



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



### *Rapport Enjeux généraux*



*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. 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.*

*La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a souhaité participer à cette démarche en réalisant un état des lieux des activités logistiques sur son territoire. Cette étude s'inscrit également comme un élément de réflexion à destination des documents stratégiques régionaux que sont le SRDEII (Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation) et le SRADDET (Schéma Régional de Développement Durable et d'Égalité des Territoires).*

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

La seconde phase a pour objet d'identifier les enjeux en se fondant sur des entretiens individuels menés auprès d'acteurs institutionnels et d'entreprises privées, d'une part, et sur des ateliers territoriaux, d'autre part.

Le présent rapport synthétise les enjeux généraux tels qu'issus des échanges ayant eu lieu lors des ateliers.



Nathalie Mattiuzzo  
Renaud Kourland  
Christophe Renard

## Sommaire

<b>1. La démarche</b>	<b>4</b>
<b>2. L'emploi et les difficultés de recrutement</b>	<b>5</b>
<b>3. Le foncier logistique</b>	<b>9</b>
<b>4. La multimodalité et la durabilité de la logistique</b>	<b>13</b>
<b>5. La promotion – sensibilisation</b>	<b>15</b>
<b>6. L'animation – les rencontres</b>	<b>18</b>
<b>7. Synthèse des actions</b>	<b>22</b>

## 1. La démarche

L'identification des enjeux de la logistique sur le territoire résulte d'une démarche s'appuyant sur :

- ❑ **Des entretiens** d'ordre qualitatif avec des acteurs privés et publics
- ❑ **Des ateliers territoriaux** auxquels ont été conviés des entreprises privées, des entités fédératrices de filières, des CCI, des acteurs publics et institutionnels, des gestionnaires d'infrastructures et d'équipements multimodaux.

Cette phase de concertation a eu pour objet de donner du corps à un diagnostic réalisé en amont sur la base d'une analyse documentaire et du traitement de bases de données.

Les ateliers ont été animés autour d'une trame unique articulée autour :

- ❑ de données de cadrage sur la logistique en Auvergne – Rhône-Alpes,
- ❑ d'une déclinaison de ces données de cadrage à l'échelle de chaque territoire,
- ❑ d'une description des enjeux identifiés en amont et sur lesquels les participants étaient invités à s'exprimer ; une thématique spécifique ayant été mise en exergue sur certains territoires sans être néanmoins exclusive.

Les ateliers ont été organisés entre Juillet 2018 et février 2019 et se sont déroulés selon la chronologie qui suit :

- ❑ La logistique et l'intermodalité, Pôle Ain - Savoie - Haute-Savoie, Ambérieu-en-Bugey, Juillet 2018
- ❑ La logistique outil de compétitivité, Pôle Puy-de-Dôme – Allier, Clermont-Ferrand, octobre 2018
- ❑ La logistique, outil de compétitivité : Quels besoins pour quelle vocation ? Pôle Drôme-Ardèche, Valence, octobre 2018
- ❑ Rencontre multipartenaires sur le territoire de Saint Etienne Métropole, quelle logistique sur le territoire ? Saint-Etienne, février 2019

Un atelier thématique «La logistique, comment l'observer pour mieux la promouvoir et la développer durablement » a par ailleurs été organisé en juin 2018 à Lyon.

Les ateliers ont été conçus dans une démarche partenariale avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre de l'élaboration de son SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires). Les compte-rendu des ateliers font l'objet d'un cahier spécifique. L'objectif n'est pas d'en reprendre ici le contenu mais d'en retirer les éléments qui permettent de mieux comprendre les pôles dans leurs similitudes et leurs spécificités.

## 2. L'emploi et les difficultés de recrutement

L'enjeu que représente les emplois a déjà été mis en évidence en région Auvergne-Rhône-Alpes et en France. Est apparue, en premier lieu, la nécessité de **pouvoir quantifier ces emplois**. C'est l'objet d'une étude menée en région par la DREAL, l'INSEE et la DIRRECTE en 2016. Durant cette même période, l'AFILOG a également réalisé un travail de quantification en France et dans les régions.

Outre les résultats, ces études ont permis de faire avancer l'observation de la logistique à deux titres :

- ❑ Celui de la mise en œuvre de méthodologies adaptées et reproductibles,
- ❑ Celui de la définition des emplois et du champ de leur observation au sein des entreprises industrielles et commerciales et des entreprises du secteur de la logistique et du transport.

L'étude DREAL-INSEE-DIRRECTE a identifié **152 700 emplois** dans les fonctions logistiques en région pour l'année 2014 :

- ❑ **63 % de ces emplois relèvent du « compte propre » (emplois logistiques des entreprises industrielles et commerciale, artisanales,...).**
- ❑ **43 % des salariés exercent un métier de conduite (27 % sont grands routiers et 16 % sont livreurs – coursiers).**

Au-delà de la quantification, cette problématique est régulièrement mobilisée pour évoquer **des phénomènes de pénurie de conducteurs ou des contraintes d'accessibilité des sites logistiques**. Le développement des entrepôts XXL qui génèrent d'importants besoins de recrutements réinterroge la question des ressources humaines de manière récurrente.

Les difficultés de recrutement ont donc également été mises en évidence lors des ateliers.

### Les éléments ressortant de ces ateliers

- ❑ **L'élément à notre sens le plus discriminant et donc le plus porteur d'enjeux (sur lesquels les acteurs publics peuvent intervenir) est celui du déficit d'image dont souffre la logistique** au sein du grand public et, dans certains cas, au sein des structures spécialistes de l'emploi. La logistique conserve en effet une image d'activité pénible où il faut manutentionner des charges lourdes, où les tâches sont répétitives, qui est peu accessible aux femmes et peu technologique.

Inversement les entreprises indiquent que l'informatisation, la mécanisation et, désormais, l'automatisation, limitent la pénibilité.

Parallèlement, le pilotage informatique tend à **accroître les qualifications requises et à moderniser les outils et les méthodes de travail**. Cette tendance pourrait avoir trois impacts contradictoires :

- d'une part, élever les qualifications requises et attirer des population jeunes sensibles à la technologie ;
- d'autre part, complexifier l'accès aux métiers pour des populations, moins formées, moins ouvertes à l'informatique et pour lesquelles la logistique constituait encore un des métiers accessibles ;
- enfin accroître la standardisation des tâches et la monotonie en limitant la latitude des opérateurs à intervenir sur les process.

Au regard des entretiens et des ateliers, le déficit d'image conduirait à deux types de pénuries : **une pénurie quantitative** (insuffisance du bassin d'emploi) et **une pénurie qualitative** qui se traduit par une employabilité faible et des collaborateurs, peu enclins à respecter des règles (notamment de ponctualité), à comprendre les consignes, et, plus globalement, à conserver un emploi. De ce point de vue, les territoires ne semblent toutefois pas tous similaires. Un des atouts de l'Auvergne semble ainsi résider dans la fiabilité – reconnue - de ses collectifs de travail (moins de turnover donc personnel bien formé,...).

Il est difficile de parler de déficit d'attractivité sans évoquer **la question des salaires et des niveaux de rémunération** souvent inférieurs à ceux proposés par d'autres secteurs (l'industrie par exemple avec en outre des conventions collectives généralement plus favorables).

Certains acteurs évoquent en conséquence des phénomènes d'assèchement du bassin d'emplois par quelques entreprises qui rémunèrent mieux ou sont plus attractives.

Certaines entreprises font également le constat d'une **difficulté à recruter des CDI**, certains salariés leur **préfèrent les CDD et l'intérim** associés à des rémunérations plus élevées (ou perçues comme telles), à plus de « liberté » et à moins de monotonie (celle-ci représentant également un des facteurs du déficit d'image).

Sur les problématiques de rémunération, les acteurs institutionnels ont toutefois peu de leviers d'action. Ce point n'est, de ce fait, pas développé dans le suite de ce rapport.

Enfin, il est difficile d'évoquer la question de la pénurie et du manque d'attractivité sans évoquer le **deserrement logistique qui éloigne les entrepôts des centres urbains et donc également des bassins d'emplois les plus robustes**.

□ **L'accessibilité des sites logistiques** est donc un second enjeu. Nous n'évoquerons ici que l'accessibilité des zones logistiques car les acteurs institutionnels ont peu de leviers pour agir sur l'accessibilité des sites isolés (ce qui est d'ailleurs un argument en faveur de la plateforme). L'accessibilité et, concomitamment, le manque de services de transport en commun sont évoqués par la totalité des acteurs. Pourtant **si cette problématique est bien réelle elle semble finalement moins discriminante que les problèmes de déficit d'image**. Ainsi certains acteurs interrogés citent des cas de pénurie alors même que des moyens de transport étaient mis à la disposition des personnels. Ces exemples montrent que la question de l'accessibilité doit être couplée avec celle de l'éloignement (soit des sites soit des salariés parce que les entreprises sont en nécessité de chercher des collaborateurs sur des bassins d'emplois de plus en plus éloignés). **Cet enjeu renvoie donc aux limites des logiques purement foncières qui président parfois au desserrement sans prise en compte des autres critères d'implantation.**

Si l'accessibilité ne nous semble finalement pas aussi discriminante que le déficit d'image, elle est suffisamment prégnante pour que les acteurs publics mènent des actions visant à renforcer les dessertes en transport en commun, faciliter les nouvelles mobilités (vélos, covoiturage,...) , faciliter la mise en œuvre effective des plans de mobilité, aider à la mutualisation des solutions mises en œuvre, impliquer les gestionnaires de zones dans la recherche de solutions. En ce sens, la problématique de l'accessibilité des sites logistiques renvoie donc à la fois à celle de **l'animation du tissu économique autour des grands enjeux et à celle de la gouvernance des zones logistiques**. On observe d'ailleurs à ce titre que là où existe un écosystème et une certaine forme de gouvernance (CAPI, PILE's) la question de l'accessibilité – si elle est réelle – trouve davantage de solutions et de solutions concertées, qu'ailleurs.

□ **La problématique spécifique des conducteurs**. Au regard des entretiens et des ateliers, la problématique de l'emploi est particulièrement forte pour les conducteurs.

Ce qui a été dit précédemment s'applique à eux aussi bien qu'aux personnels sédentaires, mais s'ajoute pour ces acteurs une modification des pratiques : moins de longue distance, moins de primes de découchés qui constituaient une partie du salaire ou inversement moins d'appétence pour un métier qui déstabilise la vie de famille,...

## Synthèse et thématiques d'actions : L'emploi et les difficultés de recrutement

L'enjeu de l'emploi ne peut pas être découplé de celui :

- du desserrement de la logistique. Dans ce cadre il devient un critère fort d'attractivité des territoires. Les porteurs de projet, outre un foncier, recherchent de plus en plus un bassin d'emplois robuste avec des personnels formés.
- de la plateformisation. En effet, une fois implantés les acteurs sont en demande de développement de services sur les zones (services aux camions, aux conducteurs et aux personnels : restauration , service de transport en commun,...)
- de la « gouvernance » des zones ou d'un écosystème associant les utilisateurs des entrepôts, les acteurs institutionnels du territoire, les structures de formation.

Si l'essentiel des besoins et donc des enjeux portent sur des emplois « ouvriers », la problématique de la pénurie et de l'attractivité des sites logistiques se posent également **pour les agents de maîtrise et pour les cadres** (logement, équipements culturels, qualité de vie).

### Les thématiques d'actions

#### Constat : déficit d'image

##### Actions : promotion des métiers

- Salons
- Guides de présentation des métiers, sensibilisation des différents publics
- Diffusion de ces guides sur les réseaux sociaux, site internet des acteurs institutionnels,...
- Rencontres entre les entreprises et le public
- Visites de sites et présentation par les responsables voire par les opérateurs
- Implication des entreprises dans : les formations, l'alternance, les stages, les programmes de retour à l'emploi,...

*Partenariats : Etat – Région – EPCI – gestionnaires de zones – spécialistes de l'emploi – entreprises – fédérations – CCI - clubs logistiques & clusters*

#### Constat : éloignement et déficit d'accessibilité

##### Actions : mise en œuvre de services publics et/ou privés

- Animation pour la recherche de solutions mutualisées
- Aide à la mise en place de plans de mobilité interentreprises et aux innovations en matière de nouvelles mobilités, de télématique, de signalétique sur les zones, ...
- Réflexion sur les itinéraires et horaires des services en commun

*Partenariats : Etat – Région – EPCI – gestionnaires de zones – entreprises - CCI – clubs logistiques & clusters – start-up nouvelles mobilités et télématiques – entreprises de transport en commun*

#### Constat : difficultés de recrutement

##### Actions : programmes d'anticipation des besoins

- Démarche d'anticipation des besoins et des solutions par des rencontres entre les différents acteurs, enquêtes, sondages,...
- Aide au recrutement

*Partenariats : Etat – Région – EPCI – gestionnaires de zones – entreprises - CCI – clubs logistiques & clusters – professionnels de l'emploi et de la formation*



### 3. Le foncier logistique

La logistique est consommatrice de foncier. Entre 1975 et 2015, il s'est construit environ **13 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts de plus de 1 000 m<sup>2</sup> correspondant (avec un COS de 0,4) à environ 3 200 hectares de foncier.**

Parallèlement la logistique est, comparée à d'autres secteurs, considérée comme :

- peu génératrice d'emplois à l'hectare (cette assertion étant mobilisée y compris sur des territoire qui n'attireraient pas de tertiaire par exemple),
- génératrices d'externalités négatives (trafics routiers notamment),
- utilisatrice de grands fonciers offrant des grandes parcelles d'un seul tenant (et ce constat s'observe d'autant plus que les opérations XXL se développent),
- génératrice d'une rentabilité foncière modeste.

En conséquence, la mobilisation du foncier pour la construction d'entrepôts est une question complexe et des phénomènes de **pénurie** voient le jour. Ils sont renforcés :

- en zone péri-urbaine, par la volonté de limiter l'artificialisation des sols,
- en zone urbaine dense, par des concurrences d'usages.

Cette problématique s'observe sur l'ensemble des territoires en France, mais elle se pose avec une acuité accrue sur les grands territoires logistiques qui suscitent des besoins très importants de logistique endogène et qui attirent en outre des logistiques exogènes. La région Auvergne-Rhône-Alpes est donc particulièrement concernée notamment autour de ces métropoles et grandes aires urbaines et singulièrement autour de Lyon.

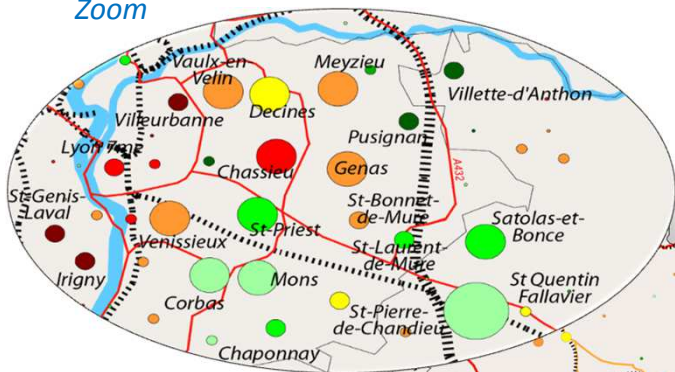
Les études menées par la RUL, les entretiens, les ateliers et les documents des commercialisateurs insistent sur ces phénomènes de pénurie. En l'absence de suivi statistique, **il est difficile de distinguer ce qui relève d'une pénurie nette, d'une pénurie de fonciers à un coût que les entreprises considèrent acceptable.** La tension foncière existant sur certains pôles régionaux conduit les porteurs de projets à rechercher des opportunités plus loin ce qui pose une série de questions relatives :

- À l'emploi, à l'attractivité de la logistique, à l'accessibilité des zones,
- Aux risques d'implantations « par défaut » susceptibles : de susciter une dynamique sur des territoires jusque là moins logistiques mais susceptible également de rendre l'implantation logistique « plus volatile ».

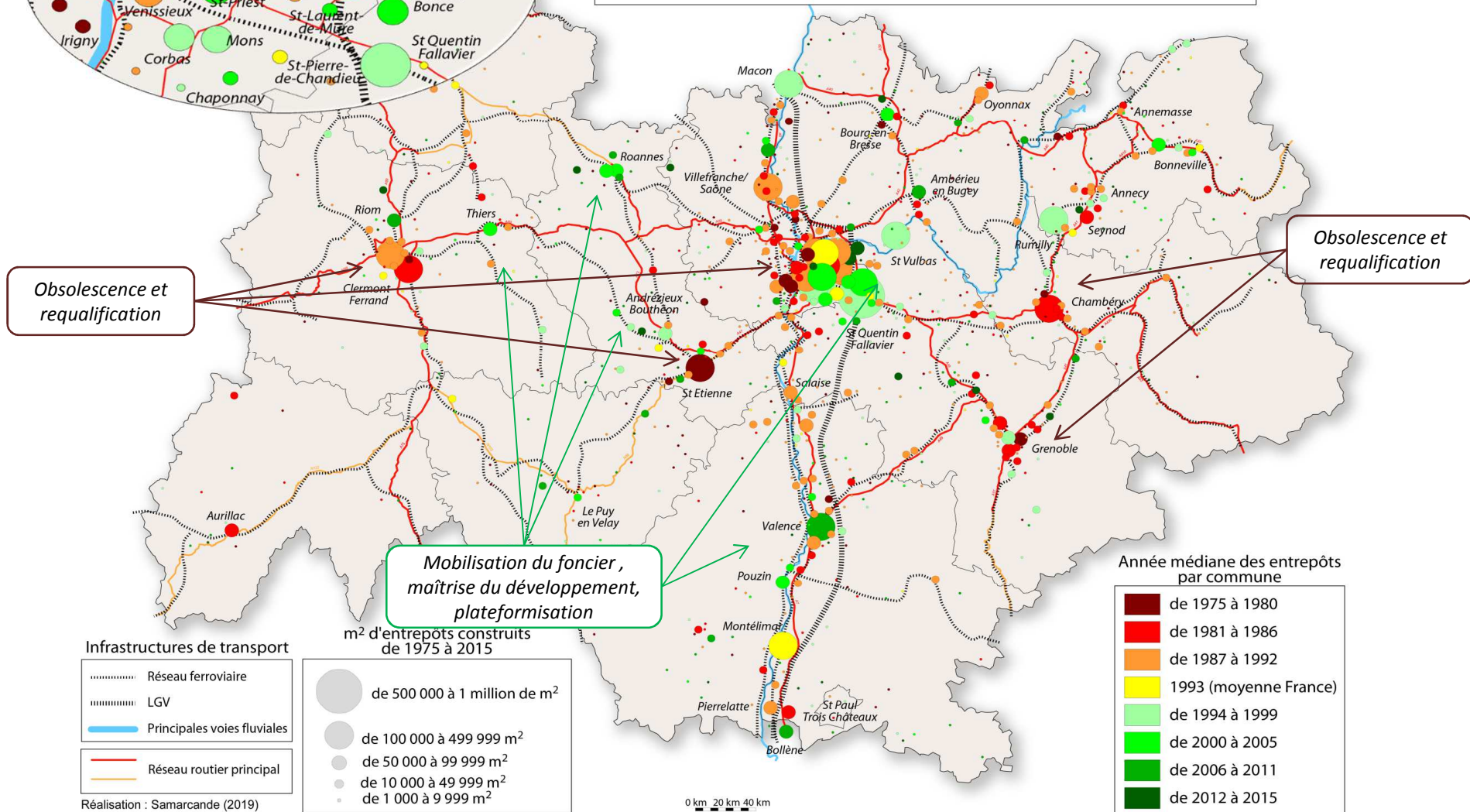
Face à ces phénomènes,

- ❑ les acteurs de la logistique (internalisée et externalisée) et les acteurs de l'immobilier logistique réfléchissent à davantage de **verticalisation des grands entrepôts** (entrepôts en étages, pick tower d'Amazon,...), à la **mixité des activités au sein d'un même bâtiment** notamment sur les sites urbains (hôtels logistiques, logistique en rez-de-chaussée), à la densification sur les zones existantes,
- ❑ Ils sont de ce fait amenés à réflexion aux moyens qui permettent de **reconstruire la logistique sur la logistique** (requalification des friches et des entrepôts),
- ❑ Ces acteurs, et notamment les e-commerçants (comme l'avaient fait avant eux certains grands distributeurs et industriels) s'interrogent également sur l'ouverture de leurs entrepôts (parfois surdimensionnés) à d'autres et, par conséquent, sur la création d'une activité de prestations logistiques pour le compte d'autres acteurs.
- ❑ Parallèlement, les acteurs du territoire et de l'aménagement s'interrogent sur les outils et leviers dont ils disposent pour préserver du foncier pour de la logistique sur des sites à enjeux (ce qui suppose d'être en capacité de déterminer des sites à enjeux).

Zoom



## DYNAMIQUE IMMOBILIERE LOGISTIQUE ET ANNEES MEDIANES DES ENTREPOTS PAR COMMUNES ENTRE 1975 ET 2015



Obsolescence et requalification

Obsolescence et requalification

Mobilisation du foncier, maîtrise du développement, plateformisation

Infrastructures de transport

- Réseau ferroviaire
- LGV
- Principales voies fluviales
- Réseau routier principal

Réalisation : Samarcande (2019)

m<sup>2</sup> d'entrepôts construits de 1975 à 2015

- de 500 000 à 1 million de m<sup>2</sup>
- de 100 000 à 499 999 m<sup>2</sup>
- de 50 000 à 99 999 m<sup>2</sup>
- de 10 000 à 49 999 m<sup>2</sup>
- de 1 000 à 9 999 m<sup>2</sup>

Année médiane des entrepôts par commune

- de 1975 à 1980
- de 1981 à 1986
- de 1987 à 1992
- 1993 (moyenne France)
- de 1994 à 1999
- de 2000 à 2005
- de 2006 à 2011
- de 2012 à 2015

0 km 20 km 40 km

## Synthèse et thématiques d'actions : Le foncier logistique

Les enjeux se posent en termes de :

- Mobilisation du foncier (« neuf ou requalifié »), platformisation et gouvernance de la logistique
- Observation pour objectiver les enjeux et pour communiquer et attirer

### Les thématiques d'actions

**Constat : un déficit de moyens d'objectivation et de partage des enjeux, d'une part, et d'identification des possibles, d'autre part**

**Actions : observation du fait logistique et notamment du foncier, stocks d'entrepôts et zones d'activités**

- Atlas des zones d'activités
- Suivi et atlas du foncier
- Identification des friches
- Etat des lieux et suivi de l'obsolescence du parc d'entrepôts
- Cartographie(s) interactive(s)
- Suivi des grandes implantations
- Connaissance des besoins (enquêtes, sondages)

*Partenariats : Etat – Région – EPCI – agences de développement – DDT – gestionnaires de zones – entreprises – fédérations – CCI - clubs logistiques & clusters – acteurs de l'immobilier logistique*

**Constat : concurrence de projets, artificialisation, foncier à préserver,...**

**Actions : prise en compte de la logistique dans les grands documents d'orientation**

- SRADDET, SCOT, PLU-PLUi, ...
- Prise en compte de la logistique dans les opérations d'aménagement remarquables

*Partenariats : Etat – Région – EPCI – communes – Région – CCI – Agences de développement*

**Constat : difficulté à mobiliser du foncier pour la logistique**

**Actions : système d'aide, sensibilisation des EPF, réflexion sur un EPF logistique, ...**

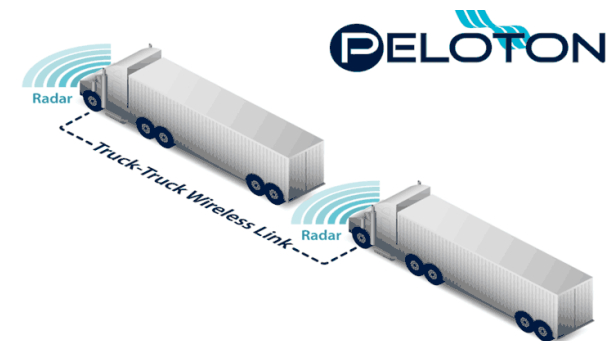
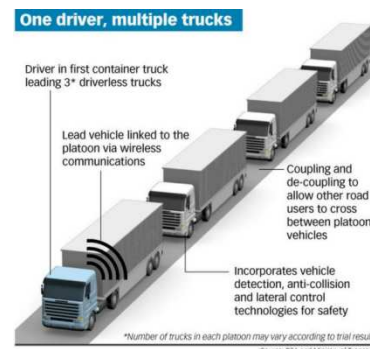
- Réflexion - innovations sur le portage du foncier

*Partenariats : Etat – Région – EPCI – gestionnaires de zones – entreprises – CCI – clubs logistiques & clusters – Région – acteurs de l'immobilier logistique – EPF – Agences de développement*

## 4. Multimodalité et durabilité de la logistique

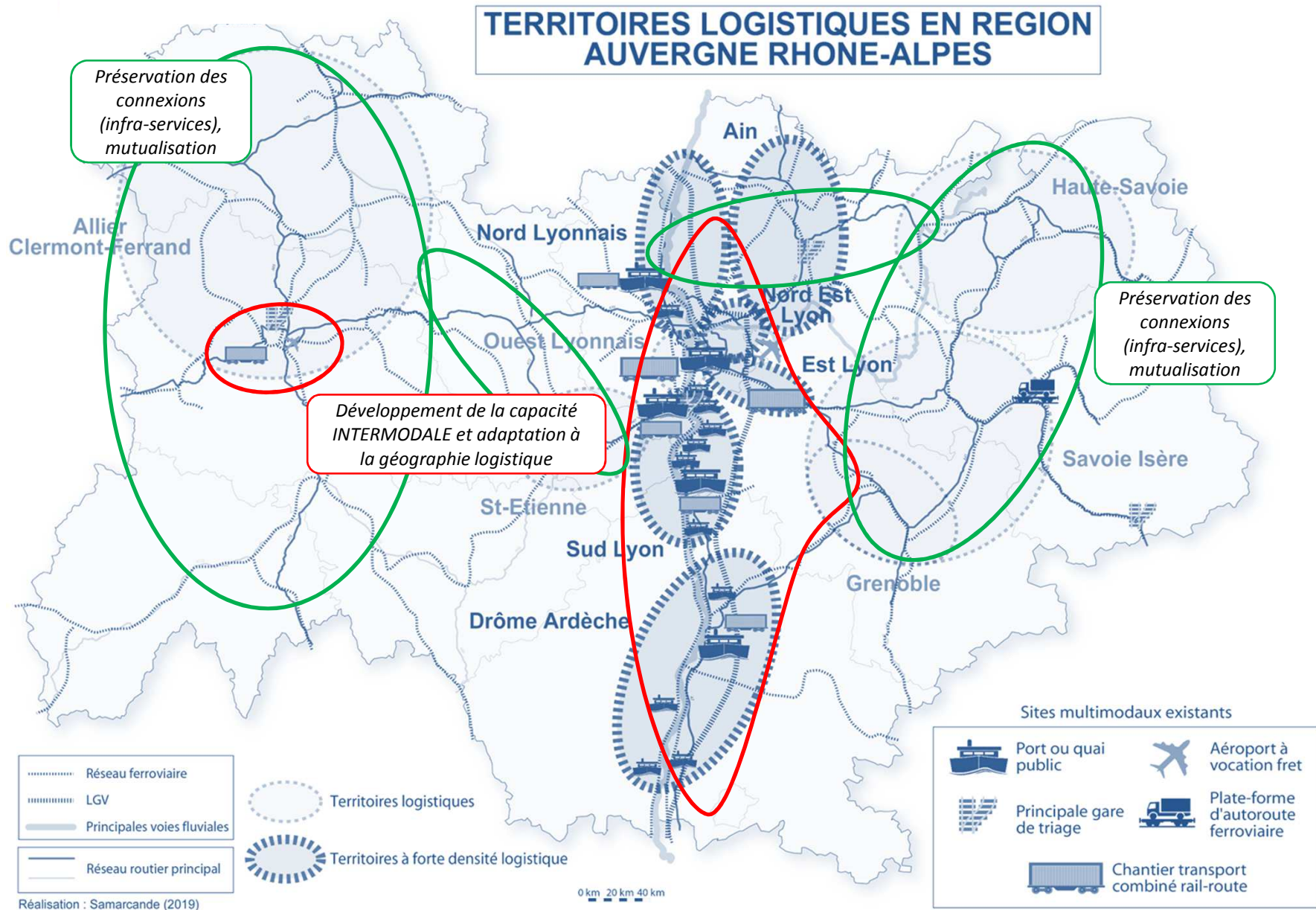
La logistique est la gestion des flux. L'expertise des logisticiens (prestataires et logisticiens d'entreprises industrielles et commerciales) est de parvenir à leur optimisation (sous contrainte parfois d'autres pratiques qu'ils ont également mis en œuvre et qui concourent au fractionnement de ces flux). La logistique est donc « par définition » génératrice de trafics ; c'est une de ses externalités difficilement acceptée.

- ❑ Les innovations techniques permettent d'envisager un **verdissement des flottes**. Outre la question du coût des matériels et des aides à l'acquisition ou à la valorisation (certificats d'énergie, réglementations,...), les facteurs de déploiement sont l'accroissement de l'autonomie des véhicules (couple distance – autonomie) et l'implantation de réseaux de stations d'avitaillement et de recharge. Les transporteurs routiers ont engagé des investissements et se dotent progressivement de flottes de véhicules « propres » notamment pour la courte - moyenne distance. A plus long terme, des réflexions sont engagées sur des innovations susceptibles de modifier assez fondamentalement la manière de « rouler » voire de scinder les flux routiers « marchandises » des flux « voyageurs » (autoroute électriques, pooling,...). Les innovations conduiront également à renouveler la cale fluviale.
- ❑ Parallèlement, le **développement des modes massifiés** est considéré quasi unanimement comme nécessaire. Pourtant ces modes représentent des parts de marché modestes et cette part n'est plus suivie donc quantifiable sur longue période à l'échelle régionale pour le transport ferroviaire. Le transport fluvial de conteneurs évolue positivement mais le transport ferroviaire est traversé par une crise structurelle profonde. Alors que la région est fondamentalement multimodale des **problématiques infrastructurelles** s'y posent, notamment en matière de transport ferroviaire et singulièrement sur le réseau capillaire. Les **terminaux de conteneurs** et notamment les terminaux ferroviaires – souvent de configuration ancienne – sont en limite de capacité.
- ❑ Analyser traditionnellement dans le cadre des relations à moyenne-longues distances, la multimodalité est de plus en plus interrogée dans le cadre de la logistique urbaine. C'est en particulier le cas de l'intermodalité fluviale.





Approche spatiale



## Synthèse et thématiques d'actions : Multimodalité et durabilité de la logistique

Les enjeux se posent en termes de :

- Portes d'entrée sur les réseaux et en particulier terminaux (ferroviaires et fluviaux) de conteneurs et leur compatibilité (spatiale) avec la géographie logistique et son évolution (dessalement),
- Déploiement d'offres attractives (en termes de services et de compétitivité coût par rapport à la route),
- Mutualisation (donc massification à plusieurs) des trafics sur des territoires et/ou sites à enjeux.

### Les thématiques d'actions

**Constat : vide statistique sur le mode ferroviaire**

**Actions :**  
**Observation**  
**Connaissance des usages**  
**Anticipation des potentiels**

- Tableaux de bord des trafics (via entretiens ou questionnaires)
- Echanges avec les utilisateurs et les opérateurs
- Etudes « potentiels » et diffusion des études réalisées à des échelles de territoires infrarégionales
- Etudes « potentiels » et diffusion des études réalisées à des échelles de territoires infrarégionales
- Mise en place d'un groupe de travail

*Partenariats : Etat – Région – gestionnaires de zones – entreprises – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI - clubs logistiques & clusters – opérateurs de transport tous modes – gestionnaires d'infrastructures – gestionnaires d'équipement multi et intermodaux*

**Constat : méconnaissance des offres**

**Actions : recueil et diffusion de l'information (guide, portail internet,...)**

- Atlas – carte interactive des zones multi et intermodales
- Atlas – carte interactive des ports, quais, gares de fret (cours marchandises),...
- Identification de sites privés mutualisables
- Guide de la conteneurisation, guide de l'utilisateur des modes massifiés
- Cartographie des offres intermodales
- Portail régional du transport et de la logistique

*Partenariats : Etat – Région – gestionnaires de zones – entreprises – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI - clubs logistiques & clusters – opérateurs de transport tous modes – gestionnaires d'infrastructures – gestionnaires d'équipement multi et intermodaux*

**Constat : des terminaux intermodaux en limite de capacité et des territoires « privés » d'offres**

**Actions : anticipation des besoins et identification des territoires à enjeux**

- Réflexion à l'échelle régionale sur un réseaux de sites intermodaux rail-route et fleuve – route intégrant les problématiques longue distance et urbaine
- Etat des lieux de l'existant, des usages, des potentiels de trafics et des potentiels de fonciers disponibles (y compris foncier privé mutualisable)

*Partenariats : Etat – Région – gestionnaires de zones – entreprises – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI - clubs logistiques & clusters – opérateurs de transport tous modes – gestionnaires d'infrastructures – gestionnaires d'équipement multi et intermodaux*

## 5. Promotion - sensibilisation

La logistique est essentielle aux territoires.

- Elle est porteuse **d'externalités positives** (emplois compétitivité).
- Elle touche **l'ensemble des secteurs** (l'industrie, le commerce, les bâtiments et travaux publics, le recyclage, l'agriculture,...).
- Elle **évolue** et s'adapte aux grandes évolutions technologiques et sociétales et crée ses propres innovations.
- Elle nécessite des ressources et le territoire et les **services** qu'il offre (connexion aux réseaux locaux, nationaux, européens et aux grandes portes d'entrée mondiales, zones d'activités, formation, ...) sont une de ses ressources.
- Elle est souvent **appréhendée au travers de ses seules externalités** (trafics, artificialisation des sols, urbain,...).
- Sa réalité sur les territoires et au sein des entreprises (pratiques logistiques, contraintes d'exploitation), ses besoins et les avantages qu'elle procure sont souvent **peu connus** du grand public, des élus politiques, des services de l'emploi,...
- En raison de cette méconnaissance, la logistique est insuffisamment prise en compte en amont des projets (éco-quartiers, piétonisation, réseaux de transport en commun,...).

### *Synthèse et thématiques d'actions : Promotion - sensibilisation*

Les enjeux qui se posent :

- La logistique est insuffisamment prise en compte en amont des projets (éco-quartiers, piétonisation, réseaux de transport ...),
- Des décisions d'aménagement (limitation des espaces de stationnement, piétonisation ou limitation des accès) ou un manque de cohérence des réglementations (interdiction de circuler à certaines heures, sur certaines voiries,...) peuvent conduire à la contraindre sans que les impacts sur le fonctionnement (de la Ville, des territoires, des entreprises) aient été anticipés et les objectifs rendus lisibles.
- Le manque d'échanges d'expériences entre acteurs de la sphère privée mais également entre acteurs privés et publics et entre acteurs institutionnels limitent les optimisations, conduisent à des incompréhensions, peuvent susciter des conflits ou des concurrence de projets,...



## Synthèse et thématiques d'actions : Promotion - sensibilisation

### Les thématiques d'actions

**Constat : une méconnaissance de la part des acteurs « institutionnels »**

**Actions :  
Animation – « Formation »**

- Guides de sensibilisation thématiques (logistique urbaine, intermodalité, plateformisation,...)
- Echanges avec les acteurs
- Sessions – ateliers de formation
- Tableaux de bord
- Newsletter et portail internet

*Partenariats : Etat – Région – EPCI – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI - clubs logistiques & clusters – acteurs de la formation*

**Constat : une méconnaissance du « grand public »**

**Actions : diffusion d'informations, échanges avec les centres de recherche et le réseaux d'éducation**

- Guides de sensibilisation thématiques à la logistique et ses emplois
- Visites de sites
- Echanges avec les acteurs
- Salons
- Tableaux de bord
- Newsletter et portail internet

*Partenariats : Etat – Région – EPCI – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI - clubs logistiques & clusters – acteurs de la formation*

**Constat : un manque de prise en compte de la logistique dans les projets**

**Actions : prise en compte de la logistique dans les SCOT, PLUi, opérations d'aménagement remarquables,...**

Voir Fiche foncier logistique

*Partenariats : Etat – EPCI – communes – Région – CCI – Agences de développement*

**Constat : manque de coordination des projets, concurrence de projets,...**

**Actions : réflexion sur la gouvernance logistique**

- Echange d'informations entre acteurs, valorisation des structures existantes (RA Entreprises, clusters, CCI , gestionnaire de zone...)
- Atlas régional commun (foncier, zone, formations,...) pour la promotion
- Elaboration d'un schéma logistique régional
- Mise en œuvre du SRADDET

*Partenariats : Etat – Région – EPCI – communes – Région – CCI – Agences de développement*

## 6. Animation - rencontres

- ❑ La logistique est induite par l'activité et la démographie ; elle est donc présente partout. La région Auvergne – Rhône – Alpes est une grande région logistique. Les enjeux évoqués précédemment s'y posent donc avec une acuité forte et ils concernent l'ensemble du territoire et de ses pôles.

Auvergne-Rhône-Alpes est également une région hétérogène. Sur certains de ses pôles, les problématiques revêtent une intensité spécifique.

- ❑ Parallèlement, la logistique est **l'affaire de tous**. Elle interpelle l'ensemble des acteurs publics et privés mais elle n'est la **prérogative institutionnelle de personne**. Elle ne relève d'aucune gouvernance unique et il n'existe pas d'Autorité Organisatrice de la logistique et du transport de marchandises. Historiquement son aménagement s'est en grande partie opéré de manière opportuniste suivant en cela des logiques de rationalités individuelles (tant d'un point de vue des entreprises que des acteurs institutionnels qui l'ont attirée ou qui l'ont exclue).
- ❑ Pour des raisons liées à l'évolution des pratiques mais également des offres et des infrastructures, elle est très majoritairement routière. La voie d'eau qui recèle d'importantes réserves de capacité est, au regard des parts de marché, utilisée de manière encore modeste même si ses trafics sont plus importants en région que sur d'autres régions françaises. Le ferroviaire a parallèlement perdu des volumes et des parts de marché et la question de la maintenance d'un réseau qui a peu évolué (en dehors des TGV) se pose désormais sous l'angle des investissements à consentir, d'une part, et des trafics existants donc des revenus permettant d'absorber les coûts de maintenance sur une partie du réseau, d'autre part.
- ❑ Les effets de cette histoire sont visibles sur les territoires.

Face à ce constat et réaffirmant par ailleurs l'importance de la logistique dans la compétitivité, la Stratégie France Logistique 2025 et les travaux qui l'ont précédée ont défini cinq axes d'actions :

- ❑ **Faire de la plateforme logistique France une référence mondiale en encourageant la dynamique logistique sur tout le territoire**
  - *Développer des actions de communication de valorisation de la logistique auprès des investisseurs [...] afin d'attirer les porteurs de projets français ou étrangers.*
  - *Accompagner la structuration des PME autour de solutions logistiques performantes [...] par la promotion des meilleures pratiques.*
    - *Organiser un tour de France autour de sujets : formation, meilleures pratiques, acteurs de la dynamique logistique,*
    - *Aider à la constitution d'un réseau des PME françaises*
    - *Organiser une stratégie de présence des acteurs du secteur dans les grands salons et événements internationaux*

➤ **Densifier le réseau d'infrastructures et l'intermodalité dans nos territoires**

- *Agir sur la fluidification des portes d'entrée portuaire ou aéroportuaire en simplifiant les procédures*
- *Améliorer l'interopérabilité des systèmes d'information pour un meilleur partage des flux entre les acteurs*
- *Engager un programme de préservation des espaces fonciers stratégiques*

□ **Développer le capital humain et faciliter la lisibilité de l'organisation logistique**

- ***Améliorer la lisibilité des emplois et des formations et simplifier les parcours de qualification***
- ***Favoriser l'intégration de la logistique dans les différentes échelles du territoire [...] et notamment en zone urbaine***
- ***Proposer un programme autour des enjeux de la logistique dans les programmes périodiques du choc de simplification.***

□ **Faire de la transition numérique un vecteur de performance logistique**

- ***Structurer les données pour accélérer la transition numérique des entreprises***
- ***Encourager le partage d'informations logistiques, l'utilisation de mégadonnées,***

□ **Utiliser la logistique comme levier de transformation des politiques industrielles et de transition énergétique**

- ***Inscrire la logistique dans la nouvelle dynamique des politiques industrielles et servicielles***
- ***Promouvoir des solutions logistiques respectueuses de l'environnement***

□ **Instaurer et animer une gouvernance intégrée de la logistique**

- ***Structurer le secteur autour d'espaces d'échanges pour faire vivre la stratégie L'Etat***
  - *Proposer aux acteurs de la logistique d'installer un comité de filière logistique,*
  - *Instaurer un Haut conseil de la logistique chargé du suivi de la mise en œuvre de la stratégie nationale*

- *Inciter au dialogue entre les branches concernées par la logistique, pour le développement des emplois et des compétences et une meilleure coordination des actions retenues*
- *Mettre en place des outils d'observation de la logistique*

L'animation, le partage d'expériences, la diffusion des bonnes pratiques constitue un des outils mis en avant par la Stratégie pour atteindre les objectifs fixés. Ils sont en ce sens moins de enjeux que des outils transverses alimentant les fiches enjeux précédentes.

Les ateliers ont par ailleurs mis en exergue la nécessité d'échanges entre acteurs institutionnels sur la promotion du territoire et sur la mise en cohérence des projets.

### **Synthèse et thématiques d'actions : Animation - rencontres**

Les enjeux se posent en termes de :

- ☐ Nécessité d'échanges entre acteurs institutionnels et entre acteurs institutionnels et acteurs du secteur privé :
  - sur la promotion du territoire et sur la mise en cohérence des projets. Ainsi certains territoires qui ne disposent plus de fonciers sont sollicités par des porteurs de projet tandis que d'autres en recherchent. Ces territoires et projets ne sont pas nécessairement « substituables » mais il existe un intérêt fort à coordonner les actions de promotion, de prospection,... Les structures comme Rhône-Alpes Entreprises constituent, de ce point de vue, une ressource.
  - sur la recherche de solutions collaboratives en matière de recours à l'intermodalité : mutualisation des Installations Terminales Embranchées ou de quais privés, partage de moyens (trains par exemple), mutualisation de foncier embranché/mouillé,...
  - sur l'identification et le déploiement de services sur les zones d'activités : restauration, services aux conducteurs, parking PL et plans de mobilité inter-entreprises
  - sur l'observation de la logistique et la mise en place d'outils de suivi
  - Sur les problématiques d'emploi-formation.

Les participants aux ateliers (lorsque les entreprises étaient présentes) ont montré **une appétence pour les ateliers permettant les échanges entre acteurs d'un même territoire.**

## Synthèse et thématiques d'actions : Animation - rencontres

### Les thématiques d'actions

Constat : des concurrences de projets, une promotion du territoire qui pourrait être plus collaborative

#### Actions :

#### Mise en place d'ateliers territorialisés

- 2 à 3 par an
- ½ journée

*Partenariats : Etat – Région – EPCI – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI - clubs logistiques & clusters – EPF – Rhône-Alpes Entreprises – entreprises privées – acteurs de l'immobilier*

Constat : des carences de services sur les zones d'activités

#### Actions : Mise en place d'ateliers territorialisés

- 1 à 2 par an
- ½ journée

*Partenariats : Etat – Région – EPCI – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI - clubs logistiques & clusters – EPF – Rhône-Alpes Entreprises – entreprises privées – acteurs de l'immobilier – gestionnaires de zones – acteurs de la formation*

Constat : un manque de données d'objectivation

#### Actions : mise en place d'une concertation autour d'un tableau de bord régional du transport et de la logistique

- Mise en place d'un groupe de travail - concertation
- Identification des indicateurs,
- Quantification sur les indicateurs existants
- Méthodologie d'évolution des indicateurs et du tableau de bord

*Partenariats : Etat – Région – fédérations de chargeurs et de transporteurs – opérateurs de transport – gestionnaires d'infrastructures et équipements multimodaux - CCI - clubs logistiques & clusters – Rhône-Alpes Entreprises – entreprises privées – acteurs de l'immobilier – gestionnaires de zones – acteurs de la formation*

## 7. Synthèse des actions

	Constat	Pistes de mise en œuvre	Partenaires	Priorité	Difficulté de mise en œuvre	Rôle de la DREAL	
<b>Emploi et difficultés de</b>							
ACTIONS	Promotion des métiers	Déficit d'image	Guides, rencontres public - entreprises (salons, visites de sites, ...), implication des entreprises dans les formations, ...	Etat – EPCI – gestionnaires de zones – spécialistes de l'emploi – entreprises – CCI – clubs logistiques & clusters – professionnels de l'emploi et de la formation	▲ ▲ ▲	● ○ ○	
	Programmes d'anticipation des besoins	Difficultés de recrutement	Aide au recrutement, anticipation des besoins et des solutions, sensibilisation des acteurs de l'emploi aux métiers de la logistique		▲ ▲ △	● ○ ○	
	Mise en œuvre de services de transport pour la desserte des zones	Eloignement, déficit d'accessibilité	Recherche de solutions de mutualisation, aide à la mise en place des plans de mobilité, réflexion sur les itinéraires et horaires des TC	Etat – EPCI – gestionnaires de zones – entreprises – CCI – clubs logistiques & clusters – start-up nouvelles mobilités et télématiques – entreprises de transport en commun	▲ ▲ ▲	● ○ ○	
<b>Foncier logistique</b>							
ACTIONS	Observation du fait logistique et notamment du foncier, du stock d'entrepôts et de zones	Déficit de moyens d'objectivation	Atlas zones et foncier, identification des friches, suivi de l'obsolescence, cartographies interactives, suivi des projets, connaissance des besoins	Etat – Région – EPCI – agences de développement – DDT – gestionnaires de zones – entreprises – fédérations – CCI – clubs logistiques & clusters – acteurs de l'immobilier logistique	▲ ▲ △	● ○ ○	
	Prise en compte de la logistique dans les grands documents d'orientation	Concurrence de projets	SRADDET, SCOT, PLU-PLUI, opérations d'aménagement remarquables	Etat – Région – EPCI – CCI – agences de développement	▲ ▲ ▲	● ○ ○	
	Système d'aides, sensibilisation des EPF, réflexion sur un EPF logistique	Difficulté à mobiliser du foncier	Innovations sur le portage du foncier	Etat – Région – EPCI – gestionnaires de zones – entreprises – CCI – clubs logistiques & clusters – acteurs de l'immobilier logistique – EPF – Agences de développement	▲ △ △	● ○ ●	
<b>Multimodalité et durabilité de la logistique</b>							
ACTIONS	Observation, connaissance des usages, anticipation des potentiels	Vide statistique sur le fer	Tableau de bord des trafics, échanges avec les utilisateurs, étude de potentiels, mise en place d'un groupe de travail		▲ ▲ ▲	● ○ ○	
	Recueil et diffusion de l'information (guide, portail internet,...)	Méconnaissance des offres	Atlas & guides des offres, cartographies interactives, portail de transport et de la logistique en région, identification sites mutualisables	Etat – Région – EPCI – gestionnaires de zones – entreprises – CCI – Fédérations de transporteurs – clubs logistiques & clusters – opérateurs de transport tous modes – gestionnaires d'infrastructures et équipement multi&intermodaux	▲ ▲ △	● ○ ○	
	Anticipation des besoins et identification des territoires à enjeux	Limite de capacité sur terminaux	Etat des lieux des usages, potentiels, fonciers disponibles, Schéma des sites intermodaux existants et à réaliser (y compris à vocation urbaine),		▲ ▲ ▲	● ○ ●	
<b>Promotion - sensibilisation</b>							
ACTIONS	Animation - formation	Méconnaissance de la part des acteurs institutionnels	Guides, échanges, ateliers, tableaux de bord, Newsletter et portail internet		▲ △ △	● ○ ○	
	Diffusion d'informations, échanges avec les centres de recherche et le réseau d'éducation	Méconnaissance de la part du grand public	Guides, visites de sites, salons, échanges, ateliers, tableaux de bord, Newsletter et portail internet	Etat – Région – EPCI – Fédérations de transporteurs et de chargeurs – CCI – clubs logistiques & clusters – acteurs de la formation	▲ △ △	● ○ ○	
	Prise en compte de la logistique dans les SCOT, PLU, opérations remarquables			Confer Foncier logistique			
	Réflexion sur la gouvernance logistique	Manque de coordination des projets, concurrence de projets,...	Valorisation des structures existantes, atlas commun pour la promotion, échanges entre acteurs, Schéma logistique régional, mise en œuvre SRADDET	Etat – Région – EPCI – communes – CCI – Agences de développement	▲ ▲ △	● ○ ●	
<b>Animation - rencontres</b>							
ACTIONS	Mise en place d'ateliers territorialisés	Concurrence de projets, promotion plus collaborative	2 à 3 ateliers / an	Etat – Région – EPCI – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI – clubs logistiques & clusters – EPF – Rhône-Alpes Entreprises – entreprises privées – acteurs de l'immobilier	▲ ▲ ▲	● ○ ●	
		Carence de services sur les zones	1 à 3 ateliers / an	Etat – Région – EPCI – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI – clubs logistiques & clusters – EPF – Rhône-Alpes Entreprises – entreprises privées – acteurs de l'immobilier – gestionnaires de zones – acteurs de la formation	▲ ▲ △	● ○ ○	
	Mise en place du concertation sur un Tableau de Bord régional Transport & Logistique	Manque de données d'objectivation	Groupe de travail et concertation, identification et choix d'indicateurs, quantification, méthodologie d'évolution du TDB	Ensemble des acteurs	▲ ▲ △	● ○ ○	