

Léna COATANÉA – Mémoire de recherche
M2 Transports, Logistiques, Territoires et Environnements (Sorbonne Université)

**Intégrer la logistique urbaine par la planification territoriale :
le DAACL, un outil intercommunal et métropolitain
Regards croisés entre Lyon, Paris et Strasbourg**



Sous la direction de Monsieur M. Schorung
Co-directeur du Master Transports, Logistiques, Territoires et Environnements (TLTE)
de Sorbonne Université

Soutenu le 02 septembre 2026 à l'Institut de Géographie (Paris)
en présence de Monsieur X. Bernier, Enseignant Chercheur et Directeur du Master TLTE,
Monsieur F. Resseguier, Professeur associé du Master TLTE,
et Monsieur M. Schorung, Maître de Conférence et Co-directeur du Master TLTE





Image du film “Kiki la petite sorcière”, 1989, Studio Ghibli

L’image présente sur la couverture est tirée du film d’animation japonais 魔女の宅急便 (Majo no Takkyūbin), qui se traduit littéralement par « le service de livraison express de la sorcière »¹, titre qui fait écho à la logistique du dernier kilomètre en ville. Il a été réalisé par Hayao Miyazaki et produit par le studio Ghibli en 1989. L'extrait montre Kiki, survolant sur un balai la ville fictive de Koriko, où elle vient de s'installer pour ouvrir un service de livraison express par les airs. Cette ville n'existe pas réellement, c'est un mélange de plusieurs villes européennes (Lisbonne, Stockholm, Visby, Paris et Amsterdam)².

Le choix de cette image s’explique par la pertinence du plan qui montre les différentes échelles qui traversent ce mémoire. Au premier plan, Kiki incarne le dernier kilomètre. Tandis qu’en arrière-plan, le port et les bateaux renvoient aux flux logistiques de grande échelle et les camions dans les rues font le lien entre les deux. Cette mise en perspective, des bateaux de marchandises jusqu’à la livreuse passant au-dessus des toits, met en avant ce que ce mémoire cherche à interroger : comment ces échelles s’articulent dans le tissu urbain ?

1 : Dani Cavallaro, *The Animé Art of Hayao Miyazaki*, Jefferson, McFarland, 2006, 204 p. (ISBN 978-0-7864-2369-9)

2 : Raphaël Colson et Gaël Régner, *Hayao Miyazaki : cartographie d’un univers*, Lyon, Les Moutons électriques, 2010, 357 p. (ISBN 978-2-915793-84-0)

RÉSUMÉ

Alors que la logistique urbaine reste un impensé récurrent de la planification française, le DAACL s'impose comme le seul outil intercommunal contraignant intégrant un volet logistique aux SCoT métropolitains. Ce mémoire interroge la manière dont cet instrument traduit, ou non, les ambitions régulatrices affichées en prescriptions opérationnelles, à partir d'un regard croisé entre trois métropoles françaises aux configurations institutionnelles contrastées : Lyon (SEPAL), Paris (Métropole du Grand Paris) et Strasbourg (SCoTERS/Eurométropole), enrichi d'une mise en parallèle avec New York City.

La démarche croise analyse documentaire, entretiens semi-directifs auprès d'acteurs institutionnels et observations de terrain, autour de trois hypothèses : une montée en visibilité récente mais inégale de la logistique dans les documents de planification, les limites d'une gouvernance multiscalaire encore incomplète et la différenciation institutionnelle entre métropoles comme principale variable explicative.

En mobilisant la distinction entre gouvernance par la planification et gouvernance par l'expérimentation, éclairée par le cas new-yorkais, ce mémoire montre que le DAACL reste pris entre prescription formelle et autorégulation du marché foncier, entre ambition intercommunale et ressources structurellement limitées, révélatrices d'un système de planification logistique encore en construction.

Mots clés : logistique urbaine, dernier kilomètre, DAACL, planification territoriale, documents d'urbanisme, politiques locales.

ABSTRACT

While urban logistics remains a persistent blind spot of French spatial planning, the DAACL has emerged as the only binding intermunicipal instrument to integrate a logistics component into metropolitan SCoT planning documents. This thesis examines whether and how this instrument translates its stated regulatory ambitions into operational prescriptions, through a cross-comparison of three French metropolitan areas with contrasting institutional configurations: Lyon (SEPAL), Paris (Métropole du Grand Paris) and Strasbourg (SCoTERS/Eurométropole), complemented by a parallel with New York City.

The approach combines documentary analysis, semi-structured interviews with institutional actors, and field observations, structured around three hypotheses: a recent but uneven rise in the visibility of logistics within planning documents, the limits of a still-incomplete multi-scalar governance, and institutional differentiation between metropolitan areas as the primary explanatory variable.

Drawing on the distinction between governance by planning and governance by doing, illuminated by the New York case, this thesis shows that the DAACL remains caught between formal prescription and land-market self-regulation, between intercommunal ambition and structurally limited resources. Revealing of a logistics planning system still under construction.

Keywords: urban logistics, last-mile delivery, DAACL, spatial planning, urban planning documents, local policies.

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier mon directeur de mémoire, Monsieur Matthieu Schorung, pour son accompagnement tout au long de ce travail, pour sa disponibilité et ses conseils pertinents. Mes remerciements s'adressent également à Monsieur Xavier Bernier et à Monsieur Frédéric Resseguier qui nous ont fait progresser et réfléchir. A eux trois, ils nous ont beaucoup appris pendant ces deux années, et je les en remercie.

Je remercie également l'ensemble des enseignants-chercheurs et intervenants du Master Transports, Logistiques, Territoires et Environnements de Sorbonne Université, dont les enseignements et les échanges ont nourri la réflexion développée dans ce mémoire.

Mes remerciements vont également au personnel administratif de Sorbonne Université, sans qui rien de tout cela ne serait possible. C'est aussi grâce à eux que l'université fonctionne et que nous pouvons, chaque jour, venir y apprendre.

Je souhaite remercier mon maître d'apprentissage chez CEVA Logistics ainsi que l'ensemble des équipes qui m'ont accueillie depuis septembre 2025. Mener cette alternance en parallèle de la rédaction de ce mémoire n'a pas toujours été simple à concilier, et je les remercie pour leur compréhension et leur souplesse durant cette période à deux fronts.

Je tiens à exprimer ma gratitude aux douze professionnels et institutionnels qui ont accepté de m'accorder un entretien entre janvier et juin 2026, malgré des emplois du temps chargés. Leurs témoignages, recueillis notamment au sein de la DGITM, de l'Eurométropole de Strasbourg, d'Interface Transport, du CNAM, de la Ville de Paris, de la Métropole du Grand Paris, d'Urba Lyon, du SEPAL, du SCOTERS et du CEREMA, ont donné corps à ce mémoire.

Je remercie enfin mes camarades de promotion du Master TLTE, pour les échanges et le soutien mutuel qui ont accompagné cette année de rédaction.

Enfin, je remercie ma famille et mes proches pour leur soutien tout au long de ce travail.

SOMMAIRE

Outils pratiques.....	5
Introduction.....	11
Partie I : Le DAACL comme instrument d'action publique : architecture juridique et portée prescriptive dans la planification territoriale.....	35
Chapitre 1 : La logistique comme un point faible devenu une obligation : les conditions d'émergence d'un instrument imparfait.....	36
Chapitre 2 : Des pressions convergentes qui imposent leur mise à l'agenda.....	48
Partie II : Le DAACL : un instrument aux ambitions inégales.....	74
Chapitre 3 : Portraits de trois configurations documentaires : ce que les DAACL apportent à la logistique.....	75
Chapitre 4 : Les limites structurelles du DAACL : angles morts, temporalités et saut vers l'opérationnel.....	99
Partie III : Les limites d'un outil formel face aux demandes du marché et aux politiques locales.....	126
Chapitre 5 : Le DAACL face au marché foncier : prescriptions ou autorégulation économique ?.....	127
Chapitre 6 : Vers un urbanisme logistique : conditions et perspectives.....	140
Conclusion.....	163
Bibliographie.....	168
Annexes.....	175
Tables.....	196

OUTILS PRATIQUES

Abréviations

3DS : Différenciation, Décentralisation, Déconcentration et Simplification

ACTPE : Artisanat, Commerce et Très Petites Entreprises

ALUR : Accès au Logement et Urbanisme Rénové

AMI : Appel à Manifestation d'Intérêt

APUR : Atelier Parisien d'Urbanisme

B2B : Business to Business

B2C : Business to Consumer

BREEAM : Building Research Establishment Environmental Assessment Method
(certification environnementale des bâtiments)

BTP : Bâtiment et Travaux Publics

C2C : Consumer to Consumer

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CdR : Cahier de Recommandations pour l'élaboration des PLUi

CEE : Certificats d'Économie d'Énergie

CEREMA : Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CINASPIC : Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif

CMA : Chambre de Métiers et de l'Artisanat

CNAM : Conservatoire National des Arts et Métiers

CNR : Compagnie Nationale du Rhône

CO₂ : Dioxyde de carbone

DAAC : Document d'Aménagement Artisanal Commercial

DAACL : Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique

DGITM : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités

DOLB&S : Document d'Orientations sur la Logistique des Biens et des Services (Métropole de Lyon)

DOO : Document d'Orientation et d'Objectifs

DOT : Department of Transportation (ex. NYC DOT, ministère des Transports municipal new-yorkais)

DPD : Dynamic Parcel Distribution (opérateur de messagerie)

ÉLAN : Évolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique

ELU : Espace Logistique Urbain

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

EPT : Établissements Publics Territoriaux

ETP : Équivalent Temps Plein

HLU : Hôtel Logistique Urbain

IAU : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (Île-de-France)

InterLUD+ : Programme national de logistique urbaine durable porté par le CEREMA

ITE : Installation Terminale Embranchée (raccordement ferroviaire privé desservant un site logistique ou industriel)

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

LTECV : Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (2015)

LU : Logistique Urbaine

LUD : Logistique Urbaine Durable

MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

MGP : Métropole du Grand Paris

MIN : Marché d'Intérêt National

NAF : Nomenclature d'Activités Françaises

NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République

NOx : Monoxyde et dioxyde d'azote

NO₂ : Dioxyde d'azote

PAS : Projet d'Aménagement Stratégique

PAS : Port Autonome de Strasbourg

PCET : Plan Climat-Énergie Territorial

PDM : Plan de Mobilité

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLOC : Périmètre de Localisation (PLU bioclimatique de Paris)

PLU / PLUi : Plan Local d'Urbanisme / intercommunal

PM10 : Particules en suspension de diamètre inférieur à 10 micromètres

PPA : Personne Publique Associée

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

REITs : Real Estate Investment Trusts (fonds d'investissement immobilier cotés)

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SCoTERS : Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg

SDRIF-E : Schéma directeur de la Région Ile-de-France

SEPAL : Syndicat d'Études et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise

SIP : Secteur d'Implantation Périphérique

SIRENE : Système Informatique pour le Répertoire des Entreprises et des Établissements

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

SRU : Solidarité et Renouvellement Urbains

TMS : Transport Management System

VUL : Véhicule Utilitaire Léger

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZAE : Zones d'Activités Économiques

ZAN : Zéro Artificialisation Nette

ZCR : Zone à Circulation Restreinte

ZFE : Zone à Faibles Émissions

ZI : Zone Industrielle

Lexique et définitions

Compatibilité et prise en compte : Les deux types de relations juridiques organisant la hiérarchie des normes en urbanisme. La compatibilité interdit aux documents de rang inférieur d'aller à l'encontre des orientations d'un document supérieur tout en leur laissant une marge d'interprétation. La prise en compte, plus souple, laisse une marge d'appréciation plus large et n'implique pas de conformité stricte.

Source : CEREMA, "L'ordonnance du 17 juin 2020 fait évoluer la hiérarchie des normes opposables aux documents d'urbanisme" (2020)

DAACL (Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique) : Pièce intégrée au Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT, qui détermine les conditions d'implantation des équipements commerciaux et, depuis la loi Climat et Résilience (2021), des équipements logistiques commerciaux en fonction de leur impact sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable.

Source : Article L141-6 du Code de l'urbanisme ; CEREMA, Outils de l'aménagement, fiche "Le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL)"

Desserrement logistique et fuite silencieuse : Mouvement de relocalisation des plateformes logistiques vers des couronnes périurbaines de plus en plus lointaines, sous l'effet conjugué de la pression foncière et de la recherche de grandes emprises au sol par les opérateurs. Ce processus, mesuré

par un indice de dispersion multiplié par trois entre 1974 et 2010 pour l'agglomération parisienne, échappe largement aux instruments régionaux de planification.

Source : Dablanc, L. et Andrianakaja, D. (2011), « Desserrement logistique en Île-de-France : la fuite silencieuse vers de nouveaux territoires »

Espace Logistique Urbain (ELU) : Petite surface logistique de proximité, généralement négociée par convention avec un opérateur privé, permettant de rapprocher les activités de distribution du dernier kilomètre des zones denses sans recourir à un cadre réglementaire prescriptif lourd.

Source : Debrie, J. et Heitz, A. (2017)

Financiarisation de l'immobilier logistique : Processus par lequel l'entrepôt devient une classe d'actif financier à part entière, porté par des fonds d'investissement immobiliers (Real Estate Investment Trusts), dont le rendement locatif régulier attire les capitaux. Ce processus restructure la gouvernance périurbaine, les collectivités ne traitent plus qu'avec des gestionnaires de fonds, sans rencontrer les utilisateurs effectifs des entrepôts.

Source : Raimbault, N. (2022), cité dans Charters-Gabanek, Raimbault et Hall (2024) ; Heitz, A. (2021)

Fret : Terme désignant à la fois le prix de l'affrètement, le prix du transport de la marchandise par le mode choisi, et la marchandise elle-même composant la cargaison. L'étude du fret pose la question des modes de transport massifiés ainsi que de la logistique, et mobilise les notions de distance-coût et de distance-temps.

Source : Géoconfluences, glossaire « Fret »

Gouvernance par instruments : Cadre analytique selon lequel le choix des instruments de politique publique (réglementaires, incitatifs, contractuels) n'est jamais neutre, il reflète et façonne à la fois les rapports de pouvoir entre acteurs et conditionne les marges de négociation locales entre prescription et application.

Source : Lascoumes, P. et Le Galès, P. (2005), Gouverner par les instruments, Presses de Sciences Po

Hôtel logistique : Bâtiment hybride de logistique urbaine dense associant des activités logistiques (souvent en rez-de-chaussée ou sur plusieurs niveaux) à d'autres usages urbains (bureaux, commerces, logements), permettant une intégration de la fonction logistique dans le tissu urbain dense malgré la rareté du foncier.

Source : Sogaris (2018)

Impensé du Grand Paris : Caractérisation analytique de l'absence de prise en charge de la logistique urbaine par les politiques d'aménagement, alors même qu'elle conditionne le fonctionnement métropolitain. La logistique n'a pas été oubliée par inadvertance, elle a été structurellement écartée d'un champ disciplinaire organisé autour d'autres priorités.

Source : Debrie, J. et Heitz, A. (2017), « La logistique urbaine, un "impensé" du Grand Paris ? »

Instrument d'action publique : Dispositif technique et social qui organise des rapports sociaux spécifiques entre la puissance publique et ses destinataires en fonction des représentations et significations dont il est porteur. Un instrument ne se réduit pas à un simple outil technique neutre, il véhicule une conception du problème qu'il traite et structure le jeu des acteurs qui s'en saisissent.

Source : Lascoumes, P. et Le Galès, P. (2005), « Introduction : l'action publique saisie par ses instruments », in Gouverner par les instruments

Logistique urbaine : La logistique urbaine est l'ensemble des activités qui optimisent les mouvements de marchandises (transport et stockage) dans les villes et apportent des réponses innovantes aux demandes de l'économie locale et des habitants. La logistique urbaine durable vise à trouver un équilibre entre les besoins de livraison en milieu urbain et la préservation de l'environnement, de la qualité de l'air et de la qualité de vie des citoyens. Elle repose sur l'innovation technologique, la réglementation, la collaboration entre les acteurs de la chaîne logistique privés comme publics, et la sensibilisation des citoyens pour créer des villes plus durables et agréables à vivre.

Source : InterLUD+ ([URL](#))

Mode de transport massif : Modes de transport de fret permettant d'acheminer un très grand nombre de marchandises en émettant le moins possible de gaz à effet de serre. L'expression désigne principalement le transport ferroviaire (incluant le ferroutage), le transport fluvial à grand gabarit, et le transport maritime (incluant le cabotage).

Source : Géoconfluences, glossaire « Mode de transport massif »

Planification territoriale : Ensemble des instruments par lesquels les collectivités publiques harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace à différentes échelles territoriales. Au sens géographique plus large, la planification urbaine désigne le contrôle de l'urbanisation par le pouvoir politique.

Source : Géoconfluences, glossaire, « Urbanisme et planification urbaine »

Plateformes, centres et bases logistiques : Les plateformes sont des zones réservées aux activités de transport et de logistique (monomodales, intermodales ou multimodales). Les centres logistiques sont des points nodaux de transport combiné où se concentrent des prestations logistiques ciblées, notamment à l'interface entre trafic longue distance et trafic de proximité. Les bases logistiques sont des entrepôts de surface, parfois considérables, destinés au stockage.

Source : Géoconfluences, glossaire « Plateformes, centres et bases logistiques »

Premier kilomètre et dernier kilomètre : Fraction de la chaîne logistique urbaine. Le premier kilomètre renvoie aux implantations foncières de grande taille relevant des logiques d'immobilier logistique (entrepôts, plateformes). Le dernier kilomètre concerne le segment terminal de distribution en zone dense, avec ses enjeux propres de voirie, de stationnement et de qualité de l'air. Cette distinction appelle des réponses réglementaires et foncières différenciées.

Source : Charters-Gabanek, Raimbault et Hall (2024) ; Schorung, Dablan et Buldeo Rai (2023)

SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) : Document d'urbanisme qui, à l'échelle d'un territoire, de projet ou de bassin de vie, détermine l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement d'un territoire. Le SCoT assure l'articulation entre le SRADDET régional et les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux (PLU, PLUi).

Source : CEREMA, Outils de l'aménagement, fiche "Le schéma de cohérence territoriale (SCoT)"

Urbanisme logistique : Notion proposée non comme un grand schéma figé, mais comme un processus continu d'évaluation et de régulation des demandes d'implantation logistique, articulant foncier, réglementation et pratiques des acteurs économiques dans la durée.

Source : Dablan, L. et Andrianakaja, D. (2011)

Loi L141-6 du Code de l'urbanisme ([URL](#))

Le document d'orientation et d'objectifs comprend un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique déterminant les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, en raison de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable.

Il détermine les conditions d'implantation des constructions commerciales et des constructions **logistiques commerciales** en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols et de leur impact sur les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises. Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, la protection des sols naturels, agricoles et forestiers, l'utilisation prioritaire des surfaces vacantes et des friches et l'optimisation des surfaces consacrées au stationnement.

Pour les équipements commerciaux, ces conditions portent également sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.

Le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique localise les secteurs d'implantation périphérique ainsi que les centralités urbaines, qui peuvent inclure tout secteur, notamment centre-ville ou centre de quartier, caractérisé par un bâti dense présentant une diversité des fonctions urbaines, dans lesquels se posent des enjeux spécifiques du point de vue des objectifs mentionnés au 3° de l'article [L. 141-5](#). Il prévoit les conditions d'implantation, le type d'activité et la surface de vente maximale des équipements commerciaux spécifiques aux secteurs ainsi identifiés.

Pour les équipements logistiques commerciaux, il localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises et au regard des objectifs mentionnés au second alinéa de l'article [L. 141-3](#).

Il peut également :

- 1° Définir les conditions permettant le développement ou le maintien du commerce de proximité dans les centralités urbaines et au plus près de l'habitat et de l'emploi, en limitant son développement dans les zones périphériques ;
- 2° Prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines afin de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines ;

La révision ou l'annulation du document d'aménagement artisanal, commercial et logistique est sans incidence sur les autres documents du schéma de cohérence territoriale.

INTRODUCTION

1. Une ville sans logistique est une ville à l'arrêt, la persistance d'un « impensé » de l'urbanisme

Dans la nuit du 14 août 2003, une panne électrique géante prive cinquante millions de personnes de courant sur la côte Nord-Est des États-Unis et au Canada. Les premières fonctions à s'effondrer ne sont ni les hôpitaux ni les centraux téléphoniques, ce sont les chaînes d'approvisionnement. Les camions s'immobilisent, les entrepôts réfrigérés tombent en panne, les supermarchés se vident en quelques heures. A cet égard, Idrac et Jean (2026) démontrent que « la logistique urbaine est une fonction vitale, au même titre que la mobilité des personnes, l'énergie ou le logement ». Adoue, Berthon et Dablanc (2025) prolongent ce constat en soulignant que les crises géopolitiques et climatiques récentes ont révélé « la nécessité de résilience des villes et le besoin de stocks de produits ainsi que de refuges urbains ».

Pourtant, si la politique du logement bénéficie en France d'une tradition centenaire d'intervention publique et si la mobilité des personnes est encadrée par des Plans de Déplacements Urbains depuis la loi LAURE de 1996, la logistique demeure à bien des égards un angle mort de l'aménagement territorial. Elle conditionne en effet les métropoles et leur compétitivité, mais elle n'a pas trouvé de traduction dans les instruments formels de la planification territoriale.

Debrie et Heitz (2017) qualifiaient déjà la logistique d'« impensé du Grand Paris », une analyse toujours valable. En 2019, l'enquête d'Heitz et Dablanc dans vingt villes françaises confirmait que les politiques de fret urbain restaient fragmentées, essentiellement municipales, et rares à s'articuler dans une vision métropolitaine cohérente. Sur ces vingt agglomérations, aucune n'avait transféré de compétences logistiques à l'échelon intercommunal (Heitz et Dablanc, 2019). Ce manque de réaction des institutions, malgré des lois de plus en plus précises avec la loi LAURE (1996) jusqu'à la loi LOM (2019), met en évidence les limites de l'intégration de la logistique dans les politiques publiques.

Car entre-temps, les pratiques de consommation ont changé. En effet, avec l'essor du commerce en ligne et de la logistique du dernier kilomètre accéléré par la crise sanitaire de 2020, elles ont transformé les villes en cibles d'une demande de livraison dont l'intensité et la géographie défient les cadres réglementaires existants (Adoue, Berthon et Dablanc, 2025). Les émissions polluantes liées au trafic logistique représentent jusqu'à 42,7 % des rejets de NO₂ à

Paris à la fin des années 2010 (Coulombel et al., 2018, cité dans Adoue, Berthon et Dablanc, 2025), tandis que les plateformes logistiques poursuivent leur « fuite silencieuse » vers des couronnes périurbaines de plus en plus lointaines (Dablanc et Andrianakaja, 2011). C'est dans ce contexte de recomposition économique, environnementale et institutionnelle que s'inscrit ce mémoire. À travers une analyse des configurations métropolitaines de Lyon, de Paris et de Strasbourg, la recherche sera basée sur les tentatives formelles d'encadrer la logistique urbaine à l'échelle communale par le DAACL, ce document intégré au SCoT qui régule l'implantation des activités logistiques au même titre que les activités commerciales et artisanales. Comme l'a signalé Adeline Heitz lors de notre entretien exploratoire (2026) : « à ma connaissance, il n'y a encore aucun travail qui a été fait de comparaison de différents DAACL ».

2. Entre ambition régulatrice et marges d'interprétation : ce que les termes disent du DAACL

2.1 La question de l'intégration, la planification comme mise en instrument de l'action publique

Le verbe « intégrer », tel qu'il figure dans le titre de ce mémoire, ne désigne pas une inclusion formelle d'un chapitre « logistique » dans un document d'urbanisme. Il renvoie à un processus plus complexe que Lascoumes et Le Galès (2005) désignent comme un instrument de mise en œuvre de l'action publique, le fait de traduire un problème collectif reconnu comme légitime en orientations prescriptives opposables, susceptibles de modifier les comportements des acteurs économiques et des collectivités locales. Analyser l'intégration de la logistique dans un DAACL revient donc à étudier, d'une part, la manière dont un problème longtemps ignoré a progressivement trouvé une traduction institutionnelle dans les politiques intercommunales et d'autre part, à ce que cette forme dit des acteurs qui l'ont produite et des compromis qui ont abouti à la rédaction finale du document.

Opérationnellement, l'intégration implique trois dimensions, la première est la reconnaissance, comprendre comment la logistique est identifiée dans la planification territoriale. Est-ce un objet légitime ou bien une sous-catégorie des politiques commerciales ? Selon Heitz, Launay et Béziat (2019), les décideurs publics ont du mal à catégoriser les équipements logistiques, ce qui limite leur intégration dans les zonages réglementaires. La deuxième dimension est la formalisation, les orientations logistiques sont parfois prescriptives,

d'autres sont opposables aux documents de rang inférieur et certaines sont incitatives. La distinction entre prescriptif et incitatif est souvent délibérément floue afin de laisser une marge de manœuvre aux collectivités locales. La troisième dimension est la traduction opérationnelle, comprendre comment les collectivités organisent la programmation par les documents de planification existants, notamment par les autorisations d'urbanisme ainsi que par la politique foncière. Cette transition entre projets et opérations est identifiée par Adeline Heitz comme « le principal angle mort de la planification logistique actuelle » (entretien, 2026).

2.2 La logistique urbaine : un objet complexe aux limites institutionnalisées

On peut définir la logistique urbaine comme l'ensemble des processus d'organisation, de transport, de stockage et de distribution des marchandises au sein des espaces urbains et périurbains. Adoue, Berthon et Dablanc (2025) proposent de la définir comme la « gestion optimisée et durable des transports des marchandises dans les villes ». La logistique urbaine distingue le B2B (Business to Business, environ 80 % des flux en ville) du B2C (Business to Consumer), ce dernier ayant connu une forte croissance avec l'essor de l'e-commerce, sans oublier le C2C (économie circulaire entre particuliers). En Ile-de-France, une agglomération génère environ un million de livraisons B2B quotidiennes, auxquelles s'ajoutent 300 000 à 600 000 livraisons B2C (Adoue, Berthon et Dablanc, 2025).

Les activités logistiques recouvrent diverses formes, avec d'un côté, les méga-plateformes de distribution d'e-commerce situées en grande couronne qui relèvent essentiellement de l'immobilier logistique et de ses logiques financières propres. De l'autre, les micro-hubs de proximité, les consignes automatiques, les vélos-cargos et les aires de livraison en voirie qui relèvent davantage de la gestion urbaine quotidienne. Heitz, Launay et Béziat (2019) ont souligné cette « hétérogénéité des équipements logistiques » comme problématique pour la planification, les décideurs publics peinent en effet à les catégoriser et donc à les intégrer dans les zonages réglementaires.

Le programme InTerLUD+ du CEREMA (2021) propose une autre définition sur laquelle ce mémoire s'appuie :

La logistique urbaine est l'ensemble des activités qui optimisent les mouvements de marchandises (transport et stockage) dans les villes et apportent des réponses innovantes aux demandes de l'économie locale et des habitants. La logistique urbaine durable vise à trouver un équilibre entre les besoins de livraison en milieu urbain et la préservation de l'environnement, de la qualité de l'air, et de la qualité de vie des citoyens. (InTerLUD+, 2025)

La notion de logistique commerciale, qui figure dans l'intitulé de certains DAACL, ne résulte pas d'un choix propre à une collectivité mais d'une notion législative nationale. L'article **L141-6 du Code de l'urbanisme** précise que le DAACL peut « prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines afin de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines ». Cette délimitation exclut la logistique industrielle, agricole et du BTP. Adoue, Berthon et Dabanc (2025) précisent pourtant que ce sont des flux importants, notamment ceux du bâtiment et de l'artisanat, mais ils échappent alors entièrement au périmètre du DAACL. Par ailleurs, comme la personne chef de projet chez Interface Transport (entretien 2026) le constate, il n'existe pas de définition nationale standardisée de la « logistique commerciale », chaque collectivité construit la sienne à partir des codes NAF (Nomenclature d'Activités Françaises), ce qui produit inévitablement des variations entre les DAACL dès le début de la réflexion.

Il faut également faire la distinction entre la logistique du premier kilomètre et celle du dernier kilomètre. La première renvoie aux implantations foncières de grande taille et relève des logiques d'immobilier logistique. La logistique du dernier kilomètre concerne le segment terminal de distribution en zone dense, avec ses enjeux de voirie, de stationnement et de qualité de l'air. Dans la littérature (Charters-Gabanek, Raimbault et Hall, 2024 ; Schorung, Dabanc et Buldeo Rai, 2023), cette distinction demande des réponses réglementaires distinctes et une approche foncière différente.

2.3 La planification territoriale : une hiérarchie de normes à portée prescriptive incertaine

Au sens de l'article L101-1 du Code de l'urbanisme, la planification territoriale désigne l'ensemble des instruments par lesquels les collectivités publiques « harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace » à différentes échelles territoriales. En France, elle s'organise selon deux types de relations juridiques, la compatibilité (les documents de rang inférieur ne peuvent aller à l'encontre des orientations des documents supérieurs, mais disposent d'une marge d'interprétation) et la prise en compte, qui laisse une marge d'appréciation encore plus large. Ces deux relations juridiques permettent de négocier, faisant alors des écarts entre orientations inscrites dans les documents et leur traduction locale dans des projets.

Le figure 1 représente la hiérarchie documentaire qui s'applique directement ou indirectement à l'agglomération lyonnaise. Le DAACL s'insère dans une chaîne de prescription multi-niveaux, avec des relations d'influence portées également par des acteurs privés et fonciers.

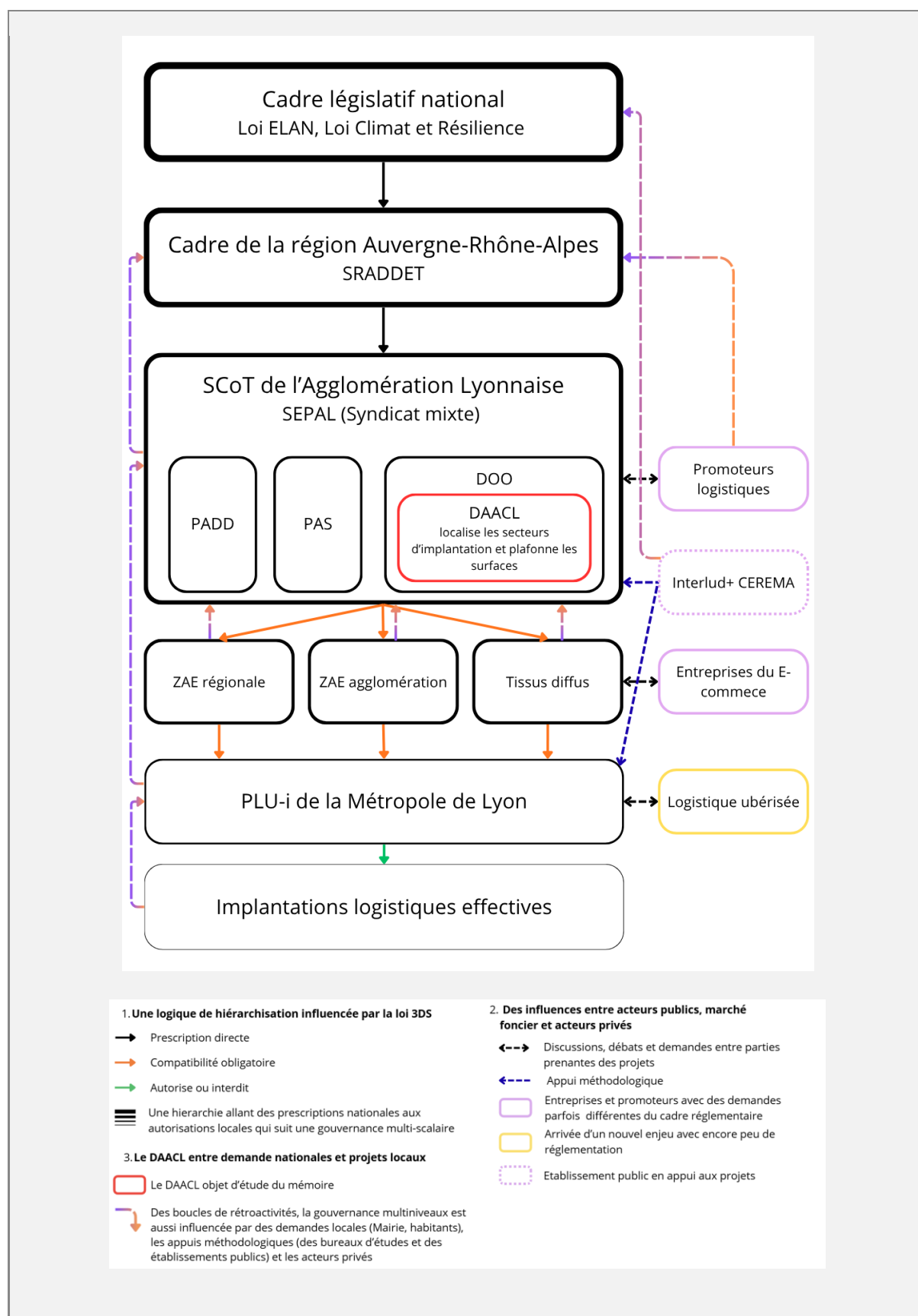


Figure 1 : La hiérarchie des documents d'urbanisme français et la place du DAACL : du cadre législatif national au PLUi communal : échelons, relations de compatibilité et de prise en compte dans la Métropole de Lyon. Conception et réalisation : L. Coatanéa, 2026

Le Figure 1 révèle une portée inégale selon les différents niveaux de gouvernance. Si le DAACL a formellement une valeur prescriptive sur les PLUi, ce n'est pas le cas entre le SRADDET régional et le SCoT intercommunal, qui n'entretiennent qu'une relation de prise en compte, plus souple. En l'absence de prescriptions régionales fortes sur la logistique, le DAACL est contraint de définir ses orientations sans cadre régional de référence clair. On peut parler d'un double chaînon manquant avec l'absence d'orientations logistiques dans les SRADDET qui prive le DAACL d'un cadre supérieur, tandis que le renvoi fréquent aux PLUi pour la désignation des sites concrets crée un risque d'écart entre l'ambition métropolitaine et la réalité des décisions municipales. Par ailleurs, le schéma fait apparaître la logique d'influence des acteurs privés et fonciers qui agissent en dehors de toute hiérarchie formelle mais dont les décisions de localisation ont des effets spatiaux. C'est ce que Dablanc et Andriankaja (2011) ont mesuré, le desserrement logistique francilien s'est produit uniquement sous l'effet de la pression foncière et des stratégies immobilières privées.

2.4 Le DAACL entre architecture juridique et portée prescriptive

Le Document d'Aménagement Commercial créé par la loi SRU en 2000 a été rendu obligatoire par la loi Grenelle II en 2010, mais supprimé par la loi ALUR en 2014, puis rétabli par la loi ACTPE sous la forme du DAAC. Rendu obligatoire en 2018 avec la loi ELAN, il est étendu à la logistique par la loi Climat et Résilience en 2021 avec l'ajout du « L », devenant ainsi le DAACL. Cette évolution témoigne d'une prise de conscience législative, mais elle s'opère sans que les compétences et les moyens nécessaires à sa mise en œuvre soient clairement affectés aux collectivités. En application de l'article L141-6 du Code de l'urbanisme, le DAACL peut fixer les conditions d'implantation des équipements commerciaux et logistiques, localiser les centralités urbaines et les Secteurs d'Implantation Périphérique (SIP) ainsi que délimiter des secteurs d'implantation préférentiels pour la logistique. Ses prescriptions sont directement opposables aux PLU et PLUi, qui doivent lui être compatibles.

Cependant, le volet logistique n'ayant fait son apparition qu'en 2022, encore peu de collectivités ont finalisé un DAACL complet. Heitz et Dablanc (2019) mettent en évidence que dans les vingt villes qu'elles ont étudiées, « la différence entre les villes qui intègrent la logistique dans leur planification et celles qui ne le font pas tient avant tout au type et au niveau d'engagement des élus et des décideurs locaux individuels ». Le rapport LUD 2025 confirme

cette fragilité institutionnelle, seulement 30 % des EPCI disposent d'au moins un équivalent temps plein dédié à la logistique urbaine en France (Idrac et Jean, 2026).

2.5 L'intercommunalité comme échelon pertinent

L'échelon intercommunal est identifié par Heitz et Dablanc (2019) et par Debie et Heitz (2017) comme l'échelle la plus pertinente pour coordonner les politiques de logistique urbaine. Cette pertinence repose sur différents facteurs, d'abord l'échelle intercommunale permet de dépasser les fragmentations communales qui rendent parfois absurdes certaines réglementations : à Orléans par exemple, huit critères de tonnages différents coexistent sur un territoire continu ; à Paris, une même rue appartenant aux communes de Paris, Vincennes et Saint-Mandé est soumise à des plages horaires de livraison incompatibles d'une commune à l'autre (Heitz et Dablanc, 2019). De plus, l'intercommunalité correspond mieux à l'échelle des flux logistiques, car ils s'organisent à l'échelle des aires métropolitaines. Enfin, c'est à cet échelon que se prennent les décisions de planification spatiale (SCoT, PLUi) encadrant les autorisations d'urbanisme.

Ce mémoire se base sur le cas de trois agglomérations françaises : Lyon, Paris et Strasbourg. Ce choix permet de mettre en parallèle des configurations institutionnelles différentes, de manière à identifier des facteurs explicatifs diversifiés. En effet, parmi les trois, seule Strasbourg a le statut de métropole de droit commun selon la définition de Vie Publique (2026), les deux autres ont chacune d'elles un statut particulier.

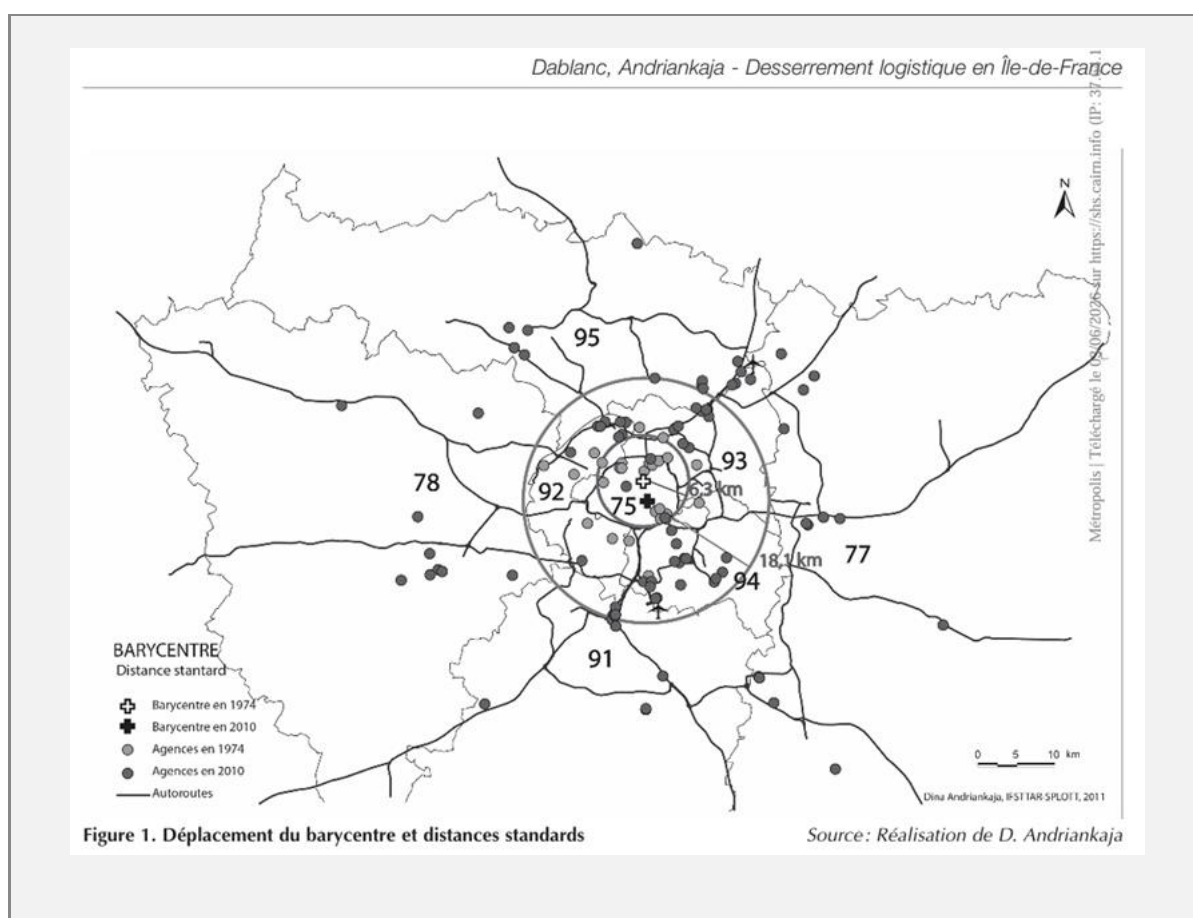
3. La logistique urbaine comme objet géographique et politique

3.1 La métropolisation logistique, le desserrement une dynamique non régulée

La géographie des implantations logistiques dans les métropoles françaises suit une logique qui va à l'encontre des ambitions de la planification territoriale. Le phénomène de **desserrement logistique** est défini par Adoue, Berthon et Dablanc (2025) comme « la déconcentration spatiale, au fil du temps, des installations logistiques dans les grandes zones métropolitaines ». Ce phénomène est mesuré par le déplacement du barycentre des équipements logistiques : plus ce barycentre s'éloigne du centre urbain, plus l'étalement logistique est prononcé. A l'échelle mondiale, les villes asiatiques présentent les taux d'étalement les plus

élevés (0,5 km par an en moyenne), suivies par les villes nord-américaines (0,3 km/an), les villes latino-américaines (0,2 km/an) et les villes européennes (0,15 km/an). Malgré ces différences à l'échelle mondiale, l'importance du phénomène demeure en Europe, les villes qui s'étaient dotées d'un tissu logistique dense en zone centrale, dont Paris, sont celles qui ont perdu le plus en termes absolus (Adoue, Berthon et Dablan, 2025).

La carte 1, issue des travaux de Dablan et Andriankaja (2011), illustre cette dynamique pour l'Île-de-France. Elle compare la localisation des agences de messagerie des seize plus grands groupes français en 1974 et en 2010. L'analyse montre un déplacement barycentrique de 12 km vers la grande couronne (de 6 km à 16 km du centre de Paris) et une dispersion spatiale dont l'indice a été multiplié par trois. Cette dynamique rend coûteuses les tournées de livraison, puisque chaque véhicule doit couvrir des distances croissantes pour alimenter l'hypercentre dense.



Carte 1 : Déplacement du barycentre et distance standards in Le desserment logistique en Île-de-France (1974-2010) page 79, par Dablan et Andriankaja (2011)

La carte 1 met en évidence que ce mouvement s'est produit sans aucune décision publique explicite. Il résulte de l'accumulation de choix de localisation privées, guidés par les

signaux du marché foncier sans que les documents de planification régionaux aient exercé la moindre influence. Dablanc et Andrianakaja (2011) précisent :

« Aucun des schémas directeurs passés n'a influencé de façon significative la localisation des entrepôts et plateformes en Île-de-France, et ces SDRIF ont été, en la matière, ignorés des plans d'urbanisme locaux. » (Dablanc et Andrianakaja, 2011)

L'échec des instruments de planification régionale est désormais évident, bien que le SDRIF francilien n'a pas pu infléchir les dynamiques de localisation logistique, la question se pose alors de définir précisément les orientations du DAACL à l'échelle intercommunale. Dablanc et Andrianakaja (2011) proposent en conclusion l'idée d'un « **urbanisme logistique** » conçu non comme un grand schéma mais comme un processus continu d'évaluation et de régulation des demandes d'implantation. Cette idée constituera une piste analytique pour évaluer les DAACL actuels.

L'impact environnemental du desserrement non régulé est un argument fort pour l'intégration de la logistique dans la planification territoriale. Dablanc et Andrianakaja (2011) ont calculé que le desserrement des agences de messagerie franciliennes engendre un surcoût d'émissions de CO₂ de l'ordre de 16 000 tonnes annuelles par rapport à 1974, tandis que les projets d'espaces logistiques urbains n'en évitent qu'environ 600 tonnes au total. L'étude montre qu'il y a vingt-sept fois plus d'émissions causées par le desserrement structurel que d'émissions évitées par les projets innovants. Ce chiffre révèle que les politiques de logistique urbaine durable, si elles ne s'attaquent pas aux dynamiques de localisation des grandes plateformes, peinent à produire des effets. Raimbault, Douet et Frémont (2013) ont précisé les mécanismes de ce déterminisme foncier en montrant que les implantations logistiques suivent davantage une logique de réseaux (accessibilité aux grands axes, disponibilité foncière, coût du terrain) qu'une logique de régulation publique.

3.2 Un héritage réglementaire fragmenté et peu cohérent sur le plan opérationnel

Le cadre réglementaire de la logistique urbaine en France s'est constitué par ajouts successifs de dispositions législatives, sans qu'une cohérence d'ensemble n'apparaisse réellement. Comme le rappellent Heitz et Dablanc (2019), « au cours des vingt-cinq dernières années, une succession de lois en France (LAURE, SRU, NOTRe, MAPTAM, LTECV) a

renforcé les compétences des autorités locales et métropolitaines en matière de planification urbaine », sans pour autant créer les conditions d'une régulation effective de la logistique à une échelle pertinente. La loi LAURE de 1996 a pourtant imposé pour la première fois l'intégration d'une stratégie de transport de fret dans les Plans de Déplacements Urbains, mais cette obligation novatrice reste sans traduction opérationnelle dans les documents d'urbanisme proprement dits.

La fragmentation réglementaire produit des situations documentées par Heitz et Dablanc (2019) comme à Paris, mais aussi à Orléans. Ces exemples révèlent une hétérogénéité intra-métropolitaine, la planification logistique ne laissant pas les mêmes marges selon la taille de la métropole considérée. À taille démographique équivalente, l'aire métropolitaine de Lyon compte 74 communes quand celle de Gothenburg en Suède n'en compte que 13 (Heitz et Dablanc, 2019). Cette fragmentation institutionnelle est elle-même une variable explicative de la difficulté à produire des politiques logistiques cohérentes à l'échelle métropolitaine.

4. De l'impensé à la formalisation en cours

4.1 La construction progressive d'un champ de recherche

La notion de logistique urbaine n'est apparue que tardivement comme objet de recherche autonome, d'abord dans les études sino-nord-américaines dans les années 1990-2010 (travaux de Taniguchi, Thompson, McKinnon), puis françaises dans les années 2000-2010 (travaux de Dablanc, Frémont, Debie et Heitz). Dablanc (2007) la définit comme « toute prestation de service contribuant à une gestion optimisée des flux de marchandises en ville », tout en constatant que cette offre « reste rare » malgré des besoins croissants.

Ce décalage traduit la place qu'a occupée la logistique dans les représentations de planification territoriale. Debie et Heitz (2017) formulent que la logistique a été un « impensé du Grand Paris » et a été exclue d'un champ disciplinaire organisé autour d'autres priorités. Charters-Gabanek, Raimbault et Hall (2024) précisent ce paradoxe, « pour les urbanistes, la logistique se polarise rapidement entre la promesse d'emplois et de développement foncier versus la menace d'étalement et de désagrément environnemental ; ou bien, dans un domaine qui change rapidement et dans lequel la formation des urbanistes n'a pas suivi, la logistique est tout simplement oubliée ». L'ouvrage d'Adoue, Berthon et Dablanc *Logistique urbaine et action publique* (2025), quatrième numéro de la série *Welcome to Logistics City* (Chaire Logistics

City, Université Gustave Eiffel), est une synthèse récente du champ. Son éditorial porté par le Directeur Général de Sogaris annonce l'orientation de l'ouvrage, « la logistique urbaine en France traverse la première crise structurelle de son histoire contemporaine », créant paradoxalement un « momentum essentiel pour que progressent les outils publics de régulation ».

4.2 Les tensions entre dynamiques logistiques et instruments de planification

Le constat de lenteur des instruments de planification régionale à contraindre les dynamiques de localisation logistique n'est pas propre à l'Île-de-France. Charters-Gabanek, Raimbault et Hall (2024) montrent, à partir d'une comparaison internationale portant sur des villes d'Amérique du Nord, d'Europe et d'Asie, que les logiques d'implantation logistique sont une constante des grandes métropoles mondiales. Leur conclusion montre que les instruments de planification peuvent créer des « conditions favorables » à l'émergence de formes logistiques plus intégrées, notamment en préservant du foncier en zone dense et en conditionnant les autorisations d'implantation à des engagements environnementaux.

Debie et Heitz (2017) ont formulé un paradoxe au sujet de la planification logistique en France. La planification est « zonale et peu contraignante dans ses effets », les documents d'orientation étant incapables de concrétiser leurs orientations dans les projets urbains. Mais les auteures identifient dans le même temps l'émergence d'une gouvernance plus contractuelle et partenariale, avec les chartes logistiques urbaines et les ELU négociés avec les opérateurs privés. La contribution d'Heitz et Dabanc (2019) fait un parallèle entre l'engagement politique local et la qualité de l'intégration logistique dans la planification. La différence entre les villes « leaders » et les villes en retard ne tient pas aux caractéristiques logistiques du territoire mais « au type et au niveau d'engagement des élus et des décideurs locaux individuels ». Cette conclusion montre que la planification logistique est avant tout une affaire d'acteurs et de cultures politiques locales.

Charters-Gabanek, Raimbault et Hall (2024) identifient trois modes de gouvernance des zones logistiques coexistant sur un même territoire, la conversion silencieuse par le marché, les politiques volontaristes locales pro-logistique et la privatisation par les fonds d'investissement globaux. Ce troisième mode est celui qui s'est le plus développé depuis la financiarisation de l'immobilier logistique dans les années 2010. Raimbault (2022) a montré comment cette dynamique restructure la gouvernance périurbaine, les collectivités ne traitant

plus qu’avec des promoteurs et gestionnaires de fonds, « ne rencontrant jamais les utilisateurs des entrepôts, les travailleurs, les syndicats ou les entreprises logistiques ».

4.3 Des instruments spécifiques de plus en plus formalisés mais difficilement opérationnels

La littérature disponible, riche sur les dynamiques spatiales et les tensions de gouvernance, laisse sans réponse la question des instruments spécifiquement dédiés à la logistique dans les documents d'aménagement en tant qu'objets d'action publique autonomes. Debie et Heitz (2017) ont montré l'écart entre formulation d'un enjeu métropolitain et concrétisation dans les projets urbains, mais sans analyser systématiquement les architectures internes de ces documents. Ce saut de traduction entre planification et programmation est ce qu'Adeline Heitz identifie, lors de l’entretien de février 2026, comme le principal angle mort :

Entretien Adeline Heitz (CNAM), février 2026

« Dans la planification, il y a une bien meilleure prise en compte de ces aspects-là aujourd'hui qu'il y a 10 ou 15 ans. Maintenant, dans le passage à la programmation urbaine et au projet urbain, ça reste encore assez peineux un peu partout, sauf peut-être du côté parisien. »

L'innovation parisienne du zonage logistique, la catégorie CINASPIC dédiée à la logistique urbaine dans le plan de zonage de Paris de 2016 est signalée par Heitz et Dabanc (2019) comme « unique en Europe à notre connaissance ». Plus récemment, les Périmètres de Localisation (PLOC) du PLU bioclimatique de Paris (Heitz et Berthon, 2026) ciblent encore plus la logistique urbaine dans le territoire. Ces deux instruments seront analysés dans ce mémoire au regard de l'écart que Heitz et Berthon (2026) identifient entre prescription foncière et commercialisation effective. Des CINASPIC réservés dans le plan de zonage restent vacants faute de locataires adaptés, ce qui révèle qu'un outil innovant ne suffit pas en l'absence d'un écosystème d'acteurs capables de l'activer.

4.4 Une mise en perspective avec New York, governance by doing versus governance by planning

La mise en parallèle avec New York City, conduite dans le cadre du terrain collectif du Master TLTE (mars-avril 2026) est un point d'appui pour analyser ce qui se produit dans une

métropole non européenne et aux logiques de planification différentes. À New York, la logistique urbaine est gouvernée par une accumulation de programmes opérationnels portés par le NYC Department of Transportation, avec un programme de micro-hubs en espace public, des expérimentations de livraisons à vélo-cargo et la gestion des aires de livraison connectées en temps réel. Adoue, Berthon et Dabanc (2025) soulignent que le *curb management* new-yorkais est l'un des modèles les plus avancés à l'échelle mondiale.

Cette opposition entre le modèle américain (expérimentation et ajustement à l'échelle opérationnelle de la voirie) et le modèle français (formalisation prescriptive par document opposable) révèle deux types d'actions publiques logistiques aux forces et faiblesses distinctes. Le modèle français présente l'avantage d'une portée théoriquement large mais avec l'inconvénient d'un décalage entre prescription et réalisation. Il convient de ne pas idéaliser le modèle new-yorkais, Adoue, Berthon et Dabanc (2025) signalent des prises de risque importantes sur la voirie, liées à la montée en puissance d'une mobilité de livreurs circulant à contresens, ainsi que des conditions de travail dégradées (Figueroa et al., 2023). Cette mise en perspective aide à cerner ce que le DAACL peut imposer aux collectivités et quelles en sont ses limites.

5. Problématisation et hypothèses

5.1 Les angles morts de la littérature et la justification de la contribution

Les principaux travaux disponibles documentent les dynamiques spatiales à l'échelle métropolitaine ainsi que les tensions de gouvernances multi-niveaux et présentent des études de cas principalement situés en l'Île-de-France. Toutefois certains aspects restent peu étudiés. D'abord, les instruments spécifiquement dédiés à la logistique dans les documents d'aménagement sont très peu traités en tant qu'objets d'action publique autonomes. Ensuite, le regard croisé entre métropoles françaises est le plus souvent absent de la littérature. C'est dans le cadre de ces deux aspects que ce mémoire tente de porter sa contribution. Cette étude concentre l'analyse sur seulement trois métropoles contrastées plutôt que d'élargir l'échantillon, afin d'en mieux étudier les configurations institutionnelles différentes. Ce mémoire n'a pas pour ambition de produire des résultats généralisables à l'ensemble des métropoles françaises, mais d'identifier des mécanismes d'intégration et leurs conditions de fonctionnement.

Les questions de recherche sont les suivantes :

Dans quelle mesure les documents de planification urbaine, dont le DAACL, permettent-ils une intégration territoriale de la logistique urbaine dans les grandes métropoles françaises ? La diversité des orientations de logistique urbaine proposées dans ces documents permet-elle aux acteurs publics d'exercer une influence réelle sur les implantations et les pratiques logistiques ? Ou bien met-elle plutôt en avant les limites structurelles d'une gouvernance multi-niveaux portée par des prescriptions formelles mais sans traduction opérationnelle, laissant le marché foncier s'autoréguler ? Plus spécifiquement, à travers un regard croisé entre Lyon, Paris et Strasbourg, comment le DAACL réussit-il, ou non, à élaborer des orientations effectives pour la logistique urbaine et quelles conditions institutionnelles, politiques et professionnelles déterminent cette réussite ou cet échec ?

5.2 Mise en discussion de trois hypothèses

Hypothèse 1 : Une montée en visibilité récente mais inégale selon les territoires

La logistique urbaine est restée longtemps marginale dans les documents d'urbanisme français, traduisant un angle mort persistant de la planification territoriale. Depuis quelques années, on observe une montée en visibilité de cet enjeu, portée à la fois par des évolutions réglementaires (loi ELAN, loi Climat, SRADDET) et par la pression des transformations économiques (essor du e-commerce, logistique du dernier kilomètre, enjeux de résilience). Le DAACL s'inscrit dans ce mouvement plus large de formalisation, mais ne constitue qu'une des traductions possibles de cette intégration. L'étude des cas de Lyon, Paris et Strasbourg montre que l'appropriation de la logistique urbaine varie selon les territoires, en fonction non seulement de l'intensité des flux logistiques mais aussi des cultures professionnelles, des outils disponibles et des dynamiques politiques locales.

Hypothèse 2 : Les limites d'une gouvernance multiscalaire encore incomplète

L'intégration de la logistique urbaine dans les documents d'urbanisme révèle des difficultés à articuler les échelons national, régional, intercommunal et communal et à gérer les tensions horizontales entre acteurs publics et privés aux intérêts parfois divergents. Si les documents stratégiques comme les SCoT fixent des orientations, leur déclinaison opérationnelle repose sur des documents locaux portés par des acteurs aux logiques souvent divergentes : communes

souhaitant éviter les nuisances logistiques, promoteurs visant à maximiser la valeur foncière, opérateurs cherchant à minimiser leurs coûts. Cette articulation imparfaite génère des tensions entre objectifs régionaux ou nationaux et logiques locales d'aménagement, notamment en matière de foncier, de nuisances ou d'acceptabilité.

Hypothèse 3 : La différenciation institutionnelle comme principale variable explicative

Lyon, Paris et Strasbourg présentent des configurations institutionnelles différentes qui produisent des formes d'intégration de la logistique urbaine distinctes, tant dans le contenu des orientations que dans leur degré d'opérationnalisation. Le DAACL ne constitue donc pas un instrument homogène dont on pourrait mécaniquement mesurer l'efficacité en faisant abstraction du contexte. Sa portée varie en fonction du contexte métropolitain dans lequel il s'inscrit, des ressources humaines et techniques des acteurs qui le portent ainsi que de l'histoire des politiques logistiques locales. Cette hypothèse implique la prise en compte des conditions de production des textes de planification urbaine, ceux-ci vont varier selon les rédacteurs mais aussi selon les acteurs présents et le contexte politique. Les conditions relèvent alors de la sociologie de l'action publique plus que du droit de l'urbanisme.

6. Trois terrains aux configurations institutionnelles et aux profils logistiques différents

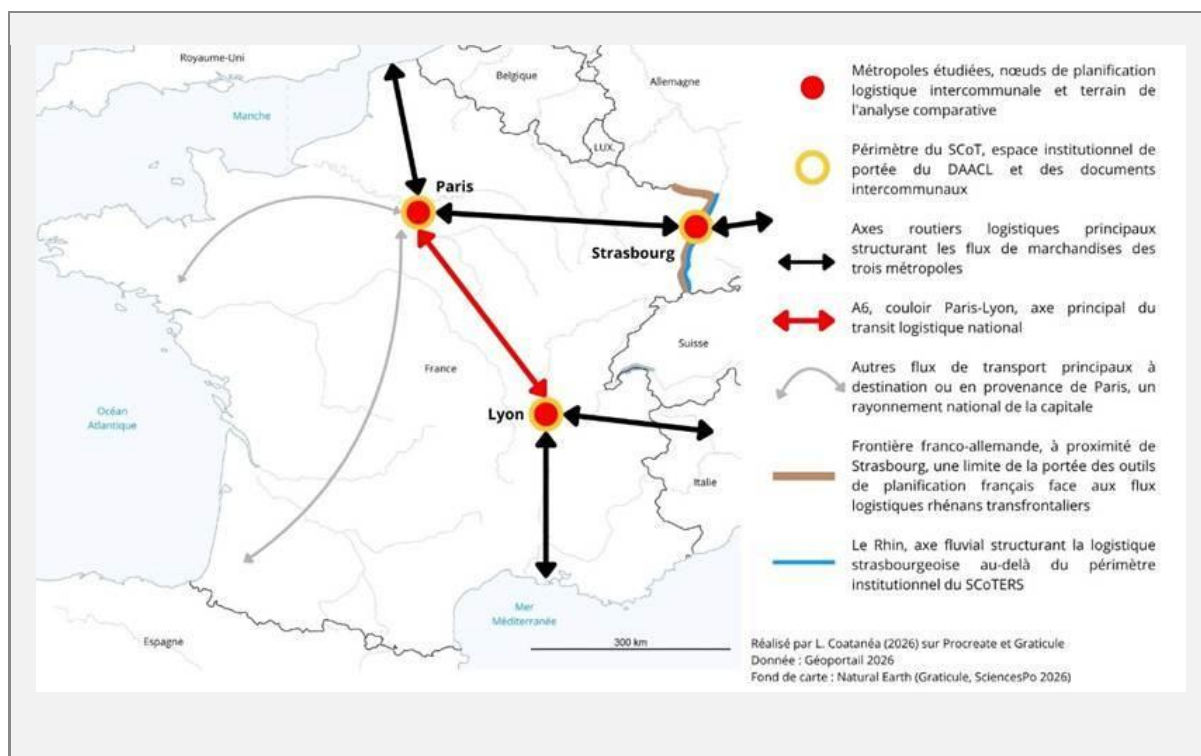
6.1. Trois métropoles françaises, des configurations spatiales et institutionnelles contrastées

L'analyse de Lyon, Paris et Strasbourg permet d'identifier les facteurs institutionnels, politiques et géographiques qui influencent l'intégration de la logistique urbaine. Avant d'entrer dans les spécificités de chaque terrain, le Tableau 1 permet de différencier les métropoles et la Carte 2 de les situer dans leur contexte géographique national.

Critère	Lyon	Paris	Strasbourg
Porteur du SCoT	Syndicat mixte SEPAL (74 communes)	Métropole du Grand Paris (131 communes)	Syndicat mixte SCoTERS (104 communes)
Population (aire)	~1,5 M hab.	~7,1 M hab.	~600 000 hab.
Statut institutionnel de la métropole	Collectivité territoriale à statut particulier (2015)	Métropole de droit commun à statut particulier	Métropole de droit commun (Eurométropole)
DAACL logistique	Arrêté en 2025	Pas de DAACL CdR SCoT (juil. 2023)	Arrêté en 2025 Opposable en 2026
Spécificité logistique	Nœud multimodal couloir européen N-S	Saturation e-commerce CINASPIC / PLOC	Axe rhénan transfrontalier Port Autonome du Rhin
Opposabilité	Prescriptions opposables aux PLU H	CDR non-prescriptifs aux PLUi des 12 EPT	Prescriptions opposables aux PLUi et PLU communaux

Tableau 1 : Tableau des configurations institutionnelles des trois métropoles étudiées (Conceptualisé par L. Coatanéa (2026) selon les sources des documents institutionnels des SCoT de Lyon, Paris et Strasbourg ; rapport LUD 2025 (Idrac et Jean, 2026) ; Géoconfluences (2024))

Le Tableau 1 permet de lire une asymétrie documentaire entre les trois terrains. Lyon et Strasbourg disposent d'un DAACL arrêté en 2025, tandis que Paris n'en dispose pas encore. En effet, la procédure d'élaboration du SCoT de la MGP en 2017 n'était pas encore soumise aux exigences de la Loi Climat et Résilience puisque celle-ci a été promulguée en août 2021, le texte a pu être approuvé en juillet 2023 malgré l'absence du volet "logistique". Son Cahier de Recommandations aux PLUi remplit en partie cette fonction mais sans en avoir la portée prescriptive. Ainsi, ce tableau permet de montrer que Paris dispose d'outils réglementaires innovants à l'échelle communale (CINASPIC, PLOC du PLU bioclimatique) mais est la seule des trois métropoles à ne pas avoir formalisé de DAACL logistique au niveau du SCoT.



Carte 2 : Trois métropoles françaises au cœur des flux logistiques nationaux et européens : des configurations spatiales et institutionnelles contrastées (fond de carte : Graticule | réalisé par L. Coatanéa, 2026)

La Carte 2 situe les trois métropoles dans leur contexte géographique et logistique national et européen avec trois situations distinctes. Paris apparaît comme le nœud central du réseau logistique national, connecté à Strasbourg par l'axe A4 et à Lyon par l'axe A6. Cette position de métropole-capitale produit une logistique de saturation, avec du foncier rare et sous pression, si bien que Paris a perdu près de 70 % de ses infrastructures de commerce de gros entre 2003 et 2020 (Béziat et Heitz, 2024, citant APUR, 2020). Lyon apparaît comme un nœud de transit et un espace de crossdocking entre le Nord de l'Europe et le Sud. Strasbourg se situe à la frontière franco-allemande sur le Rhin où les flux strasbourgeois s'organisent majoritairement le long du Rhin et vers Francfort, une situation qui échappe partiellement au périmètre d'action nationale et intercommunale (Beyer et Debré, 2011).

6.2 Lyon, une métropole pionnière face au défi du passage à la programmation

La Métropole de Lyon affirme elle-même avoir été « l'une des premières collectivités à s'être penchée sur la logistique, dès 2004 » (Interface Transport et Métropole de Lyon, 2022). Heitz et Dablanc (2019) la classent parmi les villes « leaders » de leur échantillon français, au sens de collectivités qui intègrent le fret et la logistique dans chaque document de planification et dans des projets urbains spécifiques. Sa position géographique, nœud du couloir de transit

européen Lille-Paris-Lyon-Marseille à la confluence de la logistique routière, ferroviaire et fluviale (port Édouard Herriot), lui confère une place de carrefour parmi les métropoles françaises hors Île-de-France. L'agglomération génère environ 50 millions de tonnes de flux de marchandises annuels (Interface Transport et Métropole de Lyon, 2022).

Malgré cette antériorité institutionnelle, la matérialisation opérationnelle reste partielle. Les projets d'innovation sont encore « très ponctuels et expérimentaux » (Heitz, entretien 2026) et il persiste une absence d'évaluation systématique, « en 20 ans, il n'y a quasiment aucun projet, aucun système d'expérimentation qui a permis la généralisation du dispositif » (Heitz, entretien 2026). Lyon montre ainsi un paradoxe entre une métropole dotée de compétences et de volonté politique, mais butant sur le saut de traduction entre planification et programmation.

6.3 Strasbourg, entre singularité transfrontalière et contraintes

À Strasbourg, le SCoTERS a arrêté son DAACL en 2025 et est opposable depuis février 2026, l'un des premiers de France. Camille Treil, chargé de mission logistique urbaine depuis 2022 pour l'Eurométropole de Strasbourg, occupe le premier poste à temps plein dédié à la LUD dans la collectivité, dans un contexte où « en France, ça doit être entre 20 et 30 » personnes dans cette fonction (Treil, entretien 2026). Le territoire se distingue par un recensement foncier fin, le seuil de recensement des entrepôts est fixé à 50 m², contre 5 000 m² dans la plupart des métropoles françaises, révélant une attention particulière aux petits espaces logistiques.

Beyer et Debie (2011) ont montré que la logistique strasbourgeoise est liée à l'axe rhénan et à son hinterland allemand. Le périmètre du SCoTERS est en décalage avec la géographie réelle des flux logistiques strasbourgeois, dont une part importante dépasse le périmètre d'action de tout outil de planification français. Comme le précise Treil (2026), la logistique dans le DAACL strasbourgeois a dû être intégrée « comme on a pu, avec les informations à notre disposition », après que la législation a été modifiée en cours de route.

6.4 Paris, la complexité institutionnelle de la MGP

La Métropole du Grand Paris, créée en 2016 avec ses 131 communes et son SCoT approuvé en juillet 2023, est le cadre institutionnel le plus récent et le plus complexe des trois terrains. La logistique est traitée dans la section 1.8.1 du Cahier de Recommandations, soit environ deux pages sur 115 (1,7 % du volume du document), au sein du chapitre « Dispositions pour assurer le fonctionnement métropolitain, l'adapter au changement climatique et organiser

la transition énergétique » au même titre que l'énergie ou les réseaux. Ce positionnement révèle une conception infrastructurelle de la logistique.

La ville de Paris a développé des outils innovants à l'échelle communale, la catégorie CINASPIC dédiée à la logistique dans le plan de zonage de 2016, qualifiée d'« unique en Europe » par Heitz et Dablanc (2019) et les PLOC du PLU bioclimatique (Heitz et Berthon, 2026). Thomas Chevandier (adjoint au Maire de Paris, entretien 2026) appuie cette absence de coordination globale entre la MGP et ses EPT sur la logistique de son point de vue d'élus « la métropole du Grand Paris, elle est un peu particulière... Il n'y a pas de coordination globale ». Cette segmentation des compétences permet de comprendre pourquoi Paris, malgré ses outils innovants, reste la seule des trois métropoles à ne pas avoir formalisé de DAACL logistique.

7. Démarche méthodologique, une analyse qualitative des instruments d'action publique

7.1 La géographie des politiques urbaines comme cadre d'analyse

Ce mémoire se situe au croisement de la géographie de l'aménagement et de l'analyse des instruments d'action publique. Il s'appuie sur une démarche qualitative qui prend en compte les configurations locales, les acteurs et les contextes institutionnels comme variables explicatives des différences entre les territoires (Morange et Schmoll, 2016). Cette posture implique de traiter le DAACL non comme un objet juridique évalué à sa conformité réglementaire, mais comme un objet géographique qui produit de l'espace, qui organise des rapports entre des acteurs situés dans des territoires spécifiques et dont la portée varie selon les configurations spatiales et institutionnelles locales.

Ce mémoire s'appuie également sur la sociologie de l'action publique et ses outils conceptuels développés par Lascoumes et Le Galès (2005). Cette dimension sociologique permet d'analyser comment le DAACL et les documents de planification territoriale définissent la logistique urbaine et comment cette définition est véhiculée par les institutions. Ce que les documents ne disent pas est aussi informatif que ce qui est explicitement prescrit.

7.2 Méthodes : entre analyse textuelle, terrains et entretiens

La Figure 2 schématise la démarche méthodologique d'ensemble, en visualisant les moyens mobilisés, leur articulation sur chaque terrain, la logique d'analyse et les limites structurelles de la démarche.

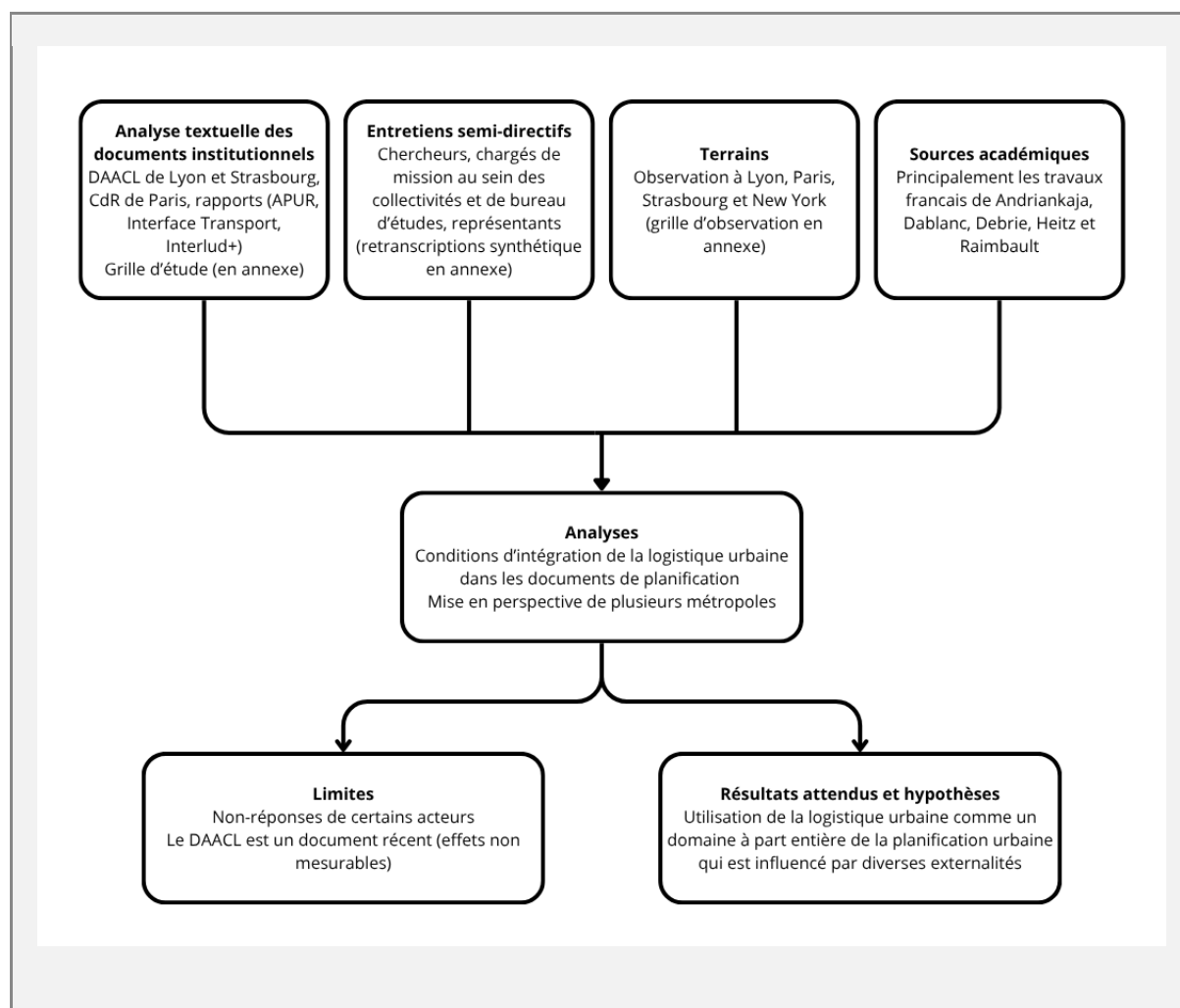


Figure 2 : Diagramme sagittal de la démarche méthodologique, entre analyse textuelle, entretiens semi-directifs, observations et ressources institutionnelles (L. Coatanéa, 2026)

L'analyse textuelle des DAACL de Lyon et Strasbourg (arrêtés 2025), du SCoT et du Cahier de Recommandations de la MGP (2023) est conduite à partir d'une grille d'analyse commune aux trois terrains (annexe), articulée autour de différents critères :

- La définition du périmètre logistique retenu ;
- La nature des orientations (prescriptives ou indicatives) ;
- Le degré de spatialisation ;
- L'articulation avec la hiérarchie documentaire ;
- L'existence de mécanismes de suivi et d'évaluation.

Cette analyse est croisée aux rapports et aux études pour mesurer l'écart entre les orientations formelles et les réalités spatiales.

Des entretiens semi-directifs ont été conduits auprès de douze interlocuteurs appartenant à diverses catégories d'acteurs : des chercheurs et enseignants-chercheurs spécialistes de logistique urbaine, des chargés de mission au sein des collectivités métropolitaines étudiées (Lyon, Strasbourg, Paris-MGP), des représentants de bureaux d'études accompagnant l'élaboration des DAACL et des élus locaux impliqués dans les politiques logistiques. Le Tableau 2, ci-dessous présente la liste détaillée des interlocuteurs. Ces entretiens, d'une durée comprise entre 45 minutes et 1h30, ont été conduits entre janvier et mai 2026. La liste nominative des interlocuteurs, leurs fonctions et les synthèses de chaque entretien figurent en annexe. Des terrains ont été conduits à Strasbourg (mai 2026) et à Lyon (juin 2026) et des terrains parisiens ont été réalisés pendant le premier semestre 2026 permettant de faire de l'observation non-participante (Morange et Schmoll, 2016) avec des grilles d'observation (annexe). Enfin, les éléments obtenus lors du terrain collectif du Master TLTE à New York seront mis en parallèle avec ces trois villes françaises.

Nom	Fonction	Institution	Terrain d'étude	Date
HEITZ Adeline	Maître de conférences, Urbanisme, Transport et Logistique	CNAM	France	20/02/2026
CHEVANDIER Thomas	Maire-adjoint, construction publique et coordination des travaux dans l'espace public	Ville de Paris	Paris	02/03/2026
TREIL Camille	Chargé de mission logistique urbaine	Ville et Eurométropole de Strasbourg	Strasbourg	06/03/2026
Anonyme	Chef de projet	Interface Transport	France	20/03/2026
CELLIER Emmanuel	Directeur d'études prospectives et économie territoriale	Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine de Lyon	Lyon	20/05/2026
CHOPIN Sandra	Chef de projet SCoT	Métropole du Grand Paris	Paris	22/05/2026
MÉNARD Léa	Chargée de mission PLUi	Métropole du Grand Paris	Paris	22/05/2026
RICHARD Camille	Chargée de mission logistique urbaine et fluviale	Métropole du Grand Paris	Paris	22/05/2026
ROBICHET Antoine	Conseiller Supply Chain, Mission fret et logistique (DGITM)	Ministère du territoire et de l'environnement	France	28/05/2026
Anonyme	Membre de l'équipe technique	SEPAL	Lyon	04/06/2026
MUCKENSTURM Jessy	Membre de l'équipe technique	SCoTERS	Strasbourg	05/06/2026
LIMIER Richard	Responsable d'études en politiques et services de mobilités, logistique urbaine	CEREMA (InterLUD+)	Île-de-France	12/06/2026

Tableau 2 : Liste détaillée des entretiens semi-directifs réalisés (janvier–juin 2026).

(L. Coatanéa, 2026)

7.3 Limites de la démarche

Toute démarche de recherche comporte des limites que ce mémoire assume explicitement. La première est celle des non-réponses et de l'accès inégal aux acteurs, plusieurs catégories d'entre eux et notamment ceux du privé de l'immobilier logistique et de certains services d'urbanisme n'ont pas répondu aux sollicitations ou ont décliné. Ce biais a été

partiellement compensé par la mobilisation de sources secondaires et par la littérature. La seconde limite tient à la modernité des DAACL, arrêtés en 2025 pour Lyon et Strasbourg, il n'est pas encore possible d'évaluer leurs effets sur les politiques foncières et les autorisations d'urbanisme. Ce mémoire analyse principalement les conditions de production et le contenu des DAACL et non leurs effets à long terme.

8. Annonce du plan

Ce mémoire est organisé en trois parties articulées autour d'une progression thématique. La première partie, « Le DAACL comme instrument d'action publique », examine les conditions institutionnelles et réglementaires de l'intégration de la logistique urbaine dans les SCoT et dans les documents d'urbanisme depuis la législation en vigueur. Elle analyse l'architecture juridique du DAACL, ses effets prescriptifs, son articulation dans la hiérarchie des documents et ses procédures.

La deuxième partie, « Lyon, Paris, Strasbourg : trois configurations métropolitaines et trois formes d'intégration logistique », mettra en parallèle ces trois métropoles. Pour chaque terrain, l'analyse porte sur le contenu des orientations logistiques, les conditions institutionnelles de leur élaboration et les premiers éléments sur la traduction opérationnelle dans les PLUi et les pratiques foncières. Ainsi, seront mises en évidence les convergences et divergences entre les trois métropoles.

La troisième partie, « Le DAACL comme objet institutionnel révélateur de la gouvernance métropolitaine », croise les terrains et analyse des implications théoriques et opérationnelles des résultats. Elle prolonge la réflexion vers les questions émergentes que les DAACL actuels ne sont pas encore équipés à traiter, comme la logistique des *service-trips* (Béziat et Heitz, 2024), l'ubérisation du dernier kilomètre (Vétois et Raimbault, 2017), l'acceptabilité sociale des implantations et les risques liés à l'instabilité du cadre réglementaire.

Le travail porté n'a pas pour but d'évaluer l'efficacité du DAACL. Il cherche à comprendre la manière dont les métropoles françaises utilisent cet instrument et si la logistique fonctionne comme un objet d'aménagement territorial à part entière. Si la logistique est effectivement « une fonction vitale, au même titre que la mobilité des personnes ou le logement » (Idrac et Jean, 2026), les instruments qui l'encadrent doivent prendre une place croissante dans l'analyse des politiques urbaines.

PARTIE I

LE DAACL COMME INSTRUMENT D'ACTION PUBLIQUE : ARCHITECTURE JURIDIQUE ET PORTÉE PRESCRIPTIVE DANS LA PLANIFICATION TERRITORIALE

Cette première partie analyse le DAACL comme instrument d'action publique, non pas comme un texte réglementaire à évaluer par sa conformité, mais comme le produit d'une négociation entre des acteurs aux intérêts divergents, dont les déclarations révèlent autant les ambitions que les compromis. Elle examine ce que le DAACL prescrit, ce qu'il ne peut pas prescrire, quelles sont les personnes qui le produisent et dans quelles conditions, et enfin, ce que ces réponses disent de la manière dont les territoires pensent aujourd'hui la logistique comme objet d'aménagement territorial.

Chapitre 1 : La logistique comme un point faible devenu une obligation : les conditions d'émergence d'un instrument imparfait

Le DAACL présuppose que la logistique a acquis une légitimité suffisante pour être inscrite dans les documents de planification du droit français. Cette légitimité est le produit d'une accumulation de pressions économiques, environnementales et institutionnelles. Comprendre le DAACL, c'est comprendre pourquoi, lorsque cette accumulation a finalement produit un instrument, celui-ci porte les marques des compromis qui l'ont rendu possible.

1.1. La logistique comme impensé de la planification urbaine

A. Un impensé structurel : quand la logistique n'existait pas dans le vocabulaire de l'urbanisme

Pendant longtemps, la logistique n'a pas réellement existé dans le vocabulaire de l'urbanisme français. Les entrepôts, ces nœuds fixes du réseau logistique, points de rupture de charge entre logistique périurbaine et distribution du dernier kilomètre, étaient classés dans des zones d'activités indifférenciées, généralement désignées « zones industrielles » (ZI) ou « zones d'activités économiques » (ZAE), sans que les documents de planification reconnaissent la spécificité fonctionnelle de ces équipements ni leurs externalités propres. Cette invisibilité traduit ce que Debie et Heitz (2017) ont qualifié d'« impensé », la logistique n'a pas été oubliée par inadvertance, elle a été écartée d'un champ disciplinaire organisé autour d'autres priorités. La formation des urbanistes ne comportait pas de volet logistique et les outils de zonage ne disposaient d'aucune catégorie fonctionnelle adaptée. Quant aux enquêtes de déplacements, elles ne mesuraient que les flux de personnes, ignorant les flux de marchandises empruntant les mêmes types de voirie.

Entrepôt, plateforme, espace logistique ? La difficulté d'une définition opérationnelle

1. La définition réglementaire : large par construction

Le Code de l'urbanisme classe l'entrepôt dans la destination « autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire », définie comme recouvrant « les constructions destinées au stockage des biens ou à la logistique » (Article R151-28). Cette formulation est volontairement large, elle inclut les locaux logistiques dédiés à la vente en ligne, les centres de données, et tout espace de stockage de marchandises.

“C'est le fourre-tout réglementaire, qu'il s'agisse d'un mini locker ou d'un énorme bâtiment de 100 000 m², tout relève de la même catégorie dans le code de l'urbanisme.” (Chopin, entretien MGP, 23 mai 2026)

Ce que cette catégorie unique masque a des effets territoriaux concrets. Robichet en donne un exemple : “ Si vous avez 5 000 m², une plateforme de messagerie, vous allez avoir des centaines de camions qui partent et arrivent chaque jour. A contrario, vous avez un entrepôt de 10 000 m², je pense que vous avez moins de flux. ” (Robichet, entretien, 2026). Autrement dit, la surface de plancher (critère des prescriptions DAACL) ne prédit pas les impacts logistiques réels. Un entrepôt XXL de grande couronne peut générer moins de mouvements qu'une petite plateforme de messagerie en zone dense.

2. La définition fonctionnelle : une multiplicité de types

La géographie des transports distingue au moins quatre grandes familles de sites logistiques selon leur fonction principale (d'après Dablanc, 2022) :

- Les entrepôts de stockage (ou « XXL »), grandes surfaces en périphérie, stockage longue durée, accueil des flux B2B régionaux et nationaux.
- Les plateformes de cross-docking, où les marchandises transitent en moins de 24 heures, sans stockage prolongé, entre réception et expédition. Ce sont des nœuds de flux, non de stock.
- Les centres de distribution et fulfillment centers, orientés vers le B2C et l'e-commerce, avec préparation de commandes individuelles.
- Les espaces logistiques urbains (ELU) et hôtels logistiques, petites surfaces en zone dense, dédiées au dernier kilomètre.

À ces formes s'ajoutent les dark stores et dark kitchens, les points relais, les lockers automatiques, les espaces de reverse logistics, autant de formats que les documents de planification urbaine tentent de saisir.

3. La frontière commerce et entrepôt : un enjeu juridique

La décision du Conseil d'État de mars 2023, qui a qualifié les dark stores d'entrepôts et non de commerces, montre que la frontière entre ces catégories n'est pas évidente et peut faire l'objet de contentieux. Camille Richard (MGP) formule l'enjeu : « La définition réglementaire actuelle ne distingue pas un casier de retrait d'un entrepôt de 50 000 m², deux équipements dont les impacts territoriaux sont pourtant radicalement différents » (entretien, mai 2026).

Cette difficulté définitionnelle a des conséquences pratiques, c'est parce que l'entrepôt est un « fourre-tout réglementaire » que les DAACL peuvent construire leurs propres typologies opérationnelles, comme la hiérarchisation SEPAL en entrepôts régionaux, d'agglomération et de proximité, ou la classification SCoTERS (majeur, structurant, intermédiaire et de proximité). Ces typologies ne remplacent pas la définition légale, elles tentent de la rendre opératoire pour la planification.

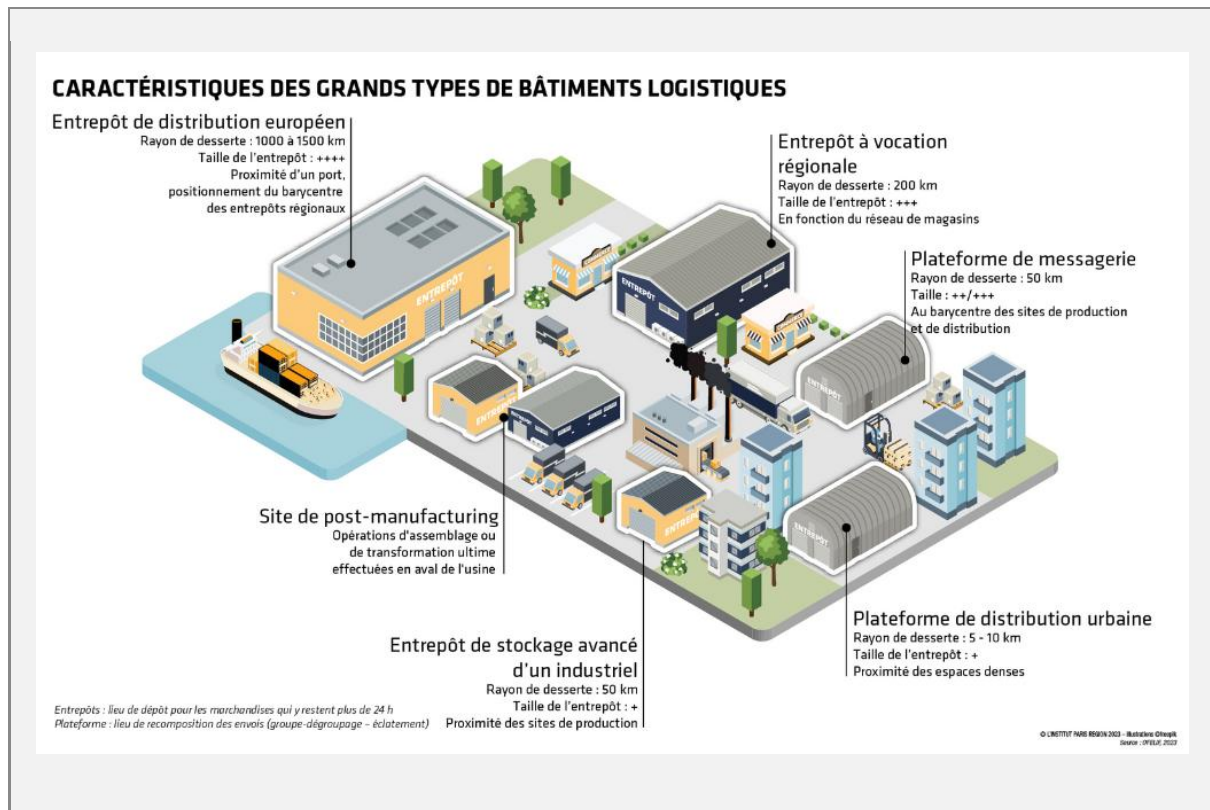


Figure 3 : Les caractéristiques des grands types de bâtiments logistiques et leur localisation

Réalisation : Institut Paris Région 2023 (source : OFELIF 2023) [URL](#)

La Figure 3 provenant de l'Institut Paris Région donne une idée de la typologie des sites logistiques énumérés dans l'encadré précédent. Chaque bâtiment y est positionné non selon une logique purement fonctionnelle, mais selon un principe de rayon de desserte croissant à mesure que l'on s'éloigne du tissu urbain dense, de la plateforme de distribution urbaine (5 à 10 km, en bordure de zone résidentielle) jusqu'à l'entrepôt de distribution européen (1 000 à 1 500 km, positionné en bord de façade maritime). Ce gradient spatial reproduit, à l'échelle d'un seul site portuaire fictif, la structure radioconcentrique que la carte francilienne développera à l'échelle régionale. Cela suggère que la hiérarchie fonctionnelle des bâtiments logistiques n'est pas un classement arbitraire mais la traduction d'une contrainte de distance et d'accessibilité.

Heitz (2019) formule la logistique en termes géographiques, elle est « une géographie complexe associant des dynamiques de desserrement le long des infrastructures routières à des logiques de polarisation de ces activités autour des grandes plateformes intermodales et de maintien d'une certaine activité logistique en zone dense ». Cette géographie n'avait pas de traduction dans les documents d'urbanisme français. Le desserrement général des entrepôts hors des centres urbains, que les géographes des transports qualifient aussi de *sprawl logistique* (Dablanç et Andriankaja, 2011) ou de *périurbanisation logistique* (Heitz, 2019), constitue «

une caractéristique de la plupart des métropoles dans le monde » (Heitz, 2019, citant Dablanc & Ross, 2012 ; Cidell, 2010), ce qui relativise la singularité française et invite à traiter « l'impensé logistique » comme un phénomène structurel de la planification urbaine plutôt que comme une défaillance à l'échelle nationale.

L'invisibilité historique de la logistique dans l'action publique tient autant à des difficultés de connaissance qu'à une faible intégration de cette activité dans les cadres de la planification urbaine. Comme le soulignent Heitz et Dablanc (2019), les flux de marchandises demeurent largement « insaisissables » pour les pouvoirs publics. Cette faible prise en compte est renforcée par un paradoxe identifié par Charters-Gabanek, Raimbault et Hall (2024), la logistique oscille dans les représentations des urbanistes entre promesse de développement économique et source de nuisances. L'absence de régulation et d'anticipation qui en résulte a favorisé un redéploiement spatial largement guidé par les mécanismes fonciers, avec une concentration croissante des entrepôts en périphérie francilienne sous l'effet des différentiels de prix du sol (Heitz, 2021), contribuant à l'étalement et à la dualisation des espaces logistiques observés depuis plusieurs décennies (Dablanc & Andrianakaja, 2011 ; Debie & Heitz, 2017). Toutefois, cet « impensé logistique » ne relève pas uniquement d'un héritage institutionnel ou cognitif, il se reproduit continuellement du fait d'un décalage croissant entre les temporalités de la planification et celles des mutations économiques et logistiques. Comme le souligne Antoine Robichet à propos de l'essor du e-commerce, des documents d'urbanisme âgés d'une dizaine d'années peuvent déjà apparaître obsolètes face à des transformations qui se déploient en quelques années seulement (Robichet, entretien, 2026).

« L'impensé logistique » c'est aussi la conséquence structurelle d'une inadaptation temporelle entre le rythme de la planification et celui des dynamiques économiques.

« Aucun des schémas directeurs passés n'a influencé de façon significative la localisation des entrepôts et plateformes en Île-de-France, et ces SDRIF ont été, en la matière, ignorés des plans d'urbanisme locaux. » (Dablanc et Andrianakaja, 2011, p. 84)

Ce constat souligne que les SDRIF franciliens n'ont pas réussi à infléchir les dynamiques de localisation logistique, ce qui conduit à interroger la capacité du DAACL intercommunal à produire ces effets. Le document peut néanmoins agir sur certaines dimensions de la géographie logistique, sous certaines conditions institutionnelles. Mais ces effets sont beaucoup plus limités que son architecture juridique formelle pourrait laisser croire.

Et l'avertissement formulé dès 1990 dans le CALIF (Comité d'Appui Logistique en Île-de-France) n'a rien perdu de son actualité « cette planification spatiale à grande échelle serait de faible utilité si parallèlement une politique foncière volontariste n'était pas mise en œuvre » (cité dans Debie & Heitz, 2017, p. 61).

Entretien Adeline Heitz (CNAM), février 2026

« La logistique reste un objet nouveau dans l'action publique. Du logement, on en fait depuis au moins 150 ans, du commerce aussi. La logistique, c'est beaucoup plus récent. » Cette nouveauté relative explique pourquoi les services techniques des collectivités ne savent souvent pas dans quel service loger la compétence logistique. « Vous aviez avant généralement le service mobilités et voiries qui se chargeait de ces questions-là. Et maintenant, il va devoir être en concertation avec le service du développement économique et avec le service urbanisme »

L'image de la logistique auprès des élus reste un frein que les entretiens conduits ont confirmé. La personne chef de projet chez Interface Transport à Lyon, le souligne : « La logistique, c'est un secteur d'activité qui a une image assez négative, notamment auprès des élus. Ce sont des activités qui prennent beaucoup d'espace mais qui créent peu d'emplois, au regard d'autres activités économiques. » Cette image de la logistique comme nuisance sans contrepartie visible est l'héritage de cet « impensé » identifié par Debie et Heitz. Elle explique pourquoi, même après que l'obligation légale est arrivée, nombre de collectivités ont produit le DAACL le plus minimal possible (Idrac et Jean, 2026 ; Heitz et Dablanc, 2019 ; Interface Transport, entretien 2026).

La *dorsale logistique* Lille-Paris-Lyon-Marseille, qui concentre 53 % du volume d'activité logistique française (Schorung, Dablanc et Buldeo Rai, 2023), est le cadre géographique dans lequel s'inscrivent deux des trois métropoles étudiées. Ce phénomène de concentration, avec une forme de *polarisation axiale* des flux de fret n'est pas propre à la France, Heitz (2019) a montré que le desserrement des activités logistiques et des entrepôts semble être une caractéristique de la plupart des métropoles mondiales. Le fait que Lyon et Paris soient deux des trois nœuds principaux de cet axe et que Strasbourg soit un nœud transversal sur l'axe rhénan offre un contexte de pression logistique dans les trois territoires. Ces trois métropoles comptent parmi les plus avancées en France dans l'intégration de la logistique urbaine dans leurs documents de planification, une convergence qui ne tient pas mécaniquement à leur position sur les corridors de fret, mais à des facteurs institutionnels, politiques et humains.

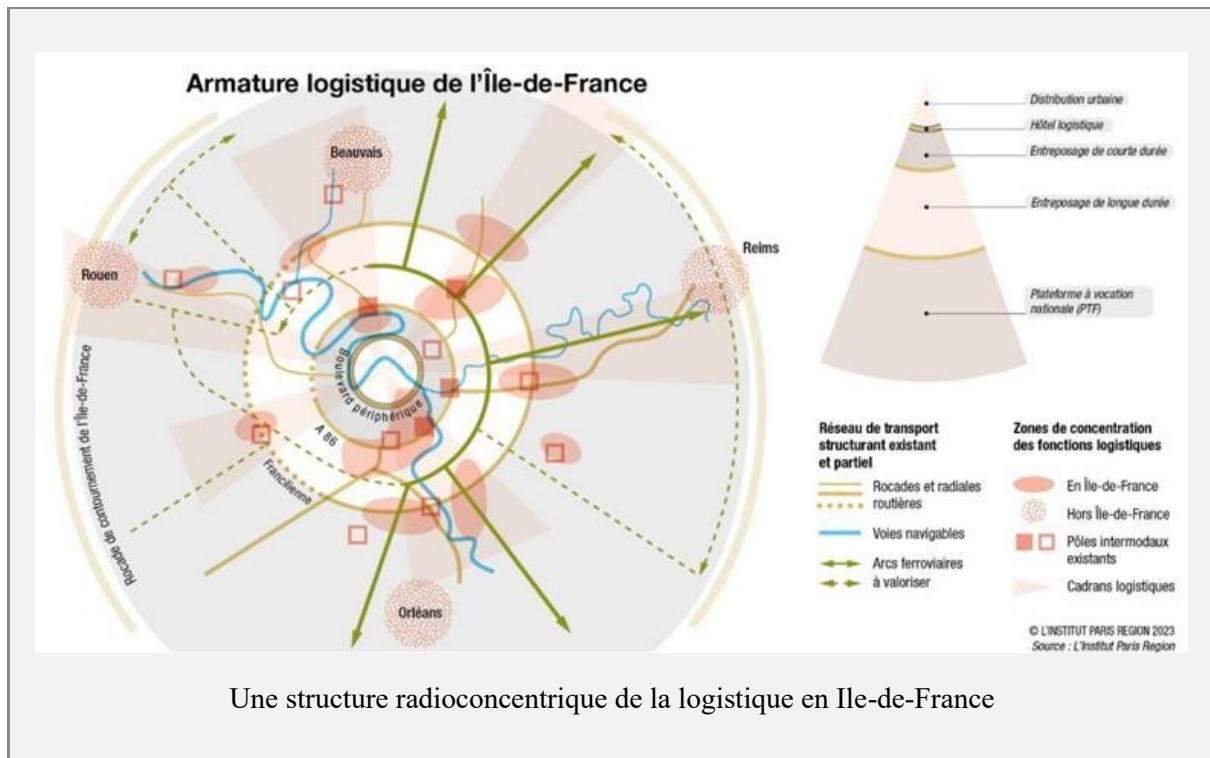
B. La financiarisation de l'immobilier logistique, le marché se réorganise sans la planification

Parallèlement à la montée de l'e-commerce, une deuxième transformation a restructuré le secteur logistique au cours des années 2010 sans que la planification territoriale s'en saisisse, il s'agit de la financiarisation de l'immobilier logistique. Cette transformation modifie les acteurs avec lesquels les collectivités doivent désormais négocier.

Raimbault (2022, cité dans Charters-Gabanek et al., 2024) a montré comment, dans ce contexte de financiarisation, les collectivités ne traitent plus qu'avec des gestionnaires de fonds, « ne rencontrant jamais les utilisateurs des entrepôts, les travailleurs, les syndicats ou les entreprises logistiques ». Sur le territoire du SCoTERS strasbourgeois, le diagnostic commercial de 2021 recense 81 entreprises logistiques avec salariés, dont huit seulement dépassent 20 salariés, dont Heppner (1 964), Stef (209), Woehl et Compagnie (179) (diagnostic thématique « commerce », 2021). Ces acteurs sont présents dans la géographie logistique mais sont souvent absents des concertations DAACL qui restent dominées par les représentants des fonds d'investissement propriétaires des entrepôts. Cet effet produit une asymétrie de pouvoir entre des fonds d'investissement globaux et des syndicats mixtes aux ressources limitées. Elle se traduit dans les processus de concertation lors de la révision du DAACL, les acteurs privés de l'immobilier logistique sont sous-représentés dans les ateliers de travail, faute d'interlocuteurs clairement identifiés et plus intéressés à dialoguer avec des planificateurs locaux.

Entretien Chef de projet (Interface Transport), mars 2026

La personne décrit ce que représente cette asymétrie pour les collectivités qui cherchent à construire leur DAACL : « Le DAACL, ce n'est pas un document contraignant légalement. Et il faut derrière que les communes qui adhèrent à ce document mettent en place un certain nombre de leviers juridiques pour contraindre réellement sur leur territoire. » Elle précise : « Et le problème, c'est que les promoteurs logistiques, ils s'en fichent un peu du DAACL. Ils vont construire là où le marché leur dit de construire et si le PLUi n'a pas suivi le DAACL, il n'y a rien pour les en empêcher. »



Carte 3 : Armature logistique de l'Île-de-France (Institut Paris Région, 2023) [URL](#)

La carte 3, de l'Institut Paris Région présente une structure radioconcentrique avec des rocadés et radiales routières organisées autour du boulevard périphérique puis de l'A86 et de la Francilienne. Il fait apparaître la logistique francilienne comme un système de cercles concentriques plutôt qu'une opposition centre-périphérie. Les arcs ferroviaires à valoriser, orientés vers Rouen, Beauvais, Reims et Orléans, dessinent une étoile à cinq branches qui prolonge l'Île-de-France vers son hinterland, cohérente avec l'intégration de la région dans la dorsale logistique nationale évoquée plus haut. Les cadrans logistiques que la carte fait ressortir en dégradé ne se distribuent pas uniformément autour de la capitale, ils se concentrent davantage sur l'arc Nord et Est, là où la disponibilité foncière et la desserte multimodale (voies navigables de la Seine, faisceaux ferroviaires) sont les plus favorables, ce qui confirme par la carte le mécanisme de différentiel de prix décrit par Heitz (2021). Cette multimodalité, c'est-à-dire la simple coexistence de plusieurs modes disponibles sur un même territoire, ne devient une intermodalité, c'est à dire un enchaînement effectif de plusieurs modes pour un même flux, qu'à la condition que des plateformes dédiées organisent le transfert d'un mode à l'autre, ce que la carte signale par les pôles intermodaux existants (carrés rouges) positionnés aux points de jonction entre rocadés et voies navigables. Le schéma en coupe, à droite, complète cette lecture horizontale par une lecture verticale, plus on s'éloigne du centre, plus la fonction logistique change de nature, de la distribution urbaine et de l'hôtel logistique en cœur dense

jusqu'à la plateforme à vocation nationale en grande couronne, qui fonctionne comme le hub d'où les flux se redistribuent ensuite vers l'ensemble du réseau urbain.

1.2. Un instrument qui porte les marques de son origine

A. Une formalisation prescriptive à portée incertaine

La demande d'intégration du DAACL au sein du DOO est inscrite dans l'article L141-6 du Code de l'urbanisme (intégralité de la loi page 10, Outils pratiques). L'article dispose que le Document d'Orientation et d'Objectifs « comprend un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique déterminant les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, en raison de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable ». Pour les équipements logistiques commerciaux spécifiquement, le DAACL est tenu de « localiser les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, au regard de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises ». Ces deux points de formulation méritent d'être soulignés.

Premièrement, le « peut également » dans l'article L141-6. Si les obligations relatives aux équipements logistiques commerciaux (localisation des secteurs d'implantation, capacité des voiries, gestion des flux de marchandises) sont un socle prescriptif, la partie ambitieuse du volet logistique reste facultative. Le DAACL ne peut qu'« également prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines afin de limiter les flux de marchandises des zones périphériques vers les centralités urbaines ». Ce décalage juridique interne au volet logistique lui-même (entre ce qui est obligatoire et ce qui reste optionnel) traduit l'hésitation à contraindre des collectivités sur un sujet encore peu maîtrisé par leurs services techniques. La loi Climat de 2021 a bien rendu le DAACL dans son ensemble obligatoire pour les SCoT, mais le contenu de son volet logistique reste ouvert, les collectivités peuvent en faire peu ou beaucoup, sans standard minimal de qualité ni indicateurs de mise en œuvre imposés. La MGP, en l'absence de DAACL formalisé à ce stade, a emprunté une voie distincte, le CDR de 2023 prescrit (prescription P14) de « consolider les sites accueillant de la logistique dans la Métropole, leur accessibilité et leur fonctionnalité ».

Deuxièmement, la restriction à la « logistique commerciale ». L'article L141-6 encadre les « constructions logistiques commerciales » et les « équipements logistiques commerciaux », une formulation qui exclut explicitement les flux industriels, agricoles et du BTP. Or, Adoue, Berthon et Dablanc (2025) rappellent que le B2B représente environ 80 % des flux en ville en nombre d'opérations. Parmi ce B2B, une fraction importante est constituée des « service trips », déplacements professionnels des artisans et techniciens combinant mobilité des personnes et transport de matériels, que Béziat et Heitz (2024) identifient comme un angle mort structurel de la régulation logistique. Heitz (2023) a montré l'ampleur de ce phénomène dans le cas des auto-entrepreneurs de la livraison et de la construction, une logistique statistiquement invisible car enregistrée sous des codes NAF non logistiques et que les PLUi comme les DAACL ne peuvent pas réguler. L'exclusion du BTP du champ du DAACL est notable, Thomas Chevandier, alors maire-adjoint de Paris en charge de la construction publique et du suivi des chantiers, souligne dans l'entretien à quel point les flux de chantier sont au cœur des tensions logistiques dans les centres-villes denses.

Entretien Thomas Chevandier (Ville de Paris), mars 2026

« Les chantiers, ce sont des sujets un peu tabous des villes, un peu cachés et qui sont fondamentaux pour leur bon fonctionnement. Il faut livrer les matériaux, sortir les gravats, assurer la continuité de service et tout ça produit des flux logistiques énormes qui ne rentrent dans aucune case du DAACL. [...] On a des obligations de plans logistiques chantiers dans les gros marchés, mais ça reste non coordonné à l'échelle de la ville. »

Cette asymétrie entre la logistique commerciale encadrée par le DAACL et les autres flux logistiques qui lui échappent renforce le constat posé par Adeline Heitz lors de l'entretien : « le DAACL, c'est un outil qui s'appelait Document d'Aménagement Commercial, auquel on a ajouté la logistique ; mais on n'a pas réellement pensé ce qu'était la logistique dans ce contexte, on a juste étendu le périmètre d'un outil commercial ». L'article L141-6 le confirme dans sa structure même, les dispositions relatives aux équipements commerciaux sont détaillées sur plusieurs alinéas (desserte par les transports collectifs, accessibilité piétonne et cyclable, qualité environnementale et paysagère, performance énergétique, gestion des eaux) quand celles relatives aux équipements logistiques tiennent en un seul alinéa, sans équivalent opérationnel. Cette observation sur la généalogie de l'instrument explique pourquoi les deux DAACL analysés, Lyon et Strasbourg, ont chacun produit un document dans lequel la logistique occupe une place marginale par rapport au commerce.

Entretien Camille Treil (Ville et Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

Camille Treil confirme cette généalogie depuis le terrain : « On est l'un des premiers DAACL de France. La législation a été modifiée en cours de route et la logistique a été ajoutée. Donc on a dû s'adapter en cours de route. Ce qui fait que parfois on a des textes qui sont un peu moins bien ficelés que ce qu'on aurait voulu. »

Du côté parisien, le Pacte pour une logistique métropolitaine adopté par le Conseil Métropolitain de la MGP le 28 juin 2018, soit quelques mois avant la loi ÉLAN, constitue l'expression institutionnelle de ce moment pré-DAACL (Métropole du Grand Paris, APUR, IAU, 2018). Ses douze mesures sont volontaristes et sans opposabilité, son axe 3 anticipe ce que le DAACL couvrira, avec préservation du foncier logistique et prescriptions aux PLUi mais sans en avoir la force juridique.

B. Un instrument né du compromis : la faiblesse des ressources humaines comme révélateur institutionnel

En 2025, seulement 30 % des EPCI français disposent d'au moins un équivalent temps plein dédié à la logistique urbaine (Idrac et Jean, 2026, p. 18). Cette donnée, issue d'une enquête menée auprès de 121 EPCI montre un décalage entre l'ambition législative et les conditions concrètes de sa mise en œuvre. On demande aux collectivités de produire un document juridiquement prescriptif sur le sujet de la logistique urbaine, qui suppose de maîtriser à la fois le droit de l'urbanisme, la géographie des flux et les pratiques des acteurs privés, sans leur donner les moyens humains nécessaires. Parmi les EPCI disposant d'un ETP dédié, 60 % le rattachent au pôle *mobilités* et 40 % au pôle *aménagement-urbanisme* (Idrac et Jean, 2026), ce qui reflète l'ambiguïté de la logistique urbaine, à la croisée des géographies de flux et des usages du sol.

Cette contrainte de ressources humaines se traduit dans les choix de production du DAACL de manière différente selon les trois terrains étudiés. À Lyon, le SEPAL a pu s'appuyer sur vingt ans d'investissement institutionnel dans la connaissance logistique et sur les bureaux d'études, ce qui constitue un avantage, mais il n'a pas suffi à garantir une traduction opérationnelle dans les PLUi. À Strasbourg, le SCoTERS a confié la rédaction du volet

logistique au bureau d'études Lestoux et Associés, qui avait déjà produit plusieurs DAACL sur d'autres territoires.

Entretien Camille Treil (Ville et Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

Camille Treil formule la contrainte de ressources : « Je suis en poste depuis 2022, et c'est la première fois que l'Eurométropole a quelqu'un dédié à la logistique urbaine à temps plein. Avant moi, c'était géré en plus d'autres missions. » Il ajoute : « On n'avait pas de spécialiste logistique en interne pour le DAACL. On a fait appel à un bureau d'études qui avait déjà fait ça ailleurs. Ça garantit une certaine qualité technique, mais ça veut aussi dire qu'on a repris un cadre méthodologique qui était conçu pour d'autres territoires. »

À Paris, la MGP ne dispose pas encore d'un DAACL formalisé, mais Camille Richard, chargée de mission logistique urbaine et fluviale à la Métropole du Grand Paris, travaille à la construction d'un cadre de référence intercommunal avec l'équipe de Sandra Chopin (Chef de projet SCoT) et Léa Ménard (Chargée de mission PLUi). La MGP n'a pas attendu le DAACL pour agir sur la logistique, dès 2018, le Pacte pour une logistique métropolitaine posait un diagnostic sur les 3 millions de m² d'entrepôts du périmètre et mettait en évidence l'absence d'autorité organisatrice des marchandises comme un vide institutionnel à combler (Métropole du Grand Paris, 2018). Mais ce document reconnaissait lui-même les limites de cette démarche, « c'est une démarche volontariste de la part des communes et des territoires de la Métropole qui conservent les leviers de la mise en œuvre ».

Entretien Camille Richard, Léa Ménard et Sandra Chopin (MGP), mai 2026

La logistique y est traitée en transversalité avec l'ensemble des services : « avec Léa, on travaille en transversalité avec quasiment l'ensemble des services de la métropole parce que le SCoT a un champ d'action assez grand » (Chopin, 2026). L'élaboration du DAACL est accompagnée d'un bureau d'études pour le commerce et d'un autre pour la logistique. L'année 2025 a été consacrée au diagnostic : « on part de zéro [...] il faut poser des bases, partager ce document à l'échelle de la métropole, avec 130 communes, avec les 11 EPT » (Chopin, 2026). La difficulté des données est soulignée : « les données sont un peu plus difficiles à trouver, parce que les acteurs n'ont pas [...] de CCI, de CMA qui répertorie cette activité logistique » (Richard, 2026). Sur le CDR logistique non prescriptif « je pense qu'il n'y a pas grand monde qui l'utilise et qui le lit, parce que non prescriptif » (Chopin, 2026). Sur la destination entrepôt dans le code de l'urbanisme : « c'est le fourre-tout réglementaire » (Chopin, 2026) qu'il s'agisse d'un mini locker ou d'un énorme bâtiment, tout relève de la même catégorie. » Camille Richard souligne l'enjeu du volet fluvial : « on a un pacte logistique [...] avec quatre axes, dont un sur le report modal vers le fluvial [...] le DAACL permettrait de préserver du foncier [...] identifié pour l'activité fluviale » (Richard, 2026).

L'analyse des configurations des trois territoires choisis montre que la portée du DAACL n'est pas uniformément déterminée par son architecture juridique formelle. Elle est d'abord déterminée par les conditions institutionnelles, politiques et humaines dans lesquelles il a été produit. L'entretien avec Richard Limier, référent InterLUD+ au CEREMA Île-de-France, confirme ce diagnostic : à l'échelle régionale, les collectivités franciliennes restent dans une posture réactive, faute d'ingénierie dédiée et d'élus référent identifiés sur la logistique. « Se lancer dans la logistique, c'est souvent une posture politique de la collectivité » (Limier, entretien, juin 2026), cela conditionnera directement la qualité des futurs DAACL en Île-de-France. C'est ce que Heitz et Dablanc (2019) avaient déjà formulé à partir de leur enquête dans vingt villes françaises, la différence entre les villes qui intègrent la logistique dans leur planification et celles qui ne le font pas tient avant tout « au type et au niveau d'engagement des élus et des décideurs locaux individuels ».

Chapitre 2 : Des pressions convergentes qui imposent leur mise à l'agenda

2.1. Les pressions qui font entrer la logistique dans l'agenda

A. L'e-commerce comme accélérateur des questions logistiques

Ce n'est pas l'introduction d'une obligation formelle dans les Plans de Déplacements Urbains par la loi LAURE de 1996, ni la création du Document d'Aménagement Commercial par la loi SRU de 2000 qui ont transformé la situation. C'est l'arrivée de deux phénomènes économiques des années 2010 qui a mis en avant l'intégration de la logistique dans les documents : l'explosion de l'e-commerce d'abord et la montée visible du *quick commerce* ensuite (Schorung, Dablanc et Buldeo Rai, 2023 ; Adoue, Berthon et Dablanc, 2025).

En 2021, les Français ont dépensé 129 milliards d'euros pour leurs achats sur internet, représentant 14,1 % des ventes totales de produits (Fevad, 2022, cité dans Schorung, Dablanc et Buldeo Rai, 2023). En Europe, le volume de colis a crû de 69 % entre 2016 et 2021. À Paris, environ 120 millions de colis e-commerce ont été distribués en 2021 (Cushman & Wakefield, 2021, cité dans Schorung et al., 2023). L'impact environnemental de cette croissance est considérable, selon le rapport LUD 2025, la logistique représente jusqu'à 30 % des émissions de polluants (PM10, NO₂) dans les agglomérations denses et à Paris spécifiquement, 42,7 % des émissions de NO₂ et 39,7 % des PM10 sont attribuables au trafic logistique (Association Respire, citée dans Idrac & Jean, 2026).

Dablanc (2020) apporte une nuance, une augmentation du nombre de livraisons ne veut pas forcément dire une augmentation proportionnelle des nuisances, du fait du renouvellement des flottes et de la massification des tournées. Elle souligne toutefois que « les livraisons en ville se font notamment avec des petites sociétés sous-traitantes aux faibles marges qui peinent à renouveler leurs véhicules », maintenant une part importante de véhicules utilitaires légers (VUL) anciens dans la chaîne du *dernier kilomètre*. Le coût du dernier kilomètre peut égaler celui du transport depuis l'autre bout du monde (Dablanc, 2017), ce paradoxe économique explique à la fois la pression sur les coûts qui maintient des pratiques polluantes et l'intérêt croissant des opérateurs pour des solutions de logistique urbaine optimisée.

Mais l'e-commerce n'est pas seulement une question de grandes plateformes périphériques. C'est aussi l'essor du *quick commerce* et des *dark stores* qui a créé une pression

inattendue au cœur même des centres-villes. Entre 2020 et 2022, des enseignes comme Gorillas, Getir et Flink se sont répandues dans les hypercentres de certaines villes, transformant des locaux commerciaux vacants en entrepôts de proximité générant plusieurs centaines de mouvements de véhicules par jour (Adoue, Berthon et Dablang, 2025). La réaction réglementaire de la Ville de Paris, avec la mise en demeure en juin-juillet 2022, puis la décision du Conseil d'État de mars 2023 qui qualifie les dark stores d'entrepôts et non de commerces, montre une tension entre la vitesse de l'économie logistique et la mise en place d'instruments de planification.

Cette tension entre logistique et tissu commercial se retrouve dans des dispositifs plus collaboratifs, à l'image de l'expérimentation menée à Strasbourg à partir de mai 2019 par le Club Déméter, la Ville et l'Eurométropole et le groupe Monoprix. Sur un pilote ciblant les magasins Monoprix de la place Kléber et Naturalia de la rue du Vieux Marché aux Grains, les livraisons ont été mutualisées entre les deux enseignes et confiées à des véhicules au gaz naturel, équipés de matériel silencieux certifié PIEK, avec une sortie du périmètre de la Grande Île imposée avant 8h30 pour libérer l'espace public aux autres usagers. Le diagnostic préalable de la Ville de Strasbourg montre que le centre-ville concentre 25 % des livraisons de l'Eurométropole sur seulement 3,4 % du territoire et un commerçant de la Grande Île peut être livré par jusqu'à huit prestataires différents en une seule journée. L'évaluation conduite par le Centre de Gestion Scientifique de l'École des Mines de Paris a mesuré une réduction de 17,9 % des émissions de gaz à effet de serre grâce au seul changement d'énergie et de 21,7 % lorsque le gabarit du véhicule était également mutualisé entre les deux enseignes, ce qui a permis de réduire de 14 % le nombre de véhicules nécessaires à volume de marchandises constant (Club Déméter, Ville et Eurométropole de Strasbourg, Monoprix, communiqué de presse, 2019).

Entretien Camille Treil (Ville et Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

Camille Treil, chargé de mission logistique urbaine à l'Eurométropole, décrit la période de l'arrivée des dark stores en France : « La grande crainte des élus, c'était les dark stores. Mais le phénomène ne s'est pas vraiment produit à Strasbourg, on a un PLUi qui est quand même très protecteur et qui interdit l'implantation d'espaces logistiques en centre-ville, sauf à deux ou trois endroits. » Il précise toutefois que cette pression a donné une urgence politique à la rédaction des documents d'urbanisme logistique : « La logistique est arrivée dans l'agenda en partie parce que les élus avaient peur de se retrouver avec des dark stores partout sans pouvoir réagir. »

Cette crainte s'est traduite dans les documents d'urbanisme, le PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg interdit l'implantation d'espaces logistiques en centre-ville, sauf dans deux ou trois secteurs spécifiquement identifiés, une disposition adoptée avant même que le DAACL ne soit formalisé et qui illustre comment la pression politique peut anticiper l'instrument de planification.

C'est notamment dans ce contexte de mutations économiques accélérées que la loi Climat et Résilience de 2021 a ajouté le « L » de logistique au DAAC existant. Mais le DAACL n'est pas né d'une réflexion approfondie sur ce que devrait être une régulation efficace de la logistique urbaine, il a été ajouté par voie d'amendement à un document commercial déjà existant. Dans chaque texte, la logistique reste formulée comme une extension d'outil commercial plutôt que comme un objet d'aménagement autonome.

B. Les acteurs de la production du DAACL : ressources, compromis et asymétries de pouvoir

Analyser le DAACL comme instrument d'action publique, c'est analyser les acteurs qui l'ont produit. Lascoumes et Le Galès (2005) l'ont montré, un instrument n'est jamais neutre. Il est le produit d'une négociation entre acteurs aux intérêts divergents, dont les termes révèlent autant les ambitions que les compromis. Ce chapitre analyse ces acteurs (techniciens des SCoT, bureaux d'études, élus locaux, acteurs privés de l'immobilier logistique) en montrant comment leurs rapports de force conditionnent le contenu et la portée des DAACL produits.

a. Techniciens des SCoT et bureaux d'études : expertise rare et risque de standardisation

La production d'un DAACL suppose de maîtriser à la fois le droit de l'urbanisme et la géographie de la logistique, de disposer de données sur les flux et les implantations, de conduire des concertations avec les acteurs privés et d'anticiper les effets des prescriptions sur le marché foncier. Cette expertise est rare et le recours aux bureaux d'études est devenu la norme, avec des conséquences sur la standardisation des documents produits.

Entretien Camille Treil (Ville et Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

Camille Treil décrit le processus de production : « On n'avait pas de spécialiste logistique en interne. On a fait appel à un bureau d'études qui avait déjà fait ça ailleurs. Ça garantit une certaine qualité technique, mais ça veut aussi dire qu'on a repris un cadre méthodologique qui était conçu pour d'autres territoires. La spécificité rhénane, la frontière, on a essayé de l'intégrer, mais ce n'est pas le cœur de l'outil qu'on avait entre les mains. »

Entretien Chef de projet (Interface Transport), mars 2026

La personne décrit le travail du bureau d'étude Interface Transport comme une construction progressive de la connaissance locale : « On n'est pas un bureau d'études généraliste qui pose le même cadre partout. On est ancrés dans le territoire lyonnais depuis plus de vingt ans, on connaît les acteurs, on connaît les zones, on connaît les conflits d'usage. C'est ça qui fait la différence dans un DAACL, pas l'outil, c'est la connaissance du terrain. »

b. Les élus locaux : entre volonté politique et résistance aux contraintes

Le rôle des élus locaux dans la production du DAACL est paradoxal. Ils sont à la fois les conditions de son existence car sans volonté politique, le document reste vide, mais ces mêmes élus locaux sont aussi les premiers résistants aux contraintes que le DAACL cherche à imposer. Epstein, Frinault et Pinson (2025) ont montré comment les instruments d'action publique intercommunaux butent systématiquement sur des élus municipaux qui arbitrent entre des pressions contradictoires : pression résidentielle, pression foncière, pression des acteurs économiques locaux. Dans le cas du DAACL, cette résistance prend une forme spécifique, les élus acceptent de délimiter des zones préférentielles pour la logistique, mais résistent à la prescription de conditions environnementales ou d'obligations modales qui engagent leur responsabilité.

À Lyon, l'engagement institutionnel avec des techniciens et des élus ont intégré la logistique dans les politiques locales dès le début des années 2000, construit des partenariats avec les acteurs privés et académiques et investit dans la production de connaissances, ce qui constitue une volonté politique et institutionnelle sans pour autant placer la métropole dans une position de modèle achevé.

Entretien Thomas Chevandier (Ville de Paris), mars 2026

Thomas Chevandier, pointe une difficulté spécifique à la logistique dans les grandes villes, la visibilité politique de ses effets est asymétrique. « Notre rôle, c'est aussi d'améliorer ça sur le très long terme quand on constate qu'il y a un problème. On dit à nos services : identifiez les emplacements qui posent problème, et essayez de trouver des solutions. Mais c'est très difficile à faire accepter politiquement quand la solution, c'est de réserver du foncier pour un entrepôt à la place d'un équipement public ou d'un jardin. »

c. Le rôle de l'acteur individuel : un facteur décisif au-delà des structures

La planification logistique reste, au-delà des structures institutionnelles, dépendante de certains individus. Lascoumes et Le Galès (2005) l'ont montré, un instrument ne vit que par les acteurs qui le portent. Dans le domaine spécifique du fret urbain, ce constat prend une forme : les territoires qui ont produit les DAACL les plus élaborés sont aussi ceux où des techniciens ou des élus ont investi la question, parfois bien avant que la loi ne l'impose.

A Strasbourg, la prise de poste de Camille Treil en 2022 a marqué le début d'un travail structuré sur la logistique à l'Eurométropole, là où auparavant la question était gérée en marge d'autres missions. Le cas d'Antoine Robichet, rapporteur du rapport LUD 2025 (Idrac & Jean, 2026), illustre comment un porteur individuel au niveau national peut faire avancer un agenda institutionnel, en conduisant 49 auditions et en synthétisant les positions d'acteurs aussi divers que les fédérations professionnelles, les collectivités et les opérateurs. Cette observation soulève des questions : que se passe-t-il après le départ d'un acteur individuel ? Dans quelle mesure l'engagement individuel produit-il des changements institutionnels pérennes, ou reste-t-il dépendant à la présence de quelques personnes ?

L'entretien mené avec ce dernier, éclaire la dimension nationale de cette question. Ayant conduit 49 auditions auprès de collectivités, opérateurs et fédérations professionnelles, il souligne que l'ancrage local reste déterminant, les orientations nationales ne produisent d'effets seulement là où un acteur local (technicien ou élu) s'en est emparé.

d. Les acteurs privés : présents dans la géographie logistique, absents des processus de concertation formelle

La production d'un DAACL suppose idéalement une concertation avec les acteurs de la logistique : opérateurs de messagerie, promoteurs d'immobilier logistique, e-commerçants, transporteurs. Cette concertation a bien lieu dans tous les cas étudiés, mais elle peut être déséquilibrée (Ballantyne, Lindholm & Whiteing, 2013).

À Strasbourg, Camille Treil décrit la difficulté à identifier des interlocuteurs privés stables lors des ateliers de concertation du DAACL, les promoteurs d'immobilier logistique envoient des représentants sans mandat de négociation. Le diagnostic commercial du SCoTERS (Lestoux et Associés, 2021) recense 81 entreprises logistiques. Ces entreprises sont présentes dans la géographie logistique mais demeurent absentes des concertations DAACL. Le cas parisien présente une configuration différente, le CDR de la MGP (2023) a inscrit des prescriptions directement orientées vers la préservation des plateformes multimodales

existantes (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne), ce qui suggère que certains grands opérateurs ont bien été consultés en amont de la rédaction.

La configuration à la MGP est certes différente mais pas plus favorable. Camille Richard indique que le dialogue avec les acteurs privés passe principalement par les fédérations professionnelles et non par les entreprises directement, ce qui filtre et homogénéise les positions exprimées au détriment des acteurs de taille intermédiaire (Richard, entretien, 2026). Par ailleurs, la MGP reconnaît explicitement que la stratégie des opérateurs privés reste « hors du contrôle public ». Même lorsque le DAACL identifie du foncier à préserver pour la logistique fluviale en bord de Seine, rien ne garantit qu'un opérateur viendra s'y installer alors que la chaîne logistique ne le justifie pas économiquement. Le CDR de la MGP (2023) a néanmoins inscrit des prescriptions directement orientées vers la préservation des plateformes multimodales existantes (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne), ce qui suggère qu'une concertation en amont avec certains grands opérateurs a bien eu lieu.

À Lyon, le chef de projet de chez Interface Transport formule le paradoxe : « Le problème, c'est que les promoteurs logistiques, ils s'en fichent un peu du DAACL. Ils vont construire là où le marché leur dit de construire et si le PLUi n'a pas suivi le DAACL, il n'y a rien pour les en empêcher. » (Interface Transport, entretien 2026). Cette formulation montre que les institutions peuvent informer le diagnostic et légitimer les orientations, mais elles ne peuvent pas infléchir les stratégies de localisation d'acteurs qui, dès lors que le droit de l'urbanisme leur laisse une marge, arbitrent selon leurs propres logiques de marché.

Cette absence relative des acteurs privés dans les concertations DAACL n'est donc pas seulement un problème de méthode (insuffisance des outils de mobilisation, faiblesse des ressources pour organiser des ateliers), c'est un problème structurel lié à l'inadéquation entre les temporalités et les intérêts des deux parties. Raimbault (2017) l'avait montré pour les périphéries franciliennes : là où la collectivité arbitre entre des pressions contradictoires sur un cycle électoral de six ans, le fond d'investissement arbitre entre des rendements sur un cycle financier de trois à cinq ans. Le DAACL ne dispose d'aucun mécanisme pour réduire cet écart.

2.2. Ce que l'instrument produit en réponse : entre prescription et recommandation

Entrer dans l'architecture interne du DAACL, c'est entrer dans le détail de ce que l'instrument peut faire et de ce qu'il ne peut pas faire seul. La lecture croisée des DAACL de

Lyon et de Strasbourg et du Cahier de Recommandations de la MGP révèle un système prescriptif plus complexe qu'il n'y paraît : des prescriptions précises et spatialement ancrées coexistent avec des recommandations sans force juridique, des seuils contraignants coexistent avec des zones de flou rédactionnel et des ambitions de décarbonisation coexistent avec des lacunes sur les flux du dernier kilomètre.

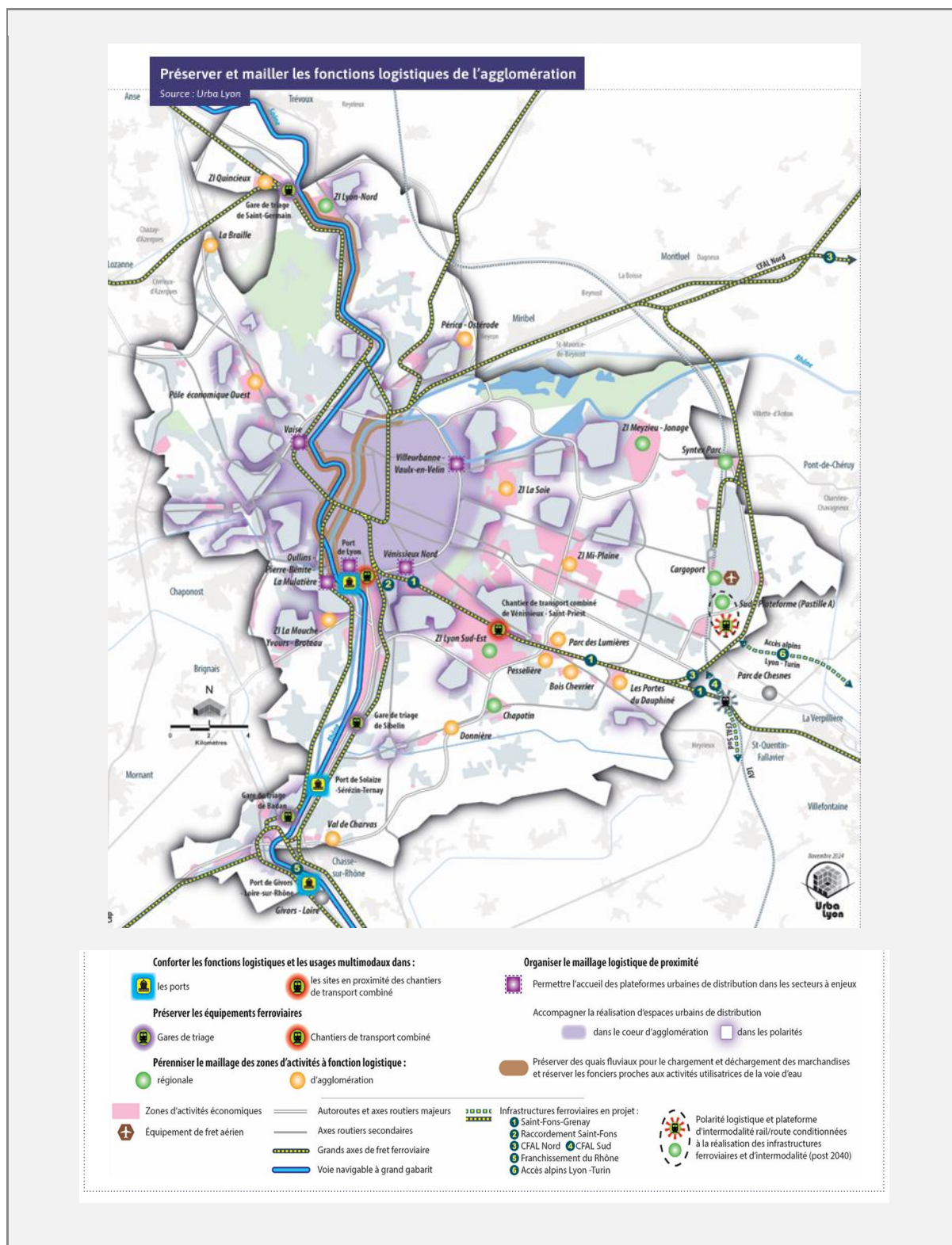
A. La hiérarchie des zones logistiques lyonnaises : spatialiser pour réguler

Le DAACL repose sur une logique de zonage hiérarchisé, avec des zones identifiées comme préférentielles pour l'implantation logistique, classées selon leur accessibilité multimodale, leur position dans le maillage logistique métropolitain et définies selon des plafonds de surface de plancher. Le DAACL lyonnais (SEPAL, 2025) organise les zones logistiques en trois niveaux hiérarchiques. En haut de la pyramide, les ZAE à fonction logistique commerciale régionale accueillent les entrepôts de plus de 10 000 m² de surface de plancher, elles sont réservées à sept sites situés dans l'Est lyonnais. Au niveau intermédiaire, les ZAE à fonction logistique commerciale d'agglomération accueillent les entrepôts de 3 000 à 10 000 m². Enfin, le tissu diffus des autres ZAE est limité aux entrepôts de moins de 3 000 m², avec une règle contraignante : les extensions sont plafonnées à 30 % de la surface existante.

Cette architecture spatiale matérialise le maillage logistique cible du DAACL et révèle une concentration quasi exclusive des zones logistiques de rang régional dans l'Est lyonnais. Les zones régionales identifiées (Saint-Priest, Mions, Corbas) sont déjà les espaces où se trouvent les grandes plateformes et agences. Le DAACL consolide ces zones plutôt qu'il ne les crée, il part de la géographie existante pour la réguler plutôt que de prescrire des orientations sans assise foncière. Comme le note Boutueil et Le Néchet (2016) à la suite de Dabanc et Frémont (2015), les outils à disposition des acteurs publics pour infléchir les stratégies de localisation d'entreprises spécialisées dans les échanges interrégionaux se retrouvent en réalité très limités, le zonage autorise ou interdit, mais ne produit pas.

Cette logique de consolidation n'est pas seulement documentaire, elle est politique, l'équipe technique du SEPAL le précise explicitement : « On n'identifie pas de nouveaux grands pôles logistiques qui n'existeraient pas aujourd'hui. On s'appuie sur l'existant. Par contre, on dit qu'il y a quand même un enjeu à mailler un peu mieux le territoire. » (SEPAL, entretien 2026). Cette formulation exprime une saturation et un refus de nouveaux développements de la part des acteurs du territoire lyonnais. La concentration logistique historique de l'Est lyonnais supporte une part disproportionnée de la logistique métropolitaine.

Le DAACL intègre cette contrainte en orientant les futurs développements vers les pôles secondaires à l'Ouest et au Nord. Cependant, les zones régionales de l'Est demeurent sans plafond de surface.



Carte 4 : Préserver et mailler les fonctions logistiques de l'agglomération, carte du DAACL du SEPAL (page 59) Conception SEPAL 2025 (sources : Urba Lyon 2024)

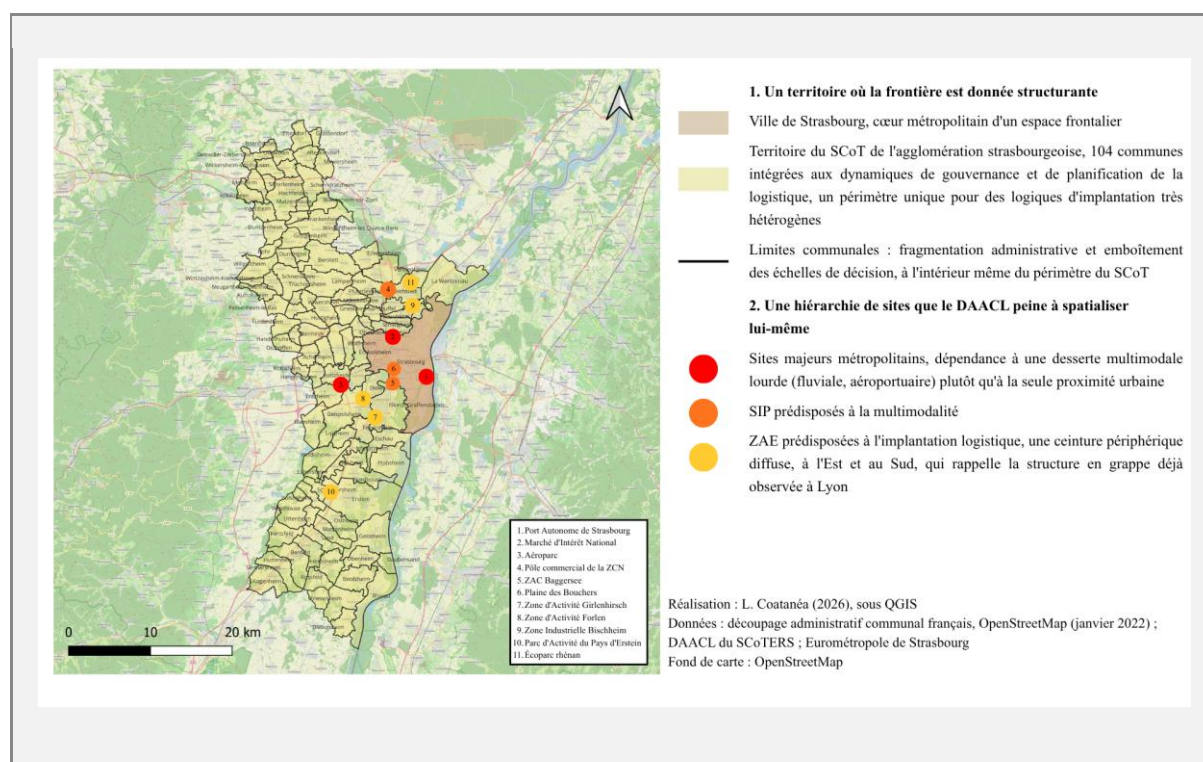
La carte ci-dessus d'Urba Lyon met en évidence la hiérarchisation que le DAACL du SEPAL formule par seuils de surface. La lecture montre une polarisation à l'Est de l'agglomération (Saint-Priest, Meyzieu-Jonage, Mi-Plaine, Les Portes du Dauphiné) qui concentre la quasi-totalité des polarités vertes (zones régionales) et orangés (zones d'agglomération), tandis que le secteur Ouest, plus contraint par le relief et le tissu résidentiel, n'accueille que des implantations ponctuelles. Cette asymétrie Est-Ouest suit le faisceau ferroviaire et autoroutier qui relie Lyon à l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille puis aux accès alpins vers Turin, visibles sur la carte sous la forme des infrastructures ferroviaires en projet (CFAL Nord et Sud, raccordement de Saint-Fons). Le port de Lyon et les sites portuaires de Givors-Loire-sur-Rhône et de Salaise-Sérézin-Ternay, alignés le long du Rhône au Sud de l'agglomération, est un second axe de polarisation fluvial, perpendiculaire au premier. La carte révèle la présence de gares de triage (Saint-Germain, Sibelin, Vénissieux-Saint-Priest), ce sont des points de rupture de charge où la marchandise passe du rail à la route et qui sont imbriqués dans le tissu des zones d'activités économiques.

Les quatre orientations stratégiques que le DAACL lyonnais est chargé de mettre en œuvre consistent en : pérenniser le maillage des ZAE, réguler les développements immobiliers, organiser la logistique de proximité et conditionner les développements à la performance environnementale ; elles définissent ainsi des objectifs particulièrement exigeants. La prescription environnementale demande au développement logistique, majeur en zone régionale, d'être conditionné à un recours au fret ferroviaire ou fluvial ou à des solutions de distribution décarbonée. C'est une prescription qui va bien au-delà des obligations légales minimales, la question est de savoir si elle est traduite dans les PLUi communaux et si les instruments de contrôle de cette traduction existent. La carte 4 montre où s'exerce cette tension, le maillage des ZAE à pérenniser correspond aux polarités déjà concentrées dans le quart Est de l'agglomération, ce qui interroge la capacité réelle de l'orientation 2 (organiser la logistique de proximité) à rééquilibrer une géographie aussi polarisée par un siècle d'infrastructures ferroviaires et autoroutières.

B. Les SIP strasbourgeois : une régulation logistique à la frontière de deux systèmes

Le DAACL strasbourgeois (DOO SCoTERS, 2025) organise les zones logistiques autour des onze Secteurs d'Implantation Périphérique (SIP), hiérarchisés en trois niveaux : structurant, intermédiaire et de proximité. Le Port Autonome de Strasbourg en tant que nœud multimodal inscrit comme SIP de niveau 1 est un équipement qui conjugue la desserte fluviale

(Rhin, réseau européen de voies navigables à grand gabarit) et la desserte routière. La dimension rhénane et transfrontalière du territoire strasbourgeois est reconnue dans le document, ce qui constitue une singularité par rapport au DAACL lyonnais. A noter que comme pour Lyon, les SIP sont séparés en trois niveaux hiérarchiques. Le port de Strasbourg articule un hinterland, l'arrière-pays terrestre alsacien et rhénan qu'il dessert par route et par fer, à un foreland fluvial, l'espace de navigation vers l'aval du Rhin jusqu'aux ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers, ce qui en fait un nœud d'intermodalité.



Carte 5 : Carte des implantations des activités de logistique commerciale sur le territoire du SCoTERS (L. Coatanéa, 2026)

Cette carte (carte 5), construite à partir du tableau de synthèse du DAACL du SCoTERS (page 19), donne une traduction spatiale aux sites logistiques strasbourgeois, cependant le document propose une carte des espaces commerciaux uniquement. Sa lecture fait apparaître une polarisation autour de l'axe Nord-Sud qui structure l'agglomération entre le Rhin et la frontière allemande. Les trois sites majeurs métropolitains, le Port Autonome de Strasbourg, le Marché d'Intérêt National et l'Aéroport d'Entzheim, se trouvent à l'Est et au Sud de l'agglomération, au contact du Rhin pour le PAS et de l'aéroport pour l'Aéroport, ce qui confirme leur dépendance à une desserte multimodale lourde plutôt qu'à la seule proximité urbaine. Les ZAE prédisposées à l'implantation logistique (Plaine des Bouchers, ZA

Girlenhirsch, ZA Forlen, ZI de Bischheim/Hœnheim, PAPE, Écoparc rhénan) dessinent quant à elles une ceinture périphérique diffuse, à l'Est et au Sud de Strasbourg, vers Illkirch-Graffenstaden, Geispolsheim, Erstein et Reichstett, ce qui rappelle moins une logique de hub centralisé que la structure en grappe déjà observée pour les ZAE lyonnaises de l'Est. Seuls deux sites, le pôle commercial de la ZCN et la ZAC de Baggersee, se situent à l'intersection des deux logiques, identifiés à la fois comme SIP commerciaux et comme zones prédisposées à la multimodalité logistique, ce qui en fait les seuls points du territoire où se recouvrent la carte commerciale existante et la géographie logistique reconstituée ici.

La carte 6 révèle cependant une limite au DAACL strasbourgeois, le périmètre du SCoTERS est sécant par rapport à la géographie réelle des flux logistiques. Ceux-ci s'organisent le long du Rhin, vers Bâle et Francfort, dans une logique économique transfrontalière que le DAACL ne peut pas réguler. Beyer et Debie (2011) ont analysé cette tension entre les différentes temporalités institutionnelles de la planification : temps urbain ancré dans des cycles électoraux et les temporalités économiques des flux rhénans, temps fluvial, temps frontalier, temps des marchés européens. Mazzoni et Grigorovschi (2015) ont montré comment la gouvernance de la mobilité dans l'espace transfrontalier du Rhin supérieur ne peut pas se satisfaire des seuls instruments nationaux.

Une des spécificités du DAACL strasbourgeois est à souligner : l'intégration d'une orientation spécifique sur les *dark stores* et *dark kitchens* dans le DOO approuvé en décembre 2025. L'orientation 6.5 qualifie ces usages d'« entrepôts du commerce en ligne » et prescrit des règles d'implantation spécifiques dans les PLUi. C'est une innovation documentaire par rapport au DAACL lyonnais qui lui, ne mentionne pas les dark stores.

Entretien Camille Treil (Ville et Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

Camille Treil décrit la difficulté à trouver les bons seuils et définitions dans un domaine où il n'existe pas encore de jurisprudence consolidée : « Sur les dark stores, on a travaillé avec le bureau d'études pour essayer de bien définir ce qu'on voulait réguler. Mais c'est un domaine qui bouge très vite. Les opérateurs changent de modèle, les surfaces changent, on prescrit sur quelque chose qui sera peut-être déjà transformé d'ici à ce que les PLUi soient mis en compatibilité. »

C. La distinction prescriptif et recommandations

La distinction entre orientations prescriptives et recommandations n'est pas aussi nette dans la pratique documentaire qu'elle ne l'est dans la théorie juridique. Dans le DAACL lyonnais, la logistique de proximité fait l'objet de recommandations et non de prescriptions :

« Afin de favoriser le maintien et le développement d'une logistique de proximité, essentielle à la décarbonisation des flux de marchandises en ville, le DAACL recommande la création sur le territoire d'un maillage d'immobilier logistique urbain. » (DAACL SEPAL, 2025)

Avec le verbe « recommande », les communes membres du SEPAL ne sont pas tenues de créer ce maillage. Ce choix de formulation traduit un compromis politique entre les ambitions des techniciens qui ont rédigé le document et les réticences des élus qui devront l'assumer face à leurs administrés. De ce fait, le DAACL prescrit avec les conditions d'implantation des grandes plateformes périphériques, pour lesquelles le marché produit de toute façon ses propres logiques, mais il ne peut que faire des recommandations sur la logistique de proximité urbaine.

Entretien Chef de Projet (Interface Transport), mars 2026

La personne observe cette tension depuis son travail d'accompagnement de plusieurs DAACL en France : « La première chose qu'on fait dans nos DAACL, c'est une définition de ce qu'on appelle la logistique commerciale à partir des codes NAF. Ce travail de définition, conditionne tout le reste, si vous définissez trop étroit, vous ratez des acteurs importants. Si vous définissez trop large, vous risquez de bloquer des activités économiques utiles. » Elle souligne aussi la tension entre prescription et recommandation : « Les élus ont peur de prescrire parce que ça les engage. Donc ils recommandent. Mais une recommandation dans un DAACL, ça vaut ce que vaut la bonne volonté des communes, c'est-à-dire pas grand-chose si les intérêts fonciers poussent dans l'autre sens. »

D. La définition de la logistique commerciale : un périmètre construit par exclusion

Les DAACL de Strasbourg et de Lyon partagent un problème commun, leur périmètre d'action est défini par exclusion. L'article L141-6 du Code de l'urbanisme limite le DAACL à la « logistique commerciale », excluant ainsi les flux industriels, agricoles et du BTP. Face à l'ambiguïté de cette formulation, le DAACL lyonnais adopte une stratégie en définissant la logistique commerciale à partir d'une liste de codes NAF précis, puis ajoute une clause de présomption :

« Dès lors que le type d'activité amené à intervenir au sein d'un entrepôt n'est pas identifiable via la demande du requérant, l'entrepôt est réputé comme accueillant de la logistique commerciale. » (DAACL SEPAL, 2025, p. 56)

Cette clause de présomption est un choix de précaution juridique qui révèle que le DAACL opère sur des frontières floues. La logistique commerciale n'est pas une catégorie stable et bien délimitée, c'est une construction institutionnelle dont les contours sont en permanence négociés. Heitz (2023) l'a montré : dans le cas des auto-entrepreneurs, une partie de la logistique est statistiquement invisible car enregistrée sous des codes NAF non logistiques, une logistique de l'ombre que le DAACL ne peut pas atteindre. Cette invisibilité dépasse les capacités des seuls outils documentaires et requiert des enquêtes de terrain spécifiques que peu de collectivités peuvent mener.

À Strasbourg, les prescriptions du DAACL s'appliquent uniquement à la logistique commerciale, une orientation créée dans le SCoT est adressée à la logistique non commerciale (BTP, déchets, flux industriels) mais uniquement sous la forme de recommandations. Cette orientation permet la reconnaissance de l'existence de flux logistiques hors champ du DAACL et tente d'y apporter un cadre, même non contraignant.

E. Une fragilité : quand le DAACL est dépourvu de garantie communale et de tenant régional

La portée prescriptive du DAACL dépend de la traduction de ses orientations dans les PLUi communaux. Or cette traduction n'est pas automatique, elle suppose que les communes membres du SCoT effectuent une *mise en compatibilité* de leurs documents locaux dans les délais légaux (trois ans pour les PLUi après approbation du SCoT) et que les services instructeurs des permis de construire appliquent ensuite les dispositions issues de cette mise en compatibilité. Cette chaîne de traduction est d'autant plus fragile que le SCoT est un objet transversal qui mobilise des services aux logiques distinctes. A la MGP, Sandra Chopin décrit un travail conduit « en transversalité avec quasiment l'ensemble des services de la métropole », chacun portant ses propres priorités sur le document (Chopin, entretien MGP, 23 mai 2026). À Lyon, l'équipe technique du SEPAL confirme cette difficulté de coordination inter-services, qui ralentit la mise en compatibilité des PLUi même lorsque la volonté politique existe (SEPAL, entretien 2026). Heitz et Berthon (2026) ont mesuré l'effectivité de ce chaînon dans

le cas parisien : sur 62 périmètres PLOC créés dans le PLU bioclimatique pour obliger les opérations immobilières à inclure des espaces logistiques, seulement 3 à 4 espaces sont opérationnels à ce jour. À Strasbourg, le DOO 2025 (prescription 3.2) prescrit que dans les SIP déconnectés, le réemploi des fonciers doit être fléché en priorité dans les PLUi vers des activités de logistique commerciale.

Il serait cependant inexact de conclure que le DAACL est dépourvu de tout levier d’opposabilité directe. L’équipe technique du SEPAL pointe un mécanisme souvent négligé : le SCoT s’impose directement à tout projet de plus de 5 000 m² de surface de plancher, qu’il soit logistique, résidentiel ou mixte. “ Demain, si on a un gros entrepôt de 15 000 m² qui s’installe dans une zone pas du tout identifiée, il peut y avoir un recours. ” (SEPAL, entretien 2026). Ce levier est réel mais limité : il couvre les implantations qui suivent des logiques de marché relativement prédictibles. La logistique de proximité reste en dessous des seuils d’opposabilité directe du SCoT et dépend entièrement de la bonne volonté des PLUi communaux.

À l’échelle régionale, les SRADDET dans leur grande majorité n’intègrent pas la logistique comme thématique prioritaire. Le SRADDET Grand Est, demande que le SCoTERS strasbourgeois « prenne en compte » des orientations, mais ne comporte pas d’orientations logistiques précises. Cette absence régionale prive le DAACL d’un cadre de référence supérieur qui lui donnerait une cohérence à l’échelle de la région et à l’échelle du corridor rhénan. Elle correspond au « découplage » institutionnel que décrivent Epstein, Frinault et Pinson (2025), les instruments de coopération intercommunale progressent, mais ce progrès reste découplé des échelons régionaux qui devraient leur donner un sens territorial plus large.

À l’échelle communale, la mise en compatibilité des PLUi avec le DAACL est un processus long, coûteux et politiquement sensible, elle suppose que les communes acceptent de contraindre leur propre foncier au profit d’activités logistiques dont elles ne bénéficieront pas nécessairement directement. Dans un contexte de pression foncière (demandes en logement, bureaux, espaces verts) la logistique est rarement la priorité des équipes municipales. C’est ce que la contrainte des contrats de Cahors, analysée par Epstein, Frinault et Pinson (2025) montre : des métropoles comme Lyon, Paris et Strasbourg, directement concernées par ces dispositifs d’encadrement des dépenses de fonctionnement, ne disposent pas des marges financières nécessaires pour des politiques foncières logistiques volontaristes.

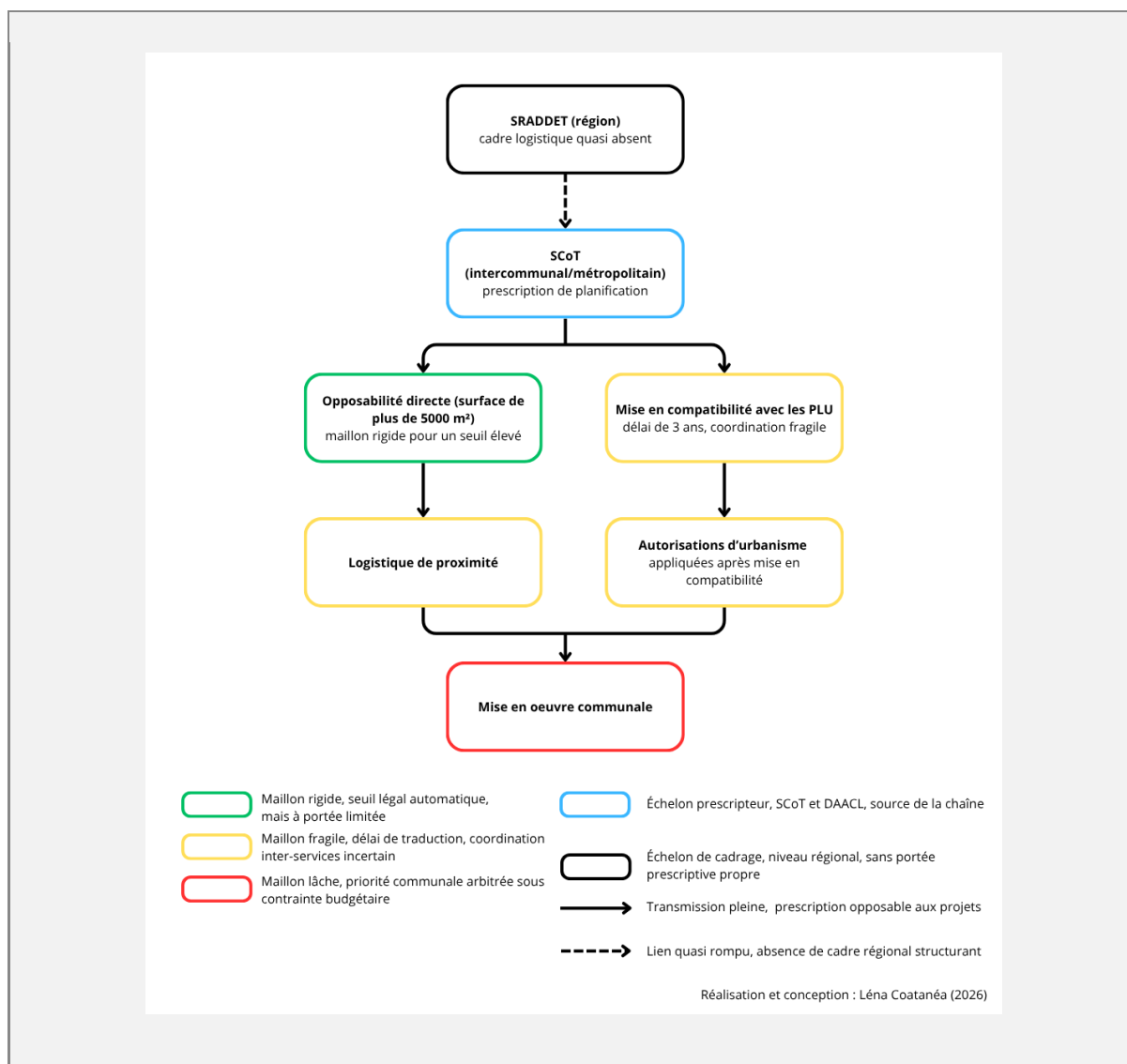


Figure 4 : Diagramme sagittal de la région et au projet local, la chaîne de prescriptions des documents et autorisations d'urbanisme et ses maillons faibles (Conception et réalisation : L. Coatanéa, 2026)

Le Figure 4 présente une chaîne de prescriptions qui descend du SCoT métropolitain jusqu'au permis de construire communal et dont chaque maillon est un point potentiel de fragilisation. Le premier maillon, celui du SCoT vers les PLUi, est censé s'opérer par mise en compatibilité dans un délai légal de trois ans, mais le diagramme fait apparaître ce délai comme une fenêtre de vulnérabilité plutôt que comme une garantie, c'est d'ailleurs dans cet intervalle que la coordination inter-services décrite par Chopin à la MGP et par l'équipe du SEPAL à Lyon peut diluer la prescription d'origine. Le second maillon, celui de l'opposabilité directe du SCoT aux projets de plus de 5 000 m², fonctionne comme un filet de sécurité mais laisse passer tout ce qui se situe sous ce seuil, c'est-à-dire l'essentiel de la logistique de proximité que le DAACL cherche à organiser. Le troisième maillon, vertical plutôt qu'horizontal, relie le

SRADDET régional au DAACL métropolitain, mais le diagramme qui doit représenter ce lien est pratiquement rompu faute d'orientations logistiques précises dans la plupart des SRADDET, ce qui prive la chaîne de tout ancrage à l'échelle régionale et rhénane. Le maillon de la mise en œuvre communale est le plus exposé aux contraintes budgétaires que les contrats de Cahors imposent aux grandes métropoles. Plutôt qu'une chaîne continue et homogène, le diagramme donne une succession de transmissions, cela explique pourquoi l'architecture juridique du DAACL peut produire des effets inégaux sur le terrain.

2.3. Lire les pressions dans les documents : méthode et bilan comparatif

A. Une méthodologie d'analyse textuelle des DAACL

Après avoir analysé les conditions de production du DAACL, il reste à entrer dans les documents eux-mêmes. Cette troisième section propose une lecture croisée des trois corpus documentaires retenus : le DAACL lyonnais (SEPAL, 2025), le DOO du SCoTERS (2025) et le Cahier de Recommandations de la MGP (2023). L'objectif n'est pas d'évaluer ces documents, mais de les lire comme des artefacts institutionnels qui portent les traces des rapports de force, des contraintes de ressources et des compromis politiques analysés dans les sections précédentes, à savoir : ce que les documents disent, ce qu'ils taisent, la place qu'ils accordent à la logistique face au commerce et les verbes choisis pour formuler leurs orientations.

a. Construire une grille d'analyse commune : le défi de la comparaison sur trois terrains

La comparaison systématique de trois documents produits dans des configurations institutionnelles aussi différentes que Lyon, Paris et Strasbourg suppose un cadre d'analyse commun. Une grille d'analyse comparative a été construite à cet effet et figure en annexe de ce mémoire (voir Grille d'analyse des DAACL, annexe). Elle organise la lecture des trois documents selon cinq dimensions : la définition du périmètre logistique retenu, la nature des orientations (prescriptives, incitatives ou indicatives), le degré de spatialisation, l'articulation avec la hiérarchie documentaire et les mécanismes de suivi et d'évaluation.

A noter que les DAACL de Lyon et de Strasbourg ont été arrêtés pour le premier en mars 2025 et pour le second en décembre 2025, mais aucun des deux n'a encore été approuvé définitivement au moment de la rédaction de ce mémoire. Ils sont donc opposables dans leur état arrêté aux personnes publiques associées, mais restent susceptibles de modifications à l'issue de l'enquête publique. Les analyses qui suivent portent donc sur les documents arrêtés

et non sur des versions définitives. Le CDR de la MGP (2023), quant à lui, n'est pas un DAACL formalisé mais un document de substitution à portée recommandataire, ce qui le place dans une catégorie analytique des deux autres.

La lecture croisée fait apparaître des résultats contrastés, du point de vue des quatre critères suivants. Tout d'abord, sur la définition du périmètre logistique, les trois documents se limitent au périmètre légal de la « logistique commerciale » au sens de l'article L141-6 du Code de l'urbanisme, ce qui confirme le constat posé dans les sections précédentes sur les angles morts structurels de l'instrument. En parallèle, les orientations de Lyon et Strasbourg présentent un mix prescriptif-incitatif avec des secteurs d'implantation préférentiels définis et opposables aux PLUi, tandis que le CDR parisien reste principalement incitatif, ses recommandations aux EPT ne pouvant pas être opposables en l'absence de DAACL formalisé. Sur la spatialisation ensuite, Lyon se distingue par une cartographie des zones logistiques dans le DOO et une identification précise des sites de l'Est lyonnais, Strasbourg identifie ses SIP mais avec une cartographie logistique moins développée que le volet commercial, quant à Paris, il n'y a aucune cartographie logistique à l'échelle métropolitaine dans le CDR. A propos de l'articulation avec la hiérarchie documentaire, les trois terrains présentent des renvois aux PLUi, mais la faiblesse des SRADDET sur la logistique prive les deux DAACL d'un cadre régional de référence contraignant. Et enfin, sur les mécanismes de suivi et d'évaluation, aucun des documents ne formalise d'indicateurs de suivi logistique ni d'instance de pilotage dédiée, ce qui rend difficile toute évaluation de la portée effective des orientations dans le temps.

Plusieurs difficultés ont émergé au cours de ce processus d'analyse. La première est le problème de la formulation ambiguë : dans les trois documents, les orientations logistiques sont souvent rédigées avec des verbes modaux qui occupent une zone floue entre la recommandation et la prescription. « Il conviendrait de », « il est souhaité que », « les PLUi veilleront à » : autant de formulations qui, techniquement, ne créent pas d'obligation directement opposable aux tiers, mais qui produisent une pression sur les communes membres du SCoT lors de leurs procédures de révision. La deuxième difficulté est le problème de la comparabilité des seuils, les documents définissant des catégories de surfaces différentes. La troisième est celle des angles morts : l'absence de mention des dark stores dans le DAACL lyonnais, l'absence de référence aux flux transfrontaliers dans le DAACL strasbourgeois, l'absence de seuils prescriptifs dans le CDR parisien.

b. Les signaux faibles de la planification logistique dans les documents

Voici les extraits de la première apparition documentaire de la logistique urbaine dans les trois documents étudiés :

Encadré - Extraits illustrant le premier signal (position dans la structure documentaire)

Dans le Cahier de Recommandations (CDR) de la Métropole du Grand Paris (2018), le sommaire indique « 1.8. Dispositions pour assurer le fonctionnement métropolitain, l'adapter au changement climatique et organiser la transition énergétique [...] 1.8.1. La logistique » (p. 81), la logistique y est une sous-partie d'une disposition consacrée au fonctionnement métropolitain et à la transition énergétique, non un chapitre autonome (Extrait 1). Hors du CDR, la MGP a développé son Pacte pour une logistique métropolitaine qui est un instrument non prescriptif dédié à la logistique, signé par 47 partenaires.

Dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoTERS (2025), la logistique commerciale est rattachée au développement commercial : « Orientation 18 – Le développement commercial [...] 18.4. Répondre aux enjeux liés à la logistique commerciale » (p. 83). Le DOO comprend dans un chapitre distinct « DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT, ARTISANAL COMMERCIAL ET LOGISTIQUE (DAACL) » (p. 84), avec une Orientation 19 « Le développement de la logistique (non commerciale) » (p. 96), ce qui nuance la lecture d'un simple rattachement au commerce. (Extrait 2)

Dans le DAACL du SEPAL (2025) une section entière est identifiée à la logistique dans la table des matières, bien que celle-ci soit quantitativement minoritaire dans le volume total du document. Cette section est intitulée « Volet logistique commerciale du DAACL » (p. 55–63, sur un document de 63 pages). (Extrait 3)

Sources : sommaires respectifs du CDR MGP (2018), du DOO SCoTERS (2025), du DAACL SCoTERS (2025) et du DAACL SEPAL (2025), consultés dans le cadre de l'analyse textuelle (annexe, grille d'analyse).

7	Préambule
11	① Recommandations relatives aux règles d'urbanisme
12	1.1. Dispositions pour renforcer le polycentrisme et accroître la mixité fonctionnelle
23	1.2. Dispositions permettant la transformation des tissus urbains
28	1.3. Dispositions permettant de gérer des fonctions particulières
38	1.3.1. Production de logements dont logement social
38	1.3.2. Protections commerciales
38	1.3.3. Évolution du stationnement et des services à la mobilité
40	1.3.4. Renforcement du maillage du réseau viarie et réduction des coupures
43	1.4. Dispositions pour accroître le rôle de la nature et des espaces naturels métropolitains
43	1.4.1. Préservation et renforcement du réseau des espaces verts ouverts au public
47	1.4.2. Préservation et renforcement de la présence de la nature au sein des îlots bâtis, des espaces publics et des équipements
58	1.4.3. Développement de la trame verte et bleue
64	1.4.4. Espaces en eau et ressource en eau
70	1.5. Dispositions visant le développement des activités agricoles
76	1.6. Prévention du risque inondation
79	1.7. Lutte contre les nuisances liées au bruit et à la pollution
81	1.8. Dispositions pour assurer le fonctionnement métropolitain, l'adapter au changement climatique et organiser la transition énergétique
81	1.8.1. La logistique
84	1.8.2. Équipements et services urbains
88	1.8.3. Organiser la transition énergétique
91	1.8.4. Qualité environnementale des constructions et des sols
94	1.9. Dispositions pour protéger et mettre en valeur les paysages
99	1.10. Dispositions pour préserver et valoriser le patrimoine bâti
103	② Recommandations pour une mise en cohérence des documents graphiques des PLUi de la Métropole du Grand Paris
105	2.1. Les zones urbaines générales
110	2.2. Les zones naturelles et la gestion de la nature en ville
113	2.3. Recommandations relatives à la gestion des paysages
114	2.4. Recommandations relatives à la gestion du patrimoine architectural et urbain
115	Annexes

SCoT APPROUVÉ LE 05 DU CONSEIL MÉTROPOLITAIN DU 12 JUILLET 2018 CAHIER DE RECOMMANDATIONS POUR L'ÉLABORATION DES PLUi 48

Extrait 1 : Extrait du sommaire du Cahier de recommandations pour l'élaboration des PLUi, SCoT de la Métropole du Grand Paris (2018) (capture d'écran, L. Coatanéa, 2026, d'après MGP, 2018, p. 5).

AXE 3 : FAVORISER LES DYNAMIQUES TERRITORIALES 69

STRUCTURER L'AMÉNAGEMENT ÉCONOMIQUE ET DÉVELOPPER L'EMPLOI 70

Orientation 16 - La structuration préférentielle des activités 70

16.1. Développer et implémenter l'emploi dans les centralités et au plus près des autres fonctions urbaines 70

16.2. Développer les activités économiques incompatibles avec les fonctions urbaines dans les espaces d'activités 71

Orientation 17 - La structuration de l'offre en espaces d'activités économiques 72

17.1. Rendre les espaces d'activités existants et futurs plus sûrs et plus qualitatifs 72

17.2. Encadrer le développement économique 74

17.3. Maîtriser les zones d'activités locales 76

PENSER L'OFFRE COMMERCIALE À TRAVERS UN MAILLAGE ÉQUILIBRÉ 77

Orientation 18 - Le développement commercial 77

18.1. Affirmer les centralités 78

18.2. Maîtriser et encadrer le développement en dehors des centralités 80

18.3. Conditionner le développement du commerce au sein des secteurs d'implantation périphérique (SIP) 86

18.4. Répondre aux enjeux liés à la logistique commerciale 83

DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL COMMERCIAL ET LOGISTIQUE (DAACL) 84

Orientation 19 - Le développement de la logistique commerciale 85

19.1. Organiser la logistique 86

19.2. Favoriser le report modal de la logistique 87

CONFORTEUR LE RAYONNEMENT EUROPÉEN ET RHÉNAIN DE STRASBOURG ET SA RÉGION 98

Orientation 20 - La grande accessibilité et les fonctions européennes de la région métropolitaine 98

20.1. Conforter la grande accessibilité de l'espace métropolitain 98

20.2. S'appuyer sur le Rhin en développant le port de Strasbourg 99

20.3. Développer les fonctions métropolitaines pour renforcer Strasbourg dans son rôle de capitale européenne 100

ANNEXES 101

DÉFINITION DES TERMES DU SCOTERS 102

LISTE DES PRINCIPAUX ACRONYMES 106

IDENTIFICATION DU PÉRIMÈTRE DES COTEAUX DE HAUSBERGEN (PRÉCISION DE L'ORIENTATION 11.1) 107

Table des matières cartographique : 21

Carte 1. L'armature urbaine du SCOTERS 21

Carte 2. L'armature des mobilités dans le SCOTERS 30

Carte 3. Les éléments d'équilibre écologiques 42

Carte 4. Améliorer et valoriser les paysages 49

Carte 5. L'armature économique du SCOTERS 75

Carte 6. Secteurs d'implantation périphérique (SIP) du SCOTERS 86

SCOTERS | Document d'orientation et d'objectif Décembre 2025

Extrait 2 : Extrait de la table des matières du DOO du SCoTERS de Strasbourg (2025) : la logistique commerciale apparaît en 18.4 (Orientation 18, développement commercial) (capture d’écran, L. Coatanéa, 2026, d’après SCoTERS, 2025, p. 4).

Sommaire

—> Préambule 4

Volet commerce du DAACL 6

Carte de l'organisation des fonctions commerciales 7

Définitions et modalités d'application du DOO et du DAACL 9

—> Les activités concernées 9

—> Le commerce d'importance 9

—> Les typologies d'activités et formats de vente 9

—> L'extension limitée 10

Orientations et conditions en matière de type d'activité et surface de vente des équipements commerciaux 11

—> Typologies d'activités et surfaces de vente maximales 11

—> Conditions relatives au commerce de proximité 12

Conditions en matière d'accessibilité, qualité environnementale, architecturale et paysagère des équipements commerciaux 13

—> Assurer une utilisation économe de l'espace 14

—> Améliorer l'accessibilité tous modes 15

—> Améliorer la qualité architecturale et paysagère des équipements 16

—> Réduire l'impact environnemental des équipements commerciaux 17

Fiches secteurs commerce 18

—> Préambule 18

—> Secteurs d'implantation Périphériques (SIP) 20

—> Centralités 37

Volet logistique commerciale du DAACL 55

Définitions et champs d'application du volet logistique du DAACL 56

—> Type d'activités et de constructions réglementées 56

Orientations et conditions relatives à la logistique commerciale 57

—> Typologie de bâtiments logistiques commerciaux 57

—> Armature logistique cible 57

—> Conditions d'implantation au sein des Secteurs d'implantation Périphériques 57

—> Développement de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines 61

—> Conditions en matière d'accessibilité, qualité environnementale, architecturale et paysagère s'imposant à l'ensemble des constructions de logistique commerciale 62

Glossaire 63

3

Extrait 3 : Extrait du sommaire du DAACL de la SEPAL (Lyon, 2025) avec le « Volet logistique commerciale du DAACL » (capture d’écran, L. Coatanéa, 2026, d’après SEPAL, 2025, p. 3).

La lecture des trois documents fait émerger des signaux faibles mais significatifs. Le premier signal est celui de la position dans la structure du document. Dans le CDR parisien, la logistique apparaît dans la section 1.8 d'un chapitre sur le fonctionnement métropolitain, la plaçant au même niveau que l'énergie et les réseaux techniques et non comme un objet d'aménagement à part entière. Dans le DOO strasbourgeois, la logistique est intégrée au même titre que le commerce dans un chapitre 6 sur le « développement des pôles d'attractivité ». Dans le DAACL lyonnais, elle fait l'objet d'une section dédiée dans le document, mais reste quantitativement minoritaire.

Le deuxième signal est celui du vocabulaire utilisé pour définir la logistique. Les trois documents ne définissent pas la logistique de la même manière : « logistique commerciale de proximité » dans la loi, « logistique urbaine durable » dans le CDR parisien, « activités logistiques » dans le SCoTERS. Ces écarts montrent des visions différentes du rôle que la logistique doit jouer sur le territoire, ainsi que des catégories d'acteurs distinctes que le document entend encadrer. Le troisième signal est celui des données mobilisées ou absentes. Schorung, Dablanc et Buldeo Rai (2023) ont formulé cette limite structurelle : sans enquêtes régulières sur les mouvements de véhicules utilitaires légers (VUL) et poids lourds, le DAACL ne peut pas spatialiser précisément ses orientations.

Cette limite se reflète dans la structure des documents : les DAACL sont des outils fonciers, pas des outils de gestion des flux. L'équipe technique du SEPAL l'assume explicitement :

Entretien Equipe technique du SEPAL, juin 2026

« On n'a pas d'orientation visant à réduire les flux logistiques à hauteur de X. On n'a pas d'orientation sur les flux logistiques à proprement parler. On est vraiment plus sur une approche en termes de localisation, de foncier, de taille de bâtiment. »

Cette posture est assumée parce qu'elle est réaliste, sans données de flux fiables à l'échelle intercommunale, prescrire des objectifs quantifiés de réduction de mouvements de véhicules serait inopposable. Mais elle produit une limite que cette partie doit prendre en compte : les effets des DAACL sur la géographie logistique ne peuvent être mesurés qu'en termes d'autorisation ou d'interdiction de surface, pas en termes de réduction effective ou de réorientation des flux.

c. Les entretiens comme complément : ce que les documents ne disent pas

L'analyse textuelle des DAACL ne suffit pas à rendre compte de ce que ces documents produisent réellement. Les documents arrêtés ou approuvés livrent les orientations formelles, les prescriptions opposables et les compromis politiques tels qu'ils ont été stabilisés à un moment donné. Mais ils ne disent rien des arbitrages qui ont été écartés, des résistances qui ont conduit à affaiblir telle prescription, ni de l'écart entre ce qui était initialement visé par les techniciens et ce qui a finalement été retenu par les élus. C'est cet espace que les entretiens permettent d'explorer.

Neuf entretiens semi-directifs ont été conduits entre février et juin 2026, auprès de profils couvrant l'ensemble de la chaîne de production et de mise en œuvre des DAACL : chercheurs académiques, techniciens de SCoT, chargés de mission logistique urbaine, élus, bureaux d'études, représentants d'agences d'urbanisme, conseillers ministériels et acteurs du programme InTerLUD+. La liste complète des interviewés, accompagnée d'une synthèse structurée ainsi que des extraits significatifs de chaque entretien figure en annexe de ce mémoire.

Quatre apports spécifiques des entretiens méritent d'être soulignés, dans la mesure où ils ne pouvaient pas être inférés de la seule lecture documentaire. Le premier est la dimension politique des arbitrages rédactionnels : plusieurs interviewés ont décrit des prescriptions initialement plus ambitieuses qui ont été affaiblies en cours de rédaction sous la pression d'élus municipaux ou de représentants intercommunaux, un processus invisible dans le document final mais permettant de comprendre pourquoi certaines orientations restent vagues. Le deuxième est l'écart entre la portée juridique formelle et la portée pratique réelle : le chef de projet d'Interface Transport et Camille Treil de l'Eurométropole de Strasbourg insistent tous deux sur le fait que l'opposabilité théorique du DAACL aux PLUi ne se traduit pas automatiquement dans les décisions de permis de construire, faute de formation des services instructeurs et de vigilance des syndicats mixtes dans le suivi de la mise en compatibilité. Le troisième apport est la connaissance des dynamiques privées absentes des documents : les entretiens ont en effet permis de recueillir des informations sur les comportements des promoteurs logistiques et des fonds d'investissement dans les processus de concertation. Le quatrième est la dimension prospective, plusieurs interviewés ont formulé des attentes, des craintes et des projets en cours qui permettent d'anticiper les évolutions des trois DAACL au-delà de leur état arrêté actuel, c'est une dimension que l'analyse documentaire seule ne peut saisir.

Ces apports ont une limite de rigueur méthodologique, les entretiens conduits représentent principalement le point de vue des acteurs publics et académiques. Aucun entretien a été conduit directement auprès des promoteurs d'immobilier logistique ni auprès des grands opérateurs privés. Cette lacune constitue une limite de validité que les développements qui suivent s'attachent à ne pas occulter.

B. La logistique dans les SCoT : un objet encore minoritaire face au commerce

Le DAACL tire son existence juridique du Document d'Aménagement Artisanal et Commercial, auquel la loi Climat et Résilience de 2021 puis la loi 3DS de 2022 ont adjoint un volet logistique. Cette généalogie structure la place accordée à la logistique dans les documents produits et conditionne les rapports de force entre les objets au sein du même outil. La lecture croisée des trois corpus, DAACL lyonnais (SEPAL, 2025), Cahier de Recommandations de la MGP (2023) et DAACL du SCoTERS (2025) fait apparaître une constante transversale : la logistique y demeure quantitativement et qualitativement minoritaire face au commerce. Ce déséquilibre n'est pas le reflet d'une négligence des équipes planificatrices, mais l'expression d'une asymétrie de connaissance, de ressources humaines et de données que les trois terrains partagent à des degrés divers.

a. La logistique minoritaire dans les DAACL : un constat quantitatif

Le premier enseignement transversal est quantitatif : dans les trois documents analysés, la logistique est traitée de manière très minoritaire par rapport au commerce :

- Le DAACL lyonnais (SEPAL, 2025) compte 68 pages dont 49 de volet commerce et 9 de volet logistique commerciale ;
- Le CDR de la MGP (2023) consacre 3 pages à la logistique sur 122 pages totales, soit 2,4 % du document.
- Le DAACL du SCoTERS (2025) intègre le volet logistique dans un ensemble plus large portant sur l'aménagement, l'artisanat et la logistique commerciale, rendant difficile un décompte purement logistique.

Ces chiffres ne signifient pas que la logistique est ignorée mais elle est encore considérée comme un objet secondaire dans des documents qui restent fondamentalement construits autour du commerce. Cette minorité quantitative est le reflet direct de la généalogie du DAACL, un outil commercial auquel on a ajouté la logistique. Elle dit aussi quelque chose de l'état de la

connaissance disponible dans les collectivités : on prescrit moins sur ce qu'on connaît moins. Paris fait figure d'exception, si son DAACL en cours d'élaboration intègre un volet logistique dès sa conception, les équipes de la MGP indiquent que ce volet sera substantiellement plus développé que dans les documents existants, et ceci en lien avec la densité des enjeux métropolitains.

Ce constat quantitatif ne signifie pas pour autant que les trois territoires s'en remettent exclusivement au DAACL pour avancer sur les questions de logistique urbaine. Chacun a développé, en parallèle, des instruments complémentaires qui lui permettent d'agir là où le DAACL ne peut pas intervenir ou n'est pas encore formalisé. À Lyon, le Document d'Orientations sur la Logistiques des Biens et des Services (DOLB&S) de la Métropole constitue un document de logistique approfondi qui, sans avoir de valeur réglementaire propre, a précédé le DAACL et lui a fourni sa base de diagnostic. La complémentarité entre les deux documents est explicitement assumée par les équipes du SEPAL : « le DOLB&S va beaucoup plus loin sur la logistique urbaine », le DAACL lui donnant en retour « cette valeur prescriptive qu'il n'a pas forcément » (Interface Transport, entretien 2026). À Paris, en l'absence de DAACL métropolitain, ce sont les outils communaux qui font office de substitut partiel, la catégorie CINASPIC dans le plan de zonage de 2016 et les 155 périmètres de localisation (PLOC) du PLU bioclimatique constituent une réserve foncière logistique dont Heitz et Dabanc (2019) soulignent le caractère unique en Europe. À Strasbourg, le programme InTerLUD+ auquel l'Eurométropole est associée ainsi que la charte de logistique urbaine durable, constituent des leviers d'action qui dépassent le périmètre strictement documentaire du DAACL. Ces instruments parallèles rappellent ainsi que le DAACL n'est pas l'unique vecteur de l'action publique logistique, il en est la composante prescriptive dans le SCoT, mais il s'inscrit dans un écosystème documentaire plus large dont la cohérence et parfois la redondance constituent elles-mêmes un objet d'analyse.

b. Les cinq variables qui expliquent les différences entre DAACL

Au terme de la lecture croisée des trois documents et des entretiens conduits, cinq variables expliquent les différences observées entre les DAACL. Ces cinq variables ne sont pas empruntées à un cadre théorique préexistant mais liées à une grille de lecture construite pour ce mémoire à partir de la mise en regard des trois DAACL étudiés et du contenu des entretiens. Elles reprennent toutefois des dimensions déjà identifiées séparément par la littérature sur la

gouvernance par instruments (Lascoumes et Le Galès, 2005) et sur les inégalités de ressources entre collectivités (Epstein, Frinault et Pinson, 2025).

Variable 1 : l'investissement institutionnel antérieur dans la connaissance logistique

Les territoires qui ont engagé tôt un effort de connaissance sur la logistique urbaine disposent d'une base empirique que le DAACL peut directement mobiliser. Les trois métropoles étudiées se distinguent à cet égard favorablement avec la présence d'études statistiques, des investissements institutionnels et une reconnaissance des éléments logistiques.

Variable 2 : les ressources humaines dédiées

La présence d'un ou plusieurs ETP dédiés à la logistique au sein des services de planification est la variable la plus directement corrélée à la qualité du DAACL. Cette corrélation est documentée par le rapport LUD 2025 (Idrac et Jean, 2026) à l'échelle nationale et confirmée par les entretiens à l'échelle des trois terrains.

Variable 3 : la configuration institutionnelle du porteur de SCoT

Un syndicat mixte aux compétences limitées sur la logistique ne peut pas produire le même type de DAACL qu'une collectivité territoriale disposant d'une agence d'urbanisme intégrée. La distinction « compatibilité » et « prise en compte » des schémas régionaux, analysée par Epstein, Frinault et Pinson (2025), conditionne aussi la marge d'autonomie dont disposent les SCoT dans la formulation de leurs orientations logistiques.

Variable 4 : la pression logistique du territoire

Les territoires qui font face aux pressions logistiques les plus intenses ont tendance à produire des DAACL plus ambitieux. Cette corrélation n'est pas mécanique, la pression peut aussi produire des blocages politiques mais elle crée une urgence perçue qui facilite la mobilisation des ressources.

Variable 5 : le niveau d'engagement des acteurs individuels

Comme l'ont montré Heitz et Dabanc (2019), la différence entre les collectivités qui intègrent réellement la logistique dans leur planification tient avant tout « au type et au niveau d'engagement des élus et des décideurs locaux individuels ». Cette variable soulève néanmoins une limite structurelle : un investissement porté par quelques individus reste fragile face aux mobilités professionnelles et aux alternances politiques.

c. Vers une typologie des modes d'intégration logistique dans les SCoT

La mise en regard des trois configurations métropolitaines permet de proposer une première typification. Ces types sont des constructions analytiques, aucun des trois modes n'est intrinsèquement supérieur et chacun reflète des contraintes institutionnelles spécifiques.

Trois modes d'intégration logistique dans les SCoT

Lyon, mode pionnier-partiel. Investissement institutionnel ancien (2004), DAACL dense et spatialisé, ressources internes solides. Mais bilan opérationnel partiel, saut de traduction non résolu, logistique de proximité encore recommandataire. Lyon a construit un document développé et se considère pionnière mais ce statut repose en partie sur une auto-description de la collectivité elle-même.

Strasbourg, mode pragmatique-contraint. Intégration récente, produite avec des ressources limitées par un bureau d'études extérieur, qui répond aux obligations légales avec une innovation documentaire réelle (orientation dark stores, orientation non-commerciale). Contraint par la frontière et la spécificité rhénane que l'outil ne peut capturer.

Paris, mode pionnier institutionnellement contraint. Paris dispose des outils communaux les plus avancés de France (CINASPIC, PLOC) et a mené un travail de fond sur le diagnostic logistique. L'absence de DAACL métropolitain tient à un effet de calendrier, le SCoT de la MGP a été lancé en 2017 avant la loi Climat (2021), la MGP travaille activement à l'élaboration d'un DAACL ambitieux.

d. Les limites de l'analyse et les pistes ouvertes

Au terme de cette première partie, trois limites se dégagent.

La première est celle des effets non encore mesurables. Les DAACL de Lyon et Strasbourg ayant été arrêtés en 2025, il n'est pas encore possible d'évaluer leurs effets sur les politiques foncières communales. Les PLUi n'ont pas eu le temps d'être mis en compatibilité et les permis de construire accordés depuis l'approbation des DAACL sont trop peu nombreux pour tirer des enseignements statistiques.

La deuxième est celle de la représentativité des acteurs interviewés. Les entretiens conduits concernent principalement les acteurs publics et académiques. La vision des acteurs privés de l'immobilier logistique (ceux qui décident effectivement des implantations) n'est pas représentée.

La troisième est celle de la comparabilité limitée des trois terrains. Lyon, Paris et Strasbourg ont été choisies pour leurs différences institutionnelles, mais ces différences sont parfois si importantes qu'elles rendent la comparaison à terme difficile. Il convient toutefois de souligner que les trois métropoles partagent un engagement institutionnel fort en faveur de la logistique urbaine durable et ont, chacune à leur échelle, manifesté une volonté politique réelle de s'emparer de ces enjeux, ce qui en fait des terrains d'observation particulièrement développés même si leur comparaison directe appelle des précautions méthodologiques.

Ces limites définissent les conditions de validité. Comme Morange et Schmoll (2016) le rappellent pour la géographie qualitative, la pertinence d'une recherche ne tient pas à son absence de limites, mais à la clarté avec laquelle ces limites sont formulées.

PARTIE II

LE DAACL : UN INSTRUMENT AUX AMBITIONS INÉGALES

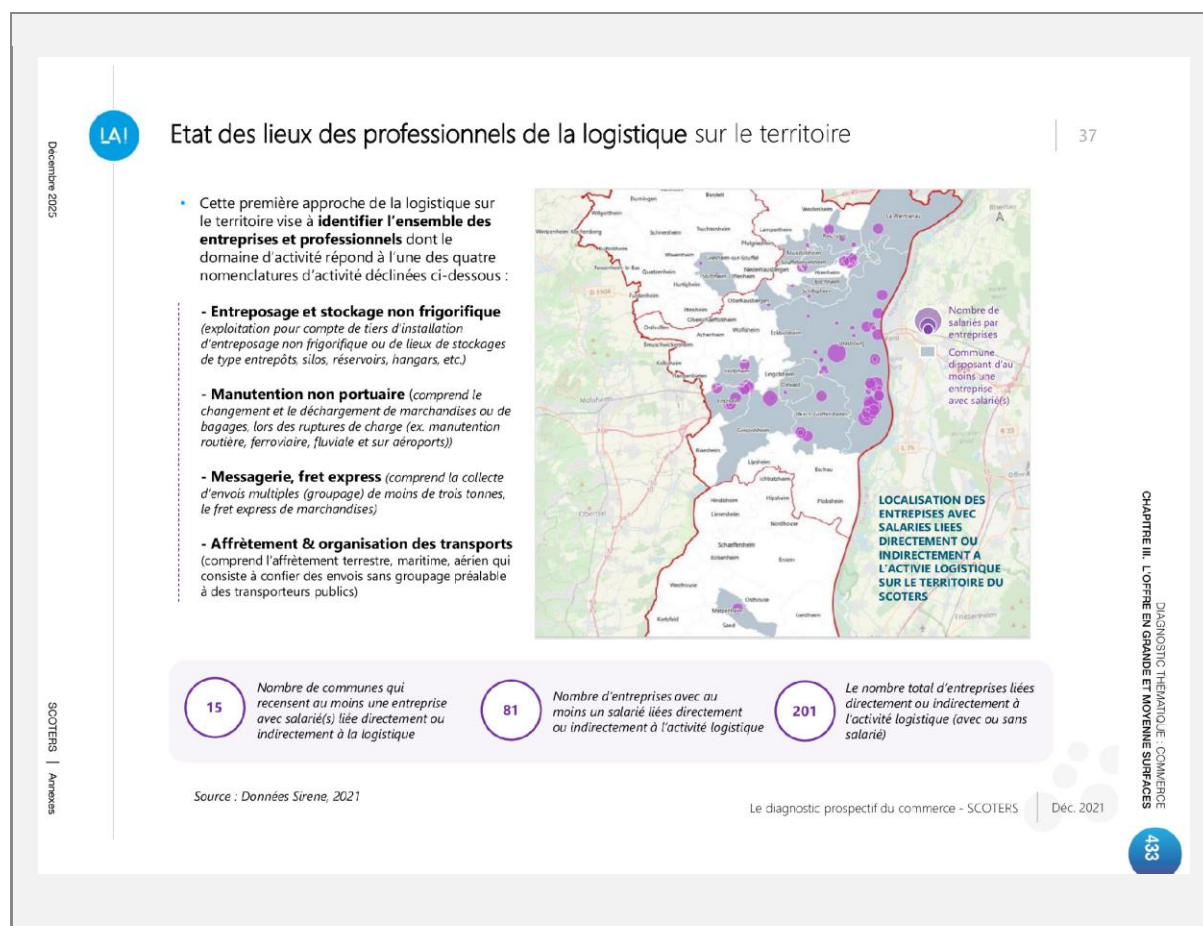
Cette deuxième partie examine les configurations concrètes que la logistique urbaine prend dans les trois territoires métropolitains étudiés, non pour les hiérarchiser, mais pour comprendre comment un même enjeu produit des formes documentaires différenciées selon les conditions institutionnelles, les ressources disponibles et les arbitrages opérés localement. Elle interroge ce que ces configurations révèlent des capacités d'action des intercommunalités en matière de logistique urbaine, de leurs angles morts communs et de l'écart qui demeure entre l'ambition régulatrice de l'instrument et sa traduction opérationnelle dans les pratiques d'aménagement.

Chapitre 3 : Portraits de trois configurations documentaires : ce que les DAACL apportent à la logistique

Analyser le contenu d'un DAACL, c'est d'abord mesurer l'écart entre la logistique que le document représente et la logistique qui existe réellement sur le territoire. Cet écart entre l'écriture prescriptive et la réalité spatiale prend des formes différentes selon les trois métropoles, mais il est présent dans les trois cas.

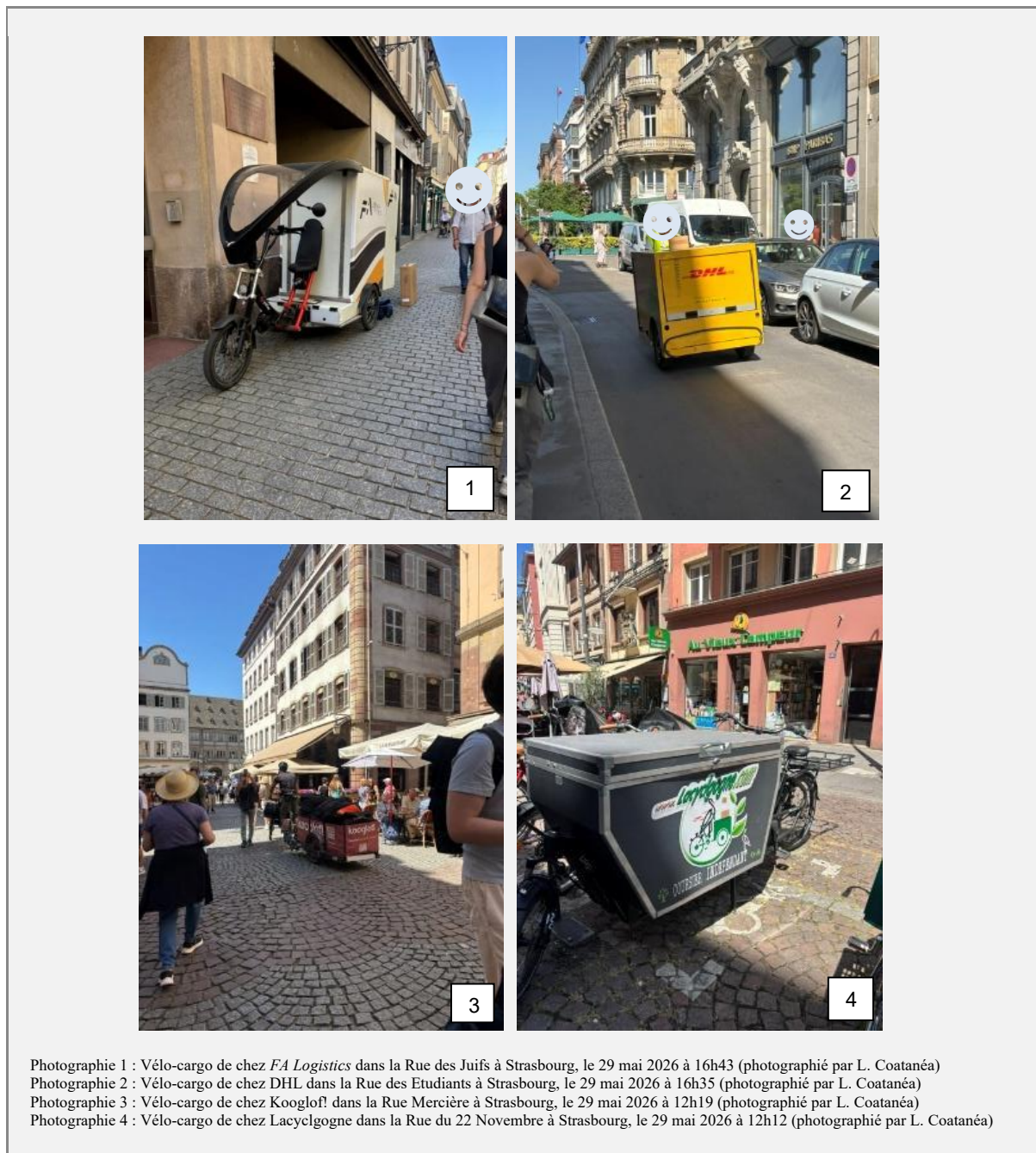
3.1 Strasbourg : une spatialisation précise héritée d'une réforme législative en cours de route

Une vue d'ensemble du territoire situe les acteurs logistiques strasbourgeois recensés par le SCoTERS :



Carte 6 : Localisation des entreprises avec salarié(s) liées directement ou indirectement à l'activité logistique sur le territoire du SCoTERS (81 entreprises avec salariés, 201 emplois recensés à l'adresse). Source : SCOTERS, Diagnostic thématique Commerce, décembre 2025, d'après données Sirene 2021.

Le terrain strasbourgeois donne à voir concrètement cette intégration de la logistique décarbonée que le DAACL prescrit.



Regroupement de photographies 1 : Cyclo-logistique dans l'hypercentre strasbourgeois : des opérateurs mondiaux et locaux (L. Coatanéa, terrain Strasbourg, 29-31/05/2026)

Ces quatre livraisons à vélo-cargo, observées en moins d'une demi-journée dans un rayon de quelques centaines de mètres, donnent à voir une cyclo-logistique déjà installée dans l'hypercentre strasbourgeois, portée par des opérateurs de statuts différents (multinationale, franchise locale, indépendant). Cette activité se déploie pourtant hors du périmètre que le

DAACL régule, le document ne prescrit rien pour ces livraisons de dernier kilomètre en centralité, sa force de spatialisation se concentrant sur les Secteurs d'Implantation Périphérique.

Le DAACL du SCoTERS se distingue des deux autres territoires par son effort de spatialisation. Là où la Métropole du Grand Paris formule des orientations générales sans localisation précise, le DAACL strasbourgeois identifie des Secteurs d'Implantation Périphérique (SIP), les classe selon une hiérarchie (majeurs, intermédiaires, de proximité), fixe des seuils de surface chiffrés (400 m², 1 000 m²) et propose un tableau de synthèse des activités logistiques en sept typologies graduées selon la surface plancher, la desserte et le rayonnement géographique.

La comparaison entre la préfiguration du DAACL (janvier 2023) et le DOO arrêté (décembre 2025) est instructive : le document de 2025 introduit une orientation 19 entièrement dédiée à la logistique non commerciale (absente de la préfiguration) et révisé la terminologie des SIP : les « SIP structurants » deviennent « SIP intermédiaires », les « SIP de proximité » des « centralités en devenir ». Ce changement traduit une évolution de la façon dont le territoire se représente ses espaces péri-urbains, passant d'une logique de contenance (gérer l'existant) à une logique d'aspiration (transformer vers plus d'intégration urbaine). Entre les deux versions, la prise en compte de la logistique a progressé, la question reste de savoir si cette progression documentaire se traduit en effets territoriaux.

Entretien Camille Treil (Ville et Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

« On est l'un des premiers DAACL de France. [...] il y a la législation qui a été modifiée en cours de route. Et il y a la logistique qui a été ajoutée. Donc, on a dû s'adapter en cours de route. Ce qui fait que c'est pris en compte. Mais comme on a pu, avec les informations à notre disposition. »

La formule « comme on a pu », du point de vue d'un agent territorial de l'Eurométropole, révèle une planification contrainte par l'incertitude informationnelle et un document rédigé en avance sur les données nécessaires à sa propre pertinence. Et pourtant, le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) du SCoTERS arrêté en décembre 2025 démontre une montée en ambition, la logistique y est désormais nommée dans le corps du document stratégique (section 8.4 : « Accompagner la logistique ») avec une vision multimodale affichée (cyclo, fer, voie d'eau), quand la préfiguration de 2023 n'en faisait qu'une partie du volet commercial. Cette progression en deux ans traduit l'accélération de la légitimation institutionnelle de la logistique comme objet de planification.

Par cet engagement de réflexion, le DAACL est une « première brique », conçue pour évoluer dans des temps plus courts sans révision complète du SCoT. Cette flexibilité programmatique est peut-être une force (adaptabilité à des phénomènes émergents comme les dark stores) mais aussi une faiblesse (opposabilité limitée face aux promoteurs logistiques qui s'orienteront selon le marché).

Entretien Jessy Muckensturm (SCoTERS), juin 2026

« L'esprit du DAACL, c'est d'avantage d'engager la réflexion, qui sera apporté dans les PLU. Parce qu'on n'a pas forcément, même dans les verbes utilisés, des obligations fortes. On est plus sur un engagement de réflexion. »

La géographie logistique que le DAACL strasbourgeois entend réguler est documentée. Camille Treil met en avant une donnée importante :

Entretien Camille Treil (Ville et Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

« La majorité des surfaces logistiques, d'entrepôts, d'espaces logistiques, sont dans des zones d'activité. [...] Tout se passe déjà hors centre-ville. »

Ce point de vue donne une idée de la portée du DAACL, qui ne se limite pas à réguler les espaces logistiques dans les périphéries. D'abord, il anticipe les formes logistiques émergentes (dark stores, dark kitchens, espaces de logistique urbaine de proximité). Ensuite, il encadre la localisation de ces espaces de proximité en tissu urbain dense, dont l'impact territorial est souvent plus visible et plus conflictuel que les 98 % déjà en périphérie. La hiérarchie du tableau de synthèse du DAACL traduit cet effort : donner un cadre de localisation à des formes logistiques dont les besoins en surface, en desserte et en proximité urbaine sont différents.

Depuis 2021, l'entreprise Urban Logistic Solutions (ULS), lauréate d'un appel à projets lancé à l'automne 2019 par l'Eurométropole de Strasbourg et Voies Navigables de France (ORT&L Grand Est, 2023), exploite le Quai des Pêcheurs comme point de rupture de charge fluvial. Les marchandises livrées par camion jusqu'à l'entrepôt du port sont chargées sur une barge qui rejoint la Grande-Île en une trentaine de minutes, avant d'être reprises par des vélos à assistance électrique pour la livraison dans le respect de la ZFE du centre-ville (ORT&L Grand Est, 2023). Cette intermodalité fleuve / vélo qui combine des colis de quelques grammes

à des palettes entières pour des clients allant de commerçants indépendants à des transporteurs comme Geodis, donne une traduction de véritables projets sur le terrain.

La singularité strasbourgeoise tient également à un héritage géographique que Beyer et Debie (2011) ont analysé sous la notion de « temporalités frontalières et urbaines ». La relation entre Strasbourg et son Port Autonome (PAS) est ancienne, conflictuelle et structurante, le PAS est un acteur institutionnel à autonomie juridique propre, qui ne relève pas de la gouvernance métropolitaine ordinaire. Le DAACL le désigne comme « premier pôle logistique de la région » mais les observations de terrain révèlent un écart entre cette désignation et la réalité fonctionnelle du site.

Observation de terrain à Strasbourg, 30/05/2026 13h30, Port Autonome de Strasbourg

Rupture entre le territoire portuaire et le tissu urbain environnant. Trafic de camions important à l'entrée et à la sortie des terminaux, mais flux orientés vers l'extérieur, non vers la logistique du dernier kilomètre de l'agglomération. Lignes ferroviaires présentes sur les terminaux, utilisées de façon inégale. Le quartier autour du PAS présente une ambiance semi-abandonnée, éloignée de toute connexion avec la logistique de proximité des quartiers résidentiels. Le PAS est un hub d'interconnexion nationale, pas un levier du dernier kilomètre urbain.

(Voir annexes pour la grille d'observation (p. 195) et tableau récapitulatif du terrain (p.178))

Cette observation converge avec ce que Beyer et Debie (2011) montrent sur le long terme, la tension entre la ville et son port est une « longue durabilité » de la géographie strasbourgeoise. La dimension transfrontalière de la logistique strasbourgeoise (axe rhénan, hinterland allemand, flux multimodaux vers Rotterdam et Bâle) dépasse le périmètre du SCoTERS. Ce que le DOO formule comme objectif dans la section 20.2 « S'appuyer sur le Rhin en développant le port de Strasbourg » est en partie un programme de report modal dont la réalisation dépend d'acteurs (Ports du Rhin Supérieur, opérateurs fluviaux allemands et suisses) que le DAACL ne peut pas contraindre. L'outil de planification strasbourgeois se heurte ici à une limite qui n'est pas d'ordre documentaire mais d'ordre scalaire, le bassin logistique fonctionnel dépasse le périmètre de planification.

Observation de terrain à Strasbourg, 29/05/2026 18h, Quai des Pêcheurs et canaux en centre-ville

Lieu de vie (péniches-restaurants, promeneurs sur berges) dont la vocation logistique fluviale identifiée dans l'AMI de 2019-2020 n'est pas concrétisée. Les canaux en ville sont exclusivement touristiques. Pas de fret fluvial urbain visible, malgré l'existence d'une infrastructure navigable.

(Voir annexes pour la grille d'observation (p. 195) et tableau récapitulatif du terrain (p.178))

Sur le terrain de l'hypercentre, la logistique est néanmoins très présente et organisée selon une logique que le DAACL a anticipée sans pouvoir la prescrire complètement. La Zone à Circulation Restreinte (ZCR), instaurée en 2018 sur la Grande Île, produit des effets sur la composition modale des livraisons avec interdiction de livraison en camion après 10h30, sauf pour les véhicules à faibles émissions jusqu'à 11h30 et la cyclo-logistique autorisée toute la journée. Ces restrictions ont encouragé le développement d'une cyclo-logistique active, portée à la fois par des opérateurs globaux comme DHL et des structures locales comme Cyclogogne ou Kooglof!, présents lors du terrain. Le rapport LUD 2025 cite d'ailleurs Strasbourg comme exemple de bonne pratique sur les « avantages accordés aux flottes décarbonées », avec une aide à la conversion pouvant aller jusqu'à 15 000 € par véhicule propre (LUD, 2025).

Observation de terrain à Strasbourg, 29/05/2026 13h, Grande Île et hyper-centre

Interdiction de livraison en camion après 10h30 partiellement contournée par quelques poids lourds contrevenants observés. Tension entre prescription réglementaire et pratiques réelles, typique de ce que Heitz et Dablanc (2019) qualifient de « hyper-réglementation des centres-villes » dont les effets restent inégaux selon la capacité de contrôle des collectivités. Kooglof! et DHL actifs en livraison de colis en début d'après-midi avec des vélos-cargos électriques (Regroupement de photographies 1).

(Voir annexes pour la grille d'observation (p. 195) et tableau récapitulatif du terrain (p.178))

Cette observation donne une limite du DAACL strasbourgeois, avec la régulation de l'accès (ZCR, horaires, gabarits) qui relève d'arrêtés municipaux et intercommunaux et non du document de planification. Le DAACL est un outil de localisation des activités logistiques, non un outil de gestion des flux. Camille Treil le reconnaît :

Entretien Camille Treil (Ville et Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

« Le DAACL, c'est un équilibre. [...] c'est une ligne de crête entre contrainte et permission et renvoi vers le PLUi. »

La métaphore de la *ligne de crête* permet de décrire la position du DAACL strasbourgeois : s'il était trop prescriptif, il bloquerait des dynamiques économiques locales et risquerait des contentieux, par contre s'il était trop incitatif, il ne produirait pas d'effets réglementaires opposables. La question est de savoir si la crête choisie est bien positionnée par rapport aux enjeux logistiques réels. Sur les données disponibles, le diagnostic commercial 2021 recensant 29 pôles péri-urbains, une vacance commerciale de 47 555 m² (soit 22 m² de friche générée pour 100 m² créés), une croissance des surfaces commerciales deux fois plus rapide que la croissance de la population (+15,4 % contre +7,2 % sur 2008-2021), le territoire strasbourgeois présente les symptômes classiques d'une planification commerciale insuffisante que le DAACL est appelé à corriger mais dont les effets ne se produiront que sur le long terme.

Un dernier élément est à prendre en compte dans la configuration strasbourgeoise, l'enquête menée auprès des communes du SCoTERS en 2021 révèle que 83,4 % d'entre elles sont « incertaines ou en désaccord » avec l'idée que le SCoT précédent a permis un développement commercial équilibré et que 61,6 % ne connaissent pas ou ne sont pas sûres de connaître ses orientations en matière de commerce (Diagnostic prospectif du commerce, SCOTERS, 2022). Ce déficit d'appropriation de l'outil par les communes membres est la condition dans laquelle le nouveau DAACL doit produire ses effets. Il rappelle que le document de planification ne vit que par les acteurs qui s'en emparent et que la mobilisation communale autour du DAACL reste un travail permanent de traduction que le syndicat mixte doit assurer.

Le SCoT est opposable depuis février 2026 et les PLUi disposent d'un délai d'un à trois ans pour se mettre en conformité. Le syndicat mixte organise des réunions de priorisation avec les quatre EPCI membres pour accompagner cette compatibilité, positionnant le SCoTERS en appui technique actif auprès des collectivités membres (entretien SCoTERS, juin 2026).

3.2 Lyon : l'ambition documentaire face au défi de la traduction réglementaire

La stratégie de maillage retenue par le SEPAL est déjà cartographiée dans le chapitre 2 (Carte 4, p. 57). À Lyon, comme à Strasbourg, le terrain révèle un développement de la cyclo-logistique portée par divers acteurs :



Photographie 5 : Vélo-cargo de chez *Sloop* dans la Rue de Brest à Lyon, le 11 juin 2026 à 16h20 (photographié par L. Coatanéa)

Photographie 6 : Vélo-cargo de chez *Be Cycle* dans la Rue Paul Bert à Lyon, le 12 juin 2026 à 11h30 (photographié par L. Coatanéa)

Photographie 7 : Vélo-cargo de chez *Pollen* dans la Rue des Cordeliers à Lyon, le 12 juin 2026 à 12h43 (photographié par L. Coatanéa)

Photographie 8 : Vélo-cargo de chez *Coursier.fr* dans la Rue Clos Suiphon à Lyon, le 12 juin 2026 à 14h59 (photographié par L. Coatanéa)

Regroupement de photographies 2 : Cyclo-logistique dans l'hypercentre lyonnais : des opérateurs mondiaux et locaux (L. Coatanéa, terrain Lyon, 11-13/06/2026)

Comme pour Strasbourg (Regroupement de photographies 1), à Lyon, les mêmes formes de livraison à vélo-cargo réunissent avec des opérateurs à rayonnement national (Coursier.fr) et des coursiers indépendants (Pollen). Ces observations sur le terrain font écho à la position de Lyon dans la littérature comme ville pionnière de l'intégration de la logistique urbaine.

La Métropole de Lyon est, selon Heitz et Dablanc (2019), l'une des deux villes françaises « leaders » dans l'intégration du fret et de la logistique dans les documents de planification, aux côtés de Paris. La ville de Lyon a mis en place un schéma de cohérence logistique dès le début des années 2000, mais aussi un observatoire des transports et des mobilités permanent, des enquêtes de suivi des transporteurs routiers, un panorama annuel commandé à Interface Transport depuis 2022 et désormais un double dispositif stratégie-plan, le Document d'Orientations sur la Logistique des Biens et des Services (DOLB&S, 2024), complété par le DAACL du SEPAL (mars 2025).

Et pourtant, Emmanuel Cellier (Urba Lyon), formule une limite que les documents eux-mêmes reconnaissent :

Echange Emmanuel Cellier (Urba Lyon), mai 2026

« La traduction opérationnelle dans les documents d'urbanisme reste limitée et doit être renforcée dans les prochains PLUi et révision de SCoT. »

Cette formulation est celle d'un acteur institutionnel sur son propre système, la Métropole de Lyon reconnaît que vingt ans de planification logistique n'ont pas encore produit de traduction réglementaire complète dans les documents locaux. Cellier précise la dimension de ce fossé, le DOLB&S est « plus opérationnel » et le DAACL « davantage stratégique et prospectif ». Le document orienté vers l'action est plus concret que le document réglementaire qui révèle une architecture institutionnelle paradoxale. Le DOLB&S liste des actions, identifie des leviers, nomme des acteurs. Le DAACL quant à lui, formule des orientations générales que les PLUi devront décliner dans le cadre d'une mise en compatibilité. L'édito du Vice-président Kohlhaas formule « le démarrage d'une action collective de longue haleine » dans le DOLB&S.

Le DOLB&S trouve une traduction dans le programme ColisActiv', porté par la SOFUB (filiale de la Fédération des usagers de la bicyclette) et rejoint par la Métropole de Lyon en 2021 (Lyon Capitale, 2025). Pour chaque colis livré à vélo-cargo, l'opérateur de cyclo-logistique perçoit une prime cofinancée par la Métropole, ce qui réduit son coût de livraison et le rend plus compétitif face aux véhicules utilitaires thermiques (Grand Lyon, 2025). Le dispositif a franchi le cap des deux millions de colis livrés sur le territoire métropolitain en 2025 (Lyon Capitale, 2025), avec environ 50 000 livraisons mensuelles depuis le printemps 2022 (Ville de Lyon, 2023) et a permis la création d'environ cinquante équivalents temps plein en cyclo-logistique (Ton Carton, 2025). Des entreprises comme Epilog ou Toutenvélo Lyon,

coopérative créée en 2022 et employant trois salariés en CDI (Ville de Lyon, 2023), montre ce que le DOLB&S appelle des « actions », là où le DAACL ne formule encore qu'une recommandation générale de maillage logistique de proximité. Ce contraste documentaire entre l'outil incitatif déjà opérationnel et l'outil prescriptif encore en attente de traduction réglementaire est révélateur de la dissociation qu'Emmanuel Cellier décrit dans la planification lyonnaise.

Entretien équipe technique (SEPAL), mai 2026

« Le DOLB&S va beaucoup plus loin sur la logistique urbaine. La différence, c'est que le DOLB&S, c'est vraiment un document de stratégie pour la métropole, il n'y a pas de valeur réglementaire. Au niveau du DAACL, l'avantage, c'est que c'est vraiment réglementaire. Ça permettait de donner au DOLB&S cette valeur prescriptive qu'il n'a pas forcément. »

Cette architecture entre le DOLB&S (valeur stratégique, finesse territoriale) et le DAACL (valeur réglementaire, opposabilité aux PLUi) permet à la ville de Lyon d'avoir une vue d'ensemble de ce qui est possible sur le territoire pour la logistique. Interface Transport, qui a travaillé simultanément sur les deux documents avec le même diagnostic de base, a assuré la cohérence entre eux, notamment en identifiant cinq plateformes urbaines de distribution communes. L'armature logistique s'organise en trois niveaux : les grands pôles à l'échelle régionale (Est, Cargoport/Plaine Saint-Exupéry), les zones d'activité d'agglomération (entrepôts > 10 000 m² non autorisés) et les cinq plateformes urbaines de distribution identifiées conjointement (entretien SEPAL, juin 2026). L'objectif est de « mailler le territoire en s'appuyant sur ce qui existe déjà », sans identifier de nouveaux grands pôles. Interface Transport décrit le mécanisme lors de l'entretien :

Entretien Chef de projet (Interface Transport), mars 2026

« Le DAACL, ce n'est pas un document contraignant légalement. Et il faut derrière que les communes qui 'adhèrent' à ce document mettent en place un certain nombre de leviers juridiques pour contraindre réellement sur leur territoire. Et le problème, c'est que les promoteurs logistiques, ils s'en fichent un peu du DAACL. Ils vont construire là où le marché leur dit de construire et si le PLUi n'a pas suivi le DAACL, il n'y a rien pour les en empêcher. »

Ce que le chef de projet d'Interface Transport nomme l'« adhésion » des communes est le maillon faible du dispositif lyonnais. Le SEPAL couvre 73 communes dont les intérêts fonciers et fiscaux sont hétérogènes. Les données d'Interface Transport (2022) documentent cette hétérogénéité, Lyon-Villeurbanne concentre 50 % des livraisons pour seulement 11,7 % de la surface métropolitaine et la Presqu'île (0,9 % de la surface) en concentre 8,3 %. À l'opposé, les communes de l'Est lyonnais (Meyzieu, Saint-Priest, Corbas, Vénissieux) qui abritent la grande majorité du parc logistique métropolitain ont une incitation structurelle à ne pas sur-réglementer les implantations, leur base fiscale repose sur ces ZAE. Les communes davantage résidentielles du Nord et de l'Ouest appliquent des règles restrictives sans intégrer les besoins logistiques intercommunaux. La conséquence est une fragmentation silencieuse, le DAACL formule des orientations ambitieuses et chaque commune les interprète à la mesure de ses contraintes locales.

La dynamique de desserrement logistique montre que le DAACL ne peut pas encore inverser les dynamiques actuelles. Les données Sitadel et Interface Transport (2022) montrent que la part des nouvelles autorisations de construction logistique en zone dense est passée de 36 % (2005-2009) à 20 % (2015-2019), au profit des grands parcs péri-urbains (Rocade Est, Plaine de l'Ain, Parc de Chesnes). Ce mouvement s'est produit sans que le DOLB&S ni le DAACL ne l'aient infléchi car les documents de planification sont intervenus après que les dynamiques foncières étaient déjà engagées. Ces résultats concordent avec ce qu'ont établi les travaux sur la logistique et la planification en Île-de-France, montrant qu'aucun des schémas directeurs passés n'avait influencé de façon significative la localisation des entrepôts et des plateformes, ces documents ayant été en la matière ignorés des plans d'urbanisme locaux (Dablanc et Andrianakaja, 2011, p. 84). Si même les SDRIF franciliens n'ont pas réussi à infléchir les dynamiques de localisation logistique, que peut-on attendre du DAACL intercommunal lyonnais ? Le DAACL dispose de leviers que les SDRIF n'avaient pas, notamment l'opposabilité aux PLUi. Mais ces leviers ne produisent d'effet que sous une condition, celle que Emmanuel Cellier formule : « le renforcement dans les prochains PLUi » des prescriptions logistiques. C'est-à-dire, l'effet du DAACL est différé au prochain cycle de révision des documents communaux, une temporalité qui est structurellement incompatible avec le rythme d'adaptation du secteur logistique.

Observations de terrain à Lyon, 11/06/2026 et 12/06/2026 (centre-ville : Place Voltaire, Place des Cordeliers, rue de la République, rue de Brest) (Regroupement de photographies 2)

Diversité des opérateurs de cyclo-logistique : Sloop (rue de Brest, 11/06, 16h20), Be Cycle (place Voltaire, 12/06, 11h30), Pollen pour plats préparés (places des Cordeliers, 12/06, 12h43). Flux continu de vélos-cargos tout au long de la journée. Livraisons observées rue de la République (12/06, 12h40) avec des colis DPD et l'approvisionnement sur palette dans le même espace piétonnier. Coexistence de deux régimes logistiques distincts (messagerie colis B2C et approvisionnement grossiste B2B) sur un axe piéton fortement fréquenté. Le DAACL Lyon (2025, p. 61) recommande la distribution décarbonée du dernier kilomètre par la cyclo-logistique, sans prescrire d'horaires de livraison en zone piétonne.

(Voir annexes pour la grille d'observation (p. 195) et tableau récapitulatif du terrain (p.183))

Observations de terrain à Lyon, 12/06/2026 à 13h, Parking des Cordeliers (LPA Mobilités)

Reconversion partielle d'un parking en micro-hub logistique urbain par le gestionnaire LPA Mobilités. Localisation hypercentre, forte densité commerciale. Ce projet correspond aux orientations EUD du DAACL (jusqu'à 5 000 m²) et du DOLB&S 2024. Illustration de la logistique urbaine innovante qui se déploie par une initiative privée.

(Voir annexes pour la grille d'observation (p. 195) et tableau récapitulatif du terrain (p.183))

Observations de terrain à Lyon, 12/06/2026 à 11h30, zone portuaire de Gerland

Flux de camions importants, bornes de recharge électriques à l'entrée. Présence d'un Hôtel Logistique Urbain (bâtiment de logistique urbaine dense, construction récente, en zone industrielle et portuaire). L'insertion en zone protégée est cohérente avec les orientations du DOLB&S 2024 et le DAACL 2025, mais l'enclavement en zone industrielle crée une tension avec l'objectif de logistique de proximité urbaine.

(Voir annexes pour la grille d'observation (p. 195) et tableau récapitulatif du terrain (p.183))



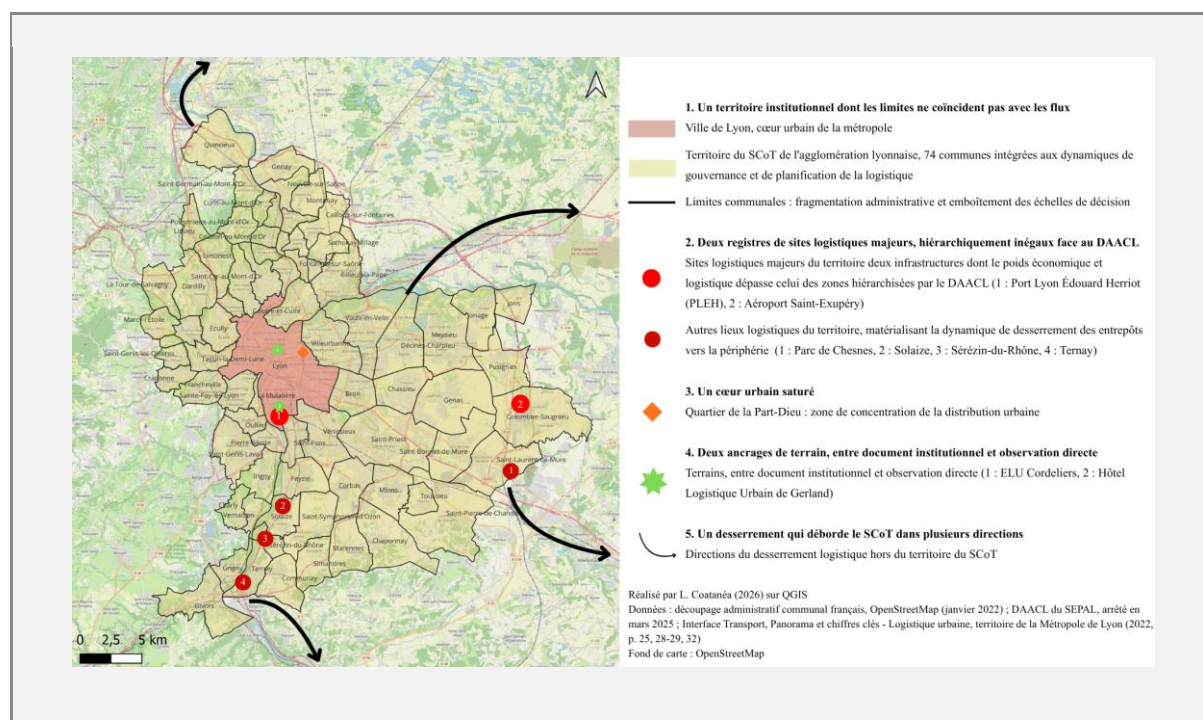
Photographie 9 : L'Hôtel Logistique Urbain de Gerland, inauguré en mars 2024 (L. Coatanéa, terrain Lyon, 12/06/2026).

La configuration lyonnaise présente un actif, celui de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), gestionnaire public des voies navigables, qui détient la maîtrise foncière des abords du Rhône et du port Édouard Herriot. Dans l'entretien, Antoine Robichet cite le port Édouard Herriot comme un modèle de maîtrise foncière couplée à une obligation modale :

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Le loyer dépend de la part modale que vous appliquez. Plus vous avez de modes maîtrisés, plus vous avez de réduction. [...] Ça, c'est possible parce que c'est le CNR, qui est une entreprise publique, qui a la maîtrise foncière. »

Ce mécanisme d'indexer le loyer sur la part modale ferroviaire ou fluviale, rendu possible par la détention publique du foncier et des baux de 25 ans, est invisible dans le DAACL. Il montre que la véritable contrainte sur les comportements logistiques passe par la maîtrise foncière, ce que le document de planification peut encourager (en réservant des emprises, en fléchant des ZAE) mais qu'il ne peut pas créer lui-même. Antoine Robichet avance : « Si c'était FM Logistique, une boîte familiale, qui n'est pas une entreprise publique, qui a la maîtrise foncière, l'État, on peut regarder en disant : faites du ferroviaire. Mais ils ne sont pas obligés d'y adhérer. » Le DAACL prescrit sans disposer du levier qui rendrait ses prescriptions opposables à ceux qui déterminent réellement la géographie logistique.



Carte 7 : Une hiérarchisation documentaire mise à l'épreuve du territoire vécu : le DAACL de Lyon face à son armature multimodale (L. Coatanéa, 2026)

Le territoire du SCoT de l'agglomération lyonnaise, sur lequel s'appuie le DAACL, est structuré par une armature multimodale. La Carte 7 met en évidence le maillage autoroutier autour de la métropole de Lyon, avec l'autoroute A7 qui longe le Rhône au Sud et qui concentre l'essentiel du transport routier de marchandises, avec l'A43 qui relie l'Est lyonnais aux directions de Chambéry et Grenoble et avec l'A46 qui referme la rocade Est entre Meyzieu et Saint-Priest. Le réseau ferroviaire fret dessert notamment la gare de triage et le chantier combiné de Vénissieux, aux côtés de celui du Port Lyon Édouard Herriot. Le Rhône et la Saône, seules voies fluviales navigables du territoire, structurent enfin la façade logistique Sud de la métropole, sur laquelle s'appuient à la fois le port Édouard Herriot et les trois plateformes riveraines de Solaize, Sérézin-du-Rhône et Ternay (Interface Transport, 2022, p. 28).

Sur ce fond d'infrastructures, la Carte 7 distingue deux registres de sites logistiques majeurs, le premier réunit le Port Lyon Édouard Herriot, seul exemple de maîtrise foncière directe déjà engagé par la collectivité, et l'aéroport Saint-Exupéry, site multimodal de rang national. Ce sont deux infrastructures dont le poids économique dépasse celui des zones que le DAACL hiérarchise. Le second rassemble Chesnes, Solaize, Sérézin-du-Rhône et Ternay, des sites de moindre envergure mais qui matérialisent la « dynamique d'éloignement des entrepôts du centre de la Métropole au profit des grands parcs d'activité » observée depuis 2005, la part des surfaces d'entrepôts construites étant passée de 36 % sur la période 2005-2009 à seulement 20 % sur 2015-2019 (Interface Transport, 2022, p. 29). Le DAACL hiérarchise ainsi ses propres zones sans que cette hiérarchie ne corresponde à celle, bien réelle, des infrastructures logistiques du territoire.

À l'inverse de cette périphérie recomposée, le quartier de la Part-Dieu concentre une intensité logistique 1,5 fois supérieure à celle de la Presqu'île, sur seulement 0,9 % de la surface métropolitaine, quand Lyon et Villeurbanne captent à elles seules 50 % des livraisons de la métropole (Interface Transport, 2022, p. 25).

Les flèches, enfin, situent ce desserrement au-delà même du SCoT, la dynamique observée à l'intérieur du périmètre se poursuit hors de portée du DAACL, notamment vers le Nord-Est en direction de la Plaine de l'Ain et vers le Sud, en direction de Reventin-Vaugris et Salaise-Sablons.

L'outil Logisti'Cartes (développé par UrbaLyon pour localiser les activités logistiques) dépend en partie des données disponibles par le PLU-H de Lyon. Emmanuel Cellier identifie trois angles morts de la planification logistique lyonnaise notamment : le manque de données

pour segmenter grande logistique et logistique urbaine, les réserves de foncier logistique en zone dense « peu traitées malgré une forte pression immobilière » et « la difficulté à distinguer la logistique de distribution commerciale de la logistique en général », au motif que « la majorité des opérateurs adressent tous les marchés ». Ce dernier point montre que le DAACL est conçu pour réguler la logistique commerciale mais, sur le terrain, les opérateurs logistiques sont indifférents à cette frontière administrative.

Le SEPAL se positionne comme Personne Publique Associée (PPA) aux réunions d'élaboration des PLU communaux, permettant des alertes techniques sur la compatibilité avec les orientations logistiques du DAACL. Sur les grands projets (surface de plancher supérieure à 5 000 m²), le dossier est transmis au SEPAL ou vérifié par les services instructeurs et un avis de compatibilité SCoT est rendu. Le SEPAL « sera vigilant dans le suivi » de la traduction des prescriptions, notamment l'interdiction des entrepôts supérieurs à 10 000 m² dans les zones d'agglomération (entretien SEPAL, juin 2026). Ce dispositif de vérification partiel constitue un mécanisme de suivi effectif que le document seul ne garantit pas.

3.3 Paris : les ambitions d'une métropole en construction documentaire

Des observations ont eu lieu dans le secteur Châtelet - Montorgueil - Montmartre. Trois de celles-ci rejoignent les constats déjà faits à Strasbourg et à Lyon, une quatrième complète directement l'exemple des Amarres mobilisé plus loin dans ce chapitre.



Photographie 10 : Vélo-cargo de chez Fludis dans la Rue Rambuteau à Paris, le 20 mai 2026 à 17h30 (photographié par L. Coatanéa)

Photographie 11 : Camions en stationnement sur le trottoir dans la Rue de Montmartre (piétonne) à Paris, le 21 juillet 2026 à 07h52 (photographié par L. Coatanéa)

Photographie 12 : Vélo-cargo de chez Transpack dans la Rue Montorgueil à Paris, le 25 juillet 2026 à 14h05 (photographié par L. Coatanéa)

Regroupement de photographies 3 : Cyclo-logistique et livraisons dans le secteur Châtelet - Montorgueil - Montmartre (L. Coatanéa, terrain Paris, 11-13/06/2026)

Ces trois clichés confirment, pour Paris intra-muros, une cyclo-logistique et une pratique de livraison de dernier kilomètre comparables à celles observées à Strasbourg et à Lyon, y compris la même tension d'usage avec une règle de circulation (rue piétonne) qui permet les livraisons en ces lieux uniquement le matin.



Photographie 13 : Transbordement fluvial sur la Seine, dans Paris : conteneurs *XPO Logistics* (pour *Ikea*) et *Franprix* transférés entre péniche et quai pour la livraison du dernier kilomètre (L. Coatanéa, terrain Paris, 30 janvier 2026)

Ce transbordement, observé sur la Seine sans coïncider avec le site précis des Amarres, montre une même logique que l'exemple mobilisé plus loin : la voie d'eau comme support d'une logistique de dernier kilomètre pour des enseignes très différentes (ameublement, distribution alimentaire), mutualisées sur un même point de rupture de charge. Ce type de transbordement ponctuel illustre les conditions fragiles de développement de la logistique fluviale urbaine identifiées par Pugnât (2015).

Au-delà de ces observations ponctuelles, un exemple bâti et déjà documenté présente ce que recouvre un hôtel logistique multimodal en contexte dense :



Photographie 14 : Chapelle International, hôtel logistique multimodal de Sogaris (Sogaris, 2021)

Conçu par Sogaris avec Espaces Ferroviaires (SNCF) et l'agence A26, ce bâtiment occupe une ancienne emprise de fret SNCF le long du faisceau Nord. Sa vocation multimodale tient à un principe simple : acheminer les marchandises jusqu'au cœur de Paris par navette ferroviaire depuis un terminal régional (Dourges, Pas-de-Calais), puis les distribuer sur de courtes distances avec des véhicules propres (électriques, GNV, hybrides), afin d'éviter jusqu'à 500 poids lourds par jour dans la capitale (Sogaris ; Hidalgo, inauguration du 8 juin 2018). Le terminal ferroviaire urbain occupe 15 000 m² du rez-de-chaussée logistique. Une réserve importante doit toutefois être apportée : selon France Mobilités (2025), le terminal n'accueille encore aucun train en exploitation courante, la rentabilité du fret ferroviaire restant difficile à atteindre face à la route et à la concurrence pour les sillons. L'« hôtel logistique multimodal » désigne donc, à ce stade, une capacité bâtie plus qu'un fonctionnement effectif. Chapelle International se situe à Paris 18e, avec 41 500 m² qui ont été mis en service 2018 par le cabinet d'architectes A26. Le bâtiment s'insère le long du faisceau ferroviaire de la gare du Nord (RER visible au premier plan) et intègre en toiture des terrasses et une ferme urbaine. Ce projet a été lauréat du MIPIM Awards en 2018, dans la catégorie « Best Industrial & Logistics Development ».

Chapelle International n'est cependant pas un cas isolé. Au 66, avenue des Champs-Élysées, Swiss Life Asset Managers France et Mont Thabor Capital Partners, associés à Everest Holding, ont développé sur un principe comparable l'« Atelier Logistique Champs-Élysées », un hôtel logistique de plus de 16 000 m² (dont 10 000 m² de stockage), aménagé en sous-sol sur neuf niveaux dans un ancien parking public resté sous-exploité, confié à l'opérateur Deret (Swiss Life AM, Mont Thabor Group, 2025). Ce second exemple est porté par des investisseurs immobiliers privés et non par des investissements principalement publics comme Sogaris, ce qui suggère qu'une même solution (la logistique intra-urbaine rendue invisible) attire des acteurs aux logiques distinctes, sans qu'il soit encore possible de dire si ce modèle se généralise. Un troisième site, observé rue du Louvre (Paris 1er), donne à voir une troisième logique encore : l'Espace de Logistique Urbaine (ELU) Colissimo du Louvre, ouvert dès 2022 au premier sous-sol de l'îlot rénové de la Poste du Louvre (2 900 m², environ 5 500 colis/jour, 63 tournées vers quatre arrondissements centraux), n'est ni un projet immobilier neuf porté par un aménageur (Sogaris) ni un investissement d'acteurs financiers (Swiss Life AM, Mont Thabor), mais la reconversion, par l'opérateur postal lui-même, d'un patrimoine bâti déjà existant et déjà logistique par vocation.

Un schéma francilien permet de qualifier ce que « bâtiment logistique » recouvre concrètement à l'échelle régionale, un équivalent du référentiel Afilog déjà mobilisé pour Lyon (2.1) :

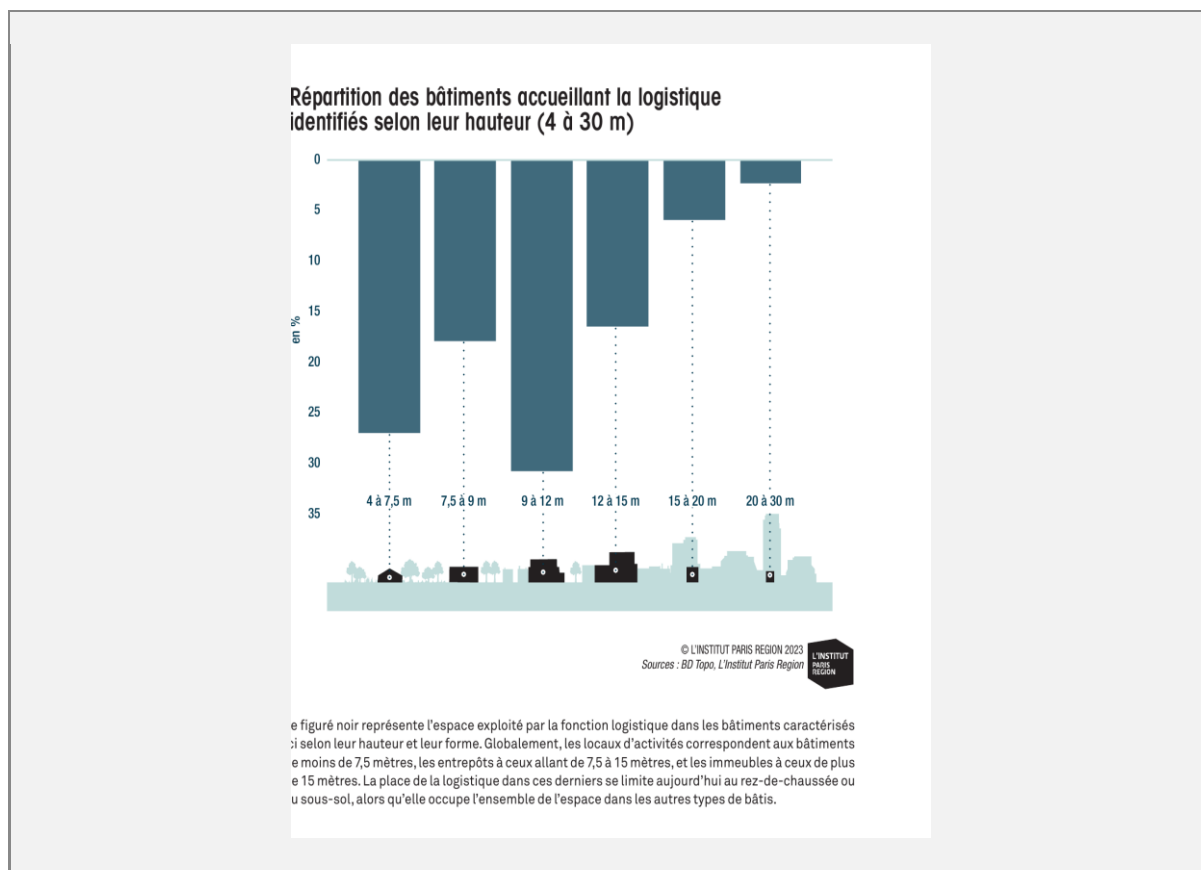


Figure 5 : Répartition des bâtiments accueillant la logistique en Île-de-France selon leur hauteur (4 à 30 m) et typologie associée (locaux d'activités < 7,5 m, entrepôts 7,5-15 m, immeubles > 15 m). Source : L'Institut Paris Région (OFELIF), Note rapide Économie n° 992, « L'empreinte spatiale de la logistique au défi de la sobriété foncière », octobre 2023, p. 5.

Ces observations de terrain ont ceci de commun qu'elles se déroulent presque entièrement hors du champ que couvre le document de planification. La cyclo-logistique observée à Châtelet, rue Montorgueil ou rue Rambuteau relève d'une échelle infra-communale que ni le SCoT ni son Cahier de Recommandations n'ont vocation à réguler. Le transbordement fluvial sur la Seine et Chapelle International, à l'inverse, est bien de la taille et de la nature que la planification métropolitaine pourrait prescrire et pourtant ils existent indépendamment d'elle. Le premier relève d'accords privés entre opérateurs, le second d'un projet urbain porté par un aménageur et une municipalité, non d'une orientation du SCoT qui viendrait l'exiger ou le généraliser. Le terrain parisien donne donc à voir une logistique urbaine qui s'invente au coup

par coup, par l'initiative d'acteurs privés ou par des opérations d'aménagement ponctuelles, plutôt que par la mise en œuvre d'un cadre prescriptif.

Le cas parisien est différent des deux précédents. En effet, en l'absence de DAACL formalisé au moment de l'approbation du SCoT de la Métropole du Grand Paris (juillet 2023), la logistique est encadrée par le Cahier de Recommandations (CDR) qui lui consacre environ 2 pages sur 122. Ce déséquilibre quantitatif est significatif, non pas comme preuve d'indifférence à la logistique, mais comme révélateur des contraintes d'un document généraliste devant coordonner 131 communes aux intérêts divergents, dans une métropole dont « la logistique est indispensable au fonctionnement » mais « s'y maintient difficilement » (DOO MGP, orientation 2).

Les prescriptions P14 à P20 du DOO fixent un cadre logistique cohérent sur le papier avec le maintien des sites existants (P14), la protection des ports urbains sur la Seine, la Marne et les canaux (P15), la préservation des plateformes multimodales de Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne (P16), le maintien des bords à voie d'eau (P17), le développement du fret ferroviaire et protection des ITE (P18), le maillage hub-ELU des « premiers aux derniers mètres » (P19), la garantie de foncier en zone dense pour hubs, plateformes urbaines, ELU et enfin la livraison du dernier kilomètre (P20). Ce cadre ne comporte cependant aucun seuil de surface, ni aucune cartographie fine à l'échelle communale et les clauses de sortie sont larges, notamment la formule « sauf impossibilités techniques » dans la prescription P20, qui donne en pratique la possibilité aux maîtres d'ouvrage de s'exonérer d'intégrer de la logistique dans leurs opérations d'aménagement, et cela sans mécanisme de contrôle ni de sanction.

En parallèle du SCoT réglementaire, la MGP a développé le Pacte pour une logistique métropolitaine, il s'agit d'un document de gouvernance volontaire présentant 4 grands axes et 12 mesures pour améliorer la logistique sur le territoire. Ce Pacte, adopté en 2019, révèle la stratégie institutionnelle de la MGP face aux limites de ses outils prescriptifs. Son existence montre une forme d'urbanisme négocié de la logistique, distinct mais complémentaire de la planification réglementaire.

Dans l'entretien collectif de mai 2026, Camille Richard, Léa Ménard et Sandra Chopin (Métropole du Grand Paris) éclairent à la fois l'ambition du DAACL en cours d'élaboration et les obstacles structurels auxquels il se heurte. L'année 2025 a été consacrée au diagnostic :

Entretien Camille Richard, Léa Ménard et Sandra Chopin (MGP), mai 2026

« Les données sont un peu plus difficiles à trouver, parce que les acteurs n'ont pas [...] de CCI ou de CMA qui répertorie cette activité logistique. »

Ce déficit de données n'est pas propre à Paris, le chef de projet de chez Interface Transport le signale comme point de départ de tout travail sur les DAACL, mais qui prend une dimension particulière à la MGP en raison de la fragmentation institutionnelle. Sandra Chopin le formule directement : « on part de zéro [...] il faut poser des bases, partager ce document à l'échelle de la métropole, avec 130 communes, avec les 11 EPT ». Cette obligation de concertation à grande échelle est à la fois une ressource (elle force la production d'un référentiel commun) mais aussi une contrainte (elle ralentit structurellement la production des orientations). Sur le CDR en vigueur, Sandra Chopin est explicite : « je pense qu'il n'y a pas grand monde qui l'utilise et qui le lit, parce que non prescriptif ». Ce jugement institue un écart entre la production documentaire et l'appropriation effective de l'outil, un écart qui interroge directement l'utilité d'un document de planification sans mécanisme de diffusion et d'application.

La Ville de Paris, en revanche, a développé des outils avant-gardistes et reconnus à l'échelle internationale, comme la catégorie CINASPIC (Constructions et Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif) dédiée à la logistique dans le zonage de 2016. Le PLU bioclimatique a étendu cette innovation avec 155 périmètres de localisation (PLOC) obligeant les opérations d'aménagement à intégrer des espaces logistiques. Le rapport LUD 2025 cite cet exemple comme référence nationale (p. 26). Mais Antoine Robichet, donne un regard extérieur à la MGP et résume le bilan :

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Je pense qu'un des vrais enjeux, c'est dans le PLU. [...] Le PLU qui est aujourd'hui mis en avant comme celui qui prend le mieux la logistique, c'est celui de Paris. [...] Beaucoup d'ambition dans le PLU. Dans les faits, il n'y a pas beaucoup de fonciers mis à disposition. »

Heitz et Berthon (2026) ont quantifié ce paradoxe parisien : sur les 155 PLOC créés dans le PLU bioclimatique, seulement 3 à 4 espaces logistiques sont opérationnels à ce jour. L'outil est innovant, sa « commercialisation », terme que Heitz et Berthon (2026) emploient pour désigner le processus par lequel des espaces planifiés trouvent effectivement des opérateurs, reste le maillon manquant. Cette limite n'est pas propre à Paris, elle révèle que l'inscription d'un périmètre logistique dans un document d'urbanisme ne produit pas mécaniquement l'implantation d'une activité logistique. Il faut encore que l'espace soit accessible, économiquement viable pour les opérateurs et que les surfaces souvent élevées dans une logique de logistique verticalisée trouvent des locataires capables d'absorber des loyers fixés bien au-dessus des niveaux habituels par le marché parisien.

Thomas Chevandier (Ville de Paris, ancien maire-adjoint chargé des constructions publiques et des travaux), donne le regard d'un élu directement impliqué dans la logistique urbaine sans avoir eu affaire au DAACL en cours d'élaboration, en mettant en avant la segmentation des compétences qui prévaut à Paris. Son action porte notamment sur la logistique de chantier et donc sur le schéma logistique de la Ville, notamment l'investissement dans la plateforme de Bonneuil-sur-Marne et la connexion fluviale programmée avec le bassin du canal Saint-Martin. Ces initiatives sont structurantes, pilotées par la Ville mais totalement déconnectées du DAACL MGP :

Entretien Thomas Chevandier (Ville de Paris), mars 2026

« La métropole du Grand Paris, elle est un peu particulière. [...] Il n'y a pas de coordination globale. Après, il y a certainement un schéma logistique métropolitain, mais moi, je n'ai pas eu affaire dans le cadre de mes fonctions. »

Cette réponse montre une certaine fragmentation logistique parisienne, du point de vue d'un élu qui n'a « pas eu affaire » au cadre de planification intercommunale. Charters-Gabanek, Raimbault et Hall (2024) décrivent cette situation comme la norme dans les grandes métropoles françaises. À Paris, ce morcellement se superpose à la richesse des initiatives, ce qui rend la configuration parisienne à la fois la plus innovante et la plus fragmentée des trois terrains.

Chevandier appuie également sur l'expérimentation par l'intensité d'usage. Il cite ainsi la RATP qui loue une partie de ses centres de bus en journée à des logisticiens pour du dernier kilomètre. Cette logique d'optimisation temporelle des emprises existantes est celle que le rapport LUD 2025 recommande dans sa préconisation sur la « mutualisation des infrastructures

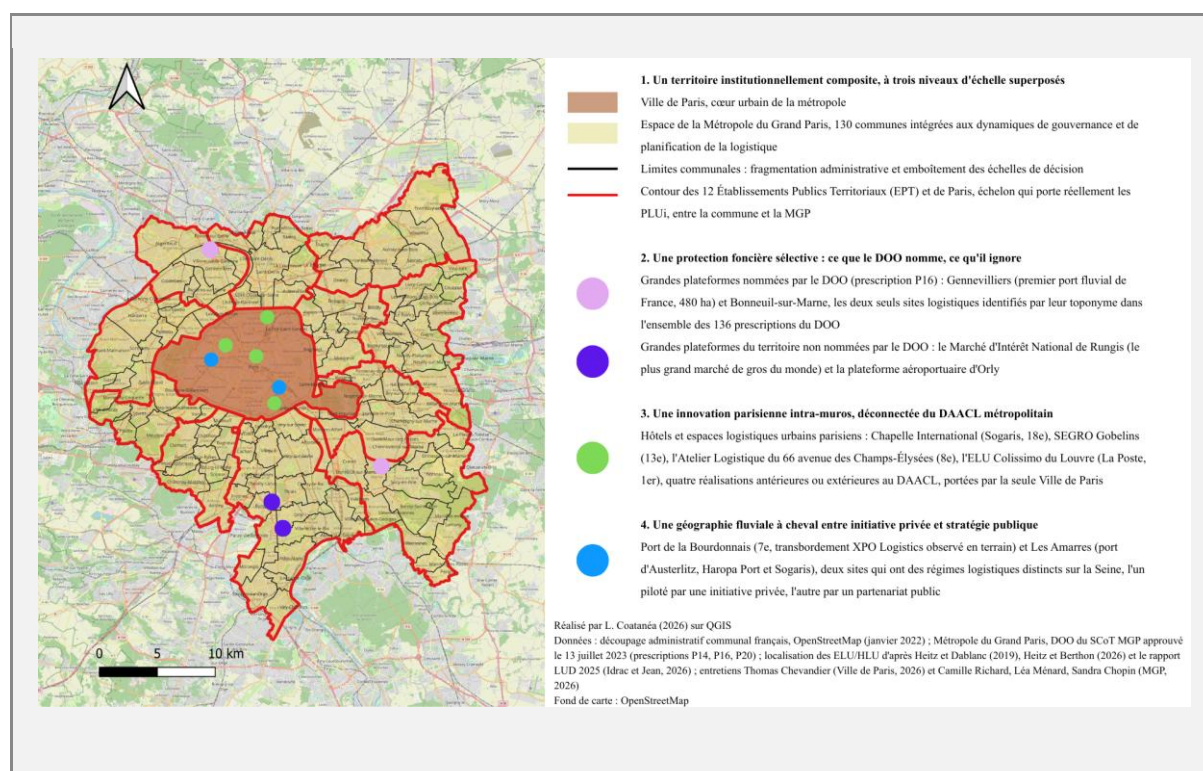
» (recommandation 10), mais aucun des deux DAACL étudiés ne l'a traduite en prescription opérationnelle.

Chevandier signale également l'« atelier logistique » des Champs-Élysées, un parking souterrain de sept niveaux intégralement transformés en plateforme logistique pour les livraisons des commerces du secteur. Ce projet porté par un opérateur privé montre ce que la verticalisation et la densification souterraine peuvent produire dans un contexte de pression foncière. Cet exemple, qui ne doit rien au DAACL en cours d'élaboration, illustre une réalité que le Chapitre 4 développera : les solutions logistiques les plus innovantes à Paris naissent dans les interstices du marché et de l'initiative privée, non dans les documents de planification.

Observation de terrain à Paris, 30/01/2026 11h30, Quai Jacques Chirac (7e arr.)

Transbordement depuis une péniche XPO Logistics (flux Ikea / Franprix) sur la Seine. Un régime logistique entre une initiative privée et des investissements de la Ville. Les innovations logistiques se déploient dans Paris sans que le DAACL n'ait besoin d'exister.

(Voir annexes pour la grille d'observation (p.195) et tableau récapitulatif du terrain (p.186))



Carte 8 : L'organisation de la Métropole du Grand Paris, trois régimes fonciers pour un même ensemble logistique (L. Coatanéa, 2026)

La Carte 8 rassemble, à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, des sites que le texte a jusqu'ici traités séparément et fait apparaître une géographie à quatre statuts plutôt qu'un ensemble homogène de sites logistiques. Cette juxtaposition donne à voir l'écart entre ce que le DOO protège nommément, ce qu'il laisse sans protection malgré son échelle et ce que la Ville de Paris a construit de son propre chef, en dehors de tout DAACL métropolitain.

Le premier constat porte sur le caractère sélectif de la protection foncière inscrite dans le DOO. La prescription P16 est la seule occurrence, sur l'ensemble des 136 prescriptions du document, où des sites logistiques sont identifiés par leur toponyme, elle vise à « préserver et développer, dans le respect de leur vocation logistique et industrielle, les capacités d'accueil des plateformes multimodales de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne ». Ces deux plateformes bénéficient ainsi d'une garantie réglementaire directement opposable aux PLUi des EPT concernés. Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne sont cités dans le prolongement de la prescription P15, qui vise à « préserver et développer les ports urbains sur la Seine, la Marne et les canaux », leur mention dans P16 prolonge une logique fluviale et multimodale sur laquelle la Métropole peut agir via le foncier portuaire. Or la carte montre que deux autres infrastructures, d'une échelle supérieure, le Marché d'Intérêt National de Rungis et la plateforme aéroportuaire d'Orly, ne bénéficient d'aucune mention équivalente. Ces sites relèvent de gouvernances sectorielles, la SEMMARIS pour le marché d'intérêt national, Aéroports de Paris et l'État pour la plateforme aéroportuaire, sur lesquelles le DOO métropolitain n'a pas de prise directe.

Le deuxième constat porte sur la géographie des espaces logistiques urbains (ELU) et hôtels logistiques implantés à l'intérieur de Paris intra-muros. Chapelle International, l'implantation de SEGRO aux Gobelins, l'Atelier Logistique du 66 avenue des Champs-Élysées et l'ELU Colissimo du Louvre géré par La Poste constituent, pris ensemble, une politique logistique parisienne construite indépendamment du DAACL métropolitain. Mais cette avance parisienne se construit hors du cadre intercommunal, ce que confirme l'entretien avec Thomas Chevandier, ancien maire-adjoint chargé des constructions publiques à la Ville de Paris, qui indique ne pas avoir « eu affaire » au DAACL en cours d'élaboration alors même que ses actions (plateforme de Bonneuil-sur-Marne, connexion fluviale du canal Saint-Martin) relèvent directement de la logistique urbaine. Antoine Robichet (DGITM) résume ce paradoxe en entretien, le PLU de Paris est « celui qui prend le mieux la logistique » sur le papier, mais « dans les faits, il n'y a pas beaucoup de foncier mis à disposition ».

Le troisième constat porte sur les deux sites fluviaux de la carte, le port de la Bourdonnais et Les Amarres. Le premier a été observé en terrain comme un transbordement piloté par un opérateur privé (XPO Logistics) sans intervention publique visible. Le second, porté par un partenariat entre Haropa Port et Sogaris sur le site du port d'Austerlitz, relève d'une stratégie publique de reconversion foncière.

Prise dans son ensemble, la Carte 8 illustre ainsi une MGP à trois vitesses plutôt qu'à deux, un DOO qui protège sélectivement une poignée de sites périphériques, une Ville de Paris qui a construit sa propre géographie logistique intra-muros sans attendre le DAACL et enfin un ensemble d'infrastructures majeures, publiques comme privées, qui échappent à l'une et l'autre de ces logiques.

Chapitre 4 : Les limites structurelles du DAACL : angles morts, temporalités et saut vers l'opérationnel

Au-delà des spécificités locales, la comparaison des trois configurations documentaires révèle diverses limites. Celles-ci tiennent à la nature même de l'instrument, qui régule un secteur fluide, statistiquement invisible et dépendant du marché foncier. Le rapport LUD 2025 le reconnaît sans détour dans son bilan des actions engagées depuis 2021 : « Deux sujets déjà abordés sont devenus encore plus cruciaux, sans être encore suffisamment traités : le foncier et la mise à disposition de données. » (LUD 2025, p. 33). Ces lacunes de 2021 persistent en 2026, c'est un signe que les obstacles sont structurels.

4.1 Définir et délimiter un objet aux contours incertains

A. La définition incertaine : planifier un objet dont les contours restent construits localement

Le premier obstacle est que la loi ne définit pas la logistique commerciale. L'article L141-6 reste volontairement imprécis et laisse aux collectivités le soin de la définir. Le chef de projet d'Interface Transport formule la conséquence de cette hétérogénéité :

Entretien Chef de projet (Interface Transport), mars 2026

« Il n'y a pas de définition claire de la logistique commerciale. [...] chacun fait un peu sa propre définition. L'essentiel, c'est quand même de le définir clairement dans son document pour savoir de quoi on parle. La première chose qu'on fait dans nos DAACL, c'est une définition de ce qu'on appelle la logistique commerciale à partir des codes NAF [...] l'essentiel, c'est de le définir clairement dans son document pour savoir de quoi on parle. »

Les trois documents étudiés ont chacun construit leur définition selon des choix distincts. Le DAACL strasbourgeois (DOO 2025, orientation 18.4) adopte une définition fonctionnelle orientée vers les flux, incluant explicitement les entrepôts e-commerce, les drives et les « espaces de logistique urbaine à vocation commerciale (dark-stores, dark-kitchen, espaces mutualisés) ». Le DAACL lyonnais adopte une stratégie différente, il définit la logistique commerciale à partir d'une liste de codes NAF précis, puis ajoute une clause de

présomption. À Paris, Sandra Chopin décrit la sous-destination « entrepôt » du Code de l’urbanisme comme « le fourre-tout réglementaire », qu’il s’agisse d’un mini-locker ou d’un entrepôt de 100 000 m², tout relève de la même catégorie.

Entretien équipe technique (SEPAL), juin 2026

« On a considéré comme logistique commerciale toute la logistique qui n’était pas à vocation artisanale ou industrielle. Donc on a une vision assez large. Et dans notre DAACL, c’est vraiment cette logistique-là qu’on encadre. »

Entretien Jessy Muckensturm (SCoTERS), juin 2026

« On ne sait pas forcément ce qu’il y a dans les camions, donc ce n’est pas évident. Le cabinet a croisé les données disponibles, en s’intéressant aux flux de logistique et à l’implantation des différents entrepôts existants. »

Ces deux définitions montrent l’absence de standard national. La définition lyonnaise, par exclusion (non artisanal et non industriel), présente un avantage pratique, elle est directement traductible dans un règlement de PLU (« destination entrepôt non autorisée sauf si directement liée à activité artisanale/industrielle »), ce qui facilite le lien réglementaire identifié par le chef de projet d’Interface Transport comme le maillon faible du dispositif. La définition strasbourgeoise, plus fine sur les formes hybrides (dark stores, dark kitchens), est analytiquement plus précise mais moins aisément convertible en prescription opposable de PLU. Cette hétérogénéité a des conséquences sur la portée des prescriptions. Elle signifie que les trois DAACL ne régulent pas exactement le même objet ainsi leur comparaison en termes d’ambition ou de portée doit tenir compte de ce que chacun choisit d’inclure dans son périmètre. Elle produit aussi des angles morts que chaque territoire découvre au fil de la mise en œuvre.

L’un des angles morts les plus documentés concerne la logistique des service trips, notion introduite par Béziat et Heitz (2024). Ces déplacements professionnels, qui combinent mobilité des personnes et transport de matériaux (artisans, techniciens BTP, prestataires de services) représentent une part considérable des flux de véhicules utilitaires légers dans les villes mais ils sont enregistrés sous des codes NAF non logistiques et ne relèvent donc d’aucun DAACL. Béziat et Heitz (2024) montrent que 73 % de ces déplacements utilisent des utilitaires légers, avec un âge moyen de 8,5 ans (supérieur à la moyenne) et un taux d’électrification de

seulement 0,5 %. Thomas Chevandier, depuis sa position d'élus chargé des chantiers, pointe ce sujet :

Entretien Thomas Chevandier (Ville de Paris), mars 2026

« Les chantiers, ce sont des sujets un peu tabous des villes, un peu cachés et qui sont fondamentaux pour leur bon fonctionnement. Il faut livrer les matériaux, sortir les gravats, assurer la continuité de service et tout ça produit des flux logistiques énormes qui ne rentrent dans aucune case du DAACL. On a des obligations de plans logistiques chantier dans les gros marchés, mais ça reste non coordonné à l'échelle de la ville. »

Évaluer le DAACL sur ce qu'il ne couvre pas revient donc à interroger la loi, et non les personnes qui l'appliquent. Les entretiens confirment cette lecture, Sandra Chopin formule sans ambiguïté que « dans le DAACL, on ne traite que la logistique commerciale et on ne s'occupe pas du tout de l'autre type de logistique » (Chopin, 2026) non comme un regret, mais comme une description du périmètre légal. Adoue, Berthon et Dablanc (2025) rappellent que le B2B représente environ 80 % des flux en ville en nombre d'opérations et que les service trips (BTP, maintenance, artisanat) constituent la fraction la plus invisible et la moins régulée de ce B2B. Le rapport LUD 2025 (recommandation 9), préconise d'intégrer le foncier logistique dans les DAACL, mais ne formule aucune proposition pour élargir le périmètre légal de l'outil à la logistique non commerciale.

Entretien Richard Limier (INTERLUD+, Cerema), juin 2026

« Le piège, c'est de venir compartimenter la logistique. Parce que chaque document réglementaire prend juste un aspect du sujet logistique. »

Antoine Robichet développe une autre dimension de cet angle mort, la sous-différenciation de la catégorie « entrepôt » dans les documents de planification. Son analyse distingue deux formes différentes de logistique que le DAACL traite dans les mêmes termes de surface :

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« L'entrepôt, il entrepose, il est loin, il est grand, et il a besoin d'avoir du foncier pas cher. La plateforme [de messagerie], il y a plein de flux, c'est optimal. Si vous avez 5 000 m², une plateforme de messagerie, vous allez avoir des centaines de camions qui partent et arrivent chaque jour. [...] A contrario, vous avez un entrepôt de 10 000 m², je pense que vous avez moins de flux qu'une plateforme de messagerie. »

Cette question de la surface montre que le DAACL raisonne en foncier (où implanter, quoi, à quelle taille) et non en intensité de flux (combien de mouvements, quelles nuisances réelles). Un entrepôt de 10 000 m² mal connecté pèse parfois moins sur la voirie qu'une messagerie de 2 000 m² en zone dense, la surface ne capte pas l'impact réel des flux. Robichet recommande une approche matricielle qui croise le type de foncier (entrepôt, plateforme de messagerie, hub, ELU, dark store) et la nature de l'activité (e-commerce, alimentaire, BTP, économie circulaire). C'est une approche que l'Affilog a commencé à formaliser dans un document de référence, mais que les trois DAACL analysés n'ont pas encore adoptée.

Ces différences de définitions s'enracinent également dans une dimension institutionnelle que les transcriptions d'entretien révèlent avec précision. Adeline Heitz identifie le cloisonnement des services au sein même des collectivités comme l'un des obstacles structurants à une intégration de la logistique dans les documents d'urbanisme :

Entretien Adeline Heitz (CNAM), février 2026

« Vous aviez avant le service mobilité/voirie qui se chargeait de ces questions-là. Et maintenant, il va devoir être en concertation avec le service du développement économique et avec le service urbanisme. Donc c'est une toute autre gouvernance derrière pour ne serait-ce que faire ce développement concret dans les projets urbains. »

Le problème de définition ne vient pas d'un manque de texte, mais de la difficulté pour des services aux logiques de métier distinctes (transport, urbanisme, économie) de partager une même représentation. Tant que la logistique restera un thème peu central dans la planification et traité par quelques experts spécialisés sans véritable référentiel partagé avec les services instructeurs des PLUi, les définitions resteront largement produites à l'échelle locale, sans standardisation.

B. La dualisation logistique : ce que le DAACL peut et ne peut pas réguler

Un exemple illustre cette dualisation, le parking des Cordeliers dans l'hypercentre lyonnais, a été partiellement reconverti par son gestionnaire (LPA Mobilités) en micro-hub logistique, sans que cet usage relève d'une prescription du DAACL qui n'anticipe pas ce type d'initiative privée.



Photographie 15 : Pancarte sur le parking des Cordeliers de LPA précisant l'existence de logistique du dernier kilomètre en son sein, le 12 juin 2026 à 12h47 (photographié par L. Coatanéa)

Photographie 16 : Pignon nord du parking des Cordeliers de LPA présentant la rampe pour les véhicules, le 12 juin 2026 à 12h51 (photographié par L. Coatanéa)

Regroupement de photographies 4 : Parking des Cordeliers (LPA Mobilités), hypercentre lyonnais : reconversion partielle d'un équipement de stationnement en micro-hub logistique urbain, en dehors du cadre prescriptif du DAACL (L. Coatanéa, 12/06/2026).

Le parking des Cordeliers illustre une autre forme d'adaptation, la reconversion partielle d'un équipement de stationnement existant en micro-hub logistique urbain, décidée par l'opérateur LPA Mobilités sans qu'aucune prescription du DAACL ne l'impose ni ne l'anticipe,

une trajectoire d'évolution des espaces logistiques urbains que documentent également Nimtrakool et Capo (2024) sur ce même site. Cet aménagement, situé au cœur de la ville et non dans un Secteur d'Implantation Périphérique, matérialise une logistique de proximité qui se construit en marge du document plutôt que sous son autorité.

La notion de dualisation logistique, développée par Heitz (2021) et mobilisée dans les entretiens, décrit la coexistence sur un même territoire métropolitain, de deux dynamiques contradictoires : la concentration de la grande logistique dans des entrepôts périurbains de plus en plus lointains et de plus en plus financés par des acteurs privés, et le développement d'une logistique de proximité dans les zones urbaines denses. Heitz et al. (2018), cités dans Charters-Gabanek, Raimbault et Hall (2024), le formulent pour Paris : « a dualization of logistics geography, between urban and peri-urban regions », causée par l'absence de planification en zone centrale (éviction de la logistique sous la pression foncière) et par l'absence de contrôle en périphérie (présence désorganisée d'entrepôts en grande couronne). Cette dualisation est présente dans les trois métropoles étudiées, sous des formes différentes.

À Lyon, les données d'Interface Transport (2022) la quantifient : la Presqu'île représente 0,9 % de la surface métropolitaine mais concentre 8,3 % des livraisons, et le quartier Part-Dieu dépasse ce ratio avec une intensité 1,5 fois supérieure. Simultanément, la part des nouvelles autorisations logistiques en zone dense a chuté de 36 % à 20 % entre 2005 et 2019. La pression foncière a repoussé la logistique vers la périphérie, sans que le DAACL, encore en gestation, ait pu l'en empêcher. Le barycentre logistique de la métropole lyonnaise identifié dans le DOLB&S comme zone de concentration optimale pour les entrepôts intermédiaires ne coïncide pas avec les périmètres où les PLUi communaux permettent effectivement de nouvelles implantations.

À Strasbourg, la dualisation prend une forme spécifique liée à la géographie de la ZCR et au positionnement du PAS. Le centre-ville est hyper-régulé (restrictions horaires, gabarits, carburants), ce qui produit une transition modale réelle, mais il maintient des flux de livraison longs vers les quartiers centraux, faute d'espaces intermédiaires de rupture de charge. La périphérie concentre une logistique de transit et de stockage déconnectée des besoins urbains locaux. Le fait que 98 % des surfaces logistiques soient déjà en ZAE est à la fois le signe d'une dualisation consommée et la limite de l'action du DAACL sur le stock existant.

À Paris, la dualisation se superpose à la fragmentation institutionnelle. La petite couronne perd ses activités logistiques sous la pression foncière, Béziat et Heitz (2024, citant

l'APUR) documentent que Paris a perdu 70 % de ses infrastructures de commerce de gros entre 2003 et 2020, tandis que la grande couronne accumule des entrepôts sans planification cohérente. Dans le cadre du Mode 3 de gouvernance identifiée par Charters-Gabanek, Raimbault et Hall (2024) d'après Barbier et al. (2019), le développement par des fonds d'investissement internationaux prive les collectivités de tout dialogue avec les utilisateurs réels des espaces logistiques.

Contrairement aux trois villes étudiées, à New York la planification logistique n'existe pas sous la forme d'un cadre formalisé intercommunal. La dualisation a produit des effets plus visibles, Manhattan concentre des livraisons dont l'illégalité routinière (stationnement en double file, colis Amazon sur trottoirs interdits) est pratiquement normalisée, tandis que le Queens et Brooklyn abritent des entrepôts vides qui ne trouvent pas d'acheteur malgré une position stratégique par rapport au centre. La gouvernance by doing new-yorkaise (Debie, 2016) où les acteurs privés organisent la logistique sans cadre public contraignant, produit une efficacité de court terme et une incohérence territoriale de long terme.

Observation de terrain à New York, 31/03/2026 11h, Brooklyn, quartier de Red Hooks

Bâtiment logistique ouvert sur le fleuve, encore inoccupé malgré sa conception urbaine. Ces observations illustrent que même sans planification formelle, les logiques de marché ne produisent pas mécaniquement une adéquation entre offre et demande logistique et que la gouvernance par l'expérimentation peut coexister avec une vacance logistique structurelle.

Observation de terrain à New York, 29/03/2026 10h30, Manhattan, Broadway

Camion *Amazon Prime* en stationnement interdit, agents de livraison attendant sur le trottoir, panneau rouge « No Standing ». La police est passée sans intervenir.

Observation de terrain à New York, 03/04/2026 13h45, Manhattan, Broadway

Colis *Amazon* déposés sur le trottoir. Livreur *FedEx* avec chariot se fraie un chemin sur le trottoir.

(Voir annexes pour la grille d'observation (p. 195) et tableau récapitulatif du terrain (p.190))

4.2 Les temporalités et l'architecture documentaire en défaut

A. L'inadéquation temporelle : planifier à sept ans un secteur qui pense à deux ans

Une autre limite tient de la durée d'un SCoT : de sept à dix ans entre la rédaction et la révision. La logistique, elle, tout comme l'urbanisme, peut se reconfigurer en quelques mois sous l'effet de mutations économiques, réglementaires ou technologiques. Camille Treil formule cette inadéquation :

Entretien Camille Treil (Ville et Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

« Entre le moment où on commence à réfléchir, à rédiger des choses dans le PLUi, et le moment où il devient opposable, c'est 7 ans. [...] pour les logisticiens, au-delà de 2 ans, c'est de la science-fiction. »

Cette tension, que Beyer et Debie (2011) nomment « temporalités hétérogènes », caractérise la planification urbaine, mais frappe surtout la logistique, secteur d'adaptation exceptionnellement rapide. Antoine Robichet illustre ce décalage par l'exemple du e-commerce.

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Un document qui n'aurait que 10 ans, ce qui dans l'aménagement c'est vieux mais ce n'est pas non plus archaïque, dans sa conception n'a pas pris en compte l'e-commerce. Alors qu'aujourd'hui on se dirait comment on peut ne pas prendre en compte l'e-commerce. » Il étend ce constat à l'économie circulaire, aux circuits courts et à la livraison rapide. « Il faut être vraiment dans la prévision et juste dire qu'il y aura forcément un incertain à moyen terme. C'est quelque chose qu'il faut être capable de prendre en disant on réserve le foncier, on ne sait pas pourquoi mais il faut en réserver. Chose qui est très compliquée à faire. »

Cette planification dans l'incertitude est rendue quasi impossible par les contraintes politiques et foncières des trois métropoles. À Strasbourg, Treil le reconnaît : « on n'est pas des professionnels de l'immobilier logistique ». À Lyon, la pression immobilière et les objectifs ZAN (Zéro Artificialisation Nette) limitent les réserves disponibles. La loi Climat et Résilience de 2021, qui a introduit le « L » de logistique dans le DAACL, a simultanément institué le ZAN, ce qui renchérit le coût de nouvelles implantations logistiques en zone dense. Cette

contradiction interne au corpus législatif est rarement discutée dans les documents de planification, mais elle conditionne les marges de manœuvre réelles des collectivités.

Le cas des dark stores montre cette inadéquation temporelle. Le phénomène a émergé en 2020-2022, il a fait l'objet d'une régulation d'urgence par la Ville de Paris (mises en demeure de l'été 2022, arrêt du Conseil d'État de mars 2023 qualifiant les dark stores d'entrepôts), et s'est résorbé. A Lyon et à Strasbourg, ce phénomène ne s'est en réalité jamais vraiment produit, même avant que les DAACL ne soient approuvés en 2025. Ces DAACL régulent donc un phénomène déjà décru, ce qui pousse à une planification réactive-préventive qui bâtit un cadre pour une vague future de forme inconnue.

La mutation permanente de la logistique produit également une instabilité dans les catégories mêmes que le DAACL utilise. Robichet cite l'exemple de réglementations parisiennes qui créent des zones grises pour les activités de tri et de redistribution :

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Dans le [PLU] AD à Paris, on n'a pas le droit de faire des opérations de manutention de colis. On n'a pas le droit d'assembler, réassembler. [...] Par exemple, si je livre une palette dans l'entrepôt et que je coupe la palette pour redispacher, est-ce que j'ai pris une opération de manutention ou pas ? »

Cette zone grise, source d'insécurité juridique, révèle un outil conçu avant les formes hybrides (dark stores, hubs de tri, micro-entrepôts). La définition strasbourgeoise (DOO 2025) est la plus précise, elle nomme les dark stores et kitchens, distingue la logistique commerciale de la non-commerciale, mais reste toutefois incomplète sur les formes hybrides.

B. La chaîne DAACL à PLUi : une logique formelle dont la cohérence n'est pas vérifiée

La chaîne SRADDET-SCoT-PLUi-permis est juridiquement cohérente verticalement, mais personne ne vérifie que la somme des PLUi respecte le DAACL, ni que la somme des DAACL respecte les SRADDET. Antoine Robichet l'exprime sous la forme d'une question à laquelle aucun des entretiens ne fournit de réponse :

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Est-ce que la somme des SCoT et donc des DAACL correspond à ce qui est dans le SRADDET ou pas ? Et inversement, est-ce que la somme des PLU est égale à ce qui est dans le SCoT en termes de besoin ? »

Le système repose ainsi sur un pari jamais vérifié, où la somme des décisions locales produira une cohérence d'ensemble. Aucun des trois DAACL analysés ne dispose d'un mécanisme d'évaluation permettant de mesurer si ses orientations se retrouvent effectivement dans les PLUi communaux (voir grille en annexe p.195).

Adeline Heitz, lors de l'entretien exploratoire, précise ce que représente le fossé entre planification et programmation :

Entretien Adeline Heitz (CNAM), février 2026

« Dans la planification, il y a une bien meilleure prise en compte de ces aspects-là aujourd'hui qu'il y a 10 ou 15 ans. [...] Maintenant, dans le passage à la programmation urbaine et au projet urbain, ça reste encore assez peineux un peu partout, sauf peut-être du côté parisien. »

Heitz ajoute une dimension supplémentaire, le saut de la planification à la programmation supposerait que les maîtres d'ouvrage des projets urbains s'approprient spontanément la logistique comme composante de leurs opérations :

Entretien Adeline Heitz (CNAM), février 2026

« Quand on est sur une opération immobilière et qu'on est en train de se dire 'Tiens, il me faut X m² de logement... il faut aussi se dire qu'il faut X m² de logistique.' Rien que se dire ça pour un maître d'ouvrage, c'est déjà une révolution. »

Robichet ajoute une dimension supplémentaire à cette fragmentation, le périmètre administratif du DAACL (le territoire du SCoT) ne correspond pas au bassin logistique fonctionnel, l'espace dans lequel les flux logistiques s'organisent réellement. Il illustre ce décalage par les exemples de Rouen - Le Havre et celui de Nantes - Rennes, des bassins logistiques fonctionnellement intégrés mais administrativement séparés entre plusieurs DAACL, voire plusieurs SRADDET, produisant des incohérences de planification. À Strasbourg, ce décalage prend la forme de la frontière franco-allemande, la logistique rhénane

déborde le périmètre du SCoTERS. À Lyon, le corridor logistique Lille-Paris-Lyon-Marseille (Schorung, Dablanc et Buldeo Rai, 2023) est un enjeu national que le SEPAL ne peut pas traiter seul. Cette inadéquation entre périmètre de planification et bassin logistique fonctionnel est, selon Robichet, l'une des limites :

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Le DAACL a un périmètre compliqué, parce qu'il ne correspond pas à grand-chose. Il correspond à un découpage départemental, un découpage administratif, pour la logistique, ça ne correspond pas forcément. »

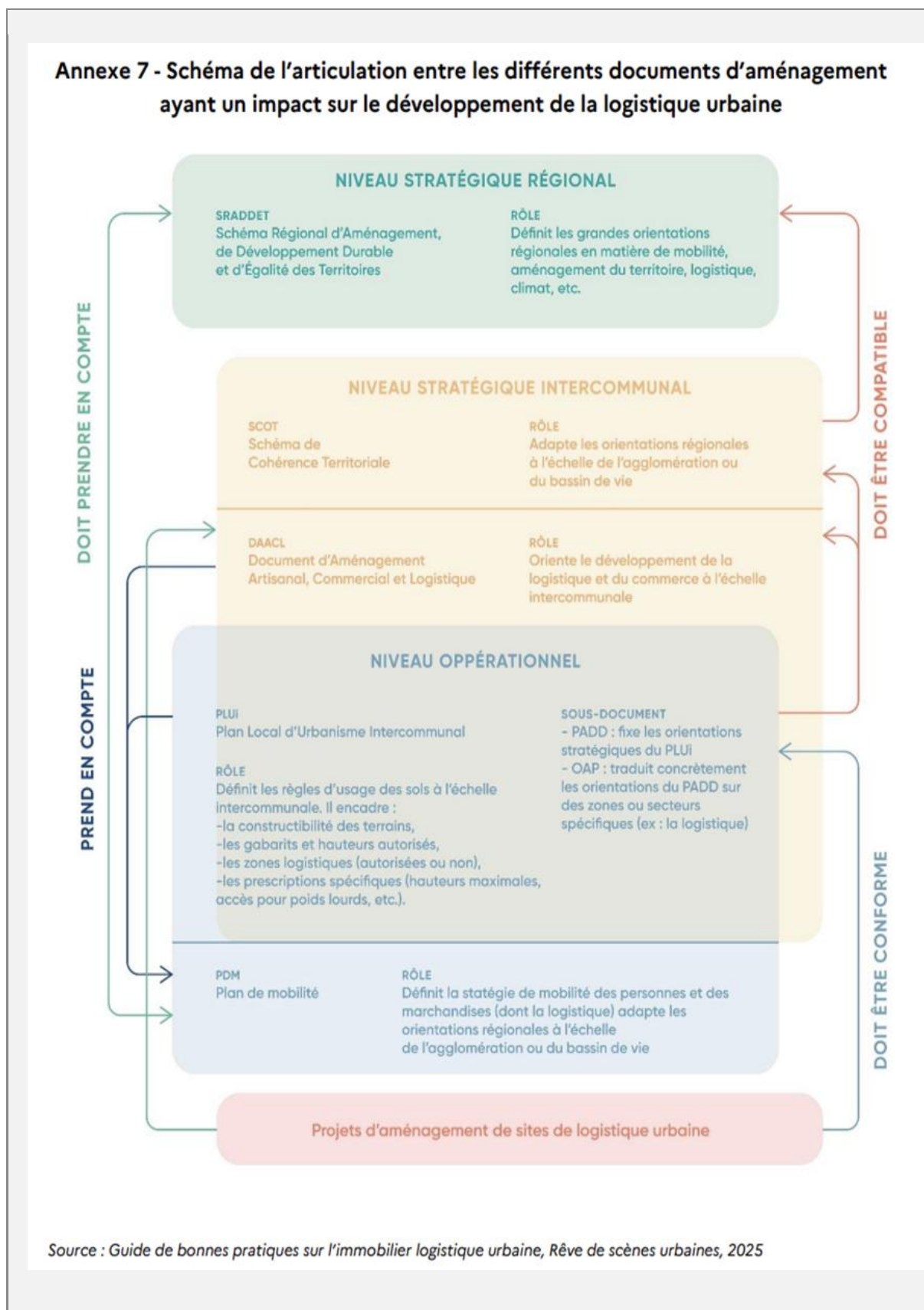


Figure 6 : Schéma de l'articulation entre les différents documents d'aménagement ayant un impact sur le développement de la logistique urbaine (LUD, 2026, sources : Guide de bonnes pratiques sur l'immobilier logistique urbaine, Rêve de scènes urbaines, 2025)

La figure 6, donne une forme visuelle à une chaîne de planification verticale, où chaque document est juridiquement subordonné au niveau supérieur (prise en compte, compatibilité ou conformité selon les cas), depuis le SRADDET jusqu'aux projets d'aménagement de sites logistiques. Le schéma distingue trois relations juridiques de force croissante (prendre en compte, être compatible, être conforme), mais représente ces relations par des flèches d'apparence équivalente, de même épaisseur et de même style. Cette homogénéité graphique masque une hétérogénéité de la portée normative de chaque maillon, un PLUi doit être compatible avec le SCoT, ce qui laisse une marge d'appréciation, tandis qu'un permis de construire doit être conforme au PLUi, ce qui ne laisse aucune marge. Le schéma représente la chaîne comme un flux continu et homogène, alors que le texte montre qu'elle se resserre progressivement, ce qui entraîne une perte d'information entre le SRADDET et le PLUi, selon Antoine Robichet. La figure 6 place les « projets d'aménagement de sites de logistique urbaine » comme aboutissement de la chaîne, en bas du dispositif, recevant les orientations de tous les niveaux supérieurs sans qu'aucune flèche ne reparte vers le haut. Cette absence de boucle de retour traduit graphiquement ce que la section suivante développe à propos du foncier, la chaîne de planification est pensée comme un dispositif descendant qui oriente la localisation des projets. Mais aucun document ne permet de vérifier, une fois le projet réalisé, s'il a effectivement respecté les orientations dont il était censé découler, ni d'ajuster la planification en fonction des projets effectivement réalisés.

4.3 Les ressources structurellement manquantes : foncier, récit, données, hommes

A. La question du foncier : le manque le plus structurant

Le terrain strasbourgeois montre cette rareté foncière paradoxale, entre disponibilité affichée et blocages effectifs :



Photographie 17 : Chantier sur les berges du Bassin Vauban au niveau du Parc de la Citadelle à Strasbourg le 30 mai 2026, à 13h11 (L. Coatanéa)

Le chantier observé sur les berges du Bassin Vauban et l'état des Docks du port de Strasbourg, quelques centaines de mètres plus loin, donnent à voir la difficulté de la maîtrise foncière publique en matière de logistique. Un foncier portuaire à potentiel logistique reste non saisi malgré un appel à manifestation d'intérêt lancé en 2025, tandis qu'à proximité immédiate, d'autres opérations urbaines progressent sans lien avec cette vocation.

Chacun des trois terrains orientent les implantations, fixe des seuils et protège le foncier existant, mais aucun ne dispose d'une maîtrise foncière active, capable d'acquérir ou de réserver du foncier pour le soustraire au marché. Cette limite est identifiée comme prioritaire dans le rapport LUD 2025 :

« Faute de foncier disponible ou de prise en compte des contraintes dans les documents de planification aux diverses échelles, les logisticiens recourent à des sites ou bâtiments mal adaptés et à des localisations éloignées des centres, aggravant tant la productivité que les bilans environnementaux. Les contraintes nouvelles associées à la trajectoire 'zéro artificialisation nette' rendent plus indispensable que jamais une planification proactive du foncier logistique, plutôt qu'un traitement au cas par cas. » (Rapport LUD 2025, p. 12)

L'exemple du port d'Edouard Herriot à Lyon est une démonstration de ce que la maîtrise foncière publique peut produire : en indexant le loyer sur la part modale fluviale ou ferroviaire, la Compagnie Nationale du Rhône contraint réellement les comportements logistiques. Camille Treil, de son côté, décrit la stratégie strasbourgeoise en matière foncière comme encore au stade de la réflexion :

Entretien Camille Treil (Ville et Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

« On n'est pas des professionnels de l'immobilier logistique. [...] On réfléchit à la maîtrise foncière, aux baux longue durée avec critères environnementaux en contrepartie de loyers abordables. Mais c'est encore au stade de la réflexion. »

La contrainte ZAN (2021) impose de compenser toute artificialisation, ce qui renchérit les implantations en zone dense et favorise le report vers la périphérie déjà artificialisée. Le rapport LUD 2025 recommande en réponse (recommandation 10) de « favoriser la verticalité et la mutualisation » et d'« assouplir les règles de hauteur ». L'exemple des Ardoines, cité dans le rapport (p. 27), montre cette logique avec un hôtel logistique multifonctionnel et verticalisé de 14 500 m² logistiques et 21 000 m² de commerce et bureaux, ainsi que 8 000 m² d'agriculture urbaine en toiture, avec cour intérieure pour la circulation des camions. Ce type de projet innovant suppose une maîtrise foncière, un portage politique et des investissements que peu de collectivités peuvent assumer seules.

A la MGP, Camille Richard décrit le projet de préservation des bords à voie d'eau comme le levier foncier que le DAACL en cours d'élaboration cherche à formaliser.

Entretien Camille Richard, Léa Ménard et Sandra Chopin (MGP), mai 2026

« Le DAACL permettrait de préserver du foncier qu'on aurait identifié pour l'activité fluviale. Les bords à voie d'eau Seine, Marne, canaux, on devrait identifier des zones pour, à terme, faire du transport par voie d'eau. »

B. L’imaginaire de la logistique : un problème de récit qui précède le problème de l’instrument

Les limites du DAACL ne sont pas seulement techniques, juridiques ou foncières. Elles sont aussi narratives et politiques. Comment la logistique est-elle expliquée dans les documents et dans les discours des acteurs ? Et comment cette représentation conditionne-t-elle l’ambition des prescriptions ? Le chef de projet d’Interface Transport identifie une limite qui tient aux représentations collectives.

Entretien Chef de projet (Interface Transport), mars 2026

« La logistique [...] c'est un secteur d'activité qui a une image assez négative, notamment auprès des élus. C'est des activités qui ont des images d'activités qui prennent beaucoup d'espace mais qui créent peu d'emplois, au regard d'autres activités économiques. »

Cette image défavorable est l’héritage de l’« impensé » identifié par Debrie et Heitz (2017) en Partie 1. Dans les trois territoires étudiés, les élus arbitrent systématiquement en faveur de prescriptions faibles, de recommandations plutôt que d’obligations, de renvois au PLUi plutôt que de spatialisation directe, non pas par manque d’information, mais parce que réserver du foncier pour un site logistique à la place d’un équipement public plutôt que pour un jardin est politiquement plus difficile à justifier devant les habitants. Cette image défavorable pèse aussi sur la production interne des documents : il faut légitimer la logistique face à des élus qui la voient comme une nuisance. Adoue, Berthon et Dablanc (2025) ont montré que ce travail de « mise en récit » conditionne l’ambition des prescriptions, les collectivités qui ont réussi à construire un récit positif sur la logistique ont produit un DAACL plus dense. Celles qui ne l’ont pas fait se sont contentées du minimum légal.

Entretien Richard Limier (InterLUD+, Cerema), juin 2026

« J’ai des élus qui me disaient : moi, je n’ai pas de logistique chez moi, ça ne m’intéresse pas. Je dis : OK. Vous avez une boulangerie ? Ouais. [...] Donc vous avez la logistique. »

Robichet développe une réflexion qui touche ce déficit narratif :

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Beaucoup de gens, et même des gens de la logistique, commencent en exprimant les nuisances. [...] La commande sur Shein crée beaucoup plus de nuisances que la logistique en elle-même. Par contre, le camion qui livre la commande, ça répond à un besoin d'un client. Le problème, ce n'est pas la logistique, le problème, c'est la commande. »

Dans les trois DAACL analysés, la logistique est présentée selon deux registres complémentaires, une demande fonctionnelle d'organiser (DOO MGP : « indispensable au fonctionnement de la Métropole ») et une nuisance à contenir (ZCR, dark stores, externalités environnementales). Ce double registre montre l'ambiguïté de la logistique comme objet politique.

Le PAS du SCoTERS (décembre 2025) dans sa formulation intègre la logistique à la fois par la mobilité décarbonée (section 1.2 : « accompagner la transition vers une logistique décarbonée via les vélos-cargos ») et par le rayonnement métropolitain (section 9.2 : le Rhin et le Port comme atout de développement économique). Cette intégration transversale traduit la coexistence de deux imaginaires politiques, la logistique comme contrainte environnementale à minimiser d'un côté, et la logistique comme ressource économique à valoriser de l'autre. Ces deux registres ne se contredisent pas, mais leur coexistence non hiérarchisée explique pourquoi les prescriptions logistiques restent souvent dans le registre de l'incitation plutôt que de l'obligation.

L'absence d'un récit positif sur la logistique est une limite que les trois territoires partagent. Les tentatives existent, l'hôtel logistique du port Édouard Herriot à Lyon (« on coche pas mal de cases de l'immobilier logistique de demain », Interface Transport, 2022), le programme de logistique fluviale de Thomas Chevandier à Paris (investissement de longue durée dans les plateformes de Bonneuil et du canal Saint-Martin), ou encore les expérimentations cyclo-logistiques de *Cyclgogne* et *Kooglof!* à Strasbourg. Mais ces initiatives restent ponctuelles, comme l'indique Heitz :

Entretien Adeline Heitz (CNAM), février 2026

« En 20 ans, il n'y a quasiment aucun projet, aucun système d'expérimentation qui a permis la généralisation du dispositif. [...] Il manque une volonté d'être dans le concret. »

C. La donnée logistique : un manque partagé qui conditionne la qualité des prescriptions

La donnée logistique disponible au moment de la rédaction des DAACL reste faible. L'un des enseignements constants des entretiens est l'écart entre la capacité à produire et à mobiliser des connaissances sur la logistique urbaine.

Lyon dispose d'un important capital informationnel grâce à l'observatoire de la logistique, aux enquêtes plaques ZFE-m (2018 et 2020), au suivi des livraisons aux établissements économiques (+4,8 % par an entre 2010 et 2018) et à l'outil Logisti'Cartes développé par UrbaLyon. Emmanuel Cellier note cependant une limite interne à ce dispositif : la « difficulté à segmenter les trafics 'grande logistique' (poids lourds) de la logistique urbaine (VUL, PL < 3,5T) », qui empêche de calibrer les prescriptions en fonction de l'intensité réelle des flux. À Strasbourg, la décision prise par l'Eurométropole de recenser les entrepôts à partir de 50 m² de surface plancher montre une volonté de granularité informationnelle. Ce choix méthodologique permet à Camille Treil d'affirmer que « 3/4 des entrepôts sur le territoire strasbourgeois font moins de 5 000 m² », une donnée rendue invisible dans les diagnostics standardisés et qui conduit à abaisser le seuil du DAACL (2 000 m² pour les entrepôts intermédiaires) à un niveau opérationnellement pertinent. À Paris, la fragmentation entre 131 communes, 12 EPT, l'APUR et l'Institut Paris Région produit une abondance apparente de données qui masque une difficulté d'agrégation à l'échelle du bassin logistique fonctionnel.

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Je ne pense pas qu'on ait besoin d'autres données. Je pense qu'on a besoin d'indicateurs. Ce qui est quand même de facto pas du tout la même chose que de la donnée. »

Pour l'illustrer, Antoine Robichet évoque le cas du modèle FreightHub, couramment utilisé par des collectivités pour estimer les livraisons sur leur territoire, alors que cet outil a été conçu pour analyser l'utilisation de l'espace de chargement. L'usage hors du domaine de pertinence produit des résultats erronés et des prescriptions mal calibrées. La distinction entre donnée et indicateur est transposable à l'évaluation du DAACL lui-même, mais un document qui cite des stocks de foncier logistique sans indicateurs de flux ou de besoins futurs reste dans cette même limite. Il est possible de planifier en surface mais réguler les flux n'est uniquement possible si les données sont existantes sur celles-ci.

Entretien Richard Limier (InterLUD+, Cerema), juin 2026

« La data, c'est de l'argent. La data, c'est ce qui fait leur plus-value par rapport à d'autres concurrents. Donc ils ne veulent pas la partager. »

Le rapport LUD 2025 identifie la donnée comme l'un des deux sujets prioritaires non résolus depuis le rapport de 2021 : « La mise à disposition de données » reste insuffisante (LUD 2025, p. 33). La recommandation 7 préconise un « cadre national renouvelé d'observation et d'indicateurs partagés », et la recommandation 5, la création d'une plateforme nationale LUD incluant une « base de données dispositifs ». Ces propositions sont des compléments aux DAACL sans données agrégées à l'échelle nationale, chaque collectivité reconstruisant son propre diagnostic avec les approximations et les biais que cela implique.

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Le savoir-faire d'un logicien, c'est d'optimiser ses flux. Quand on donne accès à ses données, c'est qu'on donne accès à sa recette de comment il fait. Dire à un logicien, donnez-moi vos données, ça revient à dire à Coca-Cola, donnez-moi la recette du Coca. [...] C'était littéralement une donnée extraite d'un TMS. J'avais l'expéditeur Jacqueline qui a remis un colis le 3 novembre [...] et il était livré à Michel qui habite ici. Et le colis est passé par cette agence, cette agence, cette agence. »

D. Le facteur humain : quand la planification logistique tient à quelques individus

Lascoumes et Le Galès (2005) ont montré qu'un instrument ne vit que par les acteurs qui le portent. Dans le domaine spécifique de la planification logistique urbaine, ce constat prend une forme particulièrement saillante, les territoires qui ont produit les DAACL les plus élaborés sont ceux où des individus identifiables ont investi la question, souvent bien avant que la loi ne l'impose.

Heitz et Dablanç (2019) l'ont établi dans leur enquête de vingt villes françaises « Urban freight policies depend more on the type and level of commitment of individual elected officials and local decision-makers. » Ce résultat est confirmé par les entretiens menés dans ce mémoire. À Strasbourg, la prise de poste de Camille Treil en 2022 a marqué le début d'un travail structuré sur la logistique urbaine, là où auparavant la question était gérée en marge d'autres missions. À Lyon, l'engagement institutionnel précoce d'une série de techniciens et d'élus au sein du SEPAL et de la métropole a construit, dès le début des années 2000, un capital de légitimité et de connaissance sans lequel le DOLB&S et le DAACL n'auraient pas été possibles. Quant à la Métropole du Grand Paris, la construction du DAACL repose sur une équipe dont la capacité à coordonner 131 communes est à la fois une ressource et un pari sur la durée.

Entretien Camille Treil (Ville et Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

« Je suis en poste depuis 2022, et c'est la première fois qu'il y a un temps plein dédié à la logistique. En France, ça doit être entre 20 et 30 [postes de ce type], donc ce n'est pas autant de personnes que ça. »

Avec 20 à 30 postes à temps plein en France, la planification logistique intercommunale repose sur très peu de personnes, ce qui fragilise la pérennité des politiques dès qu'un technicien quitte son poste. La question posée par Lascoumes et Le Galès (2005) « Que se passe-t-il quand l'acteur individuel part ? » est ici particulièrement pertinente. À Lyon, l'institutionnalisation progressive (Interface Transport comme partenaire permanent depuis plus de vingt ans, observatoire de la logistique, comité de partenaires) a produit une résilience relative. À Strasbourg, la question se pose, selon l'avis de Richard Limier.

Entretien Richard Limier (InterLUD+, Cerema), juin 2026

« La compétence est partagée entre urbanisme, environnement, développement économique, transport. Sans élu référent identifié, la politique reste marginale. »

Ce frein, identifié par Limier depuis son expérience d'accompagnement de collectivités franciliennes, conditionne la pérennité des politiques portées par les techniciens.

4.4 Du formel à l'opérationnel : effets, traduction et mise en perspective

A. Les instruments complémentaires : chartes LUD, programmes CEE et gouvernance par l'incitation

Les chartes de logistique urbaine durable (LUD), les programmes d'accompagnement des EPCI (InTerLUD, InTerLUD+) et les programmes d'aide à la transition des flottes (ColisActiv', Marguerite, Cyclo-cargologie) constituent le volet opérationnel que le DAACL ne peut pas produire seul.

Mais ces programmes touchent surtout le tiers des collectivités déjà dotées d'un ETP dédié. Comme tout dispositif volontaire, ils renforcent ceux qui en ont déjà les moyens sans atteindre ceux qui en ont le plus besoin. La continuité de ces programmes est incertaine au-delà de 2026, leur financement reposant sur des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) dont le renouvellement fait l'objet de la recommandation 15 du rapport LUD.

Entretien Richard Limier (InterLUD+, Cerema), juin 2026

« La charte, c'est bien, mais c'est qu'une étape. L'idée, c'est faire percoler le sujet logistique dans toutes les compétences et toutes les politiques publiques qui peuvent apporter la collectivité. »

Richard Limier positionne la charte logistique non comme une finalité mais comme un processus, elle crée le dialogue entre les services publics et entre les institutions publiques et les entreprises privées, dialogue essentiel pour permettre le lien entre les PLUi et les PCET. Cette lecture repositionne le DAACL.

Entretien Richard Limier (InterLUD+, Cerema), juin 2026

« Le DAACL, c'est presque une action qu'on pourrait mettre dans la charte. [...] C'est presque un outil. Ce n'est qu'un outil. Et ce qu'il faut, pour bien l'utiliser, il faut réfléchir avant sur ce qu'on en fait. »

Le chef de projet d'Interface Transport résume cette complémentarité : « Les chartes LUD (InTerLUD+) ne sont pas des documents contraignants mais créent une dynamique relevant du volontaire, non du réglementaire. » Cette architecture prescriptif ou volontaire, *planning* ou *doing* est la structure de gouvernance dans laquelle le DAACL doit opérer. Il ne peut être pleinement efficace que si les instruments complémentaires fonctionnent, si les

chartes mobilisent les acteurs privés que le DAACL ne peut pas contraindre, si les programmes CEE financent les transitions que le DAACL prescrit et enfin, si la commande publique intègre des clauses de livraison décarbonée cohérentes avec les orientations du document. C'est cette cohérence du système d'instruments, et non la qualité intrinsèque du DAACL seul qui détermine l'intégration effective de la logistique dans la planification territoriale.

B. Ce que le DAACL peut produire : trois effets sur la géographie logistique

Le DAACL produit des effets sur la géographie logistique qui restent conditionnés par la mise en compatibilité avec les PLUi, notamment en protégeant le foncier des sites logistiques existants. En classant des zones comme secteurs d'implantation préférentielle, le DAACL crée une présomption réglementaire en faveur du maintien des activités logistiques face à la pression résidentielle ou commerciale. Cet effet est observable dans les procédures de révision des PLUi, une commune qui souhaite transformer une zone logistique en zone résidentielle doit désormais justifier cette dérogation par rapport aux orientations du DAACL. La P14 du DOO MGP le prescrit : « Consolider les sites qui accueillent de la logistique dans la Métropole »).

Un autre effet est la hiérarchisation des implantations. En distinguant les zones logistiques selon leur accessibilité (ferroviaire, fluviale, routière) et leur position dans la métropole, le DAACL fournit aux instructeurs des permis de construire un cadre pour apprécier la localisation d'un projet. C'est un effet moins visible que la protection foncière, mais qui peut être plus structurant à long terme, il oriente les décisions de localisation vers des sites mieux desservis par des modes alternatifs à la route, favorisant le report modal que les politiques de décarbonisation appellent. Ce mécanisme est précisé en annexe dans la grille d'étude des trois métropoles.

De plus, les DAACL peuvent conditionner les projets environnementaux comme celui de Lyon qui conditionne le développement logistique majeur en zone régionale à un recours au fret ferroviaire ou fluvial. Dablanc (2020) avait identifié ces conditionnalités environnementales comme l'une des pistes les plus prometteuses de la planification logistique, à condition qu'elles soient assorties de mécanismes de contrôle effectifs. Si cette prescription est traduite dans les PLUi et contrôlée lors de l'instruction des permis de construire, elle est un levier potentiel de décarbonisation. Mais la conditionnalité n'est effectivement contraignante que lorsqu'elle s'appuie sur une maîtrise foncière publique, ce que le DAACL seul ne peut créer.

C. Le saut de traduction : pourquoi les bonnes intentions ne suffisent pas

Le saut de traduction désigne le passage difficile de la planification à la programmation. Ce saut, aucun des trois DAACL analysés ne l'a encore accompli. Le chef de projet d'Interface Transport formule la résistance structurelle de l'urbanisme opérationnel aux prescriptions logistiques :

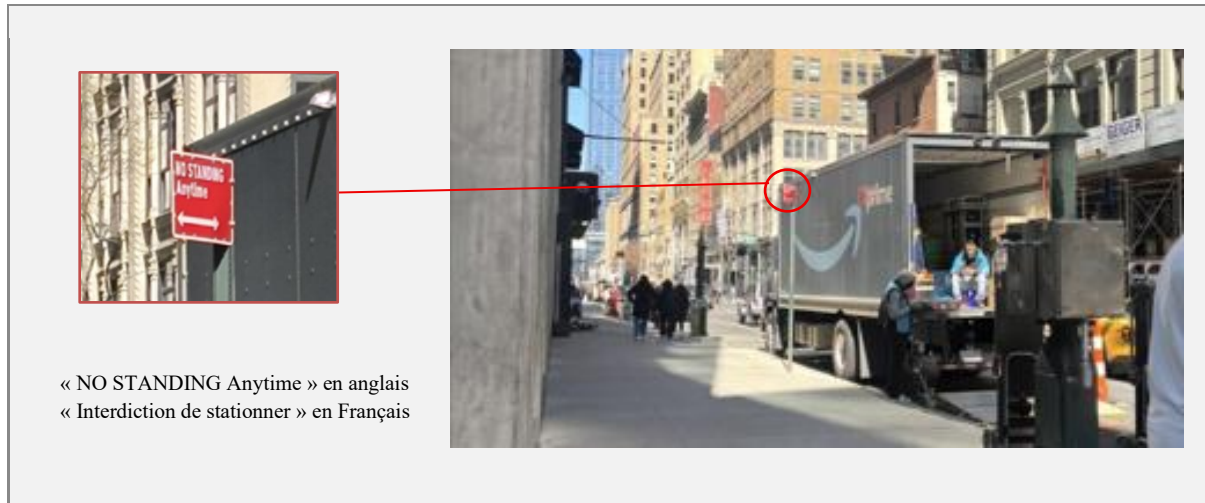
Entretien Chef de projet (Interface Transport), mars 2026

« Être maître d'ouvrage sur un secteur qu'on ne connaît pas, qu'on connaît mal, qui n'est pas par ailleurs un secteur public, c'est très difficile. Quand on est sur une opération immobilière et qu'on se dit qu'il faut X m² de logement, il faut aussi se dire qu'il faut X m² de logistique. Rien que de se dire ça pour un maître d'ouvrage, c'est déjà une révolution. Une révolution dans les mentalités, pas encore dans les pratiques. »

Cette formule « une révolution dans les mentalités, pas encore dans les pratiques » résume l'état de la planification logistique française en 2025-2026. Heitz et Berthon (2026) ont mesuré cette résistance dans le cas parisien, sur 155 périmètres PLOC créés dans le PLU bioclimatique pour obliger les opérations immobilières à inclure des espaces logistiques, seulement 3 à 4 espaces sont opérationnels à ce jour. Ce taux de concrétisation inférieur à 3 % montre les limites de la mise en œuvre, même dans le territoire français le plus avancé. Cela représente l'ensemble des trois verrous identifiés dans la littérature et confirmés par les entretiens : l'expertise logistique insuffisante des maîtres d'ouvrage, la gouvernance multi-acteurs et la propriété foncière.

D. La comparaison internationale comme révélateur : ce que New York dit de la planification française

Le terrain new-yorkais donne à voir concrètement ce que la littérature désigne comme un modèle de gouvernance par l'action plutôt que par la prescription, très présent dans le modèle nord-américain :



Photographie 18 : Camion Amazon Prime en livraison à Koreatown, Manhattan, New York City, le 29 mars 2026 à 10h34 (L. Coatanéa)

Lors de cette observation à Koreatown le 29 mars 2026, un camion Amazon Prime est stationné en double file malgré la signalisation d'interdiction. A ce même moment, une voiture de police passe dans la rue devant le camion et ne fait aucune remarque. Cette observation indique l'existence de règles de circulation et de stationnement pour la livraison dans le cœur de Manhattan mais le contrôle n'est pas systématique et les autorités ont potentiellement un laisser-aller sur ce genre de situation. Toutefois, cette observation n'est pas la preuve d'une généralité à l'ensemble du territoire New Yorkais.

La mise en parallèle avec New York City donne une spécificité au modèle français. La logistique urbaine n'y est pas régie par un document prescriptif type DAACL, mais par une série de programmes sectoriels du NYC Department of Transportation : microhubs (36 emplacements pilotes, permis annuels), Blue Highways (520 miles de voies navigables mobilisées pour le fret), Commercial Cargo Bicycles (réglementation directe et infrastructure de voirie dédiée), LockerNYC (38 consignes publiques dans trois arrondissements), Off-Hour Deliveries (programme volontaire de livraisons hors heures de pointe depuis 2010).

La logistique y est traitée plus comme un enjeu de gestion de voirie (comment allouer l'espace public entre piétons, cyclistes, véhicules de livraison et stationnement) que comme un enjeu de planification foncière et d'aménagement du territoire. Cette approche produit des effets opérationnels rapides mais ne traite peu de la question foncière ni de la cohérence territoriale d'ensemble (chaque programme est sectoriel, sans vision d'armature logistique métropolitaine). Kang (2020) a montré dans le contexte américain que les entrepôts s'organisent d'abord par rapport aux acteurs logistiques (proximité opérationnelle, accès

autoroutier) et non par rapport à la population finale. Ce qui implique une logique de réseau que la planification par zones ne peut pas pleinement capturer.

Instrument	Cadre	Porteur	Contraignant ?	Foncier	Logique	Effet
Blue Highways	Plan d'action NYCEDC, oct. 2025	NYC DOT + NYCEDC	Non, incitatif	Sites portuaires existants réutilisés	Voirie / voie d'eau	Pilote depuis 2025
Commercial Cargo Bicycles	Réglementation municipale, 2024	NYC DOT	Normes techniques seulement	Aucun	Voirie	Effectif depuis 2024
LockerNYC	Partenariat public-privé (GoLocker)	NYC DOT + opérateur privé	Non, contractuel	Trottoirs publics, aucune réserve	Voirie	38 sites en 2025, 70 visés
Microhubs	Permis / licence temporaire	NYC DOT	Non, autorisation d'occupation	Occupation temporaire, non sanctuarisée	Voirie	Pilote 3 ans, 36 sites
Off-Hour Deliveries	Programme volontaire, 2010	NYC DOT	Non, volontaire	Aucun	Voirie / horaires	Montée en charge lente depuis 2010
DAACL Lyon	DOO du SCoT, arrêté mars 2025	SEPAL	Oui, opposable aux PLUi	7 ZAE régionales + 13 zones d'agglomération	Planification territoriale	Non encore approuvé
DAACL Strasbourg	DOO du SCoTERS, opposable depuis 2026	SCoTERS	Oui, opposable aux PLUi	SIP, seuil abaissé à 50 m²	Planification territoriale	Opposable depuis février 2026
CDR et Pacte (MGP)	CDR 2023 + Pacte 2018 (substitués au DAACL)	Métropole du Grand Paris	Non, recommandataires	Aucune sanctuarisation propre	Urbanisme négocié	DAACL métropolitain en diagnostic depuis 2025
Rapport LUD 2025	Mission nationale, remis janv. 2026	État (Idrac et Jean)	Non, recommandataire	Rec. 9 : l'intégrer dans SRADDET/DAACL/PL U(i)	Cadrage national	Effets selon reprise locale

Tableau 3 : Programmes opérationnels du NYC DOT, DAACL de Lyon et de Strasbourg, instruments de substitution de la MGP (CDR et Pacte métropolitain) et cadrage national (rapport LUD 2025) (sources : NYC DOT, 2025 ; Idrac et Jean, 2026 ; DAACL SEPAL, 2025 ; DAACL SCoTERS, 2025 ; CDR MGP, 2023 ; Pacte métropolitain MGP, 2018) (L. Coatanéa, 2026)

Le tableau 3 montre que les cinq programmes new-yorkais partagent un même profil, porté par une agence de transport, dépourvu de force contraignante, sans traitement du foncier et structuré par une logique de voirie. Il met aussi en évidence que Lyon et Strasbourg occupent la position inverse avec un portage territorial, une opposabilité aux PLUi et une sanctuarisation foncière. Le modèle new-yorkais est opérationnel et réactif, produisant vite des effets dans l'espace public sans planification foncière. Mais il ne prévoit pas de foncier logistique pour le moyen terme, ne protège pas les sites existants contre la pression immobilière et ne produit pas de cohérence territoriale à l'échelle métropolitaine. Le modèle français, quant à lui, est prescriptif et de long terme, il fixe des orientations opposables, protège le foncier existant et cherche une cohérence d'ensemble. Mais il est lent, peu opérationnel à court terme et dépend d'une chaîne de traduction documentaire que chaque maillon peut rompre.

Le tableau montre aussi que la MGP occupe une position intermédiaire entre ces deux pôles : son CDR recommandataire et son Pacte de soft law partagent avec les programmes new-yorkais l'absence de force contraignante et de portée foncière, sans offrir en retour la réactivité

opérationnelle du modèle américain. Le rapport LUD 2025 enfin, n'entre dans aucun de ces profils, document national sans portée juridique propre, il agit comme chambre d'écho des pratiques déjà observées sur le terrain plutôt que comme un instrument nouveau.

E. Ce que le DAACL révèle de la planification française : un instrument en tension constitutive

Le DAACL est un instrument en tension entre ambitions et moyens. Cette tension n'est pas propre au DAACL, Lascoumes et Le Galès (2005) montrent qu'elle traverse toute la planification française, faite de représentations contradictoires et de rapports de pouvoir. Elle s'inscrit dans le mouvement institutionnel plus large qu'Epstein, Frinault et Pinson (2025) nomment « découplage ». Les instruments de coopération intercommunale progressent, mais ce progrès reste découplé des ressources financières et des compétences qui permettraient leur mise en œuvre effective.

De ce fait, le DAACL est né d'un compromis législatif qui lui a conféré une ambition sans lui donner les moyens correspondants. De plus, il régit un secteur dont la logique économique (optimisation des coûts, réactivité au marché, internationalisation des chaînes) est incompatible avec la logique de planification (temps long, cohérence territoriale, opposabilité réglementaire). Enfin, il dépend pour son efficacité d'une chaîne d'acteurs dont chacun peut, d'une manière différente, interrompre la traduction.

Pour autant, la tension constitutive n'invalide pas l'instrument, elle le contextualise. Morange et Schmoll (2016) le rappellent pour la géographie qualitative : « la pertinence d'une recherche ne tient pas à son absence de limites, mais à la clarté avec laquelle ces limites sont formulées et intégrées dans l'interprétation des résultats. » Le DAACL est certes un instrument imparfait dans un système de planification qui l'est également, mais cette imperfection n'est pas une raison de l'abandonner, c'est une raison de comprendre ce qu'il peut et ne peut pas faire pour construire autour de lui le système d'instruments complémentaires.

Synthèse des six limites communes aux trois DAACL

L'analyse de ces trois métropoles fait apparaître des limites qui transcendent les spécificités locales de Lyon, Paris et Strasbourg.

1. Périmètre légalement borné et définition localement construite : le DAACL ne couvre que la logistique commerciale parce que c'est ce que la loi lui demande (art. L141-6 du Code de l'urbanisme). Ce n'est pas un choix des collectivités mais la définition reste construite localement, sans standard national, produisant des périmètres hétérogènes. Les angles morts (service trips, flux BTP, formes hybrides) appellent une réforme du cadre légal.
2. Raisonnement en surface brute : les seuils de m² ne capturent pas l'intensité logistique réelle, une plateforme de messagerie de 5 000 m² génère plus de flux qu'un entrepôt de 10 000 m². L'instrument régule l'implantation, non l'impact.
3. Inadéquation temporelle : le cycle de planification (7-10 ans) est incompatible avec la vitesse d'adaptation du secteur logistique (2 ans maximum). Les DAACL de 2025 régulent déjà des phénomènes dont l'intensité a décliné.
4. Chaîne sans vérification de cohérence : personne ne vérifie que la somme des PLUi est cohérente avec les orientations du DAACL, ni que la somme des DAACL s'inscrit dans les SRADDET régionaux. Le système repose sur un pari de cohérence spontanée et sur la confiance.
5. Absence de maîtrise foncière : le DAACL oriente sans pouvoir contraindre face à des acteurs privés (fonds d'investissement, promoteurs logistiques) qui ne dépendent pas de la collectivité pour leur accès au foncier.
6. Déficit narratif et politique : la logistique est perçue comme une nuisance plutôt que comme une ressource, ce qui pousse systématiquement les élus vers des prescriptions faibles. L'absence d'un récit positif sur la logistique est un obstacle.

Ces limites ne sont pas symétriques entre les trois territoires. Strasbourg compense son déficit informationnel par une spatialisation et une définition des dark stores. Lyon dispose d'un capital de connaissance mais peine à le traduire réglementairement. Paris cumule les outils les plus innovants mais les fragmente dans une gouvernance encore non coordonnée. Ces six limites, il faut le souligner, ne constituent pas un réquisitoire contre le DAACL. Elles cadrent un outil récent et obligatoire dont les effets à long terme ne sont pas encore évaluables.

PARTIE III

LES LIMITES D'UN OUTIL FORMEL FACE AUX DEMANDES DU MARCHÉ ET AUX POLITIQUES LOCALES

Cette troisième partie interroge la confrontation entre le DAACL et la réalité du marché foncier logistique dont les dynamiques échappent à la portée prescriptive du document. Elle examine d'abord ce que la financiarisation de l'immobilier logistique, l'autorégulation économique et les contradictions internes au corpus législatif produisent comme géographies que l'instrument ne peut ni anticiper ni corriger. Elle interroge ensuite les conditions d'émergence d'un urbanisme logistique, c'est-à-dire un processus continu de régulation plutôt qu'un document figé. La mise en perspective avec New York permet, par contraste, de mesurer ce que le modèle français de planification prescriptive apporte et ce qu'il n'apporte pas encore.

Chapitre 5 : Le DAACL face au marché foncier : prescriptions ou autorégulation économique ?

Le chapitre 4 a établi l'existence d'un saut de traduction entre l'ambition prescriptive du DAACL et sa concrétisation dans les PLUi puis dans les projets urbains. Ce chapitre approfondit une dimension spécifique de ce saut : la confrontation entre les orientations du DAACL et la logique autonome du marché foncier logistique. Si les trois territoires disposent désormais de documents qui orientent les implantations, protègent le foncier existant et conditionnent les nouvelles autorisations, il reste à savoir face à quelle réalité économique ces prescriptions se trouvent en tension et quels en sont les effets réels.

5.1 La financiarisation de l'immobilier logistique : un acteur structurant que le DAACL ne peut pas contraindre

A. L'immobilier logistique comme classe d'actif financier

La géographie logistique des trois métropoles n'est pas seulement le produit de décisions d'entreprises logistiques cherchant à se localiser au plus près de leurs marchés. Elle est pour une part croissante depuis les années 2010, le produit de décisions de fonds d'investissement immobiliers : Real Estate Investment Trusts (REITs). Ces acteurs ont fait de l'entrepôt une classe d'actif à part entière, dont le rendement locatif régulier et la faible corrélation avec d'autres classes d'actifs permet une indépendance logistique aux locataires. Raimbault (2022) a montré que cette financiarisation restructure la gouvernance périurbaine, les collectivités ne traitent plus qu'avec des gestionnaires de fonds et « ne rencontrent jamais les utilisateurs des entrepôts, les travailleurs, les syndicats ou les entreprises logistiques ». Ce Mode 3 de gouvernance, identifié par Charters-Gabanek, Raimbault et Hall (2024) d'après Barbier et al. (2019), est celui qui échappe le plus à la régulation du DAACL.

Cette financiarisation produit des effets sur la géographie logistique qui transcendent les périmètres communaux et intercommunaux dans lesquels s'inscrit le DAACL. Les fonds d'investissement raisonnent à l'échelle des corridors logistiques nationaux et européens, non à l'échelle des SCoT. Leurs arbitrages de localisation obéissent à des logiques de rendement immobilier et d'accessibilité aux grands axes. Ainsi, un foncier situé en dehors du périmètre de prescription d'un DAACL mais sur une commune limitrophe à faible foncier peut absorber la demande logistique qu'un DAACL restrictif a refoulée. Raimbault, Douet et Frémont (2013)

ont documenté ce mécanisme de fuite logistique pour l'Île-de-France, la pression foncière et les logiques de réseau déterminent les localisations bien plus que les prescriptions réglementaires. La conclusion qu'en ont faite Dablanc et Andrianakaja (2011) pour les SDRIF franciliens vaut désormais pour interroger la portée du DAACL intercommunal.

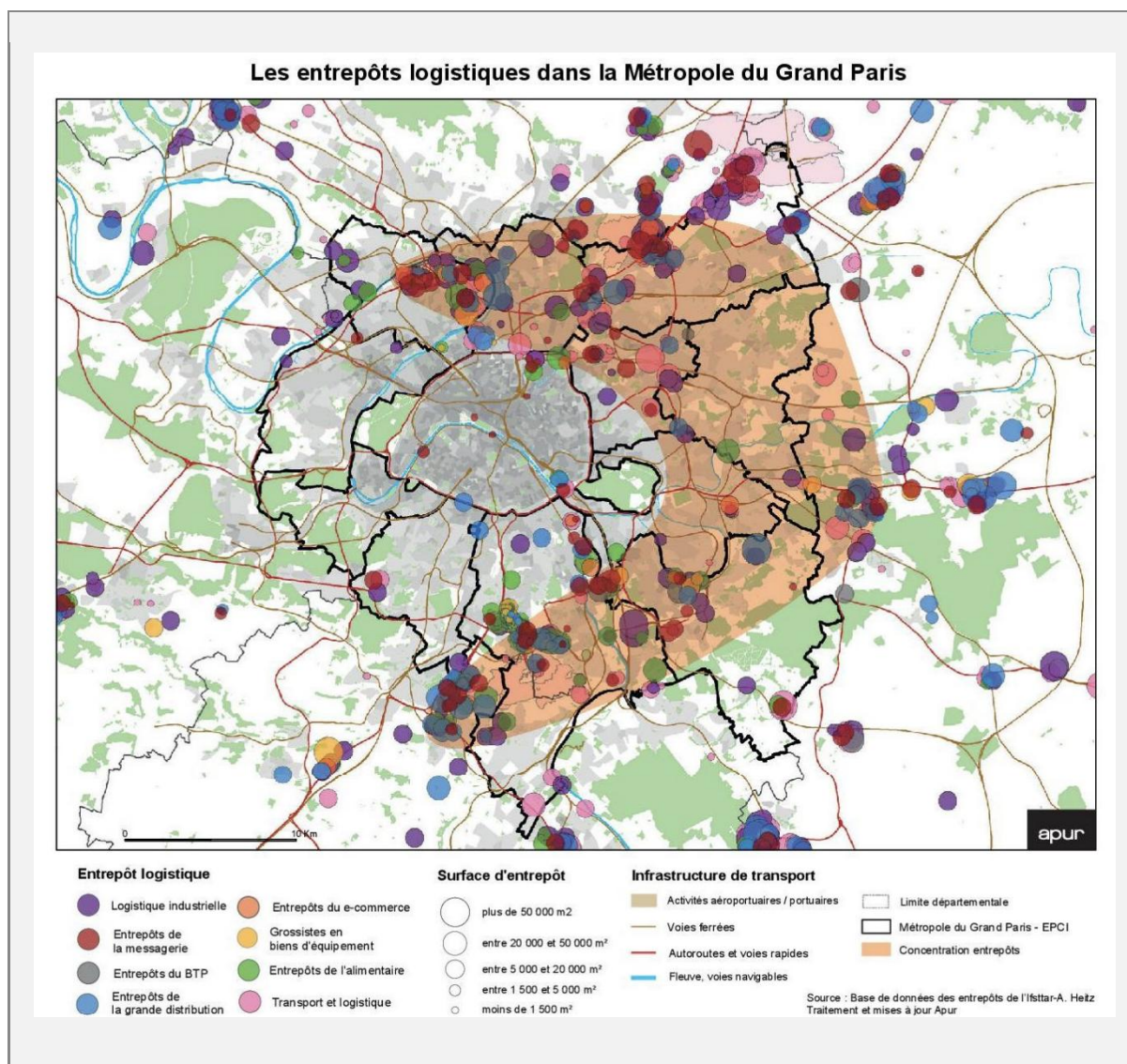
Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Les grandes plateformes, elles vont se mettre où le foncier est disponible et pas cher. Ce n'est pas le DAACL qui va les faire changer d'avis. Le DAACL peut dire 'on préfère ici'. Mais si le marché dit que le foncier intéressant est là, pas là, la plateforme va là. »

Cette observation conduit à distinguer deux types d'effets attendus du DAACL : un effet de protection du foncier existant et un effet d'orientation de nouvelles implantations vers des secteurs préférentiels. Le premier effet est plus accessible que le second, protéger ce qui existe suppose que les PLUi ne reclassent pas les zones logistiques existantes. Le second effet suppose que le marché accepte de s'orienter vers les secteurs désignés par le DAACL, ce qui implique que ces secteurs soient économiquement compétitifs et foncièrement disponibles. La prescription d'orientation n'est pas sans valeur, mais son efficacité est contingente à l'existence d'instruments complémentaires (maîtrise foncière, commande publique, baux conditionnels), ce que les trois DAACL analysés n'articulent pas encore de façon systématique.

B. Le différentiel de valeur foncière comme moteur structurel du desserrement

Le différentiel de prix du foncier entre les couronnes métropolitaines est le principal moteur des dynamiques logistiques que les DAACL cherchent à orienter. Heitz (2021) a quantifié ce différentiel pour l'Île-de-France : les entrepôts périurbains représentent plus de 75 % du parc immobilier logistique, avec des prix du terrain de 8 000 €/m² à Paris, 5 500 €/m² en petite couronne et 1 350 €/m² en grande couronne. Ce gradient est mécanique, ce qui fait que sans intervention foncière publique, les activités logistiques à faible valeur ajoutée au m² sont évincées des zones denses. La prescription du DAACL orientant vers des secteurs d'implantation préférentielle en zone dense ne peut produire d'effet que si elle est accompagnée d'un portage foncier public ou d'un mécanisme incitatif qui rend ces secteurs économiquement viables pour les opérateurs logistiques.



Carte 9 : Les entrepôts logistiques dans la Métropole du Grand Paris (MGP, 2018 selon la base de données des entrepôts d'Ifsttar et Heitz, traitement et mises à jour par l'Apur)

La carte 9 donne à voir une organisation socio-spatiale en trois temps. Le cœur parisien, dense et saturé, n'est pas vide d'entrepôts mais il n'accueille plus que des formats résiduels (cercles de petite taille, roses pour le transport et la logistique, orange pour l'e-commerce) qui s'y maintiennent en tissu diffus le long des grands axes radiaux et à proximité des gares de marchandises historiques. C'est la traduction cartographique de ce que Dablanc et Andriankaja (2011) appellent la « logistique du dernier kilomètre », un format qui survit en zone dense parce qu'il n'a plus besoin de grandes emprises, à la différence de la logistique industrielle ou de la grande distribution (points violets et bleus, nettement plus volumineux), qui a déjà quitté le centre.

La première couronne, en revanche, concentre la masse logistique sous la forme d'un croissant qui va de Gennevilliers et du port de Paris au nord-ouest, jusqu'à Orly et Rungis au sud, en passant par la Plaine Saint-Denis, Bonneuil et le Val-de-Marne à l'est. Ce croissant dessine le tracé des grandes infrastructures de desserte avec l'A86 et l'A1 au nord, l'A6 et l'A106 au sud, la Seine comme axe fluvial, ce qui confirme, à l'échelle métropolitaine, le principe de localisation aux nœuds de réseau. Les plus gros cercles (plus de 50 000 m²) se situent majoritairement à l'intersection d'une infrastructure routière lourde et d'un mode alternatif (fer ou fleuve), ce qui correspond au modèle hub and spokes décrit pour le cas new-yorkais (FreightNYC, NYCEDC 2018).

Un second niveau de lecture tient au décalage entre cette géographie fonctionnelle et les périmètres administratifs superposés sur le fond de carte. Le périmètre de la ZFE-m (tracé en noir), ne coïncide qu'approximativement avec la zone de concentration orangée, une partie des grandes implantations logistiques se situe déjà au-delà de cette limite, en Seine-et-Marne ou dans le Val-d'Oise, c'est-à-dire hors du champ d'application du DAACL de la MGP analysé dans ce mémoire. Cette discontinuité entre périmètre fonctionnel (le bassin logistique réel qui s'étend bien au-delà de la métropole institutionnelle) et périmètre de planification (le territoire couvert par le SCoT et son DAACL) est ce que l'hypothèse 2 désigne comme obstacle. En creux, la carte ne montre pas les flux entre points, les relations d'hinterland qui relient ces entrepôts aux ports du Havre ou de Marseille, ou encore la dimension verticale (nombre de niveaux, hauteur sous plafond) qui distingue désormais un entrepôt classique d'un hôtel logistique à étages comme Green Dock. La base Ifsttar et Heitz recense les emprises au sol et non les surfaces de plancher, ce qui tend à sous-représenter le poids réel de la densification verticale documentée plus loin dans ce chapitre.

Cette carte (carte 9) fige une distribution à une date donnée et ne renseigne ni sur les fermetures, ni sur les conversions récentes de sites, ni sur la dynamique du desserrement. La coïncidence spatiale entre périphérie et grands formats logistiques est cohérente par l'explication du coût du foncier avancée par Heitz (2021), mais la carte seule ne permet pas de trancher entre cette explication et d'autres facteurs de localisation possibles (disponibilité foncière, accessibilité autoroutière, politiques d'accueil communales).

Dans le cas lyonnais, les données d'Interface Transport (2022) montrent que la part des nouvelles autorisations logistiques en zone dense a chuté de 36 % à 20 % entre 2005 et 2019, sans qu'aucun document de planification n'ait prescrit ce mouvement. C'est le marché qui l'a

produit, la pression des projets résidentiels et tertiaires dans les secteurs de renouvellement urbain (Confluence, Part-Dieu) a rendu le maintien de la logistique économiquement moins rentable que la conversion. Emmanuel Cellier (Urba Lyon) précise que le barycentre logistique métropolitain lyonnais se déplace vers l'Est et le Nord-Est, là où le foncier est moins cher, là aussi où les prescriptions du DAACL peuvent avoir le moins d'emprise sur un marché qui s'auto-organise selon ses propres critères d'accessibilité et de coût.

Entretien Emmanuel Cellier (Urba Lyon), mai 2026

« La difficulté, c'est de distinguer la logistique de distribution commerciale et la logistique en général. La majorité des opérateurs logisticiens, transporteurs, prestataires... adressent tous les marchés. Leur localisation est d'abord une logique de réseau, pas une réponse à un document de planification qu'ils ne lisent pas. »

Cette observation soulève une question méthodologique que les DAACL n'ont pas encore tranchée : comment une prescription foncière peut-elle être efficace si les acteurs destinataires de la prescription ne construisent pas leurs décisions de localisation en référence aux documents de planification ? La réponse est que le DAACL n'agit pas sur les logisticiens eux-mêmes mais sur les instructeurs des autorisations d'urbanisme, les maîtres d'ouvrage des opérations immobilières et les élus qui arbitrent les conflits d'usage foncier. Ce déplacement de cible est une donnée du fonctionnement de l'instrument.

C. La ZAN comme contradiction interne au corpus législatif

L'introduction de la trajectoire Zéro Artificialisation Nette (ZAN) par la loi Climat et Résilience de 2021 crée une contradiction interne au corpus législatif que les collectivités doivent absorber sans que les instruments existants leur donnent les moyens de le résoudre. La même loi a simultanément introduit le « L » de logistique dans le DAACL et institué le ZAN, ce sont deux obligations qui entrent en tension. Le ZAN renchérit le coût de toute nouvelle implantation logistique en zone peu dense et favorise de fait le report vers des zones déjà artificialisées en périphérie, ce qui contredit l'objectif de maintien d'une logistique de proximité dans les centralités urbaines que le DAACL est censé promouvoir. Cette contradiction n'est pas discutée dans les trois métropoles analysées.

À Strasbourg, la présence de la nappe phréatique à un mètre de la surface interdit toute logistique souterraine, supprimant un levier d'intégration en zone dense, chose que Paris et Lyon peuvent théoriquement mobiliser. La contrainte ZAN se superpose à cette contrainte physique locale, créant une impossibilité pratique à planifier de nouvelles surfaces logistiques en zone dense sans artificialisation. Le rapport LUD 2025 propose en réponse de favoriser la verticalité, la mutualisation et l'assouplissement des règles de hauteur (recommandation 10), mais ces solutions supposent des investissements et une maîtrise foncière que peu de collectivités peuvent assumer seules. En termes législatifs, la contradiction ZAN et logistique de proximité est un frein du corpus Climat-Résilience qui n'a pas été anticipé par le législateur et que les territoires absorbent au cas par cas, sans cadre national pour les guider.

5.2 L'autorégulation économique : quand le marché devance, contourne ou ignore la planification

A. Les dark stores : une planification confrontée aux évolutions économiques

Le cas des dark stores montre l'inadéquation entre le rythme de la planification et celui des reconfigurations logistiques induites par l'économie numérique. Ce format hybride entre entrepôt et commerce de proximité a émergé à grande échelle entre 2020 et 2022 sous l'impulsion des plateformes de quick commerce. A Strasbourg, la réponse réglementaire a d'abord été communale et ensuite intégrée dans les documents de planification intercommunaux avec le DAACL (DOO 2025, orientation 18.4) qui précise les dispositions sur les dark stores et dark kitchens.

Le paradoxe est que le DAACL strasbourgeois régule un phénomène dont l'intensité est déjà déclinée au moment de son entrée en vigueur : le quick commerce a connu une forte rationalisation en 2023-2024, plusieurs opérateurs ont liquidé leurs activités et le marché s'est concentré autour de quelques grandes enseignes ayant adapté leur modèle. Le phénomène ne s'est en réalité jamais développé à grande échelle. Le DAACL a ainsi construit un cadre pour une vague passée, tout en anticipant une recomposition dont la forme reste inconnue. Cela ne vient pas d'une défaillance des planificateurs, mais plutôt d'une planification qui est rattrapée par l'économie numérique. C'est une limite qu'Antoine Robichet précise :

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Dans le PLU de Paris, on n’a pas le droit de faire des opérations de manutention de colis. On n’a pas le droit d’assembler, réassembler. Par exemple, si je livre une palette dans l’entrepôt et que je coupe la palette pour redistribuer, est-ce que j’ai pris une opération de manutention ou pas ? C’est une zone grise réglementaire. »

Cette zone réglementaire, créée de l’insécurité juridique pour les opérateurs comme pour les collectivités est symptomatique d’un outil de planification conçu avant l’émergence des formes logistiques hybrides. La définition strasbourgeoise (DOO 2025) est la plus précise des trois, elle nomme les dark stores et kitchens, distingue la logistique commerciale de celle non-commerciale. Mais elle reste incomplète sur les formes hybrides intermédiaires entre entrepôt, point de vente et plateforme de tri.

B. La logistique des plateformes : une autorégulation par les réseaux

La géographie logistique des grandes plateformes de commerce électronique obéit à une logique de réseau que la planification par zones ne peut pas pleinement capturer. Kang (2020) a montré dans le contexte américain que les entrepôts s’organisent d’abord par rapport aux acteurs logistiques (proximité opérationnelle, accès autoroutier, position dans le réseau de distribution) et non par rapport aux documents de planification. Cette logique de réseau est transposable aux trois terrains étudiés. La localisation d’un centre de distribution en grande couronne lyonnaise ou dans le couloir rhénan strasbourgeois dépend de la distance aux échangeurs autoroutiers, de la disponibilité de main-d’œuvre à faible coût, du coût du foncier et de la position dans le réseau de distribution national, mais pas des orientations du DAACL intercommunal.

À Lyon, le corridor logistique Lille-Paris-Lyon-Marseille (Schorung, Dablan et Buldeo Rai, 2023) est un sujet national que le SEPAL ne peut traiter qu’à la marge. Les décisions de localisation des plateformes qui jalonnent cet axe appartiennent à des acteurs dont le périmètre d’action dépasse le SCoT. La même observation vaut pour Strasbourg, dont la logistique s’organise majoritairement le long de l’axe rhénan vers Francfort, une géographie que Beyer et Debie (2011) ont montrée comme transfrontalière donc en décalage avec le périmètre de tout outil de planification français. À Paris, la saturation foncière de la petite couronne produit une autorégulation par défaut, faute de foncier disponible, les plateformes

s'installent là où elles peuvent, en grande couronne et souvent au-delà du périmètre de compétence de la MGP.

C. La vacance logistique : quand la planification précède la demande sans la créer

Malgré ce desserrement il y a de la vacance logistique, c'est-à-dire une situation dans laquelle les espaces planifiés ou préservés pour la logistique ne trouvent pas preneur faute de demande solvable ou de conditions d'exploitation viables. Ce phénomène révèle que la planification peut aussi précéder le marché de façon inadaptée.

Observation de terrain à New York, 31/03/2026 à 11h, Brooklyn, Red Hook

Bâtiment logistique récent ouvert sur l'East River, bien desservi, conçu pour accueillir de la logistique. Inoccupé malgré une localisation stratégique. Aucune enseigne de logisticien. Même sans planification formelle, les logiques de marché ne produisent pas mécaniquement une adéquation entre offre et demande logistique.

(Voir annexes pour la grille d'observation (p. 195) et tableau récapitulatif du terrain (p.190))

Ce cas new-yorkais a son équivalent français. Heitz et Berthon (2026) ont quantifié le paradoxe parisien, sur les 155 périmètres PLOC créés dans le PLU bioclimatique pour obliger les opérations immobilières à inclure des espaces logistiques, seulement 3 à 4 espaces sont opérationnels à ce jour, soit un taux de concrétisation inférieur à 3 %. Ce ratio révèle un écart structurel entre la planification de l'offre et la solvabilité de la demande. Les loyers que les espaces logistiques en zone dense doivent pratiquer pour équilibrer les coûts d'investissement sont souvent bien au-dessus des niveaux habituels de la logistique, ce qui exclut mécaniquement une large partie des opérateurs potentiels.

Entretien Adeline Heitz (CNAM), février 2026

« Les hôtels logistiques sont des projets très chers et très chers à développer. Et si les loyers sont très élevés, ça veut dire déjà qu'il y a tout un tas d'activités qui ne vont pas venir se localiser ici. Et celles qui peuvent payer ces loyers, ce ne sont souvent pas les activités qu'on cherche à mettre là. »

Cette limite économique est absente des trois DAACL analysés. Aucun document ne désigne des secteurs préférentiels. Les orientations foncières sont formulées du côté de l'offre sans interroger si les conditions de marché permettent que cette offre rencontre une demande. C'est pourtant cette adéquation offre-demande qui détermine si un espace logistique planifié sera occupé et non la seule désignation d'un secteur dans un document.

5.3 Les leviers de la puissance publique : maîtrise foncière, commande publique et gouvernance de l'espace public

A. La maîtrise foncière directe : l'outil le plus efficace et le moins intégré dans les DAACL

Face à la logique autonome du marché, la maîtrise foncière directe est l'instrument le plus efficace dont disposent les collectivités, mais aussi le moins intégré dans les DAACL actuels. A Lyon par exemple, le port Édouard Herriot indexe les baux emphytéotiques sur la part modale fluviale ou ferroviaire des locataires, la Compagnie Nationale du Rhône contraint les comportements logistiques et produit des effets de report modal que le DAACL seul ne peut pas générer. Ce mécanisme de bail conditionnel est identifié par le rapport LUD 2025 (recommandation 11) comme un levier, mais il suppose une propriété publique du foncier que peu de collectivités détiennent en zone dense.

À Paris, Camille Richard décrit l'ambition foncière du futur DAACL de la MGP autour de la préservation des bords de voie d'eau, en identifiant des zones le long de la Seine, de la Marne et des canaux pour réserver à terme du foncier à l'activité fluviale. Mais elle précise que ce travail avance « entre techniciens » sans légitimité électorale claire, les élus n'étant pas encore suffisamment informés des enjeux en cours. Thomas Chevandier apporte de son côté ce que la Ville de Paris réalise concrètement en dehors du cadre DAACL :

Entretien Thomas Chevandier (Ville de Paris), mars 2026

« On a une très grande base logistique dans le port de Bonneuil-sur-Marne. Cette plateforme, elle était au bord de la Marne, mais on n'avait pas de port. Donc là, on est en train d'investir pour pouvoir ramener directement dans le centre de Paris, là où on fait les travaux, sans avoir à passer par la route. Et côté parisien, on a une plateforme qu'on va installer sur le bassin du canal Saint-Martin pour débarquer du matériel et alimenter tous les chantiers à proximité. »

Ces investissements sont pilotés par la Ville de Paris comme maître d'ouvrage logistique de ses propres approvisionnements, non par le DAACL de la MGP. Ils illustrent une forme d'urbanisme logistique par l'action directe qui contourne le document de planification là où ce dernier est inopérant. Chevandier formule la logique de cet investissement :

Entretien Thomas Chevandier (Ville de Paris), mars 2026

« Notre rôle, il est aussi d'améliorer ça sur le très long terme quand on constate qu'il y a un problème. On dit à nos services : faites-nous un schéma logistique, on va aller sur la logistique fluviale. Si jamais on fait comme si ça n'existait pas ou qu'on le renvoie plus loin, ça ne règlera pas le problème, parce que de toute façon, il y aura beaucoup plus de camions sur les routes, donc il y aura in fine plus de nuisances. »

Cette posture de la collectivité comme maître d'ouvrage logistique de ses propres flux crée une demande qui rend viables des infrastructures que le marché seul n'aurait pas maintenues et elle contourne la nécessité d'une maîtrise foncière en passant par la commande publique.

B. La commande publique comme levier de solvabilisation de la demande décarbonée

Au-delà de la maîtrise foncière directe, la commande publique intégrant des clauses de livraison décarbonée est un levier qui est toutefois sous-mobilisé dans les trois territoires. Lorsqu'une collectivité impose dans ses marchés publics de fournitures que les livraisons soient effectuées par véhicules à émissions faibles, elle crée une demande pour la logistique décarbonée qui peut rendre économiquement viable un espace logistique urbain dont le DAACL a prescrit la préservation. Adoue, Berthon et Dabanc (2025) soulignent que les politiques « indirectes » de ce type peuvent être « parfois même plus importantes, bien que moins reconnues » que les politiques expressément dédiées à la logistique urbaine.

Dans aucun des trois territoires analysés, la commande publique n'est articulée de façon systématique avec les orientations du DAACL. A Paris, l'action de Thomas Chevandier sur la logistique de chantier est une exception partielle. En intégrant des plans logistiques dans les grands marchés de travaux publics parisiens et en investissant dans les plateformes fluviales, la Ville crée une demande qui rend viable une infrastructure que le marché n'aurait pas maintenue. Mais cette action reste déconnectée du DAACL de la MGP, Thomas Chevandier met en évidence cette déconnexion :

Entretien Thomas Chevandier (Ville de Paris), mars 2026

« Maintenant il y a le DAACL, document d'aménagement artisanal et commercial, il a ajouté la logistique depuis pas longtemps. Mais moi je n'ai pas eu affaire dans le cadre de mes fonctions à ce document-là. »

Cette réponse d'un élu impliqué dans la logistique urbaine parisienne dit l'essentiel de la fragmentation institutionnelle : le cadre de planification intercommunale est connu des techniciens, ignoré des élus, sans effet structurant sur les décisions opérationnelles. Le DAACL et la commande publique restent deux univers qui ne se parlent que très peu.

C. Ce que révèle New-York : la gouvernance par l'espace public de livraison

New York donne une autre dimension de l'action publique logistique que les DAACL français n'adressent pas directement : la gestion de l'espace public de livraison. À New York, l'essentiel des programmes opérationnels du NYC DOT porte sur le curb (le bord du trottoir) avec les zones de chargement-déchargement, les microhubs sur voirie, les corral pour vélos-cargos et la gestion intelligente des espaces de stationnement commercial. Cette gouvernance de l'espace public produit des effets opérationnels immédiats sans nécessiter de planification foncière à long terme.

Le programme LockerNYC est une logique d'action différente du DAACL. Confrontée au problème des 90 000 colis non livrés quotidiennement à New York, la ville a déployé 38 consignes publiques (25 à Brooklyn, 9 dans le Queens, 4 à Manhattan) en partenariat avec l'opérateur privé GoLocker, accessibles gratuitement 24h/24 et 7j/7. Ce programme, mandaté par la Local Law 166 de 2021, a été mis en œuvre en quelques mois, sans attendre de document de planification intercommunal. Le programme Microhubs (jusqu'à 36 emplacements pilotes sur voirie et hors voirie dans des espaces sous les autoroutes comme le BQE à Brooklyn) suit la même logique.

Observation de terrain à New York, 29/03/2026 10h30, Manhattan, Broadway

Camion *Amazon Prime* en stationnement interdit, agents de livraison attendant sur le trottoir, panneau rouge « No Standing ». La police est passée sans intervenir.

Contraste avec la sophistication des programmes NYC DOT déployés. La gouvernance tolère l'infraction ordinaire en échange d'une fluidité de livraison que le règlement formel n'est pas en mesure de garantir.

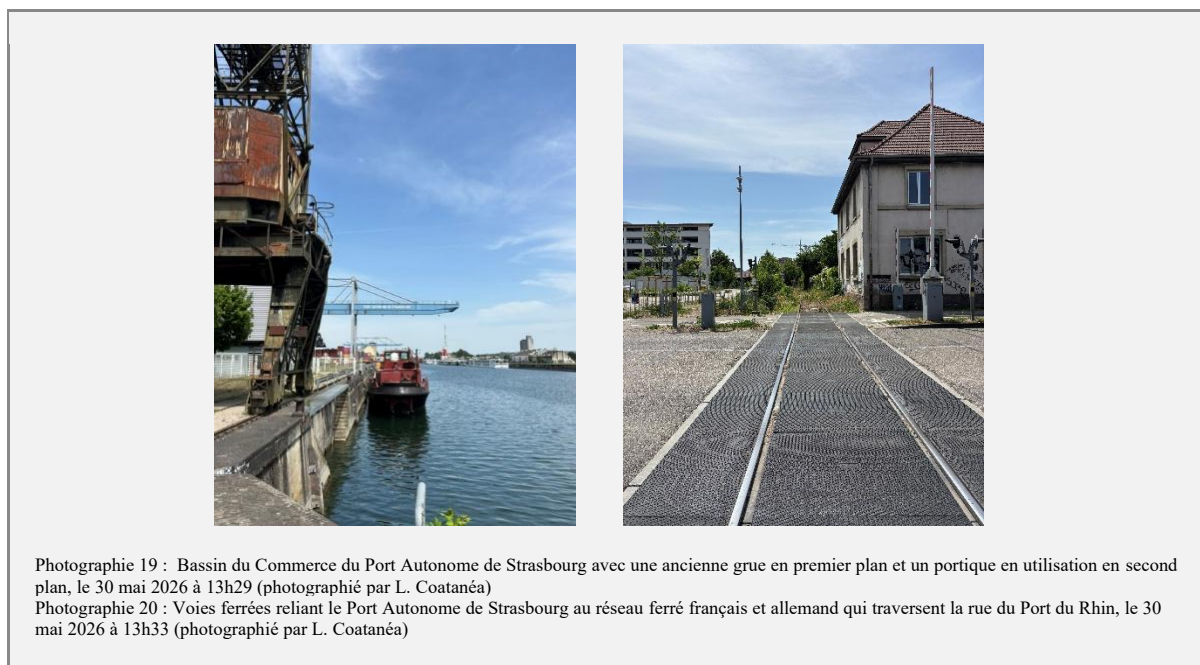
(Voir annexes pour la grille d'observation (p. 195) et tableau récapitulatif du terrain (p.190))

Ce contraste new-yorkais entre sophistication et tolérance de l'infraction ordinaire montre que la gouvernance by doing new-yorkaise est opérationnelle et réactive, elle produit des résultats rapidement dans l'espace public. Mais elle ne prévoit pas de foncier logistique pour le moyen terme, ne protège pas les sites existants contre la pression immobilière et ne produit

pas de cohérence territoriale à l'échelle métropolitaine. Le modèle français, quant à lui, est prescriptif et de long terme, il fixe des orientations opposables et cherche une cohérence d'ensemble.

5.4 La tension constitutive revisitée : entre prescriptions formelles et autorégulation du marché

Cette tension entre prescription et réalité de marché se lit sur le terrain strasbourgeois :



Regroupement de photographies 5 : Le Port Autonome de Strasbourg (PAS), qualifié de « premier pôle logistique de la région » par le SCoT, avec des flux orientés vers l'extérieur du territoire et dont la zone environnante reste en rupture avec le tissu urbain (L. Coatanéa, terrain Strasbourg, 29-31/05/2026).

Le PAS montre ainsi la tension qui donne son titre à cette section. Le SCoT le désigne comme « premier pôle logistique de la région », un langage de prescription qui suppose une maîtrise stratégique du site : le terrain présentant une infrastructure aux flux tournés vers l'extérieur du territoire tandis que l'environnement urbain est resté en rupture, signe que la qualification documentaire d'un site ne suffit pas à en garantir l'intégration réelle. Cette tension n'est pas propre au PAS, elle traverse à des degrés divers l'ensemble des leviers dont disposent les collectivités pour agir sur la logistique, du plus contraignant (prescriptions opposables) au plus incitatif (recommandations, chartes, conventions), sans que leur efficacité soit proportionnelle à leur degré de contrainte formelle. Pour objectiver cette diversité plutôt que de l'illustrer au cas par cas, le schéma suivant positionne les principaux instruments

mobilisables selon deux axes : leur niveau de prescription documentaire et le degré de contrainte qu'ils exercent effectivement sur le marché.

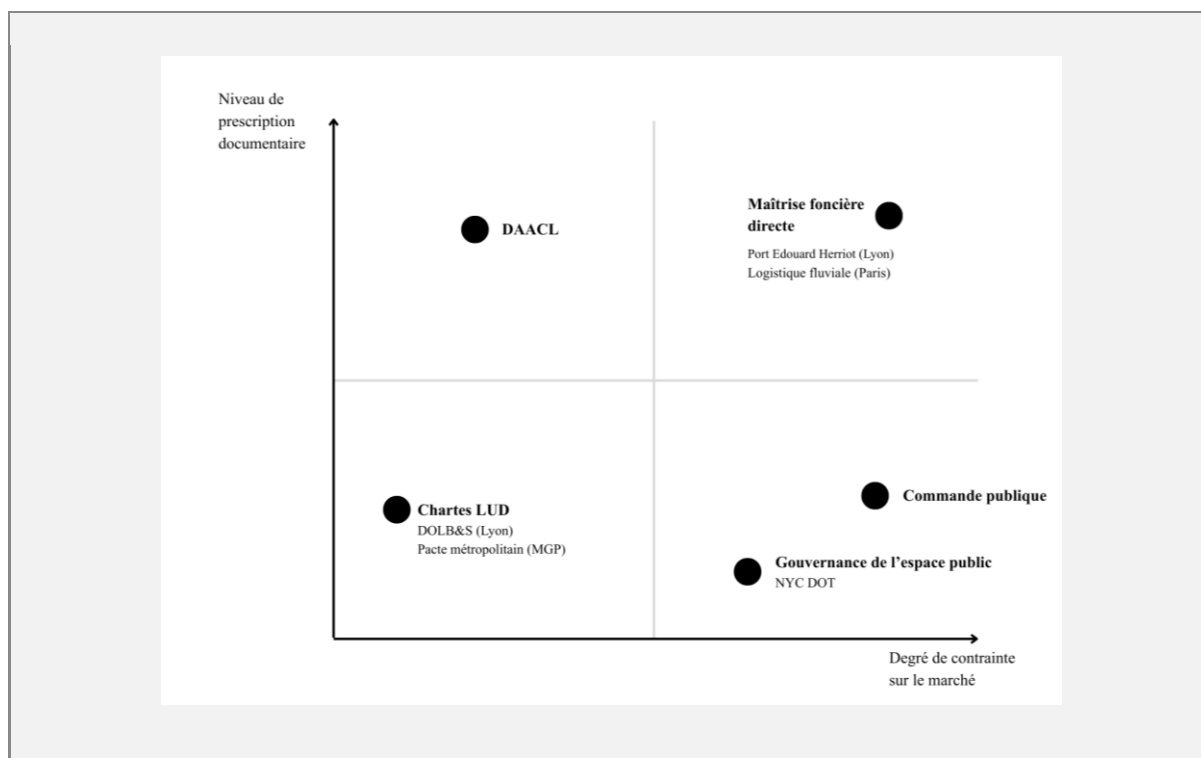


Figure 7 : Positionnement des instruments d'action publique logistique selon le degré de contrainte sur le marché et le niveau de prescription documentaire (L. Coatanéa, 2026)

La figure 7 distingue quatre familles d'instruments selon leur position sur ces deux axes. Le DAACL occupe le quadrant en haut à gauche, une prescription documentaire forte mais une contrainte faible sur le marché foncier lui-même, qu'il oriente sans le contraindre directement. La maîtrise foncière directe cumule les deux, elle est prescriptive et contraint effectivement le marché en s'y substituant comme acteur, à l'image du port Édouard Herriot à Lyon. La commande publique et la gouvernance de l'espace public de type NYC DOT partagent une prescription documentaire faible mais une contrainte de marché plus opérationnelle, sur des registres différents, la commande publique agissant par les clauses des marchés, la gestion de la voirie par l'occupation de l'espace public. Les chartes LUD, enfin, cumulent faible prescription et faible contrainte, elles reposent sur l'adhésion volontaire des acteurs.

Chapitre 6 : Vers un urbanisme logistique : conditions et perspectives

La notion d'urbanisme logistique, introduite par Dablanc et Andriankaja (2011) dans leur analyse du desserrement francilien, désigne non pas un grand schéma directeur de la logistique, mais « un processus continu d'évaluation et de régulation des demandes d'implantation ». Cette définition implique une permanence de l'action publique logistique, une capacité d'adaptation aux mutations économiques et une articulation entre instruments réglementaires et opérationnels que les DAACL actuels n'ont pas encore réussi à instaurer.

6.1 Refonder la gouvernance : du cloisonnement sectoriel au pilotage intégré

A. Le cloisonnement des services comme premier obstacle structurel

L'analyse des trois terrains révèle que le premier obstacle à l'urbanisme logistique n'est pas juridique mais organisationnel. La logistique est un objet transversal qui requiert l'intervention coordonnée d'au moins trois services dans chaque collectivité : le service mobilités-voirie (pour la réglementation de la voirie et des ZFE), le service développement économique (pour le foncier d'activité et les autorisations d'implantation) et le service urbanisme (pour les PLUi et les permis de construire). Cette gouvernance interne, absente dans la quasi-totalité des collectivités au début des années 2010, se construit progressivement mais reste fragile dans les trois terrains étudiés.

Entretien Adeline Heitz (CNAM), février 2026

« Vous aviez avant le service mobilité voirie qui se chargeait de ces questions-là. Et maintenant, il va devoir être en concertation avec le service du développement économique et avec le service urbanisme. Donc c'est une toute autre gouvernance derrière pour ne serait-ce que faire ce développement concret dans les projets urbains. »

Cette recomposition organisationnelle interne est une condition préalable à tout urbanisme logistique. Sans elle, le DAACL reste un document produit par un service spécialisé qui n'a pas de prise sur les décisions des services d'urbanisme instructeurs des permis de construire, ni sur les arbitrages fonciers du service économique. À Strasbourg, le poste qu'occupe Camille Treil couvre à la fois la Ville et l'Eurométropole, ce qui facilite la coordination, mais elle dépend du maintien en poste de l'acteur qui permet la transversalité. À

Lyon, le SEPAL est positionné comme Personne Publique Associée aux procédures PLUi, ce qui lui donne un droit de regard sur la traduction des orientations du DAACL, mais non un pouvoir de décision.

La gouvernance interne se distingue également par la méthode de production du document. À Strasbourg, le syndicat mixte SCoTERS a organisé un comité de pilotage mixte associant techniciens du syndicat, services déconcentrés de l'État (DDT), chambres consulaires (CCI, Chambre de Métiers) et élus, selon une méthode par scénarios. Le cabinet d'études a soumis aux élus des options contrastées, par exemple la concentration sur trois sites majeurs contre un maillage territorial plus large et ce sont eux, les élus, qui ont tranché. Cette méthode déplace le moment de la décision politique vers l'amont du document, ce qu'on appelle de la « co-construction », alors qu'à Lyon comme à Paris la décision politique intervient davantage en aval, lors de l'approbation d'un projet déjà largement stabilisé par les techniciens. Le volet logistique du DAACL strasbourgeois n'a par ailleurs pas été traité de façon autonome, il a été conçu après le volet commercial, comme corollaire des choix opérés sur les implantations commerciales. Cette antériorité du commerce sur la logistique dans la méthode de travail du SCoTERS, héritée de la généalogie même du document, montre la manière dont l'architecture juridique de l'instrument continue de façonner l'ordre des priorités dans son élaboration.

À Paris, la segmentation entre la MGP, les douze EPT et la Ville de Paris produit une fragmentation de la gouvernance logistique que l'entretien collectif avec Camille Richard, Léa Ménard et Sandra Chopin permet de documenter de l'intérieur. Camille Richard y décrit une institution encore jeune, dont l'organigramme reste évolutif et où la compétence logistique ne constitue pas un service identifié :

Entretien Camille Richard (MGP), mai 2026

« La logistique, la compétence logistique, elle n'existe pas à la métropole, mais il faut qu'on se serve de ce document de planification pour harmoniser un peu l'ensemble de l'activité sur la métropole. »

Cette formule, qui décrit un document de planification appelé à pallier l'absence de compétence institutionnelle dédiée, précise la situation parisienne : le DAACL n'est pas seulement un outil de prescription foncière, il est aussi un substitut provisoire à une gouvernance interne qui reste à construire. Léa Ménard formule son constat sur l'acculturation nécessaire des élus à la logistique. Ce travail de légitimation politique, préalable à toute prescription efficace, est l'un des chantiers les moins visibles du DAACL métropolitain.

B. Vers un élu référent logistique : nécessaire mais non suffisant

L'ensemble des entretiens converge vers un même constat : l'émergence d'un urbanisme logistique suppose l'existence d'un portage politique identifié. Heitz et Dablan (2019) l'avaient établi dans leur enquête sur vingt villes françaises, les politiques de fret urbain dépendent davantage du type et du niveau d'engagement des élus et des décideurs locaux individuels plutôt que des caractéristiques logistiques du territoire. Ce résultat, confirmé par les entretiens de ce mémoire, signifie que la qualité d'un DAACL n'est pas d'abord une question technique mais une question politique.

Entretien Richard Limier (InterLUD+, Cerema), juin 2026

« La compétence est partagée entre urbanisme, environnement, développement économique, transport. Sans élu référent identifié, la politique reste marginale. J'ai des élus qui me disaient : moi, je n'ai pas de logistique chez moi, ça ne m'intéresse pas. Je dis : OK. Vous avez une boulangerie ? Ouais. Donc vous avez la logistique. »

L'émergence d'un élu référent logistique est une condition nécessaire mais non suffisante. Elle est nécessaire parce que sans portage politique, la logistique reste une affaire de techniciens sans légitimité pour arbitrer en sa faveur dans les conflits d'usage foncier. Elle n'est pas suffisante parce qu'un élu isolé ne peut pas produire une gouvernance institutionnelle durable, il faut aussi une organisation des services, des procédures de coordination ainsi que des ressources humaines dédiées. Les trois terrains divergent sur cette combinaison. Strasbourg a la technique sans légitimité électorale explicite sur la logistique, selon Camille Treil. Paris a des élus engagés mais dans des périmètres de compétence segmentés. Lyon a construit sur vingt ans une culture institutionnelle partagée entre techniciens et élus mais qui peine encore à se traduire en programmation opérationnelle systématique.

Chevandier résume ce paradoxe de la visibilité politique de la logistique par une formule qui traverse l'ensemble des entretiens :

Entretien Thomas Chevandier (Ville de Paris), mars 2026

« Moi, je pense qu'il faut qu'on considère les chantiers comme étant un objet politique à part entière. La logistique, c'est pareil. C'est des sujets dont on ne parle pas en campagne. Et pourtant, c'est fondamental pour le bon fonctionnement de la ville. »

Cette remarque « des sujets dont on ne parle pas en campagne » résume le déficit de légitimité politique de la logistique dans les trois métropoles. Tant que la logistique ne

constituera pas un enjeu électoral visible, elle restera dans les marges du politique, en attente d'une légitimité électorale.

C. Le SRADDET comme chaînon manquant de la gouvernance multi-niveaux

La gouvernance multi-niveaux du DAACL souffre d'une asymétrie qui compromet sa cohérence territoriale. En effet, le niveau régional (SRADDET) ne formule pas d'orientations logistiques suffisamment prescriptives pour cadrer les DAACL. Le rapport LUD 2025 le signale : « La prise en compte du foncier logistique dans les SRADDET, SCoT et PLU(i) reste encore trop ponctuelle » (LUD 2025, p. 14). Chaque DAACL définit donc ses propres orientations sans cadre régional de référence, la somme des DAACL d'une région n'est ni nécessairement cohérente avec les objectifs de la planification régionale, ni compatible avec la géographie réelle des bassins logistiques fonctionnels.

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Est-ce que la somme des SCoT et donc des DAACL correspond à ce qui est dans le SRADDET ? Et inversement, est-ce que la somme des PLU est égale à ce qui est dans le SCoT en termes de besoin ? Personne ne vérifie ça. Le DAACL a un périmètre compliqué, parce qu'il ne correspond pas à grand-chose. Il correspond à un découpage administratif. Pour la logistique, ça ne correspond pas forcément. »

Antoine Robichet poursuit en prenant les exemples de Rouen-Le Havre et de Nantes-Rennes, qui ne sont pas dans le même département, voire dans la même région et qui, pourtant partagent un bassin logistique commun. Cela illustre des bassins logistiques fonctionnellement intégrés mais qui, administrativement, produisent des incohérences de planification. À Strasbourg, le décalage prend la forme de la frontière franco-allemande, la logistique rhénane déborde le périmètre du SCoTERS. À Lyon, le corridor logistique national Lille-Paris-Lyon-Marseille est un enjeu que le SEPAL ne peut pas traiter seul. L'échelon régional, théoriquement en mesure de jouer ce rôle de cadrage via le SRADDET, ne s'en est pas saisi pour la logistique. Cette lacune produit un système de planification logistique suspendu entre un niveau supérieur insuffisant et un niveau inférieur à la mise en compatibilité incertaine.

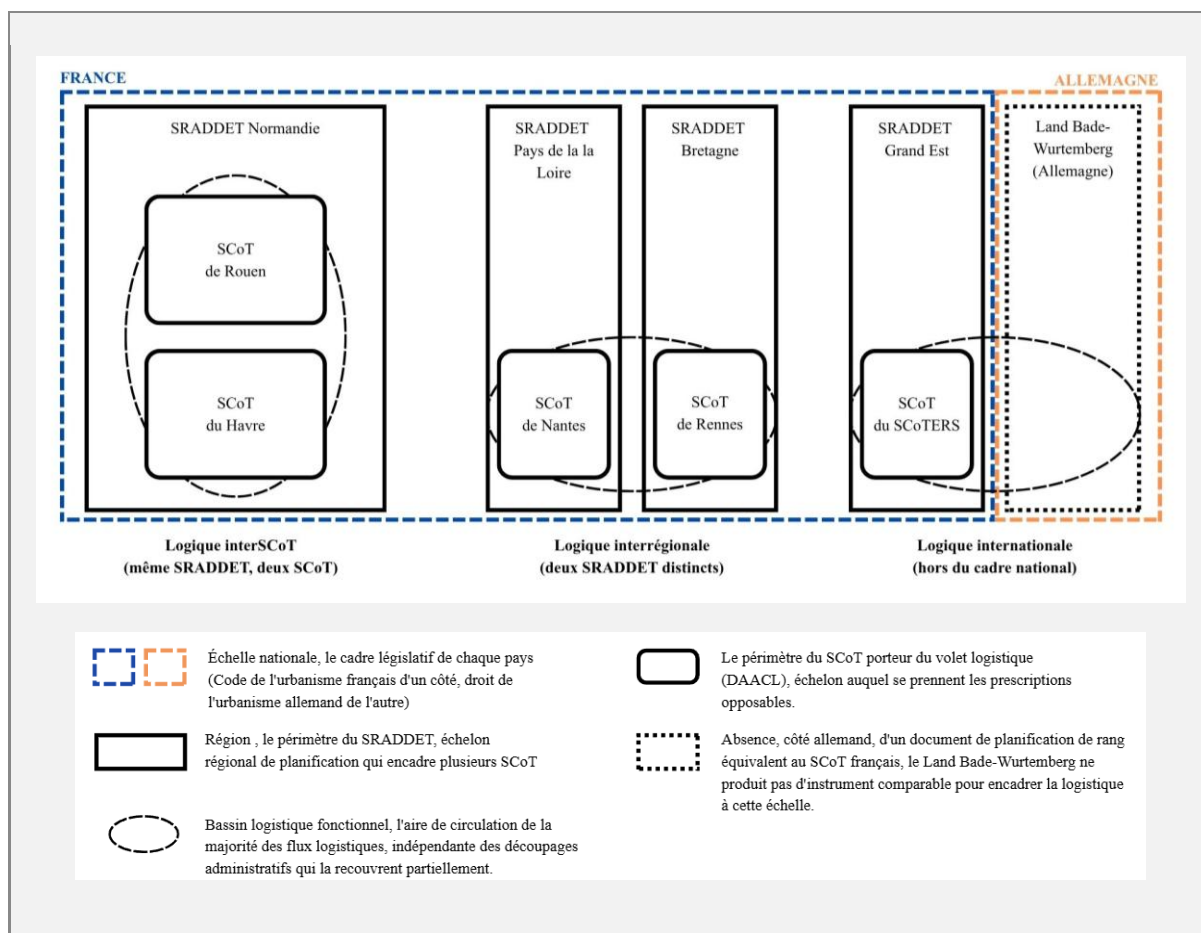


Figure 8 : Trois échelles de décalage entre bassins logistiques fonctionnels et périmètres administratifs de planification (L. Coatanéa, 2026)

Le Figure 8 distingue ces trois logiques de décalage. La logique interSCoT (Rouen–Le Havre) montre que le problème existe déjà à l'intérieur d'un même SRADDET, entre deux SCoT. La logique interrégionale (exemple de Rennes et Nantes) ajoute une difficulté supplémentaire, celle de deux SRADDET distincts qui ne se coordonnent pas forcément entre eux et qui ne permet donc pas une coordination des SCoT appartenant à des régions différentes. La logique internationale, illustrée par l'axe rhénan entre Strasbourg et l'Allemagne, montre un cas au-delà de la frontière, il n'existe même plus de cadre de planification commun auquel se raccrocher, le SRADDET français s'arrêtant net là où le bassin logistique fonctionnel, lui, continue.

6.2 Repenser le document : vers un DAACL adaptatif

A. La nécessité d'un mécanisme d'actualisation régulière

L'une des limites du DAACL actuel est son inadaptation temporelle. Il s'agit en effet d'un document conçu sur sept à dix ans pour un secteur qui se reconfigure en quelques mois.

Cette inadéquation n'est pas propre à la logistique, elle caractérise l'ensemble de la planification urbanistique française. Mais elle est particulièrement marquée pour la logistique, secteur dont la vitesse d'adaptation est exceptionnelle sous l'effet de l'économie numérique et des mutations réglementaires (ZFE, ZAN, CEE).

Entretien Camille Treil (Eurométropole de Strasbourg), mars 2026

« Entre le moment où on commence à réfléchir, à rédiger des choses dans le PLUi, et le moment où il devient opposable, c'est 7 ans. Pour les logisticiens, au-delà de 2 ans, c'est de la science-fiction. On a rédigé des règles sur les dark stores. Le phénomène, il a commencé, il a explosé, il s'est résorbé, tout ça pendant qu'on écrivait le document. »

La solution n'est pas de raccourcir les cycles de planification, cela supposerait beaucoup de ressources, mais de construire des mécanismes d'actualisation partielle et d'observation continue. Certains systèmes de planification étrangers ont expérimenté le principe de la planification adaptative en distinguant dans un document de planification les éléments stables sur la durée du SCoT (armature foncière, secteurs stratégiques, conditionnalités environnementales) ainsi que des éléments variables (typologies, seuils, dispositions sur les formes hybrides) susceptibles d'être révisés sans procédure complète. Cette distinction permettrait au DAACL de protéger le foncier logistique dans la durée tout en restant adaptable aux mutations rapides. Le rapport LUD 2025 ne précise pas explicitement cette recommandation, mais elle émerge en creux de l'ensemble des entretiens.

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Il faut être vraiment dans la prévision et juste dire qu'il y aura forcément un incertain à moyen terme. C'est quelque chose qu'il faut être capable de prendre en disant on réserve le foncier, on ne sait pas pourquoi mais il faut en réserver. Chose qui est très compliquée à faire. Politiquement, expliquer à un maire qu'on réserve du foncier pour de la logistique sans pouvoir lui dire à quoi exactement, c'est très difficile. »

Cette posture de planification dans l'incertitude, réserver sans savoir pourquoi, est celle que les contraintes politiques et foncières rendent quasi-impossibles dans les trois métropoles. La loi Climat et Résilience a introduit le « L » de logistique dans le DAACL et a simultanément institué le ZAN, créant une contradiction interne au corpus législatif que la planification adaptative ne résout pas mais rend plus gérable en distinguant les prescriptions permanentes des orientations révisables.

B. L'observatoire logistique comme infrastructure de gouvernance continue

L'actualisation partielle du DAACL suppose l'existence d'un dispositif d'observation continue de la géographie logistique du territoire. Les trois terrains présentent des niveaux de maturité différents. Lyon dispose de divers dispositifs dont l'observatoire de la logistique, les enquêtes Freturb, les enquêtes plaque ZFE-m et l'outil Logisti'Cartes développé par Urba Lyon. Emmanuel Cellier identifie cependant une limite : la difficulté à segmenter les trafics « grande logistique » (poids lourds) de la logistique urbaine (VUL, PL < 3,5 t), ce qui empêche de calibrer les prescriptions en fonction de l'intensité réelle des flux plutôt que de la surface de plancher. Strasbourg a construit un recensement fin (seuil de 50 m²) qui lui permet de connaître la quasi-totalité de ses espaces logistiques. Cette décision méthodologique, unique en France, permet à Camille Treil d'affirmer que « 3/4 des entrepôts sur le territoire strasbourgeois font moins de 5 000 m² », une donnée que les diagnostics standardisés rendent invisible et qui conduit à abaisser le seuil du DAACL à un niveau opérationnellement pertinent. Enfin, Paris dispose d'une abondance apparente de données via l'APUR et l'Institut Paris Région, mais cette abondance masque une difficulté d'agrégation à l'échelle du bassin logistique fonctionnel de la MGP.

Entretien Antoine Robichet (DGITM), juin 2026

« Je ne pense pas qu'on ait besoin d'autres données. Je pense qu'on a besoin d'indicateurs. Ce qui est quand même de facto pas du tout la même chose. On a besoin de mesurer si les prescriptions du DAACL produisent des effets sur la géographie logistique. Est-ce que le barycentre se déplace ? Est-ce que les sites planifiés se remplissent ? Est-ce que les PLUi sont compatibles ? Ça, on ne le mesure pas. »

Cette distinction entre données et indicateurs est intéressante. Un observatoire logistique pertinent pour accompagner le DAACL ne doit pas seulement mesurer des stocks (nombre d'entrepôts, surfaces plancher) mais des dynamiques (flux de véhicules, évolution du barycentre logistique, taux d'occupation des sites planifiés, taux de mise en compatibilité des PLUi). Ces indicateurs de dynamique sont aujourd'hui absents des trois DAACL analysés. Richard Limier apporte un élément supplémentaire :

Entretien Richard Limier (InterLUD+, Cerema), juin 2026

« La data, c'est de l'argent. La data, c'est ce qui fait leur plus-value par rapport à d'autres concurrents. Donc ils ne veulent pas la partager. Les outils GPS existants ne couvrent que les véhicules récents et équipés, laissant invisibles les utilitaires légers anciens qui constituent une large part des flux urbains. Tant qu'on n'aura pas réglé ça, les collectivités construiront leurs prescriptions sur des données approximatives. »

Ce diagnostic constitue le cadre dans lequel le rapport LUD 2025 formule ses recommandations 5 et 7 : création d'une plateforme nationale LUD incluant une base de données à disposition et un cadre national renouvelé d'indicateurs partagés. Ces propositions sont des compléments au DAACL, sans données agrégées à l'échelle nationale, chaque collectivité reconstruit son propre diagnostic avec les approximations que cela implique.

C. Vers une architecture à trois niveaux de prescription

L'analyse des trois territoires montre une limite commune, tous raisonnent principalement en foncier (surface de plancher, seuils d'autorisation, localisation zonale) sans intégrer une dimension de flux (intensité de la demande de livraison, type de transport généré, impact sur la voirie). Cette orientation vers l'implantation est héritée du Document d'Aménagement Commercial. Une évolution vers une architecture à trois niveaux de prescription permettrait de dépasser cette limite avec des prescriptions stables sur l'armature foncière de long terme, des orientations actualisables sur les typologies et les seuils et des recommandations opérationnelles glissantes sur les instruments complémentaires. Comme le DAACL du SCoTERS, qui a fait le choix d'une armature logistique structurée en trois échelons emboîtés (sites majeurs, maillage intermédiaire, espaces de logistique urbaine mutualisés). Le syndicat mixte SCoTERS a délibérément écarté l'option d'une concentration sur un nombre restreint de grandes emprises pour privilégier un maillage territorial plus fin, jugé seul capable de produire un effet de décarbonation du dernier kilomètre.

Entretien Jessy Muckensturm (SCoTERS), juin 2026

« La décarbonation du fret de marchandises ne peut se faire que s'il y a un maillage. Si c'est que de grosses emprises, de gros sites, ça ne pourrait pas forcément fonctionner. »

Cette armature à trois niveaux rejoint, sans s'y identifier complètement, la segmentation proposée par Emmanuel Cellier (Urba Lyon) entre logistique urbaine innovante, logistique périurbaine classique et espaces logistiques intermédiaires. A Strasbourg comme à Lyon, les acteurs de la planification arrivent indépendamment à une lecture en trois strates de la géographie logistique, ce qui suggère que cette division n'est pas propre à un territoire mais correspond à une structure récurrente de l'espace logistique métropolitain français. La différence tient au statut documentaire de cette armature, à Strasbourg, elle est directement inscrite dans le DOO comme posture d'engagement de réflexion, avec des verbes volontairement non prescriptifs renvoyant la traduction opérationnelle vers les PLUi et PLU

communaux. Cette architecture traduit ce que Richard Limier exprime comme la vocation de la charte logistique :

Entretien Richard Limier (InterLUD+, Cerema), juin 2026

« La charte, c'est bien, mais c'est qu'une étape. L'idée, c'est faire percoler le sujet logistique dans toutes les compétences et toutes les politiques publiques qui peuvent apporter la collectivité. Le DAACL, c'est presque une action qu'on pourrait mettre dans la charte. C'est presque un outil. Ce n'est qu'un outil. Et ce qu'il faut, pour bien l'utiliser, il faut réfléchir avant sur ce qu'on en fait. »

Architecture à trois niveaux pour un DAACL adaptatif

Niveau 1 : Prescriptions stables (horizon du SCoT, 7-10 ans)

Armature logistique métropolitaine, secteurs d'implantation préférentielle, protection du foncier existant, conditionnalités environnementales (part modale, ZFE).

Niveau 2 : Orientations actualisables (3-5 ans, sans procédure complète)

Typologies des équipements logistiques, seuils de surface, dispositions sur les formats hybrides (dark stores, dark kitchens, lockers, micro-hubs). Ces éléments peuvent être mis à jour par une procédure simplifiée lors de l'évaluation à mi-parcours du SCoT.

Niveau 3 : Recommandations opérationnelles (glissantes, annuelles)

Références aux programmes d'accompagnement (chartes LUD, InTerLUD+, ColisActiv'), aux dispositifs de financement (CEE, fonds régionaux), aux bonnes pratiques identifiées par l'observatoire. Non prescriptifs mais permettant aux PLUi de s'aligner sur les standards nationaux.

6.3 Conditions d'émergence d'un urbanisme logistique intégré

A. La logistique comme composante de la programmation urbaine ordinaire

L'urbanisme logistique au sens plein du terme supposerait que la logistique soit intégrée dans la programmation immobilière ordinaire : que chaque opération de renouvellement urbain de taille significative inclut dès sa conception, des mètres carrés logistiques au même titre que des mètres carrés de logement, de bureau ou de commerce. Heitz qualifie cette intégration de « révolution dans les mentalités, pas encore dans les pratiques ». Cette distinction est analytiquement précise : la révolution mentale a eu lieu dans les services techniques des

collectivités, la révolution pratique n'a pas encore eu lieu dans la programmation immobilière ordinaire.

Entretien Léa Ménard (MGP), mai 2026

« Rendre la logistique attirant pour les promoteurs, c'est peut-être ça le vrai défi. Les promoteurs ne veulent pas mettre de la logistique dans leurs programmes parce que ça ne vend pas bien, ça ne se finance pas bien. Tant qu'on n'aura pas résolu ce problème-là, les PLOC resteront vides. Un PLOC, ça dit qu'il faut de la logistique dans l'opération. Mais si le promoteur ne veut pas, et qu'on n'a pas les outils pour l'y obliger, ça reste vide. »

Cette affirmation suppose que la logistique n'est pas attractive pour les promoteurs et les banquiers qui financent les opérations immobilières. Les espaces logistiques sont perçus comme moins rentables, plus contraignants et plus difficiles à commercialiser que les espaces résidentiels ou tertiaires. Tant que cette idée persiste, l'intégration de la logistique dans la programmation ordinaire supposera une contrainte réglementaire forte (type PLOC) ou une incitation financière (bail à loyer encadré) que les documents de planification actuels ne peuvent pas créer seuls. Schorung, Dablanc et Buldeo Rai (2023) ont documenté plusieurs opérations immobilières mixtes intégrant de la logistique qui partagent des caractéristiques communes, comme une maîtrise foncière publique qui protège l'espace de la pression immobilière, un portage politique fort et un opérateur logistique identifié en amont qui garantit la demande.

B. La rénovation urbaine logistique : friches, emprises et mutualisation comme ressources

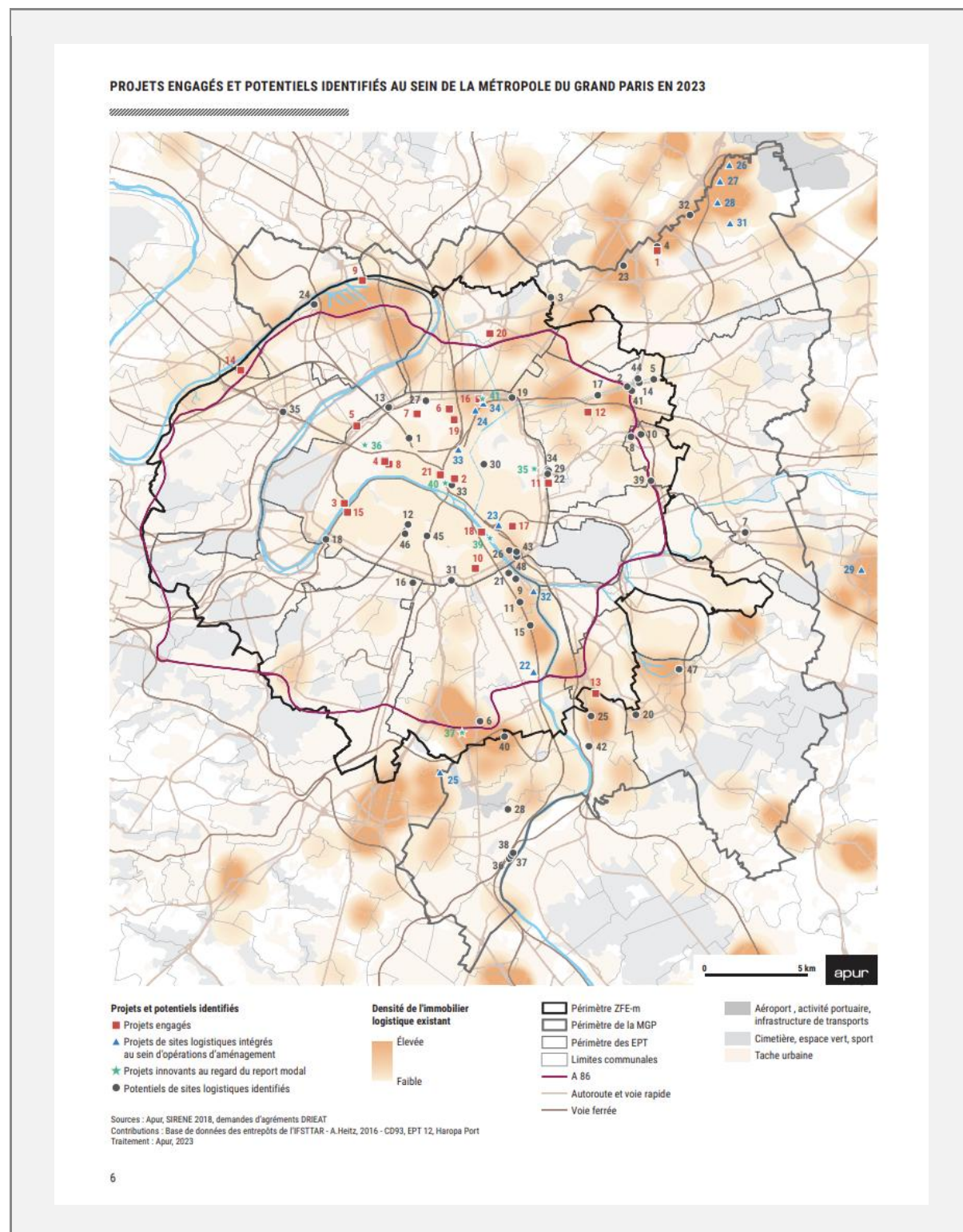
L'urbanisme logistique s'appuie sur un stock existant de friches industrielles, de dépôts sous-utilisés, de sous-sols commerciaux et d'emprises publiques que les collectivités peuvent mobiliser pour des usages logistiques sans artificialisation nouvelle. Cette logique de rénovation urbaine logistique est identifiée par le rapport LUD 2025 (recommandation 10) comme l'une des réponses à la contrainte ZAN, en favorisant la verticalité, en la mutualisant et en assouplissant des règles de hauteur.

Chevandier décrit deux exemples parisiens qui suivent cette logique. Le premier est la réutilisation partielle des dépôts de bus RATP : en journée, une partie des emprises des centres bus (qui fonctionnent principalement la nuit et tôt le matin) peut être louée à des logisticiens pour du dernier kilomètre. Ce mécanisme d'optimisation temporelle des emprises existantes évite l'artificialisation, tout en créant des espaces logistiques urbains. Le rapport LUD 2025

cite ce type de mutualisation temporelle comme prioritaire, mais aucun des trois DAACL ne l'a traduit en prescription opérationnelle. Le second exemple est l'atelier logistique des Champs-Élysées : un parking souterrain de sept niveaux transformé en plateforme logistique desservant l'ensemble des commerces du secteur. Ce projet porté par un opérateur privé illustre ce que la verticalisation et la densification souterraine peuvent produire en contexte de pression foncière extrême, sans aucune intervention des documents de planification.

Un troisième registre, est celui des micro-hubs développés par Sogaris en partenariat avec la Ville de Paris (Apar, 2023). Ces modules, installés sur des places de stationnement sur voirie pour une surface de quelques mètres carrés, permettent à des biporteurs et triporteurs d'effectuer des rotations de livraison à proximité des commerces sans nécessiter de foncier bâti. Ce type de dispositif se déploie et se redéploie au rythme de l'expérimentation, sans passer par les temporalités de la planification documentaire. Combinés aux espaces de livraison de proximité, comme celui ouvert par DB Schenker rue d'Oran dans le 18^e arrondissement. Inauguré en février 2025 dans une ancienne salle des ventes Drouot appartenant à Goodman, ce site de 1 200 m² assure, via la filiale Les Triporteurs Français, environ 200 livraisons quotidiennes en vélos-cargos et utilitaires électriques dans un rayon de 2 à 2,5 km couvrant les 9^e, 10^e, 18^e et 19^e arrondissements. Ces micro-hubs forment à l'échelle du Grand Paris, un maillage diffus de points de rupture de charge de proximité dont la prescription P19 du DOO MGP ne donne que le principe sans en organiser la localisation systématiquement (« les nouveaux sites logistiques doivent répondre aux nécessités d'un maillage des interfaces logistiques des premiers aux derniers mètres, depuis les grandes plateformes jusqu'aux espaces logistiques urbains (ELU) »).

C. L'Atlas Apur (2023) des projets d'immobilier logistique : un inventaire des formes de traduction



Carte 10 : Carte des projets engagés et potentiels identifiés au sein de la Métropole du Grand Paris en 2023 Source : Apur (2023) Nouvelles formes d'immobilier logistique - Atlas des projets récents et en cours dans le Grand Paris, page 6)

L'Atlas publié par l'Apur en décembre 2023, *Nouvelles formes d'immobilier logistique : Atlas des projets récents et en cours dans le Grand Paris* (Chazal et Maytraud, 2023), recense 38 projets récents et en cours, représentant 1 004 500 m², ainsi que 46 sites potentiels supplémentaires, localisés sur la Carte 10.

La conversion de friches et d'espaces délaissés est le registre le plus représenté de l'Atlas. Le projet des Amarres (Photographie 21), porté par Haropa Port et Sogaris à l'issue d'un appel à projets lancé en 2022, réhabilite les pavillons 1 et 2 des anciens Magasins Généraux : 6 200 m² au total dont 2 080 m² dédiés à la logistique fluviale. L'espace logistique, installé en rez-de-quai en connexion avec un linéaire d'accostage de 40 mètres, est associé à une programmation culturelle et d'économie sociale et solidaire (espaces de coworking, restauration) qui vise à garantir l'acceptabilité sociale d'un usage logistique au cœur dense de Paris. Les flux routiers générés seront conduits via des véhicules bas carbone et internalisés au bâtiment pour limiter les nuisances, et le report modal qu'il permet est estimé par le porteur de projet à près de 2 000 camions en moins par an dans Paris (Apur, 2023 ; Haropa Port, 2023). Ce projet est une réponse foncière à la raréfaction de l'espace logistique dense par la réhabilitation plutôt que par l'étalement comme le type de solution que le rapport LUD 2025 appelle dans sa recommandation 10, sans qu'aucun des trois territoires ne l'ait encore traduite en prescription opérationnelle. Il contraste avec celui de Green Dock à Gennevilliers qui est plus problématique. Cet autre projet avait été porté par les mêmes logiques de densification et de report modal mais a finalement été refusé pour son atteinte à une zone Natura 2000. L'acceptabilité d'un projet immobilier logistique dépend autant de la mixité programmatique proposée et de la sensibilité environnementale du site que de ses performances techniques.



Photographie 21 : Vue des pavillons 1 et 2 des anciens Magasins Généraux du Port d'Austerlitz en 2022, où sera déployé le projet Les Amarres.

Source : Apur (2023) Nouvelles formes d'immobilier logistique - Atlas des projets récents et en cours dans le Grand Paris (page 34)

L'Atlas documente également la mixité programmée entre logistique et logement. Le projet ELU Les Lettres à Ivry-sur-Seine (Sogaris, Linkcity, Nexity, Poly-Cités ; 43 000 m² au total dont 6 500 m² de logistique urbaine) insère un espace de logistique du dernier kilomètre en socle d'un ensemble de cinq immeubles comptant 144 logements sociaux (Photographie 22). Il sera séparé des logements par une dalle paysagère pour limiter les externalités négatives (Apur, 2023). Ce projet répond à ce que Heitz décrit comme une « révolution dans les mentalités, pas encore dans les pratiques ». Il montre qu'une pratique existe, mais qu'elle reste rare et qu'elle suppose un montage immobilier spécifique (opérateur logistique identifié en amont, maîtrise d'ouvrage publique ou semi-publique) que les trois territoires n'ont pas encore les moyens d'imposer. Le même registre concerne ELU Keller dans le 15^e arrondissement, où La Poste Immobilier a rénové en 2023 un espace de logistique urbaine de 9 000 m² sous dalle. Le maintien avait été anticipé par un périmètre de localisation dédié lors de la révision du PLU parisien de 2016, soit près de dix ans avant le DAACL de la MGP. Il s'agit bien d'un exemple de protection foncière logistique anticipant la prescription intercommunale (Apur, 2023).



Photographie 22 : Photo de l'ELU Les Lettres (Ivry-sur-Seine, 6 500 m² de logistique urbaine en socle de 144 logements sociaux), exemple de mixité logistique-logement programmée dès la conception. Source : Apur (2023) Nouvelles formes d'immobilier logistique - Atlas des projets récents et en cours dans le Grand Paris (page 50)

L'Atlas permet de localiser la géographie des projets (Carte 10). Sur les 38 recensés, 23 se situent à Paris intra-muros, tandis que la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne concentrent l'essentiel des grandes opérations périphériques (Apur, 2023). Cette géographie recoupe le constat avancé en 5.1.2, la pression foncière dense pousse vers la densification verticale et la mixité programmée dans Paris, tandis que les grandes emprises à étages (Val-Pompadour à Valenton, 19 000 m² dont 8 242 m² de logistique ; 104 avenue Gallieni à Bagnolet, 39 500 m²) se concentrent en première couronne, sur des friches industrielles ou commerciales déjà artificialisées. La conclusion de l'Atlas le met en évidence : malgré un tassement du marché en 2023, les opérations se poursuivent mais se diversifient et les difficultés de mise en œuvre perdurent à la MGP, tout comme dans les deux autres métropoles étudiées dans ce mémoire (Apur, 2023).

D. Des projets comparables à Lyon et à Strasbourg : la même base immobilière, des montages différents

L'Apur a produit cet Atlas pour le périmètre parisien, cependant des projets relevant des mêmes registres existent à Lyon et à Strasbourg, bien qu'ils n'aient pas fait l'objet du même travail de recensement institutionnel. Leur mise en regard permet de vérifier si la base immobilière identifiée par l'Apur à Paris se retrouve dans les deux autres terrains et selon quelles modalités de montage.

Registre de l'APUR Paris	Exemple parisien	Exemple lyonnais	Exemple strasbourgeois
Hôtel logistique à étages en zone portuaire, report modal	Les Amarres, près d'Austerlitz (Haropa Port, Sogaris : 6 200 m ² dont 2 080 m ² de logistique)	Hôtel de Logistique Urbaine (HLU) « Lyon Gerland », port Edouard Herriot (LPA, Banque des Territoires, Poste Immobilier et SERL, 29 000 m ²)	Reconversion logistique des Grands Moulins, port du Rhin (AMI Port autonome de Strasbourg, 33 650 m ² sur 13 bâtiments)
Friche industrielle reconvertie en quartier mixte avec préservation d'un volet logistique	ZAC Val-Pompadour à Valenton (Groupe IDEC, 19 000 m ² , dont 8 242 m ² de logistique)	ZAC Gratte-Ciel à Villeurbanne (Métropole de Lyon, SERL, SVU) (démonstrateur « logistique en quartier dense apaisé », France 2030)	Friche Heppner, quartier du Neudorf (CDC Habitat, Crédit Mutuel Aménagement Foncier) (4,8 ha en tout, pôle logistique urbaine durable au nord du site prévue)
Mixité logistique et logement programmé dès la conception	ELU Les Lettres, Ivry-sur-Seine (Sogaris, Linkcity, Nexity, Poly-Cités, 6 500 m ² de logistique en socle de 144 logements sociaux)	Non identifié	Non identifié

Tableau 4 : Tableau des trois registres de traduction immobilière du DAACL de Lyon et Strasbourg et du CdR de la Métropole du Grand Paris entre 2023 et 2025 (L. Coatanéa, 2026)

L'HLU Lyon Gerland, inauguré en mars 2024 après sept années de gestation depuis l'appel à manifestation d'intérêt lancé en 2017 par la Compagnie Nationale du Rhône, reprend dans son architecture le registre de la densification verticale en zone portuaire. Son montage financier, porté par un consortium réunissant Lyon Parc Auto, la Banque des Territoires, La Poste Immobilier et la SERL pour un investissement de 46 millions d'euros, montre ce que le point 5.3.1 décrivait de façon générique, la mobilisation conjointe d'acteurs publics pour rendre économiquement viable une opération que le marché logistique seul n'aurait pas portée en zone dense (Banque des Territoires, 2024). L'exploitation du site avec DPD France occupant la totalité du rez-de-chaussée du plot Sud et DB Schenker exploitant l'essentiel du plot Nord depuis novembre 2023, conforte l'hypothèse 3 dans sa dimension opérationnelle, c'est l'articulation d'un acteur foncier public (CNR, propriétaire du port) avec un consortium de financement parapublic qui a permis sa concrétisation et non une prescription du DAACL métropolitain. L'origine de ce projet remonte à 2017, il précède l'entrée en vigueur du volet logistique du document.

Le projet de la ZAC Gratte-Ciel à Villeurbanne, lauréat de la deuxième vague de l'appel à manifestation d'intérêt « Démonstrateurs de la ville durable » de France 2030, porté par la Métropole de Lyon et piloté par la SERL en tant qu'aménageur, prévoit une logistique de

chantier et une logistique urbaine décarbonées ainsi qu'une conciergerie de quartier servant de point relais colis (Banque des Territoires, 2023). Contrairement aux projets parisiens ou à l'hôtel logistique urbain de Gerland, il ne crée pas d'espace logistique dédié mais repose sur une logique d'expérimentation, financée notamment par France 2030 via la Banque des Territoires (Banque des Territoires, 2024).

À Strasbourg, les projets des Grands Moulins et de la friche Heppner traduisent une approche plus progressive. Les Grands Moulins, à l'arrêt depuis 2023, font l'objet depuis septembre 2025 d'un appel à manifestation d'intérêt lancé par le Port Autonome de Strasbourg pour accueillir, sur 33 650 m² répartis en 13 bâtiments, une activité à dominante logistique ou industrielle s'inscrivant dans une logique de décarbonation et de report modal (Port autonome de Strasbourg, 2025). La friche Heppner prévoit, quant à elle, un quartier mixte d'environ 500 logements sur 4,8 hectares, avec un pôle réservé au nord du site et dédié à la logistique urbaine durable et à l'activité économique. Toutefois, la logistique y reste séparée des logements et la réalisation du projet dépend d'une mise en compatibilité préalable du PLU de l'Eurométropole (Ville et Eurométropole de Strasbourg, 2025).

Cette comparaison montre que Lyon et Strasbourg reprennent certaines stratégies observées à Paris, comme la reconversion de friches ou la mixité fonctionnelle, mais sans développer de projets équivalents à l'ELU Les Lettres à Ivry-sur-Seine, où logements et logistique sont superposés. Cette différence s'explique notamment par une pression foncière moins forte, qui limite le recours à des formes de densification aussi poussées.

À Strasbourg, l'impossibilité physique du sous-sol logistique déplace la réflexion vers d'autres typologies d'intensification avec la logistique verticalisée en surface (type hôtel logistique), la mutualisation des quais de déchargement entre enseignes et la conversion de cellules commerciales vacantes en espaces logistiques de proximité. Le DAACL strasbourgeois contient une règle non contraignante orientant les cellules commerciales vacantes vers des activités d'entreposage, c'est un premier signal, mais Camille Treil reconnaît qu'« un premier signal » ne produit pas de programmation. Entre la prescription et l'espace effectivement occupé, il faut encore un opérateur, un loyer adapté et une accessibilité suffisante.

La segmentation de la chaîne logistique en trois niveaux que propose Emmanuel Cellier (Urba Lyon) est utile pour penser la rénovation urbaine, une logistique urbaine innovante et bas-carbone en zone dense (ELU, hôtels logistiques, vélo-cargo) associée à une logistique périurbaine classique autour des grands parcs d'activités et des plateformes intermodales, ainsi

que des espaces logistiques intermédiaires cherchant un modèle économique entre intermodalité, formes urbaines innovantes et mutualisation. Ce niveau intermédiaire est le plus difficile à planifier et le moins bien servi par les DAACL actuels, ce niveau étant trop vaste pour les micro-hubs en zone dense et trop restreint pour les grandes plateformes périurbaines.

E. L'acceptabilité sociale comme condition implicite

L'ensemble des obstacles à l'urbanisme logistique analysés jusqu'ici (temporels, fonciers, institutionnels et économiques) converge vers une dimension moins visible, l'acceptabilité sociale des implantations logistiques. Heitz identifie cette dimension comme la question émergente dans le champ de la recherche en logistique urbaine.

Entretien Adeline Heitz (CNAM), février 2026

« Ce que moi, j'ai appelé la dualisation, ce n'est pas une fragmentation. C'est juste deux processus concomitants. La question que ça pose et qui est nouvelle dans le champ de la recherche en logistique urbaine, c'est la question de l'acceptabilité sociale. Le cas Green Dock à Gennevilliers : c'est sa proximité avec la zone Natura 2000 qui a été particulièrement déterminante dans le rejet de ce projet par la population. »

Le projet Green Dock de Gennevilliers, proposant livraison fluviale sur la Seine, a été rejeté par les riverains et la commune en raison de sa proximité avec une zone Natura 2000. Ce cas montre que la performance environnementale d'un projet logistique pris isolément ne suffit pas à garantir son acceptabilité dès lors qu'il entre en tension avec un autre enjeu de protection environnementale, ici la préservation d'un espace naturel sensible. L'opposition locale ne relève donc pas d'un simple réflexe de rejet de la logistique, mais d'un arbitrage entre deux logiques environnementales concurrentes que le DAACL ne formule pas explicitement. L'acceptabilité sociale est une variable que les trois DAACL analysés n'intègrent pas dans leurs orientations, ils prescrivent des secteurs préférentiels sans traiter la question de la concertation avec les riverains, ni la manière d'articuler les impératifs de décarbonation logistique avec ceux, parfois concurrents, de protection des milieux naturels.

Emmanuel Cellier formule lui aussi cette limite pour Lyon où les projets logistiques sont souvent associés à des impacts négatifs (trafic, bruit, nuisances visuelles), ce qui complique leur acceptabilité et rend essentielles la pédagogie et la démonstration des bénéfices territoriaux. Cette pédagogie logistique, que Richard Limier résume par l'exemple de la boulangerie (« vous avez une boulangerie ? vous avez la logistique »), est un préalable au DAACL, un document de planification logistique ne peut pas être ambitieux si les élus qui

l'approuvent n'ont pas préalablement compris et accepté que la logistique est constitutive de la vie quotidienne de leur territoire.

6.4 Trois scénarios pour l'intégration de la logistique dans la planification territoriale

L'analyse des trois terrains et des perspectives ouvertes par les acteurs rencontrés permet d'esquisser trois scénarios pour l'intégration de la logistique dans la planification territoriale française. Ces scénarios ne sont pas des étapes séquentielles mais des trajectoires distinctes selon les priorités institutionnelles, les ressources mobilisées et les configurations de gouvernance.

Scénario 1 Le DAACL comme outil de protection minimale

Description : Le DAACL reste un document de planification foncière à portée essentiellement protectrice. Il préserve le foncier logistique existant des reconversions, hiérarchise les implantations par zone et conditionne les plus grandes autorisations à des critères environnementaux. C'est le niveau d'ambition minimal, correspondant à l'état actuel des trois terrains avec des variations.

Forces : Réaliste, compatible avec les ressources humaines actuelles, produisant des effets vérifiables à moyen terme sur la protection du foncier logistique existant.

Limites : N'adresse pas la dualisation logistique, ne produit pas de logistique de proximité là où le marché ne la permet pas, reste tributaire d'une mise en compatibilité PLUi aléatoire.

Scénario 2 Le DAACL articulé à une maîtrise foncière directe et à la commande publique

Description : Le DAACL est accompagné d'une stratégie active de maîtrise foncière publique dans les secteurs préférentiels qu'il désigne et est articulé à une commande publique intégrant des clauses logistiques décarbonées. La collectivité devient acteur foncier et donneur d'ordre logistique, sur le modèle du port Édouard Herriot à Lyon ou de la logistique fluviale de la Ville de Paris.

Forces : Produit des effets réels sur la géographie logistique en rendant économiquement viables les prescriptions du DAACL, permet le report modal, crée une demande pour la logistique décarbonée.

Limites : Suppose des ressources financières et une compétence en immobilier logistique que peu de collectivités ont aujourd'hui, politiquement difficile à défendre face aux usages concurrents du foncier.

Scénario 3 L'urbanisme logistique intégré

Description : Le DAACL est une composante d'un système d'instruments cohérent incluant la charte LUD, la commande publique décarbonée, les baux conditionnels, un observatoire logistique continu, un SRADDET prescriptif sur la logistique et une intégration systématique de la logistique dans la programmation urbaine ordinaire. La logistique est incluse comme donnée de programmation dans chaque grande opération de renouvellement urbain.

Forces : Seul scénario capable d'adresser simultanément la protection foncière, solvabilisation de la demande, réactivité aux mutations économiques et cohérence multi-niveaux.

Limites : Suppose une transformation institutionnelle profonde, des ressources humaines et financières considérables, et un portage politique multi-niveaux qui n'existe pas encore dans les trois métropoles étudiées. Horizon de 10-15 ans.

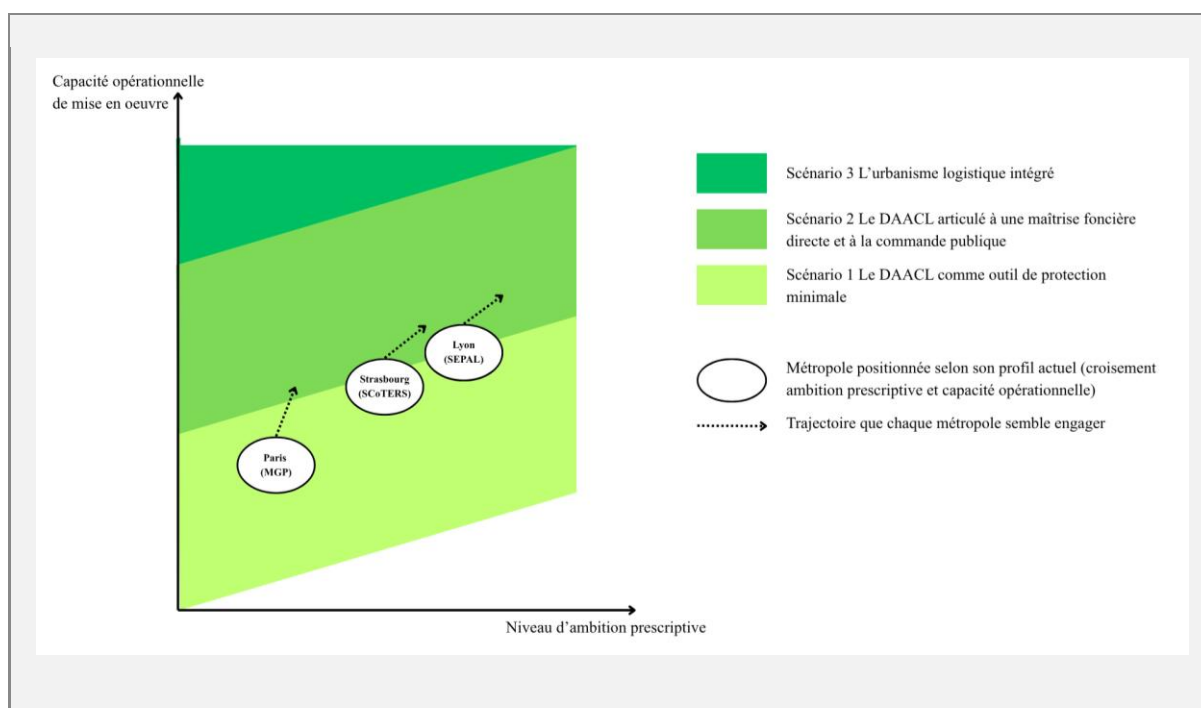


Figure 9 : Positionnement des trois métropoles dans les scénarios d'intégration logistique (L. Coatanéa, 2026)

Le positionnement retenu dans la figure 9 s'appuie sur la typologie déjà formulée dans le mémoire. Lyon cumule ambition et capacité relativement élevées mais reste retenue en-deçà du scénario 2 tant que sa maîtrise foncière ne dépasse pas le cas isolé ELU à Gerland. Cette retenue n'est pas un manque de volonté, la Métropole affiche depuis le début des années 2000 un engagement institutionnel et politique réel (Interface Transport et Métropole de Lyon, 2022), mais bute sur ce que Adeline Heitz (entretien, 2026) nomme le « saut de traduction » entre planification et programmation.

Strasbourg affiche une ambition prescriptive réelle, obtenue malgré des moyens humains très inférieurs à ceux de Lyon, ce qui en fait le cas le plus efficient rapporté à ses ressources. Là aussi la trajectoire ascendante correspond à une volonté déjà actée, la feuille de route votée par les élus du SCoTERS fixe explicitement deux axes de progression, le report modal et le foncier logistique (Camille Treil, entretien 2026).

Le positionnement de Paris a été revu à la hausse sur l'axe de l'ambition, les entretiens avec Camille Richard, Léa Ménard et Sandra Chopin montrent une volonté institutionnelle réelle, portée par le Pacte pour une logistique métropolitaine (4 axes, 12 mesures), par un DAACL en cours d'élaboration dont l'ambition sur le foncier fluvial est explicite, et également par les dispositifs communaux CINASPIC et PLOC que le rapport LUD 2025 cite comme référence nationale. Ce qui manque à Paris n'est donc pas la volonté mais la capacité opérationnelle à l'échelle métropolitaine, une MGP encore jeune, un diagnostic logistique qui « part de zéro » selon Sandra Chopin, et une fragmentation entre 131 communes et 11 EPT qui ralentit toute mise en œuvre.

6.5 Ce que la comparaison internationale apporte : de la governance by doing à la gouvernance par les instruments

La governance by doing new-yorkaise, construite sur l'accumulation de programmes sectoriels opérationnels, produit une réactivité et une adaptabilité que le DAACL ne peut pas atteindre. Un programme de microhubs par exemple peut être déployé en quelques mois là où un DAACL met cinq à sept ans entre sa conception et son opposabilité. Mais cette gouvernance par le faire ne produit pas de cohérence territoriale, ne protège pas le foncier logistique de long terme et ne crée pas de hiérarchie métropolitaine des implantations.

Les cinq programmes du NYC DOT (Blue Highways, Commercial Cargo Bicycles, LockerNYC, Microhubs, Off-Hour Deliveries) sont des outils de gestion de l'espace public et

de la voirie, ils agissent sur le segment terminal de la chaîne logistique, là où les externalités sont visibles (congestion, pollution, sécurité). Ils ne traitent pas l'amont logistique (localisation des entrepôts, foncier pour les plateformes intermédiaires, cohérence territoriale). C'est ce que le DAACL peut faire et que la gouvernance new-yorkaise ne fait pas.

Une différence de fond distingue les deux modèles, à New York, la logistique est perçue comme un enjeu de gestion de l'espace public et de sécurité routière, en France, comme un enjeu d'aménagement du territoire et de cohérence de planification. Ces deux perceptions produisent des instruments différents, mais non incompatibles. La combinaison d'un DAACL protégeant le foncier logistique à long terme et de programmes opérationnels pour la gestion de l'espace public pourrait fonder un urbanisme logistique intégrant le dernier kilomètre. Ni New York, ni les trois métropoles françaises étudiées n'ont encore atteint ce stade.

Entretien Adeline Heitz (CNAM), février 2026

« Il manque une volonté d'être dans le concret. Néanmoins, on reste sur le système de l'expérimentation. Le problème, c'est qu'en 20 ans, il n'y a quasiment aucun projet, aucun système d'expérimentation qui a permis la généralisation du dispositif. Il manque cette étape-là, pas l'expérimentation elle-même. »

Ce constat d'expérimentation sans généralisation est la limite commune aux deux modèles, français et américain. À New York comme à Lyon ou Strasbourg, les innovations logistiques restent ponctuelles et exemplaires sans passage à l'échelle systématique. La raison est structurelle, le passage à l'échelle suppose une transformation institutionnelle (gouvernance, ressources humaines, procédures) que ni les programmes opérationnels sectoriels, ni les documents de planification ne peuvent produire seuls. C'est pourquoi l'urbanisme logistique intégré, le scénario 3, suppose moins une réforme des documents que des institutions qui les portent.

6.6 Le DAACL, un instrument imparfait dans un système qui l'est aussi

Au terme de ce parcours analytique, le DAACL apparaît comme un instrument imparfait dans un système de planification qui l'est également. Cette imperfection n'est pas une raison de l'abandonner, c'est une raison de comprendre ce qu'il peut et ne peut pas faire, pour construire autour de lui le système d'instruments complémentaires sans lesquels il restera un document de bonnes intentions sans effets spatiaux vérifiables. Morange et Schmoll (2016) le rappellent pour la géographie qualitative, la pertinence d'une recherche ne tient pas à

l'absence de limites, mais à la clarté avec laquelle ces limites sont formulées et intégrées dans l'interprétation des résultats.

Ce que le DAACL peut faire et que, ni le marché, ni les instruments opérationnels ne font, est de protéger le foncier logistique existant de la pression immobilière, de hiérarchiser les implantations selon la performance environnementale, de légitimer la maîtrise foncière directe en identifiant les secteurs stratégiques et enfin, de coordonner entre acteurs publics sur un objet longtemps éclaté entre services. Ces effets sont réels, vérifiables à moyen terme et significatifs pour la géographie logistique des métropoles françaises, à condition que la chaîne de traduction documentaire vers les PLUi fonctionne.

Mais, ce que le DAACL ne peut pas faire seul est de contraindre les acteurs financiarisés de l'immobilier logistique, produire de la logistique de proximité là où le marché ne la rend pas économiquement viable, anticiper les reconfigurations rapides de l'économie numérique, assurer la cohérence entre le périmètre du SCoT et le bassin logistique fonctionnel, ou garantir que ses orientations seront traduites dans les projets urbains. Pour toutes ces dimensions, des instruments complémentaires sont nécessaires comme la maîtrise foncière directe, la commande publique, les baux conditionnels, les chartes LUD ou les observatoires continus.

Lascoumes et Le Galès (2005) ont montré qu'un instrument ne vit que par les acteurs qui le portent et par le contexte institutionnel qui le rend possible. Le DAACL ne fait pas exception. Sa portée réelle dépend moins de la qualité de sa rédaction que du système d'acteurs, de la culture politique et des ressources institutionnelles dans lequel il s'inscrit. La logistique urbaine est « une fonction vitale, au même titre que la mobilité des personnes, l'énergie ou le logement » (Idrac et Jean, 2026), les instruments qui l'encadrent méritent d'accéder progressivement à la même maturité institutionnelle que ceux qui gouvernent ces autres fonctions vitales.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Ce mémoire interroge la manière dont les documents de planification urbaine et en particulier le DAACL, permettent une intégration territoriale de la logistique urbaine dans les métropoles françaises. Trois hypothèses structurent cette interrogation : une montée en visibilité récente mais inégale de la logistique dans les documents de planification (H1), les limites d'une gouvernance multiscalaire encore incomplète (H2) et la différenciation institutionnelle entre métropoles comme principale variable explicative des écarts observés (H3). Le regard croisé entre Lyon, Paris et Strasbourg, enrichi d'une mise en perspective avec New York, permet de revenir sur chacune de ces hypothèses.

L'hypothèse H1 se vérifie, mais appelle une nuance, la logistique urbaine gagne bien en visibilité institutionnelle, mais cette montée n'est ni homogène, ni aussi récente qu'elle n'y paraît. À Lyon, la Métropole documente son intérêt pour la logistique dès 2004, largement antérieur au DAACL lui-même. Ce qui est récent, ce n'est donc pas la prise de conscience du sujet, mais sa traduction dans des documents opposables aux PLUi. L'hypothèse H1 est donc validée sur le fond, la logistique s'inscrit bien davantage dans les documents de planification qu'il y a dix ans, mais elle doit être corrigée sur la chronologie, la visibilité précède souvent l'outil et l'inégalité entre territoires est au moins aussi structurante que la tendance commune à la hausse.

L'hypothèse H2 est celle qui se vérifie avec le moins de réserve. Les trois terrains manifestent un même défaut d'articulation entre échelons. L'absence d'orientations logistiques dans les SRADDET prive le DAACL d'un cadre de référence régional, tandis que le renvoi fréquent aux PLUi pour la localisation effective des sites laisse un espace d'interprétation communale susceptible de contredire l'ambition métropolitaine. Même à Strasbourg, où l'intégration est la plus poussée, le périmètre du SCoTERS reste en décalage avec la géographie réelle des flux rhénans, qui dépassent même le cadre institutionnel français. La gouvernance multiscalaire n'est donc pas seulement incomplète au sens vertical du terme, elle butte aussi sur des périmètres institutionnels qui ne coïncident structurellement pas avec les territoires fonctionnels de la logistique.

L'hypothèse H3 se confirme, la différenciation institutionnelle explique une large part des écarts observés entre les trois métropoles, bien mieux que ne le ferait une évaluation uniforme du DAACL comme instrument juridique. Lyon bénéficie d'une compétence

métropolitaine intégrée en urbanisme et en mobilité, ce qui facilite la consolidation des données et la gouvernance partenariale, mais peine à transformer cette antériorité en programmation concrète. Strasbourg dispose d'un investissement humain avec un poste à temps plein quand la majorité des collectivités françaises n'en comptent aucun. Paris, enfin, n'a pas encore formalisé de DAACL au niveau de la MGP, mais développe à l'échelle communale des outils comme les CINASPIC ou les PLOC du PLU bioclimatique, montrant qu'une fragmentation institutionnelle peut aussi produire de l'innovation locale plutôt que seulement des blocages. Cette hypothèse doit néanmoins être nuancée sur un point : la différenciation institutionnelle interagit fortement avec la question des ressources humaines dédiées.

Replacées côte à côte, les trois métropoles dessinent trois trajectoires distinctes plutôt qu'un dégradé uniforme de maturité. Lyon est une pionnière de la connaissance qui peine à devenir une pionnière de l'action. Strasbourg est la plus avancée dans la traduction réglementaire, portée par un investissement humain ciblé et une granularité (seuil de recensement à 50 m²), mais son échelle intercommunale reste structurellement inadaptée à la géographie rhénane des flux qu'elle cherche à encadrer. Paris, enfin, ne dispose d'aucun DAACL métropolitain formalisé, un vide qui s'explique autant par le calendrier (un SCoT approuvé en 2023 seulement) que par la fragmentation institutionnelle de la MGP, mais cela est compensé par une créativité communale (CINASPIC, PLOC) qu'aucun des deux autres terrains ne développe à ce niveau. Ce triptyque suggère que la maturité d'un DAACL ne se mesure pas sur une échelle linéaire allant du retard à l'avance, mais à la nature du compromis institutionnel que chaque territoire a construit, entre ambition prescriptive et faisabilité opérationnelle.

Ce que ce mémoire entend par une logistique urbaine intégrée

Ce mémoire propose une définition de la logistique urbaine intégrée qui ne se limite pas à sa présence formelle dans un document d'urbanisme. « Intégrée » se dit d'une logistique urbaine dont les orientations de planification produisent des effets sur la géographie des implantations et sur les pratiques des acteurs économiques, publics comme privés, sans se limiter à une inscription documentaire sans traduction opérationnelle. Cette définition déplace le critère d'évaluation du DAACL, il ne s'agit plus seulement de vérifier si la logistique figure dans le SCoT, mais si son inscription modifie effectivement les décisions de localisation, les permis de construire et les arbitrages budgétaires locaux. Au regard de ce critère, aucun des trois terrains étudiés n'atteint une intégration complète, mais chacun en réalise des fragments.

Des logistiques, et non une logistique

Il convient enfin de rappeler ce que ce mémoire a cherché à ne jamais perdre de vue, c'est-à-dire qu'il n'existe pas une logistique urbaine, mais des logistiques urbaines. Le B2B représente environ 80 % des flux en nombre d'opérations en ville, loin devant le B2C que les DAACL ciblent pourtant en priorité du fait de leur ancrage dans le droit commercial (Adoue, Berthon et Dabanc, 2025). Cette même restriction juridique exclut du périmètre du DAACL les flux logistiques du BTP et de l'artisanat, alors qu'ils constituent une part substantielle des déplacements en ville, c'est que Béziat et Heitz (2024) qualifient d'angle mort structurel de la régulation logistique. S'y ajoutent la distinction entre la logistique du premier kilomètre et du dernier kilomètre, les arbitrages fonciers de grande échelle relevant de l'immobilier logistique, et enfin, la gestion fine de la voirie et de l'espace public. Traiter ces réalités disparates comme un objet unique nommé « la logistique » conduit à des prescriptions mal calibrées. Un DAACL rigoureux devrait, en toute logique, être pensé comme un ensemble de sous-documents articulés plutôt que comme un chapitre unique traitant une réalité plurielle comme si elle était homogène.

Répondre à la problématique

Au regard de ces trois hypothèses, la réponse à la problématique initiale est elle-même nuancée. Le DAACL ne constitue ni un échec, ni une réussite univoque de la planification logistique, il agit comme un instrument nécessaire mais encore structurellement insuffisant. Sa force réside dans sa portée juridique, la mise en compatibilité qu'il impose aux PLUi lui donne une capacité de protection foncière et une cohérence territoriale de long terme qu'aucun dispositif volontaire ne peut garantir. Sa faiblesse tient à la lenteur de sa fabrication et à l'absence de standard minimal de contenu, qui laisse les collectivités les moins dotées produire des documents formels mais peu opérants. La mise en perspective avec New York éclaire cette tension, la gouvernance new-yorkaise, construite sur l'accumulation de programmes opérationnels sectoriels, atteint une réactivité que le DAACL ne pourra jamais avoir, mais elle ne protège ni le foncier logistique, ni la cohérence métropolitaine de long terme. Aucun des deux modèles n'est complet en lui-même. C'est moins le DAACL en tant que tel que le système d'instruments dans lequel il s'insère (chartes, commande publique, ingénierie locale) qui détermine en définitive si la logistique urbaine s'intègre réellement à la fabrique de la ville.

Mise en perspective scientifique

Sur le plan scientifique, ce travail s'inscrit dans la lignée de la notion d'urbanisme logistique proposée par Dablanc et Andriankaja (2011), pensée non comme un grand schéma directeur figé mais comme un processus continu d'évaluation et de régulation des demandes d'implantation. Ce mémoire prolonge également le cadre de Lascoumes et Le Galès (2005) sur la gouvernance par les instruments, en montrant que le choix du DAACL comme instrument prescriptif plutôt qu'incitatif n'est pas neutre, il reflète un rapport de force entre l'ambition affichée par la loi Climat et Résilience et les capacités réelles des collectivités à s'en saisir. Enfin, en croisant trois terrains français avec un regard sur New York, ce mémoire répond partiellement à un angle mort identifié dans la littérature, la rareté des comparaisons inter-métropolitaines portant spécifiquement sur les instruments de planification logistique, tout en ouvrant la voie à des comparaisons européennes, notamment avec l'Allemagne ou les Pays-Bas, que le format de ce travail n'a pas permis d'explorer.

Ouverture

Cette conclusion appelle un dernier déplacement de regard. Les trois DAACL étudiés inscrivent, chacun à sa manière, le report modal vers le fer et le fleuve parmi leurs objectifs : le port Édouard Herriot pour Lyon, l'orientation 20.2 du DOO du SCoTERS qui prescrit de s'appuyer sur le Rhin pour Strasbourg. Or, l'été 2026 donne à voir la fragilité de cette hypothèse silencieuse selon laquelle les voies fluviales resteraient disponibles pour absorber les flux que la planification cherche à détourner de la route. En août 2026, le Rhin a atteint à Cologne son niveau le plus bas jamais mesuré, sous le record de 2018, obligeant les péniches à réduire leur chargement, certaines barges ne pouvant plus embarquer qu'environ 800 tonnes contre 5 000 en temps normal (France 24, 4 août 2026). Le phénomène ne se limite pas au Rhin, le Rhône et la Saône qui structurent une partie de la façade fluviale lyonnaise, affichent au même moment des débits historiquement déficitaires (Le Grand Continent, 2 août 2026). Les conséquences se diffusent déjà vers les autres modes, une partie du fret européen basculant vers le rail et la route à mesure que la navigation fluviale se contracte, ce qui renchérit les coûts logistiques et fragilise les chaînes d'approvisionnement industrielles (Les Echos, août 2026). Cette actualité invite à ouvrir une piste de recherche que ce mémoire n'a pas explorée, celle de la résilience climatique des infrastructures que les DAACL cherchent à consolider. Les trois métropoles étudiées ont bâti leurs orientations logistiques sur l'hypothèse implicite d'une stabilité relative des réseaux fluviaux et ferroviaires. Si les épisodes d'étiage se répètent et s'intensifient, comme le

redoutent déjà plusieurs économistes au sujet du Rhin (Les Echos, août 2026), c'est un pan entier de la stratégie de report modal, présentée dans les DAACL comme la principale alternative vertueuse à la route, qui pourrait devoir être repensé.

BIBLIOGRAPHIE

Cadrage théorique : action publique, instruments et méthode

Epstein, R., Frinault, T., & Pinson, G. (2025). Décentralisation et métropolisation en France. Chronique d'un découplage dans la gouvernance multi-niveaux. *Action publique. Recherche et pratiques*, 24, 39–52. <https://shs.hal.science/halshs-05158562v1>

Géoconfluences. *Glossaire de géographie*. ENS de Lyon. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire>

Lascombes, P., & Le Galès, P. (dir.). (2005). *Gouverner par les instruments*. Presses de Sciences Po. <https://doi.org/10.3917/scpo.lasco.2005.01>.

Morange, M., & Schmoll, C. (2016). *Les outils qualitatifs en géographie. Méthodes et applications*. Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.range.2016.01>.

Logistique urbaine et métropolisation : recherche académique

Adoue, F., Berthon, J., & Dabanc, L. (dir.). (2025). *Logistique urbaine et action publique* (Welcome to Logistics City n° 4). Chaire Logistics City, Université Gustave Eiffel / Sogaris. https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2025/11/WTLC_Livret-4_Web.pdf

Ballantyne, E. E. F., Lindholm, M., & Whiteing, A. (2013). A comparative study of urban freight transport planning: Addressing stakeholder needs. *Journal of Transport Geography*, 32, 93–101. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.08.013>

Beyer, A., & Debie, J. (2011). Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port. *Métropoles*, 10. <https://doi.org/10.4000/metropoles.4494>

Béziat, A., & Heitz, A. (2024). The logistification of service trips – implications for urban mobility. *Transportation Research Procedia*, 79, 178–185. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2024.03.025>

Boutueil, V. et Le Néchet, F. (2016). La métropole logistique. Le transport de marchandises et le territoire des grandes villes, Laetitia Dabanc et Antoine Frémont (dir.) *Flux*, 106(4), 107-112. <https://doi.org/10.3917/flux1.106.0107>.

Charters-Gabane, K., Raimbault, N., & Hall, P. V. (2024). Logistics and urban planning: A review of literature. *Journal of Planning Education and Research*. <https://doi.org/10.1177/0739456X241247838>

Dabanc, L. (2017). Logistique et transport de marchandises dans les grandes métropoles. *L'Économie politique*, 76(4), 50–60. <https://doi.org/10.3917/leco.076.0050>.

Dabanc, L. (2020). Évaluer l'impact environnemental de la logistique urbaine. *Ville Rail & Transports*, 98–99. <https://hal.science/hal-03107554v1>

- Dablanc, L. (2022). La logistique et la ville. Questions environnementales et territoriales de la logistique urbaine. *L'Information géographique*, 86(3), 49–77. <https://doi.org/10.3917/lig.863.0049>
- Dablanc, L., & Andriankaja, D. (2011). Desserrement logistique en Île-de-France : la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret. *Flux*, 85-86(3), 72–88. <https://doi.org/10.3917/flux.085.0072>
- Debie, J., & Heitz, A. (2017). La question logistique dans l'aménagement de l'Île-de-France : formulation d'un enjeu métropolitain versus absence de concrétisation dans les projets urbains ? *Géographie, économie, société*, 19(1), 55–73. <https://doi.org/10.3166/ges.19.2017.0003>
- Heitz, A. (2019). *La Métropole Logistique : structure métropolitaine et enjeux d'aménagement* [Thèse de doctorat, Université Paris-Est]. HAL. <https://theses.hal.science/tel-01998092v1>
- Heitz, A. (2020). Existe-t-il un urbanisme de la logistique ? Le cas de l'Île-de-France. *Transports Infrastructures & Mobilités*, 522, 7p. <https://hal.science/hal-03130865v1>
- Heitz, A. (2021). The logistics dualization in question: Evidence from the Paris metropolitan area. *Cities*, 119, article 103407. <https://hal.science/hal-03323061v1>
- Heitz, A. (2023). L'ubérisation des activités productives : un nouveau défi pour les politiques publiques d'aménagement. Le cas des autoentrepreneurs de la livraison et de la construction. *Netcom*, 37(3/4). <https://doi.org/10.4000/wa24>
- Heitz, A., & Berthon, J. (2026). In search of operational tools in urban planning for the development of urban logistics spaces: The case of logistics urban design in Paris. *Transportation Planning and Technology*, 49(1), 99–120. <https://doi.org/10.1080/03081060.2025.2476747>
- Heitz, A., & Dablanc, L. (2019). Freight in urban planning and local policies: Results from a new survey in twenty French cities. *City Logistics 2019*. <https://hal.science/hal-02614574v1>
- Heitz, A., Launay, P., & Béziat, A. (2019). Heterogeneity of logistics facilities: An issue for a better understanding and planning of the location of logistics facilities. *European Transport Research Review*, 11(1), article 5. <https://doi.org/10.1186/s12544-018-0341-5>
- Kang, S. (2020). Relative logistics sprawl: Measuring changes in the relative distribution from warehouses to logistics businesses and the general population. *Journal of Transport Geography*, 83, article 102636. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102636>
- Mazzoni, C., & Grigorovschi, A. (2015). Strasbourg Eurométropole, a cross-border conurbation towards new sustainable mobility patterns. *Spatium*, 33, 18–25. <https://hal.science/hal-01270444v1>
- Nimtrakool, K., & Capo, C. (2024). Evolution of logistics services portfolio offered in last-mile delivery of the case study of urban logistics space (ULS) of Cordeliers in Lyon (France): A work in progress. The 15th conference of AIRL-SCM, Excelia Business School, May 2024, La Rochelle, France. <https://hal.science/hal-04650479v1>

Pugnat, J.-B. (2015). *Les conditions de développement de la logistique fluviale urbaine à Paris et en Île-de-France*. <https://theses.hal.science/tel-04633267v1>

Raimbault, N. (2017). Le développement logistique des grandes périphéries métropolitaines : régimes (péri)urbains et privatisation silencieuse de la production des espaces logistiques. *Métropoles*, 21. <https://doi.org/10.4000/metropoles.5564>

Raimbault, N., Douet, M., & Frémont, A. (2013). Les implantations logistiques entre réseaux et territoires. *L'Espace géographique*, 42(1), 32–43. <https://doi.org/10.3917/eg.421.0032>

Raimbault, N., Heitz, A., & Dablang, L. (2018). Urban planning policies for logistics facilities: A comparison between US metropolitan areas and the Paris region. Dans *Urban Logistics* (p. 31–48). Kogan Page. <https://hal.science/hal-02086893v1>

Schorung, M., Dablang, L., & Buldeo Rai, H. (2023). *L'immobilier logistique urbain et périurbain* (Welcome to Logistics City n° 3). Chaire Logistics City, Université Gustave Eiffel / Sogaris. <https://shs.hal.science/halshs-04098629v2>

Vétois, P., & Raimbault, N. (2017). L'« uberisation » de la logistique : disruption ou continuité ? Le cas de l'Île-de-France. *Technologie et innovation*, 17(3). <https://hal.science/hal-02157181v1>

Documents de planification et rapports institutionnels (France)

Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). (2024). *Logistique urbaine durable : le programme InTerLUD+ s'installe dans les territoires*. ([URL](#), consulté en avril 2026)

Métropole du Grand Paris. (2023). *Cahier de recommandations pour l'élaboration des PLUi*. ([URL](#), consulté semestre 1, 2026)

SEPAL. (2025). Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) du SCoT de l'agglomération lyonnaise. ([URL](#), consulté semestre 1, 2026)

SCoTERS. (2025). Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) du SCoT de la région de Strasbourg. ([URL](#), consulté semestre 1, 2026)

Métropole de Lyon. (2024). Document d'Orientations sur la Logistique des Biens et des Services (DOLB&S). ([URL](#), consulté semestre 1, 2026)

Idrac, A.-M., & Jean, A.-M. (2026). *Mission Logistique Urbaine Durable — Rapport LUD 2025* (Rapporteurs : A. Robichet & I. Slastanova). Rapport remis à P. Tabarot, ministre chargé des Transports, et V. Louwagie, ministre déléguée chargée du Commerce, de l'Artisanat et des PME. ([URL](#), consulté semestre 1, 2026)

Voies Navigables de France. (Juin 2021). *Appel à projets logistique urbaine fluviale - Notice explicative*. ([URL](#), consulté en juin 2026)

New York : sources institutionnelles

New York City Department of Transportation (NYC DOT). (2023). *Microhubs pilot report*. ([URL](#), consulté semestre 1, 2026)

New York City Department of Transportation (NYC DOT), & New York City Economic Development Corporation (NYCEDC). (2021). *Delivering green: A vision for a sustainable freight network*. ([URL](#), consulté semestre 1, 2026)

New York City Department of Transportation (NYC DOT), & New York City Economic Development Corporation (NYCEDC). (2025). *Blue Highways Action Plan. Integrating short sea shipping into New York City's freight network*. ([URL](#), consulté semestre 1, 2026)

New York City Economic Development Corporation (NYCEDC). (2019). *FreightNYC: Goods for the good of the city*. ([URL](#), consulté semestre 1, 2026)

Projets d'immobilier logistique pour Paris et la Métropole du Grand Paris

Apur (Atelier Parisien d'Urbanisme). (2023). *Nouvelles formes d'immobilier logistique : atlas des projets récents et en cours dans le Grand Paris* (Chazal, A., & Maytraud, T.). ([URL](#), consulté en juin 2026)

FAQ Logistique. (2025). *Schenker inaugure le premier centre de cyclo-logistique de messagerie à Paris*. ([URL](#), consulté en juin 2026)

Haropa Port. (2023). *Un nouvel hôtel logistique au cœur de Paris* [Communiqué de presse, projet Les Amarres]. ([URL](#), consulté en mai 2026)

Le Journal des Entreprises. (2025). *Le transporteur Schenker France prend la route de la décarbonation en se mettant au vélo*. ([URL](#), consulté en mai 2026)

SEGRO. (2024). *SEGRO Centre Paris Les Gobelins : une nouvelle offre logistique à Paris intra-muros*. ([URL](#), consulté en mars 2026)

SEGRO. (2025). *SEGRO Centre Paris Les Gobelins — Location plateforme logistique*. ([URL](#), consulté en mars 2026)

SEGRO. (2025). *Le SEGRO Centre Paris Les Gobelins : le futur de la logistique urbaine*. ([URL](#), consulté en mai 2026)

Ton Carton. (2025, 26 septembre). *ColisActiv' : la prime à la livraison active qui transforme la logistique urbaine*. ([URL](#), consulté en mai 2026)

Projets d'immobilier et de logistique urbaine pour Lyon

Banque des Territoires. (2023, 18 janvier). *France 2030 : le projet « Logistique en quartier dense » de la ZAC Gratte-Ciel Centre-Ville à Villeurbanne entre dans sa phase d'incubation*. ([URL](#), consulté en mai 2026)

Banque des Territoires. (2024, 20 août). *La ZAC Gratte-Ciel : La logistique en quartier dense à Villeurbanne*. ([URL](#), consulté en mai 2026)

Banque des Territoires. (2026, 13 février). *Villeurbanne : la SVU ouvre l'Essenciel, la conciergerie des Gratte-Ciel*. ([URL](#), consulté en mai 2026)

Grand Lyon. (2025, 25 février). *La cyclo-logistique creuse son sillon dans la métropole de Lyon*. ([URL](#), consulté en mai 2026)

Lyon Capitale. (2025, 19 février). *2 millions de livraisons en vélo-cargo effectuées dans la métropole de Lyon*. ([URL](#), consulté en mai 2026)

Ville de Lyon. (2023, 9 octobre). *Cyclo-logistique : le millionième colis livré en vélo-cargo*. ([URL](#), consulté en mai 2026)

VoxLog. (2022, 14 avril). *Le projet de logistique urbaine sur la ZAC Gratte-Ciel à Villeurbanne sélectionné par un AMI*. ([URL](#), consulté en mai 2026)

Projets d'immobilier et de logistique urbaine pour Strasbourg

CDC Habitat. (2024, 11 avril). *Le portage foncier au service d'un ambitieux programme de renouvellement urbain à Strasbourg*. ([URL](#), consulté en avril 2026)

Club Déméter, Ville et Eurométropole de Strasbourg, & Monoprix. (2019, 3 juillet). *Logistique urbaine : le Groupe Monoprix, en partenariat avec le Club Déméter et la ville de Strasbourg, s'engage à réduire la pollution et le bruit dans le centre-ville de Strasbourg* [Communiqué de presse]. ([URL](#), consulté en avril 2026)

Le Journal des Entreprises. (2025, 16 septembre). *Le Port de Strasbourg lance un appel à manifestation d'intérêt pour la reconversion du site des Grands Moulins*. ([URL](#), consulté en avril 2026)

Le Moniteur. (2024, 22 novembre). *Vers une sortie du tout minéral pour la friche Heppner à Strasbourg*. ([URL](#), consulté en avril 2026)

ORT&L Grand Est. (2023, 28 août). *Nouveau service de logistique urbaine fluviale à Strasbourg*. ([URL](#), consulté en avril 2026)

Port autonome de Strasbourg. (2025). *Appel à manifestation d'intérêt - Terrain Place Henri Lévy avec accès fluvial et fer de 5 hectares environ*. ([URL](#), consulté en avril 2026)

Portail Logistique Grand Est. (2025, 24 novembre). *Au port de Strasbourg, quelle reconversion pour les Grands Moulins ?*. ([URL](#), consulté en avril 2026)

Ville et Eurométropole de Strasbourg. (2025). *Projet d'aménagement du site Heppner à Strasbourg : report de l'enquête publique*. ([URL](#), consulté en avril 2026)

Documents de planification et sources institutionnelles primaires (Métropole du Grand Paris et Île-de-France)

Beyer, A., & Montaneme, J. (2023, novembre). *L'immobilier logistique francilien : quelles trajectoires à l'horizon 2040 ?* (n° d'ordonnancement 5.23.005). L'Institut Paris Région, Département Mobilité Transports. ([URL](#), consulté en février 2026)

CCI Paris Île-de-France. (2018). *Quelle stratégie pour la logistique urbaine francilienne ?* [Contribution au Pacte pour une logistique métropolitaine, Commission du développement économique régional]. ([URL](#), consulté en janvier 2026)

Institut Paris Région (IAU Île-de-France). (2020, 1er avril). *État des lieux de la logistique en Île-de-France*. ([URL](#), consulté en janvier 2026)

Métropole du Grand Paris, APUR, L'Institut Paris Région, Algoé Consultants, & Agence Eker. (2023, 13 juillet). *SCoT de la Métropole du Grand Paris*. ([URL](#), consulté semestre 1 2026)

Métropole du Grand Paris, & Interface Transport. (2024, décembre). *Les outils à disposition des communes - Mieux intégrer l'immobilier logistique en ville*. ([URL](#), consulté semestre 1 2026)

Région Île-de-France. (2022). *Un nouvel air pour l'Île-de-France - Plan régional pour la qualité de l'air 2022-2028*. ([URL](#), consulté semestre 1 2026)

Région Île-de-France, & L'Institut Paris Région. (2025, 10 juin). *SDRIF-E - Évaluation environnementale stratégique* [Approuvé par décret n° 2025-517]. ([URL](#), consulté semestre 1 2026)

Région Île-de-France, & L'Institut Paris Région. (2025, 10 juin). *SDRIF-E - Projet d'Aménagement Régional (PAR)* [Approuvé par décret n° 2025-517]. ([URL](#), consulté semestre 1 2026)

Documents de planification et sources institutionnelles primaires (Lyon)

Interface Transport, & Métropole de Lyon (Délégation Urbanisme et Mobilités, Direction Mobilités). (2022). *Panorama et chiffres clés - Logistique urbaine, territoire de la Métropole de Lyon*. ([URL](#), consulté semestre 1 2026)

SEPAL (Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise). (2017). *Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT de l'agglomération lyonnaise*. ([URL](#), consulté semestre 1 2026)

SEPAL (Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise). (2017). *Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT de l'agglomération lyonnaise*. ([URL](#), consulté semestre 1 2026)

Documents de planification et sources institutionnelles primaires (Strasbourg et Grand Est)

ADEUS (Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur). (2024, 30 mai). *Le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL)* [Présentation, journées portes ouvertes, SCoT Alsace du Nord]. ([URL](#), consulté en janvier 2026)

SCOTERS (Syndicat mixte pour le SCoT de la région de Strasbourg), & ADEUS. (2025, 15 décembre). *Diagnostic thématique : Commerce* [SCoT de la région de Strasbourg, réalisé avec Lestoux & Associés].

SCOTERS (Syndicat mixte pour le SCoT de la région de Strasbourg), & ADEUS. (2025, 15 décembre). *Diagnostic thématique : Mobilité* [SCoT de la région de Strasbourg].

SCOTERS (Syndicat mixte pour le SCoT de la région de Strasbourg), & ADEUS. (2025, 15 décembre). *Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)* [SCoT de la région de Strasbourg].

SCOTERS (Syndicat mixte pour le SCoT de la région de Strasbourg), & ADEUS. (2025, 15 décembre). *Projet d'Aménagement Stratégique (PAS)* [SCoT de la région de Strasbourg].

SCOTERS (Syndicat mixte pour le SCoT de la région de Strasbourg), & Lestoux & Associés. (2021, décembre). *Élaboration du DAACL du SCOTERS — Phase 1 : Le diagnostic prospectif du commerce*.

SCOTERS (Syndicat mixte pour le SCoT de la région de Strasbourg), & Lestoux & Associés. (2023, janvier). *Volet commerce du DOO et DAACL — Préfiguration du DAACL*.

Région Grand Est. (2021, décembre). *SRADDET Grand Est Territoires - Bilan*. ([URL](#))

Documents de planification et sources institutionnelles primaires (New York)

New York City Department of Transportation (NYC DOT). (2025-2026). *Deliveries in New York City*. ([URL](#), consulté en avril 2026)

New York City Department of Transportation (NYC DOT). (2021, mai). *Delivering New York: A Smart Truck Management Plan*. ([URL](#), consulté en avril 2026)

Autres sources méthodologiques et guides de bonnes pratiques

Rêve de scènes urbaines. (2025). *Guide de bonnes pratiques sur l'immobilier logistique urbaine*. ([URL](#), consulté en juin 2026)

France 24. 2026. « Le Rhin et le Danube au plus bas : la sécheresse menace l'industrie européenne ». *Info éco*, France 24, 4 août. france24.com

Le Grand Continent. 2026. « La sécheresse a fait baisser le cours des fleuves européens à leur niveau le plus bas ». Le Grand Continent, 2 août. legrandcontinent.eu

Les Echos. 2026. « Comment l'assèchement des fleuves ralentit l'économie ? » Vidéo, Les Echos, 5 août. lesechos.fr

ANNEXES

Ensemble des documents réalisés par L. Coatanéa (2026)

Terrains

Grille d'observation non participante (vierge)

Cette grille vierge formalise le protocole mobilisé sur les quatre terrains. Elle structure la collecte selon quatre rubriques systématiques : identification du site (localisation, date, heure), description physique, flux de circulation observés, aspects logistiques (équipements, acteurs, conflits d'usage potentiels), avant synthèse dans les tableaux récapitulatifs qui suivent.

FICHE D'OBSERVATION NON PARTICIPANTE		Fiche n°	Date	Heure	Ville / Quartier
Léna Coatanéa M2 TLTE Sorbonne Université 2025-2026					
1 IDENTIFICATION DU SITE Nom du site Adresse Type d'espace logistique Hôtel logistique Entrepôt XXL Micro-hub Dark store Quai fluvial Friche / bâti vacant Autre : Localisation Hypercentre Peri-central ZA urbaine Périphérie/ZI Interface port/ville Banlieue Périmètre DAACL : Oui Non Inconnu Zone PLU :	2 DESCRIPTION MATERIELLE Description générale (bâti, état, intégration) Gabarit Plain-pied Multi-étages Mixte Friche Equipements multimodaux visibles Quai chargement Accès fluvial Voie ferrée Bornes recharge Racks vélos Aucun Visibilité depuis la rue Visible / ouvert Clôture / opaque Mixte	3 FLUX ET MOBILITES Véhicules présents Poids lourds VUL/camionnettes Vélos-cargos Véhicules élect. Livreurs à pied Intensité des flux Nul Faible Modéré Dense Stationnement livraison Aire dédiée Voirie légale Double file Conflits d'usage / nuisances			
4 ACTEURS ET GOUVERNANCE Opérateurs identifiés Types d'opérateurs dominants Grand groupe (DHL, GLS, Amazon...) Plateforme ubérisée (Uber, Deliveroo...) Opérateur local / coopératif Non identifiable Traces de régulation publique Restriction horaire Zone chargement Signalétique logistique Permis de construire Projet urbain visible Aucune	5 AMBIANCE SENSIBLE Description sensible Interface espace public Mur aveugle Visible/ouvert Conflit piéton/véhicule visible La logistique est perçue comme... Intégrée/invisible Nuisance Valorisée En tension avec le tissu urbain Comportements riverains	6 PHOTOS + 7 DAACL + 8 NOTES Photos (noter numéro de la photo) Vue ensemble : Matériel : Flux en action : Interface ville/log. : Prescription / orientation concernée : Ecart prescription / réalité observée : Notes libres / croquis :			

Terrain Strasbourg

Visite de terrain, observations non participantes du 29/05/2026 au 31/05/2026

Carte localisant les photos de terrain à Strasbourg



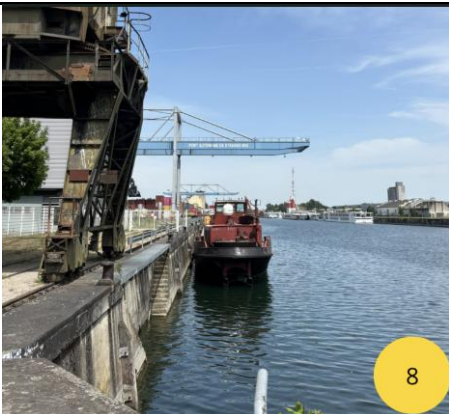
Réalisation : L. Coatanéa (2026), fond de carte : Géoportail (2026)

Cette carte localise les sites photographiés lors du terrain strasbourgeois, numérotés dans le même ordre que leur présentation dans le tableau récapitulatif ci-après. L'échelle retenue couvre à la fois l'hypercentre piéton et la Grande Île (secteur classé UNESCO), où se concentrent les observations de cyclo-logistique et un rayon plus large permettant de faire apparaître le Port Autonome de Strasbourg, à plusieurs kilomètres au nord-est. Ce choix d'échelle matérialise l'écart entre une logistique de proximité, dense et diffuse dans le tissu urbain ancien, et une logistique portuaire massifiée mais spatialement disjointe de la ville habitée, la même distinction que celle mobilisée par le DAACL du SCoTERS entre secteurs connectés et déconnectés.

Tableau récapitulatif des observations et croisements avec les documents

Ce tableau croise, pour chaque site observé, les constats de terrain avec les prescriptions ou orientations des documents de planification (DAACL, DOO du SCoTERS) et des dispositifs municipaux (ZCR, arrêtés de circulation), afin de vérifier si la pratique observée confirme, nuance ou contredit ce que les documents prescrivent.

Site	Observation de terrain	Lien avec les documents et les textes de loi	Photos
Cyclo logistique dans l'hypercentre	Présence dense et diversifiée : acteurs mondiaux (DHL) coexistent avec opérateurs locaux (Cyclgogne, Kooglof!). Livraisons en vélos-cargos actives toute la journée.	PAS 1.2 : « accompagner la transition vers une logistique décarbonée via l'usage des vélos-cargos » DOO 19.2 : favoriser le report modal ZCR hypercentre (2018) : véhicules propres autorisés 11h30-toute la journée	 Rue des Juifs, Strasbourg, 16h43, 29 mai 2026, L. Coatanéa
			 Rue des Etudiants, Strasbourg, 16h43, 29 mai 2026, L. Coatanéa
			 Rue Mercière, Strasbourg, 12h19, 29 mai 2026, L. Coatanéa
			 Rue du 22 Novembre, Strasbourg, 12h12, 29 mai 2026, L. Coatanéa

Grande Ile (centre historique, UNESCO)	Interdiction de livraison en camion après 10h30, règle partiellement contournée avec quelques poids lourds observés malgré la restriction. Tension entre prescription réglementaire et pratiques réelles.	Arrêté municipal ZCR hypercentre (2018) LUD cité comme dispositif exemplaire DOO 19.2 : report modal livraisons DAACL 6 : organiser la logistique commerciale des espaces	 Rue des Juifs, Strasbourg, 17h52, 29 mai 2026, L. Coatanéa
Quai des pêcheurs et canaux	Quai des Pêcheurs : lieu de vie (péniches, restos sur berges) vocation logistique fluviale non concrétisée. Canaux en ville : usage exclusivement touristique. Pas de fret fluvial urbain visible.	AMI logistique fluviale quai des Pêcheurs (2019-2020) DOO 20.2 : s'appuyer sur le Rhin	 Quai des pêcheurs, Strasbourg, 19h39, 29 mai 2026, L. Coatanéa  Quai des Bateliers, Strasbourg, 19h44, 29 mai 2026, L. Coatanéa
Port Autonome de Strasbourg (PAS)	Excentré, rupture nette avec le tissu urbain, quartier environnant semi-abandonné. Trafic camions important (entrées/sorties terminaux) mais flux dirigés vers l'extérieur (flux interrégionaux/internationaux), et non vers la ville. Présence de grandes filiales mondiales. Lignes ferroviaires sur les terminaux (utilisées inégalement). Hub international, non tourné vers le dernier kilomètre.	DOO 3 : organiser la logistique commerciale DOO 19 : logistique non commerciale DAACL 6 : PAS qualifié de « premier pôle logistique de la région » dans le SCoT Prescription foncière : site majeur métropolitain (carte p.19 diagnostic ADEUS)	 Port Autonome de Strasbourg (Bassin du Commerce), Strasbourg, 13h29, 30 mai 2026, L. Coatanéa

			 Rue du Port du Rhin, Strasbourg, 13h33, 30 mai 2026, L. Coatanéa
Port de Strasbourg (anciens docks)	Reconversion en nouveau quartier mixte (commerces, habitants) sur d'anciens docks, grue patrimoniale conservée (mémoire industrielle). Pas de logistique visible aujourd'hui. Foncier disponible à potentiel logistique non saisi.	DOO 8.5 : « rouvrir le trafic des sections du Canal du Rhin au Rhin dans une vocation de logistique fluviale » Prescription N°3.2 DOO : « réemploi des fonciers [...] activités liées à la logistique commerciale » DAACL 5 : répondre aux enjeux liés à la logistique commerciale Grands Moulins : AMI PAS 2025 pour reconversion logistique	 Bassin Vauban, Parc de la Citadelle, Strasbourg, 13h11, 30 mai 2026, L. Coatanéa  Quai Jeanne Helbing, Strasbourg, 12h51, 30 mai 2026, L. Coatanéa
Livraison plateforme (Deliveroo / Uber)	Livreurs de repas présents dans l'espace public. Absence de dark kitchens à Strasbourg. Logistique du dernier kilomètre alimentaire portée uniquement par des restaurants existants.	Les livreurs auto-entrepreneurs ne sont pas traités dans les documents d'urbanisme, cf. Dablanç (2022) : 25% des livreurs en grandes villes utilisent des modes non conventionnels	

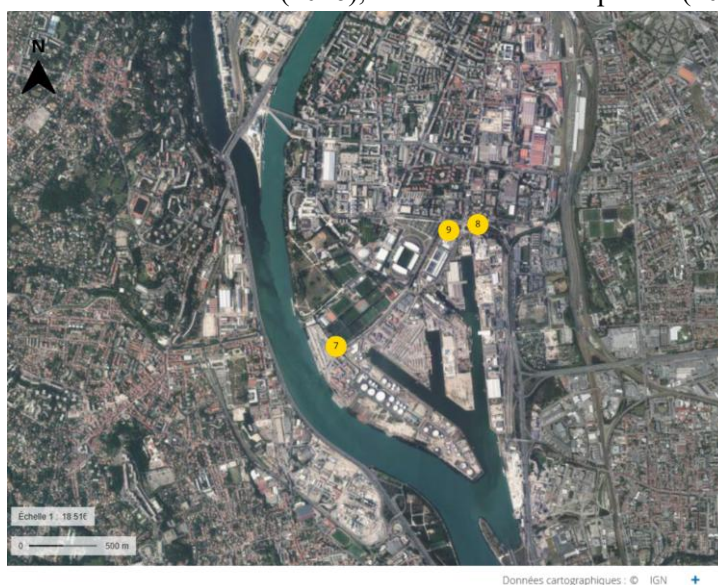
Terrain Lyon

Visite de terrain, observations non participantes du 11/06/2026 au 13/06/2026

Cartes localisant les photos de terrain à Lyon



Réalisation : L. Coatanéa (2026), fond de carte : Géoportail (2026)



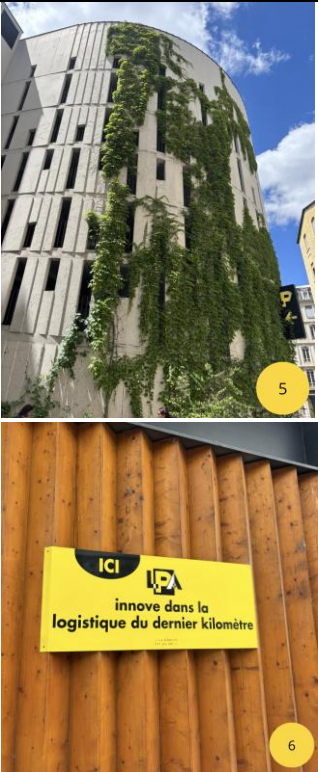
Réalisation : L. Coatanéa (2026), fond de carte : Géoportail (2026)

Ces deux cartes localisent, à deux échelles complémentaires, les sites photographiés lors du terrain lyonnais. La première couvre le centre-ville et restitue à une échelle piétonne la densité et la proximité immédiate des points de livraison à vélo-cargo (Sloop rue de Brest, Be Cycle place Voltaire, Pollen aux Cordeliers, Coursier.fr rue Clos Suiphon), qui seraient illisibles à une échelle plus large tant les distances qui les séparent sont courtes. La seconde carte présente Gerland et le sud de l'agglomération, où se trouvent d'autres équipements comme l'Hôtel Logistique Urbain de Gerland. Ce passage d'une carte à l'autre matérialise ainsi un changement d'échelle et de logique : le centre-ville concentre une logistique diffuse, portée par une multiplicité de petits opérateurs de cyclo-logistique, tandis que Gerland relève d'une logistique plus capitalistique, organisée autour de sites dédiés et de plus grande taille lié à la proximité avec le port.

Tableau récapitulatif des observations et croisements avec les documents

Comme pour Strasbourg, ce tableau met en regard les observations de terrain et les prescriptions du DAACL de la SEPAL (2025), complétées par la littérature académique (Dablanc, 2022) lorsque les documents locaux restent silencieux sur un point observé.

Site	Observation de terrain	Lien avec les documents et les textes de loi	Photos
Cyclo-logistique hypercentre (place Voltaire, place des Cordeliers, rue de la République)	Diversité des opérateurs : Sloop (rue de Brest, 11/06 16h20), Be Cycle (pl. Voltaire, 12/06 11h30), Pollen pour plats préparés (pl. des Cordeliers, 12/06 12h43) Observations : Flux continu de vélos-cargos tout au long de la journée. Acteurs locaux indépendants et mondiaux.	DAACL Lyon (2025), p. 61 : recommande la distribution décarbonée du dernier kilomètre, notamment par la cyclo-logistique DOO 2010, p. 29 : déjà présent comme préconisation DOLB&S 2024, orient. 1 : accompagner la transition vers une logistique décarbonée	 Rue de Brest, Lyon, 16h20, 11 juin 2026, L. Coatanéa
			 Place Voltaire, Lyon, 11h30, 12 juin 2026, L. Coatanéa
			 Rue des Cordeliers, Lyon, 12h43, 12 juin 2026, L. Coatanéa

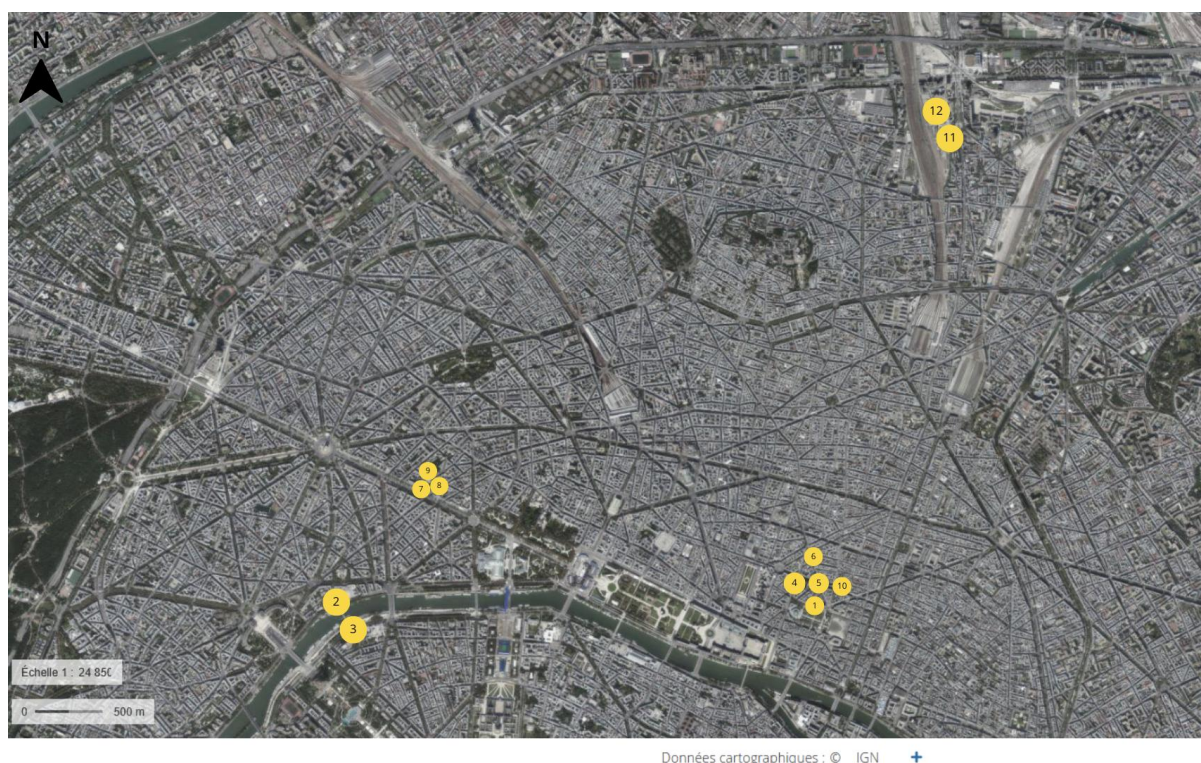
Rue de la République (axe piéton)	Double livraison observée (12/06 12h40) : à gauche, colis livrés par DPD, à droite, livraison magasin en gros sur palette. Rue piétonne. Cohabitation de deux régimes logistiques distincts (messengerie colis B2C et approvisionnement grossiste B2B) dans le même espace. Tension spatiale : axe piéton fortement fréquenté (flux piétons, vélos, terrasses).	DOLB&S 2024, orient. 3 : fragmentation réglementaire, 15 seuils de tonnage différents sur la Métropole. DAACL 2025, EUD : espaces urbains de distribution en cœur d'agglomération (jusqu'à 5 000 m2) mais pas de prescription sur les horaires de livraison en zone piétonne.	 Rue de la République, Lyon, 12h40, 12 juin, L. Coatanéa
LPA Mobilités Cordeliers (parking converti et hub logistique)	Usage logistique d'un parking : LPA Mobilités (gestionnaire de parking lyonnais) propose un service de logistique urbaine depuis le parking des Cordeliers (12/06 13h). Modèle innovant : reconversion partielle d'un équipement de stationnement en micro-hub logistique urbain. Localisation : hypercentre, proximité des Cordeliers, zone de forte densité commerciale.	DAACL 2025, p. 61 : EUD majeurs (cœur d'agglomération) jusqu'à 5 000 m2 DOLB&S 2024 : signale le besoin d'espaces de stockage-redistribution en centre-ville	 Parking des Cordeliers, Lyon, 13h, 12 juin, L. Coatanéa

Port fluvial (zone portuaire, accès depuis berge)	Port à conteneurs (12/06 12h) : vue sur le port à conteneurs depuis la berge. Flux de camions importants entrant/sortant du port. Bornes de recharge électriques (12/06 11h30) à l'entrée de la police portuaire Accessibilité : zone portuaire fermée, accès réglementé. Observation depuis l'extérieur uniquement.	DOO 2010, p. 23/112 : maintien et renforcement du Port Lyon-Edouard Herriot (PLEH) comme élément central du schéma portuaire multi-sites DAACL 2025 : Port Edouard Herriot identifié comme site prioritaire DOLB&S 2024, orient. 2 : le PLEH ne peut assurer le développement d'une fonction de hub concentré sur son propre hinterland	 Quai Fillon (Lyon Rhône Terminal), Lyon, 12h08, 12 juin, L. Coatanéa  Avenue Tony Garnier, Lyon, 11h53, 12 juin, L. Coatanéa
Hôtel Logistique Urbaine de Lyon Gerland (zone portuaire et industrielle)	Localisation : dans la zone portuaire protégée de Gerland, accès difficile. Insertion en zone industrielle et portuaire. Observations extérieures : bâtiment de logistique urbaine dense, construction récente, Tension urbaine : l'hôtel logistique est enclavé dans la zone industrielle et portuaire, est éloigné des zones de consommation.	DOLB&S 2024, p. 32 : cite explicitement le projet Hôtel Logistique Urbain sur Lyon Edouard Herriot, dans le 7^e arrondissement comme exemple de densification et mixité DAACL 2025, Port Edouard Herriot : site retenu comme plateforme urbaine de distribution prioritaire	 Vue de l'Hôtel Logistique Urbain (Gerland), Lyon, 11h50 12 juin 2026, L. Coatanéa
Livraison plateforme (observation diffuse hypercentre)	Présence de livreurs de repas indépendants observés dans l'hypercentre (sacs isothermes Uber Eats, Deliveroo). Non quantifiables systématiquement.	Angle mort du DAACL : les livreurs auto-entrepreneurs ne sont traités ni dans le DAACL lyonnais ni dans les documents d'urbanisme. Dablanc (2022) : 25% des livreurs en grandes villes utilisent des modes non conventionnels	

Terrain Paris

Visite de terrain, observations non participantes, (dates variables par site, cf. légendes)

Carte localisant les photos de terrain à Paris



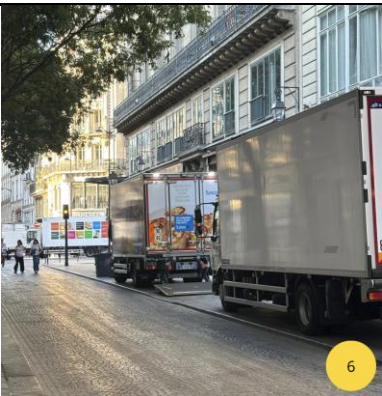
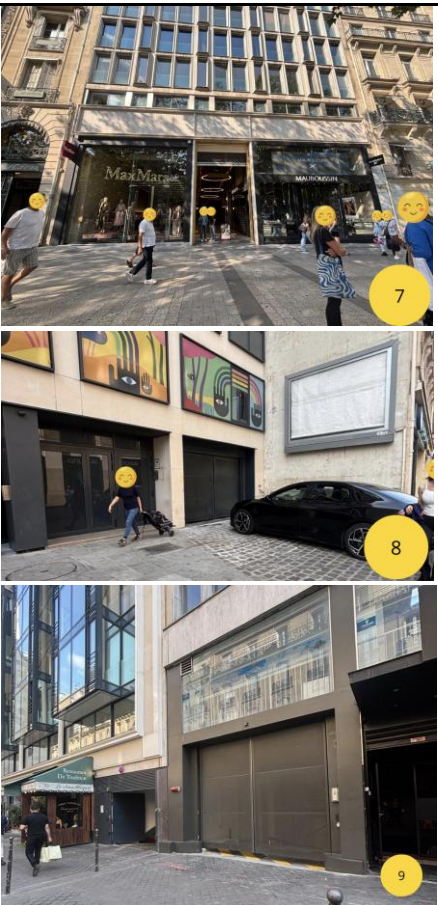
Réalisation : L. Coatanéa (2026), fond de carte : Géoportail (2026)

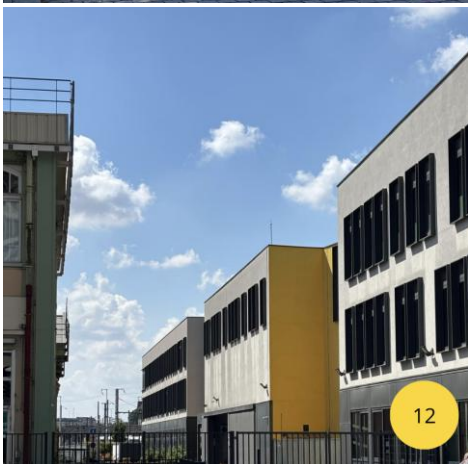
Cette carte localise les sites photographiés lors du terrain parisien conduit à des dates variables entre janvier et juillet 2026 (cf. légendes des photographies). L'échelle retenue couvre l'ensemble de Paris intra-muros, avec des observations elles-mêmes dispersées : 1er arrondissement (Châtelet, La Poste du Louvre), 2e (Montorgueil, Montmartre), 8e (Atelier Logistique Champs-Élysées) et le 18e (Chapelle International). Cette dispersion donne à voir, mieux qu'une échelle plus resserrée ne le permettrait, l'absence de polarisation forte des sites de logistique urbaine observés autour d'un secteur unique. La numérotation reprend l'ordre du tableau récapitulatif ci-après.

Tableau récapitulatif des observations et croisements avec les documents

En l'absence de DAACL formalisé pour la Métropole du Grand Paris, la colonne « Lien avec les documents et les textes lois » renvoie principalement au Cahier de Recommandations (CDR) de la MGP, complété par des références ponctuelles (chartes, zones à faibles émissions) lorsque le CDR reste muet sur le site observé.

Site	Observation de terrain	Lien avec les documents et les textes de loi	Photos
Châtelet (Paris, 1er)	Vélo-cargo Fludis en livraison, 20 mai 2026, 17h. Cyclo-logistique active en plein cœur touristique et commercial.	CDR MGP 1.8.1 : « La logistique » ZFE Paris (2015, durcie 2024) : restrictions diesel favorisant les modes alternatifs	 Rue Rambuteau, Paris, 17h28, 20 mai 2026, L. Coatanéa
Seine, transbordement fluvial	Transbordement de conteneurs/palettes entre péniche et quai : XPO Logistics (pour Ikea) et Franprix, 20 mai 2026. Logistique du dernier kilomètre par voie d'eau pour deux enseignes très différentes mutualisées sur un même point de rupture de charge.	DOO/CDR MGP : pas de prescription identifiée sur ce site précis. À rapprocher des Amarres (Port d'Austerlitz, Haropa Port/Sogaris) sans en être identique	  Quai du port de la Bourdonnais, Paris, 11h28, 30 janvier 2026, L. Coatanéa
Paris 1er, La Poste du Louvre	Panneaux de signalisation logistique visibles aux abords du site. Repère de terrain, à approfondir (pas de visite intérieure).	Colissimo (La Poste Groupe), opérateur exclusif ; 3e des 4 ELU parisiens de Colissimo (Mouffetard, République, Louvre, Keller), maillage achevé en 2023 sur 100% des arrondissements (sources : La Poste Groupe, Supply Chain Magazine, 2022-2023)	 Rue Jean-Jacques Rousseau, Paris, 19h50, 20 juin 2026, L. Coatanéa

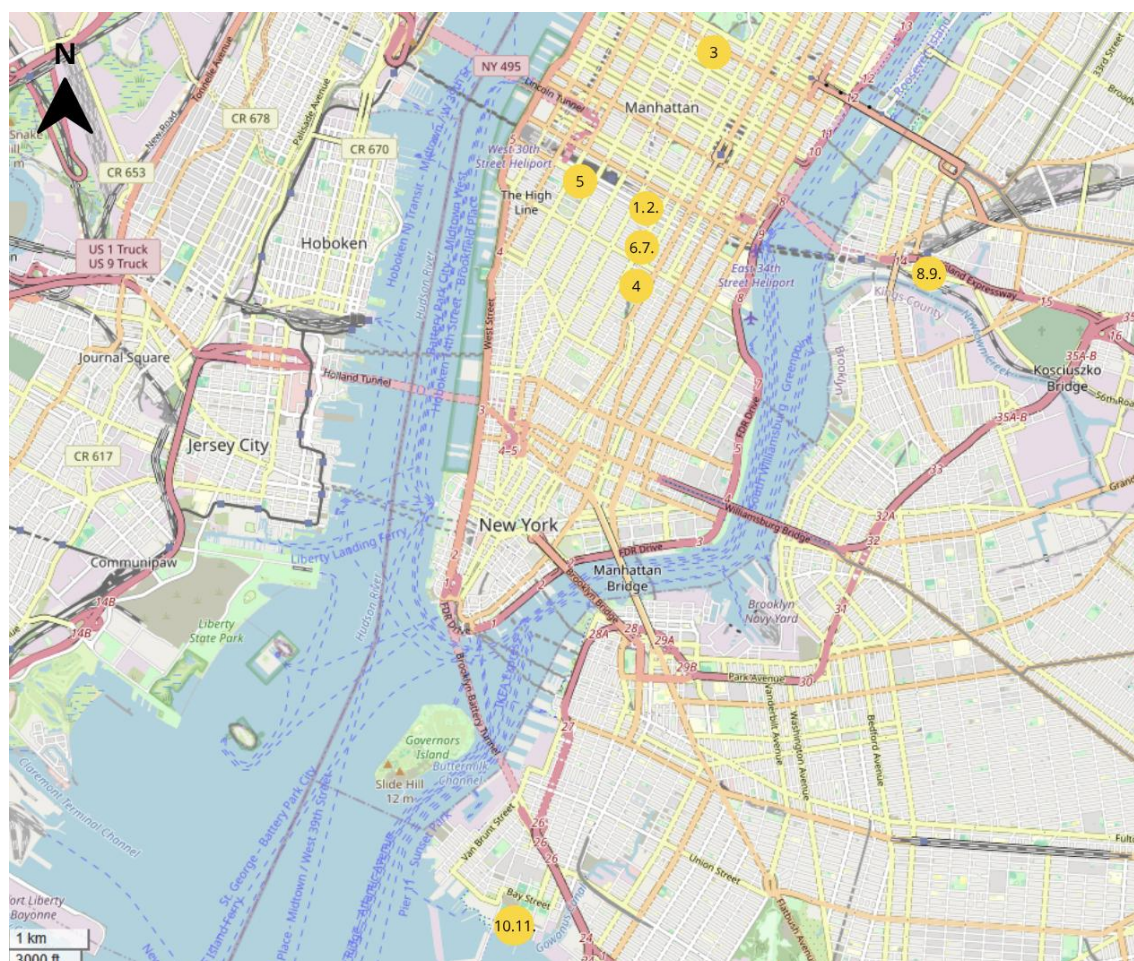
Paris, 1er	Marquage au sol/signalétique de vélo-cargo associée à IDFM. Café et food-truck à proximité immédiate : mixité des usages de rue observée.	IDFM, politique cyclo-logistique régionale	 Rue Montmartre, Paris, 08h07, 20 juillet 2026, L. Coatanéa
Rue de Montmartre, 2 ^e (rue piétonne)	Camions en stationnement sur le trottoir en matinée, avant l'entrée en vigueur de l'interdiction de circuler propre à la rue piétonne. Tension entre règle et pratique.	Arrêté municipal rue piétonne (2e arr.)	 Rue Montmartre, Paris, 07h52, 21 juillet 2026, L. Coatanéa
66 avenue des Champs-Élysées	Site observé le 30/07/2026, 18h. Aucun panneau permettant d'identifier l'opérateur ou la fonction précise du site sans recherche complémentaire.	Swiss Life Asset Managers France et Mont Thabor Capital Partners, associés à Everest Holding (promoteurs/investisseurs) ; Deret (opérateur logistique exclusif) (sources : Swiss Life AM, Mont Thabor Group, Business Immo, 2025)	 Ilot du 66 avenue des Champs-Élysées, Paris, 17h52, 30 juillet 2026, L. Coatanéa

Rue Montorgueil	Livraison en journée, rue commerçante et piétonne à forte densité de commerce de proximité.	Charte de logistique urbaine de Paris	 Rue Montorgueil, Paris, 14h05, 25 juillet 2026, L. Coatanéa
Chapelle International (Sogaris), Paris 18e	Site observé le 31 juillet 2026 à 12h, lors de la visite de terrain, le site de Chapelle International se présentait comme à l'arrêt	Cf. section 3.3 : hôtel logistique multimodal, 41 500 m ² , terminal ferroviaire urbain de 15 000 m ² (Sogaris, 2018 ; France Mobilités, 2025)	  Vue de la Chapelle International, Paris, 12h03, 31 juillet 2026, L. Coatanéa

Terrain New York City

Visite de terrain, observation non participante du 28/03/2026 au 05/04/2026

Carte localisant les photos de terrain à New York City

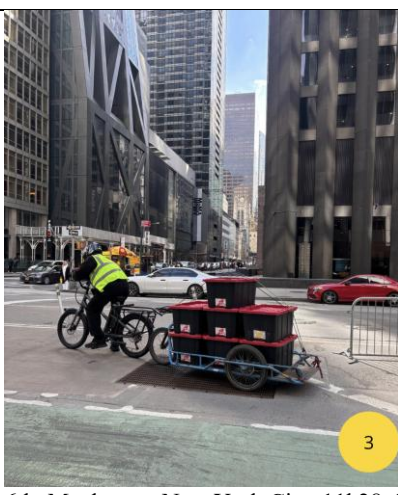


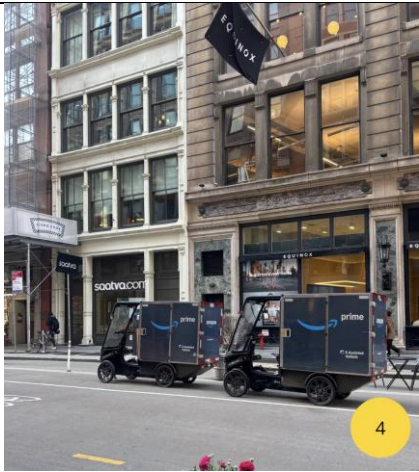
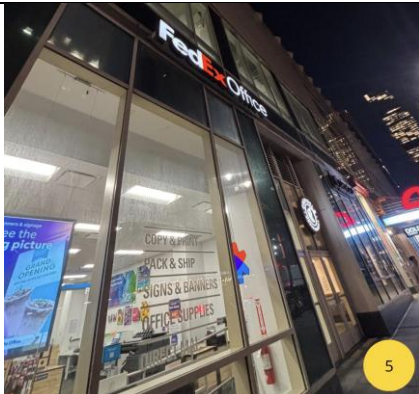
Réalisation : L. Coatanéa (2026), fond de carte : OpenStreetMap (2026)

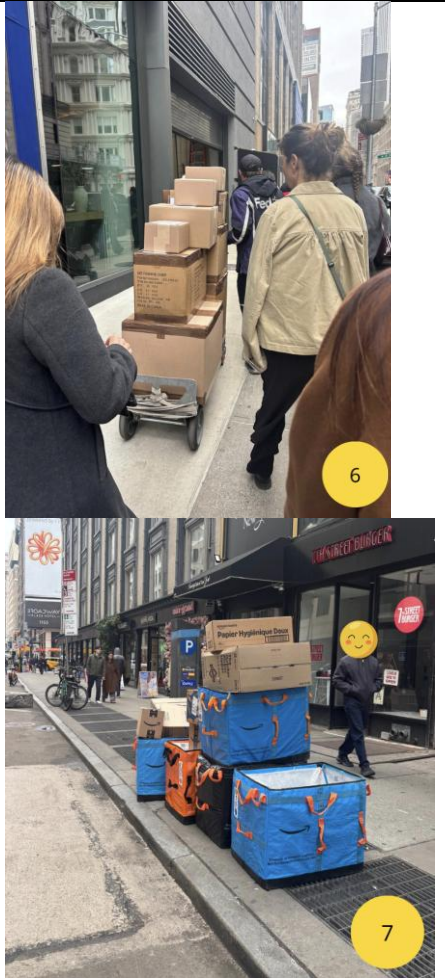
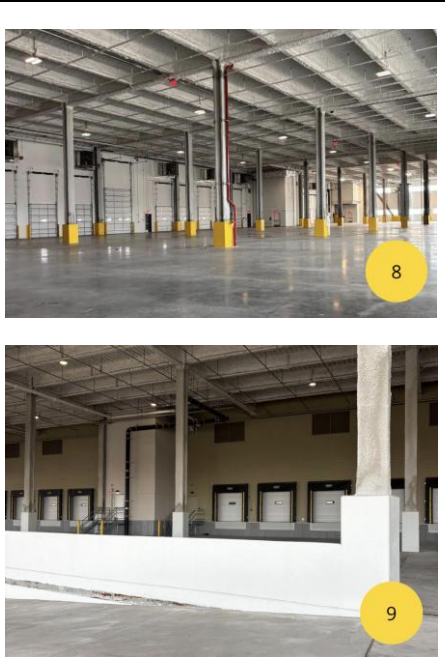
Cette carte localise les sites photographiés lors du terrain new-yorkais conduit entre le 28 mars et le 5 avril 2026. Elle couvre deux boroughs aux logiques différentes : Manhattan, où se concentrent les observations de livraison de dernier kilomètre en plein cœur de quartiers denses ; et Brooklyn, plus étendu, qui inclut notamment le terminal à conteneurs de Red Hook. Cet écart entre les deux boroughs donne à voir à l'échelle de la ville, la coexistence d'une logistique urbaine fine et d'une logistique beaucoup plus lourde, liée au fret portuaire et industriel. La numérotation reprend l'ordre du tableau récapitulatif ci-après.

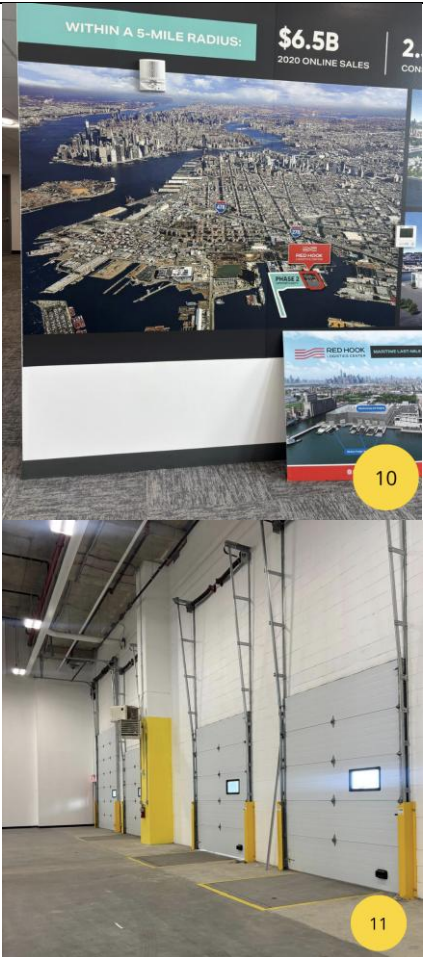
Tableau récapitulatif des observations et croisements avec les documents

Le contexte réglementaire new-yorkais diffère du cadre français, ce tableau renvoie non pas à un DAACL mais aux programmes et stratégies municipales existants (Delivering Green, 2021 ; DOT NYC), afin de maintenir la même logique de croisement entre observation de terrain et cadre documentaire.

Site	Observation de terrain	Lien avec les documents et les textes de loi	Photos
Koreatown Manhattan (29 mars 2026, 10h30)	Camion Amazon Prime en attente de livraison : agents sur le trottoir, colis à distribuer, stationnement en double file sur voie de circulation. Panneau rouge « No Standing » visible : interdiction explicite de stationnement non respectée. Un véhicule de police passe sans intervenir. Observation : la non-application de la réglementation est manifeste et semble banalisée Interprétation : illustration de la culture du « getting things done » : les contraintes réglementaires existent mais leur effectivité est très faible dans la pratique quotidienne.	Delivering Green (2021), stratégie S-2 / C-2 : programme « Culture of Compliance » objectif d'améliorer l'application à la loi « enforcement ». 85 % des amendes de stationnement commercial new-yorkaises tombent à Manhattan. STMP 2021 : 25 % des zones de livraison commerciale à Midtown sont occupées par des véhicules non-commerciaux (VTC, voitures particulières). Microhubs RFEI (2022) : le « limited availability of dedicated parking » est le 2e obstacle cité par les opérateurs.	  Koreatown, Manhattan, New York City, 10h34, 29 mars 2026, L. Coatanéa
Broadway Manhattan (29 mars 2026, 11h20)	Vélos-cargos en livraison : plusieurs modèles observés en circulation sur Broadway (vélo-cargo électrique à assistance motorisée, biporteur, triporteur avec caisse fermée). Acteurs : coursiers indépendants (gig workers) et livreurs salariés de messagerie traditionnelle. Spécificité NYC : pas d'infrastructure de voirie dédiée visible (sauf sur Broadway). Circulation en mode mixte avec les voitures.	NYC DOT, Commercial Cargo Bicycles (2025) : programme de permis cargo bikes. Limite de largeur de 36 pouces (vs 48 pouces des modèles courants) Delivering Green (2021), obj. 2 : « Green the Last Mile » vélos- cargos identifiés comme levier prioritaire, en lien avec les microhubs. RFEI Microhubs : les cargo bikes sont le mode de redistribution prévu depuis les microhubs	 6th, Manhattan, New York City, 11h28, 29 mars 2026, L. Coatanéa

			 Broadway, Manhattan, New York City, 09h40, 30 mars 2026, L. Coatanéa
Hudson Square Manhattan (30 mars 2026, 17h)	Un entrepôt urbain de Hudson Square : bâtiment industriel ancien, usage probable de cross-dock ou messagerie. Contexte spatial : Hudson Square est un quartier en reconversion rapide (ancienne zone industrielle devenant résidentielle et tertiaire). La présence d'un site logistique en activité malgré une pression foncière. Cohabitation d'un bâtiment logistique actif avec des immeubles d'habitation neufs et des bureaux.	FreightNYC (NYCEDC, 2019) : "NYC lacks modern, affordable distribution space. Existing spaces are often old and have low ceiling heights and limited truck loading bays." STMP 2021 : taux de vacance des sites de distribution urbaine NYC inférieur à 5 %, pression foncière expliquant la survie de sites inadaptés. IBZ (Industrial Business Zones) : Hudson Square n'est pas une IBZ, absence de protection foncière formelle contre la reconversion.	
FedEx Office Manhattan (observation diffuse)	Présence de FedEx Office en centre-ville : boutiques de proximité multiservices (impression, colis, consignes) Les boutiques FedEx Office sont des points relais et micro-dépôts de proximité intégrés dans le tissu commercial Spécificité : modèle entièrement privé, sans intervention publique, ni prescription Implantation dictée par la seule logique commerciale (loyer, flux piétons).	LockerNYC (NYC DOT, 2025) : programme pour 38 nouveaux emplacements de consignes publiques (objectif : 70+). FedEx Office représente la version privée STMP 2021 : +90 000 colis non-livrés chaque jour à NYC, le réseau FedEx capte une partie de ce flux de relivraison. Angle mort du modèle français : ni le DAACL ni les PLUi ne traitent des points relais privés comme objet de planification.	 FedEx Office (W 34th Street), Manhattan, New York City, 20h01, 30 mars 2026, L. Coatanéa

28th Street Manhattan (3 avril 2026, 11h)	Colis Amazon en attente sur trottoir : palettes et colis non accompagnés posés sur le trottoir devant un immeuble, zone de livraison non marquée. Livreur FedEx avec chariot manuel : agent en uniforme FedEx livrant des colis individuels sur son chariot à travers la foule du trottoir. Scène de logistique informelle : le trottoir est le dernier maillon de la chaîne logistique. Absence de quai, de sas, de zone tampon. Le livreur négocie l'espace avec les piétons, les poubelles et les voitures en stationnement.	STMP 2021 : 1,5 million de colis livrés par jour à NYC. 98 % du fret à Manhattan est acheminé par camion. Delivering Green (2021), P2 : Neighborhood Loading Zones (NLZ), zones de chargement de quartier pour rationaliser le stationnement commercial. RFEI Microhubs : "Conflicts with other street and sidewalk users"	 28th Street, Manhattan, New York City, 13h46, 3 avril 2026, L. Coatanéa
Queens (31 mars 2026, 10h)	Zone d'entrepôts en cours de commercialisation dans le Queens, accès facile au centre-ville de Manhattan mais sans acheteur/locataire identifié. Tension foncière : le bâtiment logistique disponible ne trouve pas preneur pour un usage logistique. Ce qui montre la vulnérabilité du foncier logistique dans les zones péri-centrales sans protection réglementaire. Localisation stratégique non exploitée : le Queens (notamment Maspeth IBZ, Long Island City) est l'un des boroughs avec le plus de trafic par camion (130 344 camions/jour) mais aussi le plus de tension sur le foncier logistique.	STMP 2021, Queens : 130 344 camions/jour, plus grand nombre des 5 boroughs. Maspeth IBZ : 850 entreprises, 16 000 emplois. JFK : 1er aéroport cargo d'Amérique du Nord (1,3 Mt fret aérien/an). IBZ (Industrial Business Zones) : le Queens dispose d'IBZ protégées (Maspeth) FreightNYC : 'NYC lacks modern, affordable distribution space'	 Borden Studios, Queens, New York City, 09h45, 31 mars 2026, L. Coatanéa 2026

Red Hook Logistics Center Brooklyn (31 mars 2026, 11h)	Site en phase de lancement : Red Hook Logistics Center infrastructure présente mais encore peu occupée Localisation stratégique : ouvert sur le fleuve (Upper New York Bay) et la mer, position privilégiée pour la logistique fluviale / maritime. Potentiel multimodal non encore actif : le site cumule accès eau + emprise logistique urbaine (IBZ Red Hook) mais la connexion avec les flux du dernier kilomètre n'est pas encore opérationnelle. Contexte Red Hook : quartier historiquement industriel et portuaire, en mutation partielle. Terminal conteneurs de Red Hook voisin (73 583 camions/jour traversant Brooklyn).	Blue Highways Action Plan (2025) : Brooklyn Marine Terminal (Red Hook, 122 acres) = hub principal du plan, rénovation à 418 M\$, objectif : 37 000 emplois temporaires + 2 000 permanents. Delivering Green (2021), obj. 4 : 'Shift Freight from Road to Water', Red Hook identifié comme site RFEI. Freight NYC, STMP 2021 : Red Hook Container Terminal : un des 3 terminaux maritimes de NYC, positionnement dans le schéma portuaire multi-sites	 Projet Red Hook Logistics Center Brooklyn, New York City, 11h, 31 mars 2026, L. Coatanéa 2026
--	--	---	--

Grilles d'analyse des DAACL et du CDR de la MGP

Pour chacun des trois documents étudiés (DAACL de la SEPAL, DAACL du SCoTERS, CDR de la MGP), cette grille synthétise le niveau de traitement de la logistique selon trois degrés : élevé (traitement explicite, précis, spatialisé ou prescriptif), moyen (présent mais générique, partiel ou non territorialisé), faible ou absent (logistique ignorée, évoquée sans prescription, ou renvoyée à d'autres documents). Elle sert de support visuel à la comparaison développée dans le corps du mémoire (partie 2.3.).

Grille d'analyse des DAACL de Lyon et Strasbourg et du Cahier de Recommandations de la MGP

Cette grille permet d'analyser les différences et les ressemblances du DAACL de Lyon (SEPAL, mars 2025), du DAACL de Strasbourg (SCoTERS., 2025) et du Cahier de Recommandations du SCoT de la MGP (juillet 2023, document de substitution en l'absence de DAACL formalisé). Pour chaque dimension, trois niveaux d'évaluation sont distingués : ● Élevé (orientation explicite, précise, spatialisée ou contraignante) ; ● Moyen (orientation présente mais générique, partielle ou non territorialisée) ; ○ Faible ou absent (dimension ignorée, évoquée sans prescription, ou renvoyée à d'autres documents).

Analyse	Indicateurs mobilisés	Lyon	Paris	Strasbourg	Notes croisées
Définition du périmètre logistique retenu	Périmètre légal : « logistique commerciale » (L141-6 CdU) Possibilité de l'étendre à d'autres flux. Notion d'entrepôts, micro-hubs, dark-stores, ELU Exclusions	● Périmètre de la logistique commerciale Mention des espaces de stockage de e-commerce Référence aux ELU Peu d'extension aux flux de BTP et d'artisanat	● Logistique traitée comme une infrastructure métropolitaine Pas de définition formelle du périmètre Dark stores non mentionnés	● Uniquement défini à la logistique commerciale du code de l'urbanisme Aucune extension explicite	La définition du périmètre permet d'avoir une vue d'ensemble des orientations. Plus le périmètre est étroit plus les angles morts sont nombreux (ubérisation, BTP)
Nature des orientations	Orientations prescriptives (compatibilité PLUi obligatoire) Orientations incitatives (encouragement sans obligation) Orientations indicatives (souhaits sans portée juridique) Rapport entre les trois types dans le document	● Mix prescriptif / incitatif. Secteurs d'implantation préférentiels définis. Certaines orientations opposables aux PLUi.	● CDR principalement incitatif. Recommandations aux EPT sans prescriptions formelles opposables à ce stade.	● Mix prescriptif / indicatif. SIP définis mais orientations logistiques moins développées que le volet commercial.	L'absence de DAACL à Paris implique que le CDR ne peut pas être opposable de la même manière. Strasbourg et Lyon ont des prescriptions formelles mais leur densité logistique varie.
Degré de spatialisation	Localisation cartographique des zones logistiques préférentielles Identification de SIP (Secteurs d'implantation Périphérique) Délimitation de zones de protection ou d'exclusion Renvoi à des cartes de référence du DOO	● Cartographie des zones logistiques dans le DOO. SIP identifiés. Zones de l'Est lyonnais cartographiées.	● Quelques orientations spatialisées (PLOC à Paris intramuros). Pas de cartographie logistique à l'échelle MGP dans le CDR.	● SIP identifiés mais cartographie logistique peu développée. Orientation vers la plaine d'Alsace sans délimitation précise.	La spatialisation est la dimension qui permet de conditionner la capacité du DAACL à orienter les décisions de permis de construire.
Articulation avec la hiérarchie documentaire	Renvois explicites aux PLUi Articulation avec le Plan de Mobilité (PDM) Lien avec le PCAET Compatibilité avec le SRADDET Existence et/ou mention des chartes logistiques ou outils contractuels	● Renvois aux PLUi explicites. Articulation avec le PDU métropolitain. Lien avec le SRADDET	● Renvois aux PLUi des EPT. Articulation avec le PDUIF. Lien SRADDET IDF (SDRIF-E) non développé spécifiquement sur la logistique. Nombreux documents d'orientation existants	● Renvois aux PLU communaux. Lien avec le SRADDET Grand Est peu développé (le SRADDET GE ne mentionne pas la logistique comme thématique autonome).	L'absence d'orientations logistiques dans certains SRADDET prive les DAACL d'un cadre régional de référence contraignant. Les études et les recommandations locales permettent aux DAACL de s'intégrer dans la chaîne
Mécanisme de suivi et d'évaluation	Indicateurs de suivi définis Fréquence de révision prévue Instance de pilotage identifiée Données mobilisées pour l'évaluation Lien avec les observatoires métropolitains	● Bureau d'études présent Schéma directeur révisable Indicateurs partiellement définis	○ Pas de mécanisme de suivi logistique formalisé Rédaction en cours du nouveau SCoT avec l'intégration du DAACL	● Mécanismes de suivi peu développés dans le document. ADEUS (observatoire des mobilités et transports présent)	L'absence de mécanismes de suivi peut être une limite structurelle aux trois terrains, qui empêche toute évaluation de la portée effective des orientations logistiques dans le temps. Présence d'observatoires et bureaux d'études dans ces trois métropoles

NB : Cette grille est un outil analytique de comparaison systématique. Les niveaux d'évaluation sont fondés sur la lecture directe des documents et croisés avec les entretiens semi-directifs. Ils ne constituent pas un classement de qualité entre les trois DAACL mais un repérage des dimensions les mieux et les moins bien développées dans chaque document.
Sources : SEPAL (2025) ; SCoTERS (2025) ; Métropole du Grand Paris / APUR / L'Institut Paris Region (2023).
Grille élaborée par L. Coatanéa (2026).

Entretiens

Synthèse des entretiens guide d'entretien

Douze entretiens semi-directifs ont été menés auprès d'acteurs institutionnels et opérationnels de la logistique urbaine à Paris, Lyon et Strasbourg entre février et juin 2026. Complétés par un entretien exploratoire de cadrage. Le format semi-directif adapté à chaque profil d'interlocuteur (chercheur, technicien de SCoT, chargé de mission, élu) n'a pas permis l'usage d'un questionnaire unique ; les entretiens ont néanmoins été structurés autour d'axes de questionnement communs qui sont rappelés ci-dessous, avant d'être synthétisés dans la grille.

Axes de questionnement communs :

- Positionnement institutionnel de l'interlocuteur et rôle dans l'élaboration ou le suivi du DAACL (ou du document équivalent)
- Contenu, méthode d'élaboration et portée juridique du DAACL : ce qu'il prescrit, ce qu'il recommande, ce qu'il renvoie au PLU/PLUi
- Freins et leviers à l'intégration de la logistique dans les documents de planification et de programmation urbaine
- Données et indicateurs logistiques disponibles et mobilisés pour le diagnostic
- Gouvernance et articulation entre échelons de planification (SRADDET/SDRIF-E, SCoT, PLUi/PLU)
- Regard comparatif sur les autres territoires étudiés (Lyon, Paris, Strasbourg) et, le cas échéant, sur New York

Grille des entretiens

Acteurs interrogés	Date	Points clés retenus pour le mémoire
ANONYME - Chef de projet, Interface Transport	20/03/2026	Le DAACL n'est pas contraignant en lui-même, il faut que les communes « adhèrent » et traduisent ses orientations dans leur PLU pour qu'elles deviennent opposables. Absence de définition nationale standardisée de la « logistique commerciale », chaque bureau d'études construit sa propre définition à partir des codes NAF. La logistique reste perçue par les élus comme une activité à faible valeur ajoutée (peu d'emplois, beaucoup de nuisances), ce qui freine son intégration politique.
ANONYME - Membre de l'équipe technique, SEPAL (Lyon)	04/06/2026	Approche essentiellement foncière (localisation, surface, desserte), faute de données mobilisables sur les flux eux-mêmes. Distinction entre grande logistique (prescriptive, opposable aux permis > 5 000 m ²) et logistique urbaine de proximité (simple recommandation). Marché logistique lyonnais très tendu, avec une forte concentration des sites à l'est de l'agglomération avec un enjeu de rééquilibrage territorial.
CELLIER Emmanuel - Urba Lyon, agence d'urbanisme	20/05/2026	Propose de parler de « segmentation » plutôt que de dualisation, logistique urbaine innovante en cœur dense, logistique périurbaine classique, et espaces intermédiaires au modèle économique encore indéfini. Trois angles morts identifiés : données insuffisantes pour distinguer grande logistique et logistique urbaine, réserves foncières denses peu protégées, difficulté à anticiper les modèles émergents (cyclo-logistique, mutualisation). La traduction opérationnelle dans les PLUi reste jugée limitée malgré une planification stratégique avancée.
CHEVANDIER Thomas - Maire-adjoint, Ville de Paris	02/03/2026	Entretien centré sur la logistique de chantier et le schéma logistique municipal, distinct du DAACL qu'il ne cite qu'en passant. Investissements fluviaux structurants (base de Bonneuil-sur-Marne, future plateforme du canal Saint-Martin) pour désenclaver l'approvisionnement des chantiers parisiens. Défend une lecture politique assumée : chantiers et logistique doivent être présentés comme des « objets politiques » à expliquer, non des sujets à cacher.

		Montre une déconnexion entre l'action opérationnelle municipale et la planification intercommunale (DAACL/MGP).
CHOPIN Sandra, MÉNARD Léa, RICHARD Camille - Métropole du Grand Paris	22/05/2026	Apport sur les prescriptions logistiques du SCoT métropolitain qui font systématiquement l'objet d'une réserve dans les avis rendus sur les PLUi, réserves rarement levées, preuves du fossé entre prescription et mise en œuvre. Absence de compétence logistique propre à la MGP, qui doit agir par la seule planification. Catégorie réglementaire « entrepôt » jugée trop large (dark stores, hubs et entrepôts classiques confondus). Spécificité métropolitaine : absence de centralité périphérique, obligeant à construire une armature logistique inédite, non transposable.
HEITZ Adeline - Maître de conférences, CNAM	20/02/2026	Entretien exploratoire de cadrage, à l'origine du choix du sujet, Heitz confirme l'absence de travaux comparatifs existants sur les DAACL et recommande cet objet ainsi que plusieurs contacts (Strasbourg, Lyon, MGP). Distinction entre planification (nette montée en compétences des collectivités) et programmation urbaine (intégration encore rare des m ² logistiques dans les opérations immobilières).
LIMIER Richard - CEREMA, référent InterLUD+ en Ile de France	12/06/2026	Souligne l'absence de cadre prescriptif national unifié, l'intégration de la logistique reste tributaire d'une volonté politique et d'une ingénierie locale. Repositionne le DAACL comme une action pouvant relever de la charte LUD plutôt que comme un cadre stratégique autonome. Angle mort structurel sur les données (véhicules utilitaires légers non géolocalisés, données privées non partagées). Propose les flux de chantier comme porte d'entrée pragmatique pour acculturer les collectivités à la logistique.
MUCKENSTURM Jessy - Membre de l'équipe technique, SCoTERS (Strasbourg)	05/06/2026	Le DAACL strasbourgeois est passé d'un DAAC à un DAACL en cours de procédure, sous l'effet de l'évolution réglementaire (loi Climat-Résilience). Armature logistique à trois niveaux (sites majeurs contraints, maillage intermédiaire, espaces de logistique urbaine mutualisés). Posture volontairement non prescriptive : le document « engage une réflexion » et renvoie l'essentiel de la traduction opérationnelle au PLUi.
ROBICHET Antoine - Conseiller Supply Chain, DGITM	28/05/2026	Critique la temporalité des documents de planification (cycles d'environ dix ans), structurellement inadaptée à la vitesse de mutation de la logistique (essor du e-commerce, taxe sur les petits colis). Dénonce la catégorie réglementaire « entrepôt », trop large pour distinguer un entrepôt classique d'une plateforme de messagerie à flux intenses. Défend une priorité aux indicateurs pertinents plutôt qu'à l'accumulation de données brutes, les données existent déjà chez les opérateurs privés, dans un cadre de confiance à construire plutôt qu'à imposer.
TREIL Camille - Ville et Eurométropole de Strasbourg	06/03/2026	Décrit le DAACL comme « une ligne de crête entre contrainte et permission », renvoyant l'essentiel de la portée opérationnelle au PLUi. Met en avant le décalage temporel structurel entre le temps de la planification (7 ans entre rédaction et opposabilité) et celui des logisticiens (2 ans maximum). Diagnostic strasbourgeois précis grâce à un seuil de recensement des entrepôts abaissé à 50 m ² (contre 5 000 m ² dans la plupart des métropoles), révélant que 98 % des surfaces logistiques sont déjà situées hors du centre-ville.

Note : conformément aux souhaits exprimés par les personnes interrogées, deux entretiens sont restitués de façon anonymisée (fonction et institution seules mentionnées). Les citations directement exploitables issues de chaque entretien figurent dans les fiches d'entretien complètes, mobilisées au fil du corps du mémoire.

TABLES

RÉSUMÉ – ABSTRACT.....	2
REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE.....	4
OUTILS PRATIQUES	4
Abréviations.....	5
Lexique et définitions	7
Loi L141-6 du Code de l'urbanisme	10
INTRODUCTION.....	11
1. Une ville sans logistique est une ville à l'arrêt, la persistance d'un impensé de l'urbanisme	11
2. Entre ambition régulatrice et marges d'interprétation : ce que les termes disent du DAACL	12
2.1 La question de l'intégration, la planification comme mise en instrument de l'action publique.....	12
2.2 La logistique urbaine : un objet complexe aux limites institutionnalisées.....	13
2.3 La planification territoriale : une hiérarchie de normes à portée prescriptive incertaine	14
2.4 Le DAACL entre architecture juridique et portée prescriptive.....	17
2.5 L'intercommunalité comme échelon pertinent	18
3. La logistique urbaine comme objet géographique et politique.....	18
3.1 La métropolisation logistique, le desserrement une dynamique non régulée	18
3.2 Un héritage réglementaire fragmenté et peu cohérent sur le plan opérationnel.....	20
4. De l'impensé à la formalisation en cours	21
4.1 La construction progressive d'un champ de recherche.....	21
4.2 Les tensions entre dynamiques logistiques et instruments de planification.....	22
4.3 Des instruments spécifiques de plus en plus formalisés mais difficilement opérationnels	23
4.4 Une mise en perspective avec New York, governance by doing versus governance by planning.....	23
5. Problématisation et hypothèses	24
5.1 Les angles morts de la littérature et la justification de la contribution	24
5.2 Mise en discussion de trois hypothèses.....	25
6. Trois terrains aux configurations institutionnelles et aux profils logistiques différents..	26
6.1 Trois métropoles françaises, des configurations spatiales et institutionnelles contrastées	26
6.2 Lyon, une métropole pionnière face au défi du passage à la programmation.....	28

6.3 Strasbourg, entre singularité transfrontalière et contraintes.....	28
6.4 Paris, la complexité institutionnelle de la MGP	29
7. Démarche méthodologique, une analyse qualitative des instruments d'action publique.....	29
7.1 La géographie des politiques urbaines comme cadre d'analyse	29
7.2 Méthodes : entre analyse textuelle, terrains et entretiens.....	30
7.3 Limites de la démarche	33
8. Annonce du plan.....	33
PARTIE I - LE DAACL COMME INSTRUMENT D'ACTION PUBLIQUE : ARCHITECTURE JURIDIQUE ET PORTÉE PRESCRIPTIVE DANS LA PLANIFICATION TERRITORIALE.....	33
Chapitre 1 La logistique comme un point faible devenu une obligation : les conditions d'émergence d'un instrument imparfait.....	35
1.1. La logistique comme impensé de la planification urbaine.....	35
A. Un impensé structurel : quand la logistique n'existait pas dans le vocabulaire de l'urbanisme	35
B. La financiarisation de l'immobilier logistique, le marché se réorganise sans la planification	40
1.2. Un instrument qui porte les marques de son origine.....	42
A. Une formalisation prescriptive à portée incertaine	42
B. Un instrument né du compromis : la faiblesse des ressources humaines comme révélateur institutionnel	44
Chapitre 2 Des pressions convergentes qui imposent leur mise à l'agenda	47
2.1. Les pressions qui font entrer la logistique dans l'agenda	47
A. L'e-commerce comme accélérateur des questions logistiques.....	47
B. Les acteurs de la production du DAACL : ressources, compromis et asymétries de pouvoir	49
a. Techniciens des SCoT et bureaux d'études : expertise rare et risque de standardisation	49
b. Les élus locaux : entre volonté politique et résistance aux contraintes	50
c. Le rôle de l'acteur individuel : un facteur décisif au-delà des structures.....	51
d. Les acteurs privés : présents dans la géographie logistique, absents des processus de concertation formelle	51
2.2. Ce que l'instrument produit en réponse : entre prescription et recommandation.....	52
A. La hiérarchie des zones logistiques lyonnaises : spatialiser pour réguler.....	53
B. Les SIP strasbourgeois : une régulation logistique à la frontière de deux systèmes	55
C. La distinction prescriptif et recommandations.....	58
D. La définition de la logistique commerciale : un périmètre construit par exclusion	58

E. Une fragilité : quand le DAACL est dépourvu de garantie communale et de tenant régional	59
2.3. Lire les pressions dans les documents : méthode et bilan comparatif.....	62
A. Une méthodologie d'analyse textuelle des DAACL	62
a. Construire une grille d'analyse commune : le défi de la comparaison sur trois terrains	62
b. Les signaux faibles de la planification logistique dans les documents.....	64
c. Les entretiens comme complément : ce que les documents ne disent pas.....	67
B. La logistique dans les SCoT : un objet encore minoritaire face au commerce	68
a. La logistique minoritaire dans les DAACL : un constat quantitatif	69
b. Les cinq variables qui expliquent les différences entre DAACL	70
c. Vers une typologie des modes d'intégration logistique dans les SCoT	71
d. Les limites de l'analyse et les pistes ouvertes	72
PARTIE II - LE DAACL : UN INSTRUMENT AUX AMBITIONS INÉGALES.....	73
Chapitre 3 Portraits de trois configurations documentaires : ce que les DAACL font à la logistique.....	74
3.1 Strasbourg : une spatialisation précise héritée d'une réforme législative en cours de route.....	74
3.2 Lyon : l'ambition documentaire face au défi de la traduction réglementaire	81
3.3 Paris : les ambitions d'une métropole en construction documentaire	88
Chapitre 4 Les limites structurelles du DAACL : angles morts, temporalités et saut vers l'opérationnel	98
4.1 Définir et délimiter un objet aux contours incertains	99
A. La définition incertaine : planifier un objet dont les contours restent construits localement	99
B. La dualisation logistique : ce que le DAACL peut et ne peut pas réguler	102
4.2 Les temporalités et l'architecture documentaire en défaut	105
A. L'inadéquation temporelle : planifier à sept ans un secteur qui pense à deux ans.....	105
B. La chaîne DAACL à PLUi : une logique formelle dont la cohérence n'est pas vérifiée	107
4.3 Les ressources structurellement manquantes : foncier, récit, donnée, hommes.....	110
A. La question du foncier : le manque le plus structurant	110
B. L'imaginaire de la logistique : un problème de récit qui précède le problème de l'instrument.....	113
C. La donnée logistique : un manque partagé qui conditionne la qualité des prescriptions	114
D. Le facteur humain : quand la planification logistique tient à quelques individus.....	116

4.4 Du formel à l'opérationnel : effets, traduction et mise en perspective	117
A. Les instruments complémentaires : chartes LUD, programmes CEE et gouvernance par l'incitation	117
B. Ce que le DAACL peut produire : trois effets sur la géographie logistique	118
C. Le saut de traduction : pourquoi les bonnes intentions ne suffisent pas	119
D. La comparaison internationale comme révélateur : ce que New York dit de la planification française	120
E. Ce que le DAACL révèle de la planification française : un instrument en tension constitutive	122
PARTIE III - LES LIMITES D'UN OUTIL FORMEL FACE AUX DEMANDES DU MARCHÉ ET AUX POLITIQUES LOCALES	124
Chapitre 5 Le DAACL face au marché foncier : prescriptions ou autorégulation économique ?	125
5.1 La financiarisation de l'immobilier logistique : un acteur structurant que le DAACL ne peut pas contraindre	125
A. L'immobilier logistique comme classe d'actif financier	125
B. Le différentiel de valeur foncière comme moteur structurel du desserrement	126
C. La ZAN comme contradiction interne au corpus législatif	129
5.2 L'autorégulation économique : quand le marché devance, contourne ou ignore la planification	130
A. Les dark stores : une planification confrontée aux évolutions économiques	130
B. La logistique des plateformes : une autorégulation par les réseaux	131
C. La vacance logistique : quand la planification précède la demande sans la créer	132
5.3 Les leviers de la puissance publique : maîtrise foncière, commande publique et gouvernance de l'espace public	133
A. La maîtrise foncière directe : l'outil le plus efficace et le moins intégré dans les DAACL	133
B. La commande publique comme levier de solvabilisation de la demande décarbonée	134
C. Ce que révèle New-York : la gouvernance par l'espace public de livraison	135
5.4 La tension constitutive revisitée : entre prescriptions formelles et autorégulation du marché	136
Chapitre 6 Vers un urbanisme logistique : conditions et perspectives	137
6.1 Refonder la gouvernance : du cloisonnement sectoriel au pilotage intégré	138
A. Le cloisonnement des services comme premier obstacle structurel	138
B. Vers un élu référent logistique : nécessaire mais non suffisant	139
C. Le SRADDET comme chaînon manquant de la gouvernance multi-niveaux	141
6.2 Repenser le document : vers un DAACL adaptatif	142
A. La nécessité d'un mécanisme d'actualisation régulière	142

B. L'observatoire logistique comme infrastructure de gouvernance continue	144
C. Vers une architecture à trois niveaux de prescription	145
6.3 Conditions d'émergence d'un urbanisme logistique intégré	146
A. La logistique comme composante de la programmation urbaine ordinaire	146
B. La rénovation urbaine logistique : friches, emprises et mutualisation comme ressources	147
C. L'atlas Apur (2023) des projets d'immobilier logistique : un inventaire des formes de traduction.....	149
D. Des projets comparables à Lyon et à Strasbourg : la même base immobilière, des montages différents	152
E. L'acceptabilité sociale comme condition implicite.....	155
6.4 Trois scénarios pour l'intégration de la logistique dans la planification territoriale	156
6.5 Ce que la comparaison internationale apporte : de la governance by doing à la gouvernance par les instruments	159
6.6 Le DAACL, un instrument imparfait dans un système qui l'est aussi	160
CONCLUSION	161
BIBLIOGRAPHIE.....	166
ANNEXES	175
Terrains	175
Grille d'observation non participante (vierge).....	175
Terrain Strasbourg récapitulatif des observations et croisements avec les documents.	176
Terrain Lyon récapitulatif des observations et croisements avec les documents.....	180
Terrain Paris récapitulatif des observations et croisements avec les documents	184
Terrain NYC récapitulatif des observations et croisements avec les documents.....	188
Grilles d'analyse des DAACL et du CDR de la MGP	193
Entretiens	194
Synthèse des entretiens guide d'entretien	194
Grille des entretiens.....	194

TABLES DES DOCUMENTS

TABLE DES CARTES

Carte 1 Déplacement du barycentre et distance standards.....	19
Carte 2 Trois métropoles françaises au cœur des flux logistiques nationaux et européens	27
Carte 3 Armature logistique de l'Ile-de-France.....	41
Carte 4 Préserver et mailler les fonctions logistiques de l'agglomération, carte du DAACL du SEPAL	54

Carte 5 Carte des implantations des activités de logistique commerciale sur le territoire du SCoTERS.....	56
Carte 6 Localisation des entreprises avec salarié(s) liées directement ou indirectement à l'activité logistique sur le territoire du SCoTERS.....	75
Carte 7 Une hiérarchisation documentaire mise à l'épreuve du territoire vécu : le DAACL de Lyon face à son armature multimodale.....	87
Carte 8 L'organisation de la Métropole du Grand Paris, trois régimes fonciers pour un même ensemble logistique.....	96
Carte 9 Les entrepôts logistiques dans la Métropole du Grand Paris	127
Carte 10 Carte des projets engagés et potentiels identifiés au sein de la Métropole du Grand Paris en 2023.....	149

TABLE DES FIGURES

Figure 1 La hiérarchie des documents d'urbanisme français et la place du DAACL	16
Figure 2 Diagramme sagittal de la démarche méthodologique, entre analyse textuelle, entretiens semi-directifs.....	31
Figure 3 Les caractéristiques des grands types de bâtiments logistiques et leur localisation..	37
Figure 4 Diagramme sagittal de la région et au projet local, la chaîne de prescription des documents	61
Figure 5 Répartition des bâtiments accueillant la logistique en Île-de-France selon leur hauteur	92
Figure 6 Schéma de l'articulation entre les différents documents d'aménagement ayant un impact sur le développement de la logistique urbaine	109
Figure 7 Positionnement des instruments d'action publique logistique selon le degré de contrainte sur le marché.....	137
Figure 8 Trois échelles de décalage entre bassins logistiques fonctionnels et périmètres administratifs de planification.....	142
Figure 9 Positionnement des trois métropoles dans les scénarios d'intégration logistique....	158

TABLE DES EXTRAITS (captures d'écran)

Extrait 1 Extrait du sommaire du Cahier de recommandations pour l'élaboration des PLUi, SCoT de la Métropole du Grand Paris	65
Extrait 2 Extrait de la table des matières du DOO du SCoTERS de Strasbourg	65
Extrait 3 Extrait du sommaire du DAACL de la SEPAL (Lyon, 2025)	66

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 Tableau des configurations institutionnelles des trois métropoles étudiées	27
--	----

Tableau 2 Liste détaillée des entretiens semi-directifs réalisés	33
Tableau 3 Programmes opérationnels du NYC DOT, DAACL de Lyon et de Strasbourg ...	121
Tableau 4 Tableau des trois registres de traduction immobilière du DAACL en Lyon, Paris et Strasbourg	153

TABLE DES PHOTOGRAPHIES

Photographie 1 Vélo cargo de chez FA Logistics dans la Rue des Juifs à Strasbourg	76
Photographie 2 Vélo cargo de chez DHL dans la Rue des Etudiants à Strasbourg	76
Photographie 3 Vélo cargo de chez Kooglof! dans la Rue Mercière à Strasbourg.....	76
Photographie 4 Vélo cargo de chez Lacyclgogne dans la Rue du 22 Novembre à Strasbourg	76
Photographie 5 Vélo cargo de chez Sloop dans la Rue de Brest à Lyon	82
Photographie 6 Vélo cargo de chez Be Cycle dans la Rue Paul Bert à Lyon.....	82
Photographie 7 Vélo cargo de chez Pollen dans la Rue des Cordeliers à Lyon	82
Photographie 8 Vélo cargo de chez Coursier.fr dans la Rue Clos Suiphon à Lyon	82
Photographie 9 L'Hôtel Logistique Urbain de Gerland, inauguré en mars 2024.....	86
Photographie 10 Vélo cargo de chez Fludis dans la Rue Rambuteau à Paris.....	89
Photographie 11 Camions en stationnement sur le trottoir dans la Rue de Montmartre (piétonne) à Paris.....	89
Photographie 12 Vélo cargo de chez Transpack dans la Rue Montorgueil à Paris	89
Photographie 13 Transbordement d'un conteneur XPO Logistics sur le quai du port de la Bourdonnais à Paris	89
Photographie 14 Chapelle International, hôtel logistique multimodal de Sogaris.....	90
Photographie 15 Pancarte sur le parking des Cordeliers de LPA précisant l'existence de logistique du dernier kilomètre	103
Photographie 16 Pignon nord du parking des Cordeliers de LPA présentant la rampe pour les véhicules	103
Photographie 17 Chantier sur les berges du Bassin Vauban au niveau du Parc de la Citadelle à Strasbourg	111
Photographie 18 Camion Amazon Prime en livraison à Koreatown, Manhattan, New York City	120
Photographie 19 Bassin du Commerce du Port Autonome de Strasbourg avec une ancienne grue en premier plan	136
Photographie 20 Voies ferrées reliant le Port Autonome de Strasbourg aux réseaux ferrés français et allemands.....	136
Photographie 21 Vue des pavillons 1 et 2 des anciens Magasins Généraux du Port d'Austerlitz en 2022.....	151
Photographie 22 Photo de l'ELU Les Lettres (Ivry-sur-Seine, 6 500 m ² de logistique urbaine en socle de 144 logements sociaux).....	152