logistique, les demandes d'implantations augmentent et de nouveaux services se développent comme la cyclo-logistique. On dénombre aujourd'hui une demi-douzaine d'entreprises de cyclo-logistique à Marseille. Pour l'organisation de leur activité, la plupart sont en recherche de locaux plus adaptés et plus proches de leurs clients, soit des locaux situés dans le périmètre ZFE-m.



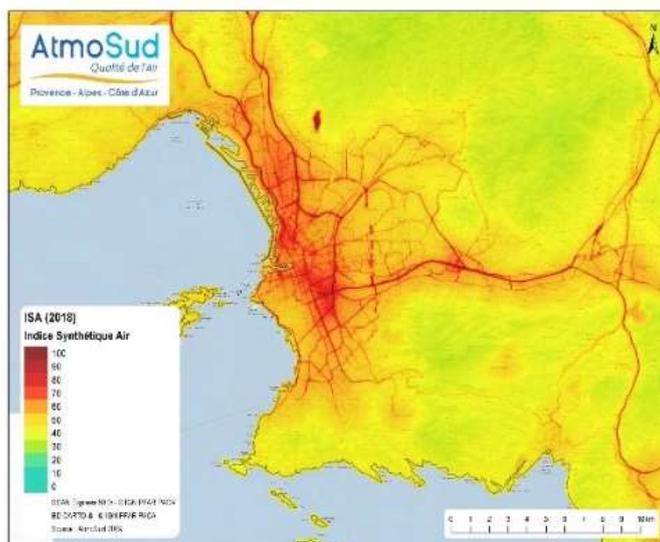
### **ZOOM : Présentation de la Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) de Marseille**

L'État, par la loi d'orientation des mobilités de 2019 a demandé aux territoires la mise en œuvre de zones à faibles émissions dans les secteurs où les populations sont les plus exposées à une qualité de l'air dégradée. Pour rappel, 82 % des Marseillais qui sont le plus exposés au dioxyde d'azote habitent dans le périmètre de la ZFE-m. La loi climat et résilience, promulguée fin août 2021, donne la compétence à la Métropole pour la mise en place de la ZFE-m. Après trois ans d'études et de consultation du public et des parties prenantes, celle-ci est active depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2022 sur 19,5 km<sup>2</sup>. L'objectif est d'accélérer la conversion des véhicules et d'améliorer la qualité de l'air. Au sein de ce périmètre, sont progressivement contraints à la circulation et au stationnement sur voirie publique les véhicules les plus polluants. Cela permet de réduire les émissions de polluants liés au trafic routier, selon le dispositif national des vignettes Crit'Air, qui distingue les véhicules en fonction de leur niveau d'émissions de polluants.



**19,5 km<sup>2</sup>**  
**314 000 habitants**  
**172 000 emplois**  
 (estimations 2020)  
**42 000 scolaires**  
 (données 2013)



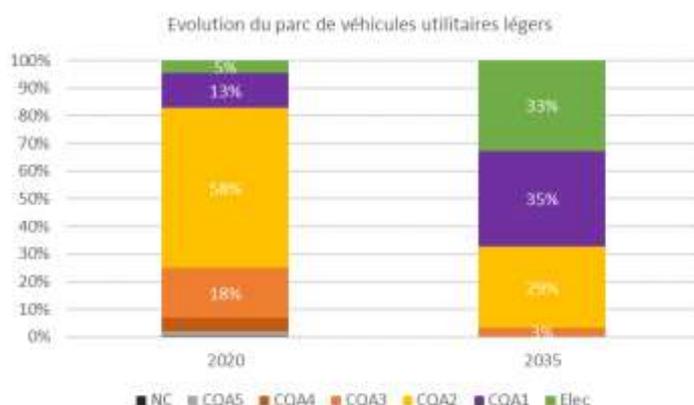


*L'état local de la qualité de l'air (2018) - Indicateur combiné 2019 des concentrations des trois polluants NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, O<sub>3</sub>*

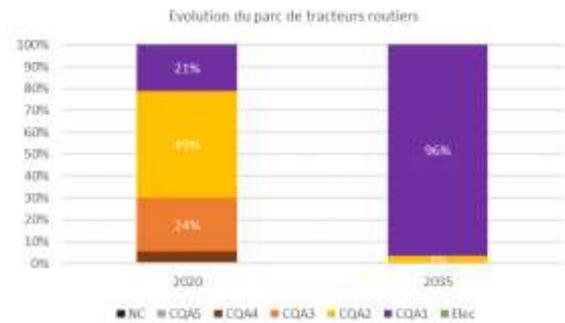
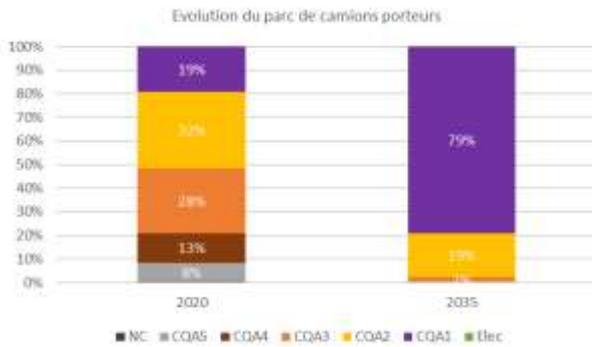
La mise en place de cette ZFE-m va accélérer la transition énergétique des véhicules professionnels. Malgré un marché encore hésitant entre l'offre et la demande, les acteurs du transport étudient les différentes options qui s'offrent à eux. La situation politique internationale influe sur leurs choix (ex : montée du prix du gaz) et les innovations récentes impactent souvent les produits sur le marché.

Les évolutions technologiques portent essentiellement sur l'évolution du parc de véhicules en termes de motorisation et d'énergie. Ces évolutions ont été estimées en extrapolant la composition du parc national du Citepa (Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique). Les graphiques suivants décrivent la répartition du parc de véhicules utilitaires (légers et lourds) en fonction du Certificat qualité de l'air (CQA)<sup>2</sup>.

Les véhicules utilitaires légers devraient « s'électrifier » (33 % du parc en 2035) alors que les véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes de PTAC devraient s'orienter vers des sources d'énergies alternatives au diesel (notamment gaz, le CQA1 se traduisant pour ces véhicules par une motorisation gaz ou hybride rechargeable, voire dans un nombre de cas extrêmement réduit par des véhicules essence de norme Euro VI).



<sup>2</sup> Le classement des véhicules par CQA est précisé ci-après.



### **Zoom : l'OAZIP pour la logistique portuaire**

Le Grand Port Maritime de Marseille a mené fin 2021, une concertation pour l'orientation d'aménagement de la zone industrialo-portuaire (OAZIP) de Fos à l'horizon 2040 (OAZIP 2040). Cette démarche consiste à définir les grandes orientations d'aménagement avec toutes les parties prenantes du territoire, qu'elles soient publiques (État, collectivités...) ou privées (syndicats, fédérations, associations...)

L'enjeu est de densifier le foncier déjà occupé et de réfléchir aux aménagements de nouveaux espaces. Ceci dans le respect des équilibres environnementaux, notamment de décarbonation de la zone et de baisse des impacts sur la population et les espèces. Et bien sûr aussi dans le respect de la vocation socio-économique du port intégré dans son territoire.

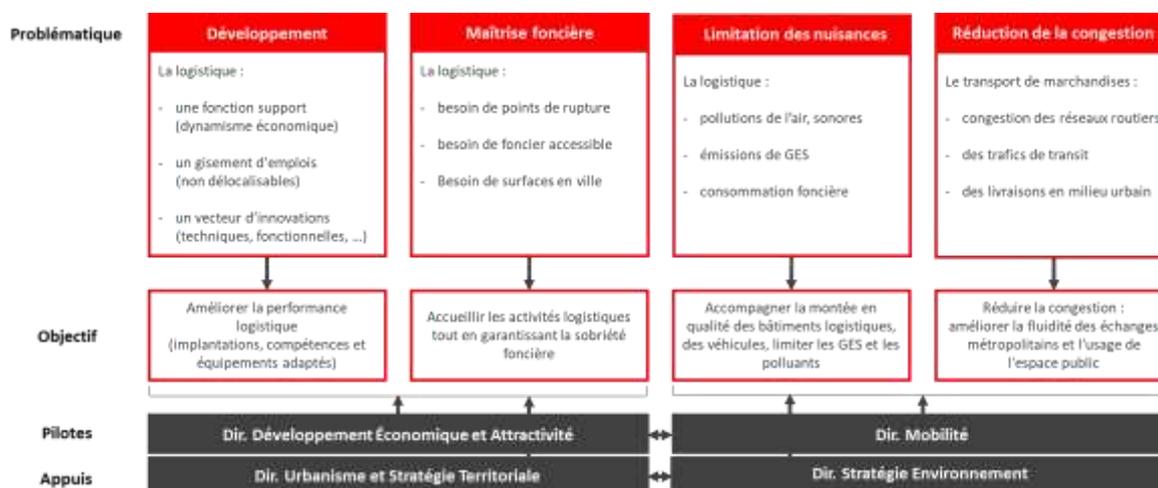
Le GPMM a réalisé une étude parallèle sur les besoins logistiques liés à l'activité portuaire dans le cadre de la concertation OAZIP.

Les données de restitution de l'OAZIP sur le besoin d'espaces logistiques à l'échéance 2040 rejoignent les données de la Métropole, soit un besoin foncier d'environ 180 ha.

L'implantation des futurs projets logistiques se concentrerait dans la couronne logistique regroupant la zone industrialo-portuaire (ZIP) ainsi que les zones de Clésud et Saint-Martin-de-Crau. Le GPMM souhaite absorber au maximum sur la ZIP le besoin foncier estimé, dans un souci d'équilibre entre développement économique et préservation de l'environnement.

## LES AMBITIONS

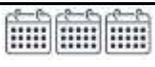
Ce schéma propose ainsi une vision stratégique. Il s'appuie sur un plan d'actions qui structure l'intervention des différents acteurs autour de plusieurs thématiques : réglementation (arrêtés de livraisons, urbanisme), emplois, transition énergétique, foncier, intermodalité (ferroviaire/ maritime et fluvial).



Légende :

<b>Axe</b>	Portée générale (toute logistique) 	Logistique portuaire 	Logistique régionale 	Logistique distribution 
<b>Problématique</b>	Développement économique 	Maîtrise du foncier 	Réduction de la congestion 	Limitation des nuisances 
<b>Moyens</b>	Importants 	Modéré 	Faibles 	
<b>Calendrier Temporalité</b>	Long terme 	Moyen terme 	Court terme 	

Ce plan structure l'action la Métropole et celle de ses partenaires pour le développement de la filière sur le territoire. Les actions détaillées ci-dessous décrivent les principaux points qui cadreront chaque intervention.

<b>Action 1 : Mise en place et suivi d'un tableau de bord logistique</b>			
<i>Axe</i>		<i>Problématique(s)</i>	
<i>Objectif(s)</i>	Ce tableau de bord aura pour vocation de permettre l'échange, au-delà du plan d'actions, pour consolider, produire et diffuser des connaissances sur la logistique au niveau du territoire. Il doit permettre de réaliser une veille territoriale sur la thématique des marchandises, afin notamment de rattacher les expérimentations ponctuelles mises en place sur le territoire métropolitain et de garantir l'intégration de ces informations au suivi du schéma directeur de la logistique.		
<i>Démarche</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Observer les emplois logistiques en lien avec les organismes de formation et les employeurs ;</li> <li>- Observer le foncier et l'immobilier logistique, leur usage et les friches (industrielles, commerciales) ;</li> <li>- Observer la mobilité marchandises (notamment pour les flux en B2C liés au e-commerce).</li> </ul>		
<i>Calendrier</i>		<i>Moyens</i>	

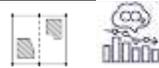
<b>Action 2 : Préserver et créer des sites pour la logistique portuaire, régionale et urbaine</b>			
<i>Axe</i>		<i>Problématique(s)</i>	
<i>Objectif(s)</i>	<p>Sur la base des orientations du SDL, se fixer des objectifs de surfaces foncières et immobilières à réserver et/ou à atteindre par type de logistique.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place des outils adaptés aux différents types de logistiques recherchés pour atteindre ces objectifs ;</li> <li>- Privilégier le renouvellement urbain aux développements en extension.</li> </ul>		



<b>Démarche</b>	<p>Il est nécessaire de développer des outils différenciés selon les familles logistiques qui structurent le territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Logistique portuaire : mettre en place une veille permanente sur les fonciers peu nombreux mais connus.</li> <li>- Logistique régionale : <ul style="list-style-type: none"> <li>A - identifier les grandes emprises urbaines et bâties (commerciales) existantes pouvant muter vers de la logistique régionale ;</li> <li>B - identifier les dernières opportunités de zones en développement (sortir celles qui impactent trop l'environnement), maîtriser leur aménagement. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Logistique de distribution : <ul style="list-style-type: none"> <li>A - inscrire les secteurs à enjeu logistique dans les documents de planification locale ;</li> <li>B - identifier les sites les plus stratégiques et les maîtriser ou les réserver avec l'outil Cinaspic (Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ; cf. PLU de Paris), sur les secteurs à enjeux du SDL, et encourager le renouvellement de l'existant. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Logistique urbaine : <ul style="list-style-type: none"> <li>A - adapter les PLUi : construire sur les secteurs à enjeux (bonus de constructibilité, dispositions réglementaires imposant l'intégration d'espaces logistiques) ;</li> <li>B - identifier des sites stratégiques et les maîtriser ou les réserver avec l'outil Cinaspic.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li></ul>		
<b>Calendrier</b>		<i>Moyens</i>	

<b>Action 3 : Définir une réglementation métropolitaine « marchandises »</b>			
<b>Axe</b>		<i>Problématique(s)</i>	
<b>Objectif(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en cohérence des paramètres réglementaires ;</li> <li>- Disposer d'une cartographie des réglementations en open data;</li> <li>- Faciliter le travail de contrôle de l'espace public.</li> </ul>		
<b>Démarche</b>	<p>Mettre en cohérence des paramètres réglementaires (techniques et environnementaux). Il s'agira de mettre en cohérence les arrêtés de circulation et de stationnement dans un contexte de mise en œuvre de zones à faibles émissions (ZFE).</p> <p>La réglementation devra prendre en compte la nature des activités présentes dans un périmètre en évitant les excès dérogatoires, être adaptée à l'implantation d'espaces logistiques de proximité (en particulier dans la ZFE).</p> <p>Disposer d'une base de données des réglementations en open data dans un format standard : coopération avec le Cerema et la Région qui ont initié</p>		

	ce travail en le recentrant sur le territoire métropolitain ; dans un second temps, cartographier ces réglementations.		
<i>Calendrier</i>		<i>Moyens</i>	

<b>Action 4 : Viser la création de sites logistiques clé en main à l'horizon ZAN (2050)</b>			
<i>Axe</i>		<i>Problématique(s)</i>	
<i>Objectif(s)</i>	<p>Cette action entend faciliter et accélérer les procédures administratives des projets de constructions logistiques (meilleure réactivité offre/demande). Cela suppose d'anticiper la réalisation d'études obligatoires sur des fonciers qui seraient aménagés « en blanc » (lancement de l'aménagement sans aucune vente ou location préalable).</p> <p>Cette action peut s'accompagner d'une démarche de labellisation à visée environnementale qui peut venir fixer des objectifs précis pour les bâtiments à venir. Pour aller plus loin, il est possible d'encadrer et de labelliser également le processus d'aménagement, suivant des objectifs de performance environnementale.</p>		
<i>Démarche</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disposer d'une vision globale des sites et des conditions environnementales de leur mobilisation en évaluant les études réglementaires nécessaires ;</li> <li>- Sélectionner les sites et mener les études nécessaires à la mise en place d'une stratégie environnementale globale dans une démarche ERC (Éviter-Réduire-Compenser) en lien avec les services de l'État ;</li> <li>- Cadrer les études opérationnelles et les demandes d'autorisations en menant ou en imposant des études paysagères, architecturales et environnementales poussées et en s'appuyant sur la stratégie globale.</li> </ul>		
<i>Calendrier</i>		<i>Moyens</i>	

<b>Action 5 : Accompagner et structurer l'innovation dans la filière logistique</b>			
<i>Axe</i>		<i>Problématique(s)</i>	
<i>Objectif(s)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faciliter la mise en œuvre d'expérimentations ;</li> <li>- Structurer et mettre en valeur l'offre de services de l'écosystème d'innovation pour les entreprises innovantes de la filière ;</li> <li>- Accompagner la transition numérique de la logistique et accompagner les attentes sociétales (e-commerce, environnement).</li> </ul>		
<i>Démarche</i>	<p>Faciliter la mise en œuvre d'expérimentations (innovations, start-up, permis de faire, usages transitoires, AMI, etc.).</p> <p>Structurer et mettre en valeur l'offre de services de l'écosystème d'innovation pour les entreprises innovantes de la filière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accompagner des start-up (synergies avec les incubateurs existants en métropole), et sensibiliser l'enseignement supérieur (école d'ingénieurs) dans le domaine du numérique et l'ingénierie (robotique, mécanique) ;</li> <li>- Contribuer à la constitution d'un « environnement numérique ouvert » sur le modèle de l'open data. ;</li> <li>- Approfondir la connaissance des comportements des acteurs et du tissu socio-économique ;</li> <li>- Alimenter le pilotage et l'aide à la décision du système d'actions en s'appuyant sur les enseignements d'expérimentations conduites par des start-up ou des consortiums d'entreprises présentes sur le territoire de la métropole.</li> </ul>		
<i>Calendrier</i>		<i>Moyens</i>	

<b>Action 6 : Promouvoir la filière logistique métropolitaine</b>			
<i>Axe</i>		<i>Problématique(s)</i>	
<i>Objectif(s)</i>	<p>Faire reconnaître l'importance de la logistique et du transport de marchandises dans le fonctionnement du territoire métropolitain aux niveaux régional, national et européen.</p> <p>L'enjeu de cette action est également environnemental (valoriser les bonnes pratiques favorisant la transition énergétique ou le report modal) et économique (renforcer l'attractivité économique du territoire, notamment en favorisant l'implantation d'entreprises innovantes dans le domaine de la logistique).</p>		



<b>Démarche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valoriser la filière logistique afin de la rendre plus attractive (orientation professionnelle, recrutement, formations) ;</li> <li>- Promouvoir la fonction logistique afin de la rendre plus acceptable (marketing territorial) et faire connaître son territoire et ses actions mises en œuvre ;</li> <li>- Renforcer l'attractivité du territoire métropolitain du port de Marseille-Fos et du bassin Rhône-Saône-Méditerranée. Développer une vision commune port territoire sur la logistique et donner de la visibilité à cet engagement stratégique susceptible d'attirer des acteurs industriels et logistiques du monde entier.</li> </ul>		
<b>Calendrier</b>		<i>Moyens</i>	

<b>Action 7 : Accompagner la création d'un guichet unique d'aides au renouvellement du parc de véhicules</b>			
<b>Axe</b>		<b>Problématique(s)</b>	
<b>Objectif(s)</b>	Conseiller et aider les opérateurs (transporteurs, chargeurs, artisans, commerçants) à adapter/changer leurs véhicules en fonction des nouvelles règles environnementales liées à la ZFE et aux solutions existantes (techniques, organisationnelles).		
<b>Démarche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiller et mettre en place une plateforme unique permanente en coopération avec la Région et le Département pour faciliter les démarches des acteurs économiques pour les aides aux nouveaux véhicules ;</li> <li>- Développer des dispositifs d'aides à l'installation de recharges des énergies de substitution en fonction des dimensions des parcs gérés.</li> <li>- Faire du conseil technique sur les solutions existantes adaptées</li> </ul>		
<b>Calendrier</b>		<i>Moyens</i>	

<b>Action 8 : Veiller au développement d'un maillage de stations multi-énergies cohérent</b>			
<b>Axe</b>		<b>Problématique(s)</b>	
<b>Objectif(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participer à la politique métropolitaine de transition énergétique et écologique ;</li> <li>- Accompagner la politique métropolitaine de transition énergétique et écologique ;</li> <li>- Permettre aux opérateurs de faire évoluer leur parc de véhicules ;</li> <li>- Veiller à une couverture homogène et accessible du territoire métropolitain en regard de l'évolution de la demande ;</li> </ul>		

	- Encourager l'usage de carburants alternatifs (gaz, H2) dans le secteur logistique.		
<b>Démarche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer une démarche proactive de sollicitation et de contractualisation/mutualisation avec les grands centres logistiques (aménageurs et opérateurs logistiques) pour le développement de solutions d'avitaillement adaptées aux prestataires routiers (par exemple recharge pendant le chargement) ;</li> <li>- Développer une démarche proactive de sollicitation et de contractualisation/mutualisation avec des transporteurs routiers ayant un parc de plus de 20 véhicules pour le développement d'avitaillement sur site.</li> <li>- Faciliter l'émergence des projets (règlements d'urbanisme etc)</li> </ul>		
<b>Calendrier</b>		<i>Moyens</i>	

<b>Action 9 : Favoriser les projets contribuant à limiter les trafics de transit</b>			
<b>Axe</b>		<i>Problématique(s)</i>	 
<b>Objectif(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Encourager la création d'itinéraires poids lourds (une dissociation partielle ou totale des flux VL/PL sur les axes nord-sud permettrait de limiter l'impact de ces flux de transit) ;</li> <li>-Accompagner la création d'un service de navettes ferroviaires/maritimes inter-bassins.</li> </ul>		
<b>Démarche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place une démarche partenariale avec le GPMM, les armateurs clés de Marseille/Fos (CMA-CGM, MSC, Marfret...) pour définir le besoin de service et les volumes attendus. L'objectif de ce service est de consolider des flux maritimes entre les bassins Est-Ouest et Clésud, Saint-Martin-de-Crau, afin de développer un service quotidien performant, permettant ultérieurement de porter des flux de transport intra-métropolitains ;</li> <li>- Synchroniser ce projet avec celui du terminal de Mourepiane. Le projet de terminal de Mourepiane porté par le GPMM est susceptible d'offrir des fonctions nouvelles facilitant l'émergence d'une navette inter-bassins, notamment pour la consolidation et le stockage de conteneurs vides ou pleins ;</li> <li>- Intégrer ce projet dans celui du service Ferroviaire de fret de proximité.</li> </ul>		
<b>Calendrier</b>		<i>Moyens</i>	  

<b>Action 10 : Préserver et mutualiser les sites embranchés fer et bord à voie d'eau</b>			
<b>Axe</b>		<i>Problématique(s)</i>	

<b>Objectif(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre le report modal (plus de 50 sites embranchés actifs ou non, et d'un potentiel significatif de sites à développer en bord à voie d'eau) ;</li> <li>- Limiter la consommation foncière.</li> </ul>		
<b>Démarche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre le report modal (partenariat avec SNCF Réseau pour définir les sites embranchés stratégiques ; étudier la reprise de certains sites par la Métropole, développer des AMI « ferroviaires » pour inciter les opérateurs ferroviaires à exploiter des sites) ;</li> <li>- Optimiser et pérenniser le foncier à vocation multimodale : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifier les outils multimodaux (embranchements ferroviaires, canaux pertinents, les emprises attachées permettant leur fonctionnement) et fonciers à valoriser en accueillant d'autres activités (tertiaire, commerces...), équilibrer le coût global du projet ;</li> <li>- Identifier les logiques fonctionnelles entre les sites, actuelles et plus prospectives.</li> </ul> </li> </ul>		
<b>Calendrier</b>		<i>Moyens</i>	

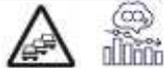
<b>Action 11 : Accompagner la création d'un service de proximité de fret ferroviaire</b>			
<b>Axe</b>		<b>Problématique(s)</b>	
<b>Objectif(s)</b>	Limiter le trafic de transit ; Réduire les GES et les pollutions atmosphériques.		
<b>Démarche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer une offre de transport multimodale de courte distance compétitive par rapport au transport routier, tant en termes de fréquence, de fiabilité et de coût de transport. Mettre en place des navettes ferroviaires régulières desservant des terminaux clés du territoire (Fos, Marseille, Clésud, Marseille intra-muros) ;</li> <li>- Mettre en place des navettes ferroviaires régulières desservant des terminaux clés du territoire (Fos, Clésud, Marseille Intra-muros) ;</li> <li>- Impulser via les partenaires publics la mise en œuvre du service avec la participation de l'ensemble de l'écosystème (chargeurs, transporteurs, opérateurs ferroviaires...).</li> <li>- Entamer une démarche commerciale progressive en priorisant les projets les plus accessibles : FOS-CLESUD-SMC, Navettes ;</li> <li>- Implanter les systèmes d'information (de type ECOPMS) permettant une exploitation fluide, et un service client performant.</li> </ul>		



<i>Calendrier</i>		<i>Moyens</i>	
-------------------	---	---------------	---

<b>Action 12 : Développer et maîtriser les équipements d'hyper proximité</b>			
<i>Axe</i>		<i>Problématique(s)</i>	
<i>Objectif(s)</i>	<p>Réduire les tonnes-kilomètres induites par les livraisons.</p> <p>Réguler les ouvertures de mini-hubs logistiques en milieu urbain dense, en particulier ceux que l'on associe à des « entrepôts de l'ombre » (ou dark stores) dont les impacts à l'échelle d'un quartier sont de plus en plus décriés.</p>		
<i>Démarche</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Articuler la démarche « Espaces Logistiques de Proximité » (ELP) avec les démarches économiques/commerciales et les démarches de rénovation des centres-villes ;</li> <li>- Pré-flécher des sites pour rediriger une partie des « entrepôts de l'ombre » ;</li> <li>- Évaluer localement les besoins des commerces/entreprises et réfléchir à réserver des sites de proximité ;</li> <li>- Étudier au cas par cas les possibilités d'intégration de ces surfaces logistiques de proximité dans les projets d'aménagements urbains.</li> </ul>		
<i>Calendrier</i>		<i>Moyens</i>	

<b>Action 13 : Structurer la logistique favorisant l'émergence de circuits courts</b>			
<i>Axe</i>		<i>Problématique(s)</i>	
<i>Objectif(s)</i>	<p>Préserver la création de valeur ajoutée au niveau local.</p> <p>Faire émerger un système alimentaire durable et résilient.</p>		
<i>Démarche</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interroger l'ancrage des circuits d'approvisionnement alimentaire sur le territoire métropolitain pour développer des solutions logistiques collectives adaptées au territoire ;</li> <li>- Construire une posture forte pour l'intervention publique : accompagner sous l'angle logistique les objectifs de développement territorial (définis dans le PAT), sensibiliser les producteurs et leurs clients à la question de la logistique de proximité ;</li> <li>- Accompagner l'émergence de projets collaboratifs structurants pour le système alimentaire territorial : animer pour mobiliser autour de projets répondant aux ambitions et à l'agenda du PAT, mettre en place des outils, des critères et des indicateurs pour évaluer la viabilité de ces projets et suivre leurs performances.</li> </ul>		
<i>Calendrier</i>		<i>Moyens</i>	

<b>Action 14 : Étudier et expérimenter les opportunités et la faisabilité d'une mixité fret/voyageurs</b>			
<b>Axe</b>		<b>Problématique(s)</b>	
<b>Objectif(s)</b>	<p>Limiter le trafic de transit.</p> <p>Réduire les GES et les pollutions atmosphériques.</p>		
<b>Démarche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation d'un benchmark sur les opérations naissantes en Europe, et suivi de celles qui perdurent (facteurs clés de succès), en matière de transports (modaux/intermodaux) mixant marchandises et voyageurs (méthodologie similaire à celle mise en place dans les observatoires (A1) et l'accompagnement de l'innovation (A5) ;</li> <li>- Lancer des appels à manifestation d'intérêt « livraison urbaine » exploitant la mixité fret-voyageur, que cela concerne le stockage/entreposage ou la mobilité (partage des surfaces de dépôts de bus à certaines heures de la journée, l'usage du réseau tramway pour y faire circuler des rames « fret »).</li> </ul>		
<b>Calendrier</b>		<b>Moyens</b>	

<b>Action 15 : Favoriser le développement de la cyclo-logistique et des livraisons en modes actifs</b>			
<b>Axe</b>		<b>Problématique(s)</b>	
<b>Objectif(s)</b>	<p>Limiter le trafic urbain.</p> <p>Réduire les GES et les pollutions atmosphériques.</p> <p>Favoriser le report modal (au bénéfice des modes actifs).</p>		
<b>Démarche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir le rôle et le niveau d'implication de la Métropole et des collectivités concernées (juridique, réglementaire, urbanistique, économique...);</li> <li>- Identifier, quantifier les marchandises et marchés adressables en définissant les déterminants du report modal (économique, fonctionnel, social, sociétal...);</li> <li>- Dimensionner les moyens à mobiliser (matériels roulants, supports et surfaces logistiques, lieux de rupture de charge...);</li> <li>- Aménager l'espace public en faveur de la cyclo-logistique (aires de livraisons adaptées à l'accueil de cargo-cycles, développement des surfaces piétonnes uniquement accessibles aux cycles...);</li> <li>- Mettre en place des indicateurs de suivi de la cyclo-logistique à l'échelle métropolitaine (nb de cyclo-logisticiens, nombre de colis/tonnes transportés, nombre d'aires de livraison adaptées, etc.).</li> </ul>		
<b>Calendrier</b>		<b>Moyens</b>	

## **Gouvernance**

Le pilotage vise à animer une démarche et proposer un suivi de l'avancée des actions portées par les partenaires institutionnels et privés.

La Métropole Aix-Marseille-Provence souhaite ainsi poursuivre sa mobilisation interne. Elle entend également s'appuyer sur ses partenaires pour mettre en application les actions identifiées. Elle continue et renforce le dialogue mis en place avec les fédérations de transporteurs, les logisticiens, les transporteurs et porteurs de projets.