



Diagnostic de la logistique urbaine et du foncier logistique en AuRA

Phase 3 : Méthodologie d'aide à la décision pour la mise en place d' ELU

Octobre 2023



Rédigé par	MCL/ADI	Date	25/08/2023
Validé par	HNI/EBA	Version	V1.0

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
1 PREAMBULE	3
1.1 CADRAGE DE L'ETUDE	3
1.2 L'ELU, UN OUTIL AU SERVICE D'UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE	3
2 METHODOLOGIE D'AIDE A LA DECISION POUR L'IMPLANTATION D'ELU	7
ETAPE 1 : EVALUATION DE L'OPPORTUNITE D'UN ELU AU REGARD DU CONTEXTE URBAIN ET REGLEMENTAIRE.....	8
ETAPE 2 : EVALUATION DU BESOIN EN ELU DES ACTEURS LOCAUX.....	15
ETAPE 3 : IDENTIFICATION DES POTENTIELS FONCIERS ET IMMOBILIERS	16
ETAPE 4 : ANALYSER LES POTENTIELS FONCIERS ET IMMOBILIERS	18
SUITES DU TRAVAIL A MENER POUR MOBILISER LES FONCIERS/IMMOBILIERS EN FAVEUR DE LA LOGISTIQUE URBAINE	19

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 questionner 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 des lieux du fonctionnement logistique des différentes agglomérations (monographies) et d'une analyse comparative à l'échelle régionale. La deuxième phase d'étude a permis d'établir une méthodologie reproductible pour recenser, cartographier et caractériser l'ensemble des Espaces Logistiques Urbains (ELU) existants sur les territoires concernés par l'étude. La troisième et dernière phase, objet du présent rapport, propose une méthodologie opérationnelle à destination des collectivités pour évaluer l'opportunité d'implanter un ELU en fonction du contexte (urbain, réglementaire) et du besoin des acteurs, et pour identifier et analyser des opportunités foncières et immobilières.

1.2 L'ELU, un outil au service d'une logistique urbaine durable

1.2.1 Bénéfices d'un ELU sur un territoire

Le croisement de plusieurs définitions sur la notion d'ELU (voir rapport de phase 2) a permis d'arrêter le périmètre retenu pour l'étude : des objets immobiliers intégrés au milieu urbain dense, support des

activités de distribution capillaires dans les centres-villes, permettant des opérations de *cross-docking* pour passer des marchandises d'un véhicule lourd à des véhicules plus légers et préférentiellement faiblement émissifs de polluants et gaz à effet de serre.

L'ELU doit ainsi permettre de massifier le transport de marchandises, depuis des plateformes régionales éloignées des centres-villes, jusqu'à un dernier point de rupture de charge au plus proche des sites de distribution. Là, les marchandises sont regroupées en fonction de leur destination finale pour composer des tournées de distribution optimisées, et transférées pour ce faire dans des véhicules adaptés à la circulation dans le cœur urbain dense : véhicules utilitaires légers électriques, cargo-cycles, ou peut-être à l'avenir des droïdes autonomes. Plusieurs fonctionnements sont possibles pour la distribution finale en aval de l'ELU : soit elle est assurée par l'opérateur qui a réalisé l'approvisionnement amont maîtrisant alors toute la chaîne de distribution, soit elle est confiée à un opérateur unique, spécialiste du dernier kilomètre, mutualisant potentiellement les livraisons de plusieurs de ses clients.

Cette opération de massification au plus près des sites de livraison doit permettre d'améliorer la performance des livraisons, car si les petits véhicules thermiques sont plus adaptés à la circulation dans des milieux urbains contraints, leur bilan relatif est moins bon que celui des poids lourds. Rapporté à la tonne transportée ils émettent davantage de CO₂, et engendrent aussi une occupation accrue de l'espace public, puisque l'on multiplie le nombre de véhicules en circulation pour un volume de marchandises donné. Par ailleurs, dans une optique d'amélioration de l'offre des opérateurs de logistique urbaine, les ELU sont aussi susceptibles d'héberger des services complémentaires à destination des commerçants, des artisans, voire des habitants du territoire (stock déporté, préparation de commande, point relais colis, ...).

Pour autant le recours à un ELU ne va pas de soi pour les professionnels du transport et de la logistique, malgré les performances attendues en termes de fonctionnement urbain, pour la simple et bonne raison qu'une rupture de charge supplémentaire dans leur organisation se traduit par des coûts supplémentaires (liés à la perte de temps, au coût de la structure, de la manutention, ...). Certains facteurs vont rendre plus acceptable, ou du moins envisageable, le recours à un tel outil. Il s'agit pour la collectivité de bien les identifier.

1.2.2 Facteurs favorisant le recours à un ELU pour les opérateurs

La réglementation d'accès au centre-ville est un levier à la disposition des collectivités pour pousser les professionnels du transport à recourir à un ELU. En particulier l'application de contraintes sur les motorisations des véhicules de livraison, sur leur gabarit, leur PTAC, ou encore sur les horaires autorisés aux livraisons, sont susceptibles de pousser les opérateurs à remettre en question leur organisation logistique. Davantage de contraintes impactera nécessairement la productivité des

opérateurs, à tel point que le coût que représente une rupture de charge supplémentaire (via un ELU) pourrait finalement être compensé par un regain de productivité.

Dans le même esprit, la présence d'une zone à accès réglementé (Zone à Trafic Limité, aire piétonne) sera de nature à favoriser une refonte de l'organisation logistique des opérateurs. Plus le périmètre concerné sera important, et plus le recours à un ELU deviendra pertinent. On comprend aisément qu'une simple rue piétonne pourrait être livrée depuis une rue adjacente, tandis qu'une aire piétonne couvrant tout un centre-ville impliquerait une plus grande adaptation de la part des opérateurs, laquelle pourrait consister à recourir à un ELU en propre ou en sous-traitance en confiant sa marchandise à un prestataire spécialiste du dernier kilomètre. C'est typiquement ce qu'a démontré la création de l'aire piétonne de l'Ecusson à Montpellier en 2004 qui a entraîné la création de nouveaux services de livraison s'appuyant sur des locaux à proximité du périmètre à desservir.

La dégradation des conditions de circulation sera aussi un facteur incitatif pour recourir à un ELU. En l'occurrence il ne s'agit pas explicitement d'un levier que peut activer la collectivité, du moins cela ne peut constituer un objectif en soi, mais certains aménagements, plans de circulation ou certaines réglementations induiront une dégradation des conditions de circulation et de la congestion, ce qui impactera les activités de transport.

Quoiqu'il en soit c'est bien la notion de contrainte à desservir une zone qui pousserait les opérateurs de transport à s'adapter en faisant évoluer leur organisation. Dès lors l'ELU s'inscrirait comme une solution pour répondre au défi de desserte des zones très contraintes, en permettant de recourir à des véhicules de livraison plus petits sur le périmètre où ils sont vraiment pertinents (un trajet d'approche de plusieurs kilomètres, depuis une plateforme en périphérie jusqu'à une zone de desserte en centre-ville, ne faisant pas partie du champ de pertinence d'un VUL ou *a fortiori* d'un cargo-cycle).

La mise en place d'une ZFE-m est également un facteur qui peut influencer sur la création d'un ELU et a d'ailleurs été identifiée comme un moteur de la création par exemple de l'Hôtel logistique urbain du Port Edouard Herriot à Lyon. Pour autant l'élargissement progressif de ces réglementations pour couvrir plus de 50% de la population de l'agglomération peut venir questionner les organisations logistiques à une échelle plus large que le centre urbain. En effet, les sites logistiques de périphérie (niveaux 3 et 4) peuvent alors se retrouver à l'intérieur du périmètre ce qui pose autant la question d'une transition accélérée des flottes de véhicules utilisées que potentiellement d'un éloignement/desserrement supplémentaire de ces sites logistiques.

De manière transversale par rapport aux facteurs évoqués précédemment l'on perçoit aussi une notion de masse critique qui s'appréciera en fonction de l'activité de chaque opérateur sur un périmètre donné. Ça n'est qu'au-delà d'un certain volume d'activité qu'un opérateur consentira à faire évoluer son organisation en assumant les coûts associés. A titre d'exemple, un acteur de la distribution de colis

ecommerce a indiqué dans le cadre des entretiens prévoir l'ouverture d'un ELU intégrant la cyclo-logistique à partir d'un volume 1000 colis par jour sur un périmètre de 3km.

Cette notion de masse critique pourrait aussi faire référence à la taille des entreprises, étant entendu qu'une structure d'envergure (inter)nationale aura davantage la capacité (moyens financiers, ressources humaines dédiées) à faire évoluer son organisation qu'une PME locale à moins que celle-ci ne soit lié à l'un des réseaux de distribution nationaux.

1.2.3 Retour sur les différentes formes d'ELU sur les territoires

Une première dynamique d'initiatives de distribution urbaine a vu le jour dans plusieurs agglomérations régionales (Lyon, Annecy, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand) au milieu des années 2010. Ces projets basés sur l'ambition d'une mutualisation des flux notamment de la messagerie traditionnelle avec des moyens de transport lourds n'ont pas pu se pérenniser malgré pour certains le support financier au moins transitoire de collectivités. Les raisons de ces échecs sont multiples : couts de structures trop importants, part de marché trop faible, contraintes d'accès aux centres-villes pas assez strictes, ...

Depuis quelques années, de nouvelles initiatives ont vu le jour, portées en partie par la croissance des flux de colis liés au e-commerce mais également par l'augmentation des contraintes urbaines (congestion, réglementation). Ces projets peuvent être le fait d'opérateurs souhaitant adapter leurs moyens de livraison au contexte urbain dense et congestionné comme par exemple DPD et Amazon à Paris ou encore DB Schenker à Lyon. Mais ils peuvent également être portés par des entreprises spécialisées sur la distribution urbaine et intervenant en sous-traitance de transporteurs sur le dernier kilomètre comme Urby à l'échelle nationale ou encore Becycle à Lyon et autres Toutenvélo à Grenoble.

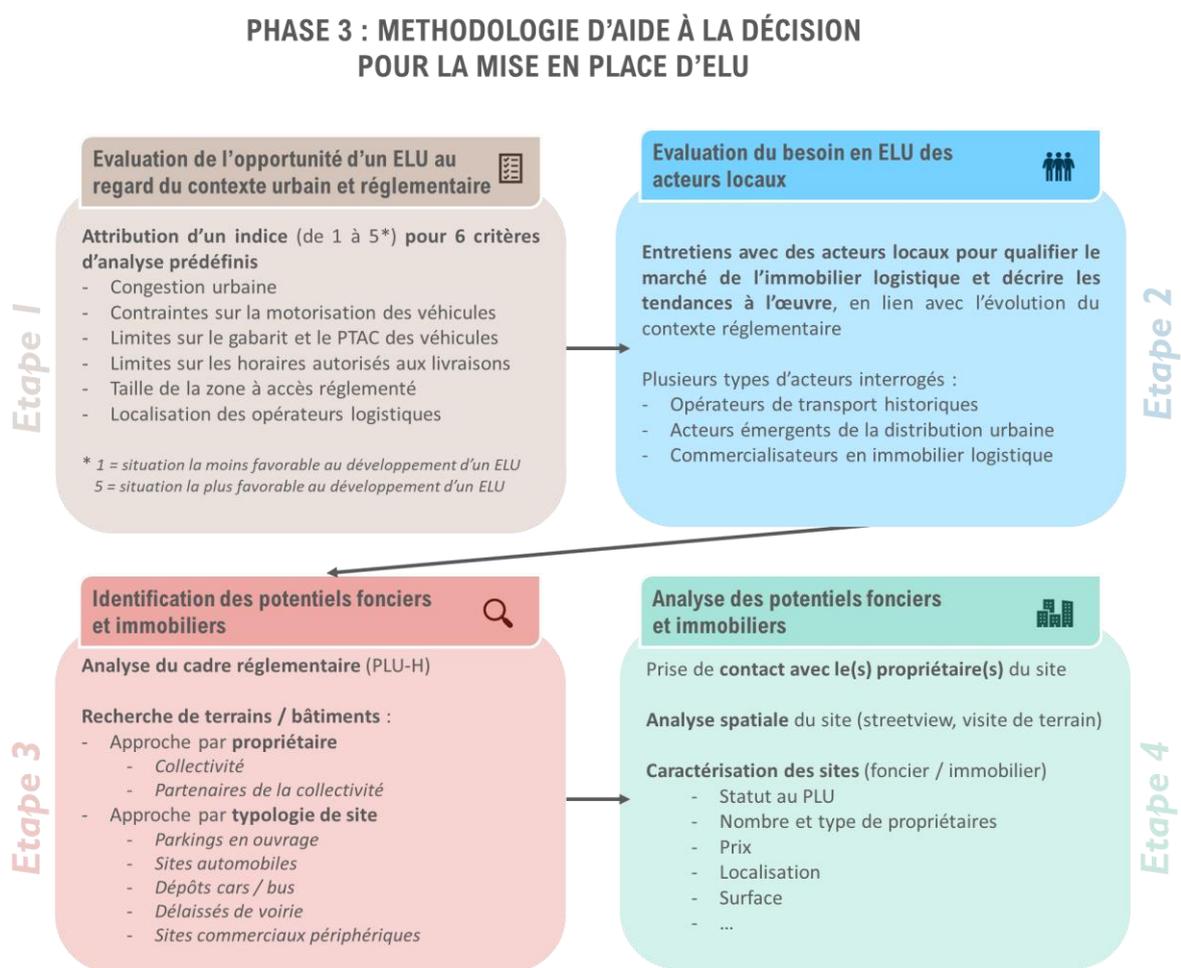
Du point de vue immobilier, au regard de la tension sur les locaux dans les métropoles, ces acteurs s'implantent souvent de manière opportuniste dans des locaux d'activité historiques ou d'anciens rez-de-chaussée commerciaux. Mais certaines collectivités ont fait le choix d'accompagner ces projets :

- Soit directement par le biais d'appel à projet foncier/immobilier comme à Bayonne avec le service Hemengo Erlea ou à Grenoble avec le lancement d'Evol devenu Urby.
- Soit indirectement via des structures parapubliques comme LPA à Lyon ou Sogaris à Paris qui ont pu développer des ELU au sein d'anciens parkings notamment (Beaugrenelle à Paris, Les Halles à Lyon, ...) ou via des projets de construction immobilière (Chapelle internationale à Paris, HLU Edouard Herriot à Lyon, ...).

2 METHODOLOGIE D'AIDE A LA DECISION POUR L'IMPLANTATION D'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, des retours d'expérience 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

Etape 1 : Evaluation de l'opportunité d'un ELU au regard du contexte urbain et réglementaire

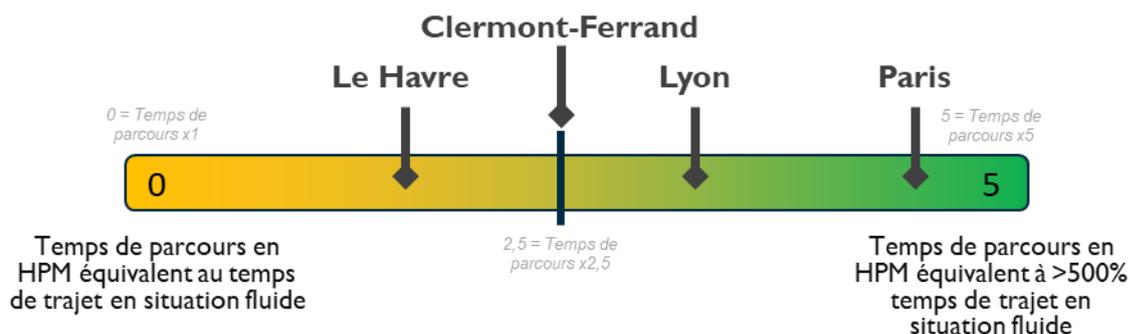
L'implantation d'un ELU fera sens dans certains contextes urbains, singulièrement dans des zones denses et contraintes. Plusieurs critères peuvent être regardés pour apprécier le besoin ou l'opportunité d'implanter un ELU en fonction du contexte local. En positionnant le périmètre étudié, pour chaque critère, sur une échelle de 0 à 5 (0 étant le cas le moins favorable pour l'implantation d'un ELU, 5 le plus favorable), on pourra finalement se prononcer sur l'opportunité d'y implanter un ELU. Pour chaque critère d'analyse des exemples différenciés ont été choisis afin de valider sa pertinence.

- **La congestion urbaine**

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, qui préféreront développer un site urbain ou confier leurs marchandises à un acteur tiers, qui en opérant une rupture de charge plus proche du tissu urbain dense pourra massifier l'approvisionnement en amont (voire le déconnecter de l'heure de pointe du matin) et disposera en aval de véhicules plus adaptés pour se soustraire à la congestion (cargo-cycles notamment, selon le type de marchandises transportées), plutôt que de s'engager eux-mêmes dans la zone contrainte.

On utilisera comme indicateur le coefficient multiplicateur entre le temps de parcours en situation fluide (en pleine nuit par exemple) et le temps de parcours en heure de pointe du matin - obtenu via simulation de parcours par l'algorithme public de Google Maps - sur un parcours type de 5 à 10 km entre une zone d'implantation des opérateurs logistiques en périphérie de l'agglomération et le centre-ville.

*Afin d'établir l'échelle d'analyse, nous avons retenu Le Havre comme agglomération emblématique d'une faible congestion et inversement, Paris, comme territoire très congestionné. Ci-après quelques exemples d'application de la méthodologie : Saint-Romain-de-Colbosc – Le Havre = 28min en période fluide. VS 50min en période fortement congestionnée = **x1,8** ; Gerzat – Place de Jaude = 16min. VS 40min. = **x 2,5** ; Mions – Place Bellecour = 18min. VS 55min. = **x3** ; Chilly Mazarin – Rue de Rivoli = 30min. VS 2h10 = **x4,3***



Réalisation : Interface Transport, 2023

- **Les contraintes sur la motorisation des véhicules**

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 peut-être pas au reste de leur activité et/ou qui représentent un coût supplémentaire par rapport aux véhicules thermiques qu'ils utilisent (lequel ne saurait être répercuté dans le prix de leur prestation) voire qui n'existent pas sur le marché ou avec des délais très longs pour certains types de véhicules.

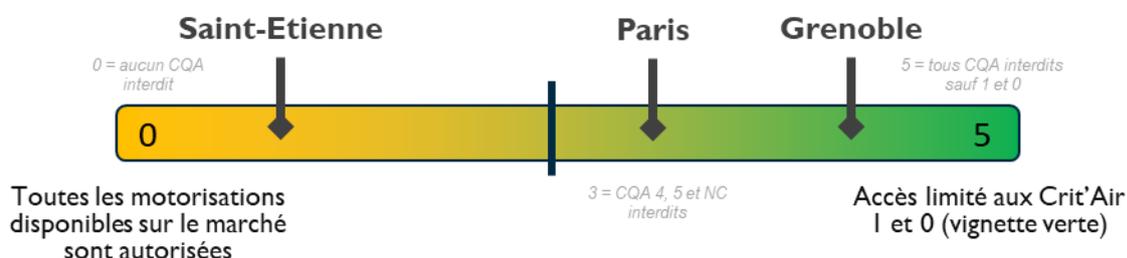
On utilisera comme indicateur le nombre de catégories Crit'Air différentes (6 catégories + non classées) qui restent autorisées dans la zone pour apprécier les contraintes sur la motorisation des véhicules. Un territoire limitant l'accès aux véhicules de catégorie 1 et 0 (perspective aujourd'hui envisagée à court moyen terme à Grenoble et Lyon et correspondant aujourd'hui à une interdiction des véhicules diesel) obtiendrait la note de 5/5. A l'inverse un territoire n'interdisant l'accès aux seuls véhicules non classés obtiendrait la note de 1/5).

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 proposée

Par exemple : la Métropole de Grenoble interdit l'accès à sa ZFE-m aux véhicules utilitaires légers et poids lourds classés 3, 4, 5 et NC correspondant à la note de 4/5. La Ville de Paris interdit l'accès à sa ZFE-m aux véhicules utilitaires légers et poids lourds classés 4, 5 et NC correspondant à la note de 3/5. La Métropole de Saint-Etienne interdit l'accès à sa ZFE-m uniquement aux véhicules utilitaires légers et poids lourds classés NC correspondant à la note de 1/5.

A noter : les véhicules électriques et hydrogènes sont classés Crit'air 0, les véhicules gaz, hybride rechargeable et essence récents sont classés Crit'air 1, les véhicules diesel les plus performants à ce jour sont classés Crit'air 2.



Réalisation : Interface Transport, 2023

- **Les limites sur le gabarit et le PTAC des véhicules**

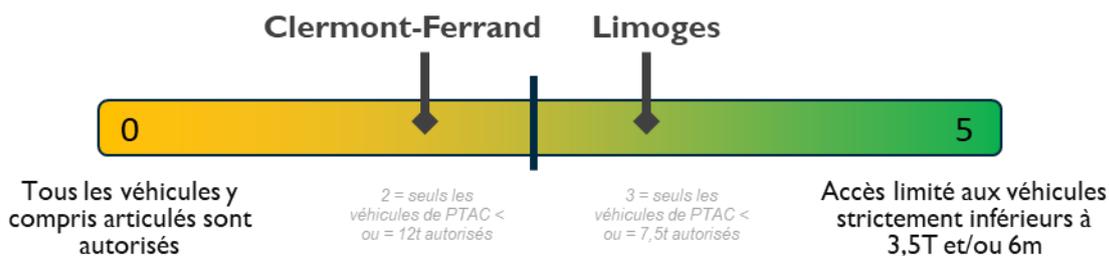
Plus la contrainte sur le gabarit ou le PTAC des véhicules est forte, plus la création d'un ELU est pertinente. Les opérateurs qui ne sont pas implantés dans l'agglomération (ou plus spécifiquement à proximité de la zone à desservir) ne pourront pas livrer avec leurs véhicules d'approche, qui sont des 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.

On utilisera comme indicateur les classes de tonnages et/ou les gabarits autorisés. Aucune classification officielle ne permet de hiérarchiser ces différentes catégories de véhicules, aussi la notation proposée a-t-elle été construite à dire d'expert.

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

Par exemple : à Limoges, les livraisons en zone piétonne sont limitées aux véhicules de PTAC < 7,5 tonnes, en raison des caractéristiques physiques de voirie. A Clermont-Ferrand, les livraisons en zone piétonne sont limitées aux véhicules de PTAC < 12 tonnes



Réalisation : Interface Transport, 2023

- **Limites sur les horaires autorisés aux livraisons**

Plus la contrainte horaire pour livrer est forte, plus la création d'un ELU est pertinente. Il ne sera pas possible pour tous les opérateurs de livrer l'ensemble de leurs clients sur une plage horaire réduite, 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 particuliers type cargo-cycles).

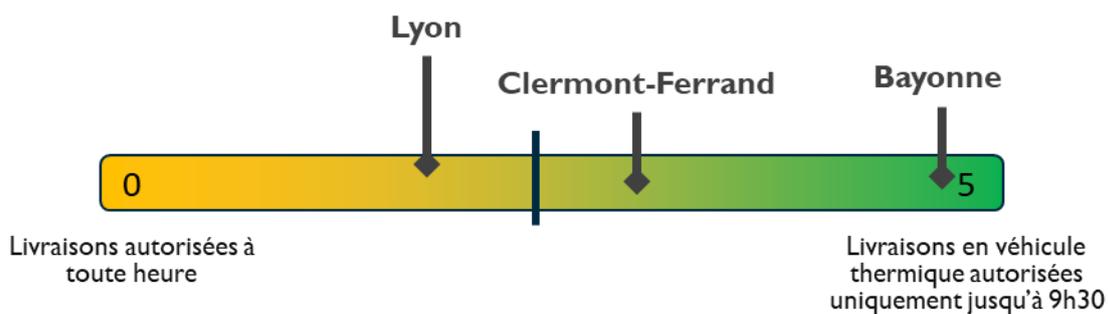
On utilisera comme indicateur différents exemples connus de réglementations en la matière, de la plus laxiste à la plus restrictive. L'horaire de référence retenu pour la notation est l'horaire de livraison possible en véhicule thermique diesel ou essence. En effet certains territoires ont mis en place des avantages aux véhicules décarbonés, avantage qui peuvent également être favorable pour la mise place d'un ELU.

Tout horaire autorisé	Livraisons autorisées jusqu'à 11 ou 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

Par exemple : à Clermont-Ferrand (centre historique) les livraisons sont autorisées entre 5h et 11h et à Lyon entre 6h et 11h30. A Bayonne, les livraisons sont autorisées :

- *Entre 6h et 9h30 (tolérance jusqu'à 10h pour les véhicules déjà présents dans la zone) pour les véhicules thermiques ;*
- *Jusqu'à 11h30 pour les PL électriques et hybrides, et un créneau supplémentaire 14h30-18h pour les VUL électriques et hybrides ;*
- *Toute la journée pour les vélos.*



Réalisation : Interface Transport, 2023

- **La taille de la zone à accès réglementé / aire piétonne**

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. 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.

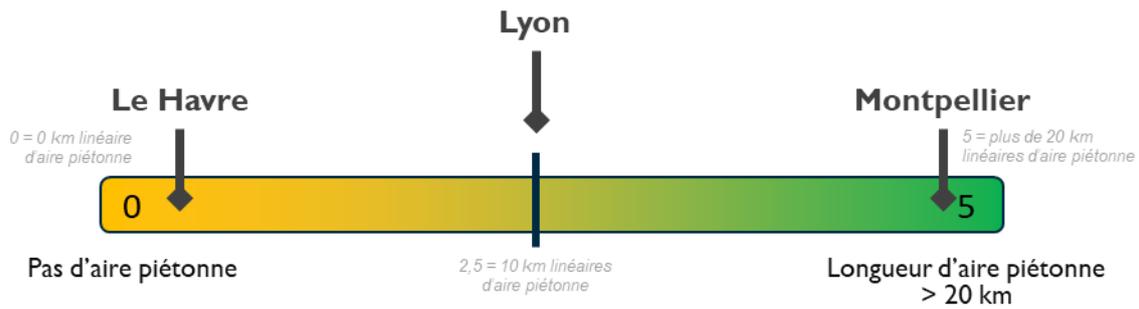
On utilisera comme indicateur la taille de la zone réglementée (linéaire d'aire piétonne en km) qui peut être calculée par chaque collectivité. Cet indicateur absolu a été choisi plutôt qu'un indicateur relatif (part des voies piétonnes par rapport à l'ensemble des voies), car l'enjeu est d'identifier la masse critique représentée par les établissements et habitants concernés par un secteur à accès réglementé.

Pour établir la grille de notation, les données issues d'une étude menée par le CEREMA¹ ont été utilisées afin d'évaluer comparativement le volume sur certaines agglomérations françaises. A noter que ces données présentent certaines lacunes (données disponibles pour une trentaine de villes uniquement et pour les années 2016-2019 sans mise à jour).

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

Par exemple : Montpellier compte 22,8 km d'aire piétonne, Le Havre 1,7 km, Lyon 10,5 km.

¹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/lineaire-zones-circulation-apaisee-quelques-chiffres>



Réalisation : Interface Transport, 2023

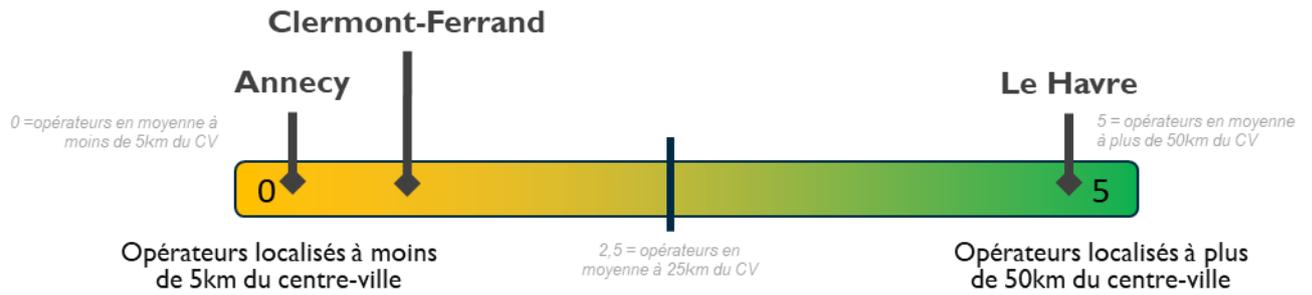
- **Localisation des opérateurs logistiques**

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.

On utilisera comme indicateur la distance au centre-ville de quelques opérateurs clés de la distribution (acteurs de la messagerie, messagerie express, alimentaire, ...).

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

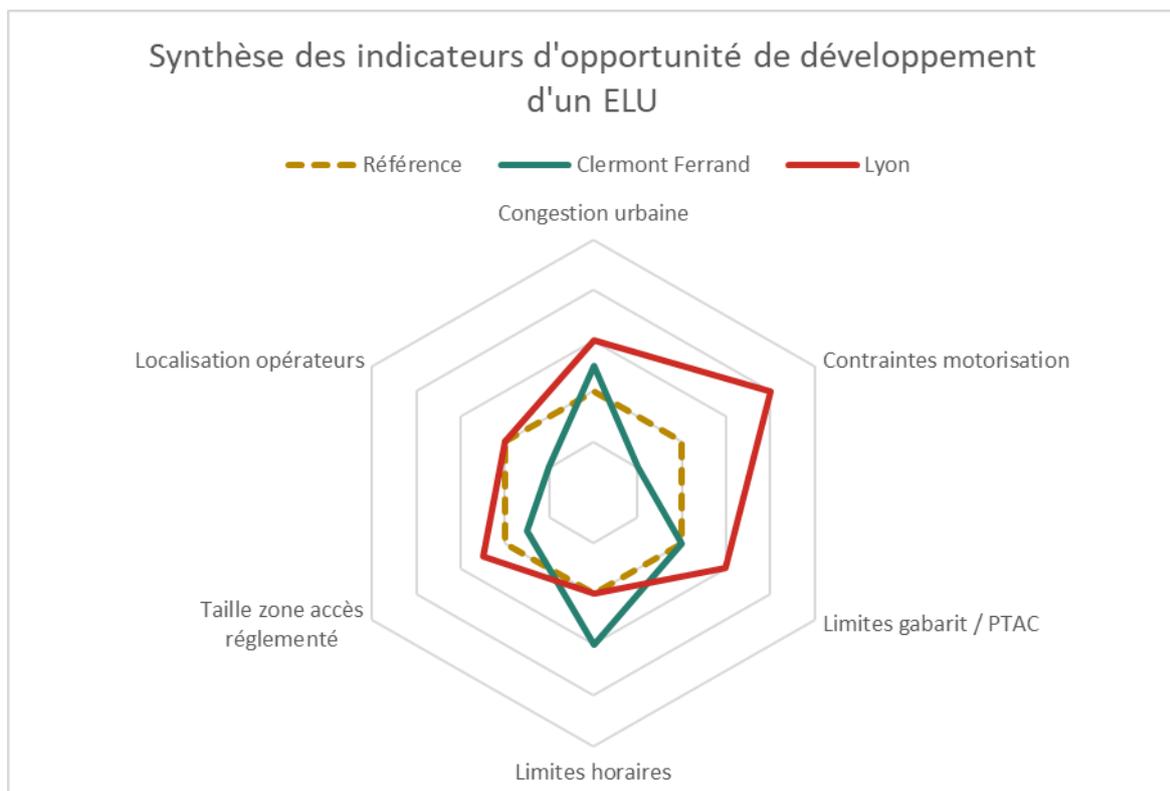
Par exemple : A Annecy, Kuehne + Nagel est localisé à 2,5 km du centre-ville, Dachser à 4,5 km et les Transports Besson à 8 km. A Clermont-Ferrand, Heppner est localisé à 10,5 km du centre-ville, Geodis à 11,5 km et DB Schenker à 12,5 km Au Havre, Geodis est localisé à 20 km du centre-ville, Ziegler à 73 km et DB Schenker à 87 km.



Réalisation : Interface Transport, 2023

- **Synthèse de l'étude d'opportunité**

L'ensemble des indicateurs seront finalement combinés dans un graphique permettant d'estimer l'opportunité, ou non, de développer un ELU sur le territoire.



Réalisation : Interface Transport, 2023

Les cas des agglomérations de Clermont-Ferrand et Lyon ont ici été « testées ». En prenant une note de référence de 2/5 pour estimer l'opportunité du développement d'ELU intégrant une dimension cyclo-logistique, Clermont Ferrand atteint au moins la note de référence sur 3 critères sur 6, quand l'agglomération lyonnaise atteint la note de référence sur l'ensemble des critères. Cette estimation semble bien conforme à la réalité du terrain alors que 2 cyclo-logisticiens interviennent sur Clermont-

Ferrand (Urby et Colis verts), quand la dynamique cyclo-logistique sur Lyon apparaît elle très forte (nombreux acteurs cyclo-logistiques).

Estimation du temps nécessaire pour l'évaluation de l'opportunité d'un ELU au regard du contexte urbain et réglementaire : 1 jour de travail

Etape 2 : Evaluation du besoin en ELU des acteurs locaux

En complément du bilan des contraintes d'accès au centre-ville, un travail de recueil des besoins des acteurs de la distribution présents sur le territoire doit être mené pour évaluer la pertinence d'y implanter un ELU. Ces entretiens doivent permettre de qualifier localement le marché de l'immobilier logistique et de cerner les tendances et besoins des acteurs de la distribution, en lien avec l'évolution du contexte réglementaire et des organisations logistiques. Les entretiens doivent couvrir plusieurs typologies d'acteurs.

En premier lieu, et si cela n'a pas déjà été fait précédemment, des entretiens avec les opérateurs de transport doivent être conduits. Ces entretiens ont vocation à dresser un état des lieux de l'organisation logistique des acteurs interrogés, à les sonder sur la mise en œuvre de nouveaux modèles de distribution et sur les perspectives liées à l'usage d'un Espace de Logistique Urbain. Ils doivent donc permettre de décrire l'organisation actuelle de la distribution sur le territoire concerné (ressources humaines et matérielles), les principales contraintes rencontrées, les réponses envisagées pour adresser ces enjeux, et les caractéristiques spatiales et fonctionnelles d'un espace type ELU pour répondre aux besoins des acteurs de la distribution. Il est possible de raisonner par filières d'activités pour adresser la diversité des spécialistes du transport susceptibles d'avoir recours à un ELU. Il sera donc intéressant d'interroger notamment les acteurs de la messagerie traditionnelle, de la messagerie express, de l'alimentaire, de la boisson. D'autres filières peuvent intégrer cette liste, en fonction du contexte local et de la présence marquée de telle ou telle activité sur le territoire.

Des acteurs émergents de la distribution urbaine, nouveaux entrants sur ce marché doivent également être interrogés, comme les cyclo-logisticiens. Les entretiens avec ces acteurs doivent permettre de comprendre leur fonctionnement actuel et de décrire les besoins immobiliers pour leur développement sur le territoire. De la même manière que pour les acteurs historiques de la distribution, ces entretiens doivent permettre de décrire l'organisation des acteurs interrogés, les contraintes qu'ils rencontrent et les prérequis pour la conception d'un ELU qui soit parfaitement fonctionnel. Le développement de ces entreprises va de pair avec l'apaisement des centres-villes qu'accompagne le déploiement d'un ELU. Ce sont typiquement ces acteurs qui sont susceptibles d'opérer des flux de livraison dans l'urbain, en aval d'un ELU, pour le compte d'acteurs traditionnels de la distribution.

Une troisième catégorie d'acteurs à interroger est celle des commercialisateurs en immobilier logistique, qui ne sont donc pas à proprement parler des acteurs de la distribution mais bien des spécialistes du foncier et de l'immobilier dans ce domaine. Ces acteurs ont une connaissance fine du marché, et ce d'autant plus que 3 gros faiseurs seulement (Arthur Loyd Logistique, CBRE, JLL) concentrent une grosse partie de l'activité. Ils peuvent délivrer des informations sur les tendances du marché, les niveaux de demandes non satisfaites sur le territoire, les caractéristiques des demandes en termes de localisation, de surfaces, d'accès, etc. et les typologies de preneurs.

Un minimum de 2 à 3 entretiens par typologie d'acteurs devrait être visé pour obtenir une évaluation du besoin suffisamment représentative de l'écosystème local. A l'issue de cette étape la collectivité sera donc en mesure de juger de l'intérêt de développer ou non un ELU sur le territoire.

Estimation du temps nécessaire pour l'évaluation du besoin en ELU des acteurs locaux : 3 à 5 jours de travail

Etape 3 : Identification des potentiels fonciers et immobiliers

La disponibilité d'un foncier ou d'un immobilier adapté est l'une des clés de réussite de la mise en œuvre d'un ELU. Certains porteurs de projet peuvent créer un service de distribution urbaine sur un territoire en occupant par opportunité des surfaces non adaptées aux flux logistiques (anciens rez de chaussées commerciaux, garages, ...). Afin d'accompagner la structuration et la pérennisation d'une distribution urbaine plus vertueuse, il convient de faire émerger des sites d'accueil appropriés à ces activités (flux massifiés amont, capacité de stockage, ...).

L'identification des fonciers et immobiliers permettant le développement d'un ELU sur le territoire se base sur une analyse des données existantes et sur des entretiens avec certains acteurs clés.

Elle devrait commencer par une analyse du PLU-H en vigueur sur le périmètre d'intérêt, de manière à identifier les secteurs autorisant, voire imposant, l'accueil d'activités logistiques. Il s'agit pour ce faire d'analyser le zonage en identifiant spécifiquement les zones économiques au contact du tissu urbain dense. En complément l'identification des secteurs classés en « Zone d'équipements d'intérêt collectif et services publics – USP » peut également être intéressante. Ce zonage souvent utilisé pour les sites historiques de la SNCF qui desservait les villes non seulement pour des flux de passagers mais également des flux de marchandises avec l'entreprise SERNAM. Aujourd'hui certains de ces sites ne sont plus utilisés mais pourraient retrouver une vocation logistique au regard de l'évolution des enjeux de la distribution urbaine. Ces deux typologies de zonage seront les plus favorables au développement d'un projet immobilier d'ELU, au regard du coût maîtrisé du foncier qu'elles induisent. Certaines

Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) peuvent également intégrer une dimension logistique ou d'activité en ville qu'il sera nécessaire d'identifier.

Vient ensuite le moment d'identifier des terrains et / ou des bâtiments intéressants pour le projet. Un premier gisement potentiel se trouve entre les mains de la collectivité. Il s'agit donc de regarder au sein du patrimoine des collectivités (agglomérations et communes), si un ou plusieurs sites pourraient être exploités pour y développer un ELU. La vision la plus complète du patrimoine de la collectivité se trouve au niveau de la direction du foncier, avec qui il convient donc d'organiser un entretien pour identifier des sites potentiels.

C'est enfin auprès des partenaires de la collectivité, gestionnaires d'infrastructures et autres acteurs institutionnels (SNCF, CCI, SEM, EPF, VNF, ...), qu'il s'agit de regarder. Ces acteurs peuvent disposer de fonciers stratégiques à proximité plus ou moins immédiate des centres-villes, qu'il faut identifier à la faveur d'entretiens avec les différentes structures.

Une recherche complémentaire peut être conduite, pas par le prisme des propriétaires cette fois, mais par typologie de sites. Il existe en effet un certain nombre d'objets immobiliers dont les caractéristiques (localisation, volumes) pourraient permettre l'accueil d'un ELU, moyennant quelques aménagements. C'est le cas notamment :

- Des parkings en ouvrage, en concession notamment, à identifier par le biais d'un entretien avec le service en charge du stationnement - les sites potentiellement intéressants seront ceux situés dans le cœur urbain dense ou à proximité immédiate de celui-ci, et disposant d'une hauteur utile suffisante pour l'accueil de véhicules dédiés au transport de marchandises ;
- Des sites automobiles : anciens garages, anciennes stations-services, anciens centres de contrôle technique, à identifier par le biais d'une analyse du fichier Sirene en cherchant à repérer les disparitions récentes d'établissements économiques dans les catégories précitées - les sites potentiellement intéressants seront ceux situés dans le cœur urbain dense ou à proximité immédiate de celui-ci ;
- Des centres de remisage de cars / bus (qui sont généralement vides pendant la journée), à identifier par le biais d'un entretien avec le service mobilité de la collectivité et / ou avec le délégataire du service - les sites potentiellement intéressants seront ceux situés dans le cœur urbain dense ou à proximité immédiate de celui-ci ;
- Des délaissés de voirie (voir à ce titre les exemples du site P4 à Paris ou de la Riche Ephémère à Lyon), à identifier par le biais d'un entretien avec le service voirie de la collectivité ;
- Des sites commerciaux de première périphérie, à identifier par le biais d'outils cartographiques couplés à des visites de terrain.

A l'issue de cette étape la collectivité disposera d'une liste de sites potentiellement intéressants, qui devront faire l'objet d'une analyse plus poussée pour déterminer l'opportunité d'y implanter effectivement un ELU.

Estimation du temps nécessaire pour l'identification des potentiels fonciers et immobiliers : 8 à 10 jours de travail

Etape 4 : Analyser les potentiels fonciers et immobiliers

Chaque site identifié lors de l'étape précédente devra faire l'objet d'une analyse approfondie par la collectivité pour valider son potentiel. Cette analyse commencera par une prise de contact avec les propriétaires, permettant de qualifier l'occupation actuelle du site et d'apprécier sa capacité à muter. A ce stade certains sites pourront déjà apparaître comme impossibles à faire muter.

Si la démarche doit se poursuivre, une analyse spatiale sera conduite sur la base de premiers repérages numériques (via outil Street View ou équivalent), puis l'organisation d'une ou plusieurs visites sur site.

Chaque site sera caractérisé selon un certain nombre de critères relatifs au foncier (non bâti) et/ou à l'immobilier (bâti) selon les cas, grâce aux éléments recueillis lors des entretiens, visites de terrains et à des recherches complémentaires.

Les critères de caractérisation du foncier identifiés à ce stade sont relatifs :

- Au statut du site dans le PLU ;
- Au nombre et types de propriétaires ;
- Au prix ;
- A la localisation du site ;
- A la surface de foncier ;
- A l'accessibilité amont (multimodalité, poids lourds, ...) ;
- A l'accessibilité aval au centre-ville (cyclo, ...) ;
- A l'occupation dominante de l'îlot (pour anticiper les potentiels conflits d'usage).

Les critères de caractérisation de l'immobilier identifiés à ce stade sont relatifs :

- Au statut du site dans le PLU ;
- Au nombre et types de propriétaires ;
- Au prix ;

- A la localisation du bâtiment ;
- A la surface bâtie ;
- A la hauteur du local ;
- A la capacité de remisage ;
- A l'accessibilité amont (multimodalité, poids lourds, ...) ;
- A l'accessibilité aval au centre-ville (cyclo, ...) ;
- A l'occupation dominante de l'îlot (pour anticiper les potentiels conflits d'usage) ;
- A la réglementation incendie (si sous-sols).

Des moyens dédiés devront être alloués pour mener à bien cette analyse approfondie des sites. Ces moyens devront donc être évalués avant toute chose, en fonction du nombre de sites à analyser.

Estimation du temps nécessaire analyser les potentiels fonciers et immobiliers : 0,5 jour / site

Suites du travail à mener pour mobiliser les fonciers/immobiliers en faveur de la logistique urbaine

Une fois l'évaluation du besoin effectuée, le travail d'identification et de caractérisation des sites potentiels d'accueil d'espaces de logistique urbaine constituent une première étape vers la mobilisation de ces fonciers ou de ces locaux pour un réel usage logistique.

Dans cette optique, plusieurs approches peuvent être engagées par la collectivité :

- Approche réglementaire : les sites ou tènements identifiés dans le cadre du travail peuvent donner lieu à une inscription dans les documents d'urbanisme réglementaire au travers d'un zonage spécifique (ex UE1e et UE2e sur la Métropole de Grenoble), d'une pastille dédié identifiant sur un tènement un périmètre de localisation logistique (ex PLU Ville de Paris²) ou encore intégrer la nécessité de développer un projet logistique dans le cadre d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Approche négociée / Appel à projet : S'agissant de sites appartenant à la collectivité ou à des partenaires publics ou privés, la mise sur le marché de ces opportunités peut passer par la mise en œuvre d'appels à projet ou d'appel à manifestation d'intérêt pour identifier des opérateurs logistiques intéressés ou des acteurs immobiliers à même de développer des projets intégrant la logistique urbaine. Peuvent ainsi être cités les exemples des appels à projets lancés par Lyon

² Sur les parcelles concernées par un PLOC logistique, les éventuels porteurs de projet doivent apporter la preuve, lors du dépôt d'un permis de construire, que leur projet assure le maintien ou la création d'un espace de logistique urbaine, ou n'empêche pas sa réalisation future

Parc Auto sur des parking en ouvrage à Lyon ou encore par la Compagnie nationale du Rhône sur le Port Edouard Herriot toujours à Lyon pour la création d'un Hôtel de logistique urbaine.

NB : En vue de nourrir un futur appel à projet, la collectivité peut également engager un processus d'acquisition foncière (gré à gré ou préemption) intégrant éventuellement une dimension de remembrement. Toutefois ce processus peut être long et difficile et s'appliquera donc prioritairement sur les secteurs de tension foncière extrême, pour lesquels seule une lourde intervention publique permettrait d'obtenir une vocation logistique.