



# SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

**SCoT** 2030

## DE LA GRANDE RÉGION DE GRENOBLE

ÉTABLISSEMENT PUBLIC



### UNE APPROCHE DU FONCIER LOGISTIQUE DANS LA GRANDE RÉGION DE GRENOBLE

Février 2020





## ÉDITO

Yannik Ollivier, président de l'EP-SCoT



La logistique n'a en général pas bonne presse : elle soulève des interrogations quant à sa localisation préférentielle, et ses besoins en foncier ou des nuisances qu'elle génère. L'explosion de la messagerie, de la vente à distance nécessite de nouveaux circuits de distribution.

Et pourtant, la logistique constitue une activité support indispensable aux entreprises. L'enjeu est d'offrir les conditions favorables à un développement maîtrisé de cette activité. L'appréhender à l'échelle du grand territoire est nécessaire si l'on veut peser sur des localisations permettant de réduire les déplacements et d'optimiser les espaces occupés. C'est pour cette raison que l'EP SCoT s'est directement impliqué dans cette réflexion à la suite du livre blanc sur la logistique, élaboré par Grenoble-Alpes Métropole.

Cette publication a été élaborée par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise dans un travail conjoint entre les commissions déplacements et économie de l'EP SCoT dans la perspective de répondre aux questionnements suivants : Qu'est-ce que la logistique ? Que recouvre-t-elle ? Quelles sont les caractéristiques du foncier actuellement dédié à cette activité ? Quelle est l'offre foncière disponible sur l'ensemble du territoire ? Quels sont les besoins futurs des entreprises ? Comment se positionnent les territoires face à l'accueil de cette activité ? Coopèrent-ils entre eux ? Quelle est la stratégie à construire collectivement ? Comment apporter une réponse concertée aux entreprises, dans un esprit de solidarité et de complémentarité entre les territoires ?

**En décembre 2017, l'Établissement public du SCoT, avec le soutien de Grenoble-Alpes Métropole, a demandé à l'Agence d'urbanisme d'explorer le fonctionnement de la logistique dans la GReG, et de produire une analyse approfondie de la question foncière. L'Agence a pu quantifier le foncier dédié à la logistique, objectiver les besoins des acteurs économiques et identifier des pistes de solutions face aux difficultés d'implantation des entreprises. Elle a pu mieux appréhender les dynamiques à l'œuvre par une approche qualitative, via des entretiens avec les intercommunalités et un panel d'entreprises de la logistique.**

**Ce document synthétise ces travaux, présentés lors d'une commission mixte économie et déplacement du SCoT en avril 2019. Des pistes sont désormais ouvertes pour poursuivre cette démarche partenariale et accompagner les territoires dans une meilleure prise en compte des enjeux de la logistique.**



# LE CADRE DE L'ÉTUDE

Depuis 2015, les enjeux autour de la logistique sont mieux identifiés. Elle fait l'objet de réflexions et de premières actions partenariales.

## Que dit le SCoT de la Grande Région de Grenoble (GReG) ?

Le SCoT, dans son Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), souhaite faciliter la réorganisation des chaînes logistiques, notamment :

- ▶ En maîtrisant le développement des plates-formes logistiques, en répondant en priorité aux besoins liés à l'approvisionnement du territoire et au fonctionnement de ses entreprises ;
- ▶ En préservant des espaces susceptibles d'accueillir des fonctions logistiques près des voies ferrées ;
- ▶ En définissant une stratégie à l'échelle de la région grenobloise pour le transport de marchandises.

## Le Plan d'actions pour une logistique urbaine durable de Grenoble-Alpes Métropole : 16 actions-clés

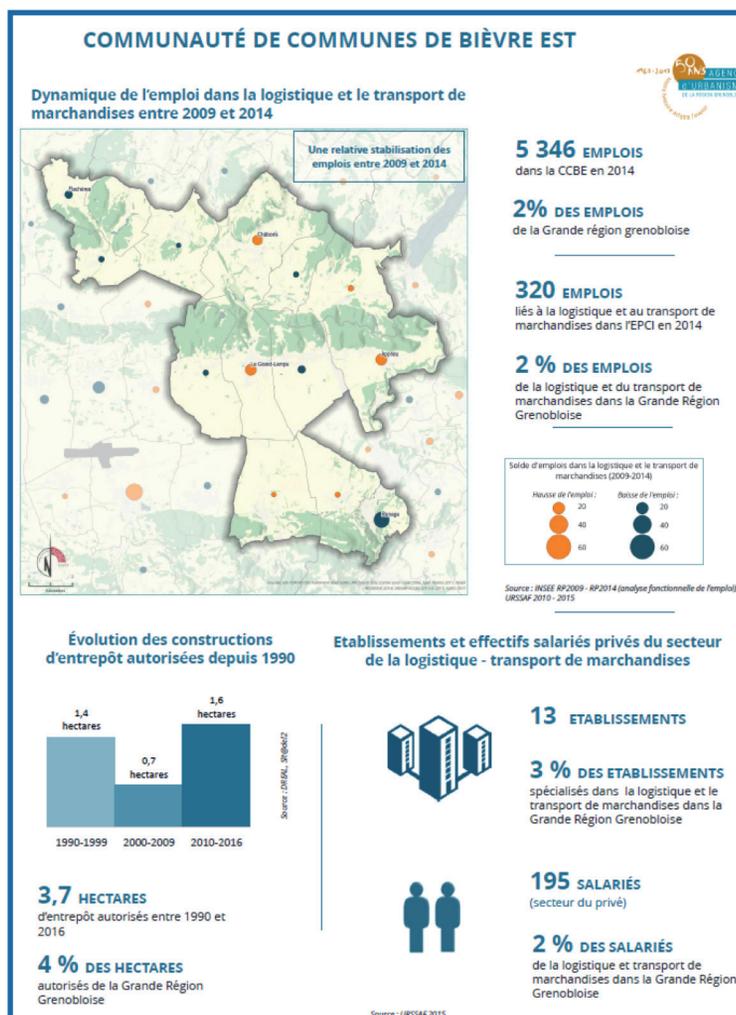
Signé en 2015, fruit d'un travail partenarial des acteurs économiques et institutionnels de la région grenobloise, ce document identifie 16 actions pour répondre aux enjeux de la logistique. L'action n° 4 vise notamment à élaborer un schéma des équipements logistiques du territoire et identifie l'EP SCoT comme porteur potentiel. Ce schéma a évolué vers une démarche sur la logistique de la GReG.

## Un premier portrait de la logistique en 2017

Le travail mené par l'Agence d'urbanisme a permis de dresser un portrait de la logistique à différentes échelles et selon trois focales : foncier, emploi et flux.

- ▶ À l'échelle régionale, la GReG, située à l'écart du couloir rhodanien, n'apparaît pas comme un territoire pivot pour la logistique, comme le nord-Isère ou la région lyonnaise. Les faibles flux de transit et la moindre consommation de foncier confirment ce constat et montrent également que la logistique est ici au service des entreprises du territoire et n'a pas de vocation exogène.
- ▶ Dans la GReG, la moitié des emplois liée à l'activité logistique se trouve dans des entreprises non spécialisées, ce qui confirme la finalité locale de l'activité logistique.
- ▶ Enfin, l'analyse montre un éloignement des fonctions logistiques du centre de la région grenobloise comme l'attestent les implantations récentes d'activité logistique dans le Grésivaudan et dans le nord du Pays Voironnais.

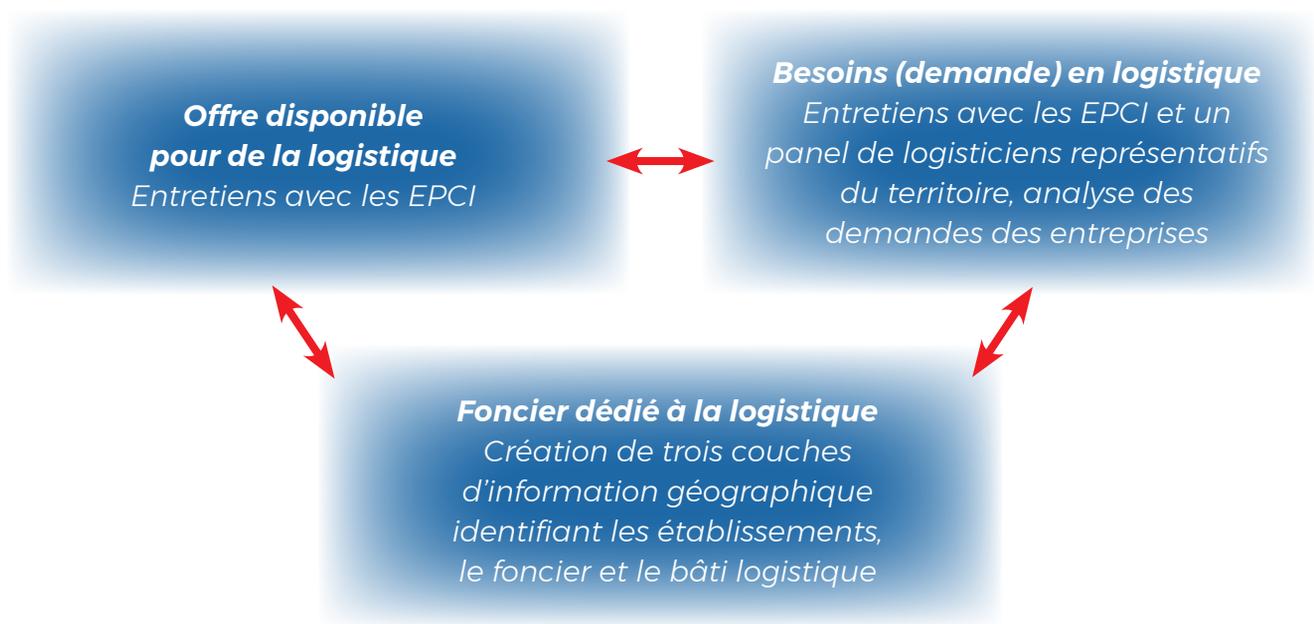
*Une fiche portrait de la logistique par EPCI a été dressée*





# QUELS CONTOURS POUR LE FONCIER DEDIE A LA LOGISTIQUE ?

Trois approches concomitantes ont été déployées afin d'analyser l'offre, la demande et la réalité de l'implantation logistique.



## 14 acteurs de la logistique ont été rencontrés

Afin de compléter l'analyse par des informations qualitatives, des entretiens ont été menés auprès de 14 logisticiens représentatifs – voir p. 9 – (par l'activité exercée et leur localisation). Grâce à leur connaissance du tissu économique local, les intercommunalités ont facilité la prise de contact. Des entretiens avec la Fnaim 38 Entreprises et Afilog ont également été réalisés.



## 3 couches cartographiques du foncier, du bâti et des établissements logistiques ont été créées

Les établissements exerçant une activité logistique dans le fichier INSEE Sirene du 1<sup>er</sup> janvier 2018 ont été géolocalisés à l'adresse puis validées avec les services intercommunaux. La sélection des parcelles et du bâti accueillant ces établissements logistiques a été réalisée grâce aux fichiers fonciers de la DGFIP.

Foncier, bâtis et établissements logistiques identifiés dans la zone d'activité de Centr'alp





# ZOOM MÉTHODO

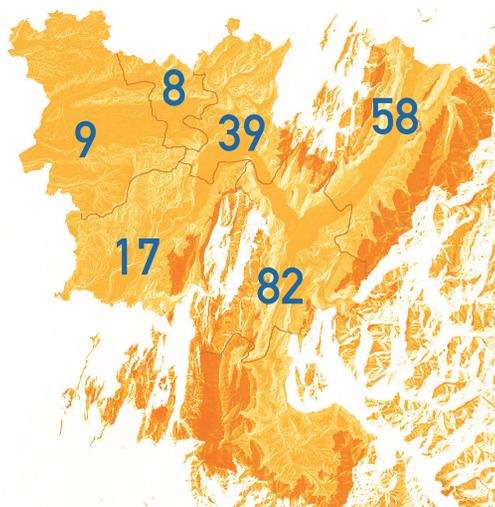
La logistique prise en compte ici s'intéresse au transport et au stockage de marchandises ainsi qu'à l'organisation-messagerie hors grande distribution et hors logistique intégrée à une activité industrielle.

Le Marché d'Intérêt National de Grenoble a été rajouté. Les indépendants ont été exclus car rattachés à leur lieu de résidence.

Les codes d'activité retenus sont issus de deux références nationales (de sorte à faciliter d'éventuelles comparaisons ultérieures avec d'autres territoires) :

- ▶ Afilog - Panorama des emplois de la supply chain, 2016 (l'Afilog est une association qui rassemble tous les métiers de la logistique et de l'immobilier logistique),
- ▶ DREAL Auvergne-Rhône-Alpes - État des lieux du système logistique en Auvergne-Rhône-Alpes, 2018.

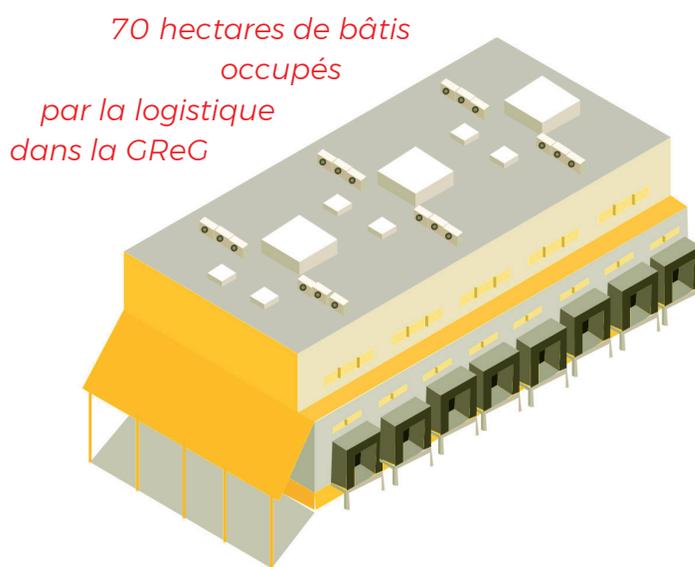
## LA LOGISTIQUE EN CHIFFRES sur le territoire



212 hectares de foncier occupés par la logistique dans la GReG

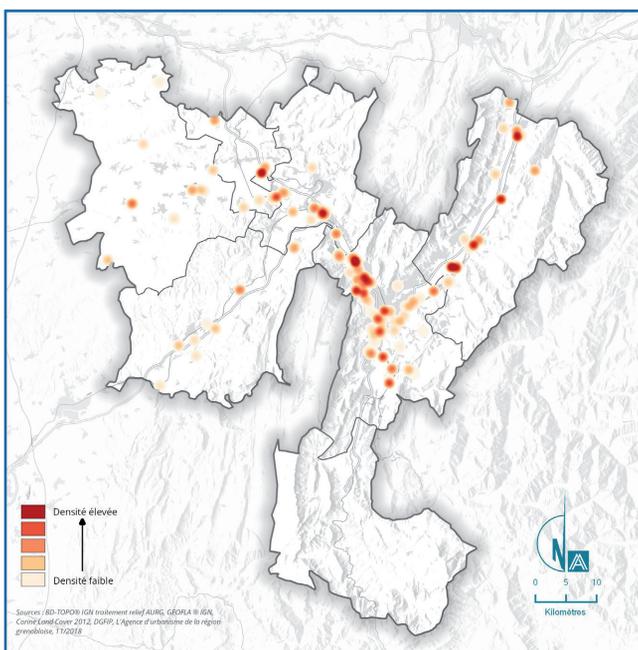


40 % de foncier logistique et de foncier bâti dans la métropole grenobloise





# DE FORTES DISPARITÉS TERRITORIALES EN MATIÈRE DE FONCIER LOGISTIQUE



La densité de surface logistique dans la GReG

## ...à une approche en 6 bassins

L'étude par bassin et par entrée de métropole semble la plus pertinente pour analyser le fonctionnement logistique de la Grande Région de Grenoble. Elle révèle ainsi que l'entrée Nord, correspondant au Sud Voironnais et au Nord Métropole, est la zone logistique majeure du territoire, avec 76 ha dédiés, soit 36 % de la superficie logistique totale.

L'entrée Sud (11 ha) reste marginale en termes de logistique en raison de sa faible accessibilité routière. Elle est liée essentiellement à l'industrie. L'entrée Est (40 ha) se caractérise par un développement récent de la logistique.

Le Grésivaudan, dans sa partie Est (21 ha), est plus tourné vers la Savoie et connaît un certain dynamisme aujourd'hui. Enfin le bassin comprenant les Bièvre, le Nord Voironnais et Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté (SMVIC) paraît important (52 ha) mais il convient de le relativiser au regard de la superficie qu'il recoupe.

L'objectivation des caractéristiques du foncier dédié la logistique a permis de tirer des enseignements à plusieurs échelles.

## D'une approche géographique très fine...

La logistique se concentre sur certains territoires tels que Rives, Cent'alp, le nord de la Métropole, le pôle Le Versoud/Villard-Bonnot et Pontcharra en particulier. La géographie de la logistique redessine le fameux « Y grenoblois ».



La surface consacrée à la logistique par bassin

## La logistique dans la GReG

- ▶ 212 ha de foncier occupé (soit 0,01 % de la superficie totale du territoire)
- ▶ 70 ha de foncier bâti
- ▶ 176 établissements exerçant une activité logistique pour 4 300 emplois estimés (logistique intégrée), soit 1,3 % de l'emploi total
- ▶ 20 emplois logistique à l'hectare (à titre de comparaison, l'Agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire estime entre 10 et 20 le nombre d'emplois logistiques à l'hectare en Loire-Atlantique).



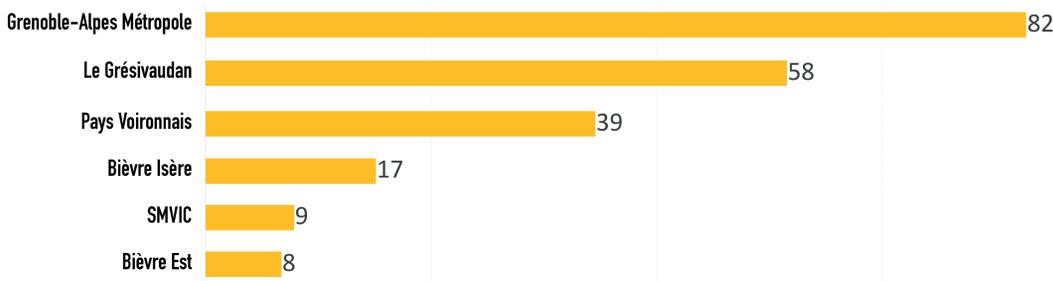
## Une logistique à la typologie marquée selon les territoires

L'analyse typologique des territoires laisse apparaître les diversités de situation suivantes.

- ▶ Grenoble-Alpes Métropole se distingue par une logistique « complète », en rapport avec le caractère ancien de cette activité et de son implantation liée au tissu industriel. La logistique de stockage a tendance à diminuer avec le phénomène d'éloignement du centre métropolitain (constat qui se retrouve dans les territoires comparables). La métropole grenobloise reste cependant le principal territoire de la GREG en matière de logistique puisqu'il regroupe près de 40 % du foncier et du bâti et près de 60 % des établissements et des emplois.
- ▶ Le Pays Voironnais et le Grésivaudan révèlent une logistique plutôt orientée vers le stockage (en particulier le Grésivaudan) et vers l'organisation-messagerie. Cela s'explique à la fois par la proximité du centre métropolitain et par la présence de capacités foncières. Ces deux territoires, sur lesquels le développement de la logistique est plus récent, en particulier le Grésivaudan, sont ceux où la dynamique d'implantation d'activités logistiques est la plus importante. En attestent les projets récents ou en cours : extension de la base logistique de Lidl à Pontcharra, implantation de la Poste à La Buisnière, déménagement/extension d'Ecra à Crolles, implantation de Cetup, GTL, ELS à Centr'alp...
- ▶ Bièvre Est, Saint-Marcellin-Vercors-Isère-Communauté (SMVIC) et Bièvre Isère peuvent apparaître moins concernés par l'accueil de la logistique. Celle-ci est plutôt axée sur le stockage et surtout, le transport. En effet la proximité géographique de la métropole permet à ces territoires de répondre aux besoins de plusieurs bassins d'activité et de bénéficier d'un foncier moins contraint. Quelques particularités apparaissent en matière d'emplois : la logistique présente en Bièvre Isère et Bièvre Est se révèle peu pourvoyeuse d'emplois ; au contraire de SMVIC qui accueille, en particulier, deux gros employeurs (Plateforme 38 et Transports Laffond).

### Surface occupée par la logistique (en ha)

Sources : INSEE, Sirene 2018 – DGFIP, fichiers fonciers 2017 – Agence d'urbanisme de la région grenobloise



### Chiffres-clés de la logistique par EPCI

Sources : INSEE, Sirene 2018 – DGFIP, fichiers fonciers 2017 – Agence d'urbanisme de la région grenobloise

	Foncier (ha)	Bâti (ha)	Etablissements	Emplois	Part du bâti dans l'emprise foncière logistique	Nombre moyen d'emplois par ha de foncier	Nombre moyen d'emplois par établissement
<b>Bièvre Est</b>	8	3	9	97	35%	13	11
<b>SMVIC</b>	9	2	10	321	18%	36	32
<b>Bièvre Isère</b>	17	6	15	261	38%	15	17
<b>Pays Voironnais</b>	39	14	18	559	36%	14	31
<b>Le Grésivaudan</b>	58	18	23	594	35%	10	26
<b>Grenoble-Alpes Métropole</b>	82	28	101	2 464	34%	30	24
<b>GREG</b>	212	70	176	4 296	33%	20	24



## QUESTIONS À...

**Sophie Dupard, Directrice du pôle développement économique de la Communauté de communes de Bièvre-Est**

### **Quelle place occupe la logistique sur votre territoire et en quoi participe-t-elle à l'écosystème économique de Bièvre Est et de la grande région grenobloise ?**

La logistique à l'échelle de Bièvre Est est avant tout, constituée d'entreprises de messagerie et d'une plateforme de logistique industrielle disposant d'une zone de stockage de 25 000 m<sup>2</sup>. Ces entreprises se répartissent principalement sur le nord et le sud du territoire, en périphérie de l'espace économique Bièvre Dauphine, cœur de chauffe du territoire (sortie 9 — A48) entre la plaine de la Bièvre et le Pays Voironnais.

La logistique est une activité peu présente sur Bièvre Est car le territoire doit répondre à un enjeu majeur, conforté par le SCoT, qui est de ramener l'emploi sur le territoire pour faire face aux 70 % d'actifs qui vont travailler quotidiennement sur le Voironnais ou Grenoble. La logistique ne répondant pas à l'objectif imposé par le SCoT de 25 emplois à l'hectare minimum.

### **Quels sont les leviers à disposition des collectivités pour faciliter/encadrer l'implantation et le fonctionnement des activités logistiques ?**

Aujourd'hui très concrètement, le PLUi permettra ainsi que le cahier des charges de cession des lots des zones d'activités en cours de commercialisation d'encadrer ces activités.

### **Quel rôle votre Collectivité a-t-elle joué dans l'implantation de l'entreprise Starlog\* ?**

À l'heure où l'on parle de simplification pour les entreprises, Bièvre Est a été un facilitateur entre le vendeur et l'acquéreur mais aussi avec les collectivités concernées ainsi que l'État sur l'aspect taxe foncière ; Le site acheté était en effet, un site industriel de 4 ha sur la commune de Renage, fermé depuis près de 2 ans. Bièvre Est a ensuite fait le lien avec des locataires potentiels pour une partie du site.

\* Starlog est une entreprise de transports, filiale du groupe Greenstar, implantée à enage depuis 2014. Elle compte une soixantaine de salariés



# DES ÉCHANGES AVEC LES ACTEURS POUR MIEUX COMPRENDRE L'ÉCOSYSTÈME LOCAL

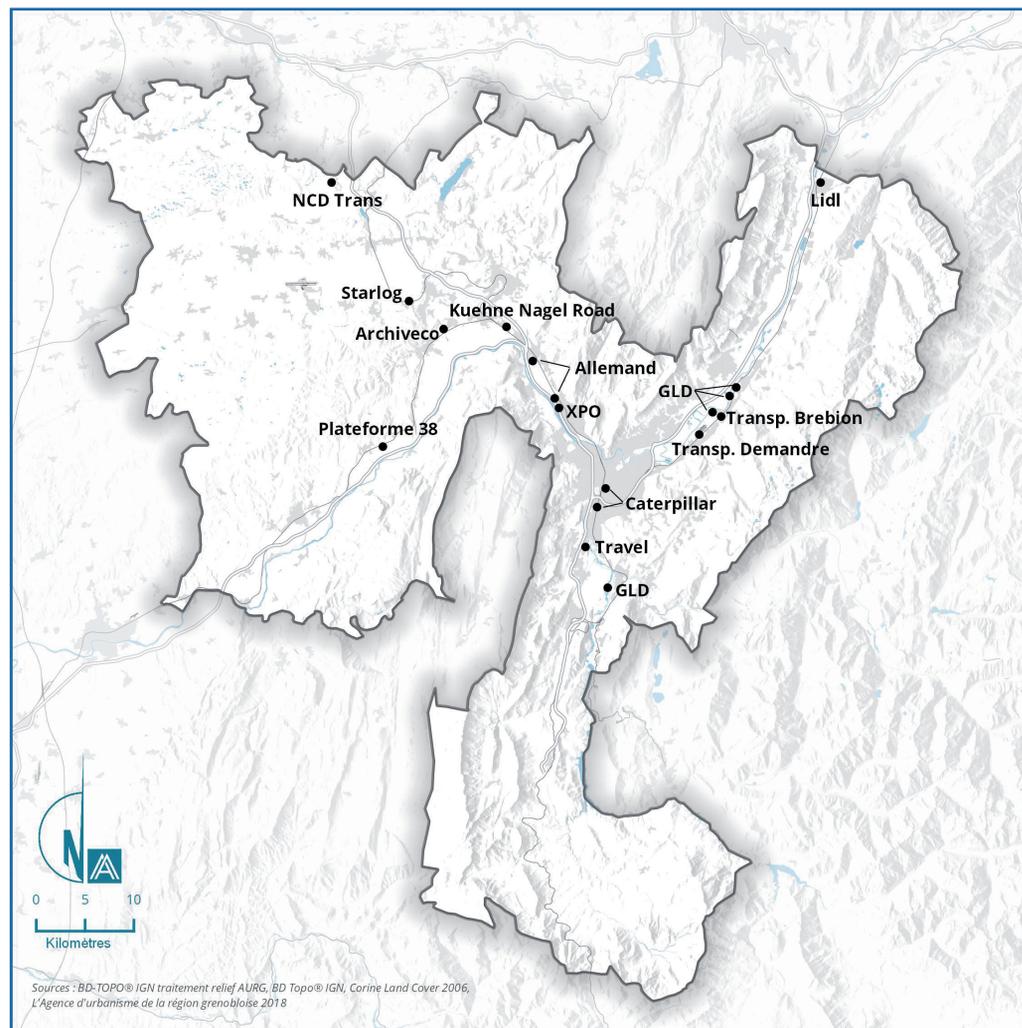
La rencontre avec des acteurs de la logistique a permis de mieux comprendre les relations entretenues entre ce secteur et le tissu industriel local, de mesurer les difficultés qu'ils rencontrent, et enfin, d'appréhender leurs attentes auprès des collectivités.

## Une activité fragile et essentielle au développement économique du territoire

La logistique de la GREG est au service du territoire et en particulier, des grands comptes industriels. La localisation du bassin grenoblois, à l'écart du couloir rhodanien, explique ce fonctionnement endogène même si, dans le Grésivaudan, certaines implantations répondent plus à une logique de plateformisation.

Cette logistique est bien une fonction support et très ancrée dans le territoire. Elle reste cependant fragile car elle est étroitement liée à la santé économique locale et notamment des industriels du bassin grenoblois.

La logistique n'en demeure pas moins indispensable au territoire et à son dynamisme économique. En témoigne l'exemple de Teisseire, qui n'aurait pu rester dans la région sans l'implantation de GLD dans le Grésivaudan.





### De nombreux mouvements fonciers pour pallier un déficit de terrains disponibles

L'analyse des implantations des activités logistiques montre un marché dynamique et qui se recompose. Cependant, la plupart des collectivités ne peuvent répondre aux besoins des entreprises sur leurs propres territoires. À titre d'exemple, pour le seul Pays Voironnais, entre le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et le 31 juillet 2018, 11,5 ha de terrains ont été demandés par des entreprises déjà implantées dans le territoire, auxquels s'ajoutent 6,1 ha pour des activités exogènes. Autre exemple, le Grésivaudan qui a pu accueillir de nombreuses activités ces dernières années n'a plus beaucoup de capacité foncière disponible.

Ce manque de foncier, qui ne permet pas d'accompagner complètement la croissance de la logistique, interpelle sur les conséquences potentielles de l'attractivité économique de la GRéG.

### Vers une optimisation du foncier dédié à la logistique

Faute de foncier disponible, une piste de solution viendrait de la sanctuarisation de zones aujourd'hui dédiées à la logistique et d'un meilleur usage de l'existant, notamment via l'enjeu de la reconversion de bâtiments. L'identification de ce potentiel de reconversion pourrait alors consister en un outil d'aide au développement des activités logistiques qui nécessiterait un travail d'investigation important, à mener en étroite collaboration avec les EPCI. Le potentiel apparaît important comme l'illustre les exemples d'entreprises qui ont libéré un terrain ou qui sont en passe de le faire : GLD Sassenage (site reconverti en opération mixte bureaux/logements, 5 ha), Daher (qui quitte le parc de la Grande Ile à Villard-Bonnot — 7,3 ha)...

La rareté foncière peut donc trouver une réponse dans l'anticipation et l'accompagnement des mutations. L'enjeu est de conserver l'activité logistique sur ces tenements quand le développement urbain le permet encore. Le rôle des collectivités dans cette dynamique est crucial car elles peuvent mettre en relation les acteurs et ainsi faciliter ces transferts fonciers.



# TÉMOIGNAGE

**GLD ( [www.gld.fr](http://www.gld.fr) ) est un des principaux acteurs de la logistique, du transport et de l'emballage industriel dans le bassin grenoblois. Entretien avec Pascal Dominois, son directeur des opérations.**

## Comment décrivez-vous la logistique du bassin grenoblois ?

Ce qui caractérise la logistique sur le bassin grenoblois est sa dépendance avec les principaux industriels présents sur ce périmètre. Pour schématiser il existe des besoins de stockage de matières premières en amont de la production ou alors des besoins de stockage de produits finis destinés à être livrés chez les clients des producteurs. Il est donc essentiel de pouvoir apporter des solutions logistiques de proximité sur chaque axe menant à Grenoble et contribuer au bon fonctionnement de l'activité économique.

S'ajoutent à cela des besoins logistiques croissants en vue de massifier les volumes de transport et apporter de nouvelles solutions sur la logistique du dernier kilomètre.

## Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez ?

Le manque de disponibilité de foncier et ses conditions d'acquisition en vue de construire des entrepôts logistiques sont un frein au développement du secteur ; les clients exigent des infrastructures toujours plus qualitatives et modernes, les réglementations imposent de nouvelles contraintes, nous devons répondre à ces enjeux.

Citons comme autres difficultés le manque ou sous-dimensionnement d'infrastructures routières desservant certaines zones industrielles, le niveau d'embouteillages au sein du bassin grenoblois qui pénalisent fortement les flux ou encore les difficultés de recrutement auxquelles nous faisons face dans notre secteur d'activité.

## Qu'attendez-vous des collectivités ?

La logistique est un maillon essentiel de l'activité économique d'un territoire même si consommatrice d'un niveau de foncier important par rapport au nombre d'emplois créés et génératrice de flux de camions. Il est primordial que les collectivités locales intègrent cela dans les projets d'aménagement et accompagne les acteurs. GLD a construit 60 000 m<sup>2</sup> d'entrepôt sur Villard-Bonnot et a bénéficié d'un soutien exemplaire de la part des élus, notre ambition serait de réaliser une construction d'environ 24 000 m<sup>2</sup> sur l'axe Grenoble-Lyon et répondre ainsi à une demande d'entrepôts de dernière génération sur ce secteur.





# QU'EN PENSENT LES ÉLUS ?



**Pierre Beguery. Maire de Montbonnot-Saint-Martin, 2<sup>e</sup> vice-président à l'économie à la Communauté de communes Le Grésivaudan. Élu référent de la Commission Économie à l'EP SCoT de la Grande Région de Grenoble.**

## En quoi le Grésivaudan est-il attractif pour ce type d'activité et pour ces implantations ? Quels apports pour le territoire ?

C'est la géographie et la disponibilité du foncier qui ont rendu le territoire du Grésivaudan « attractif » pour les implantations de logistique. La vallée du Grésivaudan est trait d'union entre l'Isère et la Savoie, entre Chambéry Métropole et Grenoble Alpes Métropole. Nous avons de la disponibilité foncière soit dans le tiers nord du territoire, soit dans le sud. Les différentes logiques d'implantation correspondent aux différents besoins de la logistique. Ainsi, au sud, l'entreprise GLD a pu développer deux implantations répondant à des besoins locaux : la première en lien avec l'entreprise Teisseire, la seconde avec les besoins de grandes industries métropolitaines. Ectra s'est implantée à Crolles à proximité de ST son premier client. Au nord, les implantations de Lidl à Pontcharra ou de la Poste à La Buissière rayonnent sur l'Isère, la Savoie et au-delà encore. Je n'oublie pas les entreprises locales de logistique (TPE ou PME) que nous avons accompagnées dans leur développement. Nous avons accueilli en responsabilité, sans brader les terrains, ces logisticiens indispensables aux activités économiques du Grésivaudan et à celles du grand Grenoble. Nous l'avons fait pour contribuer au dynamisme et à l'attractivité économique de notre territoire et des territoires voisins, car le transport, le stockage, le conditionnement des matériaux et des produits sont indissociables de leur production et de leur vente. La logistique consomme certes beaucoup de foncier économique et crée peu d'emplois. Mais ces emplois non spécialisés sont aussi les bienvenus dans des territoires frappés par la désindustrialisation.

## Quel a été et quel pourrait être le rôle du SCoT ?

Le SCoT exprime peu de choses sur la logistique. Il dit que l'implantation de cette activité doit être privilégiée en espaces économiques dédiés. Cela a été le cas dans le Grésivaudan. Au-delà, le SCoT n'avait pas à se prononcer pour ou contre les implantations logistiques. Dans les ZAE, le SCoT indique qu'il convient de densifier. On évoque régulièrement la forte consommation de foncier par cette activité. Mais il est difficile de faire autrement. Pour la Poste à La Buissière, le coefficient d'emprise au sol (CES) de 20 % paraît faible, mais cela répond à des impératifs d'exploitation incontournables.

Dans le contexte de pénurie du foncier économique disponible, on ne peut concevoir que les grandes implantations au sein de la GReG n'aient été l'objet de discussions en amont entre les territoires. Une politique globale doit être mise en place et peut-être devenir opposable par analogie avec ce qui est pratiqué pour les grandes surfaces commerciales dans le cadre de la CDAC ?

En ce qui concerne le Grésivaudan, nous continuerons de favoriser le développement des petites entreprises de logistique « de proximité », déjà implantées dans le territoire, mais nous nous proposons de ne plus accueillir de nouvelles grandes plateformes de logistique (commerciales ou industrielles) — d'intérêt GReG ou plus — sans avoir échangé avec les territoires voisins.

Une question d'actualité : dans le contexte du développement fulgurant de l'e-commerce et de l'appétit gargantuesque en matière foncière d'hyper logisticiens (on parle beaucoup d'Amazon dans nos territoires), quelle sera la politique affichée par le SCoT ?





**Luc Rémond, maire de Voreppe, 2<sup>e</sup> vice-président aux politiques de déplacement avec les partenaires extérieurs, pôles d'échanges et voiries à la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, élu référent de la Commission déplacements à l'EP SCoT de la Grande Région de Grenoble.**



**Quelles sont vos attentes vis-à-vis de cette démarche sur le volet des flux de marchandises ?**

Notre attente pour la logistique est d'avoir une meilleure connaissance de ce que cela représente en termes de spécialités, de flux et de besoins à moyen terme.

Il y a en effet différents types de logistiques qu'il faut bien identifier et qui ne comportent ni les mêmes problématiques, ni les mêmes flux, ni le même niveau d'emploi.

Il existe ainsi une logistique liée au site de production du grand Grenoble (Schneider, Hewlett-Packard, ARaymond, etc.) plutôt tournée vers l'extérieur. Il y a également une logistique tournée vers le colisage et les livraisons vers les zones urbaines qu'il faut identifier car elle génère des flux de circulation importants sur l'agglomération et la construction de plateformes logistiques ayant besoin d'espaces mais employant peu de personnes. Il existe enfin la logistique fine de redistribution dont le périmètre d'entrée comme de sortie est plus large que le grand Grenoble mais qui génère souvent beaucoup d'emplois.

**Quel rôle du SCoT ?**

Un travail important doit pouvoir être réalisé pour identifier et caractériser les différents types de logistiques et le SCoT est légitime à se pencher sur cette question du fait, d'une part de l'apport de l'Agence et, d'autre part, de son périmètre d'action.



**Yann Mongaburu, conseil municipal de Grenoble, 9<sup>e</sup> vice-président aux Déplacements à Grenoble-Alpes Métropole, président du Syndicat des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG)**

**Quel rôle de Grenoble-Alpes Métropole et du SMMAG dans l'accompagnement de la logistique ?**

Leur rôle est double : d'une part, dans l'animation de tout l'écosystème de la logistique et, d'autre part, dans l'exercice de leurs compétences économie et déplacements. Depuis 2011, le comité de concertation de la logistique urbaine durable joue ce rôle d'animation en réunissant acteurs publics (Métropole, Département, Région, EP SCoT, chambres consulaires) et privés (acteurs de la logistique par filière ou entreprises). Concrètement, cette dynamique s'est traduite par la mise en place de réglementation de l'espace public et du stationnement, la traduction d'évolutions réglementaires mais aussi par la création de CDU (Centres de Distribution Urbaine) ainsi que la réalisation de schémas directeurs (livraisons et infrastructures).

**Quel rôle du SCoT ?**

L'EP-SCoT a un rôle fondamental car il permet de mener une réflexion à l'échelle du bassin de mobilité grenoblois tel qu'il existe pour nos habitants. Heureusement que l'EP-SCoT est présent pour traiter des sujets aussi structurants que la logistique ou le covoiturage car ces problématiques ne s'appréhendent pas seulement à l'échelle de la Métropole ou du futur syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise mais bel et bien à une échelle plus large. « L'évolution institutionnelle du SMTC en SMMAG a été réalisée, et nous avons besoin d'un « SCOT animateur » à nos côtés pour partager des enjeux et assurer une gouvernance efficace sur l'ensemble du bassin de mobilité. »





# DES SUITES À DONNER POUR SOUTENIR UNE ACTIVITÉ SUPPORT DU DYNAMISME ÉCONOMIQUE DE LA GReG

La logistique apparaît comme une activité support nécessaire au développement mais aussi à l'attractivité économique de la Grande Région de Grenoble. Malgré de nombreuses contraintes (recrutement, manque de foncier...), les entreprises logistiques sont aujourd'hui en phase de croissance, signe que ce marché est porteur. Cependant ce dynamisme paraît fragile et semble nécessiter une meilleure prise en compte de l'activité logistique par les politiques publiques.

## Des leviers d'action pour répondre au manque de foncier

Sur la question foncière, les acteurs économiques sont unanimes pour évoquer les difficultés grandissantes qu'ils rencontrent. D'une part, l'éloignement des fonctions logistiques du centre de la GReG complexifie leur quotidien et, d'autre part, il existe un risque qu'ils ne puissent plus répondre aux besoins du territoire pour développer correctement leur activité, ce par manque de foncier.

Face à ce problème, le rôle des collectivités peut s'avérer indispensable. Il leur appartient de creuser le potentiel que représente la reconversion de bâtiments existants, et de réfléchir à la mise en place d'un mécanisme de gouvernance interterritoriale d'autorisation de nouveaux terrains dédiés à la logistique afin de mieux répondre aux besoins du territoire.



## Pour aller plus loin

- ▶ Construire un cadre de gouvernance interterritoriale afin de coordonner les interventions permettant d'accompagner la demande et agir sur l'offre.
- ▶ Étendre l'observation du foncier logistique à des secteurs d'activité générateurs de flux de marchandises
- ▶ Analyser les flux de marchandises via l'utilisation d'outil de modélisation
- ▶ Appréhender plus finement les enjeux de la logistique liée au e-commerce et à l'alimentaire (impacts en termes de flux, de livraisons, etc.)
- ▶ Encourager le développement des énergies renouvelables dans les entrepôts logistiques en organisant une commission mixte environnement-économie sur ce sujet.

### Vers une chaîne de logistique complète

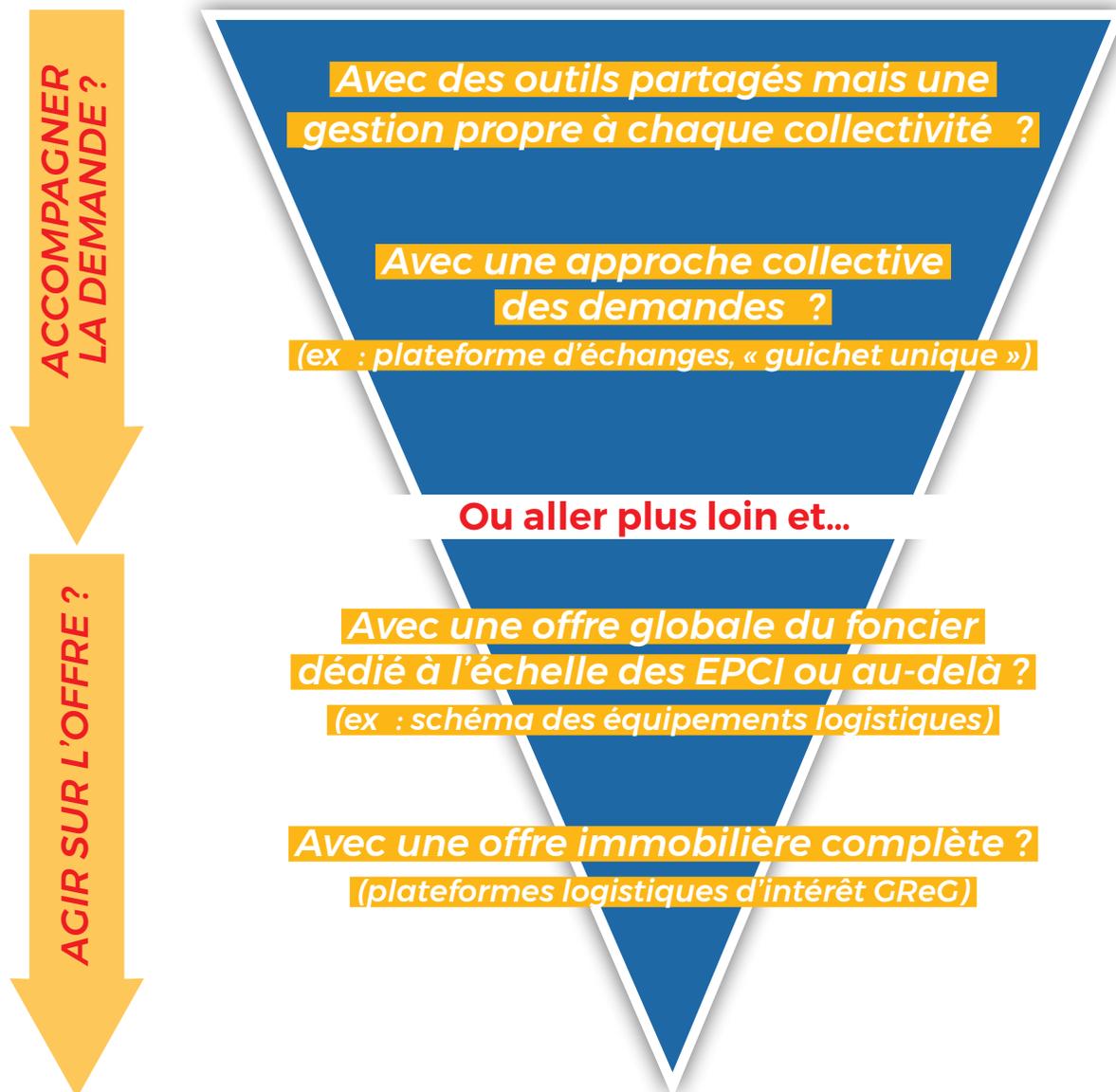




SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE **SCoT 2030** DE LA GRANDE RÉGION DE GRENOBLE

Partenaire de la publication



SCHÉMA  
DE COHÉRENCE  
TERRITORIALE

**SCoT 2030**

DE LA GRANDE  
RÉGION  
DE GRENOBLE

ÉTABLISSEMENT PUBLIC

Édité par l'Établissement Public du SCoT  
de la Grande Région de Grenoble.

Adresse du siège : 21, rue Lesdiguières  
38 000 Grenoble – Tél : 04 76 28 86 39

Directeur de la publication :  
Yannik Ollivier, président de l'EP SCoT

Structuration et rédaction des contenus : Agence d'urbanisme  
de la région grenobloise et Établissement Public du SCoT

Coordination : Arnaud Germe, directeur général de l'EP SCoT

Mise en page/Impression :  
Marc Chilliet, marc.chilliet@orange.fr

Crédits photos pour toutes les images sauf mention :  
Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise

