



Diagnostic de la logistique urbaine et du foncier logistique en AuRA

Phase 2 : Méthodologie d'identification des ELU

Août 2023



Rédigé par	MCL/ADI	Date	22/08/2023
Validé par	HNI/EBA	Version	V1.1

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
1 PREAMBULE	3
1.1 CADRAGE DE L'ETUDE	3
1.2 DEFINITION DES ELU	3
2 RETOUR D'EXPERIENCES SUR LES ACTIONS D'IDENTIFICATION D'ELU PAR LES COLLECTIVITES 8	
2.1 DES TRAVAUX SUR L'IMMOBILIER LOGISTIQUE DANS DEUX AGGLOMERATIONS DE LA REGION.....	8
2.2 L'IDENTIFICATION DES SITES EN MILIEU URBAIN DENSE	11
3 METHODOLOGIE POUR L'IDENTIFICATION DES ELU	16
3.1 APPROCHE PAR LES ETABLISSEMENTS	17
3.2 APPROCHE PAR GRANDES FILIERES DE DISTRIBUTION	19
3.3 APPROCHE IMMOBILIÈRE	20
3.4 APPROCHE QUALITATIVE COMPLEMENTAIRE	21
4 CARACTERISATION DES ELU	23
4.1 LISTE DE CRITERES D'ANALYSE	23
4.2 METHODOLOGIE DE CARACTERISATION.....	23
ANNEXE.....	25
LISTE DES ACTEURS DE REFERENCE DE LA DISTRIBUTION URBAINE PAR FILIERE SUSCEPTIBLE DE GERER DES ELU	25

1 PREAMBULE

1.1 Cadrage de l'étude

Le contexte d'évolution rapide autour de la logistique urbaine et les évolutions réglementaires telles que les ZFE-m mènent à la mise en place de nouveaux espaces de dialogue entre les acteurs publics et privés. En Auvergne Rhône Alpes, trois nouvelles ZFE-m devront ainsi être mises en place avant le 31 décembre 2024 sur le territoire des agglomérations d'Annemasse, Chambéry, Annecy. Elles s'ajouteront aux quatre ZFE-m déjà en place à Lyon, Grenoble, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand depuis le mois de juillet 2023. Deux autres ZFE-m devraient être prochainement étudiées au regard des enjeux de qualité de l'air sur les territoires de la Vallée de l'Arve (Communautés de communes Cluses-Arve et Montagnes, Pays Rochois, Vallée de Chamonix-Mont Blanc, Faucigny- Glières et Pays du Mont Blanc) et de Valence.

La mise en œuvre progressive des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans ces agglomérations constitue une opportunité pour engager la transition vers une logistique plus durable. Pour y parvenir, il sera souvent nécessaire de requestionner les organisations logistiques sur les territoires et notamment d'accompagner les acteurs économiques par la création de nouveaux espaces logistiques plus proches des villes. L'objectif de la mission est donc d'accompagner les collectivités pour qu'elles puissent mener à bien ce défi.

La première phase du travail a consisté en un état de lieux du fonctionnement logistique des différentes agglomérations (monographies) et d'une analyse comparative à l'échelle régionale. Cette seconde phase d'étude doit permettre d'établir une méthodologie reproductive pour recenser, cartographier et caractériser l'ensemble des ELU existants sur les territoires concernés par l'étude.

1.2 Définition des ELU

1.2.1 Echelle multiscalaire et approches diverses

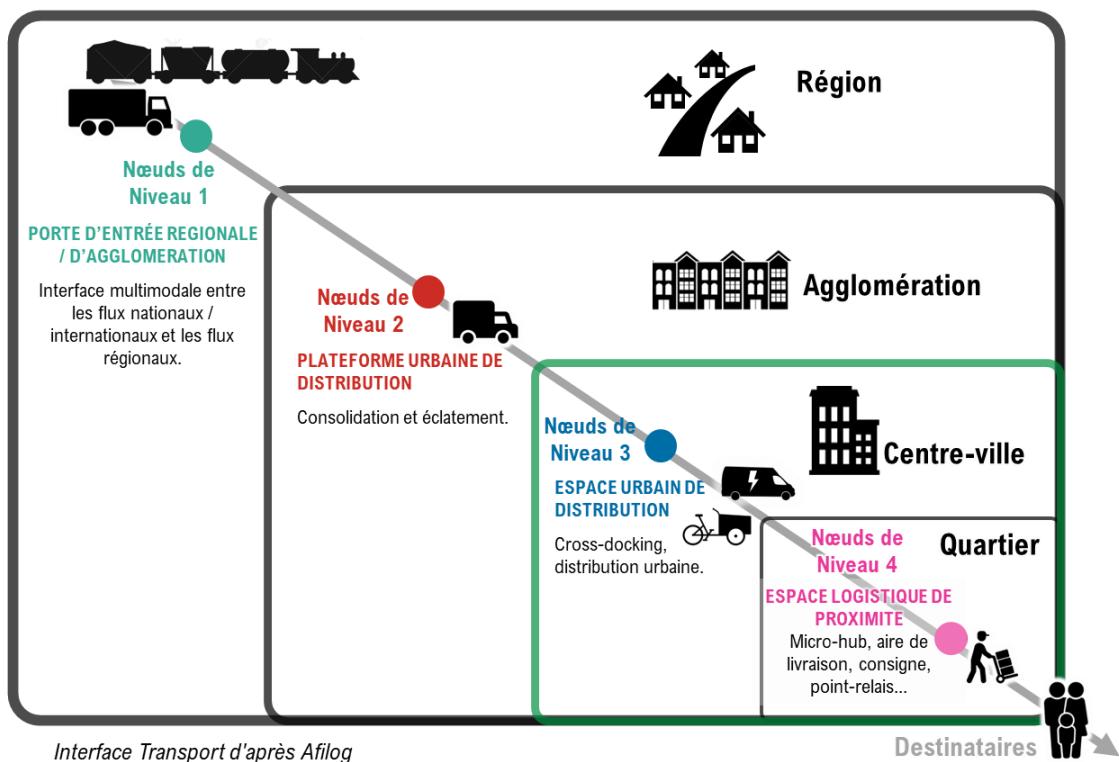
La logistique urbaine a vu émerger différents concepts ces dernières années (Centre de Distribution Urbaine, Espace de Logistique Urbaine, Hôtel de Logistique Urbaine, Espace Logistique de Proximité, ...), dont les contours ne sont pas toujours clairement définis, et qui à certains égards se superposent. Cette multiplication des concepts et des appellations peut être source de confusion chez les observateurs. Définir le type d'objet dont on parle et s'accorder sur la sémantique est donc un préalable indispensable pour étudier la question du foncier logistique en ville.

Le terme d'Espace Logistique Urbain (ELU) est le terme le plus utilisé pour regrouper des sites différents mais qui concourent à la desserte des centres urbains. Ces ELU peuvent être déclinés à plusieurs échelles, prenant ainsi différentes formes pour répondre à différents usages. L'Afilog, association regroupant les acteurs de l'immobilier logistique, a travaillé à la définition de ces différentes échelles d'espaces logistiques urbains. Elle a abouti à l'identification de 4 niveaux d'implantation :

- **La porte d'entrée régionale / d'agglomération** : interface potentiellement multimodale entre les flux nationaux ou internationaux et les flux régionaux. Ex : grands sites logistiques en périphérie des agglomérations (Easydis Corbas, Lidl Pontcharra, Parc de Chesnes – Nord Isère)
- **La plateforme urbaine de distribution** : format immobilier permettant la consolidation des flux en amont et leur éclatement en aval en vue de leur distribution. Ex : Parc logistique Sogaris à Mions dans la périphérie de Lyon. Plateformes d'expressistes et messagers (DPD, Heppner, ...)
- **L'espace urbain de distribution** : support des activités de distribution capillaire dans les centres-villes, permettant des opérations de cross-docking pour passer d'un véhicule lourd à des véhicules plus légers (types utilitaires légers, cargo-cycles, ...). Ex : sites Urby de Clermont-Ferrand, Grenoble ou Lyon ou encore le site de Chronopost de Vénissieux.
- **L'espace logistique de proximité** : instrument à usage très local pour la distribution finale des marchandises, de type micro-hub, aire de livraison, point relais, consigne à colis, ...Ex : ELU de LPA à Lyon.

De la grande à la petite échelle

Les espaces logistiques urbains



Représentation schématique des différentes échelles d'espaces logistiques urbains telles que définies par Afilog

D'autres approches peuvent être croisées pour préciser le périmètre retenu dans le cadre de cette étude :

- L'approche fonctionnelle : l'ELU peut être vu comme la **dernière plateforme par laquelle vont transiter les marchandises** avant d'être distribuées dans la ville aux destinataires finaux (qu'ils soient professionnels ou particuliers) ;
- L'approche immobilière : l'ELU s'inscrit dans un **programme dense, parfois en mixité** avec d'autres fonctions en rez-de-chaussée ou en sous-sol le plus souvent, permettant l'intégration de la logistique dans la ville ;
- L'approche politique : l'ELU est un **équipement de mutualisation des flux de marchandises** à destination de l'urbain dense, permettant l'utilisation de véhicules pas ou peu émissifs pour la desserte fine du cœur de ville et par suite la réduction des nuisances associées aux livraisons telles que la congestion, la pollution de l'air, les nuisances sonores, ...

Ces différentes approches sont porteuses d'un enjeu commun, celui du **retour de fonctions logistiques dans la ville**, après plusieurs décennies marquées par un phénomène de desserrement logistique ayant conduit à une disparition quasi-totale des implantations logistiques en cœur de ville.

C'est finalement cette dimension de retour du foncier logistique dans le tissu urbain dense qui est au cœur de la réflexion portée par la DREAL AuRA et qui doit permettre, à l'appui des définitions partagées précédemment, de circonscrire le périmètre de recherche dans le cadre de la présente démarche.

1.2.2 Choix de s'intéresser aux sites en milieu urbain dense (niveau 3 et 4)

La présente étude se concentrera sur le **foncier/immobilier intégré au tissu urbain dense**, ce qui correspond, si l'on se réfère à la classification Afilog, aux échelles 3 et 4. C'est là que les enjeux pour la logistique urbaine sont les plus prégnants, eu égard à la concentration des mouvements marchandises dans ces zones, mais aussi à la concurrence qui s'y joue pour le foncier, généralement défavorable aux activités logistiques (moins rentables que l'habitat, les bureaux ou même le commerce). Compte tenu de ces enjeux, c'est aussi dans ces zones que le rôle de la collectivité peut être le plus crucial.

Il y a de manière générale, et a fortiori dans les principales agglomérations du territoire concernées par la mise en place d'une ZFE-m, un objectif d'amélioration de la **qualité de l'air** en ville. L'atteinte de cet objectif passe notamment par le renouvellement du parc de véhicules et un recours accru à des modes alternatifs, raison pour laquelle de nombreuses collectivités souhaitent notamment promouvoir l'usage des cargo-cycles pour la logistique des derniers kilomètres. Pour autant le développement de la **cyclologistique** n'est pas possible dans n'importe quel contexte ; elle demeure une activité économique qui doit être rentable pour perdurer. Pour être plus performantes que des livraisons en VUL, les livraisons à vélo doivent s'opérer dans un rayon restreint autour de leur site d'implantation, tout en atteignant une masse critique de colis à livrer dans ce périmètre. C'est donc bien au contact du tissu urbain dense que ces conditions pourront être réunies.

La taille **du périmètre de pertinence économique d'une livraison en vélo cargo peut varier** de l'ordre de 2 à 8 km en fonction de différents facteurs¹ :

- La typologie de marchandise transportée qui nécessite ou pas de revenir régulièrement à la plateforme de distribution : palette, colis, pondéreux, volumineux...
- Le prix du foncier : si le foncier en centre-ville est très cher, il sera alors plus rentable de faire un peu plus de kilomètres pour bénéficier d'un loyer plus abordable que de s'implanter trop proche du centre.

¹ Eléments issus d'un entretien avec l'entreprise SOFUB, porteur du programme ColisActiv' (soutien au développement de la cyclo-logistique)

- Les infrastructures cyclables : la présence d'infrastructures cyclables bien dimensionnées et sécurisées permettra de rejoindre plus facilement la zone de desserte depuis un site un peu plus éloigné.
- La complexité de livraison en VUL : congestion, restriction de circulation, problématiques de stationnement, accessibilité. Une plus grande complexité de livraison dégradera le bilan économique de la livraison en VUL et rendra donc la livraison en vélo cargo relativement plus performante.

Dans le cadre de cette étude, un **périmètre de 3 kilomètres** a été retenu pour évaluer **l'opportunité d'implantation d'un ELU avec une composante cyclo-logistique** car il permet de répondre à un spectre large de besoins / marchandises. De plus au cours des entretiens menés avec des opérateurs logistiques lors de la première phase d'étude, ce périmètre de 3 kilomètres a régulièrement été cité.

Le travail d'identification des ELU doit donc être mené sur un périmètre restreint. Selon les territoires il pourra s'agir d'une partie de la ville centre, de son ensemble voire éventuellement des communes de la première périphérie, où se concentrent les enjeux de distribution. Les sites d'intérêt pourraient être décrits comme suit : **tout site localisé en milieu urbain dense ou à proximité immédiate de celui-ci, permettant d'opérer des livraisons en modes décarbonés** (cyclo, piéton, VUL électrique) à destination du centre-ville.

2 RETOUR D'EXPERIENCES SUR LES ACTIONS D'IDENTIFICATION D'ELU PAR LES COLLECTIVITES

2.1 Des travaux sur l'immobilier logistique dans deux agglomérations de la région

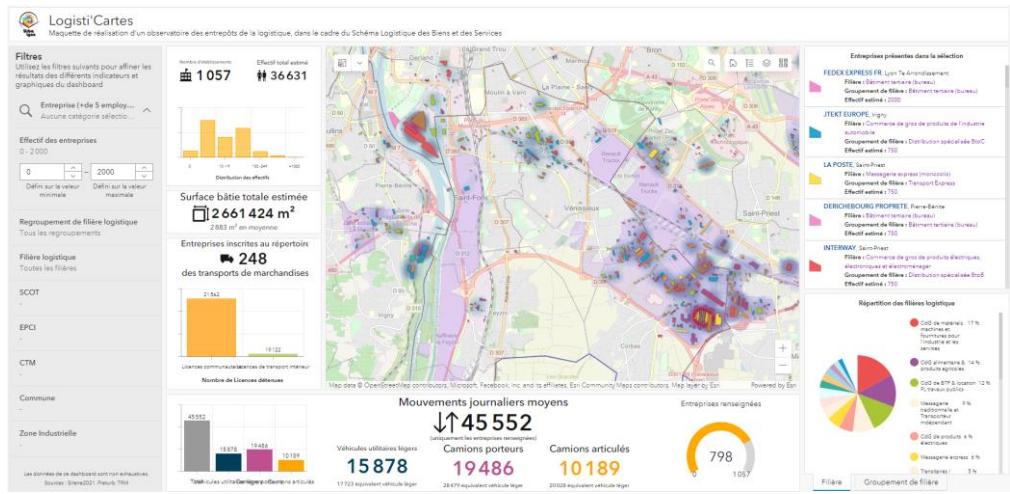
La Métropole de Lyon et Grenoble Alpes Métropole ont d'ores et déjà travaillé sur l'identification des sites logistiques sur leurs territoires respectifs. Les outils et données mobilisés par ces collectivités constituent des sources d'inspiration potentielles pour étendre la démarche à l'échelle des principales agglomérations de la région.

2.1.1 L'outil Logisti'cartes à Lyon

L'agence d'urbanisme de Lyon a développé pour le compte de la Métropole de Lyon le projet Logisti'cartes, se basant sur :

- L'identification des établissements logistiques du territoire ;
- L'analyse des établissements par filières logistiques ;
- Le croisement avec la base de données topographiques pour identifier les bâtiments utilisés (surface, localisation) ;
- L'intégration de données complémentaires tels que les mouvements de marchandises, les emplois, les licences de transport, ...

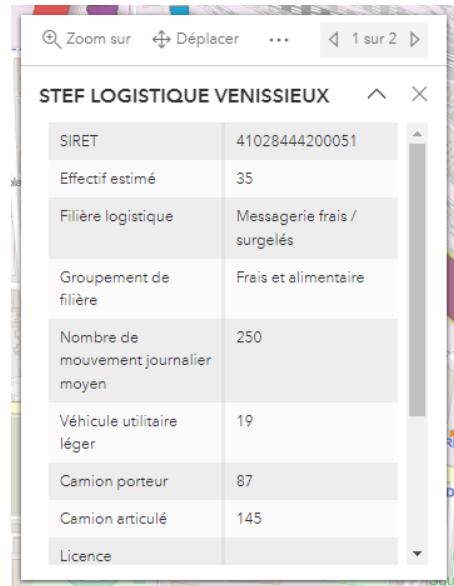
La Métropole de Lyon dispose ainsi d'une interface numérique permettant de visualiser les données qualifiées sur le périmètre choisi.



Interface Logisticartes

Il est possible de choisir son périmètre et d'avoir des informations assez précises sur les bâtiments présents. Lorsque plusieurs bâtiments apparaissent, les informations sont compilées (somme du nombre de m² cumulés dans l'espace défini par exemple) ou sont présentés sous forme de moyenne (nombre et détail du parc de véhicules de plusieurs entreprises).

Chaque bâtiment dispose d'une « fiche d'identité » reprenant les éléments clés tels que l'effectif, la filière logistique à laquelle l'établissement appartient, le nombre de mouvements journaliers moyens et le détail du parc de véhicules à disposition.



Fiche d'identité d'un bâtiment sur Logisticartes

2.1.2 L'étude sur le foncier logistique de la Grande région de Grenoble

L'Agence d'urbanisme de la région grenobloise a mené pour sa part une étude pour le compte de l'Etablissement Public du SCoT de la Grande Région de Grenoble, se basant sur :

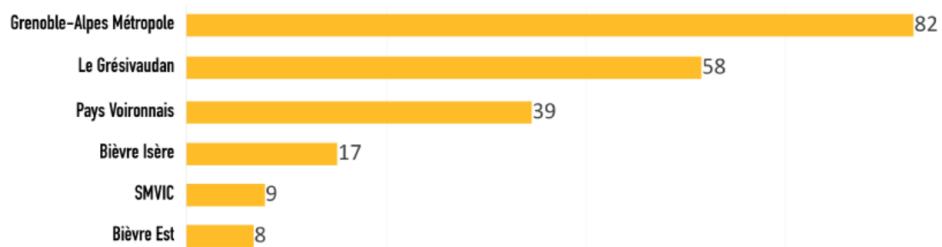
- Des entretiens avec les EPCI du territoire ;
- Des entretiens avec un panel d'opérateurs ;
- L'analyse de bases de données existantes telles que le fichier Sirene, la BD Topo, les fichiers de la DGFIP.

Il en résulte une analyse du foncier et de l'immobilier dédiés à la logistique sur le territoire, de sa répartition à l'échelle de la grande région de Grenoble et des besoins des acteurs économiques.

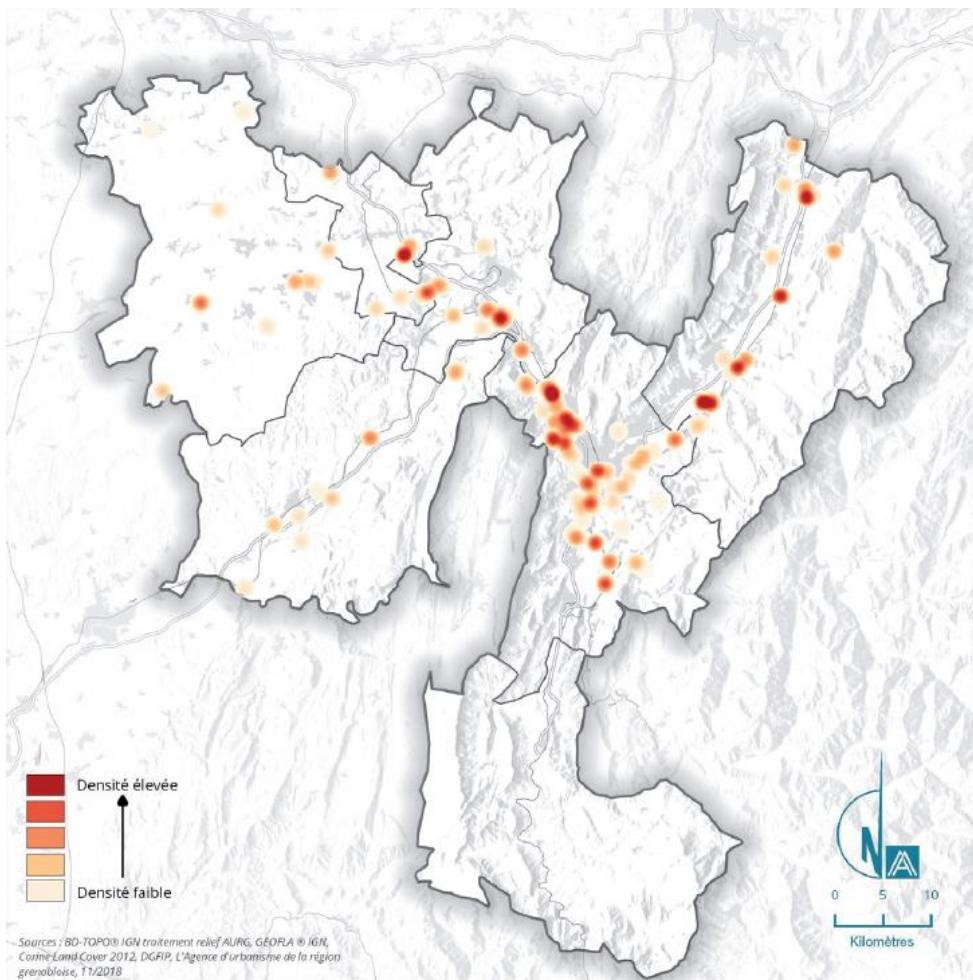
Cela a permis de faire ressortir des éléments clés sur la logistique de ces territoires, ainsi que des cartographies de l'immobilier et du foncier logistiques.

Surface occupée par la logistique (en ha)

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



Localisation des établissements (GreG)



2.2 L'identification des sites en milieu urbain dense

2.2.1 Travaux de l'Atelier Parisien d'Urbanisme

Afin de nourrir les réflexions stratégiques et la planification réglementaire de la Ville de Paris, l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) a travaillé sur l'identification des sites de logistique urbaine actuels et potentiels à Paris².

La méthodologie utilisée pour identifier les ELU a été la suivante :

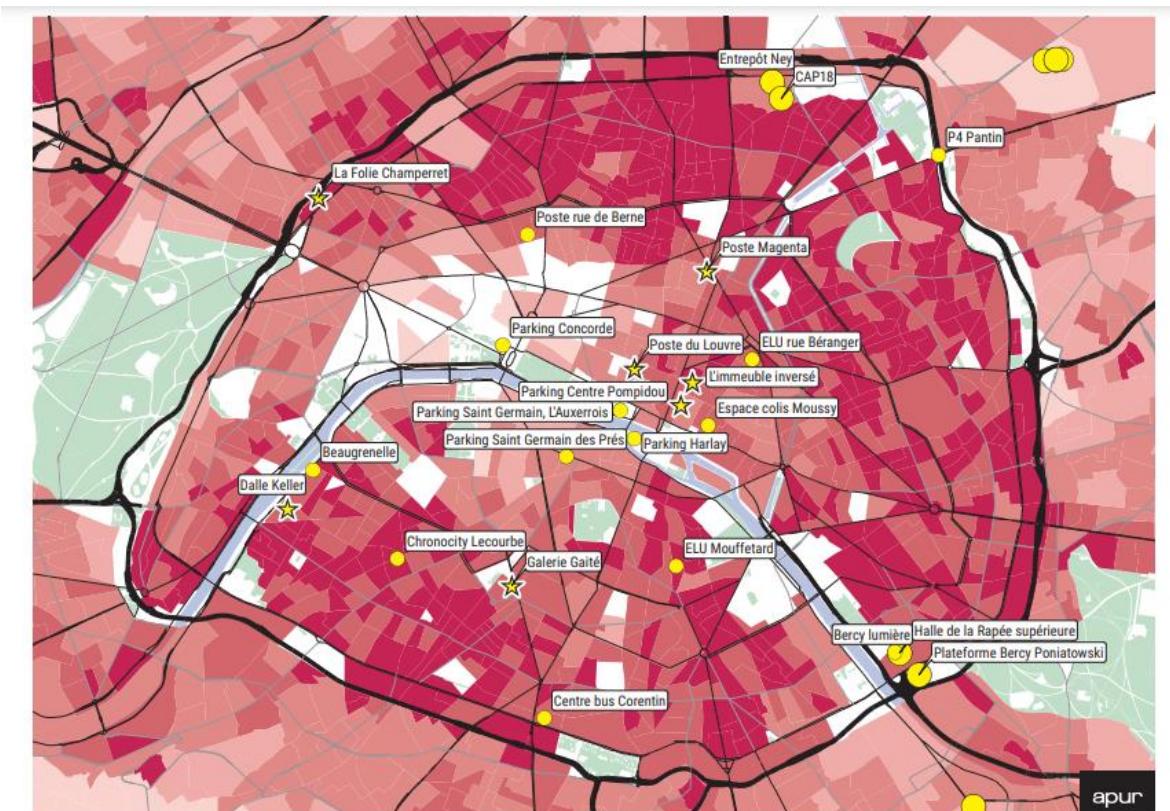
- L'APUR dispose de bases de données quantitatives et qualitatives complètes et historiques qui permet une connaissance pointue du territoire. Ces bases de données sont régulièrement mises à jour, permettant un suivi fin des projets. L'APUR dispose également d'un accès à certaines

² Note n°199 – Les sites logistiques actuels et potentiels – Contribution au groupe de travail immobilier pour la stratégie logistique parisienne

sources de données non ouvertes (notamment les permis de construire de la Ville de Paris mais aussi la base de la DGFIP).

- Un groupe de travail a été mis en place regroupant la Ville de Paris, les partenaires ainsi que les principaux acteurs de la logistique (détenant des ELU ou proactifs sur le sujet). Par le biais de ces échanges la connaissance des ELU existants ou en projet a pu être affinée.

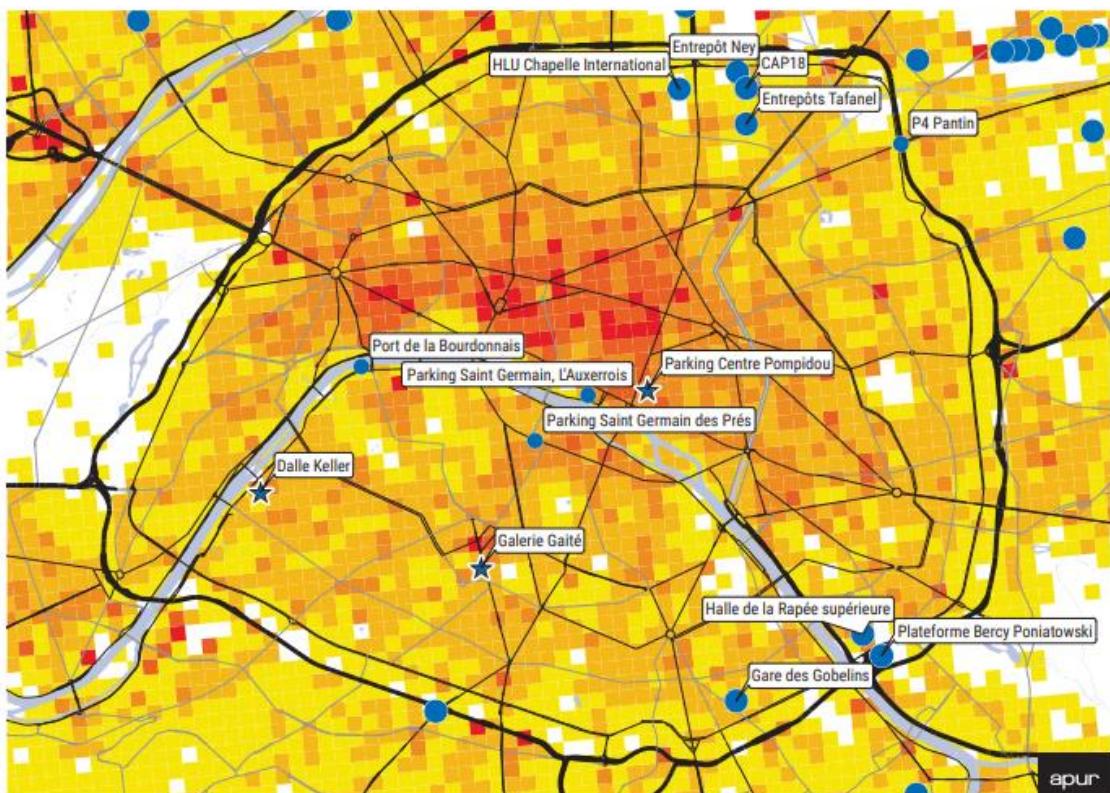
Ces outils de travail ont permis la production de cartographies précises sur les différents types d'ELU présents et en fonctionnement sur le territoire :



SITES DE MESSAGERIE ET E-COMMERCE B2C

État des sites en 2021	Type de site	Réseau viaire	Densité de population 2017 (hab/ha), échelle IRIS	Fond de plan
En activité	Entrepôt	Autoroute et voie rapide	< 150	Espace Vert
En projet (PC déposé)	ELU	Voie majeure	150 - 250	
		Voie structurante secondaire	250 - 450	
			> 650	

Cette carte a été créée à la suite d'un travail de recensement auprès d'un maximum d'acteurs de la logistique à Paris. De fait, ces informations sont purement déclaratives
Sources : Apur, Ville de Paris, Insee, Base de données des entrepôts de l'Ifsttar-A. Heitz



SITES DE DISTRIBUTION B2B

État des sites en 2021	Type de site	Réseau viaire	Nombre de mouvements hebdomadaires au carreau Insee
● En activité	Entrepôt	— Autoroute et voie rapide	0,4 - 200
★ En projet (PC déposé)	ELU (pas de stockage permanent)	— Voie majeure — Voie structurante secondaire	200 - 700 700 - 1500 1500 - 2500 2500 - 14658

Cette carte a été créée à la suite d'un travail de recensement auprès d'un maximum d'acteurs de la logistique à Paris. De fait, ces informations sont purement déclaratives.
Sources : Apur, Ville de Paris, ETMV, Ifsttar, Sirene - Insee, Base de données des entrepôts de l'Ifsttar-A. Heitz.

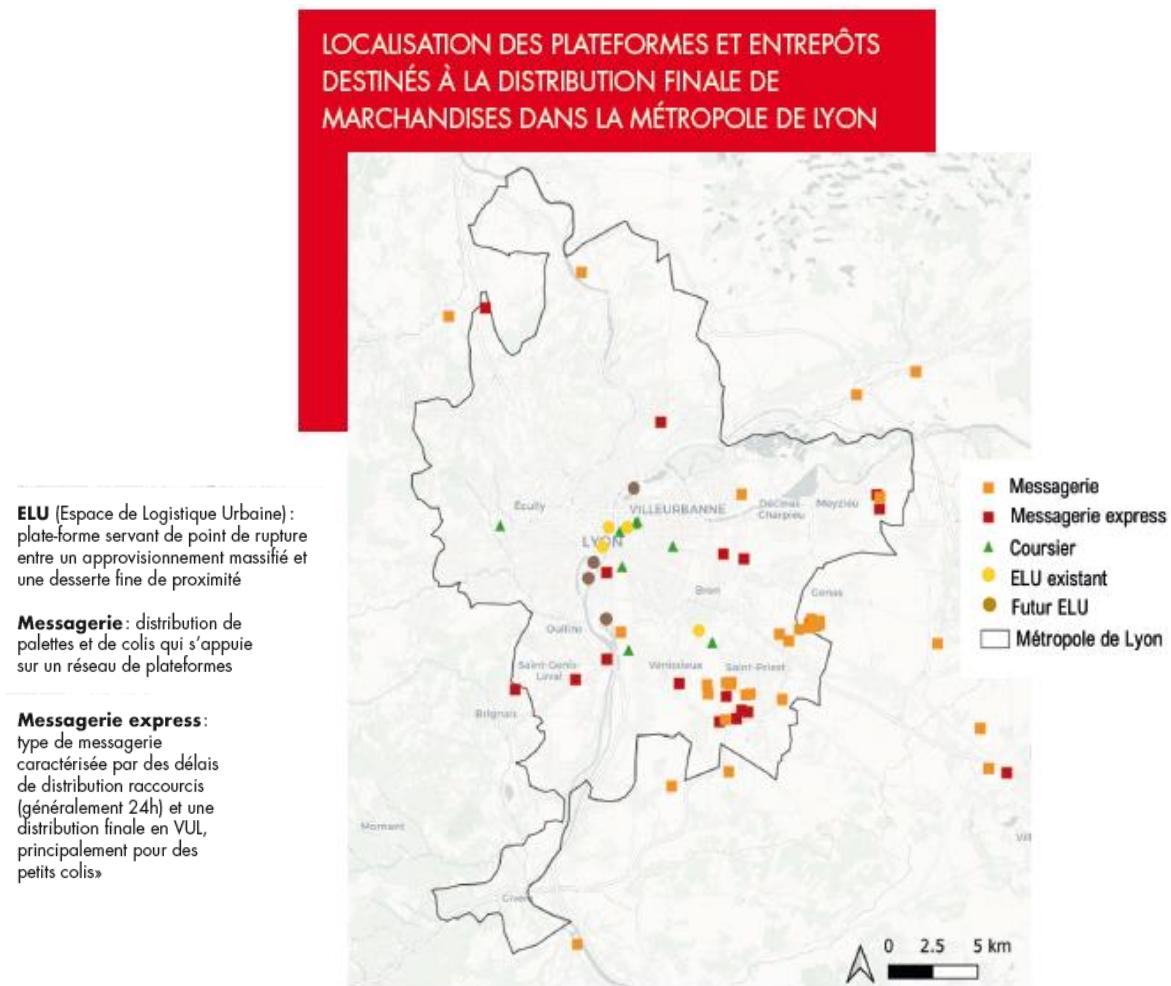
Cartographies des établissements B2C (haut) et B2B (bas)
(Source : Note n°199 de l'APUR « Les sites logistiques actuels et potentiels », juin 2021)

La cartographie de gauche représente les sites de messagerie et e-commerce B2C (les points et étoiles jaunes) présents sur le territoire parisien avec leur état (entrepôt ou ELU en activité ou en projet). Ces informations se superposent à la densité de population à l'échelle de l'IRIS pour mieux comprendre où sont les besoins. La cartographie de droite représente les sites de distribution B2B (les points et étoiles bleus) sur le territoire parisien avec leur état (entrepôt ou ELU sans stockage permanent ouvert ou en projet). Ces informations se superposent au nombre de mouvements hebdomadaire au carreau INSEE.

Cette méthode d'identification des sites logistiques demande un fort travail qualitatif avec les opérateurs du territoire ainsi qu'un suivi très fin et régulier de la part de l'APUR au sein de laquelle 1 ETP est mobilisé sur le sujet de la logistique urbaine.

2.2.2 Socle de connaissances du Schéma logistique des biens et des services de la Métropole de Lyon

Dans le cadre de l'élaboration de son Schéma logistique des biens et des services, La Métropole de Lyon a souhaité établir un socle de connaissances sur le fonctionnement logistique de l'agglomération. Ce travail mené au cours du 1^{er} semestre 2021 a mobilisé une vingtaine de jours de travail. Différentes thématiques et bases de données ont été croisées provenant majoritairement de statistiques nationales (produites par le Service des Données et des Etudes Statistiques du Ministère de la Transition écologique ou l'INSEE). Si ces bases ont permis de dresser un panorama relativement complet de la situation logistique du territoire métropolitain, des zones d'ombres subsistent sur certains aspects, que ce soit du fait de l'absence de données, de leur fiabilité limitée ou du fait de leur non-actualisation³. Les principales bases de données utilisées ont été l'enquête sur le transport routier de marchandises (TRM) et des données issues d'Eurostats (concernant la typologie des produits transportés). Certaines



Extrait du socle de connaissance du SLBS Métropole de Lyon - 2022

³ Parmi les zones d'ombre peuvent être citées : la connaissance fine des origines – destinations, typologies et quantités des flux de marchandises, les m² de plateformes logistiques nécessaires à l'approvisionnement de l'agglomération, les trafics de fret ferroviaire, les consommations énergétiques du transport de marchandises, le bilan carbone de celui-ci...

données ont permis d'alimenter Logisti'Cartes. Afin de compléter ces éléments issus de bases de données par des éléments qualitatifs, un groupe projet constitué de l'agence d'urbanisme de Lyon, du Cerema, des directions de la mobilité et de l'économie de la Métropole de Lyon et de l'Institut Gustave Eiffel a été réuni.

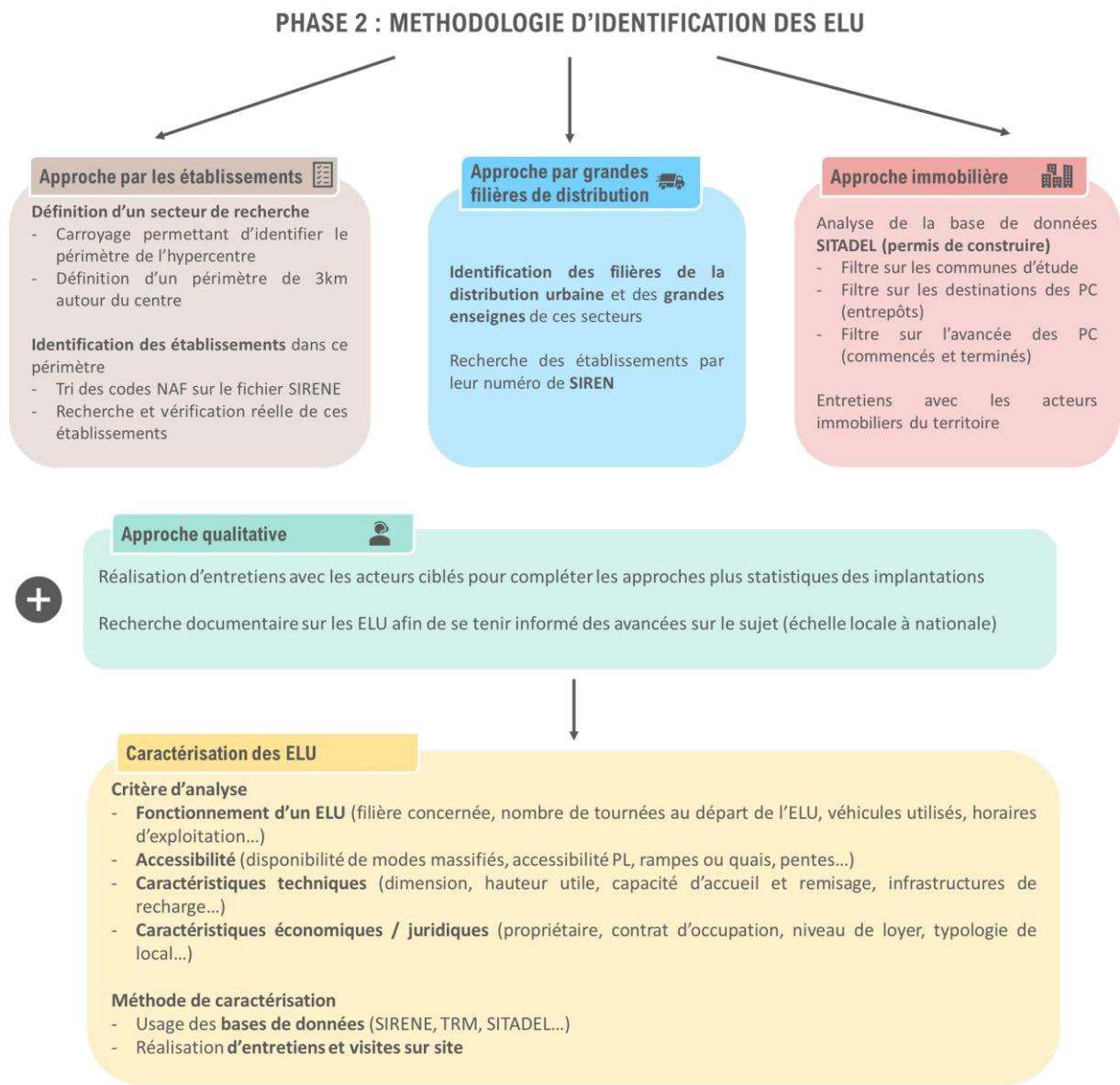
S'agissant de l'identification des ELU en fonctionnement sur le territoire, une méthode d'analyse qualitative a été mise en œuvre : les raisons sociales des différentes entreprises intervenant dans la distribution urbaine ont été recherchées en ligne afin d'identifier leurs sites existants au sein du tissu urbain. En complément et afin de déterminer la vocation des différents sites, un repérage par orthophotos, données streetview et autres données en ligne (sites internet des sociétés) a été mené.

Cette méthodologie a permis d'atteindre une certaine exhaustivité mais nécessite une mise à jour manuelle régulière et laborieuse. Elle n'est donc pas facilement répllicable dans le temps.

3 METHODOLOGIE POUR L'IDENTIFICATION DES ELU

NB : La méthodologie développée ci-après s'inscrit dans une démarche itérative qui peut donc être amenée à évoluer dans le temps en fonction du cadre réglementaire s'appliquant à la distribution, des données nouvellement disponibles ou encore des modifications des conditions de marché.

Synoptique de la méthodologie



Réalisation : Interface Transport, 2023

Synoptique de la méthodologie proposée

Nombre de jours de travail à mobiliser : 13 à 20 jours de travail

La diversité des organisations logistiques selon les territoires et les filières rend complexe l'établissement d'une méthodologie unique d'identification des ELU. Aussi sont développées ci-après différentes approches : par la localisation des établissements ; par grandes filières de distribution ; par l'immobilier logistique et enfin par des entretiens qualitatifs pour compléter ces approches.

3.1 Approche par les établissements

3.1.1 Définition d'un secteur de recherche

Tous les acteurs du transport et de la logistique sur un territoire ne travaillant pas forcément dans le domaine de la distribution urbaine, l'approche par établissements du secteur peut être très chronophage si le périmètre d'analyse s'avère trop large. Aussi il est préconisé de concentrer cette analyse sur les secteurs les plus denses de livraison, que l'on peut évaluer sur la base des mouvements de marchandises à destination des établissements (B2B) des secteurs du commerce, de l'artisanat et des services ainsi que du tertiaire. Ces secteurs correspondent de manière générale à une polarité urbaine dense ou éventuellement à un quartier d'affaires.

Concrètement nous proposons d'identifier le périmètre le plus dense en mouvements B2B des secteurs évoqués sur la base d'un carroyage de 200 x 200 mètres qui permet de faire apparaître clairement la concentration des mouvements. Nous proposons de retenir une densité de mouvements de 10 000 mouvements / km² (soit 400 mouvements par carreau) qui correspond à la concentration de marchandises que l'on retrouve dans les centres-villes des grandes agglomérations.

Ces secteurs sont en général très denses et disposent de peu de foncier disponible, ne permettant pas d'accueillir d'ELU. Un périmètre de 3 km aux alentours permettra d'englober des secteurs un peu moins denses mais moins saturés en termes de foncier et d'identifier ainsi des zones propices à l'installation d'un ELU tout en permettant une desserte du périmètre par des modes décarbonés et notamment la cyclo-logistique.

3.1.2 L'identification des établissements au sein du périmètre retenu

L'identification des établissements du transport et de la logistique opérant au sein de ce périmètre de 3 km autour du centre est possible par le biais du fichier Sirene, qui recense l'ensemble des établissements économiques par secteur d'activité (codes NAF - Nomenclature d'Activité Française et APE - Activité Principale Exercée)

Afin de cibler spécifiquement les acteurs de la distribution urbaine, nous proposons de concentrer la recherche sur les secteurs d'activités des établissements intervenant en distribution urbaine sur les territoires d'Auvergne Rhône Alpes :

- 49.41 A et B : transporteurs routiers de fret de proximité ou interurbain (par exemple, DHL dans le 7^{ème} arrondissement de Lyon, Heppner dans l'agglomération de Grenoble...)
- 52.29 A : Messagerie, fret express (Chronopost à Annecy, DB Schenker à Lyon, ...)
- 52.29 B : affrètement et organisation des transports (Urby à Lyon notamment, Amazon à Annecy)
- 53.10 Z : activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel (Groupe La Poste et notamment l'activité Logissimo...)
- 53.20 Z : autres activités de poste et de courrier (Colis Verts à Clermont-Ferrand, Becycle à Lyon, Toutenvélo à Grenoble...)

Afin de ne pas retenir dans le travail les très nombreux auto-entrepreneurs de ces secteurs (notamment 53.20 Z), qui agissent généralement en sous-traitance pour la livraison de colis avec leur véhicule et sont souvent localisés au domicile du créateur d'entreprise sans aucun espace physique pour la gestion des flux logistiques, nous recommandons d'exclure de l'analyse les entreprises individuelles (catégorie juridique 1000).

3.1.3 Identification des établissements utilisant réellement un ELU

La dernière étape est une analyse qualitative des établissements pré-identifiés pour déterminer ceux qui sont réellement des ELU sur le territoire. Cela peut se faire via de la recherche documentaire sur les sociétés concernées (articles de presse, site web de la société), l'usage de vues aériennes et piétonnes ou encore par des entretiens avec opérateurs identifiés.

Bilan intérêts / limites

Cette méthodologie permet d'identifier les acteurs du secteur transport et logistique opérant au sein du périmètre d'intérêt. Elle est facilement reproductible sur les différents territoires.

Toutefois au regard de la dynamique du secteur, les données issues du fichier Sirene (notamment l'adresse) peuvent être obsolètes.

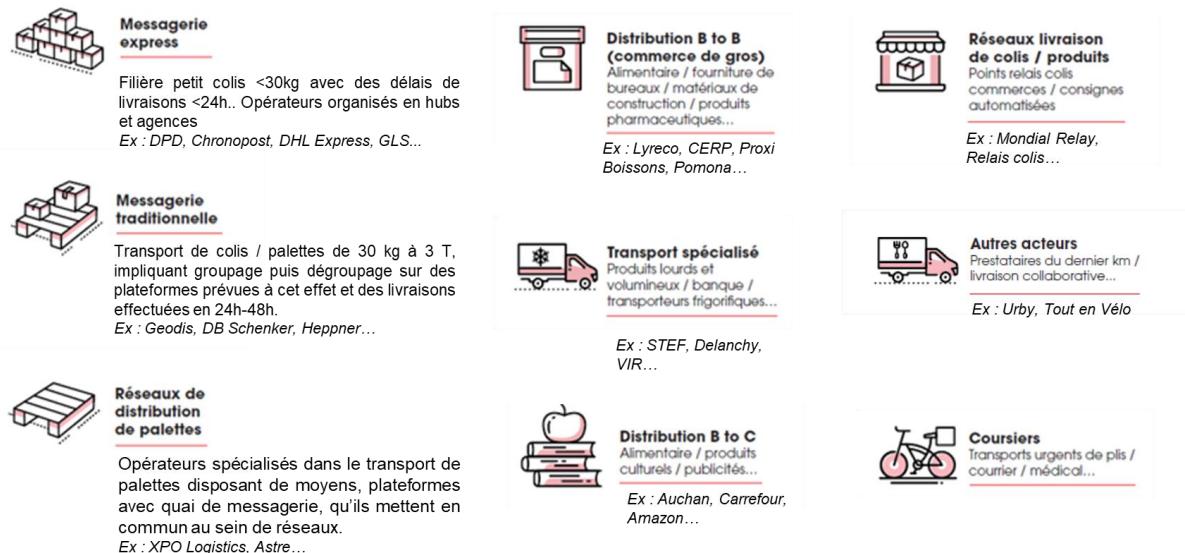
De plus, elle ne permet pas d'identifier correctement les acteurs du commerce de gros qui opéreraient des ELU car intégrer le commerce de gros à l'analyse nécessiterait d'analyser un trop grand nombre d'établissements.

Estimation du temps nécessaire approche par établissements : 4 à 5 jours de travail hors simulation
Freturb / Silogues

3.2 Approche par grandes filières de distribution

La distribution urbaine s'organise en plusieurs grandes filières qui ne correspondent pas forcément à des secteurs d'activités au sens du fichier Sirene.

Par conséquent, ont été identifiées 9 filières de la distribution différentes regroupant une grande diversité d'entreprises :



Réalisation : Interface Transport, 2023

Au sein de ces filières, on retrouve des acteurs d'envergure nationale ou régionale que l'on pourra identifier sur les territoires par le biais de leur raison sociale et/ou de leur numéro de Siren. La liste présentée en annexe regroupe ces acteurs de référence qui ont été identifiés par le bureau d'étude.

La liste des raisons sociales / numéros de Siret correspondants aux filières de distribution peut ensuite être recherchée dans le fichier Sirene d'une part mais également en complément via les moteurs de recherche en ligne, certains acteurs étant parfois représentés sur le territoire par un acteur avec une raison sociale différente (correspondant local).

Bilan intérêts / limites

Cette méthode permet de compléter la connaissance des acteurs locaux intervenant sur la distribution urbaine sur le territoire en intégrant notamment les acteurs du commerce de gros et de la distribution professionnelle.

Elle ne permet pas en revanche d'identifier les acteurs indépendants. Elle présente par ailleurs l'inconvénient d'être figée dans le temps ou de nécessiter une mise à jour régulière de la liste des acteurs de la distribution urbaine.

Estimation du temps nécessaire approche filière : 2-3 jours de travail

3.3 Approche immobilière

NB : Lors de sa mise en œuvre sur le territoire « test » de Clermont Ferrand Agglomération, l'approche par les bases de données immobilières présentée ci-après s'est avérée peu concluante (pas d'identification des ELU existants sur le territoire ou d'ELU supplémentaires par rapport aux autres approches).

3.3.1 Fichier Sitadel

Le fichier Sitadel est la base des permis de construire et autres autorisations d'urbanisme. Il recense et catégorise les constructions (entrepôts, habitation, bureau...). L'analyse de cette base de données permet donc d'identifier sur une commune (ex. commune centre) les permis de construire ayant une vocation principale d'entreposage (sous-destination du PLU) ou ayant une composante entreposage. La localisation des permis de construire étant la plupart du temps indiquée, il est ainsi possible d'identifier ceux concernant le périmètre défini préalablement. De plus on retrouve également différentes indications permettant d'affiner la connaissance du projet (année de dépôt de la demande, nombre de m² détruits, construits, déposant du PC, ...).

En revanche, l'usage de ces données suppose un retraitement pour identifier les sites réalisant réellement des opérations de distribution urbaine car les permis de construire d'entreposage peuvent être déposé par d'autres porteurs de projet (industrie, commerce de gros sans livraison, ...). Par ailleurs, le demandeur du permis de construire n'est pas toujours identifié dans le fichier ou parfois son identité est difficile à caractériser car il s'agit uniquement d'un véhicule juridique (SCI, SAS de projet, ...).

La méthodologie utilisée pour cette base est la suivante : il faut tout d'abord sélectionner les communes du territoire d'études dans le lieu des travaux (bien être vigilant à ne pas faire ce filtre sur la localité du

demandeur, qui risque de biaiser l'analyse). Un second filtre sur la nature de la demande est à faire en ne prenant en compte que les permis de construire (et non les déclarations préalables) commencés (et pas seulement les permis autorisés, qui peuvent ne jamais avoir été engagés). Le troisième filtre à réaliser concerne la destination principale du permis de construire : la sous destination entreposage. Puis on se réfère à l'information nécessaire : la surface de plancher à destination entrepôt construite nouvellement.

La base de données étant divisée en 2 pas de temps (2013 à 2016 puis 2017 à 2022). Le travail est à dupliquer sur ces périodes.

3.3.2 Fichier Foncier (Majic)

Le fichier Majic recense les parcelles des personnes morales. Cette base de données peut être un aide à la localisation des acteurs. Toutefois, ces données sont souvent obsolètes et peu précises. De plus, la base Majic ne donne pas d'indication sur l'opérateur du local.

Bilan intérêts / limites

Cette approche permet d'identifier des sites ayant donné lieu à une autorisation de construction de locaux a priori avec un usage logistique. Toutefois, la vocation d'entreposage des locaux donnant lieu à autorisation de construction ne se vérifie pas toujours (exemple d'un site accueillant une salle de sport). De plus l'évolution rapide du parcellaire cadastral (division, regroupement parcellaire) limite la capacité d'exploitation géolocalisée.

Estimation du temps nécessaire approche immobilière : 1-2 jours de travail

3.4 Approche qualitative complémentaire

3.4.1 Entretiens à mener avec des acteurs clés du territoire

L'approche qualitative permet de compléter largement les approches liées aux bases de données présentées ci-dessus. Elles donnent une vision plus simple et actualisée de ce qu'il se passe sur un territoire.

Cela passe par des entretiens avec acteurs du développement économique du territoire (collectivité, CCI) mais aussi avec des organisations professionnelles du transport ou des associations représentantes de certains milieux (en cyclistique notamment). Des entretiens avec quelques

opérateurs clés de la distribution (messagerie traditionnelle et/ou express, alimentaire, boisson, ...) peuvent être envisagés. Entre 5 et 15 entretiens peuvent être réalisés selon les territoires.

3.4.2 Entretiens à mener avec des acteurs immobiliers

2 à 3 entretiens avec les acteurs immobiliers tels que des investisseurs/développeurs (La Poste immobilier qui est présente sur de nombreux territoires mais aussi Segro, Prologis, Corsalis, et d'autres acteurs locaux lorsqu'ils existent sur le territoire d'étude...) ou des commercialisateurs spécialisés en logistique urbaine ou en locaux d'activités (Arthur Loyd, BNP...) sont à envisager. Dans ce cadre il est à noter que les ELU s'implantent en effet souvent dans des locaux d'activité non spécifiques aux activités de distribution.

3.4.3 Recherche documentaire

La recherche documentaire permet de se tenir informé des actualités sur les espaces logistiques urbains. Certains outils documentaires spécialisés en logistique sont accessibles en ligne. Une veille de la presse sur le sujet des ELU peut être mise en place afin de ne manquer aucune parution sur les ELU.

Estimation du temps nécessaire approche qualitative complémentaire : 3,5 à 8,5 jours de travail

4 CARACTERISATION DES ELU

4.1 Liste de critères d'analyse

Les critères énoncés ci-après peuvent être amenés à évoluer dans les années à venir ou en fonction des agglomérations, notamment en termes de précision.

- **Le fonctionnement de l'ELU :** filière concernée (express, messagerie, température dirigée etc.), nombre de tournées au départ de l'ELU, véhicules utilisés pour les tournées, horaires d'exploitation ...
- **Son accessibilité :** disponibilité de modes massifiés (espace bord à voie d'eau, embranchement fer etc.), accessibilité PL, disponibilité de rampes ou de quais, pentes (notamment pour la cyclologistique), accessibilité aval pour rejoindre le centre-ville (distance, parcours)
- **Ses caractéristiques techniques :** dimension, hauteur utile, capacité d'accueil et de remisage de véhicules, infrastructure de recharge de véhicule électrique...
- **Ses caractéristiques économiques / juridiques :** propriétaire, contrat d'occupation (bail, contrat de service ?), niveau de loyer, typologie de local (activité, logistique, bureau, commerce, ...)

4.2 Méthodologie de caractérisation

4.2.1 Usage des bases de données

Les différentes bases de données présentées précédemment sont ainsi mobilisables pour caractériser certains l'ELU :

- La base SIRENE pour connaître la tranche d'effectifs de l'établissement mais aussi son activité principale
- La base TRM pour connaître le nombre de véhicules dont dispose l'entreprise (si celle-ci est inscrite au registre des transporteurs)
- La base SITADEL pour avoir un ordre d'idée de la surface disponible ou en construction même si celle-ci reste imparfaite (l'adresse n'y est pas toujours indiquée, de même que la raison sociale de l'exploitant)

Ces différentes bases de données permettent de localiser les établissements de façon plus ou moins exacte.

4.2.2 Entretiens

Afin de préciser les caractéristiques et les usages au sein de l'espace de logistique urbaine, des entretiens devront être menés avec les exploitants des sites concernés et éventuellement une visite sur site.

Estimation du temps nécessaire approche qualitative complémentaire : 0,5 jour de travail par site

ANNEXE

Liste des acteurs de référence de la distribution urbaine par filière susceptible de gérer des ELU

Liste par filière avec raison(s) sociale(s) et numéro(s) de Sirene national → partir de la liste de la brique (sur le drive) et la mettre à jour

Entreprise	Filière	Numéro de SIREN national
Urby	Autres acteurs	831268412
Warning	Courrier	391494143
Cogepart	Courrier	339542359
Star Service	Courrier	851100446
Samada (Monoprix)	Distribution BtoC	552011983
Logidis (Carrefour)	Distribution BtoC	533758199
Easydis (Casino)	Distribution BtoC	383123874
Socara (E. Leclerc)	Distribution BtoC	808457907
Logilec	Distribution BtoC	423793785
Lidl	Distribution BtoC	828378190
U Logistique	Distribution BtoC	810146563
Courses U	Distribution BtoC	
ITM Logistique alimentaire (Intermarché)	Distribution BtoC	514080837
Auchan Retail logistique	Distribution BtoC	832235402
Auchan ecommerce France	Distribution BtoC	413176033
Amazon France Transport	Distribution BtoC	823244371
Carrefour Supply Chain	Distribution BtoC	428240287
CLCV Carrefour Livré chez vous Logistique	Distribution BtoC	420153538
Chronopost	Express	383960135
Ciblex	Express	310996178
Coliposte (Colissimo)	Express	356000000
DHL	Express	810112607
DPD France	Express	444420830
GLS	Express	411828189
Fedex	Express	973505357
TNT (Groupe Fedex)	Express	973505357
UPS	Express	334175221
Geodis (France Express)	Express	343704938
Brake (Sysco)	Grossiste (alimentaire)	316807015
Pro à Pro	Grossiste (alimentaire)	385006234
Broc Service Frais	Grossiste (alimentaire)	957521750
Passion Froid (Pomona)	Grossiste (alimentaire)	552044992
Epi Saveurs (Pomona)	Grossiste (alimentaire)	552044992
Terre Azur (Pomona)	Grossiste (alimentaire)	552044992
Relais d'Or (Pomona)	Grossiste (alimentaire)	552044992
Délice et Crédit (Pomona)	Grossiste (alimentaire)	552044992

Saveurs d'Antoine (Pomona)	Grossiste (alimentaire)	552044992
Promocash	Grossiste (alimentaire)	331477455
Metro	Grossiste (alimentaire)	399315613
France Boissons	Grossiste (boissons)	310455043
Lyreco	Grossiste (bureau)	571722669
JM Bruneau	Grossiste (bureau)	343958138
Fiducial bureautique	Grossiste (bureau)	955510029
BigMat	Grossiste (matériaux)	478828007
Point P Rhône Alpes BMRA	Grossiste (matériaux)	056503097
Samse	Grossiste (matériaux)	056502248
Plateforme du bâtiment	Grossiste (matériaux)	403104250
OCP	Grossiste (pharma)	419610126
CERP Rhin Rhône Méditerranée	Grossiste (pharma)	535420533
Giphar	Grossiste (pharma)	310173968
XPO Logistics	Transport	811597335
Relais Colis	Réseau points relais BtoC	785792433
Mondial Relay	Réseau points relais BtoC	385218631
Colis Privé	Réseau points relais BtoC	391029345
Pick Up	Réseau points relais BtoC	421128778
Dachser	Messagerie traditionnelle	919388348
Schenker France	Messagerie traditionnelle	311799456
Gefco	Messagerie traditionnelle	542050315
Kuehne+Nagel	Messagerie traditionnelle	333583466
Heppner	Messagerie traditionnelle	769800202
Mazet	Messagerie traditionnelle	352746820
Ziegler	Messagerie traditionnelle	354500225
Hducros	Messagerie traditionnelle	306494899
Besson	Messagerie traditionnelle	775649965
Bonnard	Messagerie traditionnelle	726480189
Stef	Transport spécialisé	399953488
STG Lyon	Transport spécialisé	390630275
STG Clermont Ferrand	Transport spécialisé	337692230
STG Savoie	Transport spécialisé	397922766
Delancy	Transport spécialisé	431941640