

MARCHE DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

ETUDE EXPLORATOIRE POUR L'IDENTIFICATION DES BESOINS FONCIERS ET IMMOBILIERS DE LA « PETITE » LOGISTIQUE ET DES NOUVELLES MOBILITES

27/11/2024 V15

Table des matières

I.	Contexte de la consultation.....	3
II.	Objet et objectifs de la mission	3
III.	Périmètre géographique	4
IV.	Prestations attendues.....	4
	IV.1. Phase 1 : identification des usages et des besoins fondamentaux	5
	IV.2. Phase 2 : formalisation des effets sur l’immobilier et l’espace public	6
	IV.3. Phase 3 : déclinaisons dans le territoire d’ORSA	7
	IV.4. Phase 4 : première approche opérationnelle de ces cas pratiques.....	7
V.	Dispositions générales	7
	V.1. Pilotage	7
	V.2. Livrables	8
	V.3. Compétences requises.....	8
	V.4. Délais.....	8
	V.5. Coût	8

I. Contexte de la consultation

La prise en compte du développement durable dans la fabrique de la ville pousse les acteurs à formuler des objectifs comme garantir une offre complète de services à moins de 15' de chaque logement, rendre possible l'économie circulaire, et maintenir le dynamisme des emplois dans la ville, dans la conception et la réalisation de nombreux futurs quartiers.

Ces objectifs impliquent une reconsidération du fonctionnement de la ville, les biens devant être rapprochés collectivement au plus près des quartiers de sorte que les citoyens n'aient pas à se déplacer individuellement pour aller les trouver.

Aussi, il apparaît indispensable de trouver comment intégrer le plus en amont possible la place de la logistique dans la ville, puisque sans elle il ne sera pas possible d'acheminer les biens dont ils ont besoin vers les citoyens, ni de récupérer, trier et reconditionner les biens recyclés ou réemployés dont l'ensemble des acteurs franciliens ont noté l'importance qu'ils soient développés.

Il n'en demeure pas moins qu'au même moment la logistique urbaine se heurte à des enjeux fonciers et immobiliers de disponibilités d'espaces au cœur de la zone dense, de volume et de gestion, d'intégration à l'espace urbain et de cohabitation harmonieuse avec les autres usages, et notamment la vocation résidentielle.

Ces sujets sont particulièrement prégnants au sein du territoire du Grand-Orly Seine Bièvre et d'ORSA, en cours de densification. Ils s'intègrent dans une problématique logistique plus globale, cette activité constituant un des ressorts économiques structurants du territoire, raison pour laquelle l'EPT GOSB s'est engagé dans l'élaboration d'un Schéma territorial de la logistique afin de mieux l'organiser.

La fiche n°25 de l'ISD 2024 – 2026 prévoit la réalisation d'une étude qui aura pour objectif de formaliser les besoins fonciers et immobiliers de la petite logistique, de manière à permettre leur bonne prise en compte dans les projets urbains.

Les mobilités sont déjà frappées par de profondes mutations : diminution des mobilités voiture en cœur de zone dense, démultiplication des solutions électriques, partages de véhicules (autos, vélos, deux roues, etc.), développement de l'usage du vélo et de la trottinette, ubérisation des offres de parcours, prémices du transport par drones, etc...

Les prix de l'énergie et des matériaux vont sans doute rendre de moins en moins accessible la propriété d'un véhicule et développer encore davantage l'usage du partage.

Les impacts de ces mutations sur la ville sont à prendre en considération : conditions de réalisation des parcours (caractéristiques des voiries, des équipements pour l'usage éventuel des drones, des signalisations, des services associés) et des lieux de stockage (stationnements dans l'espace public, stationnement en sous-sol, stationnement en silo). Ils réinterrogent les fonciers et les types d'immobiliers nécessaires à leur bon déploiement dans l'espace urbain.

Dès aujourd'hui, la multiplication des usages pose les questions de la transformation des immobiliers existants (parkings souterrains, en tant que tel ou dans des immeubles résidentiels, stations-essences, etc.), du développement de nouveaux immobiliers (centrales de mobilité, stations-énergies, etc.) et de la réversibilité, afin que ces équipements soient susceptibles d'adaptation en fonction des changements structurels à venir mais aussi des changements conjoncturels et locaux.

La fiche n°34 de l'ISD 2024 – 2026 prévoit la réalisation d'une étude qui aura pour objectif de formaliser les besoins fonciers et immobiliers des nouvelles mobilités.

Compte tenu de l'imbrication des deux sujets présentés ici, il a été convenu de réaliser une seule et même étude portant sur : « l'identification des besoins fonciers et immobiliers de la « petite » logistique et des nouvelles mobilités », afin de garantir une bonne coordination des conclusions et un pilotage le plus efficient possible.

II. Objet et objectifs de la mission

L'objectif de l'étude est d'identifier les futurs usages et besoins de la petite logistique (derniers maillons) en lien avec l'enjeu de mobilités décarbonées afin de mesurer l'impact en termes de foncier/immobilier sur le tissu urbain. Pour identifier les typologies immobilières de la petite logistique, ses volumes et les réponses opérationnelles à y apporter que ce soit sous forme de foncier comme de montage, elle prendra appui sur l'exemple des territoires d'ORSA et de Grand-Orly Seine Bièvre. Aussi prendra-t-elle en compte le plan logistique territorial ainsi que les enjeux identifiés dans le Plan des mobilités IDF 2030 (PDMIF) concernant le report modal de la logistique en zone dense vers la cyclo-logistique et les besoins induits d'aménagement dans l'espace public en lien avec les sites immobiliers/fonciers étudiés.

Plus précisément, il s'agit de réaliser une étude qui identifie :

- les typologies immobilières de la petite logistique,
- les volumes des flux et des stocks à prendre en considération,
- les réponses opérationnelles à envisager pour y répondre dans un esprit d'intégration et de réversibilité,
- les opportunités foncières et immobilières dans les territoires d'ORSA,
- les modalités et préconisations opérationnelles à prendre en compte.

Au sujet des nouvelles mobilités, il est prévu de réaliser un état des lieux des mutations, en général et plus spécifiquement sur le territoire d'ORSA et du Grand-Orly Seine Bièvre, précisant :

- les typologies immobilières nécessaires au déploiement des différents modes de transports et à leurs fonctionnements combinés, en lien avec les équipements sur l'espace public nécessaires à leurs fonctionnements combinés (voiries, stationnement au sol, en silo, en sous-sol, station services, bornes de rechargement électrique, etc.),
- les volumes des différents modes de transport actuels et en estimation à 10, 20 et 30 ans,
- les caractéristiques de ces modes de transport en termes de déplacement, d'alimentation et de stationnement,
- les recommandations pour la restructuration des immobiliers existants pour satisfaire les nouveaux besoins,
- les recommandations pour la construction de nouveaux immobiliers pour satisfaire les nouveaux besoins,
- les modalités et préconisations opérationnelles à prendre en compte.

L'étude devra préciser les considérants réglementaires attachés à ces mobilités, stationnements et rechargements, et envisager les équilibres économiques à travers des montages à étudier.

III. Périmètre géographique

Au sein du territoire de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre, l'étude portera sur les 11 communes d'ORSA, à savoir : Ablon-sur-Seine, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Vitry-sur-Seine.

Les éléments de diagnostic nécessiteront la prise en compte de périmètres plus larges, d'échelle territoriale, et subrégionale.

IV. Prestations attendues

La maîtrise d'ouvrage souhaite à travers cette étude, se donner les moyens de comprendre au plus près des usages présents et à venir, les préconisations qu'elle doit retenir dans la conception des projets urbains. Qu'il s'agisse de réhabilitation de bâtiments anciens, de rénovation d'un îlot, du recyclage de friches ou de l'aménagement d'un quartier nouveau, quels équipements seront indispensables, nécessaires ou recommandés pour quelles pratiques des mobilités et de la livraison ? Quelles seront alors leurs caractéristiques et comment en prévoir la disponibilité par anticipation, de manière réaliste.

Dans un premier temps, il sera nécessaire de rassembler des données, des mesures et des études de cas existantes, des analyses pertinentes, des connaissances expertes sur les mobilités et la logistique urbaine pour en comprendre les caractéristiques et les évolutions. Pour le moins, l'ensemble des études et analyses réalisées ces dernières années par Xerfi, la FEVAD, l'IPR, l'ADEME, l'IFSTTAR/Université Gustave Eiffel sur les mobilités et la logistique urbaines, en feront partie.

Dans un deuxième temps (et en deux phases), ces éléments devront être rapportés à un territoire. La prise en compte de ce territoire est une façon d'asseoir ces analyses et projections sur un cas d'école précis, présentant plusieurs facettes de la ville (zone denses et moins denses, quartiers de logements et quartiers d'activités, etc.). Il ne s'agit pas de faire un projet des mobilités et de la logistique du territoire, mais bien de le prendre comme exemple pour définir des modalités répliquables ailleurs utilisables selon les contextes territoriaux rencontrés là.

Enfin, les cas d'école retenus devront faire l'objet d'une étude approfondie des conditions de leur faisabilité technique, réglementaire et économique pour fournir des outils pratiques aidant à leur mise en œuvre.

Il sera attendu la livraison d'un rapport illustré présentant analyses, projections, et recommandations avec du texte, des illustrations et des fiches pratiques. Encore une fois, il ne s'agit pas d'un projet urbain, d'un projet de territoire, ni d'un schéma territorial. Ce travail sera en revanche un outil indispensable à l'élaboration et / ou à la mise en œuvre de tels projets.

IV.1. Phase 1 : identification des usages et des besoins fondamentaux

A – La logistique urbaine

A1 – Le B to C

A partir d'un état de l'art connu, il s'agit d'en produire une synthèse problématisée des pratiques de la logistique en B to C adaptée à ce type de territoire (route, fer, fleuve, air). Le prestataire (spécialiste de la logistique – marchés et flux) rassemblera l'ensemble des études et des connaissances disponibles pour caractériser et mesurer le nombre de colis, le volume (ou poids) des colis, le nombre de livraisons, le type de véhicules, le type de circuits, les origines destinations pour le B to C (en distinguant les LAD, LHD, et le fonctionnement des commerces) observés depuis 2020 dans un quartier francilien de 1ère couronne.

Attention, il ne s'agit pas de localiser ni de cartographier les déplacements, les stationnements et les équipements de secteurs en particulier ! A ce stade, il s'agit bien de faire ressortir de manière générale les pratiques de transports des biens, dans cette partie de l'agglomération parisienne de façon générale, en restant centré sur la question des usages en lien avec les capacités géographiques et urbaines de ce type de territoire.

Nous attendons que soit mis en évidence les pratiques actuelles, les dynamiques en œuvre et les tendances qu'elles inspirent au prestataire. Le développement de nouveaux potentiels logistiques comme la gare intermodale du MIN à Rungis ou le secteur de logistique tri modale à Villeneuve-triage seront pris en compte.

Enfin, il développera (en deux scénarios maximum) sa vision du devenir à 10, 20 et 30 ans de ces pratiques en précisant les facteurs clefs susceptibles de les influencer, et au moins :

- La consommation et les usages ;
- Les types de livraisons ;
- L'utilisation de tel ou tel type de véhicules et les aires de livraison utilisées ;
- L'organisation des flux logistiques connue ou possible (ici en B to C) ;
- Les caractéristiques des territoires et de l'immobilier associés.

Cette partie sera présentée sous forme de textes, photos et de schémas (pas de cartographie spécifique attendue).

A2 – Le B to B dans l'économie circulaire

La même analyse et les mêmes raisonnements (qu'en A1) seront menés en ce qui concerne spécifiquement les besoins en B to B de l'économie circulaire (récupération de matériaux et de matériels en vue de leur réemploi, leur réutilisation ou leur recyclage, mais aussi réparation et offre de réparation).

Cette partie sera présentée sous forme de textes, photos et de schémas (pas de cartographie spécifique attendue).

B -Les mobilités urbaines

A partir d'un état de l'art connu, il s'agit également de produire une synthèse problématisée des mobilités urbaines adaptée à ce type de territoire. Nous nous concentrerons ici sur les mobilités en tant que moyens de déplacements des personnes (par opposition aux biens et marchandises) quand elles impactent potentiellement la logistique (déplacements domicile-travail qui occupent l'espace public à certaines heures, déplacements pour les courses qui la « concurrencent », etc.). Le prestataire (spécialiste des mobilités urbaines) rassemblera l'ensemble des études

et des connaissances disponibles pour analyser l'état des lieux des usages observés depuis 2020 dans un quartier francilien type de 1^{ère} couronne :

- Du vélo (citadins et livreurs, équipements, partage) ;
- De la voiture (citadins, recharge, partage) ;
- Des camions et camionnettes (livreurs, accessibilité, stationnement, recharge, partage) ;
- De tout autre mode de transport.

Attention, il ne s'agit pas de localiser ni de cartographier les déplacements et les stationnements de secteurs en particulier ! Il s'agit bien de faire ressortir de manière générale le type d'usages des moyens de transports utilisés pour les personnes et les biens, dans cette partie de l'agglomération parisienne de façon générale, en restant centré sur la question des usages.

Nous attendons que soit mis en évidence les pratiques actuelles, les dynamiques en œuvre et les tendances qu'elles inspirent au prestataire qu'il s'agisse des circulations induites des piétons, vélos, voitures, camions ou autres, ou des solutions de stationnements. A titre d'exemples ;

- Les pistes d'optimisation des partages de véhicules, et de déplacements ;
- Les pistes d'optimisation des tournées des camions et camionnettes ;
- Les pistes d'optimisation des espaces de livraison et horaires de livraison.

Enfin, il développera (en deux scénarios maximum) sa vision du devenir à 10, 20 et 30 ans de ces pratiques en précisant les facteurs clefs susceptibles de les influencer, et au moins :

- La consommation et les usages ;
- Les types de déplacements ;
- L'utilisation de tel ou tel type de véhicules ;
- L'organisation des solutions alternatives (partage de véhicules, partages de déplacements, horaires décalés, etc.) ;
- Les caractéristiques des territoires et de l'immobilier associés.

Cette partie sera présentée sous forme de textes, photos et de schémas (pas de cartographie spécifique attendue).

IV.2. Phase 2 : formalisation des effets sur l'immobilier et l'espace public

Les analyses vues en phase 1 seront rassemblées dans cette deuxième phase pour appréhender l'immobilier et les espaces publics que ces pratiques induisent, dans une approche cohérente et prospective. La finalité est de traduire les évolutions de ces usages et pratiques mises à jour en phase 1 en besoins fonciers et immobiliers (en reprenant l'existant, en le réhabilitant ou en le créant). Le prestataire (spécialiste de l'immobilier et des territoires) analysera les impacts de ces projections sur le fonctionnement du territoire d'ORSA en caractérisant leurs effets à la fois sur l'espace public et dans l'immobilier/foncier (au sens de l'espace privé).

Par « espaces publics » nous entendons les parties de la ville en infrastructure directement accessibles aux citadins (chaussées, cheminements piétonniers, places, espaces verts, jusqu'en limite de parcelles), dans leurs relations sur les thèmes étudiés avec les espaces privés (bâtiments de logements, d'activités ou même d'équipements publics en superstructure).

Sa connaissance du territoire et de ses typologies permettra au prestataire de moduler ces projections de manière générale, et d'identifier trois ou quatre lieux caractéristiques, représentatifs des changements nécessaires. Ces lieux devront être choisis de sorte qu'ils se prêtent incontestablement à cette étude.

Il le fera en dimensionnant les besoins type en circulation (selon types d'horaires), en manœuvre (selon usages) et en stationnement des différents types de véhicules (temps plus ou moins courts).

Là encore, il ne s'agit pas de concevoir un projet, mais bien de caractériser les formes immobilières induites par ces usages et ces pratiques à venir en matière de logistique urbaine et de mobilités. Des exemples issus d'études de cas pourront utilement agrémenter cette démarche exploratoire.

De là, il développera en un scénario unique sa vision du devenir à 10, 20 et 30 ans du renouvellement des quartiers du territoire d'ORSA, à partir de ces trois ou quatre exemples localisés.

Cette phase fera ressortir de façon répliquable quel type d'immobilier pourrait être mobilisé (existant, réhabilité ou construit), comment les espaces publics pourraient être organisés, ainsi que les articulations entre eux.

Cette partie sera présentée sous forme de schémas, de plans, de tableaux et de textes illustratifs.

IV.3. Phase 3 : déclinaisons dans le territoire d'ORSA

Il s'agit dans cette troisième phase de décliner et d'illustrer le scénario retenu à l'échelle du territoire, à partir des trois ou quatre études de cas identifiées en phase 2, notamment en mettant en avant les opportunités foncières et immobilières qui seraient adaptées à chaque cas.

Le prestataire (associant les trois compétences) s'attachera à appliquer ces projections (circulations, stationnements, espaces publics, immobilier) dans les territoires d'ORSA qui lui paraîtront caractériser ces besoins en changements, là où ils seront « évidents » (visibles ou connus). Les espaces seront adaptés aux besoins en flux, manœuvres et stationnements vélos, voitures, camions (volumes des flux de colis et des stocks de colis vus en phase 1 à prendre en considération).

Il ne s'agit pas de faire un schéma territorial ni d'un projet de transformation du territoire, mais plutôt de développer des cas pratiques localisés, pour approfondir la phase 2.

A titre d'exemples, les opportunités foncières et immobilières connues ou visibles pourront être présentées ici pour caractériser :

- La récupération en l'état de sous-sols ou de RdC libres / d'espaces interstitiels et délaissés à valoriser / de solutions immobilières innovantes (micro-hubs et hubs tactiques) ;
- La reprise de projets urbains en cours ;
- D'autres propositions éventuelles.

Il s'agira d'options envisagées à titre d'exemples, sans aucune prétention de valoir « projet » à proprement parler. Il est ici question d'imager les résultats en en proposant une lecture sur le terrain.

Cette partie sera présentée sous forme de textes, de schémas, de plans, de tableaux et de textes illustratifs.

IV.4. Phase 4 : première approche opérationnelle de ces cas pratiques

Les objets ainsi définis en phase 3 devront être maintenant rendus possibles à travers une analyse croisée des sujets opérationnels, juridiques et économiques, de façon générique. Le prestataire (spécialiste de l'immobilier et des territoires) en tirera les conclusions pour formaliser un ensemble de recommandations garantissant leur faisabilité opérationnelle.

Il précisera :

- Leurs modalités opérationnelles, réglementaires et économiques ;
- Les recommandations techniques pour la restructuration ou la construction de nouveaux équipements ;
- Les ratios et éléments de calculs à intégrer selon les besoins.

A l'issue de l'étude, nous saurons dire que faire et comment le mettre en œuvre dans différents cas de figures.

Cette dernière partie pourra être présentée sous forme de fiches, accompagnées d'une synthèse explicitant les marges de manœuvre et partis-pris.

V. Dispositions générales

V.1. Pilotage

Sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA, la mission sera menée en étroite collaboration avec les membres de l'EPA ORSA et l'EPT GOSB.

Le prestataire rendra régulièrement compte de l'avancement de l'étude à l'équipe du maître d'ouvrage, à travers des réunions de travail et comités techniques, mais aussi sous le(s) format(s) que le prestataire jugera le(s) plus pertinent(s), permettant une fertilisation croisée des réflexions.

V.2. Livrables

Des livrables sont attendus au terme de chaque phase :

- En fin de phase 1 : un rapport d'analyse illustré, présentant les analyses de l'état des lieux, des mutations en cours de la petite logistique et des mobilités urbaines et d'une anticipation à 10, 20 et 30 ans approximativement ;
- En fin de phase 2 : un rapport d'analyse illustré, présentant les flux générés et leur impact sur l'espace public et l'immobilier (présentant ce qui fonctionnera en l'état et ce qui posera question). Trois ou quatre lieux « caractéristiques » seront l'occasion de proposer des solutions contextualisées pour nous permettre de nous projeter aux endroits les plus connus, évidents ou recensés dans ce territoire.
- En fin de phase 3 : un rapport d'analyse illustré, présentant des solutions type en termes d'espaces, dupliquées à l'échelle de l'ensemble des 11 communes d'ORSA.
- En fin de phase 4 : un rapport d'analyse illustré, présentant les conditions génériques de la mise en œuvre de ces solutions dans des projets à venir.

Ici, un rapport correspond après validation par ORSA à 1 exemplaire papier, un ou plusieurs fichiers informatiques aux formats (Word, Excel, et Power Point) avec de nombreuses illustrations au format image.

V.3. Compétences requises

Voir la lettre de commande

V.4. Délais

La prestation est prévue pour se dérouler selon un calendrier prévisionnel de 6 mois à compter de sa notification, selon la décomposition suivante :

- Phase 1 : identification des usages et des besoins fondamentaux = 1 mois
- Phase 2 : formalisation des effets sur les espaces publics et l'immobilier = 2 mois
- Phase 3 : analyse des opportunités dans le territoire d'ORSA = 2 mois
- Phase 4 : conditions de réalisation et de montage de ces cas pratiques = 1 mois

Les délais s'entendent hors période de validation par la maîtrise d'ouvrage.

Le marché prendra effet pour une durée de 12 mois, à compter de sa notification.

V.5. Coût

Le coût de la prestation ne pourra pas dépasser 70 000 euros HT.

Il comprend, le temps passé aux recherches, à la production, aux réunions, aux déplacements, le coût des productions (papiers et numériques), le coût des déplacements.

Au moins une réunion de 2 heures est à prévoir tous les quinze jours avec l'équipe chargée du suivi à la maîtrise d'ouvrage (et au maximum une par semaine).

Au moins une réunion de 2h par mois est à prévoir avec un comité technique (et au maximum deux par mois).

Au moins trois réunions de 2h sont à prévoir avec le COPIL (et au maximum quatre).

Le prestataire « sachant » sera autonome pour récupérer toutes les informations nécessaires dans le temps de son étude. La maîtrise d'ouvrage aura quinze jours au démarrage pour fournir les études qu'elle jugera utile de transmettre, sans que cela ne repousse les échéances. Au-delà de ces quinze jours, son exigence de prendre en compte des données qu'elle n'aura pas fourni avant sera compté comme période de validation (de son fait).