



État des lieux du système logistique en Auvergne-Rhône-Alpes Synthèse Diagnostic - Septembre 2017



L'État s'est doté d'une stratégie nationale « France Logistique 2025 ». La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a souhaité participer à cette démarche en réalisant un état des lieux des activités logistiques sur son territoire.

Cette étude s'inscrit également comme un élément de réflexion à destination des documents stratégiques régionaux que sont le SRDEII (Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation

et d'Internationalisation) et le SRADDET (Schéma Régional de Développement Durable et d'Égalité des Territoires).

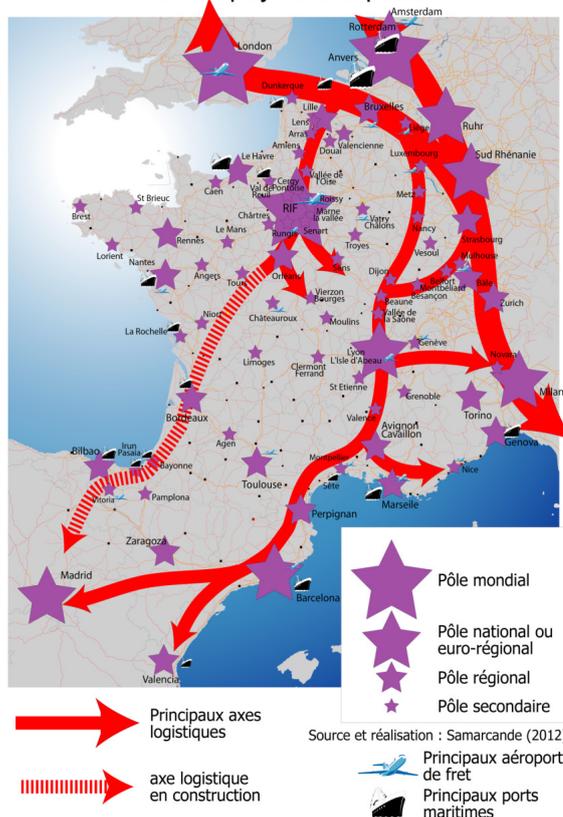
La première phase de l'étude consiste à mieux comprendre les caractéristiques et les enjeux de la logistique sur le territoire régional. Elle est basée principalement sur une étude bibliographique et sur la valorisation des éléments existants.

Constat 1

UN POSITIONNEMENT LOGISTIQUE REMARQUABLE

- Un positionnement remarquable sur deux eurocorridors Nord-Sud (Europe du Nord – Péninsule Ibérique) et Est-Ouest (Europe de l'Est – Péninsule Ibérique).
- Un positionnement de carrefour sur la métropole lyonnaise avec des flux nationaux et en liens forts avec l'Espagne, l'Italie et l'Europe du Nord.
- Un positionnement de « couloir » valorisé sur l'axe Rhône situé entre 2 massifs montagneux plus ruraux (Alpes et Massif Central).
- Un barycentre eurorégional théorique situé à l'est de Lyon.
- Une prépondérance des relations avec le Port de Marseille prioritairement, complété par celui du Havre.

Les principaux pôles logistiques français et des pays limitrophes

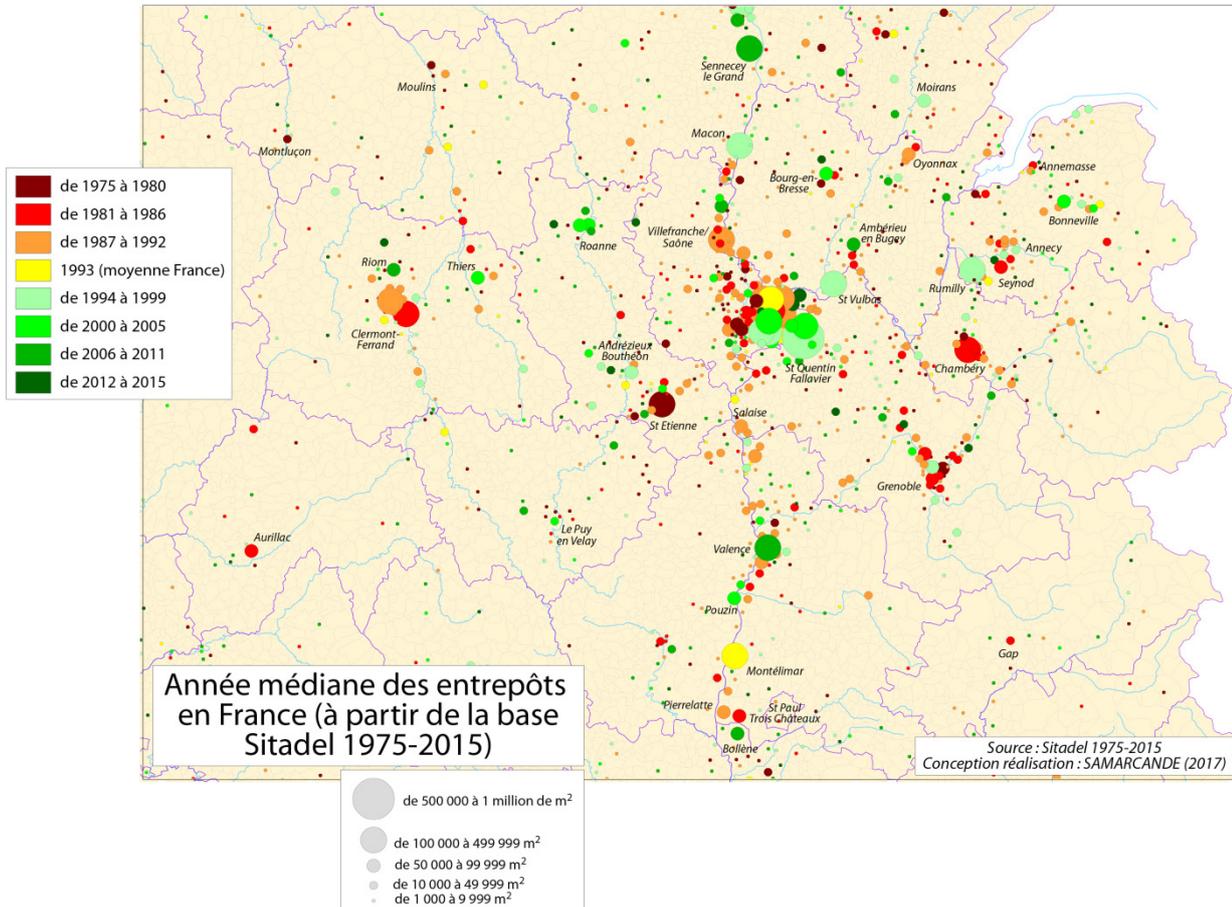




Auvergne Rhône Alpes 2ème région française par sa population et sa valeur ajoutée

La logistique est structurée par le tissu économique et la population. Auvergne-Rhône-Alpes présente de ce point de vue :

- Un profil industriel fort, notamment sur les biens intermédiaires.
- Un tissu industriel à la fois polarisé dans les grandes agglomérations de la région (Lyon, Clermont-Ferrand, Grenoble et Saint-Etienne) et diffus dans des logiques d'axes (Vallée du Rhône, Sillon Alpin).
- Une population fortement métropolisée.
- 13 millions de m² de surfaces logistiques ont été commencés entre 1975 et 2015, représentant 12% de la dynamique immobilière nationale.
- Comme en France, les pics de construction se situent au début des années 90 et 2000, en 2009. Une reprise est amorcée avec un pic en 2015.
- En France, l'année médiane de construction des entrepôts est 1993. La Région ARA constitue une région plutôt plus ancienne eu égard à cette moyenne nationale avec 8 départements sur 12 disposant d'un parc d'entrepôts antérieur à 1993.
- Des problématiques d'obsolescence sont donc susceptibles de se poser, de même que, parallèlement, des phénomènes de pénurie d'offre récente sur certains territoires.



Constat 3

UN PHÉNOMÈNE DE DESSERREMENT

- Les dynamiques les plus importantes sont situées au plus près des métropoles mais avec un phénomène de desserrement du fait de manque de foncier et de prix plus attractifs.
- L'Est Lyonnais est le territoire le plus dynamique profitant à la fois d'une logistique endogène majeure et d'un axe de transit européen massif.
- La dynamique logistique est par ailleurs structurée par une logique d'axe sur la Vallée du Rhône.
- Un marché immobilier en croissance ces 3 dernières années, notamment grâce aux investissements de la grande distribution.
- La problématique de la mobilisation du foncier pourrait se poser dans les années à venir alors que se développent parallèlement les implantations XXL requérant des grands fonciers à grandes parcelles.

Constat 4

UNE LOGISTIQUE QUI N'EST PAS DAVANTAGE EXOGÈNE QU'AILLEURS MAIS DES DISPARITÉS SELON LES DÉPARTEMENTS

- La comparaison de la dynamique logistique et de ses déterminants (population, tissu industriel) indique une logistique avant tout endogène.
- Des départements se détachent toutefois avec plus de dynamique logistique que ne le laisseraient penser leur tissu et leur population montrant des profils de logistique plus exogène qu'ailleurs dans la région.
- Parmi les grands territoires logistiques régionaux, l'Isère figure dans cette catégorie (présence de sites logistiques d'entreprises qui ne sont pas présentes industriellement dans la région ou de sites logistiques du commerce dont la vocation dépasse le régional voire le national) tandis que le Rhône présente une logistique avant tout endogène (liée au tissu).
- La Drôme et l'Ain avec un nombre de m² construits certes moins important apparaissent également comme des départements attractifs pour de l'exogène.
- Inversement la Loire et la Haute-Savoie semblent en partie desservies par des sites logistiques présents ailleurs en région.
- Les autres départements présentent des profils de logistique essentiellement endogène.

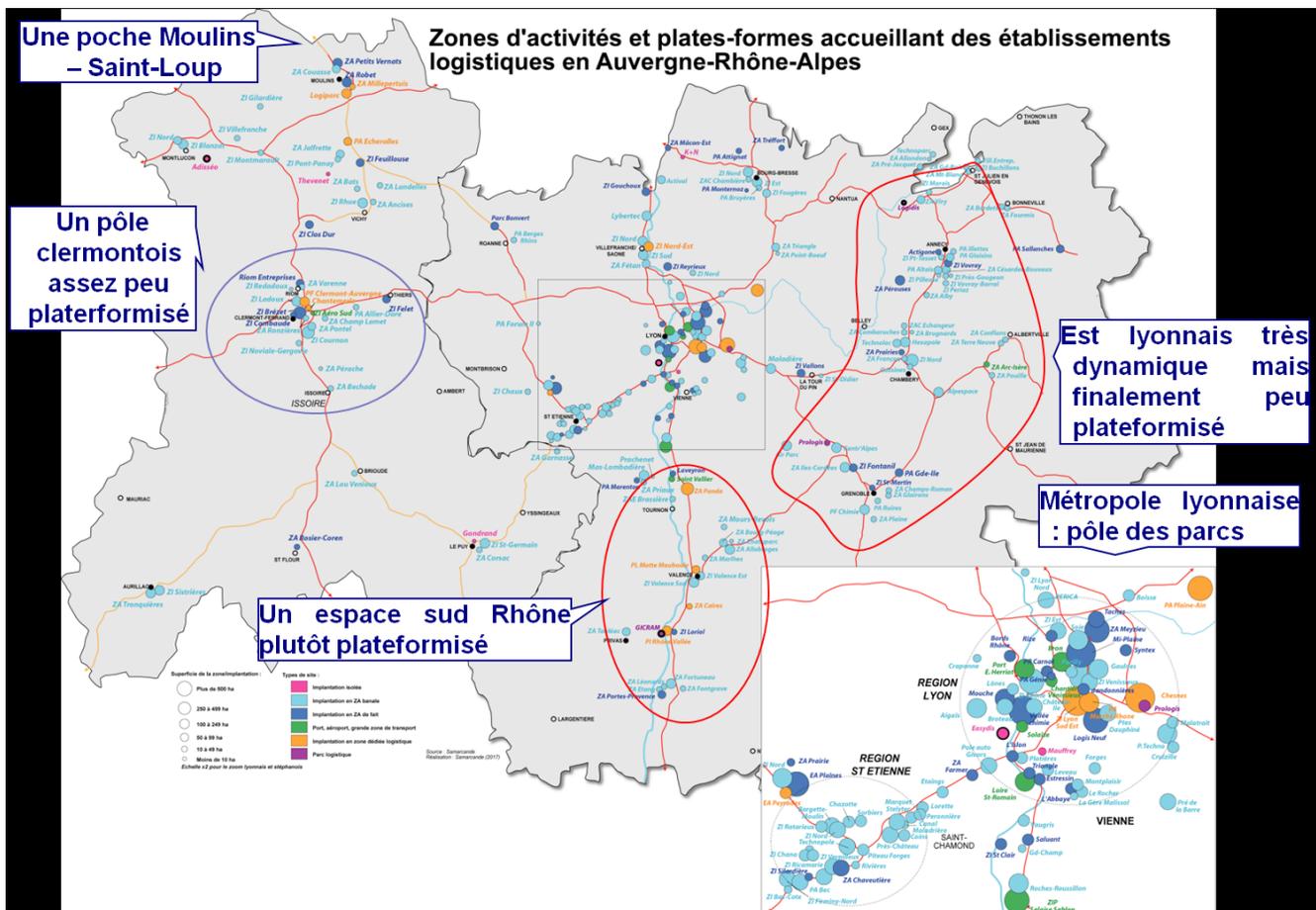


Constat 5

UNE RÉGION MOYENNEMENT PLATEFORMISÉE MALGRÉ DES RÉALISATIONS IMPORTANTES DES POUVOIRS PUBLICS

Le taux de plateformeisation compare les m² logistiques réalisés sur des zones dédiées au m² logistiques totaux c'est-à-dire réalisés sur zones dédiées, sur zone de fait (accueillant de la logistique mais qui n'étaient pas conçues spécifiquement pour cela) et les sites isolés. La plateformeisation permet de concentrer la logistique sur des sites prévus à cet usage, bien positionnés sur des infrastructures aptes à en absorber les flux générés, avec des services aux personnels, entreprises, poids lourds adaptés. Un taux de plateformeisation élevé est un signe de logistique ancrée sur des sites au positionnement infrastructurel, aux services voire à l'homogénéité architecturale adaptés aux besoins. La plateformeisation peut également être un « geste politique », visant à éviter les phénomènes de mitage au profit d'une concentration sur des grandes plates-formes adaptées. Pour être totalement aboutie la plateformeisation doit/devoir s'exprimer au sein d'un schéma valorisant les complémentarités et aidant à l'accueil de « nouvelles implantations ».

- La région présente un taux de plateformeisation inférieur à la moyenne française (29 %) il est de 22 % en Rhône-Alpes et de 10 % en Auvergne.
- La question de la complémentarité des zones et des choix des espaces à développer est un enjeu pour l'avenir et renvoie aux travaux du SRADDET.



Constat 6

UNE RÉGION MULTIMODALE MAIS OÙ LE RECOURS EFFECTIF AUX MODES ALTERNATIFS RESTE UN ENJEU

- Deux axes routiers majeurs sur la Vallée du Rhône et la Vallée Alpine vers l'Italie, complétés par des axes alternatifs (RCEA, Massif Central).
- Un axe fluvial Rhône-Saône important à l'échelle régionale mais isolé à l'échelle nationale et peu utilisable par les autres territoires.
- Un réseau ferroviaire bien maillé mais inégalement utilisé.
- Un développement important des services combiné rail-route et fleuve-route.

Un aéroport fret d'envergure nationale sur Lyon Saint-Exupéry, 2ème aéroport de Province, 56 103 tonnes de fret avionné (en cargos dédiés réguliers, en charters et fret express pour 75 % de l'avionné, en soutes).

En fluvial :

- 5^{ème} bassin fluvial français avec 5,5 Mt (2015), la région présente des trafics concentrés sur quelques produits : produits du BTP pour plus du tiers, produits pétroliers (17%) et chimiques (14%).
- Le conteneur qui compte pour environ 18% est l'outil de la connexion aux ports maritimes (et aux fonctions de « port sec »), il est aussi l'outil de captation de flux plus diffus par le fluvial.

Les enjeux posés sont ceux de la complémentarité des sites et des techniques, de la vocation des ports outils de la plateformisation, de la complémentarité port / zones non mouillées, des filières à attirer,... C'est l'objet des schémas fluviaux et de la création d'une délégation interministérielle au développement de l'axe Rhône-Saône.

En ferroviaire :

- Le tissu économique régional est connecté au réseau via 235 ITE sous convention (12% du dispositif national, 3^{ème} région française par son nombre d'embranchements). La densité d'ITE par km de voie ferrée est toutefois inférieure à la moyenne nationale.
- La région abrite par ailleurs cinq chantiers de transport combiné rail-route « traditionnels » (Clermont-Ferrand, Veauche, Vénissieux, PLEH et Loire-sur-Rhône) et un terminal d'Autoroute Ferroviaire.
- La région, fondamentalement intermodale, souffre toutefois des maux – assez communs aux grandes régions – avec un déficit de capacité (en infrastructures et en équipements) et un manque de fluidité en particulier autour de ses nœuds.

Les enjeux posés sont ceux de l'accompagnement de la croissance et du desserrement logistique, de la gestion de la problématique alpine : modernisation – capacité (Lyon), de la complémentarité de sites et des techniques (conventionnel, combiné, AFA), de la valorisation de la diversité modale (port/fer). Ces enjeux pourraient se traduire par la création de nouveaux sites (Salaise, Saint-Exupéry).



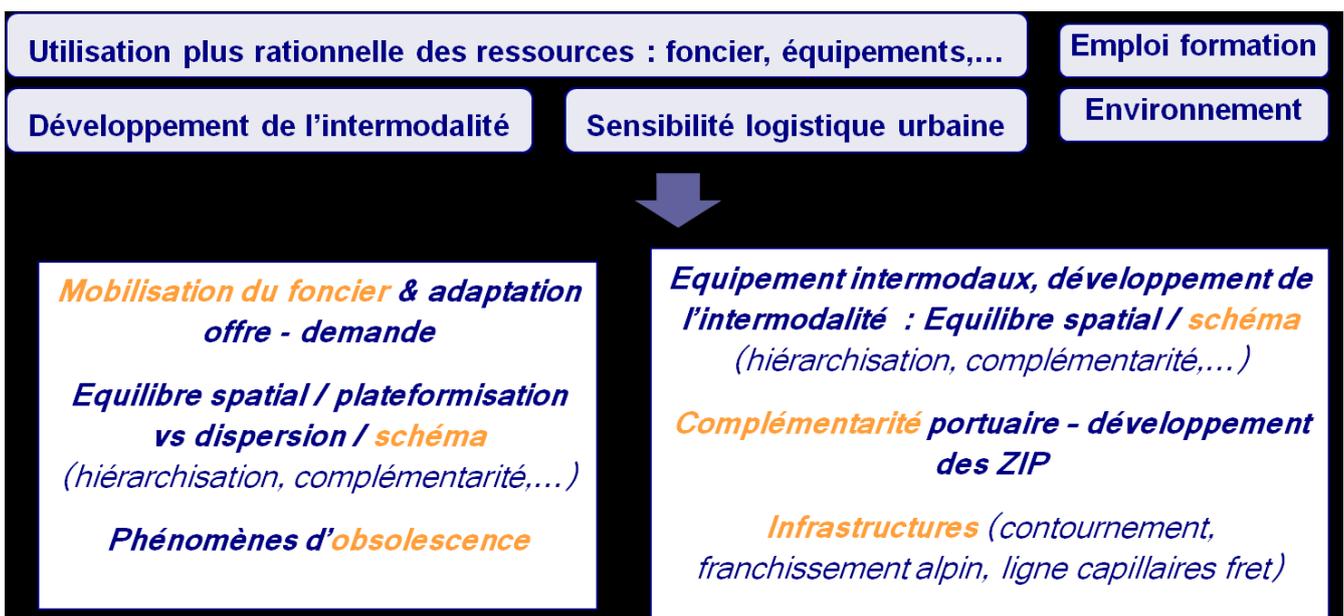
Une étude spécifique menée en Auvergne – Rhône-Alpes par l'INSEE, la DIRECCTE, la DREAL. Les données présentées ici (évaluation Samarcande Source ACOSS-UNISTATIS 2015) sont un éclairage « temporaire ».

- Environ 158 000 emplois logistiques pour 54 % d'entre eux des emplois du « compte propre » (logistique réalisée par les entreprises industrielles et commerciales pour leurs besoins propres).
- Les emplois logistiques régionaux représentent environ 13 % des emplois logistiques nationaux.
- Des métiers en tension (part des recrutements difficiles) source BMO 2017 :
 - Métiers de conduite, d'ouvrier de la logistique, de l'encadrement en tension comme ailleurs en France.
 - Des tensions fortes en conduite dans l'Allier, le Puy-de-Dôme et l'Ain (53,2%), Haute-Loire (100%), Isère (53%) et Drôme (73,6%).
 - Des tensions fortes sur les métiers « ouvrier logistique » dans le Cantal (43,9%) et la Haute-Savoie (39,8%).

Les enjeux régionaux : des enjeux de maîtrise du développement logistique

Les enjeux qui s'y posent sont ceux d'une grande région qui :

- génère des flux pour ses besoins propres et de transit,
- accueille un grand nombre de zones logistiques de fait ou dédiées, selon des logiques de proximité des marchés (industries, population), de corridors, d'offres immobilières mais aussi de desserrement,
- qui est fondamentalement maillée et multimodale mais souffre néanmoins de problèmes de congestion, de déficit de capacité et de connexions fer voire fleuve, qui est polarisée et couvre des sous-territoires hétérogènes.



Les enjeux territoriaux : des enjeux communs et des enjeux spécifiques (tels que relevant de l'analyse bibliographique)

Les enjeux généraux s'expriment spécifiquement sur les territoires dont les profils ne sont pas homogènes.

Les enjeux présentés ici sont issus de la revue des études réalisées précédemment en région.

Le croisement de ces enjeux avec les enjeux régionaux renvoie aux besoins de schémas logistiques et intermodaux.

Métropole lyonnaise : optimisation et gestion économe du foncier

Mobilisation publique du foncier	250 ha mobilisable pour des besoins estimés à 700 ha à 20 ans donc réflexion pour les emplacements prime Insuffisance de foncier mobilisable notamment autour de l'Isle d'Abeau, zone des Chesnes, et autour de Saint Etienne. Risques d'obsolescence des bâtiments Deux secteurs à enjeux : Plaine Saint Exupéry & Rhône médian (Salaise)
Intermodalité	Schéma de ports favorisant la complémentarité (filières), la complémentarité modale (fleuve conventionnel et conteneurs, fer conventionnel, transport combiné fer). S'appuyer sur les ports pour la logistique urbaine et les nouvelles activités Insuffisance de capacité sur le chantier de Vénissieux pour une demande croissante

Val d'Allier

Entreposage en Auvergne	Dynamique logistique relativement faible
Transport ferroviaire	Un recours non négligeable mais peu de grandes opportunités de croissance ou de mutualisation. Une question qui intéresse pourtant les acteurs

Sud Vallée du Rhône

Mobilisation publique du foncier	Faire de Salaise une véritable ZIP logistico-industrielle, en lien avec les filières locales, attirant de nouvelles filières, en complémentarité avec d'autres ports (notamment PLEH)
Intermodalité et efficacité	Trafics 50 % en transit, 20 % interne, 30 % échange. Actions : faire rester les PL sur A7 plutôt que RN7, interdire la traversée de Roussillon par les PL en transit, inciter les entreprises à générer des flux hors horaires de pointe, rouvrir Beaurepaire - Saint Rambert
Mobilisation du foncier, efficacité et intermodalité	Action : créer une instance de concertation pour une feuille de route commune / améliorer la formation des livreurs / introduire des ratios logistique dans les PLU / identifier le foncier à préserver / définir un schéma hiérarchisé / intégrer la logistique dans le fonctionnement de la ville / examiner la pertinence d'un CDU / élaborer un schéma des aires de livraison et des points relais, développer les consignes, proposer des services de stocks déportés aux commerçants / harmoniser la réglementation, travailler sur les jalonnements/ PPromouvoir le

Sillon Alpin

Multimodalité, intermodalité	Ambérieu site à enjeux intermodaux et OFP
-------------------------------------	---

Saint-Etienne

<i>Saint Etienne</i> <i>Plateformisation et intermodalité</i>	<i>Enjeux : plateformisation, attractivité logistique Sud Loire, ferroviaire --> ré-attirer de la logistique locale</i> <i>1) logistique exercée depuis Lyon mais bassin de consommation important 2) problème d'accessibilité</i> <i>3) potentiel ferroviaire et combiné</i>
--	--

Contact maître d'ouvrage :

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Service Mobilité, Aménagement, Paysage
7, rue Léo Lagrange
63033 CLERMONT-FERRAND Cedex
sa.map.dreal-ara@developpement-durable.gouv.fr



Contact bureau d'études :

Samarcande TLT
14, rue Scandicci, 93500 PANTIN
Nathalie MATTIUZZO – 06 86 08 20 01
Mail : nmattiuzzo@samarcande.fr

