



Etat des lieux du système logistique en Auvergne- Rhône-Alpes



Rapport d'ateliers

Mars 2019



Sommaire

ATELIER D'ECHANGES : OBSERVATION DE LA LOGISTIQUE	4
ATELIER : La logistique	7
Comment l'observer pour mieux la promouvoir et la développer durablement ?	7
1. Présentation de l'atelier et des éléments du Diagnostic par Samarcande Transport Logistique Territoire – cf PPT de Présentation	8
1.1. Présentation de la demi-journée et des trois groupes de travail.....	8
1.2. Présentation des éléments du diagnostic prospectif.....	8
1.3. Les enjeux de l'observation.....	9
2. Premier temps d'échange.....	10
3. Ateliers.....	11
3.1. Atelier 1 :	11
3.2. Atelier 2 :	15
3.3. Atelier 3 - Plénière :	18
ATELIERS/REUNION D'ECHANGES TERRITORIAUX.....	21
ATELIER.....	22
La logistique et intermodalité dans les départements de l'Ain, de la Savoie et de la Haute-Savoie	22
1. L'aménagement logistique du territoire	23
2. L'intermodalité.....	24
ATELIER : La logistique outil de compétitivité	26
1. Présentation de l'atelier et des éléments du Diagnostic par Samarcande Transport Logistique Territoire – cf PPT de Présentation	27
1.1. Présentation de la demi-journée et des séances plénières.....	27
1.2. Présentation des éléments du diagnostic prospectif.....	27
2. Les débats.....	29
2.1. Quelle logistique sur le territoire Puy de Dôme - Allier.....	29
2.2. Les problématiques d'aménagement : quels enjeux ?.....	29
2.3. La multimodalité : enjeux et réalité sur le territoire.....	30
2.4. Quels leviers pour améliorer la performance, quels enjeux d'animation, d'échanges d'expériences et de mutualisation.....	31
2.5. La problématique spécifique de la logistique urbaine.....	32
ATELIER : La logistique	34
La logistique, outil de compétitivité.....	34
Quels besoins pour quelle vocation ?	34

1.	<i>Présentation de l'atelier et des éléments du Diagnostic par Samarcande Transport Logistique Territoire – cf PPT de Présentation</i>	35
2.	<i>Présentation de l'atelier et des éléments du diagnostic</i>	35
	<i>Présentation des éléments du diagnostic prospectif – cf PPT de Présentation</i>	35
3.	<i>Temps 1 : Quelle attractivité logistique du territoire ? Pour quelle(s) vocation(s) ?</i>	37
4.	<i>Temps 2 : Une logistique plus intermodale, mieux connectée aux corridors pour la compétitivité des entreprises et du territoire</i>	38
5.	<i>Temps 3 : Aménagement logistique du territoire, quels enjeux ?</i>	38
6.	<i>Temps 4 : Animation du territoire</i>	39
	ATELIER :	41
	Entretien collectif - Métropole de Saint-Etienne	41
1.	<i>Présentation de la démarche</i>	41
2.	<i>Les échanges</i>	42
	<i>Une nouvelle dynamique logistique portée par des projets d'envergure ?</i>	42
	<i>Logistique endogène et dynamique plus récente</i>	45
	<i>Des stratégies "transport" et "logistique" différentes</i>	45
	<i>Besoins d'observation des emplois et du foncier</i>	45
	<i>Intermodalité</i>	46
	<i>Centres routiers et stations d'avitaillement multi-énergie et de recharge électrique</i>	46
	<i>CDU et logistique urbaine</i>	46
	<i>Animation du tissu économique</i>	47
	ANNEXE : SUPPORTS D'ANIMATION DES ATELIERS	48

ATELIER D'ECHANGES : OBSERVATION DE LA LOGISTIQUE

Les services de l'État ont pour mission de mieux faire connaître et partager les enjeux économiques et d'emploi au sein des territoires, en lien avec la stratégie nationale logistique en cours d'élaboration. Ils sont attentifs au développement d'une logistique durable, notamment en accompagnant la profession des transporteurs et logisticiens vers des pratiques plus conformes aux impératifs de la transition énergétique et écologique et de la gestion économe de l'espace. Ils favorisent enfin le développement d'une offre de transport massifiée durable et compétitive capable d'acheminer les marchandises, en provenance ou à destination des ports, en cohérence avec la stratégie nationale portuaire et les conférences sur le fret ferroviaire et le fret fluvial.

La Conférence nationale sur la logistique de juillet 2015 a par ailleurs mis en exergue le besoin de faire émerger un dispositif d'observation et de connaissance de la logistique afin de faciliter les travaux de capitalisation, de connaissance et de mesure de la discipline. Ce dispositif articulerait la stratégie nationale « France Logistique 2025 » avec les stratégies régionales et métropolitaines. Un lien serait donc établi « avec différents observatoires existants en logistique, dont certains régionaux ».

D'autre part, la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République institue le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Ce schéma régional traduit les ambitions de la région en matière d'aménagement durable de son territoire et de réduction des inégalités territoriales. Le SRADDET vise à répondre aux évolutions prévisibles de la demande de transport et fixe les stratégies prioritaires en matière d'exploitation, de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux de transport existants et de leurs équipements d'intérêt régional.

Comme l'a rappelé le rapport du comité scientifique de la conférence nationale, la logistique apparaît, au niveau territorial, comme la résultante d'interactions complexes entre des acteurs divers, notamment ceux de l'aménagement du territoire (logique publique) et ceux de la production logistique (logique privée). Le rôle du territoire et les bénéfices qu'il retire des activités logistiques varient selon que ces dernières soient endogènes ou exogènes. Proposer une caractérisation territoriale de la logistique nécessite donc une approche systémique tenant compte de la complexité des relations, interactions ou interdépendances existantes entre la logistique et les territoires.

La région Auvergne-Rhône-Alpes bénéficie d'une position géostratégique avantageuse, au carrefour de l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, porte occidentale de l'Europe alpine, lui conférant ainsi un rôle de région de passage et d'échanges avec des territoires transrégionaux, transnationaux et frontaliers. Les axes structurants suivent naturellement les vallées avec une orientation N/S. Durant les dernières décennies des axes E/O ont été aménagés pour améliorer la desserte des territoires. La partie Est de la région est depuis longtemps équipée en grands axes de transit tant routiers que ferroviaires, les problématiques concernent essentiellement les phénomènes de congestion. La partie Ouest s'appuie sur des infrastructures plus récentes non encore à saturation, les enjeux principaux portent davantage sur le confortement du maillage notamment par le réseau ferroviaire. La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a consolidé ces dernières années sa vision de la filière logistique par diverses démarches permettant de mesurer l'organisation des flux ou la compétitivité des entreprises de la filière. Elle souhaite à présent établir un état des lieux régional des plate-formes et zones logistiques afin d'être en mesure de dresser un diagnostic de ce secteur d'activité d'une grande diversité, difficile à appréhender dans sa globalité. Cette réflexion contribuerait en outre, en lien avec le conseil régional Auvergne- Rhône-Alpes et les métropoles, à préciser en quoi la logistique constitue un vecteur d'aménagement et de développement économique du territoire régional.

L'objectif général de l'étude est d'apporter aux acteurs du territoire régional les éléments d'observation et de connaissance nécessaires pour construire une vision stratégique en matière de logistique en tenant compte des impératifs de développement durable, de développement de l'intermodalité et de compétitivité économique. L'enjeu est d'accompagner au mieux les évolutions de la filière et des activités de transport et logistique en région et d'encourager le report modal. Il s'agit

de disposer d'un diagnostic partagé de l'offre et de la demande de transport et de services logistiques à partir des données existantes. Cet état des lieux constitue le préalable indispensable permettant de rassembler l'ensemble des parties prenantes, d'échanger et partager ce premier diagnostic avant de co-construire éventuellement une stratégie régionale.

Cette démarche doit permettre de disposer d'une vision globale et intégratrice des diverses réflexions locales en matière de transport et logistique récentes ainsi que les schémas modaux élaborés par l'État et ses partenaires économiques et institutionnels.

L'état des lieux a donné lieu à l'élaboration d'un premier document de diagnostic réalisé sur la base d'une première série d'entretiens et d'une analyse documentaire. Il intègre également un traitement des bases de données existantes sur la logistique et sa dynamique sur le territoire régional.

En partenariat avec le Conseil Régional d'Auvergne-Rhône-Alpes dont le SRADDET est en cours d'établissement, la DREAL a souhaité tenir des ateliers "territoriaux" permettant d'approcher plus finement la réalité de la logistique sur les territoires et d'engager une phase d'échanges avec les acteurs institutionnels et privés locaux.

Ces ateliers se sont déroulés entre juin et en octobre 2018.

Le présent rapport rend compte des échanges qui ont eu lieu lors de ces réunions.

Les diaporamas présentés pour introduire le sujet et engager les échanges sont présentés en annexe.

ATELIER : La logistique

Comment l'observer pour mieux la promouvoir et la développer durablement ?

Lyon, 29 Juin 2018

Participants :

Entreprise / Territoire	Nom
DREAL	Carole Evellin-Montagne
DREAL	Julien Monereau
DREAL	Thierry Pascal
CCIR	Jean-Luc Bernadet
Conseil régional	Caroline Muscella
Samarcande	Nathalie Mattiuzzo
Samarcande	Renaud Kourland
DDT 69	Sabine Roux
Cluster CARA	Marc Gohlke
Pôle d'Intelligence Logistique Nord-Isère	Cécile Michaux
CAPI	Elie Gaumè
Métropole de Lyon	Emilie Fodor
Métropole de Lyon	Emanuelle Balmain
ADERLY	Perrine Chavant
ADEME AURA	Anne-Sophie Herrebaut
Arthur Loyd logistique	Laurent Lamatière
CERF Auvergne-Rhône-Alpes	Delphine Louvrier
CNR	Céline Pagnard
VNF	Rachid Bioud
SNCF Réseau	Pascal Ghesquieres
Agence d'urbanisme Lyon	Clarisse Garin-Hameline
AURG	Vincent Escartin

1. Présentation de l'atelier et des éléments du Diagnostic par Samarcande Transport Logistique Territoire – cf PPT de Présentation

1.1. Présentation de la demi-journée et des trois groupes de travail

Deux groupes de travail en parallèle suivis d'une réflexion en séance plénière organisés autour de trois domaines d'observation correspondant à trois enjeux centraux :

- ☑ **Améliorer le système d'infrastructures, favoriser l'intermodalité**
- ☑ **Aménagement et platformisation : foncier, bâti et emplois**
- ☑ **Durabilité et innovations : connaître et prévoir**

1.2. Présentation des éléments du diagnostic prospectif

Carole Evellin-Montage indique qu'il est possible de transmettre des remarques à la DREAL qui les transmettra ensuite au bureau d'études.

- ☑ La logistique est indispensable à la **compétitivité des industries, à la desserte des populations, au fonctionnement du territoire**. Elle est présente au sein des **entreprises du transport et de la prestation**, mais d'abord **au sein des entreprises industrielles et commerciales**. Elle couvre **des prestations d'acheminement, des opérations de stockage, de préparation de commandes, de valorisation sur sites (commerces, usines, entrepôts)** et est génératrice d'**externalités positives**
- ☑ **Un territoire spécifique**
 - 12 % de la population, 12 % du PIB, 2^{ème} région industrielle française, 3^{ème} région exportatrice, 4^{ème} région importatrice
 - Une **position de carrefour** entre deux corridors européens, dont un corridor central sur lequel se superposent des offres mono et multi-modales fer, route, voie d'eau, pipeline.
 - La Région est composée **de territoires denses sur lesquels la logistique se polarise et des territoires moins denses**, de plaine, de vallée et de montagne qui posent des questions spécifiques et **sur lesquels la performance doit diffuser**.
 - Un territoire qui génère des besoins logistiques **endogènes** et qui attire de la logistique **exogène**.
 - La logistique champ d'évolutions et d'innovations qui s'adapte aux évolutions générales et sociétales : digitalisation, pratiques de réduction des stocks et de fractionnement des flux, développement du e-commerce, transition énergétique, raréfaction des ressources (foncier et ressource humaine notamment), évolution du fonctionnement de la ville et développement de la logistique urbaine.
- ☑ Un territoire positionné sur la **dorsale logistique Lille-Paris-Lyon-Marseille** et **bien maillé**. Présentant des pôles industriels qui sont, avec les bassins de population, les principaux déterminants de la logistique et de sa géographie même si celle-ci s'en émancipe en partie.
- ☑ Un territoire sur lequel la dynamique logistique s'est effectuée (comme sur l'ensemble des territoires nationaux) par strates et en suivant des **logiques de desserrement** qui dessinent des **espaces historiques de développement de la logistique** et des **espaces plus récents** ; des pôles sur lesquels peuvent être posées des questions de **restructuration de bâtis logistiques anciens et d'obsolescence** et d'autres où se posent des questions de **mobilisation de fonciers et de mutabilité vers du foncier logistique**.
- ☑ Un territoire comportant un grand nombre de zones d'activités dont beaucoup sont devenues des **zones logistiques de fait** mais qui n'ont pas été prévues pour cela à l'origine, donc un

territoire moyennement plateforme et où la problématique de maîtrise du développement de la logistique mérite au minimum d'être posée.

- ☑ Un territoire fondamentalement multimodal et **connecté aux grandes portes d'entrée maritimes par des services modaux et multimodaux variés.**
- ☑ **Une logistique qui doit être observée dans sa réalité d'aujourd'hui et dans ses évolutions.**

1.3. Les enjeux de l'observation

- ☑ La logistique est reconnue comme stratégique. Elle est par ailleurs consommatrice de ressources qui se raréfient et a des impacts (positifs et négatifs) sur son environnement. Elle ne fait partie directement des prérogatives institutionnelles d'aucune entité mais est l'affaire de tous. Elle appelle des investissements, des plans d'actions, des schémas,... qui obligent donc plusieurs acteurs à travailler ensemble, à financer des investissements à enjeux, à opérer des choix, à hiérarchiser des actions, à choisir des cibles prioritaires. Or **les déficits d'observations** (statistiques ou qualitatives) **rendent parfois difficile l'objectivation des enjeux.** Des investigations, analyses, études peuvent être menées de manière ponctuelle mais sans suivi régulier par la suite.
- ☑ La problématique de l'observation de la logistique ne se pose pas isolément en Auvergne-Rhône-Alpes. Elle a été affirmée au niveau national dans le cadre de la **Stratégie France Logistique 2025** qui a prôné le développement d'observatoires régionaux et d'un **observatoire national du transport et de la logistique (en cours de définition).**

Dans ce cadre et à la suite des premiers travaux pré-Stratégie 2025, les CGEDD & CGEJET ont produit un premier rapport : « Comment mieux observer les performances de la logistique en France ? Mieux connaître les performances pour mieux agir ».

La Banque Mondiale avec son **Indice de Performance Logistique**, évalué à l'échelle des pays, peut également s'inscrire dans cette logique, et des observatoires existent à l'étranger.

Toutes ces mises en œuvre s'appuient sur une logique consistant, d'une part, à produire des éléments de connaissance et, d'autre part, à mesurer **la performance des logistiques d'entreprises et des territoires** en s'inspirant des tableaux de bord mis en œuvre en interne par les entreprises et s'articulant autour de :

- **KPA (Key Performance Areas) c'est-à-dire de domaines** (par exemple les trafics, les entrepôts,... ou dans les entreprises les stocks, les délais,...)
 - et des **KPI (Key Performance Indicators) c'est-à-dire des indicateurs** (par exemple tonnages transportés par la route, nombre de m² d'entrepôt construit en telle année ou, dans les entreprises, niveau de stock réel par rapport au niveau de stock prévu, nombre de commandes livrées en retard,...). Les KPI (Key Performance Indicators) sont conçus pour suivre la performance et pour communiquer de manière simple au travers de représentations (graphiques dans les entreprises, graphiques, cartes,... pour le territoire). La définition (co-construction) d'un indicateur mais aussi d'une représentation d'un indicateur existant peut donc constituer en soi une amélioration du système d'observation de la logistique et du transport.
- ☑ L'atelier se place dans cette perspective et a été organisé autour de trois domaines (KPA qui sont également trois enjeux) :
 - Améliorer le système d'infrastructures, favoriser l'intermodalité
 - Aménagement et plateforme : foncier, bâti et emplois
 - Durabilité et innovations : connaître et prévoir

L'objet n'est pas d'« *observer pour observer* » mais d'identifier des besoins répondant à des enjeux et de réfléchir ensemble, sur des enjeux partagés, à des outils, indicateurs, et/ou représentations aidant à mieux connaître et suivre le fait logistique sur le territoire.

2. Premier temps d'échange

- ☑ La question de la connaissance des **trafics ferroviaires** est importante. Les données sont difficiles à obtenir. Elles ne figurent plus dans les statistiques pour des niveaux plus fins que le niveau national.

Les éléments de connaissance seraient importants pour faire des choix d'investissement notamment (mais pas exclusivement) **sur les lignes capillaires.**

SNCF Réseau précise que les capillaires sont des lignes lourdes à entretenir. La question du **modèle économique** de ces lignes se pose pour SNCF Réseau mais se posera également pour tout acteur qui voudra reprendre ces lignes et leur maintenance.

Il manque des données sur les tonnages mais aussi sur les conditionnements et les types de marchandises transportées et en distinguant les flux amont et les flux aval car, par exemple, certains modes comme le fluvial se positionnent plutôt sur des flux amont.

- ☑ La logistique oblige à faire de la **pédagogie** car beaucoup d'acteurs **n'en perçoivent pas la réalité, l'intérêt,...** Pour cela, il est nécessaire de détenir et de diffuser des **grands chiffres repères. Ces chiffres existent peu ou prou.** Ce qui manque ce sont des **approches qualitatives** qui permettent d'expliquer, de donner du sens.

Par exemple : **Combien de clients dessert-on à partir d'un port ?**

Quel est l'hinterland des ports ?

Combien de camions, quelles origines/destinations des flux qui entrent/sortent des entrepôts et des zones logistiques donc quelle(s) vocation(s) géographique(s) ont vraiment ces entrepôts et zones ? Nationale ? Régionale ? Européenne ?

Autrefois des enquêtes cordons, mais encore la possibilité aujourd'hui *d'enquêtes conducteurs pour savoir où vont les camions, d'où ils viennent, ce qu'ils transportent et des comptages pour savoir combien ils sont.*

- ☑ En matière **d'acceptabilité de la logistique** on manque également d'éléments pour faire comprendre les externalités positives, notamment sur la **génération d'emplois**. En la matière tout le monde utilise les **ratios moyens (on dit 50 emplois à l'hectare bâti)** mais tout le monde sait que les écarts à la moyenne sont très importants. La méconnaissance bloque les débats avec une logique qui voudrait que la logistique crée toujours moins d'emplois que d'autres activités. Il conviendrait également de pouvoir qualifier/quantifier les **emplois indirects générés**. C'est vrai par exemple sur les ports. On dit généralement que **1 conteneur = 3 emplois indirects sur un port (source VNF)** mais il faudrait aller plus loin.
- ☑ Il existe un besoin d'observation et de connaissance mais également la nécessité d'un travail autour d'un espace « **d'information, de partage d'enjeux et d'échanges** ».

3. Ateliers

3.1. Atelier 1 :

Objectif : **Améliorer le système d'infrastructures, favoriser l'intermodalité**

- *Maintenir et adapter le linéaire (route, fer, fleuve)*
- *Maîtriser les phénomènes de congestion*
- *Prévoir des générations de trafics, des besoins d'infrastructures*
- *Objectiver le transit*
- *Renforcer les modes alternatifs et l'intermodalité*
- *Aider la création d'ITE, quais, terminaux intermodaux*
- *Identifier des flux spécifiques (urbains, ruraux, en stations)*

Propositions du bureau d'études pour engager la concertation

Consistance du réseau	<ul style="list-style-type: none">➤ <i>Km par type d'infrastructure fer/route/fleuve (électrifiées/capillaire/gabarits)</i>➤ <i>Capacités (sillons)</i>➤ <i>Congestion, heures de pointe</i>
Trafics	<ul style="list-style-type: none">➤ <i>T & tkm et parts modales</i>➤ <i>T & tkm par axe, ligne, section</i>➤ <i>Intensité d'utilisation des réseaux : Tonnes / km voies ; Tonnes / superficie territoire</i>➤ <i>Trafics de transit</i>➤ <i>Trafics par port, quai, ITE</i>➤ <i>Trafics avionnés/camionnés/cargos, soutes / express, général cargo</i>➤ <i>Trafics urbains, en stations, livraisons à domicile,...</i>
L'intermodalité	<ul style="list-style-type: none">➤ <i>Localisation des portes d'entrée (ITE, quais, ports, terminaux rail-route)</i>➤ <i>Trafics intermodaux caisses & conteneurs & remorques (AFA) par terminaux, par ligne,...</i>➤ <i>Services, fréquences, relations</i>

La concertation, les apports, les débats

- ☑ Des besoins de connaissance de la **répartition modale fer/route/fleuve** s'expriment pour :
 - **la connaissance du territoire,**
 - **l'aménagement,**
 - **le développement économique,**
 - **le financement de projets et d'innovations,**
 - **l'évaluation des politiques publiques** (par les services de l'Etat).

A ce jour, **cette répartition modale n'est connue** dans le système statistique **qu'au niveau national** et ce depuis l'ouverture à la concurrence (confidentialité accrue et multiplicité des acteurs).

Précision SNCF Réseau :

Au niveau du réseau (SNCF Réseau), les trafics sont segmentés en trois catégories : les trafics traversant ou de transit, les trafics d'échanges de la région avec les autres territoires français ou l'étranger et les trafics intra-régionaux. Mais parallèlement, l'exploitation ferroviaire peut « susciter » des trafics « complémentaires » : par exemple, un trafic passant par un faisceau pour être recomposé ou pour un changement de traction (diesel/électrique). Ce trafic va de ce fait exister deux fois (par exemple Paris ou Milan – Sibelin + Sibelin – ITE) alors qu'il s'inscrit dans un seul acheminement. Comment intégrer ces trafics dans les statistiques ? Faut-il les prendre en compte ou non ? Faut-il les compter à la fois en trafics intra-régionaux + en trafics nationaux ou internationaux ou une seule fois ?

Cette complexité est également forte pour des trafics qui utilisent un itinéraire alternatif en raison de travaux (ils passeront donc « artificiellement » dans une région ou un département uniquement en raison de la construction de l'itinéraire). De ce fait où poser les points de comptage et comment prendre en compte ces trafics pour une région donnée (et donc comment également les identifier et les séparer des autres) ?

Le système ferroviaire permet bien (via des bornes) de faire des comptages quand les trains passent. Le système permet de savoir si c'est un train de marchandises ou un train voyageurs. Mais pour plus de précisions, il est ensuite nécessaire de rentrer dans le système pour connaître l'Origine/Destination et la complexité commence ici.

Ces difficultés conduisent à bien identifier les **objectifs de l'observation** : souhaite-t-on observer des circulations ? ou des trafics suscités par un tissu économique ? car c'est très différent en termes de données et de traitement de la donnée.

- ☑ **En transport fluvial**, l'observation est moins complexe car le réseau est moins maillé. Mais la difficulté existe néanmoins. VNF dispose de plusieurs méthodes pour identifier les trafics :
 - Via des **points de comptage** (comme pour SNCF Réseau) grâce aux passages aux écluses (on compte un flux), sachant que, par exemple sur la Saône, certains trafics (peut-être 1 million de tonnes) n'empruntent jamais d'écluses,
 - **Via les chargements** (pour connaître le volume de marchandises transporté c'est-à-dire plutôt une logique de stock) mais là, la complexité est plus importante et il convient de travailler sur les documents de transport. La déclaration (document de transport) est faite pour le péage. La statistique est une mesure corollaire.

CNR suit également les flux via les écluses et, dans la logique portuaire, suit les volumes c'est-à-dire aussi ce qui est manutentionné sur les installations. Ce suivi s'effectue également via les documents de transport (comme pour VNF). **Tous les chargeurs implantés sur du foncier mouillé CNR sont interrogés et répondent car ils bénéficient d'avantages** s'ils sont effectivement utilisateurs du fluvial (ristournes sur le loyer du foncier mouillé CNR).

La disponibilité de la donnée peut donc résulter d'une obligation commerciale et/ou réglementaire.

- ☑ La question de **l'accès à la donnée** doit également être posée : il doit être aisé mais la question du prix et du coût pour produire la donnée peut se poser. Il faut, de ce point de vue, distinguer la donnée publique (open data) et la donnée privée.

La question est également de savoir comment on peut croiser ces deux catégories de données et/ou type de diffusion pour une connaissance plus complète. La réglementation peut faire avancer les choses (obligation de transmettre certaines données).

On observe que les acteurs économiques communiquent des informations lorsqu'ils y voient un avantage ou un intérêt ou une obligation.

Paradoxalement, la marchandise est de plus en plus tracée (par les chargeurs) dans un contexte de développement des BIG Data, de la Block-Chain,... mais cela n'alimente pas le système statistique notamment pour des raisons de confidentialité. Il existe de nombreuses réflexions sur la *Block Chain* notamment sur l'axe Rhône – Saône. On peut prévoir plus de traçabilité mais la question se pose ensuite de qui a accès à la donnée. Il conviendrait de mieux relier les thématiques « observatoire » et « *block-chain* ».

- ☑ **Combien de tonnages rentrent dans une ville** constitue également une question qui est souvent posée. Elle a été posée par exemple dans le cadre du projet¹ City Logistics c'est-à-dire ici **combien de tonnes rentrent en ville et comment ce volume est ensuite dispatché**. La donnée aurait également été nécessaire pour établir un **business model** (qui, de ce fait, n'a pas pu être réalisé).

La donnée est plus généralement **nécessaire pour anticiper, pour penser une innovation, pour demander des budgets publics, pour aider des porteurs de projet....**

Aujourd'hui cela se pose pour les **péages urbains** (quel intérêt pour la collectivité ? quel coût pour les opérateurs ?) pour lesquels il faudra de la donnée pour **simuler - modéliser**. Des données existent dans Freturb mais ne permettent pas de prévoir.

La question se pose également en termes **d'aménagement de zones ou d'optimisation foncière**. L'information est peu disponible ou sa disponibilité est peu connue alors que des décisions doivent être prises et vont être structurantes pour les années qui viennent. Comme faire des choix sans données pour les objectiver ? sans pouvoir prévoir, modéliser, apprécier ? Ces questions se sont déjà posées sur des projets relatifs à des ITE, qui ont été finalement neutralisées faute d'anticipation puisqu'en amont aucun chiffrage ne permettait de prendre une décision en termes de sanctuarisation, ou d'investissement sur une ITE. Un opérateur ne peut pas s'engager durablement sans avoir une notion des potentiels à venir, du chiffre d'affaires, des coûts,...

- ☑ Il faut donc :
 - Des **données de connaissance générale et de pédagogie** (repères),
 - Des **données de description** (parfois de problématiques complexes)
 - Des **données d'anticipation ou de modélisation**
- ☑ L'exemple de l'ITE non sanctuarisée ou non reprise en raison d'un manque de données d'anticipation, amène par ailleurs plusieurs réflexions :
 - 1) SNCF Réseau **répertorie les embranchements** depuis plusieurs années et interroge les utilisateurs sur la **possibilité de les mutualiser**, notamment sur des friches industrielles comprenant des ITE avec de réelles potentialités en termes d'exploitation (c'est à dire des ITE facilement accessibles, qui demandent peu de manœuvres, et qui sont donc attractives pour des entreprises ferroviaires qui accepteront dès lors de les desservir). Ce travail n'est pas systématisé mais réalisé sur des ITE à enjeux. **100 ITE sont effectivement actives en région (c'est-à-dire traitent effectivement des trains ou des wagons)**.

¹ Abandonné depuis

SNCF Réseau indique que les **ITE mutualisables peuvent être un capital à valoriser pour le propriétaire qui n’amortit pas ou plus son ITE (convention d’embranchement) avec ses seuls trafics.**

SNCF Réseau est aussi une **ressource pour des porteurs de projets ferroviaires** et peut analyser la pertinence d’une ITE existante et mutualisable.

- 2) Pour les porteurs de projet il y a une **difficulté à identifier le bon interlocuteur** en général et en particulier sur les projets intermodaux fer et/ou fleuve qui sont souvent plus complexes. Il convient donc de les aider. La notion de **guichet unique** est de plus en plus mobilisée dans ce cadre.
- 3) Il faut réussir à mieux coupler **les logiques de développement économique, de foncier et de zone avec le transport** en général et le transport intermodal en particulier.

Un travail visant à **répertorier et qualifier le foncier, le bâti, les zones d’activités (mono et multimodales), les ITE, les installations portuaires ou mouillées,... de type Atlas** serait de ce point de vue intéressant et s’inscrirait également dans la logique du guichet unique, de l’interlocuteur clé qui oriente ensuite éventuellement vers des interlocuteurs plus pointus.

Les porteurs de projet ne s’adressent pas toujours aux bons interlocuteurs (car ne connaissent pas le rôle de chacun), ils sont parfois mal orientés dans leurs choix modaux, d’investissement, Il y a un besoin de **répertorier qui fait quoi, quels sont les rôles de chaque acteur dans une chaîne multimodale, et quels sont les personnes ressources/contacts sur chaque maillon.**

- 4) Il y a un besoin **d’animation du tissu économique.**

- Enfin, est mis en avant le fait que la logistique s’émancipe des frontières administratives et que le transport s’effectue d’un point A à un point B (généralement situé hors région). Il y a donc nécessité d’ouvrir l’observation, d’observer l’axe et pas seulement la région car la logistique est un système globalisé, et car le transport nécessite des approches axes et origines/destinations. La **thématique d’un observatoire d’axe** est d’ailleurs posée par la Dimers.

Synthèse des débats

Trafics

- **Trafics ferroviaires et parts modales ; au minimum circulations sur les réseaux (PL, trains, bateaux) en distinguant les trafics de transit / d’échanges / intrarégionaux (même si des limites existent)**
- **Données sur la marchandises en ville, au-delà de Freturb par ailleurs utile et qui existe, notamment pour établir des simulations de trafics et objectiver des investissements, le lancement d’innovation,...**
- **Données sur les trafics, les ITE, les potentiels permettant d’établir des business plan pour le même objectif de choix d’investissements, d’aide à l’innovation,...**

Consistance du réseau et intermodalité

- **Besoin de données et de démarches couplant développement économique, foncier, transport multimodal, besoin d’aider les porteurs de projets et besoin de réduire la méconnaissance à l’égard des systèmes intermodaux qui sont effectivement complexes :**
 - **Atlas (localisation et qualification) du foncier, des friches, des ITE en général et mutualisable en particulier, des installations fluviales**
 - **Guichet unique**
 - **Atlas ou guide de « qui fait quoi », quels sont les rôles de chaque acteur au sein d’une chaînes multimodale, quels sont les personnes ressources/contacts sur chaque maillon.**
 - **Besoin d’animation du tissu économique pour aider, orienter, favoriser des projets multimodaux, des mutualisations, des implantations sur des sites adaptés,...**

Approche transversale

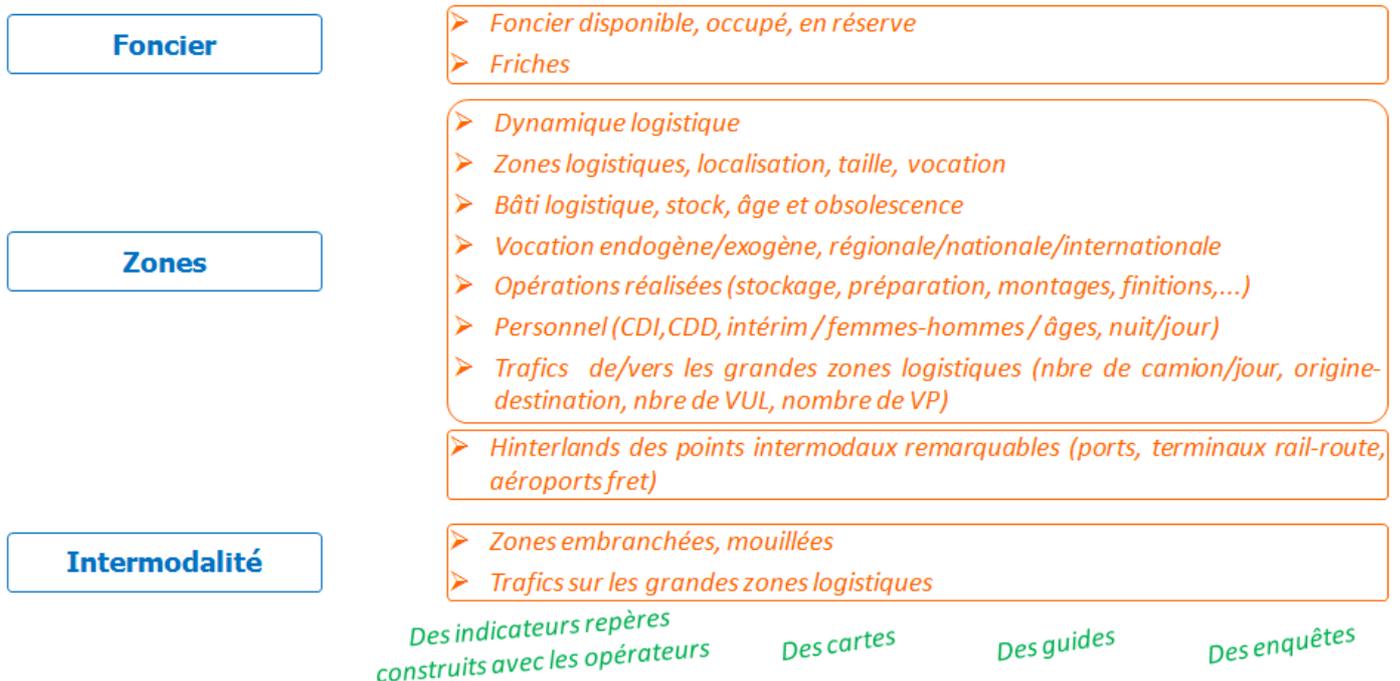
- **Inscrire la question de l’observation au niveau de la région mais aussi de manière plus large selon une logique d’axe et selon une vision globale des acheminements qui s’effectuent d’un point en région de/vers un point ailleurs. Être en veille sur la construction d’observatoires d’axes, sur l’observatoire national de la logistique,...**
- **Être en veille sur les réglementations relatives aux obligations de transmission des données**

3.2. Atelier 2 :

Objectif : **Aménagement et plateformisation**

- Orienter les porteurs de projets
- Anticiper les besoins fonciers
- Restructurer le bâti obsolète
- Dimensionner le dispositif de formation
- Anticiper des besoins d'infrastructures, des trafics
- Rendre le territoire attractif au profit des activités endogènes et du développement économique
- Favoriser l'intermodalité

Propositions du bureau d'études pour engager la concertation



La concertation, les apports, les débats

- ☑ Deux grands types de besoins :
 - **Chiffres clés, chiffres repères**
 - **Des données, informations précises au cas par cas, sur une problématique spécifique : données et méthodologie plutôt qualitatives.** La logistique évolue vite, les pratiques, les barycentres changent, il faut donc des données explicatives, et des données d'ordre qualitatives plutôt que des statistiques.

Nécessité de données pédagogiques à l'adresse d'acteurs qui ne sont pas des spécialistes.

- ☑ L'observation et la production d'éléments de connaissance qualitatifs et quantitatifs doivent permettre **d'établir des ponts entre l'Economie et le Transport**. Elles doivent notamment permettre une meilleure **connaissance du tissu économique générateur de flux, de demandes d'aides à l'embranchement, de demandes d'infrastructures,...** et donc de demandes

d'investissements. Elles doivent également permettre de **mieux cerner les projets d'implantation qui suscitent des demandes d'aides.**

- ☑ Il faut rappeler les grands chiffres clés, diffuser des cartes de situation, mettre en avant des paramètres très importants : **capacité de transport, emplois, fiscalité** qui sont des déterminants des implantations.

- ☑ L'observation doit porter sur la thématique déjà abordée en introduction des **emplois à l'hectare bâti et selon les activités et vocations logistiques des entrepôts.**

Il y a des idées reçues (« la logistique crée peu d'emplois », « la logistique crée beaucoup d'emplois ») donc il faut pouvoir **objectiver et expliquer aussi la complexité et la contribution de la logistique au-delà même des emplois.** Il conviendrait de réfléchir à **un indicateur qui montre la contribution à la création de richesse et aux emplois directs et indirects.**

Il serait également intéressant d'établir et d'analyser un ratio **emplois logistiques / habitant.** C'est un ratio différent. Il peut être **utilisé pour attirer des porteurs de projet** en montrant qu'on est sur un territoire où il y a de ma main d'œuvre logistique.

Il faut également dire que l'emploi n'est pas la seule contribution car sinon on ne résoudra pas les problèmes d'acceptabilité. Il faut faire œuvre de pédagogie et **faire comprendre que s'il y a de la population, il faut de la logistique et que, dès lors, il faut lui faire de la place.**

- ☑ Sur la question de l'aménagement, du foncier, des zones, des entrepôts, il faudrait disposer d'informations sur :

- **Le stock (bâti et foncier),**
- **La disponibilité (bâti et foncier)**
- **Les contraintes, les modes d'exploitation sur les sites et les surfaces disponibles en fonction de ces modes d'exploitation et vocations (par exemple SEVESO, par exemple avec obligation de recours au fluvial,...)**

- ☑ De ce point de vue la question est posée de la pertinence de faire des **Comités d'agrément** comme cela existe sur Salaises.

- ☑ Il faut utiliser les informations qui existent mais qu'il faut suivre, consigner, et diffuser des informations sur la dynamique d'implantation, c'est à dire :

- **qui est présent,**
- **qui est venu,**
- **pour quelle surface et quelle(s) vocation(s)**

- ☑ Sur l'intermodalité,

- connaître les **taux de remplissage des camions** (qui est une source d'optimisation)
- qualifier/quantifier les **ITE : leurs trafics, les conditions de leur réutilisation** selon une approche plus qualitative que quantitative mais avec nécessité d'approcher les trafics au moins via les notions d'**ITE actives / non actives**².

² Active doit être compris ici comme une ITE qui reçoit/expédie effectivement des wagons

Aménagement et plateformeisation : foncier, bâti et emplois

Chiffres clés, repères

- **Besoins de grands points de repère pédagogiques puis au cas par cas de données précises selon des thématiques spécifiques mais alors approches qualitatives**
 - Données, indicateurs, représentations croisant **Tissu économique / emplois / trafics** pour attirer & combattre les idées préconçues ; **croiser logistique et population** montrer que si population → logistique et consommation de foncier nécessaires
 - Grands déterminants des choix d'implantation : **fiscalité, emplois, capacité de transport**
 - Données, ratios, représentations permettant de **montrer que pas une logistique mais des logistiques, des pratiques différentes**

Foncier

- **Stock, disponibilité bâti, foncier disponible**
- Suivre – diffuser :
 - **qui s'est implanté, quelle filière, où, pour quelle vocation, pour de l'exogène ou de l'endogène ?**
 - **quelles prestations dans les entrepôts : stockage, copacking,... ?**

Intermodalité

- **Taux de remplissage des camions (enjeux d'optimisation)**
- **Installations Terminales Embranchées :**
 - **Combien, où, quelles ITE actives (reçoivent&expédient)/ non actives ?**
 - **Quel état des ITE existantes, quelles conditions pour leur réutilisation ?**

3.3. Atelier 3 - Plénière :

Objectif : **Durabilité et innovations**

- Objectiver les impacts pour le territoire
- Favoriser les organisations, matériels, énergies innovantes
- Identifier, localiser des besoins
- Favoriser l'intermodalité
- Anticiper les besoins de formations et les impacts sociaux

Propositions du bureau d'études pour engager la concertation

Des connaissances pour répondre aux enjeux ?

Environnement

- Emissions par type véhicules/matériel de transport
- Accidentologie, l'accidentologie comparée aux trafics

Mobilités innovantes

- Énergies et motorisations
- Flottes (GNV, électrique), immatriculations
- Expériences innovantes (véhicules propres, mixité fret-voyageurs, matériels innovants route-fer-fleuve, logistique urbaine, ...)

Logistique de demain

- Entrepôts automatisés et emplois
- Digitalisation, expériences innovantes
- Bâti innovant, verticalisation, co-activité

Des indicateurs, des représentations? *Par exemple*

Des échanges d'expériences et bonnes pratiques
Des indicateurs repères construits avec les opérateurs
Des cartes
Des guides
Des enquêtes

La concertation, les apports, les débats

*Les logiques d'innovations, d'évolution des pratiques,... sont assez globales et se posent sur tous les territoires sauf problématiques ponctuelles fortes (par exemple qualité de l'air dans la Vallée de l'Arve, problématique urbaine métropolitaine). Pour autant la **Région Auvergne-Rhône-Alpes** peut être en avance sur les autres dans une logique d'**exemplarité** avec pour objectif d'emporter ensuite les autres dans ce mouvement. Il peut être intéressant dès lors de chiffrer, de qualifier mais aussi de démontrer que des choses existent et sont mises en place.*

Il est nécessaire de faire de la pédagogie, de pallier l'acculturation des acteurs en matière de logistique.

Un premier bloc de thématiques est lié aux liens transport-transition énergétique/qualité de l'air

- ☑ Une des innovations ou évolutions à suivre, analyser, quantifier réside dans la notion de **sobriété et d'optimisation**. C'est une nécessité avant d'aller plus loin dans les innovations.

Cette tendance ou ambition à la sobriété est souvent mobilisée dans le cadre de la **logistique urbaine**. Elle doit également trouver une **résonnance dans l'analyse des territoires**, des consommations énergétiques, de la qualité de l'air, des objectifs des territoires en termes de transition énergétique (territoires TEPOS-Territoires à énergie positive, PCAET-Plans Climat Energie Territoriaux,...).

Mettre en synergie dans ce cadre les acteurs publics et privés.

- ☑ Prendre en compte les **changements de motorisation** qui vont structurer la logistique à 25 ans.
- ☑ **Faire le lien avec les autres observatoires qui existent** sur la qualité de l'air, collecter des données ensuite des données éventuellement manquantes.

Un second bloc de thématique est constitué par les liens entre robotisation et emploi :

- ☑ C'est un sujet important sur lequel il y a des impacts objectifs à mesurer pour l'avenir mais c'est aussi une thématique sur laquelle s'exprime des **fantasmes et des positions idéologiques**.

Des choses sont en réflexion dans le cadre de **GPEC T** (Gestion Prévisionnelle de l'emploi et des compétences territoriale).

Il y a un intérêt à observer, même à titre **monographique**, mais c'est un exercice extrêmement complexe car interne aux entreprises, d'autant plus que la question emploi/robotisation ne s'exprime pas de la même manière selon les types de logistiques et de marchandises. Il n'y a **pas d'effets mécaniques de remplacement** mais c'est un vrai sujet, il faut donc adopter une **démarche collaborative** pour observer, alors que les portes sont assez fermées.

Logistique, Innovation immobilière, emploi/foncier et verticalisation

- ☑ Sur le Sud Isère, il existe des programmes annuels d'analyse et de réflexion sur des sujets clés :
 - Cette année : **emploi et foncier logistique** avec pour objectif de mesurer la quantité de foncier utilisée par la logistique en croisant les fichiers Sitadel et d'entreprises (type Sirene)
 - l'an prochain : bonnes pratiques notamment en termes de bâti, de développement dans ce cadre du photovoltaïque,...
- ☑ Réflexions sur les normes ICPE et le bâti, qui renvoient également aux travaux CERF-TEPOS sur le territoire de la CAPI.
- ☑ La verticalisation, hors logistique urbaine, est assez exceptionnelle. Les évolutions peuvent être suivies par des monographies mais ce n'est pas encore (sauf dans l'urbain) une tendance forte.

Impact du e-commerce dans la structuration des pratiques et des chaînes logistiques

- ☑ Le e-commerce modifie le paysage du transport de manière radicale avec l'obligation pour les vendeurs de **livrer très rapidement** (en moins de 24h) ; le délai étant un argument marketing. Cela **révolutionne les modes de distribution urbaine** mais aussi ce qui se passe sur les **plates-formes**. Il est important de le **faire comprendre au grand public** (élus, citoyens) qui sont des consommateurs. C'est un point d'entrée sur la question de la logistique (et qui parle aux consommateurs), c'est aussi une possibilité d'éduquer le consommateur sur ce qu'occasionne le fait de se faire livrer très rapidement (enjeu central d'appropriation et de prise de conscience).

En Chine, le e-commerce a bouleversé la manière d'envisager la distribution de colis avec l'utilisation du train comme vecteur de rapidité compte tenu du territoire. Au début 20 gares voyageurs étaient en capacité de traiter du colis aujourd'hui elles sont 500.

Synthèse des débats

Durabilité et innovations : connaître et prévoir

Environnement

- Suivre, quantifier, analyser les possibilités et réalisations en termes d'**optimisation et de sobriété** notamment en logistique urbaine
- **Mettre en lien** l'observation de la **logistique et du transport** avec les objectifs des territoires en termes de **transition énergétique, qualité de l'air,...** Croiser avec les initiatives (territoire TEPOS, ...), obligations (PCAET) et **Impacts chiffrés**
- **Indicateurs sur les motorisations et les changements de motorisation des flottes**
- **Faire le lien en matière de transition avec des observatoires qui existent déjà**
- **Consommation de foncier par la logistique** (croisement Sitadel/Sirene) en s'appuyant sur la méthodologie utilisée en Sud Isère

Logistique de demain

- Adopter une démarche de **collaboration entre acteurs** y compris de la sphère publique pour observer **les liens emplois/robotisation**, complexes à mesurer même de manière monographique. Combattre les idées reçues et quantifier les effets selon des typologies de logistiques/marchandises
- Suivre **la verticalisation** de manière **monographique** (pas encore une tendance lourde hors logistique urbaine)
- Suivre les impacts du **ecommerce dans la structuration des pratiques et des chaînes logistiques** (acheminements et structuration des plates-formes et prestations qui y sont réalisées). Faire œuvre de pédagogie, faire comprendre aux citoyens, aux élus, les impacts des exigences en termes de délais de livraison

ATELIERS/REUNION D'ECHANGES TERRITORIAUX

ATELIER

La logistique et intermodalité dans les départements de l'Ain, de la Savoie et de la Haute-Savoie

Ambérieu en Bugey, 5 juillet 2018

Participants :

Entreprise / Territoire	Nom
ARKEMA	Marie-Laure Commelin
Auvergne Rhône Alpes Entreprises – Antenne Savoie	Dominique Buisson
BUDILON	Sébastien Roux
CARRIERES BLANC	Pauline Nunes Ferreira
CCI Ain	Mr Monnet – Stéphanie Mazonod
CCI Savoie	Mr Gastinne
Conseil Régional Auvergne Rhône Alpes	Caroline Muscella
DDT Ain	Christian Ravoux – Mehdi Chermitti
Groupe DUPESSEY	Georges Guerra
JSC Consultant	Jean Scymanski
P.O. SCANDEX / UGITECH	Christian CARBONELL
SATM	Maxime Damevin
SNCF Réseau	Pascal Ghesquières
TRANSPORTS DE SAVOIE	Patrice Pertuizet
TRIMET France	Nicolas Archenault
DREAL Auvergne Rhône Alpes UD Deux Savoies	Céline Montero
DREAL Auvergne Rhône Alpes	Carole Evellin-Montagne – Clémentine Harnois – Thierry Pascal
SAMARCANDE	Nathalie Mattiuzzo – Renaud Kourland

1. L'aménagement logistique du territoire

Des territoires périphériques aux enjeux logistiques forts

Les participants à l'atelier constatent et déplorent un manque de compétitivité logistique du territoire. Des entreprises industrielles - consommatrices d'électricité dans le cadre de leur processus de production - se sont historiquement implantées sur ce territoire malgré le handicap logistique. Aujourd'hui, elles sont considérées comme des clients énergétiques "normaux" mais conservent les handicaps logistiques. Or, certains produits fabriqués dans ces vallées sont à faible valeur ce qui fait de la logistique un levier très important de compétitivité.

La logistique, les transports et l'intermodalité posent une question importante d'aménagement du territoire sur le territoire l'Ain, de la Savoie et de la Haute-Savoie : les massifs boisés, les carrières situées dans des vallées enclavées ou dans des zones rurales excentrées n'intéressent pas les opérateurs ferroviaires.

De ce fait, comment massifier les flux à l'origine de ces territoires ? La concurrence de la route est importante, car le mode routier est plus souple et moins cher. Par exemple : sur la vallée industrielle de l'Arve, aucun train de fret ne circule.

Pour les participants s'il n'y a pas une prise en compte des enjeux de ces territoires périphériques, qui comprennent des industries (Savoie, Haute Savoie) génératrices de flux importants et « massifiables », il y a un risque de désindustrialisation de ces régions. Les initiatives privées innovantes ont par ailleurs besoin de soutien de la part de la puissance publique.

Aménager le territoire pour le développement logistique

Beaucoup de projets logistiques sur le territoire sont confrontés à la problématique foncière / immobilière, même si dans l'Ain il existe une offre plus importante. Certains élus des collectivités locales ne souhaitent pas développer du foncier logistique en raison d'un ratio emploi/ha jugé défavorable.

Sans subvention publique massive pour le développement de plate-forme multimodale (publique ou privée) et leur exploitation, les trafics se rabattront naturellement sur le mode routier. Des subventions existent mais sont parfois peu connues il conviendrait de mieux porter à connaissance les systèmes d'aides existants.

La logistique, qui consiste à optimiser l'ensemble des flux (gros volumes et distribution locale), doit être considérée dans les stratégies d'aménagement et de développement du territoire :

- La question de l'approvisionnement des stations de ski est intéressante pour des pratiques logistiques innovantes. Il y a nécessité de promouvoir la logistique auprès des élus locaux.
- L'e-commerce constitue une révolution logistique qui doit être mieux prise en compte dans les documents de planification (SCOT, PLU). La mise en cohérence des projets logistiques est importante. L'initiative du SRADDET est favorable en ce sens.

Sanctuariser le foncier stratégique

S'il n'y a pas de stratégie régionale de portage foncier et de sanctuarisation du foncier stratégique, les acteurs vont rencontrer des limites pour développer leurs activités logistiques. Les acteurs industriels agissent sur des logiques économiques et à court terme ; il y a besoin d'un Etat fort, qui sanctuarise le foncier dans une vision stratégique à plus long terme et pour l'Intérêt Général, et en faveur du développement durable.

Dans ce cadre l'atelier fait apparaître des besoins d'informations sur le foncier disponible, l'établissement d'une *carte du foncier logistique disponible est évoqué*. Les participants indiquent que les fonciers stratégiques doivent être identifiés avec attention : quel foncier à sanctuariser ? D'autres enjeux sont à prendre en compte : enjeux agricoles, enjeux de développement

durable (préservation de la biodiversité et des ressources environnementales), renouvellement de sites en friche, mutualisation du foncier, des services... .

Pour les prestataires logistiques, l'attractivité logistique se situe sur les espaces proches de Lyon, mais pas à Ambérieu. Les prestataires cherchent en effet la **proximité du marché** et des infrastructures de transport.

Organiser/Animer la logistique

Les acteurs économiques souffrent d'un **déficit d'information pour mettre en place des organisations logistiques mutualisées**. Ils indiquent un besoin d'échanger davantage entre eux pour trouver peut-être des opportunités de mutualiser. La mise en place d'un **cluster pour échanger les bonnes pratiques est donc considérée comme souhaitable**. Les syndicats de branches professionnelles peuvent aussi être les bonnes structures d'échanges : avec 3 branches professionnelles, on appréhende l'essentiel des flux les plus massifs.

Quelles que soient les modalités, l'ancrage territorial doit être présent car les acteurs lyonnais par exemple sont peu concernés par les territoires alpins.

La question des ressources humaines

Les entreprises de transport-logistique sont confrontées à des **difficultés de recrutement**, provoquées en partie par la concentration des activités dans des bassins d'emplois (ce qui renforce la perception négative des activités logistiques par les élus).

La question des ressources humaines dans le domaine du transport est également importante : Auvergne Rhône Alpes Entreprise travaille avec le Syndicat des Transporteurs pour une meilleure promotion des métiers en tension (chauffeur).

2. L'intermodalité

Le développement de plates-formes multimodales : quels enjeux pour le territoire ?

- Il existe sur le territoire de ces trois départements un **potentiel pour développer des trafics ferroviaires mutualisés** : exemples des entreprises industrielles P.O. Scandex, UGIPEC, FERROPEM, TRIMET, industries du bois, d'entreprises industrielles sur le secteur de Saint-Vulbas, dans le bassin chambérien, dans le bassin d'Ambérieu-en-Bugey ...

Les entreprises des produits du bâtiment indiquent, pour leur part, un besoin de plate(s)-forme(s) multimodale(s) proche(s) des bassins de consommation (Lyon) et des zones de chantiers (utilisateurs de ces matériaux).

- SNCF Réseau dispose de quelques terrains embranchés mais qui sont contraignants (mode d'exploitation du site, taille du foncier...). Pour le développement de chantier TC, on est donc assez rapidement confronté à **une limite foncière et/ou infrastructurelle**. **Le potentiel pour l'aménagement d'un chantier TC se situe donc dans les fonciers embranchés existants et à mutualiser** pour une mixité des usages ou un redéploiement des activités ferroviaires (entreprise, friche, zone d'activité embranchées...).

Certains embranchements ferroviaires sont démantelés pour des raisons financières, mais cela va à l'encontre du développement des capacités et des projets. Environ 300 aiguilles en Auvergne Rhône Alpes, dont une centaine active et 200 inactives (aucun trafic). **Un atlas des ITE est un besoin des entreprises**.

- Les réflexions pour la mutualisation des flux (intermodaux ou multimodaux) doivent se concentrer :
 - **Autour de Grenoble** : un territoire enclavé et dynamique ;

- **Ambérieu-en-Bugey** est un **site potentiel d'implantation d'une plateforme logistique multimodale rail-route** : des embranchements ferroviaires, du foncier disponible, le site d'Ambérieu permet d'éviter le nœud ferroviaire lyonnais et d'accéder à l'axe Nord – Sud par voie ferroviaire.

Régiorail, opérateur qui assure le transport ferroviaire des eaux Evian, est ouvert à la création d'un petit terminal intermodal à Ambérieu. **Seules les initiatives privées**, portées par des sociétés de transport qui attirent des clients et mutualisent les flux, **permettent de développer des chantiers intermodaux.**

- Concernant l'Autoroute Ferroviaire à Aiton ? Le projet d'un nouveau terminal est intéressant mais l'investissement sera élevé.
- A Clermont-Ferrand, le transporteur COMBRONDE a mis en place une exploitation ferroviaire depuis Clermont vers Le Havre et vers Fos. Ce groupe est en train de développer une plateforme logistique ferroviaire à Loire sur Rhône. L'investissement dans le terminal et les voies ferroviaires est porté par cet acteur privé. Ce modèle est à diffuser.

La fermeture de lignes capillaires

Les acteurs ont du mal à voir un avenir positif : 13 lignes capillaires fret sont grandement menacées. Or on trouve sur ces lignes capillaires des carrières et des activités agricoles génératrices de flux massifiés et un risque de report modal vers la route ou de fermeture de sites est possible. Les participants indiquent que les services de l'Etat ne doivent pas prendre des décisions qui vont à l'encontre du report modal.

Ce sujet est très difficile d'un point de vue financier car les investissements sont importants. **Une ligne capillaire** (voie unique, circulation limitée à 30km/h), disposant de trafics de plus de **300 000 t/an** (céréales, granulats) **peut être sauvée**. Il faut une expérience pilote (pragmatisme des projets, un chef de projet) et une vision à long terme du projet.

La problématique des lignes capillaires est identifiée par la Région. La DREAL travaille avec la Région et à différentes échelles pour le maintien du réseau : les solutions sont aussi locales et doivent associer les chargeurs et les collectivités locales. La rénovation de l'ensemble des lignes capillaires représente un budget énorme pour la Région (plusieurs millions d'€/an).

Conclusion

- ⇒ **Cet atelier confirme l'opportunité de la création d'un Observatoire des Transports et de la Logistique ;**
- ⇒ **La question de la sanctuarisation du foncier multimodal est essentielle ;**
- ⇒ **On constate une méconnaissance de certains élus de la problématique logistique ;**
- ⇒ **L'intermodalité ne pourra se développer sans soutien fort de la puissance publique (Etat stratège, subventions)**
- ⇒ **La question de la sauvegarde des lignes capillaires est importante pour les entreprises mais les enjeux financiers de maintien de ces infrastructures sont très importants.**

ATELIER : La logistique outil de compétitivité

Clermont-Ferrand, 17 Octobre 2018

Participants :

Entreprise / Territoire	Nom
Agence d'Urbanisme et de développement Clermont Métropole	Delphine Monier
Auvergne Rhône Alpes Entreprises – antenne Allier	Sylvaine Guillon
Auvergne Rhône Alpes Entreprises – antenne Puy de Dôme	Vania De Oliveira
Clermont Auvergne Métropole	Corinne Gleyze – Morgan Ombre
Conseil Régional ARA	Caroline Muscella
DDT Puy de Dôme	Alexandre Mayeux
DREAL ARA	Carole Evellin Montagne – Thierry Pascal - Gilles Chevasson - Sébastien Thier
EPF Auvergne	François Dussaud
La Poste / Urby	Marie Laure Potec
Michelin – Affaires publiques France	Carole Force
Moulins Communauté	Jean-Philippe Giraud
Multitransports	Yves Jamon
Riom Limagne Volcans	Jean-Charles Foschia – Cécile Chaput
Segro	Julien Meynadier
Vichy Communauté	Jean-François Liaboeuf
Samarcande	Nathalie Mattiuzzo – Renaud Kourland

1. Présentation de l'atelier et des éléments du Diagnostic par Samarcande Transport Logistique Territoire – cf PPT de Présentation

1.1. Présentation de la demi-journée et des séances plénières

Trois séances plénières organisées autour de trois domaines d'observation correspondant à trois enjeux centraux :

- ☑ **Améliorer le système d'infrastructures, favoriser l'intermodalité**
- ☑ **Aménagement et platformisation : foncier, bâti et emplois**
- ☑ **Durabilité et innovations : connaître et prévoir**

Carole Evellin-Montage rappelle :

- *les objectifs de l'étude et son inscription dans le prolongement de la Conférence Nationale sur la Logistique,*
- *le partenariat avec la Région (dont le SRADDET est en cours d'élaboration) dans la construction des ateliers.*

La Stratégie France Logistique 2025 affiche cinq priorités :

- *une logistique attractive,*
- *une logistique plus durable,*
- *une logistique créatrice d'emplois,*
- *une logistique intégrant la révolution numérique,*
- *une logistique ancrée dans les territoires.*

Le déploiement du report modal est mis en avant, de même que l'accompagnement des transporteurs vers la performance logistique. La stratégie prône également la création d'un Observatoire National du Transport et de la Logistique et d'Observatoires Régionaux.

Elle consacrait en outre le lien entre performance logistique et RSE et s'est traduite par la création d'un référentiel RSE Transport et Logistique.

La présente étude, qui s'inscrit dans ce contexte général, doit permettre un partage des enjeux avec les acteurs pour aller vers une logistique durable et vecteur de compétitivité.

1.2. Présentation des éléments du diagnostic prospectif

- ☑ La logistique est indispensable à la **compétitivité des industries, à la desserte des populations, au fonctionnement du territoire**. Elle est présente au sein des **entreprises du transport et de la prestation**, mais d'abord **au sein des entreprises industrielles et commerciales**. Elle couvre **des prestations d'acheminement, des opérations de stockage, de préparation de commandes, de valorisation sur sites (commerces, usines, entrepôts)** et est génératrice d'**externalités positives**
- ☑ **Un territoire spécifique**
 - 12 % de la population, 12 % du PIB, 2^{ème} région industrielle française, 3^{ème} région exportatrice, 4^{ème} région importatrice
 - Une **position de carrefour** entre deux corridors européens, dont un corridor central sur lequel se superposent des offres mono et multi-modales fer, route, voie d'eau, pipeline.

- La Région est composée de **territoires denses sur lesquels la logistique se polarise et des territoires moins denses**, de plaine, de vallée et de montagne qui posent des questions spécifiques et **sur lesquels la performance doit diffuser**.
- Un territoire qui génère des besoins logistiques **endogènes** et qui attire de la logistique **exogène**.
- La logistique champ d'évolutions et d'innovations qui s'adapte aux évolutions générales et sociétales : digitalisation, pratiques de réduction des stocks et de fractionnement des flux, développement du e-commerce, transition énergétique, raréfaction des ressources (foncier et ressource humaine notamment), évolution du fonctionnement de la ville et développement de la logistique urbaine.
- ☑ Un territoire positionné sur la **dorsale logistique Lille-Paris-Lyon-Marseille** et **bien maillé**. Présentant des pôles industriels qui sont, avec les bassins de population, les principaux déterminants de la logistique et de sa géographie même si celle-ci s'en émancipe en partie.
- ☑ Un territoire sur lequel la dynamique logistique s'est effectuée (comme sur l'ensemble des territoires nationaux) par strates et en suivant des **logiques de desserrement** qui dessinent des **espaces historiques de développement de la logistique** et des **espaces plus récents** ; des pôles sur lesquels peuvent être posées des questions de **restructuration de bâtis logistiques anciens et d'obsolescence** et d'autres où se posent des questions de **mobilisation de fonciers et de mutabilité vers du foncier logistique**.
- ☑ Un territoire comportant un grand nombre de zones d'activités dont beaucoup sont devenues des **zones logistiques de fait** mais qui n'ont pas été prévues pour cela à l'origine donc un territoire moyennement plateformisé et où la problématique de maîtrise du développement de la logistique mérite au minimum d'être posée.
- ☑ Un territoire fondamentalement multimodal et **connecté aux grandes portes d'entrée maritimes par des services modaux et multimodaux variés**.
- ☑ **Dans cet ensemble, l'espace Puy-de-Dôme - Allier :**
 - Présente une certaine centralité à l'échelle de l'hexagone mais n'est pas positionné sur les grands corridors nationaux et européens de la logistique et du transport.
 - La dynamique de la construction d'entrepôts y a été relativement modeste. 1,3 millions de m² ont ainsi été construits entre 1975 et 2015 soit 10 % des m² régionaux sur un territoire qui représente parallèlement 22 % de la superficie régionale, 12,5 % des habitants et 12,3 % des établissements industriels
 - La dynamique est en partie ancienne, et la question de l'obsolescence d'une partie du parc mérite d'être posée.
 - Le développement de la logistique a été modestement maîtrisé avec un taux de plateformisation (c'est à dire de concentration des fonction logistique sur des zones d'activités dédiées) s'établit à un niveau moyen : 17 % (contre 10 % sur le territoire de l'ancienne Auvergne, 20 % sur celui de l'ancienne Rhône-Alpes et 29 % sur le territoire hexagonal).
 - Le territoire est maillé par le réseau routier et connecté au ferroviaire (qui représente des tonnages non négligeable au regard de ce qui est observé sur d'autres territoires) mais ce maillage masque des limites liées soit à la topographie soit aux infrastructures. Les relations ferroviaires vers l'est et vers le sud sont contraintes.

2. Les débats

2.1. Quelle logistique sur le territoire Puy de Dôme - Allier

- ☑ La spécificité du territoire Puy-de-Dôme-Allier au sein de la région, et l'hétérogénéité des espaces régionaux inégalement dynamiques et inégalement connectés aux différents réseaux, sont mises en avant.
- ☑ Au regard des échanges, *la logistique apparaît sur le territoire Puy-de-Dôme – Allier majoritairement endogène et moins liée à la logistique de distribution qu'à la proximité des entreprises industrielles* en particulier sur Clermont, Issoire, Thiers, Vichy, Montluçon.

Cette proximité est porteuse d'opportunités : exemple de l'entrepôt Cosmétique Active Production - l'Oréal situé à Vichy-les Ancizes cité en exemple avec une vocation endogène et mondiale. Le pôle de Vichy apparaît comme dynamique industriellement. Il est parvenu à attirer des entreprises du luxe et une logistique endogène liée à ce tissu industriel. Le développement logistique souhaité va dans ce sens : permettre aux entreprises présentes de développer leur logistique sans chercher à attirer de logistique exogène.

Dans ce contexte, les infrastructures autoroutières du territoire Puy-de-Dôme Allier sont moins de axes logistiques que des infrastructures de desserte du territoire et de ses activités. Ce caractère est renforcé par une topographie qui accroît le coût (via un renchérissement des frais de carburant).

Les interventions montrent l'intérêt de distinguer :

- Les industriels qui réalisent eux-mêmes leur logistique,
- Les industriels qui l'externalisent leur logistique auprès de prestataires.

2.2. Les problématiques d'aménagement : quels enjeux ?

- ☑ **Il est indiqué que les phénomènes de desserrement logistique suscitent des besoins accrus de services pour rendre les sites (devenus plus lointains) accessibles aux salariés, d'autant que la logistique souffre d'un déficit d'image et de pénurie de ressources humaines (de conducteurs notamment).** De manière générale, la pénurie doit s'entendre de manière quantitative et qualitative.

Parallèlement la pyramide des âges est défavorable avec des besoins de renouvellement dans les années qui viennent alors que les métiers logistiques, en général, et de conduite, en particulier, souffrent d'un déficit d'attractivité. La pénurie ne permet pas de répondre à toutes les demandes notamment pour les produits pondéreux à faible valeur. La pénurie s'explique pour partie par les conditions de travail et les rémunérations.

Le desserrement conjugué à la plateformisation crée en outre dans certains cas des phénomènes d'assèchement du bassin d'emplois.

L'Auvergne présente néanmoins une situation assez différente de Rhône-Alpes avec l'atout de collectifs motivés, impliqués, de qualité.

- ☑ Les échanges montrent que :
 - *L'Auvergne dispose de foncier bien que celui-ci soit inégalement réparti.* Ainsi **certaines pôles comme Riom souffrent de pénuries** et ne disposent pas à court terme du foncier nécessaire pour accueillir les dossiers qui souhaiteraient s'y implanter sur des sites multimodaux notamment. L'espace **Plaine de Limagne** affiche déjà des implantations remarquables : Danone, MSD (laboratoire pharmaceutique, Hermès, Bacacier - exSeita) grâce au positionnement routier, à la centralité qui permet d'accueillir des vocations interrégionales, à la saturation des grandes métropoles et au phénomène de desserrement.

Parallèlement le pôle de **Moulins** dispose de foncier sur le Logiparc03 (qui affiche en outre une vocation "matières dangereuses" intéressante). Les différentes interventions mettent ainsi en exergue la **nécessité d'une plus grande gouvernance ou a minima d'échanges entre acteurs** même si les territoires ne sont pas tous équivalents et que les phénomènes de pénurie sur certains pôles et de présence de foncier sur d'autres ne se compensent pas de manière automatique.

- **Une réflexion sur les modalités permettant de mobiliser du foncier sur des friches serait pertinente sur certains espaces.** Dans ce cadre, une démarche de **recensement des friches mobilisables** apparaît pertinente et nécessaire d'autant que dans certains cas la réglementation ou les documents d'urbanisme n'ont pas prévu la mobilisation des friches. La mobilisation des friches renvoie également à des phénomènes de concurrence d'usage entre la logistique le tertiaire, les logements, les commerces.
- **La présence de foncier ne suffit pas à attirer. Les entreprises s'implantent en effet là où des bassins de consommation et des bassins industriels existent.** Or, en la matière, l'Auvergne souffre d'une faiblesse démographique ; c'est également ce qui explique une logistique endogène plutôt industrielle.

2.3. La multimodalité : enjeux et réalité sur le territoire

Sur la question de la multimodalité et du transport ferroviaire conventionnel, un accord unanime se dégage parmi les participants sur la difficulté à faire du ferroviaire aujourd'hui.

Le report modal est complexe et pose à la fois des questions :

- **d'infrastructures** avec un réseau ferré :
 - de **qualité très inégale et présentant des déficits** de connexions vers le sud et vers l'est,
 - en grande partie **non électrifié** (hormis la ligne Clermont-Paris) et ne permettant pas, en ce sens, de s'inscrire pleinement dans une démarche de transition énergétique. Certains participants notent que la durabilité des tractions ferroviaires en diesel par rapport aux matériels routiers à la norme Euro 6 apparaît comme de moins en moins évidente.
- de **qualité et d'étendue des services** proposés,
- de **volumétrie** cette problématique étant d'autant plus prégnante que l'offre en wagons isolés s'est restreinte.

En outre,

- la route présente des atouts objectifs : souplesse, réactivité, délais qu'elle propose (JA-JB),
- et, d'autre part, les pratiques logistiques (réduction des stocks) et la diffusion géographique de la clientèle, suscitent un très grand fractionnement temporel et spatial des flux. Ainsi même les volumes importants (en sorties d'usines) sont des volumes qui suscitent des flux diffus dès lors que les destinations sont très nombreuses.

Pourtant il est réaffirmé le fait que les transporteurs routiers sont très impliqués dans les problématiques et les réflexions relatives à la multimodalité et que le métier de transporteur est d'offrir des services de transport et non « *de mettre des camions sur la route* ».

Enfin, il est indiqué que les acteurs économiques manquent de visibilité et que ce manque de visibilité sur leur flux et sur les offres non routières est peu favorable aux reports modaux.

Sur ce point Caroline Muscella du Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes indique qu'un des objectifs de Medlink Ports est de rendre plus visibles les offres multi et intermodales

(infrastructures et services) de/vers les ports et en particulier le Grand Port Maritime de Marseille. VNF et, plus récemment, SNCF Réseau sont d'ailleurs membres de l'association Medlink Port.

- ☑ Avec **les innovations sur le matériel routier (camions électriques et au gaz) ou l'apparition du camion autonome, la définition même de la multimodalité pourrait évoluer à l'avenir**, et cet avenir dont l'horizon est d'environ 10 à 15 ans doit être anticipé. Il est possible que le camion autonome fasse évoluer la géographie des implantations logistiques car il fera évoluer les pratiques en matière de transport et les coûts (baisse probable du coût du transport routier longue distance notamment si ces camions ne sont pas « accompagnés »). De ce point de vue, il est indiqué que le coût du transport est structuré notamment par les coûts de carburant (2/3 du coût environ) et les coûts du personnel de conduite (1/3 du coût environ).

Dans le même temps, le développement du camion autonome pourrait susciter un accroissement du coût du dernier km, mais celui-ci sera réalisé par des spécialistes.

Ces évolutions seront structurées par la configuration spatiale du réseau de stations de recharge d'énergie (électrique ou gaz) qui seront notamment positionnées sur les échangeurs autoroutiers. A ce titre, Mr Meynadier de Segro indique que son groupe ouvrira une station multi énergies sur un de ses parcs et ce à la demande de ses occupants. Mr Giraud de Moulins Communauté indique également un projet de station GNV proche du Logiparc03. Des projets sont également cités sur le pôle de Vichy.

Le développement des camions GNV-GNL pose toutefois encore questions. Un des points d'achoppement réside dans le coût de développement puis d'achat de ces matériels alors qu'il n'existe par ailleurs pas encore de marché à la revente notamment en Afrique alors que ce marché existe pour les camions fonctionnant au diesel (qui n'exigent pas de nouveaux investissements en stations). Sur les camions à hydrogène, le modèle économique compte tenu de l'importance de l'investissement n'apparaît pas évident. Enfin, il est indiqué qu'en matière de transition énergétique et de composition des parcs de véhicules, les évolutions proviendront des **chargeurs qui font évoluer les pratiques en inscrivant les énergies alternatives dans les cahier des charges transport qu'ils émettent.**

- ☑ Enfin, il est précisé que **l'optimisation de l'organisation des acheminements, leur régularité et leur planification sont de nature à réduire les parcours à vides, à diminuer les coûts de chargement – déchargement et contribuent à la fois à la démarche de développement durable et à l'inscription du transport dans les RSE** (Responsabilité Sociale des Entreprises).

Il est cité le cas d'un industriel majeur sur le territoire qui planifie ses transports et a mis en œuvre des partenariats avec ses transporteurs sur un engagement de remise (nombre de voyages), d'une part, et de mise à disposition de PL, d'autre part. Ces engagements réciproques donnent de la visibilité sur les charges et permettent de planifier et d'adapter la capacité bien plus que dans le cas de transport « à la demande ».

2.4. Quels leviers pour améliorer la performance, quels enjeux d'animation, d'échanges d'expériences et de mutualisation

- ☑ L'Auvergne porte une tradition de partenariat entre acteurs et de mutualisation portée par les transporteurs locaux. Cette expérience de mutualisation a été forte sur le territoire, mais elle n'est peut-être plus la forme la plus pertinente par rapport à celle permise par les réseaux de transporteurs (comme Astre ou d'autres) qui ont, grâce à leur taille, une représentation géographique plus large et plus adaptée aux demandes des entreprises.

Le territoire auvergnat a effectivement porté plusieurs mutualisations dans le secteur du transport et de la messagerie routière, pour développer des OFP ou enfin pour répondre à des

dossiers logistiques. Une partie de ces partenariats n'a plus cours, par exemple, parce que les besoins des clients ont évolué ou qu'ils ont repris leur logistique en propre, ...

- ☑ Les interventions lors de l'atelier montrent que les acteurs présents – qu'ils soient privés ou qu'ils appartiennent à la sphère institutionnelle – seraient intéressés par :
 - **des échanges et retours d'expériences** (quelles bonnes pratiques pour le report modal ? quel benchmark par rapport à d'autres territoires et/ou projets ? quelles conditions de réussite ?...),
 - **des données relatives aux offres existantes, aux potentiels** (notamment intermodaux), à la réalité de la logistique et de l'intermodalité sur le territoire Puy de Dôme - Allier,
 - **une réflexion sur la gouvernance et les moyens permettant de mieux promouvoir le territoire et de mieux attirer les entreprises en favorisant les complémentarités et des approches communes plutôt que la concurrence inter-projets et inter-territoires.**

2.5. La problématique spécifique de la logistique urbaine

- ☑ Sur la question de la logistique urbaine, plusieurs études et réflexions ont eu lieu et/ou sont en cours sur Clermont-Ferrand. Elles s'inscrivent dans une ambition de réduction des nuisances (qualité de l'air et congestion) et l'élaboration d'un schéma de logistique Urbaine. Cette démarche aboutira notamment à la création prochaine d'une **Zone de Faibles Emissions** (comme dans 14 autres Métropoles en France).
- ☑ **Un CDU existe** (Multitransports) et une convention a été par ailleurs récemment signée avec le Groupe La Poste.
- ☑ Marie-Laure Potec de La Poste - URBI présente les éléments saillants des projets portés par le groupe La Poste. Ces projets, articulés autour de la création de CDU ou de valorisation de CDU existants et d'une mutualisation du dernier km (en flotte à faible niveau d'émissions) à partir de ces équipements, sont développés en partenariat avec des acteurs locaux du transport (à Clermont –Ferrand mais également dans les autres villes où des projets existent comme à Toulouse, Lyon, Saint Etienne, Grenoble avec l'incubateur EVOL Montpellier). L'ambition est d'atteindre un certain maillage et un modèle économique pérenne.

Les projets pourraient être aidés via des aides à l'achat de véhicules "propres" (gaz, Hydrogène).

Conclusion

- ⇒ Cet atelier met en exergue une **vocation endogène de la logistique sur le territoire Puy-de-Dôme - Allier** et une **vocation davantage industrielle** que "grande distribution". Cette vocation endogène peut néanmoins être couplée avec des vocation géographique d'échelles large (d'interrégionale à mondiale) ;
- ⇒ Il met également en lumière **des situations contrastée en matière de foncier** avec certains pôles qui enregistrent des pénuries et d'autres qui disposent de surfaces pour accueillir des projets. Il confirme en ce sens l'opportunité d'échanges entre acteurs du territoire et d'une réflexion sur la gouvernance. Il montre également la pertinence d'une réflexion sur l'identification et les modalités de mobilisation des friches pour y ancrer des activités logistiques.
- ⇒ **L'intermodalité est ressentie comme complexe** d'autant que le réseau ferroviaire auvergnat présente d'importantes contraintes et limites. Il apparaît en outre que la définition même de l'intermodalité pourrait devoir être élargie à l'avenir avec le développement d'innovations sur les matériels routiers et le déploiement des camions autonomes. Sur les véhicules

électriques et gaz, la problématique du développement d'un réseau cohérent et maillé de stations multi-énergie est présentée comme centrale.

⇒ Enfin la *pénurie de conducteur* est évoqué sur ce territoire comme sur d'autre mais l'Auvergne présente l'atout de collectif impliqué et fiable.

ATELIER : La logistique
La logistique, outil de compétitivité
Quels besoins pour quelle vocation ?
Valence, 23 Octobre 2018

Participants :

Entreprise / Territoire	Nom
DREAL	Carole Evellin-Montagne
DREAL	Thierry Pascal
Conseil régional	Caroline Muscella
Samarcande	Nathalie Mattiuzzo
Samarcande	Renaud Kourland
DREAL	Fabrice Briet
DTT Drôme	Abdallah El Hage
Adisseo	Irène Héric
Adisseo	Laurent Moreau
AlloPneus	Joel Herbaut
Allopneus	Thierry Lauglaney
Bert	Gilles Senécloze
Bert	Marie Ryer
Communauté Communes Portes de l'Ardèche	Muriel Baldellon

1. Présentation de l'atelier et des éléments du Diagnostic par Samarcande Transport Logistique Territoire – cf PPT de Présentation

Quatre temps d'échanges autour des thématiques à enjeux suivantes :

- Quelle attractivité pour quelle vocation ?**
- Une logistique plus intermodale, mieux connectée aux corridors pour la compétitivité des entreprises et du territoire**
- Une logistique plus performante pour répondre aux besoins endogènes et attirer ; quels enjeux logistiques pour la compétitivité**
- Quels leviers pour accroître la cohérence et les échanges entre acteurs**

Carole Evellin-Montage indique que les ateliers s'inscrivent dans une étude d'Etat des lieux du système logistique Auvergne-Rhône-Alpes réalisée à l'échelle de la nouvelle Région.

Elle rappelle que la DREAL met en place la stratégie nationale France Logistique 2025 sur le territoire régional, avec pour objectif d'aller vers une logistique plus durable, en phase avec les ambitions de transition énergétique, mais également plus compétitive, plus attractive sur les territoires.

La démarche pour réaliser cet Etat des lieux du système logistique Auvergne-Rhône-Alpes repose sur un diagnostic bibliographique, une campagne d'entretiens, des ateliers de concertation des acteurs logistiques.

*Les ateliers ont pour vocation de recueillir les réactions sur les éléments déjà produits et à problématiser cet état des lieux. **L'atelier de Valence est consacré aux activités logistiques sur les Départements de l'Ardèche et de la Drôme.***

Un référentiel RSE Logistique vient de paraître et ce document est remis dans le fascicule de cet atelier.

La DREAL veille à ce que la logistique soit pleinement intégrée dans les schémas régionaux et est associée à la réalisation en cours du SRADDET par la Région Auvergne Rhône Alpes : cet atelier alimente également le diagnostic régional réalisé dans le cadre de cette démarche SRADDET.

Caroline Muscella, Région Auvergne-Rhône-Alpes, indique pour sa part que :

- *Cet état des lieux permet d'alimenter le schéma régional (SRADDET) à horizon 2030 : ce schéma se fonde en partie sur un portrait logistique du territoire.*
- *La concertation permet également de projeter à horizon 2030 ce que l'on souhaite voire se renforcer sur la Région : en termes d'intermodalité, de sites à enjeux, d'actions à mettre en place pour le développement logistique...*

2. Présentation de l'atelier et des éléments du diagnostic

Présentation des éléments du diagnostic prospectif - – cf PPT de Présentation

Il est possible de transmettre des remarques à la DREAL qui les transmettra ensuite au bureau d'études.

- La logistique :
 - un vecteur de positionnement concurrentiel pour les entreprises,
 - un vecteur de compétitivité pour les entreprises et pour les territoires,

- au service des autres activités du tissu économique et de la population.
- ☑ La logistique est chez les prestataires logistiques et les transporteurs, mais aussi et d'abord dans les entreprises industrielles et distributeurs - entreprises commerciales.
- ☑ La logistique est constituée du transport de marchandises mais aussi des activités au sein des usines, des surfaces commerciales et au sein des entrepôts. La logistique est une activité de valorisation des marchandises, génératrice d'externalités négatives mais également positives : 10% du PIB, 7% des emplois. Ces externalités positives doivent favoriser l'acceptabilité de la logistique sur les territoires.
- ☑ La logistique est en évolution, au gré :
 - des évolutions de l'économie des échanges : digitalisation, multi canal, fractionnement des flux,... Ces évolutions font de la logistique un élément déterminant de l'attractivité d'un territoire.
 - des enjeux sociétaux : qualité de l'air et transition énergétique, fonctionnement de la ville, raréfaction des ressources foncières et humaines, équilibre des territoires.
- ☑ La logistique au service d'un territoire spécifique :
 - la Région Auvergne Rhône Alpes représente 12% de la population française,
 - la Région Auvergne Rhône Alpes représente 12% du PIB français (2^{ème} région industrielle, 3^{ème} région importatrice)
 - Une attractivité pour une logistique endogène et exogène grâce à son positionnement spatial et infrastructurel.
- ☑ La Région Auvergne Rhône Alpes occupe au sein du dispositif logistique national la place qu'elle occupe au regard des grands agrégats économiques :
 - 12% des m² logistiques construits entre 1975 et 2015
 - 14% des tonnages routiers
 - 7% des tonnages fluviaux
 - 16% des tonnages ferroviaires : des tonnages relativement modestes au regard du mode routier et ceci pose la question des opportunités de report modal vers le fer pour des segments pertinents.
- ☑ Présentation de la carte de synthèse :
 - Des corridors de transports Nord – Sud mais un déficit de maillage du territoire hors de ce corridor et un déficit de point d'entrée sur le territoire ? (exemple : pas de chantier de transport combiné rail route).
 - Des polarisations industrielles structurantes
 - Des pôles logistiques plus élargis que les pôles industriels
 - Des surfaces logistiques plus ou moins anciennes (ce qui pose la question de l'obsolescence des bâtiments logistiques).
 - Un phénomène de desserrement autour de Lyon et la constitution en cours d'un axe logistique entre Lyon et Marseille avec des phénomènes d'obsolescence et de nouvelles implantations (cf carte de la dynamique logistique).
La requalification de friches logistiques sur cet axe se pose.
- ☑ Le territoire de Drôme-Ardèche représente 11% des m² construits en Région :

- Et 11% de la population régionale : une logistique plutôt endogène et quelques implantations exogènes ;
 - Et 13% des établissements industriels : une logistique plutôt orientée distribution ?
- ☑ La plateforme de la logistique : des zones dédiées logistiques sur le territoire Drôme-Ardèche. Ce phénomène favorise l'acceptabilité de la logistique.

Les plates-formes se situent sur l'axe Rhône, souvent sur des zones multimodales. Ces plates-formes ont accueillies récemment des activités de grandes logistiques avec valorisation des produits sur site logistique.

Le port de Valence est symptomatique du développement logistique de la région : site de transfert modal (voie d'eau – route) et site d'implantation d'activités logistiques bords à voie d'eau (Leroy-Merlin, AlloPneus...).

3. Temps 1 : Quelle attractivité logistique du territoire ? Pour quelle(s) vocation(s) ?

- ☑ Le territoire Drôme-Ardèche présente, en regard des échanges, une **vocation majoritairement endogène**. Des exceptions remarquables existent toutefois (implantation d'Amazon par exemple).

Mr Herbaut d'Allo Pneu explique le choix de Valence par les critères suivants :

- *Disponibilité foncière*
- *Acceptabilité du projet*
- *Situation barycentrique au regard du marché*
- *Port de Valence à proximité immédiate.*

- ☑ Le territoire est situé entre Marseille et Lyon, mais **les acteurs logistiques n'ont pas d'intérêt à avoir une rupture de charges à Valence** et le pôle logistique lyonnais capte la majorité des flux import-export régionaux.

- ☑ Bien qu'endogène, la logistique sur l'espace Drôme - Ardèche présente des **vocations géographiques diversifiées** pouvant aller jusqu'à l'Europe, pour être totalement valorisée cette vocation devrait s'appuyer sur des services intermodaux de qualité et présentant une fréquence élevée ce qui n'est pas le cas, notamment pour le fluvial.

Le territoire Drôme-Ardèche souffre, en matière d'attractivité, d'une **pénurie d'emploi** logistique ; cette pénurie devant s'entendre de manière quantitative et qualitative (salariés fiables). Cette pénurie (qui se rencontre sur d'autres territoires nationaux ou régionaux) semble particulièrement aigue. **Il apparaît nécessaire de développer des compétences et des formations**. La logistique exige aujourd'hui compte tenu des pratiques et des outils de maîtriser les nouvelles technologies y compris sur les emplois de manutention-stockage-préparation de commandes.

Les emplois logistiques ne sont pas attractifs. Le métier de conducteur routier est également en forte tension. Il convient donc également de **valoriser les métiers du transport et de la logistique**. La problématique de l'accessibilité des sites logistiques par les salariés n'est parallèlement pas considérée comme centrale n'est pas centrale. A Lyon, la CAPI a mis en place un service de desserte de bus à la demande : Service « RUBAN ».

4. Temps 2 : Une logistique plus intermodale, mieux connectée aux corridors pour la compétitivité des entreprises et du territoire

Les acteurs d'Adisseo indiquent qu'ils sont très favorables au développement de la **plateforme Inspira à Salaise** qui pourrait être la porte d'entrée/sortie des trafics vers le Grand Export et le port de Marseille. Au regard de leurs flux cette plate-forme permettrait d'éviter des allers-retours vers le port de PLEH actuellement utilisé pour ses services conteneurisés fluviaux. A ce jour, il n'existe pas de lignes régulières desservant Salaise (activité minime de 2 000 EVP / an selon les statistiques CNR).

La question centrale pour l'ouverture d'une halte conteneurs est celle de la disponibilité de conteneurs vides or les compagnies maritimes ne souhaitent pas développer leur nombre de parcs (actuellement positionnés à Lyon). Le site de Loire sur Rhône est parallèlement utilisé par Adisseo pour les services conteneurisés ferroviaires mais ce site souffre d'une connexion routière de qualité insuffisante.

La **connexion routière** des sites essentielle : elle est jugée insuffisante du site de Salaise.

- ☑ Il existe un **plan d'aménagement de la zone INSPIRA intégrant un chantier de transport combiné rail-route, de nouveaux outils portuaires, le développement de services et de dépôts de vides**. Le déploiement du projet doit permettre d'atteindre une volumétrie justifiant la création de dépôts de vides.
- ☑ Parallèlement le site de Valence est desservi par une navette conteneurisée fluvial. L'arrêt est lié à la présence d'un grand remettant sur le port mais l'offre est limitée à deux navettes/semaine ce qui est considéré comme insuffisant par les participants installés sur Valence.
- ☑ Les acteurs présents souhaitent que *l'intermodalité soit ouverte à la problématique du réseau de stations multi-énergies*. Il est déploré un déficit de stations d'énergies alternatives qui ne permet pas de répondre favorablement à certains clients qui demandent des transports avec des véhicules propres (groupe Bert).

Des appels à projets ADEME-Région sont parus en 2016 et visent à favoriser via une aide financière les groupements de transporteur (pour effet de seuil) pour des investissements de stations d'énergies alternatives. Les acteurs économiques ne sont pas informés de ces démarches.

- ☑ Au delà de l'intermodalité, Adisseo souligne son attachement au partenariat avec des transports routiers locaux pour renforcer le tissu local et mieux gérer les flux de retour des PL. En effet, une des caractéristiques fortes du territoire Drôme-Ardèche est la **présence de transporteurs locaux** (à l'image de Bert) **disposant d'une flotte importante de véhicules** (plus de 100 PL). Une des raisons du développement de ces transporteurs est la proximité de la Vallée de la Chimie qui génère des trafics importants. Les transporteurs locaux ont en outre une sensibilité importante aux enjeux du développement durable : certifications, flotte de véhicules électriques...

5. Temps 3 : Aménagement logistique du territoire, quels enjeux ?

- ☑ *Les acteurs notent un déficit important de services aux entreprises et aux salariés sur les zones d'activités : absence de parking PL, absence de service de restauration pour les salariés...* Ce manque de service est présenté comme une particularité du territoire Drôme – Ardèche : les zones logistiques à Marseille (Clésud notamment) ou à Lyon sont davantage équipées.
- ☑ Parallèlement, les acteurs indiquent qu'il est nécessaire de faire comprendre que *la logistique et le transport appellent des besoins fonciers importants, y compris pour des surfaces qui ne seront pas bâties* (parking PL) mais qui sont nécessaires à l'activité et à la compétitivité, même si le ratio emploi à l'ha est faible.

- ☑ La zone PANDA, dont le nouveau nom est « **Axe7** », est concernée par un projet de développement : plus de **70 ha viabilisé en 2019** en 1ère tranche, et à terme 200 ha au total. La zone est située sur les communes de Saint Rambert d'Albon, Anneyron et Albon, en bordure de l'A7 et est une zone à **vocation industrielle et logistique**. Les services à développer sur la zone sont en cours d'étude.

La **zone est monomodale routière**, et profitera de la réalisation d'un futur échangeur autoroutier. La gestion des friches suite à la relocalisation d'entreprises dans la zone se fera probablement au cas par cas. Le secteur de Saint Rambert d'Albon connaît une forte croissance démographique. Des activités commerciales ont été implantées dans la zone industrielle existante.

- ☑ La question de la **complémentarité du développement de la zone multimodale INSPIRA à Salaise et de la Zone AXE 7** à Saint Rambert d'Albon (distance environ 10 km) est évoquée.
- ☑ Il apparaît qu'il existe sur le territoire de Drôme Ardèche des sites logistiques anciens et des implantations modernes Classe A. Cette **diversité des bâtiments convient à la diversité des usages**. En outre les acteurs indiquent l'évolution très rapide des pratiques logistiques et des besoins (liés notamment au développement du e-commerce) et la **difficulté à prévoir le type d'immobilier logistiques qui sera pertinent à l'avenir**. Ainsi des sites multi-températures se développent actuellement au sein des réseaux logistiques de la grande distribution alimentaire alors qu'ils étaient rares auparavant.

6. Temps 4 : Animation du territoire

- ☑ Les acteurs ne mettent pas en avant de forts besoins d'animation du territoire car les échanges existent déjà.
- ☑ Les attentes des entreprises concernent davantage **l'animation des zones d'activités** : mise en place de services mutualisés, parking PL, sécurité-gardiennage... au sein des zones d'activités par les gestionnaires de zone, peut être avec des clubs d'utilisateurs ou des syndicats mixtes de gestion des zones (ex : Saint Quentin Fallavier). L'aménageur de la zone AXE 7 va se saisir de cette question très prochainement.
- ☑ Les entreprises **déplorent parallèlement les délais d'instruction nécessaires pour les autorisations d'exploiter** (procédure ICPE, autorisations...).
- ☑ Un appel à manifestation d'intérêt est en cours, diffusée très récemment et porté par l'ADEME, qui permet aux acteurs économiques de faire connaître les écueils auxquels ils sont confrontés vis-à-vis de la réglementation de la mobilité (la logistique peut être abordée).

Conclusion

⇒ L'atelier a permis de mettre en avant trois grandes problématiques :

- une **problématique d'intermodalité** avec **des services qui sont à renforcer** afin d'éviter des parcours "inutiles" de/vers Lyon qui concentre une part notamment des services intermodaux,
- une **problématique de développement de services sur les zones d'activités** et en particulier de parking poids lourds,
- une **problématique d'emploi et de formation**.

- ⇒ ces trois enjeux renvoient à l'attractivité du territoire qui accueille **une logistique majoritairement endogène mais avec des exemples remarquables de logistique exogène** et un développement d'opérations de grande logistique
- ⇒ Ce développement appelle parallèlement une réflexion **sur les délais d'instruction** (dont le raccourcissement permettrait d'être plus réactif aux demandes des porteurs de projets d'implantation), **la gouvernance et la complémentarité interzones**, le développement d'une réflexion globale sur le territoire et les sites d'accueil de la logistique intégrant les problématiques de desserte routière, de multimodalité, de services connexes aux salariés et aux entreprises, de stations multi-énergies.
- ⇒ enfin, l'atelier montre que des échanges entre acteurs de la sphère privée et de la sphère publique existe mais que des besoins se font jour en termes de **diffusion d'informations sur les systèmes d'aides notamment**.

ATELIER :

Entretien collectif - Métropole de Saint-Etienne

14 février 2019

Participants :

- Saint Etienne Métropole
- CCI Métropolitaine Lyon - Saint Etienne - Roanne
- DDT42
- Agence d'Urbanisme de Saint Etienne - EPURES
- DREAL Auvergne Rhône-Alpes
- SAMARCANDE

1. Présentation de la démarche

Carole Evellin-Montagne, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

- Cette étude **d'Etat des lieux du système logistique Auvergne-Rhône-Alpes** est réalisée à l'échelle de la nouvelle Région :

- La DREAL met en place la stratégie nationale France Logistique 2025 sur le territoire régional, ayant pour objectif d'aller vers une logistique plus durable, en phase avec les ambitions de transition énergétique, mais également plus compétitive, plus attractive sur les territoires.

La démarche pour réaliser cet Etat des lieux du système logistique Auvergne-Rhône-Alpes repose sur un diagnostic bibliographique, une campagne d'entretiens, des ateliers ou entretiens collectif avec des acteurs logistiques. Ces ateliers d'échanges ont pour vocation de recueillir les réactions sur les éléments déjà produits et à problématiser cet état des lieux.

- L'entretien collectif d'aujourd'hui est consacré aux activités logistiques sur la Métropole de Saint Etienne. D'autres ateliers ont été réalisés sur d'autres territoires (Allier – Puy de Dôme, Ain – Savoie – Haute Savoie, Région lyonnaise, Drôme-Ardèche).

Plusieurs raisons ont conduit à proposer cet entretien collectif et notamment :

- les actualités récentes sur la logistique qui montrent qu'il y a de nouvelles implantations logistiques sur le pôle stéphanois avec CDiscount notamment et qu'il existe une volonté d'accueillir de nouvelles entreprises
- l'analyse bibliographique qui a fait émerger une question sur l'obsolescence.

- La DREAL veille à ce que la logistique soit pleinement intégrée dans les schémas régionaux et est associée à la réalisation en cours du SRADDET par la Région Auvergne Rhône Alpes : cet atelier alimente également le diagnostic régional réalisé dans le cadre de cette démarche SRADDET.

2. Les échanges

Les échanges débutent dès le tour de table. A l'issue de ce tour de table **Nathalie Mattiuzzo - Samarcande** présente quelques éléments du diagnostic prospectif. Le PPT de présentation est joint à ce compte rendu.

Une nouvelle dynamique logistique portée par des projets d'envergure ?

- ☑ Les acteurs présents et notamment Saint-Etienne Métropole indiquent une stratégie du territoire pour attirer de nouvelles entreprises et activités que celles-ci relèvent de la logistique ou d'autres activités. Dans le schéma d'accueil **la volonté est ainsi de ne pas concentrer sur une filière mais au contraire de chercher à accueillir des industries, de la logistique, du tertiaire**. Par ailleurs la logistique évolue et les porteurs de projets ou acteurs de l'immobilier logistique qui s'intéressent à Saint-Etienne parlent de plus en plus de projets *logistiels*.
- ☑ Par ailleurs et en réaction à la présentation indiquant moins de logistique qu'ailleurs en région, les participants indiquent que ceci n'est pas surprenant au regard du tissu économique et de la population et de la position de Saint-Etienne qui n'est pas sur les grands axes (notamment pas sur la dorsale logistique Lille-Paris-Lyon-Marseille).

Néanmoins, **des implantations logistiques récentes ont eu lieu, sur des parcelles et pour des bâtis très importants** notamment sur **Andrézieux où s'implante Cdiscount et où des parcelles sont disponibles** (environ 40 ha au total sur des parcelles de 2 à 16 hectares) sur la **ZAIN (zone d'activité internationale)**.

Enfin, sur Andrézieux il existe également une réflexion autour de l'économie circulaire et de l'écologie industrielle.

CDiscout ouvrira au printemps 2019 un entrepôt de 60 000 m² sur un foncier de 135 000 m² sur la zone d'activité de l'Orme -Les Sources entre Veauche et Andrézieux. L'entrepôt (appelé Andrézieux 2) est construit par Goodman (promoteur) et les locaux seront loués par Cdiscount³. Easydis (filiale logistique de Casino) aurait en charge l'exploitation d'Andrézieux 2.

Les sites Andrézieux 1 et Andrézieux 2 seront spécialisés. Andrézieux 1 se recentrera sur des produits de grande dimension type électroménager pour le sud de la France et Andrézieux 2 sur les produits d'équipement de la maison et le sport également. pour les clients du Sud-Est de la France.

Cdiscount dispose déjà d'entrepôts à :

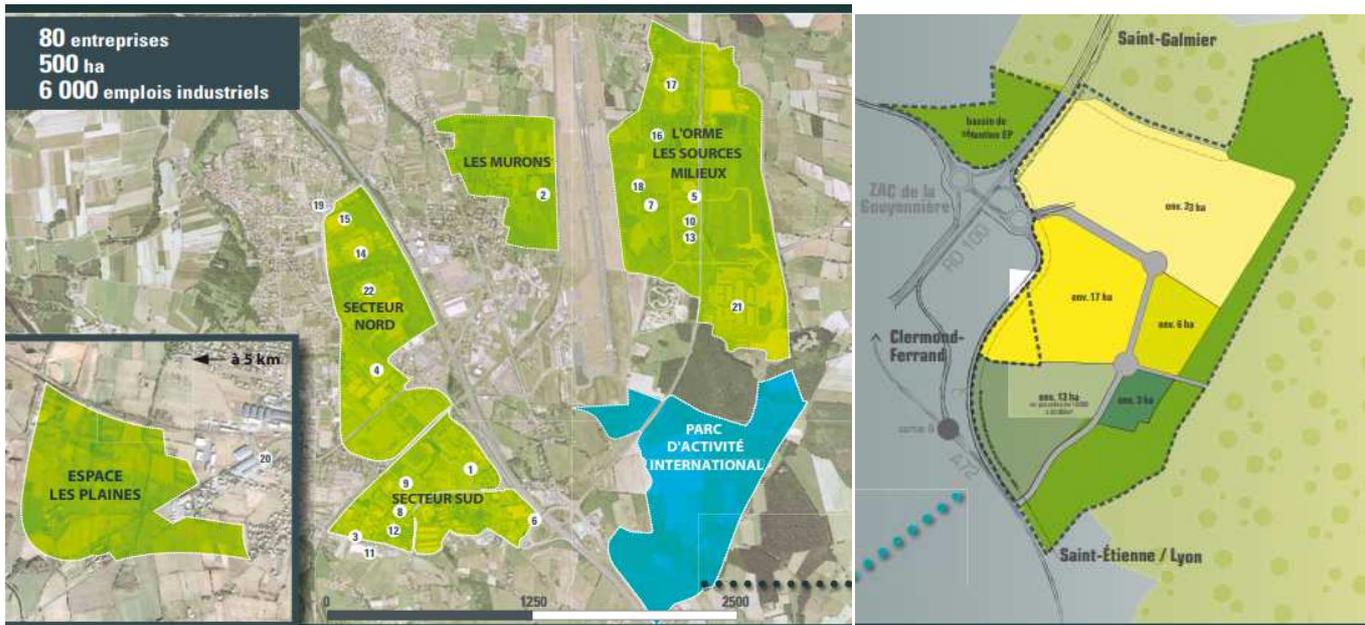
- *Bordeaux-Cestas (100 000 m²),*
- *Moissy Chanteloup/Réau (80 000 m² loué à Prologis sur 4 bâtiments de 20 000 m² chacun et opéré par ID Logistics) et Saint Mard (2 bâtiments de 40 et 50 000 m² loués à Godman et opérés par ID Logistics) en Seine&Marne*
- *Andrézieux-Bouthéon (70 000 m²) et 60 000 m² à Saint Bonnet-les-Oules (Easydis étant par ailleurs à Verpilleux)*

Ces entrepôts (qui représentent au total 500 000 m²) sont saturés d'où la construction d'Andrézieux 2 qui doit permettre d'absorber une croissance du chiffre d'affaires

Andrézieux 1 emploie 120 salariés permanents, assistés d'autant d'intérimaires en période de forte activité (fêtes de fin d'année par exemple). Cdiscount devrait créer 200 emplois sur trois ans pour faire fonctionner Andrézieux 2.

³ zoomdici.fr et leprogrès.fr

Plan de la ZAIN et des zone qui l'entourent et annuaire des entreprises présentes (source site internet de la ZAIN)



ZONE OPÉRA LES PLAINES – BONSON

AFCM	UNILIN INSULATION
ALTINNOVA	VISWOOD
BAROCCA	
BOUYGUES ENERGIES ET SERVICES	
DECOFOR	
DUPORT XAVIER	
FAYOLLE LÉCUE	
GROUPE COMBRONDE	
MRT	
PLANET COMPO	
RTC INDUSTRIE	
SLM	
SOUMIGNET	
THERMAL CERAMICS	
TOLERIE FOREZIEENNE (GROUPE POUJOLAT)	
TRANSPORTS VIAL	

ZONE DES MURONS – ANDREZIEUX-BOUTHEON

2ST	DIRECT SERVICES LOGISTIQUE	MICHAUD CHAILLY GROUPE MAURIN
3D ART	ENER J CLIM	MINOT CI RHONE-ALPES
ACIM HYDRO	ENSEIGNE CHAMFRAY	SERGE DUBUY
ADL SERVICES	ENTREPRISE MBI	SERIC FOREZ
ART DE FER	ETS FERRAND	SIGVARIS
ASTIC EMBALLAGE	ETS MURAT	SIPALDIS
ATELIER CIA MENUISERIE	ETV RESEAUX – EGTP RESEAUX	SODIPIECES
ALUMINIUM	EXAUREV	SOLS LOIRE AUVERGNE
ATTILA SYSTEME	GEA MATAL	SOPEFI
AUXO ACTION ET DEVELOPPEMENT	GIDEC FASHION	SOPEFI AUFU OUTILLAGE
CARRILAGES PAILLEUX	GROLMAN SAS	STUDIO SAINTE
CENTRE ENSEIGNE	GUVIBAT INGENIERIE	TL GRENAILLAGE
CESAM	HOMEO TEXTILE	TRIKAL
CHOCOLATERIE BEL	ISOL AGO / ISO-TECH	UTAH SOLUTIONS HYDRAULIQUES
CONCEPT TECHNIQUE FLUIDE	KUEHNE + NAGEL	VECTRA INGENIERIE
DALKKA	MEDIAPOST	
DENIS ANDRÉ		

ZONES ZI SUD & NORD – ANDREZIEUX-BOUTHEON

AB 42	DELTA SDI	LOIRE TÊLÉ
ACTI PACK SA	DESJOYAUX PISCINES	MAISON DU CAFÉ
AXIUM	EMBALLAGES INDUSTRIELS MV	MECAL
BARRIOL ET DALLIÈRE INDUSTRIES	ERICO FRANCE SARL	MENUISERIE GENEVRIER
BISCOTTE PASQUIER	ERICO SARL	NOCTURNE SÉCURITÉ
BM CONCEPT	ETANCHEITE DE LA PLAINE	RAPP ATLAS
CHATAIN ARMAND – CECAF	EURAMAX INDUSTRIE	RCD
CMF FINANCES	FOURNEL EMBALLAGES	RHONALPAL
COMPTOIR ELECTRIQUE FRANÇAIS	FRAMATEQ MANUTENTION	SAINT-ETIENNE ENTREPOTS
CEF	HOLDING DES SALARIES	TRANSPORTS ET LOGISTIQUE
CONSEIL ET FABRICATION	INTERNATIONAL HSI	SETEL
PUBLICITAIRE CFP	JANNIN MONTAGE	SARETEC FRANCE
CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES DU	KEPAR GROUP	SETELEN
FOREZ CMF	LACTALIS NESTLÉ ULTRA-FRAIS	SIGVARIS
CORBEL – JANNIN INDUSTRIES	MARQUES	TECHNIQ SERVICES
CORDERIE FOREZIEENNE	LARGE IMPRESSION	TECHNIQUES SURFACES HOLDING
DARFEUILLE SERVICES	LASER GRAPHIE	THERMI LOIRE
DARFEUILLE TEAM	LOIRE PLASTIC INDUSTRIE	ZF BOUTHEON
DECLIC		

ZONE L'ORME LES SOURCES – ANDREZIEUX-BOUTHEON

BADOIT
C2FT
CHENET TRANSPORT
CONTITECH
EASYDIS
FONTIMPE MACONNERIE
HAUBTMANN GROUPE AUTAJON
IMPRESS PRODUCTION
MORETON
NESTLE PURINA
SAIRA SEATS SAS (GROUPE TOSONI)
SNF FLOEGER

- ☑ **Au nord-est de Saint-Etienne, des évolutions également sur la zone de la Molina à la Talaudière** (1ère zone industrielle de la région stéphanoise avec plus de 5000 emplois) qui devrait être **étendue sur un terrain de 8,4 hectares⁴** sur le secteur "Les Roches" pour faire face à la demande et à la saturation sur la zone actuelle.

• La papeterie Pichon à quitter le site de la Talaudière pour recentrer son activité sur un seul site, moderniser l'outil de travail, anticiper une croissance de 10 %. Les papeteries iront sur la Plaine du Forez, à côté de l'usine SNF sur un terrain de six hectares situé majoritairement sur la commune de Veauche, mais aussi sur Andrézieux-Bouthéon et Saint-Bonnet-les-Oules pour un projet ambitieux, opérationnel en 2020. Elle quittera son site historique rue des Alliés, à Saint-Etienne, (entrepôts répartis sur 13 000 m²) et La Talaudière (10 000 m²). dans son

⁴ atelier + site internet de la Métropole

nouveau site 18 000 m² d'entrepôts seront dédiés au stockage et à une plateforme logistique ultra moderne pour être en mesure de répondre à des temps de commandes qui ont tendance à se raccourcir. Conçue en étroite collaboration avec a-SIS, l'éditeur et intégrateur stéphanois de solutions complètes pour la logistique, une tour robotisée et équipée de 72 navettes mettra à disposition des préparateurs de commandes 33 000 produits. Un procédé qui outre l'amélioration de la posture du préparateur, lui évitera les 6,5 kilomètres de marche journalière et ce, même si sa zone d'intervention actuelle n'excède pas dans sa largeur quelques mètres. L'investissement hors acquisition du terrain s'élève à 20 M€ avec une livraison du bâtiment en avril 2019. C'est le constructeur lyonnais Openbox accompagné par le cabinet d'architecture XXL Ateliers qui porte le projet. L'entreprise Pichon sous le giron de Manutan depuis 2015 réalise un chiffre d'affaires de 70 M€. Avec un carton préparé toutes les huit secondes, soit 8 000 cartons par jour et 42 000 lignes de commandes traités, l'outil de travail ainsi repensé permettra de doubler cette production. Autre finalité, baisser le recours à l'intérim qui lors des pics d'activité peut représenter 150 intérimaires. Ainsi une vingtaine de postes sera créée en contrepartie. « Mais nous sommes contraints par la jeunesse de nos préparateurs de commandes, aussi nous attendons impatiemment la création d'une liaison en transports en commun, sans cela recruter sera plus difficile », estime T. Cappe. Une réflexion est également engagée pour développer l'activité logistique de cette plateforme les mois creux. Soit pour les sociétés du groupe soit en externe⁵.

- ☑ Ailleurs dans le département, le pôle de **Roanne⁶ est très actif**. Des projets sont en cours sur **Mably** avec un entrepôt très important. Par ailleurs le transporteur Maisonhaute a construit un nouveau bâtiment (sur son site boulevard de Valmy face à Michelin) qui lui a permis de doubler sa surface.

- ID Logistics a signé en 2018 un protocole de développement visant à implanter un site sur la zone de Bonvert à Mably. Un terrain de 110 000 m² sera vendu par la collectivité via la SAS de Bonvert. Il y est prévu un bâtiment de 55 000 m², recouvert de panneaux photovoltaïques. ID Logistics pourrait y recruter 300 collaborateurs en 2019⁷.
- transports Pihen implantés en 2016
- MaisonHaute Transport et Logistics a regroupé l'ensemble de ses activités logistique sur un site de 9 000 m² à Roanne⁸.

Le roannais bénéficie du branchement A89-A72 qui a impulsé une attractivité et un nouveau dynamisme, notamment sur **Neulise** (extension programmée du Parc d'Activités les Jacquins).

Lors de la construction de l'A89 il était question de créer une zone d'activités sur Balbigny qui n'a jamais vu le jour. Les projets se sont reportés soit sur Neulise (qui est plutôt une zone d'activité artisanale) soit sur Roanne où la dynamique est forte depuis l'ouverture de la deux fois deux voies Neulise – Balbigny et le branchement direct sur l'A89.

⁵ l'Essor42

⁶ sur Roanne possibilité de prendre contact avec Monsieur Perrier de la Communauté d'Agglomération

⁷ lessor42.fr

⁸ lessor42.fr

- ☑ Il faut également prendre en compte le pôle de **Sainte-Sigolène** qui est un pôle stratégique pour le territoire sur la filière de la plasturgie. De ce fait sur la carte des pôles, le pôle stéphanois pourrait être légèrement modifié pour prendre en compte Sainte-Sigolène même si ce pôle plasturgique n'est pas très important en termes de génération de trafics.

Logistique endogène et dynamique plus récente

- ☑ Historiquement le Sud Loire n'était pas un pôle de passage. Le principal déterminant de la logistique et son atout était son bassin industriel (donc logistique exclusivement endogène).

Depuis la route s'est améliorée, il y a plus de transit mais cela n'a pas eu d'impacts majeurs. Aujourd'hui le territoire devient plus attractif mais beaucoup moins que sur Lyon.

La pénurie et le prix du foncier sur Lyon donnent de l'attractivité mais toutefois ce ne sont pas les mêmes besoins donc les mêmes logiques d'implantation.

Les acteurs de l'immobilier logistique sont certes de plus en plus intéressés par la Métropole stéphanoise qui présente des disponibilités foncières (ce qui est de moins en moins le cas - à court terme - sur la région lyonnaise) mais leur intérêt ne signifie toutefois pas qu'ils sont prêts à signer à court terme. En outre cela peut signifier que le territoire Sud Loire est attractif par défaut.

Sur Saint-Etienne la stratégie du territoire est celui d'un développement opportuniste sur la logistique.

- ☑ **Les disponibilités sont essentiellement situées sur la Plaine du Forez. Ailleurs, il y a aussi pénurie.**

Entre **Saint Etienne et Rive-de-Gier**, il faut résorber les friches issues de la décroissance de l'industrie. Ces friches sont en fond de vallée, elles sont très impactées par les risques d'inondation, les terrains sont à dépolluer, ils sont parfois contraints en termes d'accessibilité, et enfin il y a parfois proximité urbaine : donc ces friches sont "hors marché". Avec la dépollution le foncier pourrait sortir à 180 euros le m² alors qu'il est à 80-100 euros le m² sur la plaine.

Des stratégies "transport" et "logistique" différentes

- ☑ Les exemples d'implantations montrent que les "industriels" font de plus en plus le choix de louer leurs entrepôts et de ne pas en être propriétaires y compris pour des raisons d'optimisation fiscale.

- ☑ Il faut tenir compte du fait que les besoins des transporteurs pour des agences de transport (avec des besoins de parking PL) et les besoins en "entrepôts" ne sont pas les mêmes.

Une étude a montré que 2/3 des activités transport sur le pôle stéphanois étaient des activités de transport intra-urbain. Ce type de transport ne demande pas de surfaces importantes.

- ☑ Par ailleurs, l'acceptabilité n'est pas la même. Ainsi les projets avec "entrepôts" bénéficient d'une plus grande acceptabilité que les projets avec des "parkings camions".

Besoins d'observation des emplois et du foncier

- ☑ La logistique ayant émergé - dans le cadre du suivi des filières stratégiques - EPURES a contribué à une étude sur la logistique avec l'agence d'urbanisme de Lyon en lien avec le Pôle Métropolitain lyonnais. Un des volets concerne l'emploi, un volet concerne le foncier et un volet concerne l'intermodalité. L'emploi logistique a été évalué :

- pour la filière transport&logistique,
- d'un point de vue plus fonctionnel en prenant en compte les emplois logistiques dans la filière mais aussi pour compte propre (au sein des entreprises industrielles et commerciales,...)

A ce titre demande est faite par la DREAL et par Madame Mattiuzzo d'avoir accès à cette étude lorsqu'elle sera publique. Madame Mattiuzzo et Monsieur Pascal indiquent également qu'une étude a été réalisée à l'échelle régionale par la DREAL et la DIRECCTE sur les emplois logistiques.

- ☑ L'étude sur les emplois (CAPI-EPURES) n'a pas montré que la Loire était spécifique et/ou déficitaire en nombre d'emplois. Lyon apparaissait parallèlement comme plus dynamique.
- ☑ Par ailleurs EPURES et EPORA cofinancent une étude sur les disponibilités foncières (de plus de 2 hectares).

Intermodalité

- ☑ Il y a eu des projets intermodaux sur Roanne notamment mais qui n'ont jamais abouti (autour d'activités de déconstruction ou d'embouteillage avec les sourciers à Saint Alban les Eaux et un ensemble d'activités liés aux barrages et à la qualité de l'eau : sources, embouteillage, usine de bouchons,...).
- ☑ Il reste par ailleurs des ITE, notamment sur la zone de Molina où la Métropole entretient la voie (2 entreprises sont utilisatrices)
- ☑ La Métropole souhaite maintenir une desserte ferroviaire fret mais en matière de ferroviaire on se heurte à une difficulté : les axes sont très circulés donc il faut préserver de la capacité pour le fret mais il faut que la demande existe pour cela.
- ☑ Il y aurait un potentiel : eaux, ferrailles, acier, verre, produits de carrière. Mais les distances sont parfois inférieures aux seuils de rentabilité du transport ferroviaire et les entreprises stéphanoises sont parfois sur des niches donc ne génèrent pas de gros volumes captables par le fer.

Centres routiers et stations d'avitaillement multi-énergie et de recharge électrique

- ☑ **Centre routiers.** Cette question revenait souvent dans les discussions avec la FNTR qui se plaignait d'une pénurie. Depuis production de : l'aire de la Loire (A89) et l'Aire du Forez (A72).
Sur le roannais avec la RN7, une aire de repos était prévue mais n'a pas vu le jour. Le Centre Carrefour est utilisé comme centre routier.
- ☑ **Station multiénergie.** Station GNV à Pont de l'Ane créée pour le CDU.

CDU et logistique urbaine

- ☑ Le CDU a fonctionné pendant trois ans mais ne fonctionne plus car n'a pas trouvé son modèle économique. La zone cible était petite donc les flux peut-être non suffisants et les périodes de restriction de circulation étaient peut-être insuffisamment adaptées.

Animation du tissu économique

- ☑ Partenariat avec ADERLY notamment sur la connaissance du gisement foncier (fonciers supérieurs à 2 hectares) et en milieu urbain (pour l'offre de demain à destination de tout type d'entreprise et d'activité).

L'étude sur le foncier a été engagée en 2017 mais durera 1 ou 2 ans.

100 espaces économiques sont à l'étude pour le diagnostic des zones existantes ; diagnostic nécessaire pour pouvoir intervenir (requalification) sur des zones à gisements. *Aujourd'hui par exemple se posent des questions sur la zone du Plateau des Halles qui a été conçue pour une seule entreprise (entreprise industrielle), puis redécoupée mais avec une seule voirie. Aujourd'hui la zone est faite de parcelles étirées qui posent la question du désenclavement du site. Comment mieux scinder les trafics PL et VL ? quel montage juridique et financier ?*

A terme volonté de faire vivre cet outil de suivi du foncier.

- ☑ Sur les questions foncières la CCI n'est pour sa part pas présente directement car ne maîtrise pas et renvoie vers la Métropole, mais certains élus sont transporteurs. En outre, aujourd'hui sur la logistique, il n'y a pas de dynamique partenariale particulière (sauf étude avec l'aire métropolitaine lyonnaise) mais **les acteurs (qui ont chacun leur champ de compétence spécifique) échangent**. Il s'agit donc plus d'une répartition que d'une co-construction.
- ☑ Des besoins de connaissance et d'observation existent ou pourraient exister sur :
 - le foncier (étude en cours)
 - la connaissance des flux,
 - le stock d'entrepôts et la projection à 30 ans en tenant compte de la vétusté

ANNEXE : SUPPORTS D'ANIMATION DES ATELIERS

La logistique
Comment l'observer pour mieux la promouvoir et la développer durablement – Atelier de travail
 29 Juin 2018



LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE
 DE L'ENVIRONNEMENT,
 DE L'AMÉNAGEMENT
 ET DU LOGEMENT
 AUVERGNE -
 RHÔNE-ALPES



Semarcande Transport-Logistique-Territoire
 50-52 rue Edouard Pailleron 75019 Paris
 Tél : 01 53 19 81 02 – fax : 01 53 19 06 36
 e-mail : semarcande@semarcande.fr
 site web : www.semarcande.fr

Ordre du jour et méthode

5 min 5 min
 INTRODUCTION, PRESENTATION DE LA DEMI-JOURNEE

30 min
 ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

10 min
 ECHANGES, INSTALLATION EN MICROS ATELIERS/TABLES 1 & 2
 Deux thématiques d'observation du fait logistique et transport

25 min
 Flux, réseaux et intermodalité  Aménagement et plateformes

5 min 5 min 5 min
 RAPPORTEURS ET ECHANGES  

20 min
 Plénière : Durabilité et innovations

5 min 5 min
 CONCLUSIONS

2

La logistique essentielle au territoire ...

Indispensable à la compétitivité des industries, à la desserte des populations, au fonctionnement du territoire

Présente au sein des entreprises du transport et de la prestation mais d'abord au sein des entreprises industrielles et commerciales

Couvrant des prestations d'acheminement, des opérations de stockage, de préparation de commandes, de valorisation sur sites (commerces, usines, entrepôts)

Génératrice d'externalités positives



10 % du PIB  7 % des emplois 

3

Une logistique qui s'impose et se décide

12 % de la population française

~ 12 % du PIB français

2^{ème} région industrielle française
 3^{ème} région exportatrice
 4^{ème} région importatrice

12,5 % des m²
 14 % des tonnages routiers français*
 13 % des tonnages fluviaux
 16 % des tonnages ferroviaires

Une attractivité pour une logistique endogène et exogène

Une tendance à maîtriser ?

Une position de carrefour et connectée au Monde

* Trafics domestiques 2006, Stram

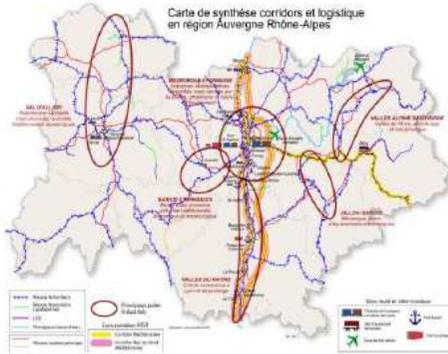
4

Une logistique qui s'exprime sur un territoire au cœur de la dorsale logistique française

Les principaux pôles logistiques français et des pays limitrophes



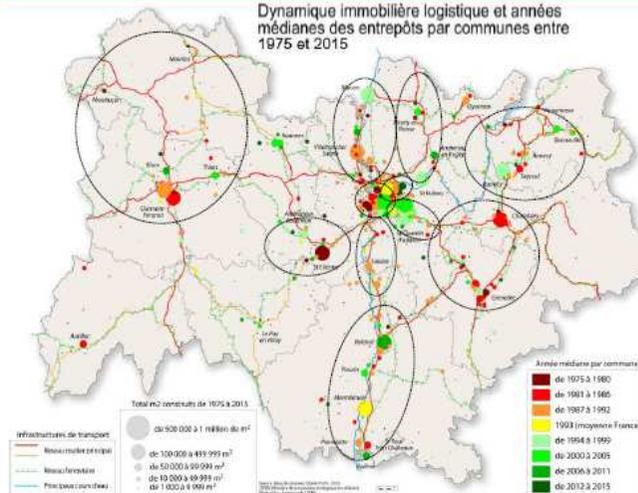
Carte de synthèse corridors et logistique en région Auvergne Rhône-Alpes



5

... dans la 2^{ème} région logistique de France

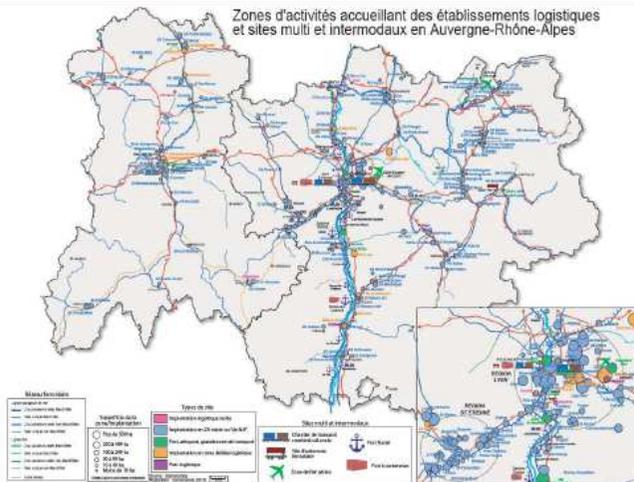
Dynamique immobilière logistique et années médianes des entrepôts par communes entre 1975 et 2015



6

... mais dans une région moyennement plateformisée

Zones d'activités accueillant des établissements logistiques et sites multi et intermodaux en Auvergne-Rhône-Alpes



7

... et fondamentalement multimodale et connectée aux grandes portes d'entrée maritimes

► Un maillage routier qui permet un rayonnement des entreprises régionales mais un territoire qui n'est pas homogène et comporte des « verrous »

13 % du réseau national (routes+autoroutes)
13 % des tonnages



► Des corridors fluviaux et ferroviaires, servis par des points d'entrée (ITE, ports, terminaux intermodaux rail-route, fleuve-route) mais une intermodalité à renforcer au regard des enjeux de mobilité, de congestion et d'environnement



13 % du réseau
13 % du réseau électrifié
7 des trafics
Des lignes capillaires
Une densité moyenne d'ITE
Une autoroute ferroviaire
Trois chantiers combinés

► Des corridors qui polarisent naturellement les offres mais des territoires spécifiques où se posent des questions singulières (territoires de montagnes, territoires à potentiels intermodaux moins denses)



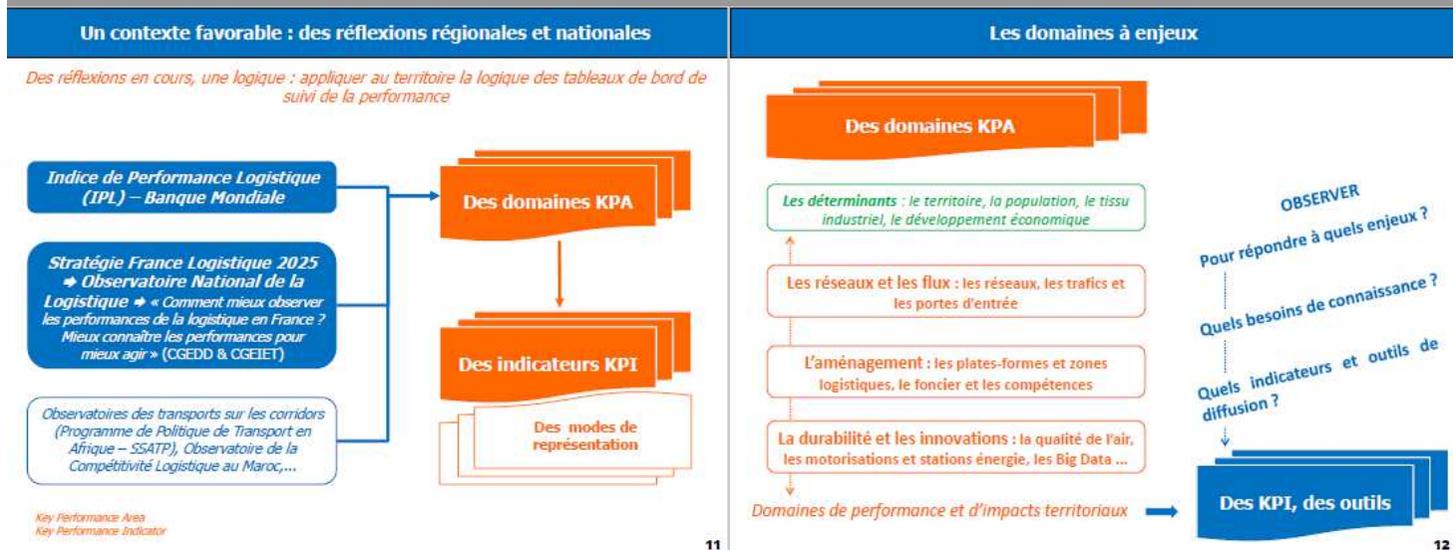
6 % du réseau fluvial
7 % des tonnages
5^{ème} bassin de France
Des ports vrac et des ports à conteneurs

► Des dispositifs qui appellent des réflexions en termes de complémentarité des sites et des vocations



4^{ème} aéroport fret français
56 103 tonnes avionnées
75 % en express et charters
100 000 tonnes camionnées.

8



Un travail en ateliers

Définir des besoins

Co-construire des outils, des méthodes

FAIRE DES PROPOSITIONS

Un atelier pour définir des connaissances utiles, faire des choix, entamer des réflexions communes



Table 1 : Flux, réseaux et intermodalité



Table 2 : Aménagement et plateformisation



Plénière : Durabilité et innovations

Les enjeux



Table 1 : Flux, réseaux et intermodalité

OBSERVER



Table 2 : Aménagement et plateformisation

Améliorer le système d'infrastructures

Favoriser la connexion du tissu économique

Favoriser l'intermodalité

Répondre aux besoins de la logistique endogène, attirer l'exogène

Maîtriser les impacts

Favoriser l'intermodalité

13
14

Vos échanges

Table 1 et 2



25 min



des enjeux partagés

Améliorer le système d'infrastructures, favoriser l'intermodalité

- > Maintenir et adapter le linéaire (route, fer, fleuve)
- > Maîtriser les phénomènes de gestion
- > Prévoir des générations de trafics, des besoins d'infrastructures
- > Objectiver le transit
- > Renforcer les modes alternatifs et l'intermodalité
- > Aider la création d'ITE, quais, terminaux intermodaux
- > Identifier des flux spécifiques (urbains, ruraux, en stations)

Des indicateurs, des représentations? Par exemple

- > Km par type d'infrastructure fer/route/fleuve (électrifiées/capillaire/gabarits)
- > Capacités (sillons)
- > Congestion, heures de pointe
- > T & tkm et parts modales
- > T & tkm par axe, ligne, section
- > Intensité d'utilisation des réseaux : Tonnes / km voies ; Tonnes / superficie territoire
- > Trafics de transit
- > Trafics par port, quai, ITE
- > Trafics avionnés/camionnés/cargos, soutes / express, général cargo
- > Trafics urbains, en stations, livraisons à domicile,...
- > Localisation des portes d'entrée (ITE, quais, ports, terminaux rail-route)
- > Trafics intermodaux caisses & conteneurs & remorques (AFA) par terminaux, par ligne,...
- > Services, fréquences, relations

Consistance du réseau

Trafics

L'intermodalité

Des indicateurs repères construits avec les opérateurs

Des cartes

Des guides

Des enquêtes

15
16

Aménagement et plateformes : foncier, bâti et emplois

- Orienter les porteurs de projets
- Anticiper les besoins fonciers
- Restructurer le bâti obsolète
- Dimensionner le dispositif de formation
- Anticiper des besoins d'infrastructures, des trafics
- Rendre le territoire attractif au profit des activités endogènes et du développement économique
- Favoriser l'intermodalité

Des connaissances pour répondre aux enjeux ?

Foncier

- Foncier disponible, occupé, en réserve
- Friches

Zones

- Dynamique logistique
- Zones logistiques, localisation, taille, vocation
- Bâti logistique, stock, âge et obsolescence
- Vocation endogène/exogène, régionale/nationale/internationale
- Opérations réalisées (stockage, préparation, montages, finitions,...)
- Personnel (CDI, CDD, intérim / femmes-hommes / âges, nuit/jour)
- Trafics de/vers les grandes zones logistiques (nbre de camion/jour, origine-destination, nbre de VUL, nombre de VP)

Intermodalité

- Zones embranchées, mouillées
- Trafics sur les grandes zones logistiques

Des indicateurs, des représentations? *Par exemple*

Des indicateurs repères construits avec les opérateurs

Des cartes

Des guides

Des enquêtes

17

Vos synthèses

5 min

5 min

Un échange

5 min

18

Vos échanges Plénière

20 min

Valoriser les externalités positives, maîtriser les externalités négatives

Anticiper les évolutions (foncier, bâti, compétences, formations)

Favoriser l'acceptabilité

des enjeux partagés

19

Durabilité et innovations : connaître et prévoir

- Objectiver les impacts pour le territoire
- Favoriser les organisations, matériels, énergies
- Identifier, localiser des besoins
- Favoriser l'intermodalité
- Anticiper les besoins de formations et les impacts sociaux

Des connaissances pour répondre aux enjeux ?

Environnement

Mobilités innovantes

Logistique de demain

Des indicateurs, des représentations? *Par exemple*

Des indicateurs repères construits avec les opérateurs

Des échanges d'expériences et bonnes pratiques

Des cartes

Des guides

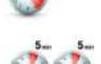
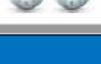
Des enquêtes

20

La logistique et intermodalité- Atelier de travail
05 Juillet 2018
Ain - Savoie - Haute-Savoie



Samarcande Transport-Logistique-Territoire
Tour ESSOR - 24 rue de Scandiaci 93500 Pantin
Tél : 01 41 71 77 46 - fax : 01 41 71 77 41
e-mail : contact@samarcande.fr
site web : www.samarcande.fr

Ordre du jour et méthode	
	INTRODUCTION, PRESENTATION DE LA DEMI-JOURNEE
	ELEMENTS DE DIAGNOSTIC
	ECHANGES, INSTALLATION EN MICROS ATELIERS/TABLES 1 & 2 & 3 Trois thématiques
	 Plénière Intermodalité
	 Aménagement  Innovation et animation
	RAPPORTEURS ET ECHANGES 
	CONCLUSIONS

La logistique essentielle au territoire ...

Indispensable à la compétitivité des industries, à la desserte des populations, au fonctionnement du territoire

Présente au sein des entreprises du transport et de la prestation mais d'abord au sein des entreprises industrielles et commerciales

Couvrant des prestations d'acheminement, des opérations de stockage, de préparation de commandes, de valorisation sur sites (commerces, usines, entrepôts)

Génératrice d'externalités positives

10 % du PIB  7 % des emplois 

Une logistique qui évolue et s'adapte

Economie des échanges  Digitalisation 

Aux évolutions générales 

Multi-canal 

Fractionnement des flux ... 

Qualité de l'air, transition énergétique 

Aux enjeux sociétaux 

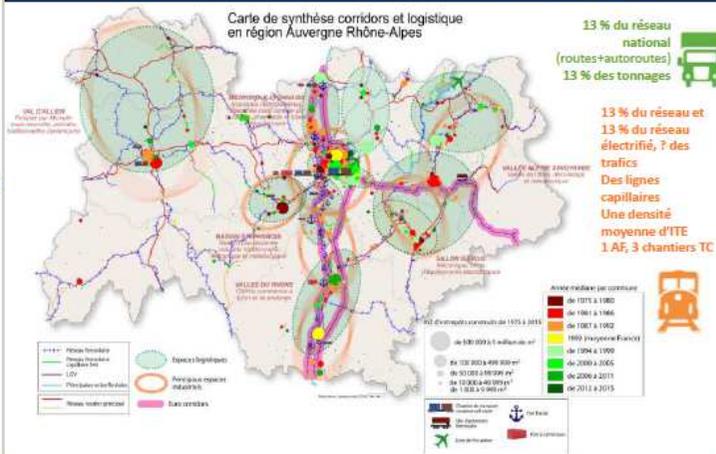
Fonctionnement de la ville  Raréfaction des ressources 

Equilibre des territoires 

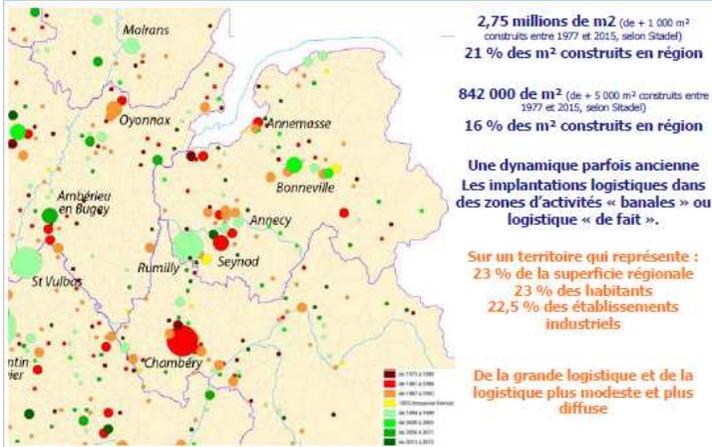
Une logistique au service de l'endogène et de l'exogène



Une logistique qui s'exprime sur un territoire régional au cœur de la dorsale logistique française et fondamentalement multimodal



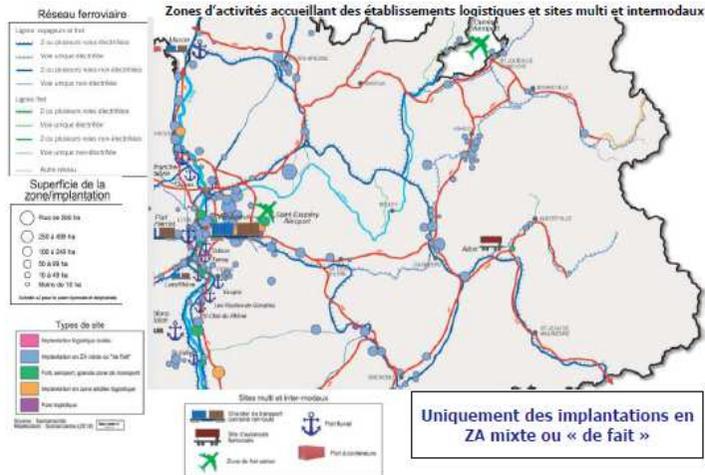
Une logistique au service du tissu économique



Une logistique au service du tissu économique



Une absence de stratégie de plateformes



Quels enjeux pour demain ?

1. Une logistique plus performante, pour répondre aux besoins et attirer

Quel besoin (foncier - bâti), quel enjeu de plateformes ?
Comment anticiper (développer, sanctuariser, densifier, restructurer) ?
Quels services sur les zones ?
Comment favoriser les solutions innovantes et lesquelles ?

2. Une logistique connectée, multimodale, respectueuse de l'environnement

Quel enjeu infrastructurel (maintenir, adapter, développer) ?
Quelle complémentarité rail-route, comment accroître le potentiel, quels usages, quels services, avec quelles capacités ?
Comment favoriser les expériences innovantes

3. Une logistique innovante, collaborative, au service de la compétitivité

Quel levier actionner pour attirer et développer ...
... Pour favoriser la performance
... Pour innover
... Pour partager, mutualiser, optimiser

Vos ajouts, vos remarques

Plénière Intermodalité



Quelles spécificités, quels enjeux logistiques singuliers sur le territoire ?



Quelles spécificités, quels enjeux logistiques singuliers sur le territoire ?

Pleinière : Une logistique plus intermodale, mieux connectée aux corridors pour la compétitivité des entreprises et du territoire

1. **Quel enjeu infrastructurel ?**
 - *Quelle connexion aux grands corridors routiers et ferroviaires ? Quelles infrastructures à enjeux ?*
 - *Quels besoins de connexion du tissu aux réseaux, notamment ferroviaire : ITE, foncier embranché à enjeux, terminaux intermodaux, accessibilité des zones logistiques*
 - *Comment anticiper un réseau de bornes/stations d'énergies alternatives*
2. **Quelle complémentarité multi-intermodale ?**
 - *Quels services (route, fer, transport combiné, cross-dock,...) pour favoriser le rayonnement et la connexion aux grandes portes d'entrée, notamment maritimes*
 - *Quels couplage des enjeux multimodaux et d'accueil des fonctions logistiques*
 - *Quelles conditions (mobilisant des leviers « régionaux ») pour accroître les potentiels, attirer/sensibiliser les entreprises ?*
3. **Quelles solutions/expériences innovantes, quelles bonnes pratiques ?**
 - *Comment favoriser la prise en compte du fret dans les projets en amont ?*
 - *Quels enjeux de durabilité ? Quels enjeux de matériel en lien avec les énergies alternatives ?*
 - *Quelles solutions/expériences de mutualisation entre acteurs, pour répondre à quels enjeux ?*
 - *Logistique urbaine*
 - *Quels enjeux, quelles innovations en matière de desserte des stations, circuits courts,...*

13

Vos échanges
Table 1, 2, 3



25 min



des enjeux partagés

15

Un travail en ateliers

Pour alimenter le diagnostic

Pour partager des enjeux

Pour envisager des actions/réflexions/... communes

*Des échanges pour un diagnostic et des enjeux partagés
Et pour rendre compte de la réalité logistique sur le territoire*



Table 1 : Aménagement



Table 2 : Innovation-Animation

14

TABLE 1 : Une logistique plus performante pour répondre aux besoins endogènes et attirer ; quels enjeux logistiques pour la compétitivité ?

1. **Quels enjeux et besoins d'aménagement et de foncier ?**
 - *Quels besoins et enjeux de foncier, de bâti pour répondre à l'endogène et pour attirer de l'exogène ?*
 - *Quels fonciers à enjeux, comment éviter le mitage ?*
 - *Quels enjeux d'obsolescence, de restructuration du bâti, de développement de zones dédiées, de complémentarité de zones ?*
 - *Quels leviers pour attirer ? Quelles activités, filières, vocation ... attirer ?*
 - *Quels critères pour favoriser l'implantation de nouveaux sites d'accueil*
2. **Quels enjeux de plateformisation et quels services ?**
 - *Quels enjeux de développement des services sur les zones : pour les personnels (transport en commun et plans de déplacement interentreprises, restaurants, centres de formations), pour les marchandises (services intermodaux, sécurité civile) , pour les Poids Lourds et les conducteurs (centres routiers, stations d'énergies alternatives, ...)?*
 - *Quels liens entre sites intermodaux et plates-formes logistiques ?*
3. **Quelles solutions innovantes pour améliorer la desserte du territoire ?**
 - *Quels projets innovants pour la desserte des zones peu denses, pour la desserte des stations de ski (stockage mutualisé,...) ? Pour la logistique urbaine ? Pour les circuits courts ? Quels enjeux (sur le bâti) pour favoriser la densification, la mixité d'activités en zones denses ? ...*

16

TABLE 2 : Une logistique innovante, collaborative, au service de la compétitivité

1. *Quelle identité logistique, comment valoriser l'écosystème logistique, le territoire ?*
 - *Comment affirmer la logistique comme vecteur du développement économique, l'intégrer dans les autres thématiques, l'intégrer en amont des autres projets (de Ville, de territoire,...)*
 - *Quels enjeux et solutions de sensibilisation des acteurs ?*
 - *Quels outils : Labels, Chartes, ... pour valoriser les engagements (mutualisation des eaux, de la mobilité salariés, des services comme la restauration collective, d'un bâti moins consommateur d'énergie,...)*
2. *Quel enjeu de simplification, de facilitation, de mise en cohérence ?*
 - *Quel enjeu de mise en cohérence des documents d'urbanisme, des réglementations locales,... ?*
 - *Comment accentuer les complémentarités, limiter les effets de concurrence inter-territoires et/ou inter-projets ?*
 - *Comment attirer les porteurs de projets : guichet unique, facilitation ?*
3. *Quel besoin d'animer, de partager les expériences et les bonnes pratiques ?*
 - *Des échanges d'expériences, de bonnes pratiques, des guides, pour répondre à quels besoins ?*
 - *Comment s'appuyer sur les entités fédératrices, les clusters, ... pour converger vers des solutions innovantes, pour pallier le déficit d'image de la logistique ?*
 - *Comment faciliter les recrutements et la formation ?*
 - *Quel enjeu « d'excellence logistique » (formation, aide) pour les PME-PMI ?*

17

Vos synthèses



→ Une concertation

18

Un travail en ateliers

- Pour alimenter le diagnostic
- Pour partager des enjeux
- Pour envisager des actions/réflexions/... communes

*Des échanges pour un diagnostic et des enjeux partagés
Et pour rendre compte de la réalité logistique sur le territoire*



19

La logistique



La logistique outil de compétitivité – Atelier de travail

16 octobre 2018
Puy-de-Dôme - Allier



Semarcade Transport-Logistique-Territoire
50-52 rue Edouard Pailleron 75019 Paris
Tél : 01 53 19 81 02 – fax : 01 53 19 06 36
e-mail : contact@semarcade.fr
site web : www.semarcade.fr

Ordre du jour et méthode



INTRODUCTION, PRESENTATION DE LA DEMI-JOURNEE



ELEMENTS DE DIAGNOSTIC



ECHANGES LIBRES, Trois thématiques



3 TROIS THEMATIQUES, 3 TEMPS D'ECHANGES



Aménagement



Intermodalité



Innovation
et animation



CONCLUSIONS

2

La logistique essentielle au territoire ...

Indispensable à la compétitivité des industries, à la desserte des populations, au fonctionnement du territoire



Présente au sein des entreprises du transport et de la prestation mais d'abord au sein des entreprises industrielles et commerciales



Couvrant des prestations d'acheminement, des opérations de stockage, de préparation de commandes, de valorisation sur sites (commerces, usines, entrepôts)



10 % du PIB 7 % des emplois



Génératrice d'externalités positives

3

Une logistique qui évolue et s'adapte



Economie des échanges



Digitalisation



Qualité de l'air,
transition énergétique

Aux évolutions
générales

Aux enjeux
sociétaux



Multi-canal



Fonctionnement
de la ville



Raréfaction des
ressources



Fractionnement des
flux ...



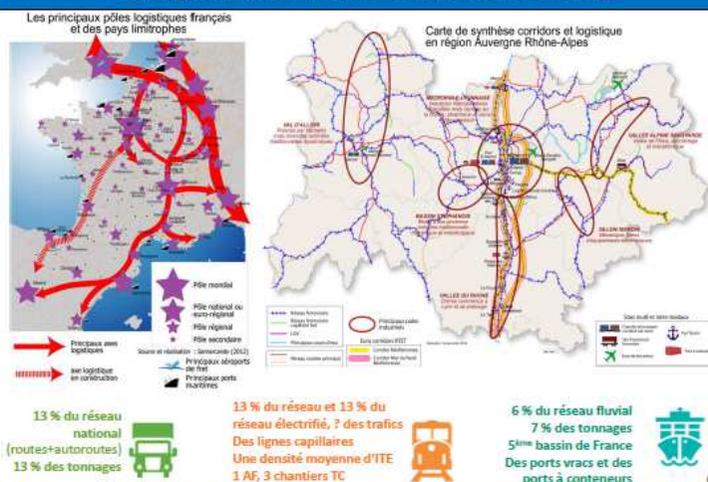
Equilibre des
territoires

4

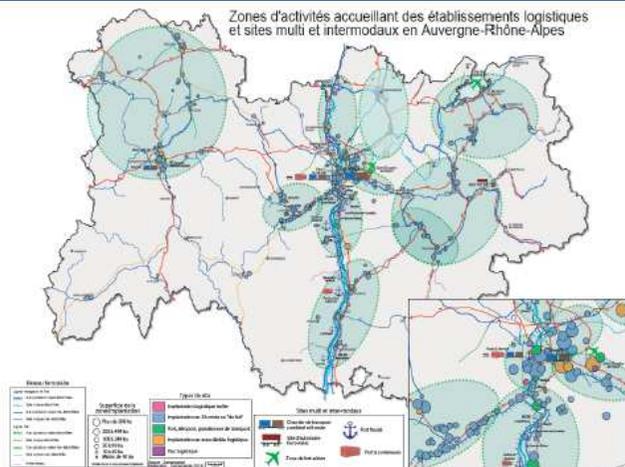
Une logistique au service de l'endogène et de l'exogène



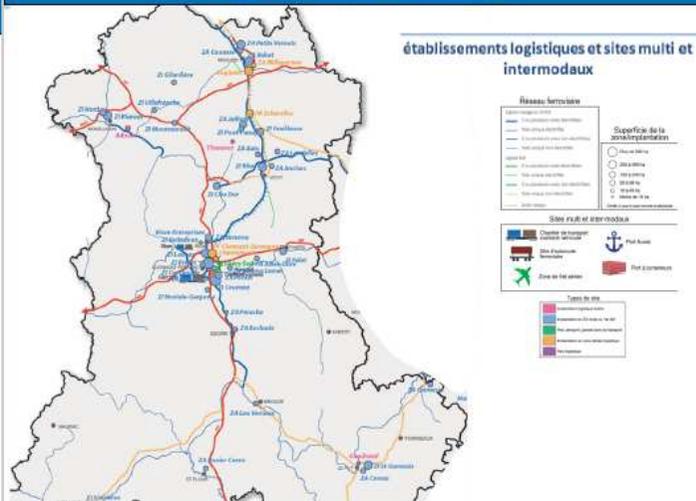
Une logistique qui s'exprime sur un territoire régional au cœur de la dorsale logistique française et fondamentalement multimodal



Territoire Puy-de-Dôme - Allier : des opportunités liées à la centralité



Une plateforme modeste



Une logistique au service du tissu économique

1,3 millions de m² construits entre 1975 et 2015
Selon Stadel
10 % des m² construits en région
Une dynamique parfois ancienne
Un taux de plateformisation moyen : 17 %

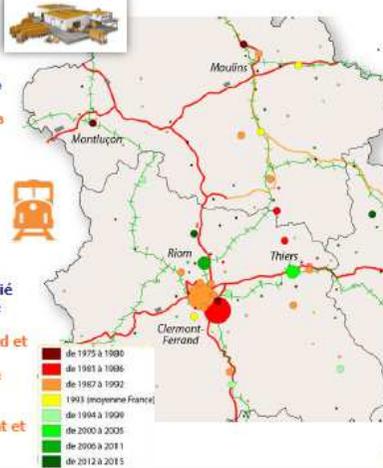
Sur un territoire qui représente 22 % de la superficie régionale
12,5 % des habitants
12,3 % des établissements industriels

Un territoire connecté au fer
21 % des tonnes fer régionales
20,5 % des tonnages routiers

Multimodal (cross-dock) et intermodal, relié quotidiennement à Marseille et au Havre

Un réseau ferroviaire performant vers le Nord et qui bénéficiera, à terme, de la VFCEA
Un réseau ferroviaire moins électrifié, un capillaire plus important

Un réseau routier qui permet le rayonnement et qui bénéficiera du bouclage de la RCEA



9

Quels enjeux pour demain ?

1. Une logistique plus performante, pour répondre aux besoins et attirer

Quel besoin (foncier – bâti), quel enjeu de plateformisation ?
Comment anticiper (développer, sanctuariser, densifier, restructurer) ?
Quels services sur les zones ?
Comment favoriser les solutions innovantes et lesquelles ?

2. Une logistique connectée, multimodale, respectueuse de l'environnement

Quel enjeu infrastructurel (maintenir, adapter, développer) ?
Quelle complémentarité rail-route, comment accroître le potentiel, quels usages, quels services, avec quelles capacités ?
Comment favoriser les expériences innovantes

3. Une logistique innovante, collaborative, au service de la compétitivité

Quel levier actionner pour attirer et développer ...
... Pour favoriser la performance
... Pour innover
... Pour partager, mutualiser, optimiser

10

Vos ajouts, vos remarques



Quelles spécificités, quels enjeux logistiques singuliers sur les départements du Puy-de-Dôme et de l'Allier ?

11

Un travail en ateliers

Pour alimenter le diagnostic

Pour partager des enjeux

Pour envisager des actions/réflexions/... communes

Des échanges pour un diagnostic et des enjeux partagés
Et pour rendre compte de la réalité logistique sur le territoire



Temps 1 : Aménagement



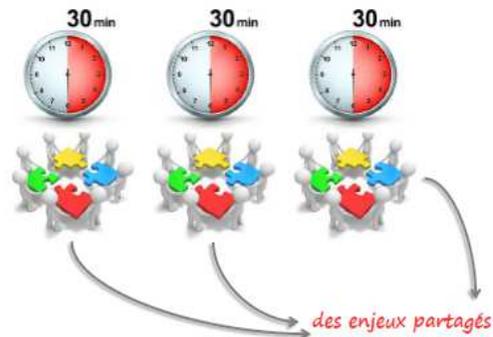
Temps 2 : Intermodalité



Temps 3 : Innovation - Animation

12

Vos échanges
Temps 1, 2, 3



13

TEMPS 2 : Une logistique plus intermodale, mieux connectée aux corridors pour la compétitivité des entreprises et du territoire

- 1. Quel enjeu infrastructurel ?**
 - Quelle connexion aux grands corridors routiers et ferroviaires ? Quelles infrastructures à enjeux ?
 - Quels besoins de connexion du tissu aux réseaux, notamment ferroviaire : ITE, foncier embranché à enjeux, terminaux intermodaux, accessibilité des zones logistiques
 - Comment anticiper un réseau de bornes/stations d'énergies alternatives
- 2. Quelle complémentarité multi-intermodale ?**
 - Quels services (route, fer, transport combiné, cross-dock,...) pour favoriser le rayonnement et la connexion aux grandes portes d'entrée, notamment maritimes
 - Quels couplage des enjeux multimodaux et d'accueil des fonctions logistiques
 - Quelles conditions (mobilisant des leviers « régionaux ») pour accroître les potentiels, attirer/sensibiliser les entreprises ?
- 3. Quelles solutions/expériences innovantes, quelles bonnes pratiques ?**
 - Comment favoriser la prise en compte du fret dans les projets en amont ?
 - Quels enjeux de durabilité ? Quels enjeux de matériel en lien avec les énergies alternatives ?
 - Quelles solutions/expériences de mutualisation entre acteurs, pour répondre à quels enjeux ?
 - Logistique urbaine
 - Quels enjeux, quelles innovations en matière de desserte des stations, circuits courts,...

15

TEMPS 1 : Une logistique plus performante pour répondre aux besoins endogènes et attirer ; quels enjeux logistiques pour la compétitivité ?

- 1. Quels enjeux et besoins d'aménagement et de foncier ?**
 - Quels besoins et enjeux de foncier, de bâti pour répondre à l'endogène et pour attirer ?
 - Quels fonciers à enjeux, comment éviter le mitage ?
 - Quels d'obsolescence, de restructuration du bâti, de développement de zones dédiées, de complémentarité de zones ?
 - Quels leviers pour attirer ? Quelles activités - filières,... à attirer ?
 - Quels critères pour favoriser l'implantation de nouveaux sites d'accueil
- 2. Quels enjeux de plateformes et quels services ?**
 - Quels enjeux de développement des services sur les zones : pour les personnels (transport en commun et plans de déplacement interentreprises, restaurants, centres de formations), pour les marchandises (services intermodaux, sécurité civile), pour les Poids Lourds et les conducteurs (centres routiers, stations d'énergies alternatives, ...) ?
 - Quels liens entre sites intermodaux et plates-formes logistiques ?
- 3. Quelles solutions innovantes pour améliorer la desserte du territoire**
 - Quels projets innovants pour la desserte des zones peu denses, pour la desserte des stations de ski (stockage mutualisé,...) ? Pour la logistique urbaine ? Pour les circuits courts ? Quels enjeux (sur le bâti) pour favoriser la densification, la mixité d'activités en zones denses ? ...

14

TEMPS 3 : Une logistique innovante, collaborative, au service de la compétitivité

- 1. Quelle identité logistique, comment valoriser l'écosystème logistique, le territoire ?**
 - Comment affirmer la logistique comme vecteur du développement économique, l'intégrer dans les autres thématiques, l'intégrer en amont des autres projets (de Ville, de territoire,...)
 - Quels enjeux et solutions de sensibilisation des acteurs ?
 - Quels outils : Labels, Chartes, ... pour valoriser les engagements (mutualisation des eaux, de la mobilité salariés, des services comme la restauration collective, d'un bâti moins consommateur d'énergie,...)
- 2. Quel enjeu de simplification, de facilitation, de mise en cohérence ?**
 - Quel enjeu de mise en cohérence des documents d'urbanisme, des réglementations locales, ... ?
 - Comment accentuer les complémentarités, limiter les effets de concurrence inter-territoires et/ou inter-projets ?
 - Comment attirer les porteurs de projets : guichet unique, facilitation ?
- 3. Quel besoin d'animer, de partager les expériences et les bonnes pratiques ?**
 - Des échanges d'expériences, de bonnes pratiques, des guides, pour répondre à quels besoins ?
 - Comment s'appuyer sur les entités fédératrices, les clusters, ... pour converger vers des solutions innovantes, pour pallier le déficit d'image de la logistique ?
 - Comment faciliter les recrutements et la formation ?
 - Quel enjeu « d'excellence logistique » (formation, aide) pour les PME-PMI ?

16

La logistique, outil de compétitivité



Quels besoins pour quelle vocation ? Atelier de travail

23 octobre 2018
Drôme - Ardèche



Semircade Transport-Logistique-Territoire
Tour ESSOR - 14 rue de Scandinavie 93500 Pantin
Tél : 01 41 71 77 48 - fax : 01 41 71 77 41
e-mail : semircade@semircade.fr
site web : www.semircade.fr

Ordre du jour et méthode



INTRODUCTION, PRESENTATION DE LA DEMI-JOURNEE



ELEMENTS DE DIAGNOSTIC



TEMPS D'ECHANGES 1 : Quelle attractivité ? Pour quelle(s) vocation(s) ?



Temps 2 : Intermodalité



Temps 3 : Aménagement



Temps 4 : Leviers et animation



CONCLUSIONS

2

La logistique essentielle au territoire ...

Indispensable à la compétitivité des industries, à la desserte des populations, au fonctionnement du territoire



Présente au sein des entreprises du transport et de la prestation mais d'abord au sein des entreprises industrielles et commerciales



Couvrant des prestations d'acheminement, des opérations de stockage, de préparation de commandes, de valorisation sur sites (commerces, usines, entrepôts)



Génératrice d'externalités positives



3

Une logistique qui évolue et s'adapte



Economie des échanges



Digitalisation



Qualité de l'air, transition énergétique

Aux évolutions générales

Aux enjeux sociétaux



Multi-canal



Fonctionnement de la ville



Raréfaction des ressources



Fractionnement des flux ...



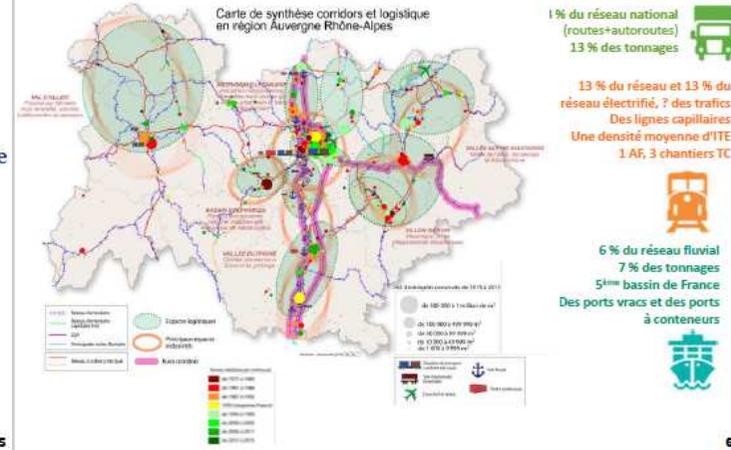
Equilibre des territoires

4

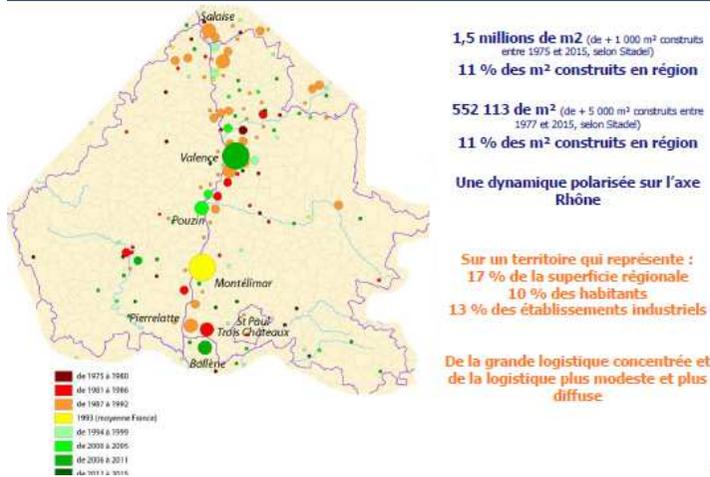
Une logistique au service de l'endogène et de l'exogène



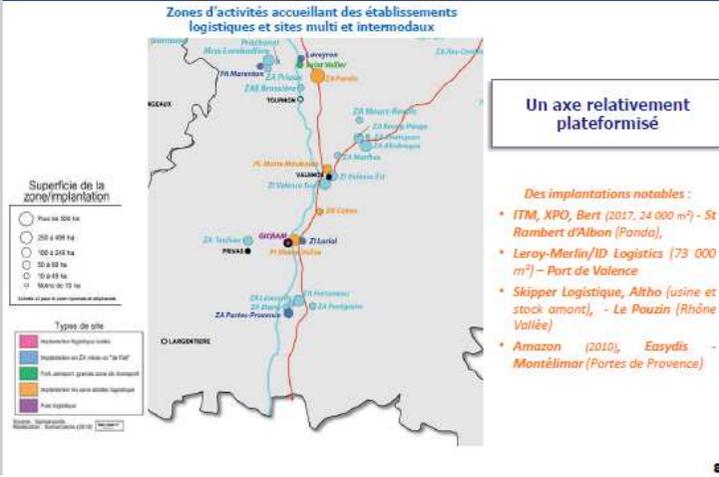
Une logistique qui s'exprime sur un territoire régional au cœur de la dorsale logistique française et fondamentalement multimodal



Une logistique implantée selon une logique d'axe



Un positionnement de « barycentre méridional » entre la région Lyonnaise et Marseille



Un positionnement « dorsale logistique française » où se croisent des grands corridors tous modes

Un territoire traversé par un corridor ferroviaire
 mais
 faiblement connecté en dehors de l'axe Rhône :

- > réseau peu maillé
- > Peu de portes d'entrée



Le port de Valence au cœur du dispositif fluvial



Un site tri-modal
 Une offre conteneurisée (portée par un grand remettant)
 Une zone d'ancrage d'activités industrialo-logistiques



Quels enjeux pour demain ?

1. Une logistique plus performante, pour répondre aux besoins et attirer

*Quel besoin (foncier – bâti), quel enjeu de plateformisation ?
 Comment anticiper (développer, sanctuariser, densifier, restructurer) ?
 Quels services sur les zones ?
 Comment favoriser les solutions innovantes et lesquelles ?*

2. Une logistique connectée, multimodale, respectueuse de l'environnement

*Quel enjeu infrastructurel ?
 Quelle complémentarité modale, comment accroître le potentiel, quels usages, services, avec quelles capacités ?
 Comment favoriser les expériences innovantes
 Comment maîtriser les externalités négatives générées par le développement logistique*

3. Une logistique innovante, collaborative, au service de la compétitivité

*Quel levier pour optimiser l'accueil des fonctions logistiques
 ... Pour favoriser la performance
 ... Pour innover
 ... Pour partager, mutualiser, optimiser*

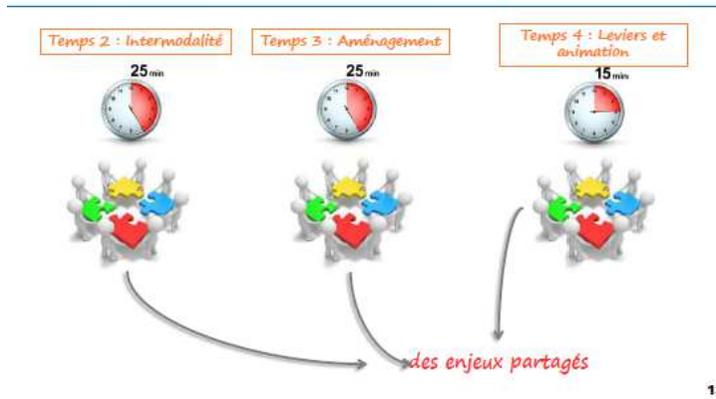
Temps d'échanges 1 : Quelle attractivité, pour quelle(s) vocation(s)



Quelle attractivité, pour quelle(s) vocation(s)

- endogène/exogène,
- industrielle / distribution
- nationale / intercontinentale
- ...

Vos échanges
Temps 2, 3, 4



13

TEMPS 2 : Une logistique plus intermodale, mieux connectée aux corridors pour la compétitivité des entreprises et du territoire

1. Quel enjeu infrastructurel ?
 - Quelle connexion aux grands corridors routiers, fluviaux et ferroviaires ? Quelles infrastructures à enjeux ?
 - Quels besoins de connexion du tissu aux réseaux, comment diffuser la performance à partir des grands corridors
 - Comment anticiper un réseau de bornes/stations d'énergies alternatives
2. Quelle complémentarité multi-intermodale ?
 - Quels services (route, fleuve, fer, transport combiné, cross-dock,...) pour favoriser le rayonnement et la connexion aux grandes portes d'entrée, notamment maritimes
 - Quels couplage des enjeux multimodaux et d'accueil des fonctions logistiques
 - Quelles conditions (mobilisant des leviers « régionaux ») pour accroître les potentiels, attirer/sensibiliser les entreprises ?
3. Quelles solutions/expériences innovantes, quelles bonnes pratiques ?
 - Comment favoriser la prise en compte du fret dans les projets en amont ?
 - Quels enjeux de durabilité ? Quels enjeux de matériel en lien avec les énergies alternatives ?
 - Quelles solutions/expériences de mutualisation entre acteurs, pour répondre à quels enjeux ?
 - Logistique urbaine
 - Quels enjeux, quelles innovations en matière de desserte des stations, circuits courts,...

14

TEMPS 3 : Une logistique plus performante pour répondre aux besoins endogènes et attirer ; quels enjeux logistiques pour la compétitivité ?

1. Quels enjeux et besoins d'aménagement et de foncier ?
 - Quels besoins et enjeux de foncier, de bâti pour répondre à l'endogène et pour attirer de l'exogène ?
 - Quelle maîtrise du développement logistique ? Quel outil de cohérence
 - Quels fonciers à enjeux, comment éviter le mitage ?
 - Quels enjeux d'obsolescence, de restructuration du bâti, de développement de zones, de complémentarité de zones ?
2. Quels enjeux de plateformisation et quels services ?
 - Quels enjeux de développement des services sur les zones : pour les personnels (transport en commun et plans de déplacement interentreprises, restaurants, centres de formations), pour les marchandises (services intermodaux, sécurité civile), pour les Poids Lourds et les conducteurs (centres routiers, stations d'énergies alternatives, ...) ?
 - Quels liens entre sites intermodaux et plates-formes logistiques ?
3. Quelles solutions innovantes pour améliorer la desserte du territoire ?
 - Quels projets innovants pour la desserte des zones peu denses ? Pour la logistique urbaine ? Pour les circuits courts ? Quels enjeux (sur le bâti) pour favoriser la densification, la mixité d'activités en zones denses ? ...

15

TEMPS 4 : Quels leviers pour accroître la cohérence et les échanges entre acteurs

1. Quelle identité logistique, comment valoriser l'écosystème logistique, le territoire ?
 - Comment affirmer la logistique comme vecteur du développement économique, l'intégrer dans les autres thématiques, l'intégrer en amont des autres projets
 - Quels enjeux et solutions de sensibilisation des acteurs ?
 - Quels outils : Labels, Chartes, ... pour valoriser les engagements
 - Quels outils et leviers pour accroître l'attractivité des métiers logistiques et l'accessibilité des salariés
2. Quel enjeu de simplification, de facilitation, de mise en cohérence ?
 - Quel enjeu de mise en cohérence des documents d'urbanisme, des réglementations locales, ... ?
 - Comment accentuer les complémentarités, limiter les effets de concurrence inter-territoires et/ou inter-projets ?
 - Comment attirer les porteurs de projets : guichet unique, facilitation ?
3. Quel besoin d'animer, de partager les expériences et les bonnes pratiques ?
 - Des échanges d'expériences, de bonnes pratiques, des guides, pour répondre à quels besoins ?
 - Comment s'appuyer sur les entités fédératrices, les clusters, ... pour converger vers des solutions innovantes, pour pallier le déficit d'image de la logistique ?
 - Comment faciliter les recrutements et la formation ?
 - Quel enjeu « d'excellence logistique » (formation, aide) pour les PME-PMI ?

16