



# Interface Transport

« Nous réalisons des **études sur-mesure**  
pour apporter des solutions à vos besoins en mobilité des marchandises depuis 1995. »

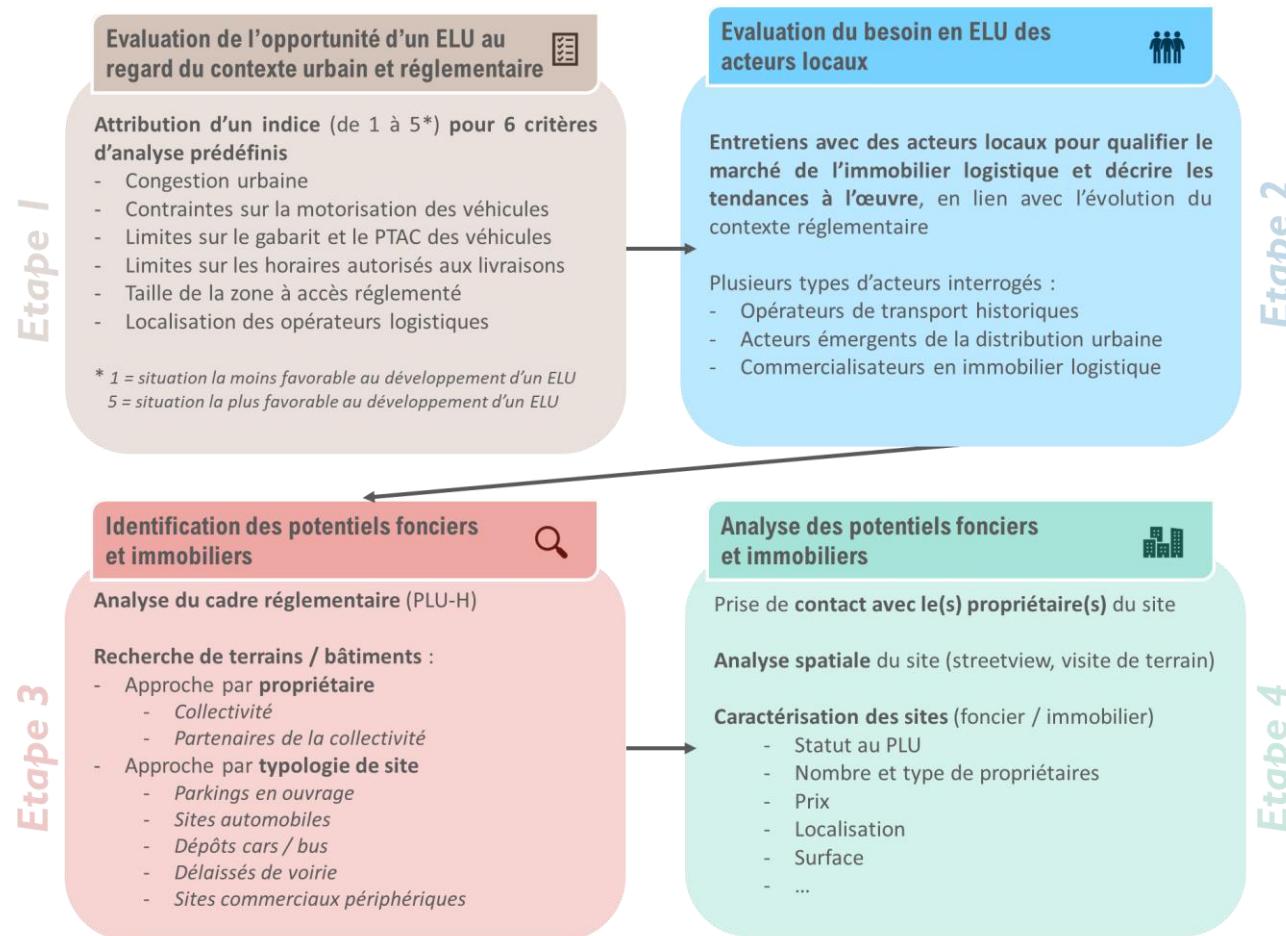
**Etude logistique urbaine en région AURA**

**Février 2024**

**Phase 3 - Étude de cas : Clermont-Ferrand**

## TEST DE LA MÉTHODOLOGIE DE LA PHASE 3 CAS D'ÉTUDE : CLERMONT-FERRAND

### PHASE 3 : METHODOLOGIE D'AIDE À LA DÉCISION POUR LA MISE EN PLACE D'ELU

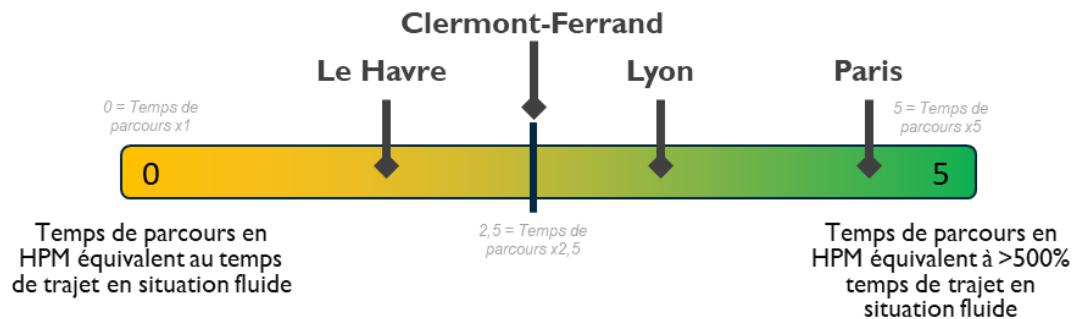


Réalisation : Interface Transport, 2023

Synoptique de la méthodologie proposée

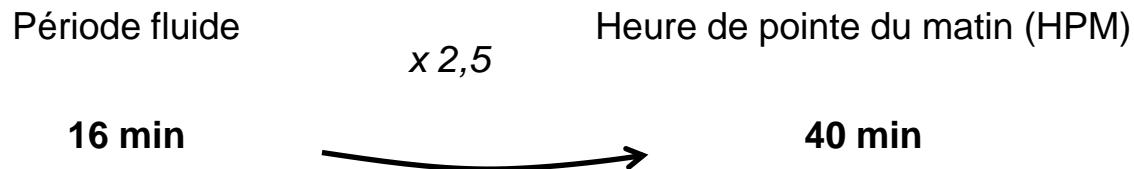
## ÉTAPE 1 : ÉVALUATION DE L'OPPORTUNITÉ D'UN ELU AU REGARD DU CONTEXTE URBAIN ET RÉGLEMENTAIRE

### Echelle d'évaluation de l'opportunité d'un Espace Logistique Urbain



Réalisation : Interface Transport, 2023

### Trajet Gerzat – Place de Jaude\*



\*données google maps

Plus la congestion est importante sur le territoire, plus la création d'un ELU est pertinente. **Le temps passé dans le trafic représente une perte de productivité pour les transporteurs.** Ils étudieront alors le développement d'un site urbain ou confieront leurs marchandises à un acteur tiers. En opérant une rupture de charge plus proche du tissu urbain dense ils pourront en effet massifier l'approvisionnement en amont (voire le déconnecter de l'heure de pointe du matin) et disposeront en aval de véhicules plus adaptés pour se soustraire à la congestion ou aux réglementations locales interdisant à partir d'une certaine heure la congestion (cargo-cycles notamment, selon le type de marchandises transportées).

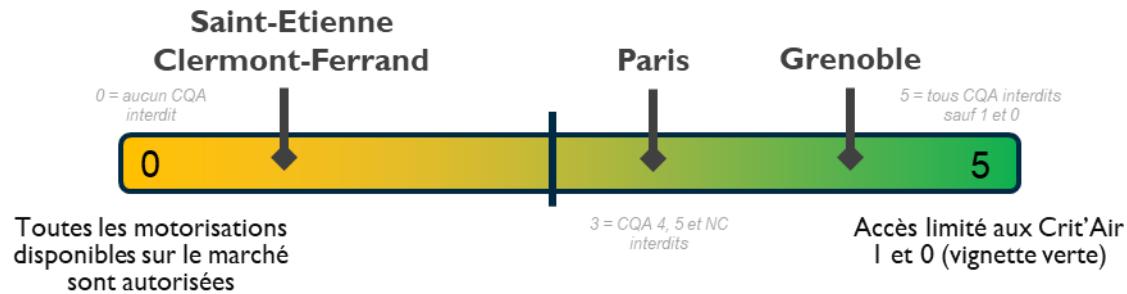
La congestion urbaine est évaluée en fonction de l'écart de temps de parcours entre une situation fluide et une situation donnée, typiquement un parcours en heure de pointe du matin (HPM) depuis une zone logistique vers le centre-ville (le maximum ayant été fixé à  $\times 5$ ). Les données utilisées pour évaluer la congestion sont issues de l'algorithme Google maps.

A Clermont-Ferrand, le temps de parcours est multiplié par 2,5 en heure de pointe du matin (8h-9h) entre la principale zone logistique de l'agglomération (Parc Logistique Clermont Auvergne de Gerzat) et le centre-ville de Clermont – Ferrand\*.

A titre de comparaison, le temps de parcours est multiplié par 3 sur l'agglomération lyonnaise et même par 4,5 en région parisienne. A l'inverse, au Havre, le temps de parcours est multiplié par un peu moins de 2.

**Ce niveau de congestion, jugé « moyen » à Clermont-Ferrand, ne constitue pas à lui seul un motif pour repenser une organisation logistique.**

## Les contraintes sur la motorisation des véhicules



Réalisation : Interface Transport, 2023

Tous véhicules autorisés	NC interdits	NC et Crit'air 5 interdits	NC et Crit'air 4 & 5 interdits	NC et Crit'air 3, 4 & 5 interdits	NC et Crit'air 2, 3, 4 & 5 interdits
0/5	1/5	2/5	3/5	4/5	5/5

Grille de notation mis en œuvre

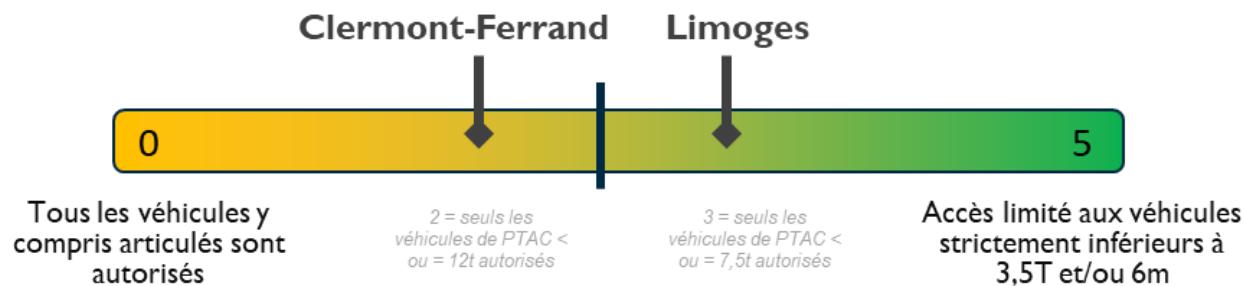
Plus les contraintes sur la motorisation sont importantes (nombre réduit d'énergies acceptées), plus la création d'un ELU est pertinente. **Les contraintes sur la motorisation peuvent amener les acteurs du transport à développer un ELU** en propre ou à s'appuyer sur un acteur spécialisé en distribution urbaine disposant de moyens adaptés pour ne pas avoir à investir eux-mêmes dans des véhicules qui ne correspondent pas au reste de leur activité et/ou qui représentent un coût supplémentaire par rapport aux véhicules thermiques qu'ils utilisent.

À Clermont-Ferrand, la ZFE-m prévoit les restrictions suivantes:

- 1er juillet 2023 : la restriction de circulation concerne les poids lourds non-classés (transport de marchandises), c'est-à-dire mis en circulation avant le 1er octobre 2001, et les utilitaires légers également non classés (mis en circulation avant le 1er octobre 1997) ;
- 1er juillet 2025 : élargissement du périmètre pour répondre à une obligation légale (couvrir *a minima* 50 % de la population de la Métropole);
- 1er janvier 2027 : interdiction de circulation aux poids lourds, fourgons et fourgonnettes ayant une vignette Crit'Air 4 et 5.

**Le niveau de contrainte relativement limité de la ZFE-m clermontoise n'est pas à lui seul de nature à générer un besoin d'ELU.**

## Les limites sur les gabarits et les PTAC des véhicules



Réalisation : Interface Transport, 2023

Tous PTAC autorisés	19T/26T et moins	12T et moins	7,5T et moins	3,5T et moins	Inférieure à 3,5T
Tous gabarits autorisés	12m et moins	10m et moins	8m et moins	7m et moins	Moins de 6m
0/5	1/5	2/5	3/5	4/5	5/5

Grille de notation proposée

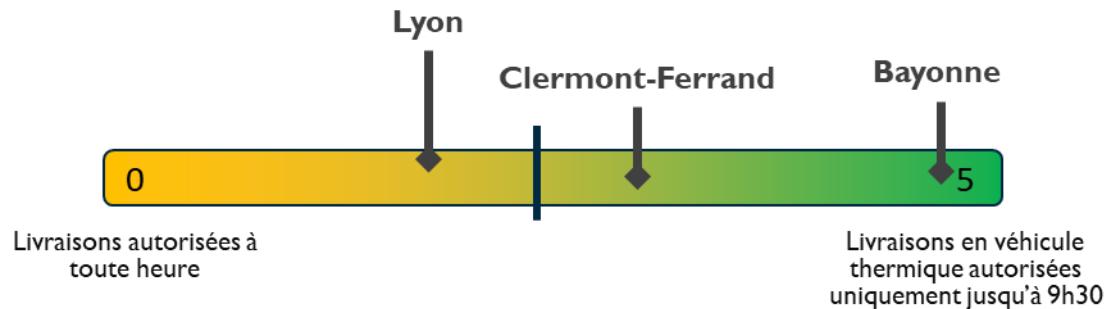
Plus la contrainte sur le gabarit ou le PTAC (poids total autorisé en charge) des véhicules est forte, plus la création d'un ELU est pertinente. **Les opérateurs qui ne sont pas implantés dans l'agglomération** (ou plus spécifiquement à proximité de la zone à desservir) **ne pourront pas livrer avec leurs véhicules d'approche**, qui sont des véhicules lourds. Ils seront alors susceptibles de confier leurs marchandises à un acteur tiers, équipé de véhicules dédiés à la desserte des centres-villes, ou de développer un ELU en propre pour transférer leur marchandise d'un véhicule lourd à un véhicule léger.

À Clermont-Ferrand, les livraisons en zone piétonne sont limitées aux véhicules de PTAC < 12 T. Certains secteurs du centre-ville auront des contraintes plus fortes, qui peuvent générer des besoins spécifiques.

À titre de comparaison, sur la commune de Limoges, les livraisons en centre-ville sont limitées aux véhicules de PTAC < 7,5 T.

**A Clermont la contrainte sur le PTAC est dans l'ensemble moyenne mais certains secteurs géographiques sont soumis à un seuil plus strict. C'est un facteur allant dans le sens d'un besoin en ELU.**

## Les limites sur les horaires autorisés pour les livraisons



Réalisation : Interface Transport, 2023

Tout horaire autorisé	Livraisons autorisées jusqu'à 12h + créneau d'après midi	Livraisons autorisées jusqu'à 11h30 ou 12h	Livraisons autorisées jusqu'à 11h	Livraisons autorisées jusqu'à 10h	Livraisons autorisées jusqu'à 9h30
0/5	1/5	2/5	3/5	4/5	5/5

Grille de notation proposée

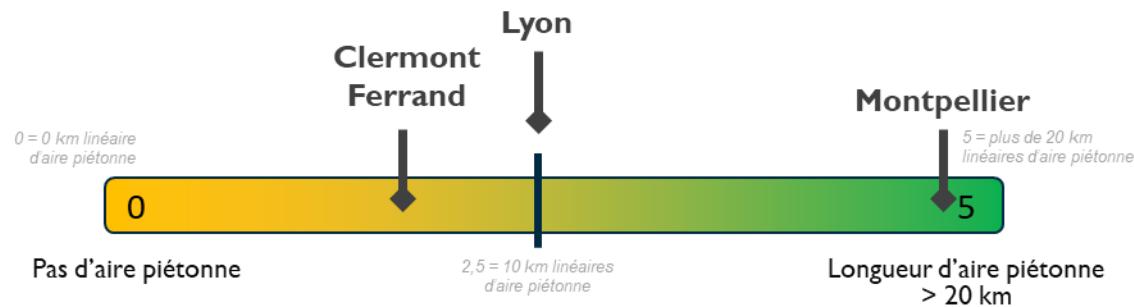
Plus la contrainte horaire pour livrer est forte, plus la création d'un ELU est pertinente. **En cas de plage horaire réduite il sera difficile pour tous les opérateurs de livrer l'ensemble de leurs clients** dans le temps imparti, aussi ils pourraient être enclins à confier leurs livraisons pour la zone concernée à un opérateur tiers disposant de droits d'accès spécifiques (octroyés notamment pour l'utilisation de véhicules type cargo-cycles).

Dans le centre historique de Clermont-Ferrand, les livraisons sont autorisées de 5h à 11h, ce qui constitue un niveau de contrainte important pour les opérateurs, la plupart des commerçants n'ouvrant que sur la toute fin de ce créneau.

A titre de comparaison, à Lyon, les horaires autorisés pour la zone piétonne sont plus tardifs, jusqu'à 11h30 alors qu'à Bayonne les véhicules thermiques doivent avoir livré le centre-ville avant 9h30.

**A Clermont-Ferrand la contrainte horaire est relativement forte et offre un réel atout aux acteurs disposant d'un ELU proche du centre-ville.**

## La taille de l'aire piétonne / zone à accès réglementé



Réalisation : Interface Transport, 2023

Plus la superficie couverte par la zone à accès réglementé est importante, plus la création d'un ELU est pertinente. **Pour une zone restreinte, les derniers mètres pourront être réalisés à pied depuis un point d'arrêt en périphérie de cette zone.** Mais dès lors que la distance à parcourir dépassera quelques centaines de mètres (voire beaucoup moins pour certains types de marchandises particulièrement pondéreuses) le recours à un petit véhicule demeurera incontournable, impliquant une dernière rupture de charge dont l'ELU serait le support idéal.

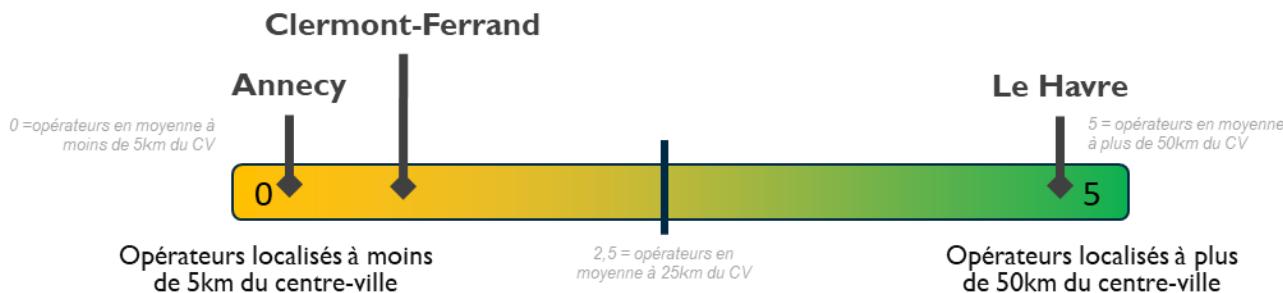
Selon le recensement réalisé en 2021 par le CEREMA, **Clermont-Ferrand comptabilise 6 km de linéaire de zone piétonne\***, ce qui ne constitue pas un linéaire très important en comparaison avec d'autres agglomération de taille comparable. Ainsi à Montpellier, le linéaire d'aires piétonne est établi à près de 20km.

Pas d'aire piétonne	Linéaire d'aire piétonne au moins égal à 4km	Linéaire d'aire piétonne au moins égal à 8km	Linéaire d'aire piétonne au moins égal à 12km	Linéaire d'aire piétonne au moins égal à 16km	Linéaire d'aire piétonne au moins égal à 20km
0/5	1/5	2/5	3/5	4/5	5/5

Grille de notation proposée

\* CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/lineaire-zones-circulation-apaisee-quelques-chiffres>

## La localisation des opérateurs logistiques



Réalisation : Interface Transport, 2023

Distance moyenne inférieure à 5 km	Distance moyenne de l'ordre de 10km	Distance moyenne de l'ordre 20 km	Distance moyenne de l'ordre de 30 km	Distance moyenne de l'ordre de 40 km	Distance moyenne supérieure à 50 km
0/5	1/5	2/5	3/5	4/5	5/5

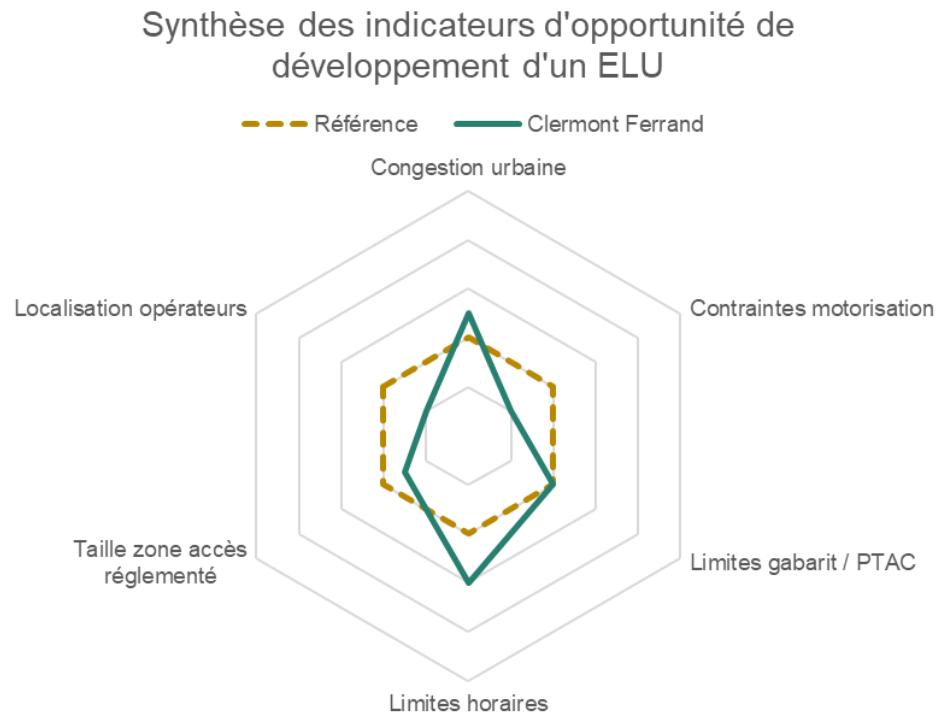
Grille de notation proposée

Plus les transporteurs sont implantés loin du centre-ville, plus la création d'un ELU est pertinente. **Les trajets d'approche pourront alors être massifiés au maximum, et donc réalisés avec des véhicules lourds.** Assurer ces trajets avec des véhicules légers est un non-sens écologique comme économique, et cela est d'autant plus vrai que les distances d'approche sont importantes. L'ELU permettrait aux opérateurs, singulièrement ceux qui sont éloignés de la zone de desserte, de maintenir une approche massifiée en véhicules lourds puis de basculer sur des véhicules légers pour la distribution finale.

A Clermont-Ferrand la localisation de 3 opérateurs de messagerie structurants a été analysée : Heppner est localisé à 10,5 km du centre-ville, Geodis à 11,5 km et DB Schenker à 12,5 km. **Globalement la plupart des grands acteurs de la distribution sont également situés à une faible distance du centre-ville**, ce qui leur permet d'utiliser des véhicules adaptés à la desserte de celui-ci.

A l'inverse, au Havre par exemple, Geodis est localisé à 20 km du centre-ville, Ziegler à 73 km et DB Schenker à 87 km. La grande distance d'approche à parcourir en véhicule de livraison adapté à la circulation en ville (VUL ou petit porteurs) est alors un coût important qui peut justifier du développement d'un ELU.

## Synthèse des indicateurs d'opportunité



Réalisation : Interface Transport, 2023

Le cumul des différents critères analysés sur le territoire de l'agglomération clermontoise fait ressortir des éléments pouvant être favorables au développement d'ELU tels que les limites horaires et la relative congestion. En revanche, d'autres aspects du contexte urbain et réglementaire ne « poussent » pas les opérateurs vers ce type de solutions comme l'implantation des sites de distribution en première périphérie ou encore le faible niveau de contrainte sur la motorisation.

**Au final l'analyse croisée des critères fait ressortir un besoin modéré d'ELU sur le territoire à l'heure actuelle (note de référence atteinte sur 3 critères sur 6), étant entendu qu'une évolution d'un ou plusieurs de ces critères à l'avenir peut faire évoluer cette analyse.**

En effet un niveau de contrainte renforcé pour les véhicules motorisés dans l'accès au centre-ville (horaires, gabarit, motorisation, partage de l'espace public, ...) pourrait générer de nouveaux besoins immobiliers en espaces logistiques urbains.

A titre de comparaison, l'agglomération lyonnaise atteint cette note de référence sur les 6 critères.

**La pertinence du développement des ELU sur le territoire est encore limitée, mais les perspectives d'évolution des conditions d'accès au centre-ville (réduction PTAC à 7,5T, future ZTL, réduction de la place de la voiture dans le cadre du projet INSPIRE) et les enjeux de décarbonation de la distribution rendent nécessaire l'anticipation du futur besoin d'accueil de ces activités à proximité du centre-ville.**

## ÉTAPE 2 : EVALUATION DU BESOIN EN ELU DES ACTEURS LOCAUX

### Des besoins limités mais un secteur d'activité en reconfiguration

Dans le cadre de la phase 1 de la mission, ainsi que d'une mission récente pour le compte de Clermont Auvergne Métropole, une quinzaine d'entretiens ont été réalisés avec des opérateurs locaux : réseau de messagerie traditionnelle (DB Schenker, Heppner), réseaux de messagerie express (Chronopost, GLS), transporteurs et sous-traitants (Multitransports, Europa-course, Transport Blanquet), grossistes et transporteurs spécialisés (Pomona / Terre Azur, STEF, Audebert Boisson), acteurs de la distribution urbaine / cyclo logisticiens (Urby, Colis Verts).

Ces entretiens ont permis notamment **d'identifier et qualifier les deux ELU en fonctionnement** à l'époque sur le territoire mais en revanche n'ont **pas fait ressortir de besoin de nouvel ELU à court terme** pour les acteurs interrogés. A noter que depuis les entretiens menés, **l'activité d'Urby à Clermont Ferrand a été arrêtée**. La fin de ce service, qui fait suite également à la faillite d'Auvertrans est le témoin de la fragilité du modèle économique de la distribution urbaine mutualisée, qui plus est sur un territoire où toutes les conditions favorables à l'exploitation d'ELU ne sont pas réunies (cf. étape 1). Toutefois, cela pourrait également générer des opportunités de développement et donc potentiellement des besoins immobiliers pour d'autres acteurs économiques récupérant les marchés de ces deux opérateurs sur le territoire – comme les Colis Verts.

De plus la **concertation avec les acteurs économiques sur le territoire** a montré l'impact des travaux de voirie en lien avec le projet Inspire sur le fonctionnement logistique. Les difficultés rencontrées pour desservir le cœur du territoire peuvent alors constituer des opportunités pour réfléchir à la mise en place de nouveaux services / sites de logistique urbaine.

### Des opportunités immobilières au sein de projets en cours ou à venir

Un entretien a également été mené avec un **acteur spécialisé en immobilier d'entreprises** (CBRE). Au cours de cet entretien aucun projet de développement d'ELU n'a été identifié en tant que tel, les besoins d'implantation non satisfaits étant plutôt localisés sur la première périphérie pour des sites desservant a minima tout le département.

Deux typologies de sites ont été identifiées comme des réponses possibles aux futurs besoins d'ELU :

- L'ouest de la zone du Brézet : ce site est à la fois très bien raccordé au réseau routier national et, dans sa partie ouest, suffisamment proche du centre-ville pour rendre possible une offre de service cyclo-logistique. Un site industriel est en cours de renouvellement par le promoteur P2I : le projet « La Manufacture », qui intègre notamment près de 2 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités en rez-de-chaussée pouvant accueillir des activités de distribution (tarif de location 80 à 90 €/m<sup>2</sup>/an – potentiellement compatible avec une activité de cyclo-logistique)
- Les anciens garages du Centre-Ville : le site occupé par Urby était un ancien garage. En cas de cessation d'activité d'un garage en proximité immédiate du centre-ville, ce type d'immobilier peut se prêter à une activité de distribution (hauteur des locaux, accessibilité PL, ...)

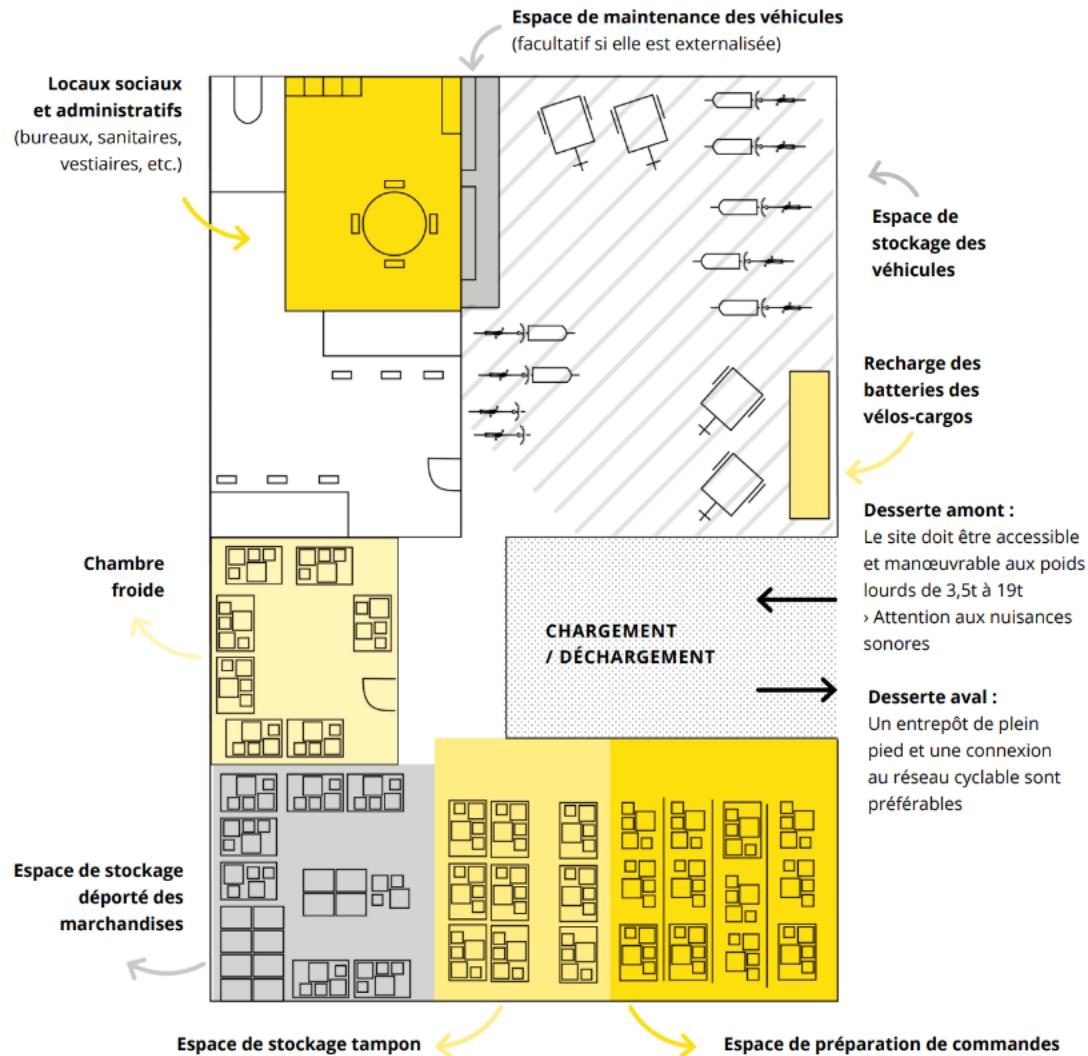
Enfin un autre entretien a été mené avec le référent chez **Michelin** du **projet associatif du Quartier des Pistes de Cataroux**, sur un ancien site industriel de Michelin. Sur ce site en cours de réaménagement, l'implantation d'une activité de cyclo-logistique est envisagée. La localisation à 3 km du centre-ville semble adaptée à ce type de services.

## ÉTAPE 3 : IDENTIFICATION DES POTENTIELS FONCIERS ET IMMOBILIERS

## Rappel de la configuration type d'un espace urbain de distribution



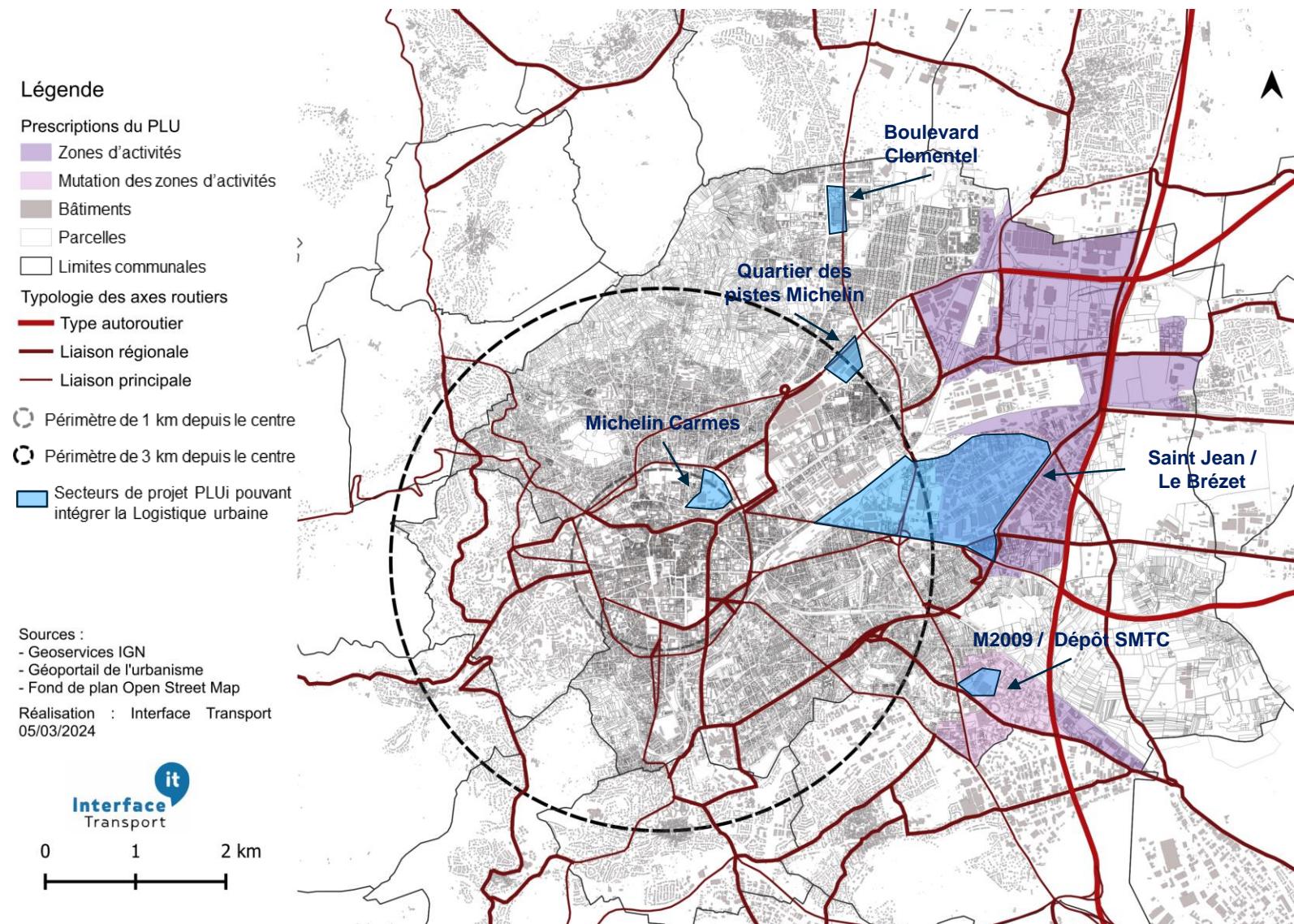
### Focus Cyclo-logistique



- Localisation : à **moins de 2-3km de l'hypercentre**, proche des axes routiers (accessible poids lourds) et des réseaux cyclables.
- SDP : **entre 150 et 800 m<sup>2</sup>**. La moyenne en France se situe autour de 450m<sup>2</sup>. On compte 35m<sup>2</sup> par vélo-cargo. Réutilisation de locaux d'activités à privilégier.
- Caractéristiques techniques :
  - PL : espace de déchargement (aire de livraison devant le local ou bâtiment accessible PL)
  - Vélos : idéal RdC, pas de pavés, rampes d'accès aux pentes inférieures à 8% pour permettre à l'ensemble des activités de cyclologistique de pouvoir se faire, possibilité de charger les batteries
- Si mutualisation entre acteurs, éviter des acteurs concurrents (autres cyclo-logisticiens) et privilégier des acteurs complémentaires (réparateurs cycles, autres métiers à vélo / vélo-cargo) → pôle « métiers à vélo »
- Loyer : le modèle économique des activités de livraison du dernier kilomètre étant fragile, il est nécessaire de bénéficier de conditions de loyer abordables pour équilibrer ces activité (moins de 70-80€/m<sup>2</sup>/an)

Source : Les Boîtes à vélo

## Analyse du PLU de Clermont Ferrand



L'analyse des zonages économiques du PLU (ici représentés « zones d'activités » et « mutation des zones d'activités ») ne fait pas ressortir de site en proximité immédiate du centre-ville.

La partie la plus à l'ouest des ZA identifiées, notamment celle du Brézet (au centre) pourrait toutefois être intéressante pour l'accueil d'activités de distribution intégrant de la cyclo-logistique car elle se situe en bordure du périmètre des 3km défini dans le cadre de la méthodologie.

NB : certaines zones à vocation économique (ex : Michelin Cataroux) ne ressortent pas explicitement de l'analyse du PLU.

Un entretien avec la direction urbaine a permis d'affiner l'analyse et d'identifier 5 sites considérés comme intéressants pour l'accueil d'activités de logistique urbaine. Dans le cadre de la mise en place du PLUi, les OAP concernant ces cinq secteurs pourraient intégrer une dimension logistique :

- Quartier des pistes Michelin
- Michelin Carmes
- Boulevard Clémentel – Auchan Nord
- Saint Jean / Le Brézet
- M2009 / dépôt SMTC

## Entretiens avec des acteurs publics propriétaires d'emprises foncières et immobilières

**Entretien avec SNCF Immo – 8 février 2024 – Béatrice AUBERT, Cheffe de Pôle Valorisation et développement et Olivier DELAIRE, Responsable valorisation foncière 63**



La SNCF est propriétaire de nombreux sites en milieu urbain dans les grandes agglomérations. Le recul du fret ferroviaire, souvent symbolisé en ville par les anciens sites de messagerie SERNAM aujourd'hui généralement vacants et/ou utilisés pour du stockage de matériel, mais également la réorganisation / rationalisation des sites ferroviaires a parfois créé des emprises sous-utilisées au contact du tissu urbaine dense.

Ces sites peuvent alors être intéressants pour accueillir une activité de logistique urbaine :

- soit par le biais d'une occupation temporaire avec des coûts d'accès à l'immobilier très accessibles permettant notamment de tester de nouvelles organisations logistiques,
- Soit dans une optique plus durable dans le cadre de projet d'aménagements mixte intégrant la logistique en rez-de-chaussée ou en sous-sol.

Sur l'agglomération de Clermont Ferrand, l'échange avec SNCF Immo n'a **pas permis d'identifier de site pouvant à court terme accueillir des espaces de logistique urbaine**. A plus long terme le secteur de Saint Jean / Pré la reine, qui est déjà concerné par l'OAP Saint-Jean Brézet pourrait connaître certaines mutations et peut donc justifier d'un suivi dans le temps

Un protocole foncier existe entre Clermont Auvergne Métropole et la SNCF : **l'intégration des enjeux de logistique urbaine dans les discussions / réflexions future du protocole pourrait être intéressante**.

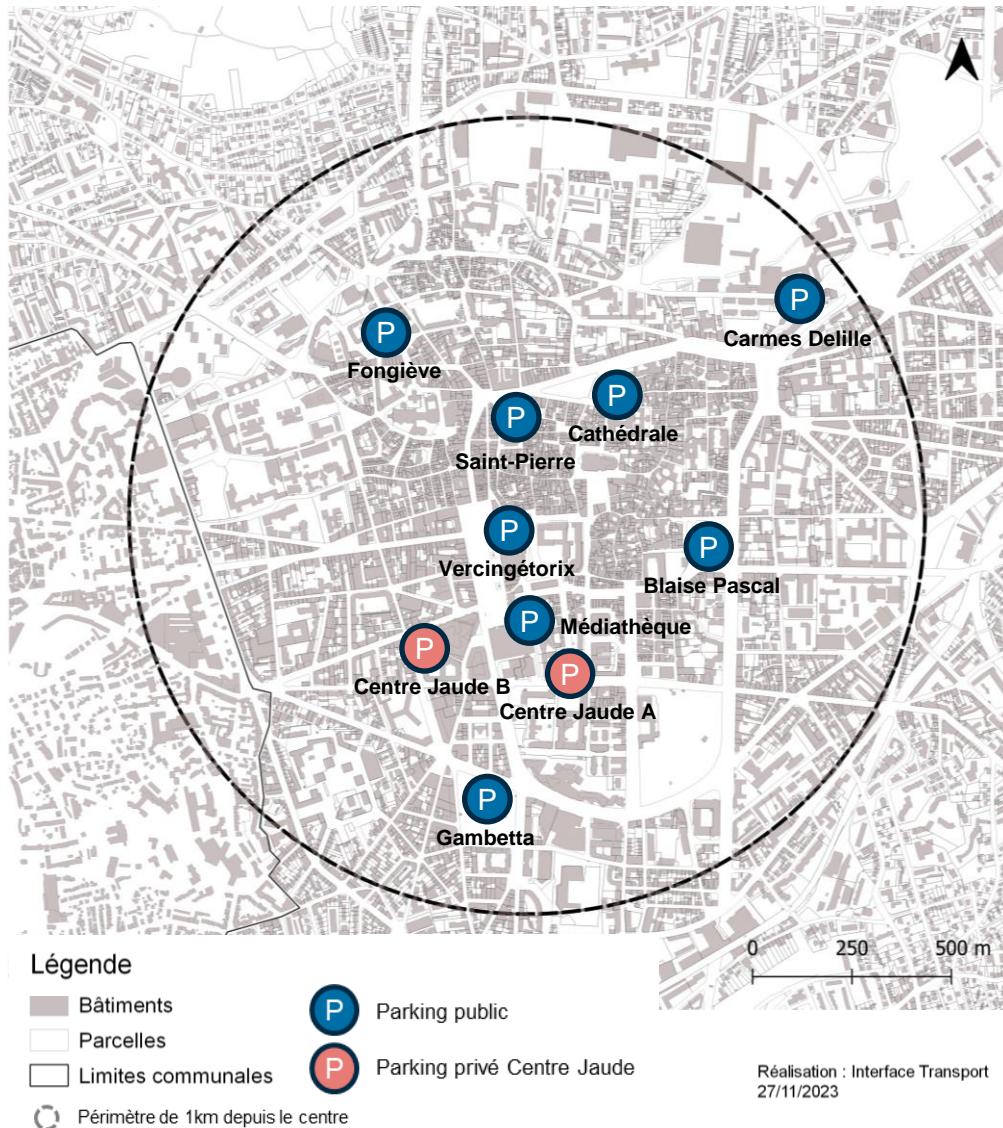
## Entretiens avec des acteurs publics propriétaires d'emprises foncières et immobilières

Entretien avec Groupe La Poste – 5 mars 2024 (**reporté**) – Sandrine HALLADE – Déléguée territoriale Puy de Dôme

A intégrer



## Opportunité de création d'ELU au sein des parking en ouvrage



Les parkings en ouvrage peuvent constituer des potentiels lieux d'accueil de la logistique urbaine. Leur localisation au plus proche des centralités peut être intéressante pour desservir les commerces et habitants en mode décarbonés et la baisse de l'usage de la voiture en ville constatée sur certains territoires urbains peut libérer de l'espace utile, au moins sur certaines périodes. Les deux freins majeurs au développement d'un usage logistique de ces parkings sont la hauteur libre insuffisante ne permettant pas toujours un approvisionnement massifié (au moins 12-19T) et la présence de rampes trop importantes pour un usage cyclo-logistique.

Un entretien a été mené avec la direction de l'ingénierie d'aménagement et de mobilité pour déterminer le potentiel de mutation des parkings publics sur le centre-ville de Clermont Ferrand.

8 parkings publics en ouvrage ont été identifiés sur le centre de Clermont Ferrand. Pour autant l'échange n'a pas permis d'identifier de potentiel à court terme pour l'accueil de la logistique urbaine en leur sein. La stratégie de stationnement (en surface et en ouvrage) au sein de l'agglomération doit encore être définie (dans un délai de 1 à 2 ans) et c'est seulement une fois ce travail stratégique réalisé que pourront éventuellement être identifiés des espaces sous-utilisés (une des pistes de travail pourrait au contraire réorienter plus de stationnement vers les parkings en ouvrage et donc augmenter leur fréquentation).

De plus, au sein des parkings publics, aucun ne semble pouvoir être correctement desservi en véhicule lourd, la hauteur disponible étant généralement limitée à moins de 2m ou alors les parties accessibles de ces parkings n'étant pas couvertes (Parkings Gambetta, Henri Dunand et Blaise Pascal).

En complément des parkings publics, un travail avec le gestionnaire du parking Carré Jaude, qui est très fortement dimensionné pour répondre à certains pics d'activité (Noël, soldes, ...) mais peut-être pas plein en dehors de ces créneaux pourrait être mené.

## Analyse de la localisation des garages automobiles

### Identification des garages dans un périmètre de 1 km autour du centre-ville

#### Légende

- Garages
- Parcelles
- Bâtiments
- Limites communales

Sources :  
- SIRENE 2022 - analyse des codes NAF  
- Cadastre  
Réalisation : Interface Transport  
27/11/2023



Les garages et concessions automobiles, de par leurs dimensions intérieures et leur configuration d'accès (porte sectionnelle, accès PL), peuvent constituer des potentiels intéressants pour l'accueil d'activité de livraison du dernier kilomètre. Un suivi de l'évolution de ces sites peut donc être intéressant pour identifier des potentiels lieux d'accueil en cas, par exemple, de fermeture d'un établissement.

Sur cette cartographie ont été identifiés les établissements correspondant aux codes NAF suivants dans un rayon de 1km du centre-ville :

- 4511Z : Commerces de voitures et de véhicules automobiles légers
- 4519Z : Commerce d'autres véhicules automobiles
- 4520A : Entretien et réparation de véhicules automobiles légers
- 4520B : Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles
- 4531Z : Commerce de gros d'équipements automobiles
- 4532Z : Commerce de détail d'équipements automobiles
- 4540Z : Commerce et réparation de motocycles
- 7120A : Contrôle technique automobile

On compte 203 établissements de garage au sens large sur le périmètre de 3km autour du centre-ville.

**Dans le périmètre de 1km autour du centre-ville représenté ici (le plus adapté à la distribution finale), on compte 42 établissements.**

Un suivi de l'évolution de ces différents établissements peut être intéressant pour identifier de potentiels lieux d'accueil d'ELU.

**Le site ex-Urby était un ancien garage réaménagé pour gérer les flux de marchandises.**

*NB : un travail de vérification spécifique serait nécessaire pour s'assurer de la pertinence des sites concernés pour l'accueil d'activités de distribution. Quelques exemples sont présentés ci-après.*

## Quelques exemples de garages / concessions automobiles

### Evaluation a priori de l'intérêt de quelques sites



Carrosserie Moll – Etablissement PA2M – 11 boulevard Pasteur



Central Garage – 25 boulevard Lafayette



Speedy – Place Gallieni



ACE 63 – 130 boulevard Lavoisier

Une analyse plus fine du potentiel d'accueil des différents sites serait nécessaire pour s'assurer de leur éventuelle pertinence pour l'accueil d'activités de distribution en fonction de différents critères :

- Localisation du bâtiment ;
- Surface bâtie ;
- Hauteur du local ;
- Capacité de remisage ;
- Accessibilité amont (multimodalité, poids lourds, ...) ;
- Desserte aval du centre-ville (cyclo, ...).

Sur les exemples présentés ici, certains semblent a priori adaptés à l'accueil d'un site de logistique urbaine : espace public permettant les manœuvres, porte sectionnelle, hauteur, ...

A l'inverse le 4<sup>ème</sup> exemple ne s'avèrera pas adapté.

## Sites d'accueil potentiels identifiés pour l'accueil d'ELU



Sources :  
- Geoservices IGN  
- Fond de plan Open Street Map  
Réalisation : Interface Transport  
05/03/2024

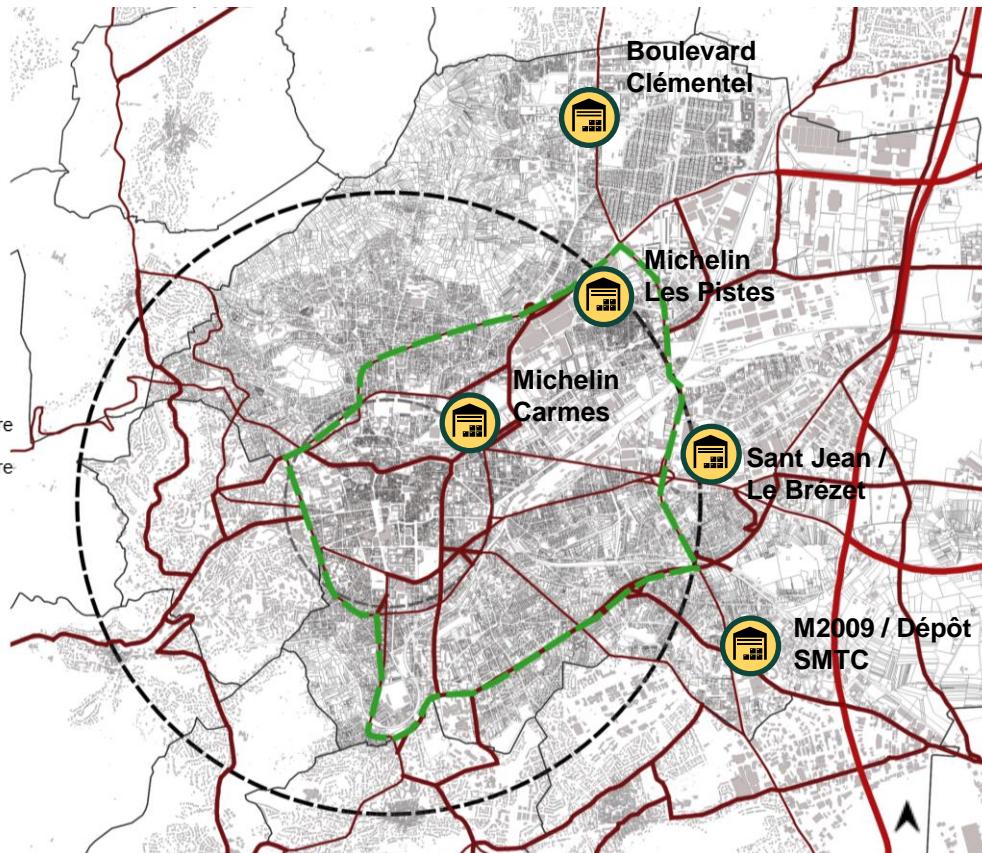
A l'issue du travail d'identification des sites potentiels pour l'accueil d'Espaces de logistique urbaine sur le territoire, plusieurs sites ou secteurs ont été identifiés.

### 3 sites accueillent ou ont accueilli des activités de distribution urbaine:

- Le site des Colis verts à 1 km du centre-ville est aujourd'hui en exploitation
- Le site ex Urby à moins d'1 km du centre-ville n'est plus à ce jour exploité mais pourrait être à nouveau mobilisé
- Le site ex Auvertrans, situé à près de 4km du centre-ville soit un peu éloigné pour une activité du dernier kilomètre

**Ces sites ayant ou ayant eu un rôle pour la distribution sur le territoire, l'enjeu principal consiste à préserver cette vocation sous réserve que les sites concernés soit toujours adaptés à la gestion des flux (cf. site Colis Verts?)**

## Sites d'accueil potentiels identifiés pour l'accueil d'ELU



**5 secteurs potentiels** pour l'accueil d'activités logistiques du dernier kilomètre.

- **Ilot Michelin Carmes** (1km du centre-ville) – très proche du centre-ville et accessible en amont par des voiries structurantes le secteur cumule les qualités pour l'accueil d'une activité logistique du dernier kilomètre, sous réserve de la faisabilité immobilière et financière (typologie de locaux à construire, niveau de loyer)
- **Quartier des Pistes** (3km du CV) – situé plus loin du centre-ville, le site bénéficie d'une très excellente accessibilité amont (proximité autoroute). La volonté du propriétaire (Michelin) d'accueillir une activité de cyclo-logistique est un point fort du site, ainsi que l'existence de locaux d'activités.
- **Saint Jean – Le Brézet** (3km du CV). Sur ce secteur intégrant de nombreuses activités de distribution, seule la partie la plus à l'ouest de la zone du Brézet semble pertinente pour l'accueil de la logistique du dernier kilomètre. Le projet de « La Manufacture » pourrait accueillir ce type d'activités même si les loyers affichés restent élevés.
- **Boulevard Clémentel – Auchan nord** (4 km du CV). Ce secteur situé plus loin du centre-ville pourra s'avérer intéressant dans la perspective de maillage à long terme.
- **M2009 – Dépôt SMTC** (4 km du CV). Idem

Sur ces secteurs, les enjeux d'intervention de la collectivité peuvent être de différents ordres :

- **Réglementaire** : rédaction d'**orientations d'aménagement et de programmation** (OAP) intégrant de l'enjeu d'accueil d'une activité de distribution au PLUi.
- **Partenarial / négociation** : Favoriser l'émergence de sites de distribution au sein de fonciers privé dans le cadre **d'échanges / partenariat avec les propriétaires de sites** (ex Michelin, SNCF, La Manufacture ...)
- **Foncier** : **acquisition de foncier / mise en œuvre d'appel à projet** pour accueillir des activités de distribution du dernier kilomètre

### Légende

- Périmètre de la ZFE
- Bâtiments
- Parcelles
- Limites communales
- Typologie des axes routiers
  - Type autoroutier
  - Liaison régionale
  - Liaison principale
- Périmètre de 1km depuis le centre
- Périmètre de 3km depuis le centre
- ELU potentiel

### Evaluation de l'opportunité de créer des ELU sur le territoire au regard du contexte urbain et réglementaire

- ✓ La **pertinence du développement des ELU sur le territoire est encore limitée**
- ✓ **Mais** les **perspectives d'évolution des conditions d'accès au centre-ville** (réduction PTAC à 7,5T, future ZTL, réduction de la place de la voiture dans le cadre du projet INSPIRE) et les enjeux de décarbonation de la distribution rendent nécessaire **l'anticipation du futur besoin d'accueil de ces activités à proximité du centre-ville.**

### Evaluation du besoin en ELU des acteurs locaux

- ✓ Des besoins exprimés par certains acteurs (les Colis verts) mais dans un contexte difficile pour la filière marqué par la cessation d'activité de deux acteurs de la logistique urbaine sur le territoire en 2023 (Auvertrans et Urby)
- ✓ Des perspectives de développement de services à l'avenir

### Identification et analyse des potentiels fonciers et immobiliers

- ✓ Pas de potentiel identifié à court terme dans le patrimoine des acteurs publics interrogés mais un enjeu à intégrer cette fonction dans les réflexions à plus long terme
- ✓ Des perspectives de développement sur des fonciers privés : Michelin Quartier des Pistes, Zone du Brézet
- ✓ Une intégration des enjeux de création d'ELU dans les documents d'urbanisme (PLU – OPA) sur 5 secteurs de la commune

## ANNEXE : ENTRETIENS RÉALISÉS SUR LE TERRITOIRE

# Étude logistique urbaine en région AuRA

Entreprise	Interlocuteur	Contact
Audebert Boissons	Sophie Manzagol	<a href="mailto:sophie.manzagol@audebert-boissons.com">sophie.manzagol@audebert-boissons.com</a>
Chronopost	Christophe LE BERT	<a href="mailto:christophe.le-bert@chronopost.fr">christophe.le-bert@chronopost.fr</a>
DB Schenker	Stéphane Reuge	<a href="mailto:stephane.reuge@dbschenker.com">stephane.reuge@dbschenker.com</a>
	Roland Dauphin	<a href="mailto:roland.dauphin@dbschenker.com">roland.dauphin@dbschenker.com</a>
Europa Courses	Fabrice Gachon	<a href="mailto:fabrice.gachon@europacourses.com">fabrice.gachon@europacourses.com</a>
GLS	Anne BELISAIRE	<a href="mailto:anne.belisaire@gls-france.com">anne.belisaire@gls-france.com</a>
Les Colis Verts	Erwan CARRE	<a href="mailto:erwan@lescolisverts.fr">erwan@lescolisverts.fr</a>
	Albane CARRE	<a href="mailto:albane@lescolisverts.fr">albane@lescolisverts.fr</a>
Multi-transports	Yves Jamon	<a href="mailto:yves.jamon@multitransports.fr">yves.jamon@multitransports.fr</a>
	Pierre Dupoux	<a href="mailto:pierre.dupoux@multitransports.fr">pierre.dupoux@multitransports.fr</a>
STEF	Nicolas Marchand	<a href="mailto:nicolas.marchand@stef.com">nicolas.marchand@stef.com</a>
	Rémi Juliat	<a href="mailto:remi.juliat@stef.com">remi.juliat@stef.com</a>
Pomona – Terre Azur	Rémy Biendel	<a href="mailto:r.biendel@terreazur.fr">r.biendel@terreazur.fr</a>
Urby	Magali Detrille	<a href="mailto:magali.detrille@urby.fr">magali.detrille@urby.fr</a>
Transports Blanquet	Sébastien Blanquet	<a href="mailto:sblanquet@transports-blanquet.fr">sblanquet@transports-blanquet.fr</a>
CBRE	Fabien Chapelle	<a href="mailto:f.chapelle@atrium-cbre.com">f.chapelle@atrium-cbre.com</a>
Michelin	Olivier Morel	<a href="mailto:olivier.morel@michelin.com">olivier.morel@michelin.com</a>
Clermont Auvergne Métropole	Fabrice Beaulieu	<a href="mailto:fbeaulieu@clermontmetropole.eu">fbeaulieu@clermontmetropole.eu</a>
Groupe La Poste	Sandrine Hallade	<a href="mailto:sandrine.hallade@laposte.fr">sandrine.hallade@laposte.fr</a>
SNCF Immobilier	Béatrice Aubert	<a href="mailto:beatrice.aubert@sncf.fr">beatrice.aubert@sncf.fr</a>
	Olivier Delaire	<a href="mailto:olivier.delaire@sncf.fr">olivier.delaire@sncf.fr</a>