



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



## *Rapport Bibliographique*

*Octobre 2017*



*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 rend compte du travail d'analyse bibliographique.*

*Le transport et la logistique ont donné lieu à de nombreuses études en Auvergne et en Rhône-Alpes. Le caractère multimodal de ces deux ex-Régions, l'importance du fait logistique et les enjeux qu'il représente en termes de besoins endogènes et exogènes, de flux d'échanges et de transit, de foncier et d'aménagement, de formation et de qualification,... ont contribué à la constitution de ce fond documentaire. Ce dernier intègre également une vision régionale des thématiques qui traversent la logistique française : la reconquête du fer et le développement du fluvial notamment en matière de conteneurisation, les corridors européens, la logistique urbaine, ...*

*La liste des études a été établie par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. L'étude la plus ancienne a été réalisée en 2003. Cette liste n'intègre pas d'études menées par les acteurs privés (études managériales, stratégiques, commerciales et marketing) ni de documents de planification (SCOT, CPER et SRADDET encore en cours de validation). Les études émanent de divers acteurs : DREAL, Région, intercommunalités, organismes publics,... L'ensemble des études est repris dans le Tableau 2. Les auteurs et les thématiques sont regroupés par grande catégorie.*

*L'intermodalité est le sujet du plus grand nombre d'études.*

*Les études fournissent un ensemble de données mobilisables :*

- des données quantitatives (statistiques, évaluation de potentiels),
- des analyses qualitatives (analyse de chaînes, perception des acteurs,...),
- des outils méthodologies.

*Le choix méthodologique adopté a été de construire des fiches bibliographiques reprenant ces données. Une fiche type est présentée dans le Tableau 1. Afin de faciliter la lecture et au cas par cas, certains items ont été regroupés ou ont été exclus lorsqu'ils ne sont pas abordés dans l'étude objet de la fiche. Les fiches indiquent les thématiques abordées (reprises également dans le Tableau 2 de synthèse). Des mots clés ont également été mis en exergue. Certains figurent dans le tableau de synthèse. L'ensemble des mots clés est repris dans l'index présenté en fin de rapport.*

*Trente fiches bibliographiques ont été réalisées.*



Nathalie Mattiuzzo  
Renaud Kourland  
Christophe Renard

Tableau 1 : Fiche type

Titre du document			
Auteur	Auteur & type ( <i>Etat et assimilé / Région / Gestionnaire infrastructures, équipements, ports / Commune, intercommunalité, Métropole / Association, cluster, fédération</i> )	Année	
Thème dominant & contenu général	<i>Contenu synthétique</i>	Pages	
	<b>Catégorie : Observatoire de la logistique, Multimodalité, Logistique - Aménagement - plateformisation, Logistique urbaine</b> <i>Mots clés (index)</i>		
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>		
	<b>Positionnement logistique</b>		
	<b>Trafics totaux et parts modales</b>		
	<b>Infrastructures routières &amp; trafics</b>	<i>Connexion, trafics,...</i>	
	<b>Multimodalité (</b>	<i>Connexions, trafics, services, acteurs, modes,...</i>	
	<b>Aménagement, sites (</b>	<i>Plates-formes, sites, foncier,...</i>	
	<b>Pratiques et outils (</b>	<i>Innovations</i>	
	<b>Ressources humaines</b>	<i>Emplois &amp; qualification, dispositif de formation</i>	
	<b>Impacts environnementaux</b>		
	<b>Performance logistique</b>	<i>Performance et indicateurs, pratiques, analyse de la demande</i>	
	<b>Réglementation</b>		
<b>Gouvernance</b>			
<b>Recommandations, actions, projets</b>			

Tableau 2 : Liste des études

Commanditaire	Commanditaire type 2	Date	Type	Titre	Thématique générale
CGEDD, CGEJET	<i>Etat et assimilés</i>	2016	ETUDES NATIONALES	« Comment mieux observer les performances de la logistique en France »	<i>Observatoire de la logistique</i>
DREAL Auvergne	<i>Etat et assimilé</i>	2016	MULTIMODALITE	Dispositif de coopération et de suivi de la répartition modale du transport de marchandises en Auvergne	<i>Multimodalité ferroviaire</i>
SNCF Réseau	<i>Gestionnaire Infrastructures, équipements, ports</i>	2015	MULTIMODALITE	Liste des installations terminales embranchées de la région Auvergne-Rhône-Alpes	<i>Multimodalité ferroviaire</i>
DREAL Rhône-Alpes	<i>Etat et assimilé</i>	2015	MULTIMODALITE	Etudes d'opportunité d'un OFP en Rhône-Alpes	<i>Multimodalité OFP</i>
VNF Rhône-Saône	<i>Gestionnaire Infrastructures, équipements, ports</i>	2015	MULTIMODALITE	Schéma portuaire du pôle métropolitain lyonnais et de ses territoires d'influences	<i>Multimodalité &amp; ports</i>
SM ZIP Salaise-Sablons	<i>Gestionnaire Infrastructures, équipements, ports</i>	2010	MULTIMODALITE	Présentation du projet de développement du site industrialo-portuaire de Salaise - Sablons	<i>Multimodalité &amp; ports</i>
INSPIRA	<i>Gestionnaire Infrastructures, équipements, ports</i>	2015	MULTIMODALITE	Projet INSPIRA - ZAC de la zone industrialo portuaire de Salaise-sur-Sanne et Sablons - Dossier d'enquête préalable a la DUP - Dossier de déclaration d'Utilité Publique Pièce - Notice explicative	<i>Multimodalité &amp; ports</i>
SM Ardèche Verte	<i>Commune, intercommunalité, Métropole</i>	2007	MULTIMODALITE	Etude de marché auprès des entreprises Nord Ardèche en termes de transports de marchandises	<i>Multimodalité &amp; ports</i>
RUL	<i>Commune, intercommunalité, Métropole</i>	2008	MULTIMODALITE	Approche globale des besoins en matière d'équipements d'intermodalité pour la RUL	<i>Multimodalité</i>
RACO	<i>Association, cluster, fédération</i>	2011	MULTIMODALITE	Mission d'étude et d'assistance pour la liaison ferroviaire RACO	<i>Multimodalité Corridor</i>
Transalpine	<i>Association, cluster, fédération</i>	2012	MULTIMODALITE	Développement de l'intermodalité dans les Alpes franco-italiennes	<i>Multimodalité Corridor</i>
DREAL	<i>Etat et assimilé</i>	2016	MULTIMODALITE	Etude globale et fonctionnelle des déplacements de l'espace Rhône médian	<i>Multimodalité Corridor</i>
VNF Béthune	<i>Gestionnaire Infrastructures, équipements, ports</i>	2011	MULTIMODALITE	Dossier de synthèse des études de faisabilité de la liaison fluviale Saône-Moselle / Saône-Rhin	<i>Multimodalité Corridor</i>
Agence Eau Rhône, Méditerranée ...	<i>Gestionnaire Infrastructures, équipements, ports</i>	2011	MULTIMODALITE	Analyse socio-économique de la navigation fluviale et maritime, de plaisance et commerciale dans les bassins Rhône Méditerranée et Corse - Mission 1 Analyse Socio-économique	<i>Multimodalité Corridor</i>
VNF Béthune	<i>Gestionnaire Infrastructures, équipements, ports</i>	2014	MULTIMODALITE	Amsterdam Marseille Corridor Services multimodaux Rail-Voie d'eau	<i>Multimodalité Corridor</i>
VNF Béthune	<i>Gestionnaire Infrastructures, équipements, ports</i>	2011	MULTIMODALITE	Projet Saône Moselle - Saône Rhin / Corridor Mer du Nord Méditerranée – Réunion de restitution des études 2009-2012	<i>Multimodalité Corridor</i>
Rapport au 1er Ministre	<i>Etat et assimilé</i>	2016	MULTIMODALITE	Attractivité et compétitivité du Range France Med et de l'axe Rhône-Saône	<i>Multimodalité Corridor</i>
DREAL	<i>Etat et assimilé</i>	2014	LOGISTIQUE, AMENAGEMENT, PLATEFORMISATION	Etat des lieux des activités logistiques en Rhône-Alpes	<i>Logistique - Aménagement - Plateformisation</i>
Cluster Logistique Rhône-Alpes	<i>Cluster, entité fédérative</i>	2011	LOGISTIQUE, AMENAGEMENT, PLATEFORMISATION	Etude prospective sur la logistique en Rhône-Alpes	<i>Logistique - Aménagement - Plateformisation</i>
DRE Auvergne	<i>Etat et assimilé</i>	2005	LOGISTIQUE, AMENAGEMENT, PLATEFORMISATION	L'entreposage en Auvergne	<i>Logistique - Aménagement - Plateformisation</i>
DRE Auvergne, CRAuvergne	<i>Etat et assimilé</i>	2003	LOGISTIQUE, AMENAGEMENT, PLATEFORMISATION	Schéma régional d'aménagement logistique de l'Auvergne	<i>Logistique - Aménagement - Plateformisation</i>
Région Rhône Alpes	<i>Région</i>	2006	LOGISTIQUE, AMENAGEMENT, PLATEFORMISATION	Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise	<i>Logistique - Aménagement - Plateformisation</i>
Préfecture région Rhône-Alpes	<i>Etat et assimilé</i>		LOGISTIQUE, AMENAGEMENT, PLATEFORMISATION	DTA AML et la révision 2015 pour la Plaine Saint-Exupéry	<i>Logistique - Aménagement - Plateformisation</i>
RUL	<i>Commune, intercommunalité, Métropole</i>	2015	LOGISTIQUE, AMENAGEMENT, PLATEFORMISATION	Schéma de cohérence logistique de la Région urbaine de Lyon (révisé en 2015)	<i>Logistique - Aménagement - Plateformisation</i>
RU Lyon	<i>Commune, intercommunalité, Métropole</i>	2012	LOGISTIQUE, AMENAGEMENT, PLATEFORMISATION	Vers une maîtrise publique du foncier logistique	<i>Logistique - Aménagement - Plateformisation</i>
Pil'ès	<i>Cluster, entité fédérative</i>	2016	LOGISTIQUE, AMENAGEMENT, PLATEFORMISATION	La performance logistique sur le territoire de la CAPI - Synthèse de l'étude	<i>Logistique - Aménagement - Plateformisation</i>
SM Valence-Romans Déplacements	<i>Commune, intercommunalité, Métropole</i>	2016	LOGISTIQUE URBAINE	Harmonisation de la réglementation du TM et réalisation d'un schéma directeur des aires de livraison	<i>Logistique urbaine</i>
DREAL Rhône-Alpes	<i>Etat et assimilé</i>	2012	LOGISTIQUE URBAINE	Bilan des points relais	<i>Logistique urbaine</i>
CA Annemasse Agglomération	<i>Commune, intercommunalité, Métropole</i>	2010	LOGISTIQUE URBAINE	Etude marchandises et livraison du plan de déplacement urbains d'Annemasse Agglo	<i>Logistique urbaine</i>
Grenoble Alpes Métropole	<i>Commune, intercommunalité, Métropole</i>	2012	LOGISTIQUE URBAINE	Plan d'actions pour une logistique urbaine durable dans la Métropole grenobloise	<i>Logistique urbaine</i>

## Sommaire

<b>1. Etude nationale - Observatoire de la logistique .....</b>	<b>7</b>
Comment mieux observer les performances de la logistique en France .....	8
<b>2. Les études régionales - Multimodalité.....</b>	<b>11</b>
Mise en œuvre d'un dispositif de coopération et de suivi de la répartition modale du transport de marchandises en Auvergne.....	12
Liste des Installations Terminales Embranchées en Auvergne-Rhône-Alpes.....	15
Etude d'opportunité d'un OFP en Rhône Alpes .....	17
Schéma portuaire du pôle métropolitain lyonnais et de ses territoires d'influences.....	20
Présentation du projet de développement du site industrialo-portuaire de Salaise - Sablons.....	24
Projet INSPIRA - ZAC de la zone industrialo portuaire de Salaise-sur-Sanne et Sablons - Dossier d'enquête préalable a la DUP - Dossier de déclaration d'Utilité Publique Pièce - Notice explicative.....	26
Etude de marché auprès des entreprises du Nord Ardèche en termes de transports de marchandises .....	29
Approche globale des besoins d'équipements d'intermodalité pour la région urbaine lyonnaise .....	31
Etude pour la promotion de la Nouvelle Transversale ferroviaire Est – Ouest (RACO). .....	33
Développement de l'intermodalité dans les Alpes franco-italiennes .....	36
Etude globale et fonctionnelle des déplacements de l'espace Rhône médian.....	39
Synthèse livrable 1 - Fiches de préféabilité –matrice de déplacement .....	39
Dossier de synthèse des études de faisabilité de la liaison fluviale Saône-Moselle / Saône-Rhin. ....	41
Analyse socio-économique de la navigation fluviale et maritime, de plaisance et commerciale dans les bassins Rhône Méditerranée et Corse - Mission 1 Analyse Socio-économique .....	43
Amsterdam Marseille Corridor Services multimodaux Rail-Voie d'eau .....	47
Projet Saône Moselle - Saône Rhin / Corridor Mer du Nord Méditerranée – Réunion de restitution des études 2009-2012.....	49
Attractivité et compétitivité du Range France Med et de l'axe Rhône-Saône .....	51
<b>3. Logistique, aménagement, plateformisation .....</b>	<b>54</b>
Etat des lieux et dynamique récente de l'activité logistique en Rhône Alpes .....	55
Etude prospective sur la logistique en Rhône Alpes. ....	57
L'entrepôtage en Auvergne.....	59
Etude sur le schéma d'aménagement logistique de l'Auvergne .....	60
Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise. ....	64
Directive Territoriale d'Aménagement - Modification sur l'espace interdépartemental Saint-Exupéry .....	66
Schéma de cohérence logistique de la région urbaine de Lyon.....	69

Etude des conditions d'une faisabilité d'une maîtrise publique du foncier logistique.....	72
La performance logistique sur le territoire de la CAPI - Synthèse de l'étude.....	73
<b>4. Logistique urbaine.....</b>	<b>75</b>
Schéma directeur de la mobilité des marchandises.....	76
Bilan des points relais.....	78
Plan de Déplacements Urbains d'Annemasse Agglo.....	82
Plan d'actions pour une logistique urbaine durable dans la Métropole Grenobloise.....	84

## **1. Etude nationale - Observatoire de la logistique**

<b>Titre du document</b>		<b>Comment mieux observer les performances de la logistique en France</b>	
<b>Auteur</b>		CGEDD ( <i>Etat et assimilé</i> )	Année 2016
<b>Thème dominant</b>		Observation de la logistique, création d'un observatoire permanent de la logistique	Pages 63
		<i>Observatoire de la logistique</i> <i>Observatoire ; Indicateurs</i>	
Contenu & données			
<b>Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux</b>	<b>Economie du territoire &amp; positionnement logistique</b>	<input type="checkbox"/> La logistique française au 2 <sup>ème</sup> rang européen. Les entreprises françaises sont nombreuses à figurer parmi les plus grands groupes européens de logistique. Le territoire est attractif, en raison de ses bonnes infrastructures et du foncier disponible pour bâtir des entrepôts. <input type="checkbox"/> D'après l'Agence française pour les investissements internationaux (AFII), sur la période 2007-2013, la France a accueilli 16 % des projets d'investissement logistiques en Europe, devant le Royaume-Uni (12%) et l'Allemagne (11%).	
	<b>Ressources humaines</b>	<input type="checkbox"/> Emplois logistiques : la logistique en incluant le compte propre et le compte d'autrui, le transport et les opérations en entrepôts, emploie, selon l'Association pour le Développement de la Formation Professionnelle dans le Transport (AFT) : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ environ un 1,8 million de personnes dont 1,3 million au titre du compte propre et 0,5 million au titre du compte d'autrui</li> <li>▪ le transport occupe la part la plus importante, avec 0,8 million d'employés environ.</li> </ul>	
	<b>Performance logistique &amp; indicateurs</b>	<p><i>Donnée générale : Les coûts de transport se montent en moyenne en Europe à 55 % du total d'une chaîne logistique.</i></p> <p>Le rapport distingue des <u>KPA ou domaines de performance</u> et des KPI ou <u>indicateurs de performance</u>.</p> <p><b>1. Le KPA appelé « Efficacité » :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (I) KPI Efficacité des chaînes logistiques en France : rapport entre les coûts logistiques et les coûts de production ;</li> <li>• (II) KPI Capacités d'utilisation : taux d'utilisation des capacités de transport (camions, wagons, etc.), taux d'utilisation des capacités de transbordement, etc. ;</li> <li>• (III) KPI Procédures douanières et réglementaires : rapport entre les coûts administratifs et les coûts logistiques, indicateurs de qualité (simplicité des procédures, durée des procédures, etc.) ;</li> <li>• (IV) KPI appelé Rentabilité : marges des activités logistiques.</li> </ul> <p><b>2. Le KPA appelé « Qualité » :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (V) KPI Valeur ajoutée de la logistique en France : rapport entre la valeur ajoutée de la logistique et le produit national brut, valeur ajoutée de la logistique par rapport au nombre d'employés ;</li> <li>• (VI) KPI Chiffres d'affaires : rapport entre le chiffre d'affaires de la logistique et le produit national brut ;</li> <li>• (VII) KPI Fiabilité : retards moyens des transports, taux d'erreurs dans l'exécution des commandes, ponctualité ;</li> <li>• (VIII) KPI Gestion de la qualité : mesure de la satisfaction des clients ;</li> <li>• (IX) KPI Flexibilité : mesures du délai moyen de livraison, mesures des délais moyens de livraison urgente ;</li> <li>• (X) KPI Régularité : mesures de la disponibilité des services.</li> </ul> <p><b>3. Le KPA appelé « Coûts » :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (XI) KPI Coûts logistiques : rapport entre le coût national de la logistique et le produit</li> </ul>	



national brut / part des coûts logistiques

**4. Le KPA appelé « Impacts environnementaux » :**

- (XII) KPI Émission de polluants atmosphériques : mesures de polluants (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, particules, SO<sub>x</sub>, etc.) par tonne.kilomètre ;
- (XIII) KPI Consommation énergétique : rapport entre la quantité d'énergie consommée par la logistique et la quantité totale en France - rapport mesuré pour les seules énergies renouvelables / mesure de la quantité d'énergie consommée par unité de surface d'entrepôt ;
- (XIV) KPI Émissions de bruit : part des populations soumises au bruit (au-delà de seuils en dB) provoqué par les transports.

**5. Le KPA appelé « Sécurité et sûreté » :**

- (XV) KPI Dommages, pertes et accidents : part des dommages causés par les chaînes logistiques aux produits acheminés / proportions des pertes / part des accidents du travail ;
- (XVI) KPI Sûreté des infrastructures et équipements de transport : mesures des coûts et fréquences des délits, actes de vandalisme, etc.

**6. Le KPA appelé « Développement social » :**

- (XVII) KPI Emploi dans les chaînes logistiques : emplois dans la logistique par rapport aux emplois totaux en France ;
- (XVIII) KPI Satisfaction des personnels : turnover des employés dans les prestataires logistiques / .... ;
- (XIX) KPI Productivité du travail : production par heure travaillée (selon le type d'activité logistique) ;
- (XX) KPI Qualifications professionnelles : mesures des volumes de formation (en proportion des personnels de la logistique) / mesures des certifications délivrées.

**7. Le KPA appelé « Développement territorial » :**

- (XXI) KPI Poids régional de la logistique : mesure de l'activité logistique par région en proportion de l'activité économique totale.

**8. KPA appelé « Innovation » :**

- (XXII) KPI Recours aux nouvelles technologies : mesure par enquêtes du recours à dix technologies nouvelles (véhicules électriques, véhicules autonomes, imprimantes 3D, utilisation du RFID, Internet des objets, etc.).


**Gouvernance**




Il existe déjà des organismes qui produisent des données et notamment des données statistiques :


- Eurostat,
- INSEE,
- Département des statistiques et des études économiques (DSÉÉ) de la Direction générale des douanes et droits indirects,
- Commissariat général au développement durable (Service de l'observation et es statistiques ou SOeS – Sous-direction des statistiques de transport ou SDST),
- Sous-direction des études, des statistiques et de la prospective à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC),
- Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport (AFT),
- Observatoires des Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) (Observatoire régional des transports et de la logistique ORT).
- Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL),
- Fédération du e-commerce et de la vente à distance (Fevad),
- Comité national routier (CNR),
- Ifsttar (Institut français des sciences et technologies des transports, d'aménagement et


	<p>des réseaux),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Laboratoire universitaire de recherche en sciences de gestion spécialisé en logistique (CRET-LOG),</li> <li>▪ Laboratoire Aménagement Économie Transport (LAÉT),</li> <li>▪ Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> La Commission européenne a institué un « groupe d'experts sur des solutions numériques pour les services de transport et de logistique » appelé « Forum sur le numérique dans les transports et la logistique » (Digital Transport and Logistics Forum dit DTLF), constitué pour trois ans (2015-2018).</p> <p><input type="checkbox"/> La Commission nationale des services (CNS) fondée par le gouvernement le 4 juin 2013, a créé une section "Logistique et Supply-Chain".</p>
<p><b>Recommandations, actions, projets</b></p>	<p><input type="checkbox"/> Un Observatoire de la Logistique à caractère scientifique doit être institué en France, à dessein en particulier de collecter toutes statistiques qui permettent de dresser des indicateurs objectifs plus nombreux et mieux adaptés qu'aujourd'hui.</p> <p><input type="checkbox"/> Quatre propositions d'OPL - Observatoire Permanent de la Logistique, correspondant à quatre acteurs susceptibles de mettre en place et de rendre pérenne cet observatoire ont été présentées à la Mission CGÉ-CGEDD :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>un observatoire Fevad</b> mais jugé trop orienté e-logistique ; l'outil statistique de la Fevad pouvant en revanche enrichir la base des données d'un futur OPL.</li> <li>▪ <b>un observatoire mis en œuvre par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar)</b> : L'Ifsttar a estimé qu'un tel observatoire coûterait environ 250 000 euros par an, sans compter les dépenses nécessaires pour les enquêtes qui seraient entreprises sous son autorité.</li> <li>▪ <b>un observatoire du Service de l'observation et des statistiques (SOeS)</b> : déjà secrétaire et rapporteur des transports de la Nation (CCTN)</li> <li>▪ <b>un observatoire du Comité national routier (CNR)</b> : Le CNR « réunit, dans sa gouvernance, différentes organisations représentatives du secteur ainsi que les pouvoirs publics impliqués dans le champ de la logistique,... ». L'Observatoire permanent de la logistique (OPL) pourrait donc être installé auprès du Comité national routier devenu Comité national de la logistique. Le budget qui serait nécessaire au fonctionnement de l'OPL et qui devrait être apporté au CNR, serait compris entre 300 000 et 350 000 euros par an.</li> </ul> <p>➔ <b>Proposition de la Mission CGE-CGEDD : Pour construire l'OPL, le CNR pourrait être aidé par le CGEDD et l'Ifsttar. Dans le cas où cette proposition se révélerait impossible à mettre en œuvre, l'État mettra à l'étude la proposition de l'Ifsttar pour instituer l'OPL en son sein en 2017.</b></p>
<p><b>Mise en œuvre</b></p>	<p><input type="checkbox"/> Rapport Hémar-Daher, s'inscrivant dans la poursuite de la Stratégie Logistique 2025</p> <p><input type="checkbox"/> Réflexions sur la création d'un observatoire de la logistique national encore en cours</p>

## **2. Les études régionales - Multimodalité**

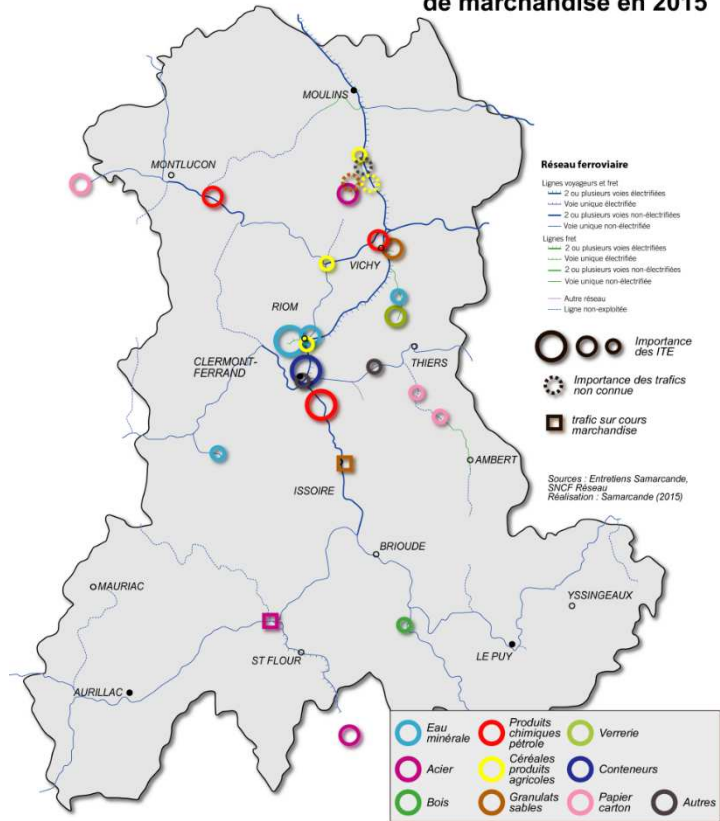
Titre du document		<b>Mise en œuvre d'un dispositif de coopération et de suivi de la répartition modale du transport de marchandises en Auvergne</b>	
Auteur		DREAL Auvergne ( <i>Etat et assimilé</i> ) <i>Samarcande TLT</i>	Année 2014
Thème dominant & contenu général		Réalisation d'un tableau de bord de l'offre et de la demande de transport ferroviaire de marchandises en Auvergne	Pages 62+42
		<b>Multimodalité ferroviaire</b> <i>Infrastructures &amp; points d'entrée ; Offre &amp; demande ; Transport combiné rail-route ;</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<input type="checkbox"/> L'économie auvergnate et le tissu économique sont polarisés autour de Clermont-Ferrand et de pôles secondaires spécialisés (Montluçon, Vichy, Moulins, Sainte-Sigolène...) <input type="checkbox"/> La structure du tissu économique est marquée par des fleurons de l'industrie dont des activités traditionnellement utilisatrices du fer  <div style="text-align: center;">  <p><b>Industrie</b></p> </div> <p>5 387 établissements industriels* ; 11 % des établissements auvergnats (9 % à l'échelle nationale) → Auvergne 2<sup>ème</sup> région la plus industrielle de France  28 % des emplois  Des activités structurantes utilisatrices potentielles du fer : agroalimentaire (1/3 des établissements industriels), métallurgie (13,7%), caoutchouc-plastique (9,1%), travail du bois, papier, imprimerie (8,2%)</p>	
	<b>Multimodalité</b>	L'offre ferroviaire est formée par : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Le réseau ferroviaire</b>  Sur les 1 141 km de voies (4% du réseau français), seules 15% sont électrifiées alors que le réseau est, au niveau national, électrifié à hauteur de 54%. Le réseau auvergnat est également composé à 75% de voies uniques (contre 43% au niveau national).</li> <li>▪ <b>Les portes d'entrées sur le réseau</b>  <u>Les Installations Terminales Embranchées</u> - ITE : 40 ITE en Auvergne (2% du total français), baisse de 17% de leur nombre entre 2010 et 2014 en France et de 22% sur l'ensemble Rhône-Alpes Auvergne.  <u>Les terminaux de transport combiné rail-route</u> : 1 chantier sur Gerzat</li> <li>▪ <b>Les services</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Au total (conventionnel + combiné rail-route) : 60 trains fret / semaine en Auvergne</li> <li>○ Les trafics sont concentrés géographiquement et commercialement sur des pôles et des trafics emblématiques des fonds de commerce ferroviaires : eaux minérales, céréales, granulats, pétrole. Les frets diffus sont quasi absents des trafics ferroviaires</li> <li>○ L'offre transport combiné rail-route : Ferrovergne : 6 trains / semaine, 3 vers Fos, 3 vers Le Havre.</li> </ul> </li> </ul>	

	<div data-bbox="699 219 887 338"> <p><b>Réseau</b></p>  </div> <p>1 141 km de voies (4 % du réseau français)  175 km de voies électrifiées (1 % du réseau électrifié français)  15 % des voies régionales sont électrifiées (54 % au niveau national)  75 % des voies régionales sont à voies uniques (43 % au niveau national)</p> <div data-bbox="699 416 887 535"> <p><b>ITE</b></p>  </div> <p>40 ITE sous convention d'embranchement (2 % des ITE françaises)  20 ITE actives  23 cours de gares ouvertes au fret  1 chantier rail-route à Gerzat</p> <div data-bbox="699 595 887 714"> <p><b>Traffic</b></p>  </div> <p>En 2006 : 2,5 millions de tonnes (Mt)*  En 2015 : estimation de 60 trains par semaine (trafic commercial), dont 12 du transport combiné**</p>
--	--

<p><b>Aménagement, sites</b></p>	<p><b>Pôles logistiques et dynamique logistique :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le Puy-de-Dôme concentre 55% des près de 2 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts construits depuis 1984 en Auvergne.</li> </ul> <p>1,9 millions m<sup>2</sup> d'entrepôts** construits depuis 1984  Auvergne : 20ème région française, 1 % de la dynamique nationale  Le Puy-de-Dôme : 55% de la dynamique régionale, l'Allier 21%. Les ¾ de la dynamique concentrés sur le Nord de la Région.</p> <div data-bbox="616 898 842 1037"> <p><b>Logistique</b></p>  </div>
----------------------------------	---

<p><b>Ressources clés</b></p>	<p>Carte des ITE et pôles de trafics ferroviaires</p> <p><b>ITE, cours marchandises immédiatement accessibles et ZA embranchées sur le réseau ferroviaire auvergnat</b></p>  <p><b>RESEAU FERROVIAIRE</b></p> <p>Lignes voyageurs et fret</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2 ou plusieurs voies électrifiées</li> <li>Voie unique électrifiée</li> <li>2 ou plusieurs voies non-électrifiées</li> <li>Voie unique non-électrifiée</li> </ul> <p>Lignes fret</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2 ou plusieurs voies électrifiées</li> <li>Voie unique électrifiée</li> <li>2 ou plusieurs voies non-électrifiées</li> <li>Voie unique non-électrifiée</li> </ul> <p>Autre réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ligne non-exploitée</li> </ul> <p>Sources :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour ITE : SNCF Réseau, entretiens Samarçande 2015</li> <li>- pour cours marchandises : document de référence SNCF Réseau - horaire de service 2017</li> <li>- pour ZA : Samarçande</li> <li>- pour réseau ferroviaire : SNCF Réseau</li> </ul> <p>* ZA logistique ou ZA mixte ayant au moins une implantation logistique ou transport de marchandises</p> <p>Réalisation : Samarçande (janvier 2015)</p>
-------------------------------	--

### Pôles de trafic ferroviaire de marchandise en 2015



#### Recommandations, actions, projets

- Mise en place d'un Observatoire de la logistique et des transports régional s'appuyant sur une base de données mise à jour de l'existant, des points d'entrée au réseau fer, des sites et territoires générateurs, des pratiques logistiques et de leurs évolutions, ...
- Cet observatoire ou tableau de bord pourrait être une base de connaissance, de collaboration entre acteurs, un outil de partage des enjeux et de mobilisation des leviers par exemple pour : la sauvegarde de lignes ou d'embranchements, une meilleure utilisation des ITE et des cours fret existantes, des projets de mutualisation de trafics, ...
- Mise en exergue de la nécessité d'une meilleure connaissance des trafics et d'une meilleure observation du mode ferroviaire y compris au niveau national (absence de statistiques à un niveau plus fin que la France depuis 2006)
  - Réflexion sur la mise en place d'une structure coopérative entre acteurs publics et institutionnels et acteurs privés (opérateurs, chargeurs, prestataires) qui ont, de ce point de vue, montré de l'intérêt pour l'étude et la démarche partenariale dans le cadre des entretiens

#### Mise en œuvre

Réflexion en cours sur la création d'un Observatoire des Transports et de la Logistique - ORT (fret/voyageurs) en Auvergne-Rhône-Alpes

Titre du document	<b>Liste des Installations Terminales Embranchées en Auvergne-Rhône-Alpes</b>		
Auteur	SNCF Réseau ( <i>Gestionnaire infrastructures, équipements, ports</i> )	Année	Annuel
Thème dominant & contenu général	DRR - Document de référence du réseau, document principal et annexe 8.4 Années 2019	Pages	980
	<b>Multimodalité ferroviaire</b>		
	<i>Infrastructures &amp; points d'entrée</i>		

Contenu & données

**Multimodalité**

<b>AUVERGNE - RHONE-ALPES</b>	
Gare	Nombre d'ITE
AIGUEBELLE	1
AMBÉRIEU	4
AMBRONAY-PRIAY	2
ANGLEFORT	1
ANNECY	1
AULNAT	1
BADAN	1
BATHIE (LA)	1
BELLEGARDE (AIN)	1
BELLEVILLE-SUR-SAÔNE	4
BOSSEY-VEYRIER	1
BRENS-VIRIGNIN	1
CHAMBÉRY-CHALLES-LES-EAUX	4
CHANDIEU-TOUSSIEU	1
CLERMONT-FERRAND	4
CLONAS	2
COLLONGES FONTAINES	1
COMMENTRY	1
COURNON	1
COURZIEU-BRUSSIEU	1
COUZON (LOIRE)	1
CRUAS	2
CULOZ	1
CUSSET (VICHY)	1
ENNEZAT-CLERLANDE	1
ÉPIERRE-SAINT-LÉGER	2
FERTÉ-HAUTERIVE (LA)	2
FEURS	1
GANNAT	1
GERZAT	1
GRAND-CROIX	1
GRENOBLE	2
HEYRIEUX	1
HURIEL	1
ISSOIRE	3
JARRIE-VIZILLE	4
LAGNIEU	1
LANGÉAC	1
LE POUZIN	1
LEMPDES	1
LEZOUX	1
LOIRE	2
LOZANNE	1

AUVERGNE - RHONE-ALPES	
Gare	Nombre d'ITE
LYON-GUILLOTIÈRE	1
MEXIMIEUX-PÉROUGES	1
MIRIBEL	1
MONT-DORE (LE)	1
MONTLUÇON	1
LE CHEYLAS	1
MONTLUEL	2
MONTROND LES BAINS	1
MOULINS-SUR-ALLIER	1
NOTRE-DAME-DE-BRIANÇON	2
OULLINS	1
PERRIGNIER	1
PIERRELATTE	2
POMBLIÈRE-SAINT-MARCEL	1
PONT DE DORE	1
PONT DE VEYLE	1
PONTCHARRA-SUR-BREDA-ALLEVARD	1
PONT-DE-CLAIX	1
PONT-DU-CHÂTEAU	1
PONTMORT	1
PORTES-LES-VALENCE	2
PUBLIER	1
PUY-GUILLAUME	1
RIOM	2
RIVES	2
SAINT-ANDRÉ-DE-CORCY	1
SAINT-AVRE-LA-CHAMBRE	1
SAINT-CLAIR-LES-ROCHES	2
SAINT-ÉGRÈVE-SAINT-ROBERT	1
SAINT-ÉTIENNE-PONT-DE-L'ÂNE [SAINT-ÉTIENNE-CHÂTEAUCREUX]	1
SAINT-FONS	3
SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR	2
SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS	1
SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE-ARVAN	2
SAINT-JULIEN-MONTRICHER	1
SAINT-JUST-SUR-LOIRE	1
SAINT-POURÇAIN-SUR-SIOULE	1
SAINT-QUENTIN-FALLAVIER	5
SAINT-RAMBERT-D'ALBON	2
SAINT-ROMAIN-LE-PUY	2
SAINT-YORRE	1
SAINTE-COLOMBE-LES-VIENNE-SAINT-ROMAIN-EN-GAL	1
SALAISE	2
SARLIÈVE-COURNON	1
SIBELIN	1
TEIL (ARDÈCHE) (LE)	2
UGINE	1
VALBONNE (LA)	1
VARENNES-SUR-ALLIER	1
VAUX-EN-BUGEY	1
VEAUCHE-SAINT-GALMIER	4
VÉNISSIEUX	7
VILLARS LES DOMBES	1
VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE	1
VIRY	1
VOREPPE	1
VOULTE-SUR-RHÔNE (LA)	1



Titre du document	<b>Etude d'opportunité d'un OFP en Rhône Alpes</b>																																										
Auteur	DREAL ( <i>Etat et assimilé</i> )	Année	2015																																								
Thème dominant & contenu général	Présentation des conditions à regrouper pour développer des OFP.	Pages	43																																								
	<b>Multimodalité OFP</b> <i>Infrastructures &amp; points d'entrée : Offre &amp; demande ; Indicateurs</i>																																										
Contenu & données																																											
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Multimodalité</b>	<input type="checkbox"/> Le réseau ferré de la région Rhône-Alpes est constitué : <ul style="list-style-type: none"> <li>d'un axe Nord-Sud structurant (axe de transit), sur lequel sont situées de nombreuses ITE notamment celles de la chimie et de la grande distribution.</li> <li>de deux axes principaux vers l'Est (Savoie et Haute-Savoie), sur lesquels les distances ferroviaires sont relativement importantes (200 à 250 km). Deux zones intermédiaires, situées sur ces axes, peuvent permettre de structurer une exploitation pour un OFP : le territoire de Grenoble (chimie et industries diverses) et la zone d'Ambérieu-en-Bugey.</li> <li>d'un axe principal vers l'Ouest, considéré comme indépendant.</li> </ul> <p>Le réseau ferré est en mauvais état notamment sur les lignes à faible trafic (lignes classées par l'UIC 7 à 9 SV).</p> <input type="checkbox"/> Les trafics : <ul style="list-style-type: none"> <li>La chute du transport ferroviaire s'explique par des baisses d'activités de secteurs industriels générant des flux massifiés ou de matières premières (sidérurgie, métallurgie, etc) et à du report modal vers la route.</li> <li>La très forte diminution de l'activité de transport de wagons isolés peut être attribuée à l'abandon de trafics sur l'ensemble du territoire et la fermeture d'ITE.</li> </ul> <p>Seules 37 ITE sont encore actives en 2015 en Rhône-Alpes, sur un total de 115.</p> <input type="checkbox"/> Définition d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité - OFP : se définit comme une société dont l'activité première est la traction de lots de wagons pour différents clients, dans un rayon d'action local. <p>Deux sociétés ou groupes ont investi récemment dans les OFP :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regiorail, co-entreprise avec deux actionnaires Eurorail (commissionnaire de transport belge) et Railroad Development Corporation, société américaine d'investissement. Regiorail a également remporté un appel d'offres lancé par Danone, pour assurer une navette à partir de 2016 entre son site d'Évian et Ambérieu-en-Bugey.</li> <li>Le groupe F2H, comportant des sociétés spécialisées dans les travaux ou la maintenance ferroviaire, et la formation du personnel, cherche également à développer une activité d'OFP.</li> </ul> <input type="checkbox"/> Le tableau ci-dessous donne pour chaque département, le volume de l'activité de transport de wagons isolés, en 2001. <ul style="list-style-type: none"> <li>Transport national - Transport international - TOTAL - % total régional</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>En Mt</th> <th>National</th> <th>International</th> <th>Total</th> <th>% total région</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rhône</td> <td>2,29</td> <td>0,89</td> <td>3,18</td> <td>37,9</td> </tr> <tr> <td>Ain</td> <td>0,28</td> <td>0,17</td> <td>0,45</td> <td>5,4</td> </tr> <tr> <td>Haute-Savoier</td> <td>0,85</td> <td>0,07</td> <td>0,92</td> <td>11,0</td> </tr> <tr> <td>Savoie</td> <td>0,3</td> <td>0,07</td> <td>0,37</td> <td>4,4</td> </tr> <tr> <td>Isère</td> <td>1,03</td> <td>0,53</td> <td>1,56</td> <td>18,6</td> </tr> <tr> <td>Loire</td> <td>1,65</td> <td>0,25</td> <td>1,9</td> <td>22,7</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>6,4</td> <td>1,98</td> <td>8,38</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> <input type="checkbox"/> Flux ferroviaires internes à Rhône-Alpes : <ul style="list-style-type: none"> <li>Trains complets fréquents : 510 000 t</li> <li>Trains complets irréguliers : 280 000 t</li> </ul>		En Mt	National	International	Total	% total région	Rhône	2,29	0,89	3,18	37,9	Ain	0,28	0,17	0,45	5,4	Haute-Savoier	0,85	0,07	0,92	11,0	Savoie	0,3	0,07	0,37	4,4	Isère	1,03	0,53	1,56	18,6	Loire	1,65	0,25	1,9	22,7	Total	6,4	1,98	8,38	100
	En Mt	National	International	Total	% total région																																						
Rhône	2,29	0,89	3,18	37,9																																							
Ain	0,28	0,17	0,45	5,4																																							
Haute-Savoier	0,85	0,07	0,92	11,0																																							
Savoie	0,3	0,07	0,37	4,4																																							
Isère	1,03	0,53	1,56	18,6																																							
Loire	1,65	0,25	1,9	22,7																																							
Total	6,4	1,98	8,38	100																																							

- MLMC (Multi-lots-multi-clients) : 300 000 t
- ☐ Les 300 000 t le MLMC (multi lot/multi client) sont répartis en flux internes au département de l'Isère pour 60 000 t et d'échanges entre le Rhône et l'Isère pour 240 000 t.
- ☐ Les trafics ferroviaires actuels entre la région Rhône-Alpes et le Sud représentent 860 000 t, répartis comme suit :
  - 45 % en groupe de wagons ;
  - 36 % en trains complets fréquents ;
  - 19 % en MLMC.
- ☐ La zone Est regroupe la Suisse, l'Italie et l'Europe de l'Est. Les flux actuels ferroviaires entre Rhône-Alpes et la zone Est sont de 175 000 t, répartis comme suit :
  - 68 % en trains complets fréquents ;
  - 32 % en MLMC.
- ☐ La zone Nord regroupe l'Ouest de la France, la région parisienne et le Nord, ainsi que le Nord de l'Europe (Allemagne, Benelux, Pays-Bas, Angleterre, etc). Les flux actuels ferroviaires entre Rhône-Alpes et la zone Nord sont de 2,1 millions de tonnes, répartis comme suit :
  - 43 % en trains complets fréquents ;
  - 45 % en groupes de wagons ;
  - 12 % en MLMC..

**Aménagement et sites**

Un OFP a besoin d'un site d'exploitation ferroviaire. Les sites potentiels pour Rhône-Alpes sont :

	Capacité de tri de wagon	Capacité de manutention multimodale	Capacité de transfert modal de vrac		Accès routiers		
			Présence d'ITE pour du transfert modal	Présence d'infrastructures logistiques à proximité	Accès nord	Accès Sud	Accès Est
Sibelin	+++	---	+	-	+++	+++	---
Vénissieux	++	++	+	+++	+++	---	+++
Ambérieu	+	- (*)	++	++	+++	+++	+++
Badan	---	---	-	--	+++	+++	+++
Salaise	-	+ (**)	+++	+++	+++	+++	---
Culoz	-	---	+	-	-	-	-

(\*) La fonctionnalité de manutention peut être développée.

(\*\*) Dans la version maximale du Grand Projet Rhône-Alpes, voir ci-dessus

Légende :

- +++ Fonctionnalités maximales
- ++ Fonctionnalités performantes
- + Fonctionnalités existantes
- Fonctionnalités absentes, mais réalisables
- Fonctionnalités absentes ou onéreuses
- Fonctionnalités rédhitoires

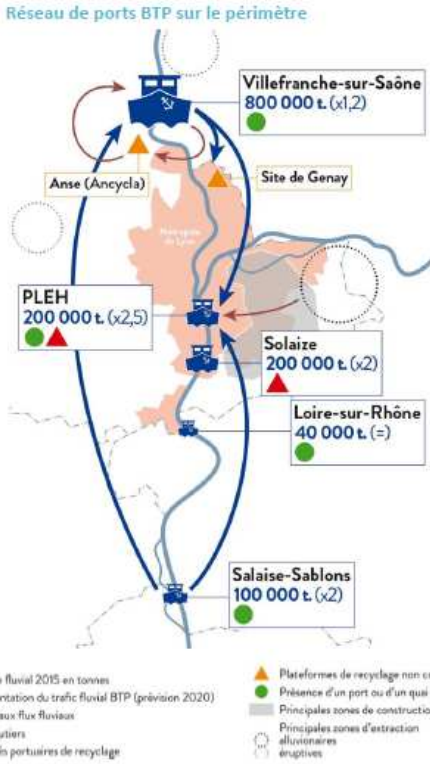
**Ressources humaines**

Les emplois : l'effectif de production direct pour utiliser de façon optimale une structure minimale est estimé à 17 personnes : 11 agents de conduite et 6 agents de sol.

**Recommandations, actions, projets**

- ☐ Six OFP sont, à la date de rédaction du rapport, en projet et n'ont pas encore démarré leur activité :
  - Ferrivia, sur la zone Franche-Comté ;
  - Regiorail souhaite se développer en Lorraine ;
  - Regiorail envisage de se développer dans le secteur de Châlons-en-Champagne ;
  - Fer Alliance, filiale du groupe F2H, à Montceau-les-Mines ;
  - le Port de Bayonne projetée de devenir un OFP ;
  - la société de travaux publics CLMTP pourrait devenir OFP à Sablé-sur-Sarthe.
- ☐ Des modèles économiques performants peuvent être conçus pour des distances de 200 à 500 km, ou sur des axes où les trafics ne sont pas suffisants pour avoir des trains complets multimodaux. Ces modèles doivent alors combiner :
  - des trains mixtes conventionnels et multimodaux ;

- des chargements ou déchargements de caisses mobiles sur ITE ;
- des dessertes de terminal à terminal multimodaux.
- ☐ Préconisation pour développer l'offre ferroviaire :
  - Faciliter le chargement de caisses mobiles sur les ITE en améliorant le modèle économique du transport multimodal ;
  - Développer des nouveaux flux ferroviaires qui peuvent être une base pour une offre de nouveaux trains mixtes ;
  - Organiser des nouvelles fonctions logistiques adhérentes au transport pour faciliter le transfert modal.
- ☐ Des aides et sources de financement existent :
  - Dispositif de financement d'étude par l'ADEME.
  - L'appel à projets Logistique et Intermodalité 2015 s'inscrit dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir, pour lequel un consortium d'OFP pourrait candidater.
  - En lien avec l'État, la Région Rhône-Alpes a lancé un plan PME, avec 19 programmes d'accompagnement proposés à travers 8 domaines d'action. Le porteur de projet pourrait ainsi solliciter un financement de la Région, de l'État ou du FEDER au titre de ce dispositif.

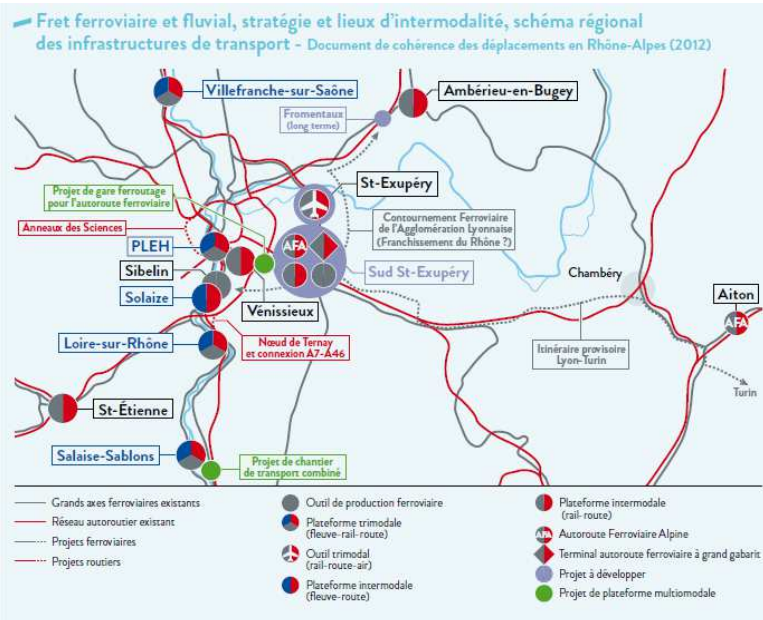
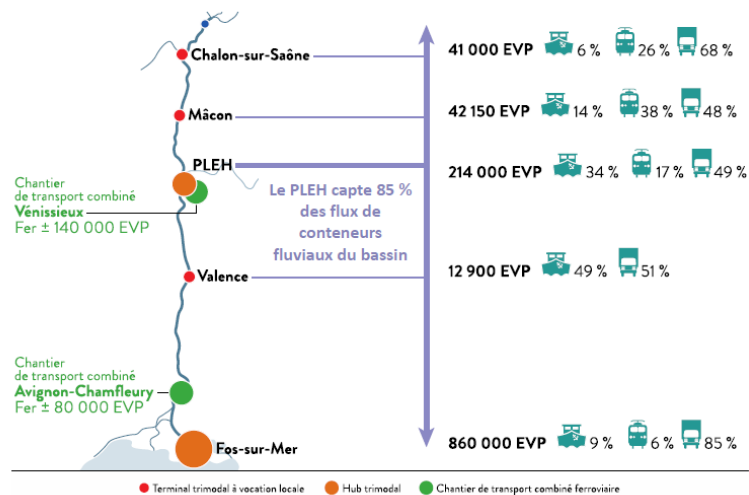
Titre du document	<b>Schéma portuaire du pôle métropolitain lyonnais et de ses territoires d'influences.</b>		
Auteur	VNF ( <i>Gestionnaire infrastructure, équipement, port</i> )	Année	2015
Thème dominant & contenu général	Schéma de coordination portuaire multi-sites à l'échelle de la métropole lyonnaise. Réflexion sur les plates-formes portuaires de Villefranche-sur-Saône et de Salaise-sur-Sanne afin de définir à l'horizon 2030 les orientations d'aménagement du territoire et établir un programme d'actions. Recommandations par port et par filière.		Pages 28+55+6 7
<b>Multimodalité &amp; ports</b>			
<i>Offre &amp; demande ; Infrastructures &amp; points d'entrée</i>			
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<p><b>Economie du territoire</b></p> <p>Filières économiques</p> <p><input type="checkbox"/> <b>Filière BTP</b> : La métropole de Lyon représente un marché de 9 MT par an polarisé à l'est de la métropole. La part du fleuve est faible de 4% à 10% (métropole, département).</p>  <p><input type="checkbox"/> <b>Filière conteneurs</b> : les perspectives de croissance pour la filière conteneurs sont sur le PLEH de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 115 000 à 160 000 EVP d'ici 2020 pour le transport fluvial sur le bassin un trafic prévu estimé entre</li> <li>▪ d'environ 180 000 EVP/an en 2020 pour l'ensemble des trafics intermodaux du port c'est à dire les conteneurs du combiné fluvial et les conteneurs du combiné rail-route sur le PLEH</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Filière produits valorisables</b> : la filière représente un potentiel de 400 00 tonnes par an de déchets ménagers. 120 000 tonnes de mâchefers et de 700 000 tonnes/an pour les déchets métalliques.</p>		
	<p><b>Multimodalité</b></p> <p><input type="checkbox"/> Le schéma portuaire du bassin estime le fret annuel transporté par le mode fluvial sur le</p>		

bassin en 2020 à 13,6 millions de tonnes en hypothèse basse et à 16 millions de tonnes en hypothèse haute contre 7 millions de tonnes en 2008.

□ Le trafic fluvial est porté par les ports de :

- Villefranche-sur-Saône : 0,7 million de tonnes en 2015, 0,9 million de tonnes en 2011. 2% rail - 47% fleuve - 52% route.
- PLEH : 1,5 mégatonne en 2015 1,2 mégatonne en 2011. 5% fer, 41 % pré et post acheminement, 19 % route, 22 % oléoduc, 13 % fluvial.
- Solaize : 113 500 tonnes (2015), 127 000 tonnes (2011). 49% route, 51% fleuve.
- Givors : 800 tonnes en 2015, 96 000 tonnes en 2011. 6% fleuve, 23% rail, 71% route.
- Salaise-sur-Sanne : 802 000 tonnes en 2015, 860 000 tonnes en 2011. 15% rail, 26% fleuve, 59% route

### Filière conteneurs: une logique de bassin (données 2013)



□ Le port de Lyon Édouard Herriot est le seul site quadri modal du périmètre : pipe-line, route, fleuve et fer.

85 % des conteneurs fluviaux transitant par le port de Marseille Fos sont chargés ou déchargés au PLEH et, parallèlement, le Grand Port Maritime de Marseille traite environ 60 % des conteneurs de la région Rhône-Alpes.

L'arrière-pensée du PLEH va bien au-delà de la Métropole avec :

- des trafics fluviaux orientés nord-sud,
- un arrière-pensée nord plus étendu que le sud et couvrant également les zones logistiques

	<p>situés à l'Est du territoire. Près de 60 % des flux traités sur le port sont ainsi origine ou destination des départements limitrophes dont l'Isère et la zone logistique de Saint-Quentin-Fallavier.</p> <p>En 2014, le PLEH en amont ou en aval de ses services fluviaux ou ferroviaires a géré un trafic de 100 000 camions mais pourrait gérer près de 300 000 camions/an.</p> <p>Les acteurs présents sur port sont notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dépôt pétrolier de Lyon DPL (BP-Carfuel-Carrefour) : <ul style="list-style-type: none"> <li>- stockage : 62 000 m<sup>3</sup> répartis en 9 réservoirs de capacité unitaire max de 15 000 m<sup>3</sup>,</li> <li>- approvisionnement : 88 % par oléoduc, 12 % par voie d'eau,</li> <li>- distribution : camions citernes chargés au dépôt.</li> </ul> </li> <li>▪ EPL (Total) : <ul style="list-style-type: none"> <li>- stockage : 180 000 m<sup>3</sup>,</li> <li>- approvisionnement : fluvial 65 000 tonnes en 2008,</li> <li>- distribution : citerne routière.</li> </ul> </li> <li>▪ SPR (Esso) : <ul style="list-style-type: none"> <li>- stockage : 83 000 m<sup>3</sup>,</li> <li>- approvisionnement : uniquement par oléoduc</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Aménagement, sites</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Villefranche-sur-Saône : 29,3 ha dont 2,6 ha disponibles.</li> <li><input type="checkbox"/> PLEH : 184 ha. Les dépôts pétroliers font l'objet d'un Plan de prévention des risques technologiques (PPRT en cours de mise en œuvre) qui contraindrait 10 ha du port de Lyon Édouard Herriot.</li> <li><input type="checkbox"/> Port de Solaize : 31 ha.</li> <li><input type="checkbox"/> Port de Givors : 90 ha dont CNR : 60,4 ha dont 4,5 ha disponibles et EDF : 29 ha disponibles sous conditions.</li> <li><input type="checkbox"/> Port de Salaise-sur-Sanne : surface : 98 ha dont 35 ha à aménager.</li> </ul>
<p><b>Gouvernance</b></p>	<p>Exploitation des ports :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Villefranche-sur-Saône : port public (CCI du Beaujolais) + activités privées.</li> <li>▪ PLEH : Lyon Terminal + activités privées.</li> <li>▪ Port de Salaise-sur-Sanne : Activités privées.</li> <li>▪ Givors : activités privées.</li> </ul>
<p><b>Recommandations, actions, projets</b></p>	<p><b>PAR PORT</b></p> <p><b>Villefranche-sur-Saône</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Conforter le grand port vraquier du nord de Lyon sur les filières du BTP et de l'agro-alimentaire essentiellement.</li> <li>▪ Long terme: reconquérir du foncier à proximité du port pour les développements futurs</li> </ul> <p><b>Val de Saône</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Long terme : réserve foncière à maintenir dans le SCOT et le PLU (20 ha) sur la zone de Genay.</li> <li>▪ Port de Lyon Edouard Herriot <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Conforter et limiter la filière conteneurs à 200 000 EVP/an</li> <li>○ Limiter l'impact du PPRT et lancer les études des différents scénarios d'évolution des stockages d'hydrocarbure</li> <li>○ Mieux intégrer le port et développer les filières des services à l'agglomération et de l'économie circulaire: logistique urbaine, BTP, déchets...</li> <li>○ Délocaliser le silo céréalier sur un autre site (Salaise-sur-Sanne)</li> <li>○ Long terme : poursuivre le développement du port vers des fonctions de desserte du cœur de l'agglomération.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Solaize-Sérézin-Ternay</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développer le site sur l'économie circulaire en lien avec le PLEH notamment BTP et déchets du BTP.</li> </ul>

#### **Givors/Loire-sur-Rhône**

- Relancer la démarche partenariale de cadrage du plan de développement du site (en lien avec l'atout que constitue la darse) maintenant que l'on sait que l'on ne développera pas de plate-forme publique à conteneurs.

#### **Salaise-sur-Sanne**

- Développer les fonctions régionales en relais du PLEH notamment sur la filière conteneurs (au sein de l'espace transport combiné fer/fleuve/route 15 à 20 ha au total), de l'agro-alimentaire et des autres pondéreux ;
- Accueil des stockages céréales du PLEH à Salaise-sur-Sanne (Sud de l'emprise) ;
- Réduire la contrainte du PPRT à l'entrée du port;
- Long terme : préservation de foncier pour les développements de long terme (procédure ZAD) au-delà du périmètre actuel de la ZAC.

#### **SELON LES FILIERES ECONOMIQUES**

- Hydrocarbure : garantir l'alimentation en hydrocarbures de la région. conserver les capacités de développement de la plateforme multimodale que constitue le port de Lyon. Le travail à réaliser sur la filière des matières dangereuses nécessite des études et une concertation spécifique.
- Conteneurs : conforter le port de Lyon Edouard Herriot. Prévoir l'avenir au port de Salaise-sur-Sanne/Sablons.
- Agro-alimentaire : localiser les activités à Villefranche-sur-Saône, Givors/Loire-sur-Rhône, Salaise-sur-Sanne. Réduire la contrainte PPTR pesant sur la zone portuaire de Salaise-sur-Sanne/Sablons.
- Déchets ménagers et assimilés :
  - Intégrer très en amont la problématique logistique multimodale des nouveaux projets (incinérateurs, plate-forme de maturation des mâchefers, centre tri/recyclage, embranchement fluvial...). Envisager l'intégration du transport fluvial dans le schéma d'organisation de ces services urbains.
  - Créer une déchèterie fluviale offrant aux résidents du centre-ville un service de proximité, installé le long des quais.
- BTP : créer le réseau de quais nécessaire à ces activités. L'approvisionnement des pôles urbains et industriels par voie d'eau est à consolider en favorisant le développement du couplage approvisionnement en granulats et recyclage des matériaux de démolition. L'équilibre des flux aller/retour augmente la compétitivité du mode fluvial.

#### **PRECONISATIONS - GOUVERNANCE :**

Porter à connaissance des territoires et des acteurs économiques et des transports le schéma portuaire.

- Pérenniser la tenue d'une réunion annuelle avec les membres du COPIL.
- Mettre en place progressivement des comités consultatifs locaux avec les communes et groupements de communes de chacune des plates-formes portuaires.
- Dispositifs existants : charte du PLEH, charte de Givors-Loire/Rhône, ...

Titre du document		<b>Présentation du projet de développement du site industrialo-portuaire de Salaise - Sablons.</b>	
Auteur		Syndicat mixte de la zone industrialo portuaire de Salaise Sablon (Commune, Intercommunalité, Métropole) Catram - Inddigo.	Date 2010
Thème dominant & contenu général		Présentation du projet de développement du site industrialo portuaire de Salaise / Sablons.	Pages 131+15 +97
		<b>Multimodalité &amp; ports</b> <i>Infrastructures &amp; points d'entrée ; Ports ; Schéma &amp; plateformisation</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Positionnement logistique</b>	<input type="checkbox"/> Le canal latéral du Rhône, en limite sud du département de l'Isère se situe sur un axe économique européen majeur de circulation multimodale (fluviale, ferroviaire et routière) et de productions pharmaceutiques et chimiques. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La ZIP est au Barycentre de 4 grandes métropoles régionales, à proximité de l'autoroute A7 : échangeur de Chanas à 1km, Lyon 40 km, Saint-Etienne 80 km, Grenoble 90 km, Valence 50 km</li> </ul> <p>Mais le site de Salaise-Sablons est en concurrence potentielle avec d'autres sites de la vallée du Rhône tels que Valence ou le Port Edouard Herriot.</p>	
	<b>Multimodalité</b>	<input type="checkbox"/> 3 500 m de bord à voie d'eau. <input type="checkbox"/> 2, 5 millions de tonnes dont 800 000 tonnes traitées par le port public. <input type="checkbox"/> Un embranchement ferroviaire direct : 300 000 tonnes manipulées sur le port public	
	<b>Aménagement, sites</b>	<input type="checkbox"/> 180 hectares encore disponibles de la zone. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les activités de transformation seront préférentiellement installées en bord à quai et embranchées (ce sont les activités à fort potentiel de report vers le fer et le fleuve).</li> <li>▪ Les activités tertiaires d'ingénierie et de petites productions se situeront à l'est de la Sanne : elles sont également la partie la plus visible de la zone depuis la RN7 et la RD1082 et constituent la vitrine de la ZIP.</li> <li>▪ Les zones les plus denses se trouveront à proximité de la zone de vie, de manière à créer des complémentarités et des synergies.</li> </ul> <input type="checkbox"/> Estimations pour un terminal ferroviaire à conteneurs. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ terre-pleins, quais et cours ferroviaires :</li> <li>○ terminaux distincts 31 540 000 €</li> <li>○ terminal unique 36 290 000 €</li> </ul>	
	<b>Impacts environnementaux</b>	<input type="checkbox"/> Les principaux enjeux environnementaux sont : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Préserver et valoriser au mieux les zones naturelles,</li> <li>▪ Limiter les zones imperméables par une gestion douce de l'aléa inondation et du ruissellement,</li> <li>▪ Gérer les transitions entre zones urbanisées et zones naturelles,</li> <li>▪ Opter pour des solutions douces en matière de dépollution,</li> <li>▪ Eviter la fragmentation des espaces, urbanisés ou non,</li> <li>▪ Mise en place d'un système de management environnemental (SME)</li> </ul> <input type="checkbox"/> Ces objectifs se déclinent notamment pour : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le fonctionnement et l'entretien de la zone : Entretien doux des espaces verts, des réseaux, de la voirie et de la signalétique.</li> <li>▪ Les relations et l'accompagnement des entreprises (suivi et conseil environnemental)</li> </ul>	

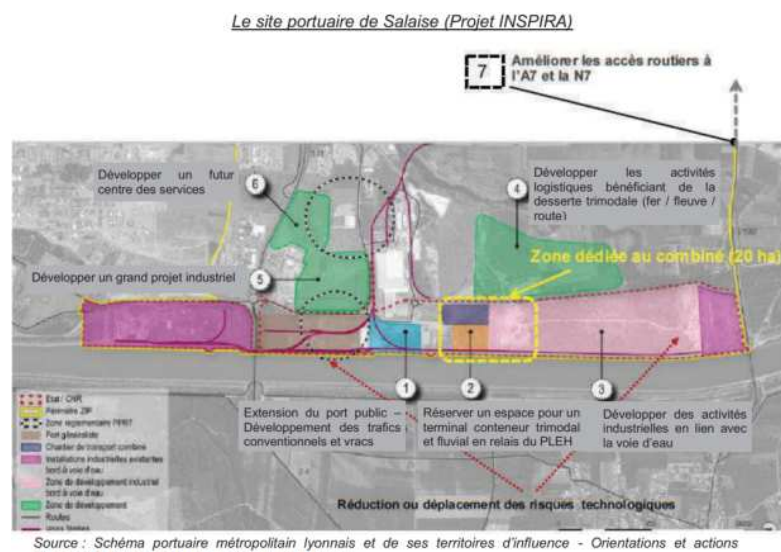


<p><b>Gouvernance</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☐ Les différents documents stratégiques et de planification : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schéma départemental des espaces d'accueil d'activités économiques du Conseil Général de l'Isère.</li> <li>▪ Schéma Régional des Services de Transports.</li> <li>▪ SCOT des Rives du Rhône.</li> <li>▪ Schéma de cohérence logistique de la Région Urbaine de Lyon.</li> <li>▪ Plan Rhône (volet fluvial – aménagements portuaires).</li> <li>▪ Le portage politique du projet est partagé à parité avec la Région Rhône-Alpes le Département de l'Isère et la Communauté de communes du Pays Roussillonnais. Le comité d'orientation stratégique est constitué : des gestionnaires du site (CNR, CCI Nord Isère, VNF, RFF, SNCF), des syndicats mixtes Rhône Pluriel et SCOT des Rives du Rhône, des opérateurs logistiques et industriels (Naviland Cargo, GIE OSIRIS, plateforme chimique).</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Recommandations, actions, projets</b></p>	<p><b>Parmi les scénarios proposés :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☐ Créer un pôle logistique complet, d'influence européenne, régionale et locale présentant une diversité des prestations: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Port avancé des ports du Sud et du Nord,</li> <li>▪ Centres de distribution européens, activités logistiques,</li> <li>▪ Logistique froid et conteneurisée.</li> <li>▪ Distribution produits chimiques spécialisés.</li> </ul> </li> <li>☐ Compléter et assurer la continuité des autres sites logistiques de la région et mettre en valeur les réseaux intermodaux et les services associés aux zones logistiques. <p>Salaise-sur-Sanne sera le seul site, de cette surface et avec une offre trimodale, qui soit disponible dans la région,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les projets de développement de zones d'activités ou de zones industrielles doivent être réfléchis et pensés dans la perspective d'éviter le gaspillage d'espace. Les collectivités doivent limiter le mitage du paysage et regrouper les projets.</li> <li>▪ Le projet doit être largement partagé sur le territoire élargi. Le Rhône ne doit pas non plus créer d'effet frontière et le projet doit concerner les deux rives du fleuve.</li> <li>▪ L'ouverture doit créer une dynamique de partenariat/réseau et non de concurrence (avec les autres sites ou les autres collectivités). <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Travailler avec tous les partenaires économiques,</li> <li>○ S'appuyer sur l'endogène, pour pallier la baisse des investissements étrangers,</li> <li>○ Rechercher des complémentarités avec les activités existantes et futures, se montrer sélectif pour éviter les effets cumulatifs et risques de mono-activité.</li> </ul> </li> </ul> <p>Les processus de sélection ne doivent pas entraîner de délais susceptibles de décourager les demandeurs. Les postulants doivent pouvoir faire une demande d'information à n'importe quel organisme régional ou local et y trouver l'intégralité des réponses à leurs questions, qu'elles concernent les potentialités de transport, de recrutement, de formation, etc. Le système du guichet unique permet de centraliser et mutualiser l'information. Il permet également d'assurer les fonctions de communication et de commercialisation.</p> </li> </ul>

Titre du document		<b>Projet INSPIRA - ZAC de la zone industrialo portuaire de Salaise-sur-Sanne et Sablons - Dossier d'enquête préalable a la DUP - Dossier de déclaration d'Utilité Publique Pièce - Notice explicative</b>	
Auteur		INSPIRA ( <i>Gestionnaire infrastructures, équipements, ports</i> )	Date 2018
Thème dominant & contenu général		Présentation du projet de développement du site industrialo portuaire de Salaise / Sablons.	Pages 102
		<b>Multimodalité &amp; ports</b>  <i>Infrastructures &amp; points d'entrée ; Ports ; Schéma &amp; plateformisation</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<p>Auvergne-Rhône-Alpes s'affiche comme une région européenne dynamique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2ème région économique et touristique française</li> <li>▪ 1ère région industrielle française</li> <li>▪ 2ème pôle de R&amp;D français - 8ème PIB régional européen avec 240 Md</li> <li>▪ Pôle d'enseignement supérieur d'envergure internationale</li> <li>▪ Forte Densité d'emplois en recherche</li> <li>▪ Pôles d'excellence internationaux : chimie et environnement, technologies de l'énergie, aéronautique, santé, numérique...</li> </ul> <p>Cette région est caractérisée par la présence de plusieurs pôles urbains importants sur tout son territoire : agglomérations de Lyon, Grenoble, Saint-Etienne, Annecy, Valence, Chambéry, Roanne, Bourg-en-Bresse et Clermont-Ferrand. Le territoire lyonnais apparaît, après Paris, comme la principale métropole française de dimension européenne. Rhône-Alpes accueille des projets sur des secteurs divers : de l'industrie manufacturière traditionnelle aux industries de pointe et aux services. La région est particulièrement attractive dans les domaines qui correspondent aux pôles de compétitivité présents sur son territoire. Marquée par une tradition industrielle forte, la région conserve la place de deuxième région industrielle française derrière l'Île-de-France.</p>	
	<b>Positionnement logistique</b>	<p>La zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons bénéficie d'atouts importants que sont sa localisation géographique, sa proximité immédiate d'un bassin industriel reconnu et ses capacités d'accueil et de dessertes multimodales (Autoroute A7, proximité de la RN7, ligne ferroviaire Paris-Lyon-Marseille, axe fluvial à grand gabarit Rhône-Saône). Le projet INSPIRA, Espace Industriel Responsable et Multimodal, consiste à étendre la zone industrialo-portuaire existante dans la continuité de la plate-forme chimique de Roussillon. Le Syndicat Mixte de la zone industrialo-portuaire et la Compagnie Nationale du Rhône souhaitent développer l'implantation d'activités d'avenir, conforter les services et infrastructures de report modal vers le fer et le fluvial, mettre en œuvre une offre de services industriels élargie en application du concept d'économie circulaire dans une perspective de création et de consolidation d'emplois.</p> <p>INSPIRA s'étend sur 336 hectares (pour une surface à aménager de 221 ha) entre le canal du Rhône à l'Ouest, la ligne ferroviaire Paris-Lyon-Marseille à l'Est, la plateforme chimique les Roches-Roussillon au Nord et la RD1082 au Sud.</p>	
	<b>Multimodalité, Aménagement, sites</b>	<p>Il est envisagé à l'intérieur du périmètre de la zone industrialo-portuaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ des grands projets structurants ·</li> <li>▪ des entreprises de transformation et de logistique ·</li> <li>▪ du Tertiaire/Ingénierie ·</li> <li>▪ des PME / PME</li> <li>▪ des zones vertes/paysagères, ·</li> <li>▪ une réserve foncière pour un futur terminal conteneurs ·</li> <li>▪ le confortement du Port ·</li> </ul>	

- des zones de services

Un scénario baptisé « ECO+ » indique la répartition et la représentativité des différentes vocations économiques envisagées.



Les implantations en bord à voie d'eau sont valorisées par la desserte ferrée qui bénéficiera d'aménagements (rallongement et augmentation du nombre de voies du faisceau de réception et voie de manœuvres de composition de train). Le chantier de transport combiné rail-route est prévu sur 20 ha au bord du canal du Rhône afin d'accueillir plus de convois de marchandises. Il est conçu pour traiter à terme deux trains de 830 m simultanément (d'où 4 voies de 410 m et un faisceau de soutien qui permettra également de traiter des trains de marchandises conventionnelles).

Avec un trafic annuel de marchandises de plus de 800 000 Tonnes par voie fluviale et près de 600 000 Tonnes de marchandises acheminées par le train, INSPIRA constitue la deuxième plate-forme portuaire multimodale après Lyon à l'échelle du Bassin du Rhône et se situe parmi les premiers sites FRET de la région Auvergne Rhône-Alpes et de la vallée du Rhône. Il bénéficie également de la proximité de la plate-forme chimique et de la zone industrielle, qui génèrent déjà des flux en direction des infrastructures portuaires existantes. La répartition modale des flux constatée est de : 55% pour la route - 18 % pour le ferroviaire - 27% pour le fluvial.

Le projet INSPIRA s'inscrit dans la stratégie nationale de relance portuaire, spécifique aux Grands Ports Maritimes, qui rappelle que le système portuaire français doit s'appuyer sur 3 piliers : « logistique et intermodalité, développement industriel, aménagement des espaces ». Le trafic fluvial sur le bassin s'élève en 2012 à 6,43 Millions de Tonnes, dont 45% à l'international via les ports de Marseille et Sète et 55% interne au bassin. Le projet INSPIRA a pour ambition de consolider la part du transport massifié de marchandises (fer - fleuve), avec un objectif de 45% des flux à l'horizon 2035.

- ☐ Aménagements prévus en phase 1 (2018 2020) :
  - carrefour, franchissement et voirie interne,
  - aménagements hydrauliques de gestion des inondations permettant la première phase de commercialisation en rive droite de la Sanne et sur la zone nord,
  - Mise en place de la Gestion pluviale et gestion de la zone humide.
- ☐ Aménagements prévus en phase 2 (2021 2025) :
  - Prolongement de la voie ferrée le long du canal et renforcement du faisceau de réception,
  - Aménagement de voiries,
  - Mise en place des aménagements hydrauliques de gestion des inondations

	<p>permettant l'aménagement du secteur sud</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mise en place de la Gestion pluviale et gestion de la zone humide.</li> </ul> <p>☐ Aménagements prévus en phase 3 (2026 2035) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mise en place de la plateforme de transport combiné,</li> <li>▪ Aménagement de carrefour et voiries,</li> <li>▪ Mise en place de la Gestion pluviale et gestion de la zone humide.</li> </ul>
<b>Ressources Humaines</b>	<p>Les 104 ha de parcelles déjà urbanisés génèrent 900 emplois à dominante industrielle. Le développement du site permettrait de créer près de 2 000 emplois supplémentaires. Le nombre d'emplois créé évoluera en fonction du phasage de création des surfaces de plancher : Phase 1 environ 1 070 emplois, Phase 2 environ 290 emplois, Phase 3 environ 640 emplois.</p>
<b>Impacts environnementaux</b>	<p>Qualité environnementale du projet (gestion du risque inondation, gestion des eaux pluviales, préservation et renforcement du corridor écologique de la Sanne, préservation de la ressource en eau, mise en œuvre d'une trame urbaine, adaptation des aménagements pour inciter à l'utilisation des transports en commun et à la pratique du vélo, plan guide pour réduire les possibilités de construction à l'aplomb des lignes à haute très haute tension en positionnant préférentiellement les voies de desserte sous leur emprise, stratégie énergétique qui prévoit plusieurs scénarios énergétiques afin d'anticiper les possibilités de valorisation énergétique des futures implantations, mise en place d'un plan d'actions à travers la politique environnementale et sociétale engagée par le syndicat mixte).</p>
<b>Gouvernance</b>	<p>L'ensemble des acteurs de la zone industrialo-portuaire sont regroupés au sein d'un Syndicat Mixte et partenaires de CNR.</p> <p>Par délibération du 06 décembre 2013, le bilan de concertation et le dossier de création de ZAC ont été approuvés par le comité syndical du Syndicat Mixte de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons. Depuis 2011, des négociations ont été menées avec l'ensemble des propriétaires et locataires des terrains concernés. A ce jour, près de 92 % des terrains nécessaires à la réalisation de cette opération ont été maîtrisés par Isère Aménagement et par le Syndicat Mixte.</p> <div style="text-align: center;"> <p><u>Périmètre et emprise à aménager</u></p>  </div> <p>Le projet répond aux documents cadres de planification urbaine et aux grands projets régionaux : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme Givors-Vienne et SDAU (1977), traité de concession entre l'Etat et la Compagnie Nationale du Rhône (1984), SCOT des Rives du Rhône, schéma portuaire du pôle métropolitain lyonnais, Grand Projet Rhône Médian, PADD de Salaise-sur-Sanne et de Sablons, appel à projets « Territoires Hydrogènes »</p>

Titre du document		<b>Etude de marché auprès des entreprises du Nord Ardèche en termes de transports de marchandises</b>	
Auteur		SM Ardèche Verte ( <i>Commune, intercommunalité, Métropole</i> ) CATRAM Consultant	Année 2007
Thème dominant		Analyse du marché des transports de marchandises alternatifs à la route en Ardèche	Pages 22
		<b>Multimodalité &amp; ports</b> <i>Infrastructures &amp; points d'entrée ; Offre &amp; demande ;</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<input type="checkbox"/> Un tissu économique et des industries dynamiques et diversifiés mais : pas d'industrie lourde, pas de grand distributeur pouvant jouer un rôle moteur pour le report modal et initier un premier service (le fond de cale) <input type="checkbox"/> Des PME et PMI dispersées dans un territoire de moyenne montagne, desservi sur sa limite Est seulement <input type="checkbox"/> Des flux qui concernent des volumes réduits et fragmentés, des organisations logistiques en flux tendus (mais des approvisionnements plus massifiés), une l'orientation des flux souvent nord-sud, <input type="checkbox"/> Des entreprises expéditrices ou destinataires qui n'ont pas toujours la maîtrise de leur transport.	
	<b>Positionnement logistique</b>	<input type="checkbox"/> Un territoire de moyenne montagne qui ne touche au réseau autoroutier et ferroviaire que par sa limite Est <input type="checkbox"/> Des infrastructures fluviales et ferroviaires de grandes capacités mais sous-utilisées, des infrastructures routières très sollicitées qui connaissent des périodes de congestions quotidiennes, <input type="checkbox"/> Un effet "tunnel" : les connexions (les terminaux) aux infrastructures (fer, fleuve) sont soit plus au sud soit plus au nord <input type="checkbox"/> Les projets pouvant renforcer le positionnement logistique régional : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ création d'un nouveau terminal conteneurs fluvial entre Vienne et Valence,</li> <li>▪ création d'un troisième chantier de transport combiné rail-route (après Vénissieux et Port de Lyon Edouard Herriot-PLH),</li> <li>▪ contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise,</li> <li>▪ réouverture de la voie ferrée rive droite du Rhône aux trains de voyageurs,</li> <li>▪ réalisation éventuelle d'un nouveau franchissement du Rhône.</li> </ul>	
	<b>Performances</b>	<input type="checkbox"/> La seule entreprise (Delmonico Dorel, carrière de granulats) utilise le mode fluvial de manière régulière et effectue la majeure partie de ses transferts par la voie d'eau. Elle est implantée sur le port de Salaise - Sablons. <input type="checkbox"/> Les entreprises reçoivent bien le discours sur le report modal mais seul un petit nombre d'entre elles se sont réellement intéressées à la question	
	<b>Aménagement, sites</b>	<input type="checkbox"/> Un nouveau terminal de transport combiné rail-route est en projet dans l'agglomération lyonnaise mais son emplacement reste à déterminer. Il sera a priori localisé sur le tracé du futur contournement ferroviaire de l'agglomération. <input type="checkbox"/> Un troisième terminal fluvial à conteneurs reste également à trouver sur le Rhône. Le port de Lyon Edouard Herriot n'a plus de possibilité d'extension après l'inauguration récente de son 2ème terminal. <input type="checkbox"/> Les sites envisagés : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sablons Vienne Sud : des perspectives importantes de développement de la plate-forme tri-modale actuelle sont envisagées</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Andancette : L'ancien site Saint-Gobain pourrait tout à fait se prêter au développement d'une zone portuaire, après dépollution.</li> <li>▪ Saint-Vallier : Le site actuellement en partie occupé par la papeterie Emin Leydier et par le fabricant de carreaux céramiques Novoceram présente des caractéristiques très intéressantes : bord à voie d'eau, embranché fer, accès routier</li> </ul>
<p><b>Gouvernance</b> <b>Préconisations</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le syndicat mixte a vocation à participer, ne serait-ce qu'en simple observateur, et à suivre les travaux de la RUL (Région Urbaine de Lyon), de l'ORT (Observatoire régional des Transports), du Plan Rhône (contrat de projet interrégional)</li> <li>• Pour le Syndicat mixte de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons qui est en cours de création, le syndicat devrait en être, à terme, un membre à part entière.</li> </ul>

Titre du document	<b>Approche globale des besoins d'équipements d'intermodalité pour la région urbaine lyonnaise</b>		
Auteur	RUL ( <i>Commune, intercommunalité, Métropole</i> ) <i>Jonction</i>	Année	2008
Thème dominant & contenu général	Les enjeux de l'intermodalité pour la place économique lyonnaise.	Pages	30
	<b>Multimodalité</b>		
	<i>Transport combiné rail-route ; Ports ; Infrastructures &amp; points d'entrée ; Schéma &amp; plateformisation</i>		
Contenu & données			
	<b>Infrastructures routières</b>	La route représente à elle seule 90 % des trafics	
	<b>Multimodalité , Aménagement, sites</b>	<p><input type="checkbox"/> Le seuil de pertinence pour le mode massifié est de 600 km. Toute évolution, notamment du coût de l'énergie, de la réglementation, de la saturation du réseau routier, peut modifier significativement cette distance.</p> <p><input type="checkbox"/> Trafics et part du transport combiné rail-route : Les trafics se répartissent entre les échanges interrégionaux (82,6 millions de tonnes avec équilibre entre réception et expédition), les échanges internationaux (9,9 millions de tonnes, l'import étant 10 % supérieur à l'export) et le transit (50 millions de tonnes dont 73 % en international). L'ensemble représente environ 143 millions de tonnes par an, soit l'équivalent de 32 000 poids lourds par jour. La part du transport combiné rail-route est faible : environ 2 % des trafics de Rhône-Alpes.</p> <p><input type="checkbox"/> L'essentiel des équipements supportant les flux de marchandises se retrouve soit à l'est (mode routier), soit dans Lyon (mode ferré et fluvial). Deux sites intermodaux majeurs existent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le Port de Lyon Edouard Herriot</li> <li>▪ les chantiers de transport combiné rail-route de Vénissieux / Saint-Priest.</li> </ul> <p>Les infrastructures qui les desservent sont en voie de saturation avec près de 15 000 poids lourds par jour sur la rocade Est et 300 trains de fret qui transitent quotidiennement par l'agglomération.</p> <p><input type="checkbox"/> Les volumes traités et les hinterlands des chantiers de transport combiné rail-route existants à Lyon sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pour Naviland Cargo à Vénissieux : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 95 000 EVP ( 70 % à moins de 100 km de Lyon (Sud-Est, Isère) dont 33% à moins de 30 km de Lyon ; 30 % au-delà de 100 km (reste région Rhône-Alpes et régions limitrophes))</li> </ul> </li> <li>▪ Pour Novatrans à Vénissieux / Saint-Priest : En 2007, moins de 40 000 EVP.</li> <li>▪ le trafic est dominé par le marché de la chimie situé à proximité et dans la région grenobloise : 1/3 du trafic s'effectue à moins de 50 km et un autre tiers à plus de 100 km. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 600 PL/jour induit par l'exploitation actuelle de ces deux chantiers.</li> <li>○ 3.000 PL/jour pour la zone d'activité de Mions-Corbas.</li> <li>○ 15.000 PL/jour sur la rocade au droit de Vénissieux.</li> </ul> </li> </ul> <p><input type="checkbox"/> Aujourd'hui, la densité de circulation est telle (tous types de trafic) qu'il paraît impossible d'envisager un développement significatif du fer avec les équipements existants. Le nombre des circulations qui empruntent le nœud ferroviaire lyonnais est proche de la capacité (évaluée à environ 970 sillons/jour).</p> <p><input type="checkbox"/> Les sites ferroviaires existants intervenant dans la gestion du trafic des wagons isolés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sibelin : (haut débit ferroviaire l'un des trois hubs principaux</li> <li>▪ Badan : triage situé sur la Magistrale Eco Fret (en rive droite du Rhône), utilisé pour assurer le tri et la livraison des wagons de sa zone et intervient en appui du triage de Sibelin. Il constitue le point de passage de nombreux trains de fret et des trains de</li> </ul>	

l'Autoroute Ferroviaire (Le Boulou-Bettembourg).

- Chasse-sur-Rhône : ancien triage au sud de Sibelin.
  - Lyon Guillotière : création du Technicentre sur le site de l'ancien triage. Assure deux fonctions importantes : desserte du Port de Lyon Edouard Herriot et point de relais ou de rebroussement pour les trains à destination de Vénissieux et de l'est lyonnais.
  - St Germain au Mont d'Or : ancien triage qui assure la desserte de sa zone en wagons isolés. Excentré au nord de la zone de chalandise naturelle des trafics intermodaux lyonnais.
  - Ambérieu-en-Bugey : ancien triage qui assure le tri et la desserte des wagons isolés destinés à sa zone tout en jouant le rôle de relais pour les trains en provenance et à destination de l'Italie.
  - Saint Etienne - Pont de l'Ane
- Sites existants équipés aujourd'hui pour le traitement du trafic intermodal:
- Vénissieux : utilisé en délestage de la gare de triage de Sibelin, ce site effectue le tri et la livraison des wagons destinés à sa propre zone. Il accueille les deux chantiers de transport combiné rail-route du fait de sa proximité du couloir rhodanien de la chimie comme des grandes zones logistiques.
  - Port de Lyon Edouard Herriot : site équipé de deux terminaux en mesure de traiter les conteneurs maritimes. Dispose d'un important réseau de voies ferrées en mesure d'assurer des trafics conteneurs et conventionnels tout en disposant à proximité de surfaces de stockages importantes.
  - Site de Saint-Etienne : la croissance des trafics conteneurisés permet de justifier la création d'un terminal à conteneurs. Un premier chantier privé pourrait voir le jour sous l'impulsion d'un transporteur privé sur le site d'Andrézieux-Bouthéon « Opéra Parcs ».
  - Site de Grenay : site d'environ 20 hectares propriété de RFF (ancienne base travaux). Accolé à un vaste foncier non bâti, il pourrait dégager une superficie d'environ 100 hectares. Sa force est sa position proche du barycentre des marchés, associé à une desserte ferroviaire de premier ordre dès l'arrivée du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération de Lyon - CFAL (programmé en 2018).
  - Site du secteur sud de l'aérogare de Lyon-Saint-Exupéry : potentiel mobilisable de plusieurs centaines d'hectares, ce lieu pourrait recevoir des équipements intermodaux bien que situé dans une zone fortement contrainte.
  - Site d'Ambérieu-Leyment – Les Fromentaux : à proximité d'Ambérieu-en-Bugey, le site de Leyment (ancien terrain militaire de près de 120 hectares) pourrait recevoir un chantier de transport combiné et d'AFLE (avec ou non association d'équipements logistiques).
  - Port fluvial de Vienne sud – Salaise / Sablons : site portuaire aujourd'hui desservi par le fer.
  - Port fluvial de Villefranche-sur-Saône : port orienté vracs, pourrait être équipé à terme d'un portique à conteneurs (mais tirant d'air réduit passage de 3 à 2 couches conteneurs par barge). Ce site pourrait devenir la porte d'entrée trimodale nord de la région Rhône-Alpes.



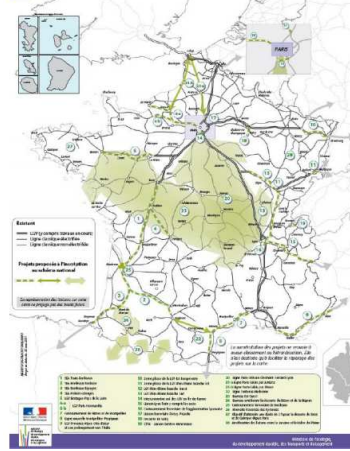
Titre du document		<b>Etude pour la promotion de la Nouvelle Transversale ferroviaire Est – Ouest (RACO).</b>	
Auteur		RACO ( <i>Association, cluster, fédération</i> ) <i>Samarcande</i>	Année 2012
Thème dominant & contenu général		La liaison portée par l'association RACO (Rhône-Alpes-Centre-Océan) de Nouvelle Transversale Ferroviaire Est-Ouest (NTFEO) constitue une opportunité de création d'un nouveau barreau ferroviaire entre Lyon/Dijon et Nantes. Cette étude vise à évaluer les enjeux et les potentialités pour le fret ferroviaire sur cette nouvelle liaison.	
		Pages 59	
		<b>Multimodalité Corridor</b> <i>Offre &amp; demande ; Infrastructures &amp; points d'entrée ; Transport combiné rail-route ; Ports</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<p>La Nouvelle Transversale Ferroviaire Est-Ouest (NTFEO) permettra de relier le Grand-Ouest, qui est un des territoires les plus peuplés et les plus dynamiques en matière de démographie. Les industries du travail des métaux, de la mécanique et de l'équipement industriel ou de l'équipement électronique professionnel sont fortement implantées dans l'Ouest (Pays de la Loire et Centre) et en Rhône-Alpes et Grand-Est, ce qui implique probablement d'importantes relations fonctionnelles et donc des échanges de marchandises entre les entreprises spécialisées de ces régions.</p> <p>La <b>dimension portuaire est celle pour laquelle les enjeux de NTFEO sont les plus importants</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ GPM Nantes-Saint-Nazaire, actuellement essentiellement un port régional, mais pourrait devenir un grand port maritime français à l'instar de Marseille et du Havre. Actuellement, son trafic ferroviaire représente seulement 5% des 30 millions de tonnes de trafic total du port et le GPM Nantes ST Nazaire a comme objectif d'atteindre les 500 000 EVP.</li> <li>▪ GPM La Rochelle : toutes les opportunités d'extension de reports intermodaux vers l'Est sont des potentiels de développement importants.</li> </ul> <p>Les trafics routiers actuels entre l'Ouest et l'Est de la France montrent que plus de 10 millions de tonnes dans chaque sens de circulation sont concernées par la liaison. Les régions les plus émettrices/réceptrices de ce potentiel sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A l'Est : Bourgogne (6,6 millions de tonnes) et Rhône-Alpes (6,5 millions de tonnes) ;</li> <li>▪ A l'Ouest : Centre (10,1 millions de tonnes), Pays de la Loire (4,9 millions de tonnes) et Bretagne (3 millions de tonnes).</li> </ul>	
	<b>Positionnement logistique</b>	<p>La mise en service de NTFEO permettrait des trafics massifiés entre l'océan et un ou plusieurs corridors logistiques majeurs, en particulier le couloir Saône-Rhône et le couloir rhénan. Cette opportunité permettrait ainsi d'élargir considérablement l'hinterland des ports de l'Atlantique et notamment des Grands Ports Maritimes de Nantes-Saint Nazaire et de La Rochelle.</p> <p>A l'échelle de la France, cette nouvelle relation permettrait de compléter le maillage logistique du territoire en proposant un débouché maritime à l'Ouest au second pôle logistique français (la métropole lyonnaise). Elle permettrait en outre de prolonger à l'Ouest et vers l'Atlantique l'axe Rhin-Doubs-Saône, qui assure les flux allemands vers la Méditerranée et de même qu'une interconnexion avec les deux principaux corridors logistiques français, l'Euro-corridor Moselle-Saône-Rhône-Espagne et le corridor atlantique Manche-Paris-Bordeaux-Espagne.</p>	
	<b>Multimodalité</b>	NTFEO permettrait de transférer sur le rail une partie des flux nationaux routiers et de mettre en service de nouveaux corridors multimodaux Est-Ouest.	

<p><b>Aménagement, sites</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Dynamique logistique sur les territoires concernés par le projet : L'essentiel de la dynamique logistiques s'est faite dans les principales régions métropolitaines françaises et en particulier le long de l'axe logistique Lille-Paris-Lyon-Marseille. La réalisation de NTFEO permettrait le renforcement d'un corridor transversal, déjà constitué par un important axe autoroutier reliant Lyon à Nantes, en structurant un véritable corridor multimodal</li> <li>❑ Selon l'engagement national pour le fret ferroviaire, sur NTFEO, quatre chantiers de transport combiné existent ou auraient une pertinence : Montoir de Bretagne (proche du GPM Nantes - Saint-Nazaire), Tours, Dijon-Gevrey et Lyon-Vénissieux. Un maillage des chantiers de transport combiné rail-route permettrait d'impulser une nouvelle dynamique logistique et la réalisation de zones logistiques notamment à : Angers, Tours, Vierzon, Nevers, Moulins,...</li> </ul>
<p><b>Gouvernance</b></p>	<p>Etat des lieux des document d'orientation intégrant la NTFEO ou susceptibles de l'impacter</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Niveau européen : <b>Commission Mobilité et Transport de l'Union Européenne</b> : En 2011, la CE a établi une nouvelle carte des RTE-T (UE 27 Core Network 2030). Cette carte n'intègre pas de liaison Est/Ouest par le Centre de la France.</li> <li>❑ Niveau national : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Le SNIT en 2011</b> identifie les projets de création ou d'amélioration d'infrastructures de transports souhaitable en France à horizon 20 à 30 ans. Les projets ferroviaires proposés à l'inscription intègrent cinq liaisons pouvant impacter NTFEO : le projet de LGV Poitiers-Limoges, le projet de tunnel entre Lyon et Turin, le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, le projet de ligne nouvelle POCL, le projet de barreau Est/Ouest assimilé à la liaison NTFEO.</li> <li>▪ <b>L'Engagement National pour le fret ferroviaire</b> : a déterminé un Réseau Orienté Fret (ROF) et inscrit la liaison NTFEO dans ce réseau avec une option Nevers-Chagny à l'Est.</li> <li>▪ <b>Le Plan de Relance de l'Economie Française (2009)</b> : seules trois régions ont bénéficié de travaux sur des lignes ferroviaires pouvant être assimilées à un « barreau » Est/Ouest : le Centre avec des travaux sur la ligne Bourges-Nevers ; le Limousin avec des travaux sur les lignes Poitiers-Limoges et Limoges-Guéret ; Poitou-Charentes avec des travaux sur les lignes Poitiers-Limoges et Saintes-Angoulême.</li> </ul> </li> <li>❑ Niveau régional, SRADDT, SRIT, CPER : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Pays de la Loire</b> : l'action A6 soutient la réalisation de la VFCEA et évoque les trois variantes retenues par RACO à l'Est de la ligne</li> <li>▪ <b>Centre</b> : Le CPER 2007-2013 indique un « Grand projet de développement du fret ferroviaire » pour 107,7 millions d'€ dont 78 millions alloués à la modernisation de la Transversale Nantes-Lyon. Le SRADDT à horizon 2020 établit dans le diagnostic que deux axes de développement dans la région participent à la pertinence de NTFEO : l'axe ligérien de Nantes à Orléans via Tours et le système central d'Orléans à Lyon via Bourges.</li> <li>▪ <b>Bourgogne</b> : le CPER 2007-2013 indique l'opportunité de constitution d'un axe fret de contournement de Paris pour 1,5 Millions d'euros uniquement pour les études VFCEA et autres. Le SRIT de 2007 indique pour sa part « Aménager une grande transversale ferroviaire : la VFCEA ». Cette action comprend l'électrification de Nevers-Chagny et l'adaptation au gabarit B+ pour le trafic conteneurs.</li> <li>▪ <b>Rhône Alpes</b> : CPER 2007-2013 intègre un grand projet pour « Investir sur des axes ferroviaires majeurs » c'est à dire : nœud ferroviaire de Lyon, intermodalité à l'Est de Lyon, « amélioration de l'axe Lyon-Centre-Ouest ». Dans le SRIT de 2008, l'Objectif 7 souhaite « Faciliter et orienter la modernisation des infrastructures ferroviaires » avec notamment la réalisation d'études pour l'ouverture vers le centre et l'ouest de la France (Bordeaux, Nantes).</li> <li>▪ <b>C8</b> (conférence regroupant Ile-de-France, Centre, Pays de la Loire, Bourgogne, Picardie, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie et Basse-Normandie) : cet organisme souhaite la création de trois rocade ferroviaires pouvant accueillir un service de ferroutage et traversant les régions limitrophes de l'Ile-de-France dont la VFCEA Nantes-Tours-Vierzon-</li> </ul> </li> </ul>

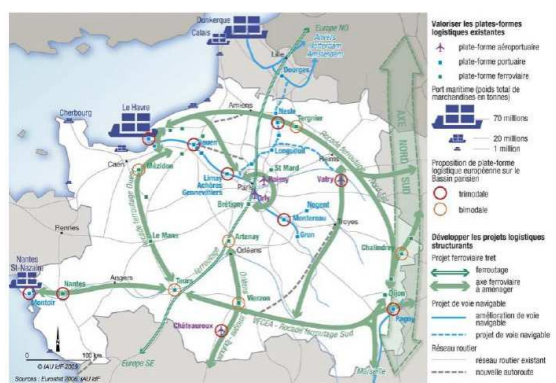
Lyon/Dijon fait partie.

Ressources clés (cartes, trafics,...)

**Schéma national des infrastructures de transports**  
Principaux projets de développement ferroviaire proposés à l'inscription



**PROJETS DE L'ENGAGEMENT NATIONAL POUR LE FRET FERROVIAIRE**



Titre du document	<b>Développement de l'intermodalité dans les Alpes franco-italiennes</b>		
Auteur	InterAlpes (Association, cluster, fédération) <i>Jonction - Samarcande</i>	Année	2012
Thème dominant & contenu général	Analyse prospective des échanges entre les régions situées de part et d'autres des Alpes, et identification des équipements et services d'intermodalité à privilégier à court/moyen terme pour assurer ce potentiel développement des trafics ferroviaires intermodaux.	Pages	28+99+1 58+107+ 47
<b>Multimodalité Corridor</b>			
<i>Offre &amp; demande ; Infrastructures &amp; points d'entrée ; Transport combiné rail-route ; Ports</i>			

#### Contenu & données

Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux

#### Trafics totaux et parts modales

- Trafics totaux et trafics ferroviaires entre la France et l'Italie : En 2010, 38 millions de tonnes de marchandises ont emprunté les principaux passages routiers entre la France et l'Italie, alors que le trafic par le rail plafonne à 4,5Mt. Les volumes échangés entre la France et l'Italie concernent tout d'abord l'Italie du nord qui capte l'essentiel des flux. Ces échanges sont marqués par des déséquilibres importants selon les sens, mais également par la nature des marchandises transportées (vrac et palettisées) et les taux de fret.  
  
Des flux notables transitent également par la Vallée du Rhône mais sont des flux de transit "Péninsule Ibérique - Italie". Ces flux incitent d'ailleurs à réfléchir au rôle déterminant que pourrait jouer un grand hub ferroviaire en région lyonnaise
- Parts modales sur les passages alpins : Le fer représente 10,5 % de part de marché (85 % pour la route), contre 33,8 % en Autriche (65 % pour la route) et 62,5 % en Suisse (35 % pour la route).
- Les principaux points de passage routiers sont :

**Accès routiers des passages alpins (source CAFI)**

	Accès (France/Italie) [Suisse]	Altitude	Rappel des trafics routiers 2010 en millions de PL
Vintimille	A8/A10		1.33
Montgenèvre	RN94/S24	1854	0.052
Tunnel Fréjus	A43/A32	1228/1298	0.732
Col du Mont Cenis	RD1006/S25	2083	nc
Tunnel du Mt Blanc	A10/A5	1274/1381	0.572
Saint Gothard	[A2]	1100/1141	0.943
Brenner	[A13]	1374	1.85

Les passages alpins s'effectuent pour tout ou partie en tunnels en France (Mont Blanc et Fréjus) et en Suisse (Gothard). Seuls les tunnels français font l'objet d'un péage spécifique. Pour le Mont Blanc et le Fréjus, les droits de passage peuvent s'élever jusqu'à 300€. Le facteur coût pouvant alors prévaloir sur le facteur distance dans le choix du parcours.

En 2010, près de 6 millions de PL ont traversé les Alpes par un passage du segment B et 45 % d'entre eux (environ 2,7 millions) ont emprunté un passage alpin français. Avec un trafic de 1,3 millions de PL, Vintimille est de loin le premier passage français, suivi de Mont Cenis – Fréjus (0,7 millions de PL), du Mont Blanc (0,6 millions de PL) puis loin derrière du col du Montgenèvre (contraint par la réglementation).

### Caractéristiques majeures des passages ferroviaires

	Mont Cenis	Vintimille
<b>Gabarit</b>	B1 depuis juin 2012	GA entre Nice et Vintimille
<b>Rampe</b>	13 à 30 ‰	8 ‰
<b>Longueur du tunnel</b>	13,7 km	
<b>Longueur des trains</b>	Limitée à 550 mètres	Voie d'évitement de 550 mètres en Italie
<b>Tonnage autorisé</b>	1200 tonnes avec 2 locomotives	
<b>Capacité actuelle</b>	12,4 à 15,4 Mt	1,5 Mt
<b>Distance (source SNCF et RFF, dossier LGV PACA)</b>		
<b>Miramas – Gênes</b>	806 km	463 km
<b>Miramas – Milan</b>	793 km	619 km
<b>Miramas – Vérone</b>	1008 km	699 km
<b>Miramas – Bologne</b>	1012 km	759 km
<b>Miramas – Florence</b>	1053 km	710 km
<b>Barcelone – Milan</b>	1006 km	979 km
<b>Barcelone – Turin</b>	878 km	954 km
<b>Gevrey - Orbassano</b>	475 km	

Source : Autres renseignements : Renseignements Techniques de RFF

☐ Trois passages ferroviaires principalement utilisés sont :

1. Vintimille, point d'accès où transite essentiellement le trafic en provenance de la région PACA : 600 000 tonnes (source CAFT). Gabarit A, compatible majoritairement avec le transport conventionnel, longueur limitée à 550m en raison de la longueur des voies d'évitement en Italie.
2. Modane - Mont Cenis, lieu de transit principal avec un volume en nette baisse ces dernières années pour atteindre moins de 4 millions de tonnes (source CAFT). Dans un passé récent ce tunnel a vu transiter plus de 10 millions de tonnes. Le tunnel du Mont Cenis : Gabarit GB1, pouvant capter 51% du marché routier (pourrait monter jusqu'à 77% du marché avec un gabarit GB1+3cm) ; trains limités à 550m (750m en conditions normales) et à 1200 tonnes pour des trains tractés avec deux locomotives en raison d'une pente importante;
3. Mulhouse - Bâle, cet itinéraire permet d'accéder à l'Italie par les tunnels suisses en offrant des possibilités de charges beaucoup plus importantes que par le Fréjus.

Sur les passages français, les trafics ferroviaires sont modestes et s'établissent à 3,9 millions de tonnes au Mont Cenis et à seulement 0,58 millions de tonnes à Vintimille (contre 9,6 millions de tonnes au Simplon et environ 14 millions de tonnes au Gothard et au Brenner). En 2010, les flux ferroviaires traités sur Vintimille concernent exclusivement des trafics conventionnels tandis que les trafics se répartissent sur Modane à 67 % pour le conventionnel, 20 % pour le transport combiné classique et 12 % pour le ferroutage.

En 10 ans (entre 2000 et 2010), les trafics ferroviaires sur les passages alpins français ont enregistré des baisses importantes : – 28 % à Vintimille et – 55 % au Mont Cenis.

### Aménagement, sites

De nombreux équipements intermodaux sont présents de deux côtés de la frontière. Côté français, ils se concentrent majoritairement autour de Lyon : Port de Lyon Edouard Herriot, chantiers intermodaux de Vénissieux et triage de Sibelin. Côté italien, un réseau dense de terminaux quadrille le Nord du pays (Turin, Novare, Vercelli, Olleggio, pour ne citer que les plus proches de la frontière).

De nombreux projets d'infrastructures ferroviaires vont modifier profondément le paysage dans les dix années à venir :

- rationalisation du terminal de Vénissieux
- adaptation des accès ferroviaires du Port de Lyon Edouard Herriot
- modernisation du sillon alpin sud (ligne Valence-Moirans-Grenoble-Montmélian)
- création d'un chantier d'Autoroute Ferroviaire sur la ligne existante à Grenay
- création d'un grand chantier intermodal dans le secteur Saint-Exupéry-Grenay à compter

	<p>de 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ réalisation des Contournements Ferroviaires nord et sud de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL - 2019-2020 ?)</li> </ul>
<b>Multimodalité et performance</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Les filières traditionnellement utilisatrices du fer (céréales, métallurgie, chimie, voitures et boissons) sont celles qui se sentent le plus concernées par l'étude. La récente réduction de l'offre explique en grande partie cette sensibilité.</li> <li><input type="checkbox"/> De manière générale, les acteurs qui n'utilisent pas le fer sont plus attentifs aux solutions intermodales, ces dernières s'inscrivant plus facilement dans leurs organisations logistiques ; alors que les utilisateurs ont des attentes qui s'adressent autant au conventionnel qu'au combiné. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Chargeurs</b> : soulignent l'insuffisante compétitivité de l'offre ferroviaire conventionnelle et souhaitent un redéploiement d'offres adaptées à des frets diffus. Dans des proportions égales (50%) il est demandé que des services intermodaux (transport combiné et/ou Autoroute Ferroviaire) se développent à partir de la région lyonnaise.</li> <li>▪ <b>Entreprises de transport (pour certaines utilisatrices du fer)</b> : Peu utilisent le fer pour les relations de/vers l'Italie ; les raisons se rattachent essentiellement à la rigidité de l'offre (difficulté à gérer les déséquilibres de flux) et à une faible compétitivité (qualité de service, coût, normes de sécurité qui interdisent aux caisses mobiles frigorifiques de circuler sous les tunnels ferroviaires avec leur moteur en fonctionnement). Les transporteurs routiers et commissionnaires de transport sont des acteurs majeurs de l'intermodalité, car prescripteurs du mode dans un certain nombre de cas. De nombreux transporteurs pensent que le développement des offres intermodales fera de Lyon et de sa région un nouveau hub favorisant de ce fait les connexions vers d'autres relations.</li> <li>▪ <b>Entreprises ferroviaires</b> : des transferts de flux de l'opérateur historique vers les entreprises ferroviaires nouvelles ont été réalisés, mais peu de nouveaux trafics ont été captés à la route. L'irrégularité des services (traction) et la disponibilité de sillons interrogent les opérateurs ferroviaires quant à la capacité de mettre en place une offre performante face à la route.</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> <b>La problématique du développement des trafics sur l'axe n'est pas uniquement celle de l'offre mais aussi celle de sa compétitivité par rapport à la route.</b></li> </ul>
<b>Recommandations, actions, projets</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Création d'un service de wagons isolés sur l'axe sud-est France/Italie du nord</li> <li><input type="checkbox"/> Création d'une relation de transport combiné rail-route entre Lyon-Vénissieux et Turin-Milan</li> <li><input type="checkbox"/> Création d'une Autoroute Ferroviaire Barcelone/Nord Italie via le sillon alpin</li> <li><input type="checkbox"/> Nouvelle relation d'Autoroute Ferroviaire entre Bettembourg-Bourg-en-Bresse - Montméliant-Aiton et Orbassano</li> <li><input type="checkbox"/> Faire venir d'autres Opérateurs de transport combiné dont Hupac</li> </ul>

Titre du document		<b>Etude globale et fonctionnelle des déplacements de l'espace Rhône médian. Synthèse livrable 1 - Fiches de préféabilité –matrice de déplacement</b>	
Auteur		MEDDE - DREAL	Année 2016
Thème dominant & contenu général		Elaboration du modèle de déplacements à l'échelle du périmètre Rhône-médian.	Pages 76+17+56
		<b>Multimodalité Corridor</b> <i>Infrastructures &amp; points d'entrée ; Offre &amp; demande ; Schéma &amp; plateformisation</i>	
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<input type="checkbox"/> Le tissu industriel et commercial, de rayonnement régional et national, s'est majoritairement installé le long de l'axe Nord / Sud notamment dans le périmètre de l'agglomération Roussillon - Saint- Rambert (Green 7, PANDA - désormais Parc d'activités A7 Sud Lyon, INSPIRA). <input type="checkbox"/> En dehors de cet axe Nord - Sud, le bassin d'Annonay est également un pôle de développement économique important. <input type="checkbox"/> Les pôles urbains principaux concentrent la majorité de la population et des emplois : Annonay, Vienne et l'agglomération Roussillon Saint-Rambert.	
	<b>Infrastructures et trafics routiers</b>	<input type="checkbox"/> Le territoire Rhône Médian est marqué par une concentration des axes de communication nord / sud dans un même corridor (fleuve, rail et route : A7 et N7). Les axes est-ouest présentent une forte congestion liée aux faibles possibilités de franchissement du Rhône et des infrastructures Nord/Sud. Les franchissements routiers du Rhône créent par ailleurs des points naturels de congestion. La superposition des flux de transit et locaux explique la congestion de la RN 7 aggravée par l'absence d'axes de délestage. La congestion de l'A7 est pour sa part récurrente du fait de l'ampleur des trafics de transit. L'augmentation généralisée des trafics induit une augmentation de la congestion, liée notamment à un triplement des trafics sur la RN7 dans la traversée de Roussillon. Elle entraîne des reports sur des itinéraires alternatifs telles que la RD1086 et la RD 536 où le trafic est également triplé entre 2015 et 2040. <input type="checkbox"/> La répartition du trafic PL pour la zone Rhône Médian est la suivante : 20% de trafic interne, 30% de trafic d'échange et 50% de trafic de transit. <input type="checkbox"/> Les développements d'INSPIRA et de PANDA (zone d'activité desservie exclusivement par le mode routier), génèreront un trafic important sur le réseau routier à proximité.	
	<b>Multimodalité</b>	<input type="checkbox"/> De nombreux sites embranchés fer : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Saint-Clair-les-Roches : Adisseo a des projets de développement (cuves de stockage de produits chimiques).</li> <li>▪ Loire-sur-Rhône : l'ancienne centrale thermique a libéré des friches avec un embranchement de qualité ; le site est cependant pénalisé par sa faible accessibilité routière.</li> <li>▪ Saint-Vallier : le site fonctionne bien avec le projet d'un appontement commun à Emin Leydier et Novoceram.</li> <li>▪ Saint Rambert d'Albon : demande de réouverture d'un site embranché existant qui appartient à XPO Logistics.</li> <li>▪ Gare de Saint Rambert d'Albon : le site est sous-exploité, des voies sont disponibles et pourraient être mieux utilisées pour le stockage de trains.</li> <li>▪ Saint Romain en Gal : site embranché, peu de développement prévisible.</li> <li>▪ Salaise-Sablons ZIP : 110kT par an de marchandises transitent par le port public, dont 40% sont acheminées par le fer et 25% par le fleuve, le reste par la route.</li> </ul>	
<b>Recommandations, actions, projets</b>		<input type="checkbox"/> Création d'un échangeur entre Saint-Rambert et Saint-Uze.	

- Augmentation de la capacité du giratoire de Chanas.
- Complément du demi-échangeur sud de Vienne.
- Requalification de la traversée de Vienne.
- Développement des aires de covoiturage sur le territoire.
- Réouverture de la halte ferroviaire de Reventin.
- Halte ferroviaire de Salaise-sur-Sanne.
- Création d'un nouveau pont au sud d'Andance, aménagement de la RD82 et nouvel échangeur sur l'A7.
- Améliorer le niveau de service des lignes Annonay – Roussillon et Beaurepaire –Roussillon.
- Mise en site propre de la ligne nord/sud des Transports du pays roussillonnais
- Création de contre-allées pour les accès riverains à la RN7 de Roussillon à Salaise-sur-Sanne.
- Mise à 2x2 voies de la RN7 entre Salaise-sur-Sanne et Chanas.
- Aménagement de la RD519 (axe de Bièvre).
- Aménagement global de la RN7 entre Chanas et la déviation de Roussillon.
  
- Inciter les entreprises fortement génératrices de poids lourds à privilégier des horaires de livraison en dehors des périodes de pointe.
- Développer les itinéraires cyclables en lien avec les pôles générateurs de déplacements



Titre du document		<b>Dossier de synthèse des études de faisabilité de la liaison fluviale Saône-Moselle / Saône-Rhin.</b>	
Auteur		VNF ( <i>Gestionnaire infrastructure, équipement, port</i> )	Année 2015
Thème dominant & contenu général		Synthèse du projet européen visant à relier par une infrastructure fluviale à grand gabarit le bassin rhodanien, et plus largement le bassin Méditerranéen, aux bassins du Rhin et de la Moselle. Compte rendu des principaux résultats des études réalisées entre 2007 et 2014.	Pages 43
		<b>Multimodalité Corridor</b> <i>Ports ; Infrastructures &amp; points d'entrée ; Offre &amp; demande</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Positionnement logistique</b>	<input type="checkbox"/> Le bassin méditerranéen se caractérise par une contradiction majeure puisqu'il ne rassemble que 22 % du potentiel portuaire européen alors qu'il est le mieux situé géographiquement sur les principales routes avec l'Asie, l'Afrique et l'Amérique du Sud et que les capacités ne seraient que 21 % en 2020.  <input type="checkbox"/> Avec un nombre d'escales équivalent, le passage par le Range Sud permettrait d'éviter cinq jours de navigation. Il est important pour le système logistique de bénéficier d'une alternative vers le sud, du fait de l'existence : de « crises du Rhin » (étiages) ; de la position de force des ports du nord (Rotterdam, Anvers) ; de la congestion des infrastructures vers les ports du nord ; et enfin, du nombre de jours de navigation économisés, en passant par la Méditerranée.	
	<b>Multimodalité</b>	<input type="checkbox"/> Le projet SMSR (Saône-Moselle - Saône-Rhin) permet de relier le bassin rhodanien à plusieurs pays dans lesquels le mode fluvial est particulièrement développé : Allemagne, Benelux et Suisse. Ces territoires recherchent des solutions logistiques vers le sud pour ne pas dépendre uniquement des ports du Nord et de la navigabilité du Rhin. Plus largement, l'Espagne et l'Italie peuvent bénéficier de l'ouverture du bassin méditerranéen vers l'Europe du nord et l'Europe centrale.  Le projet Saône-Moselle - Saône-Rhin permet de connecter le réseau fluvial français aux 20 000 km de voies d'eau à grand gabarit et à son réseau de ports intérieurs. Huit régions françaises sont concernées : 5 régions sont traversées par le canal (la Lorraine, l'Alsace, la Bourgogne, la Champagne-Ardenne et la Franche-Comté) et 3 régions bénéficient des retombées du projet (Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon).  Au sein de cet ensemble : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le port de Fos est le seul point d'entrée pour les 20 navires fluvio-maritimes en service sur le couloir rhodanien ; le transport fluvio-maritime permettant de réaliser des trajets sans transbordement.</li> <li>▪ Le Rhône et la Saône sont accessibles à cette navigation fluvio-maritime sur 450 km avec des niveaux de contraintes variables et croissantes de l'aval vers l'amont, jusqu'au point final de Pagny-sur-Saône.</li> </ul>	
	<b>Performance logistique</b>	<input type="checkbox"/> La majorité des transporteurs et des chargeurs mettent le transit-time en avant comme déterminant dans le choix modal (basculement des priorités en faveur de la fiabilité). Les transporteurs indiquent en outre que pour réaliser des gains de productivité importants, trois couches de conteneurs sont nécessaires, ainsi que le gabarit Vb.  <input type="checkbox"/> Pour de nombreux acteurs, le projet RTE-T 24 (Corridor ferroviaire Rotterdam-Duisburg-Basilea-Lötschberg-Sempione-Gênes) n'est pas concurrent du projet SMSR, mais complémentaire.  <input type="checkbox"/> Principales filières identifiées et impactées : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bâle : combustibles, produits fossiles, fourrage et céréales, conteneurs (grande distribution).</li> <li>▪ Mannheim : bois/ Viking Cruises indique son fort intérêt pour SMSR/ BASF (grand export</li> </ul>	

	<p>et Méditerranée).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Barcelone : produits sidérurgiques, automobile, conteneurs.</li> <li>▪ Coblenze : automobile, sidérurgie.</li> <li>▪ Duisbourg : conteneurs/ possibilité de basculement d'une partie des trafics vers le sud.</li> </ul>
<p><b>Recommandations, actions, projets</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> La France a un déficit de terminaux intérieurs à conteneurs par rapport à ses voisins européens. Un enjeu majeur est de développer les ports existants et de positionner de nouveaux terminaux quand ils pourront bénéficier de liaisons fluviales et ferroviaires à grand gabarit.</li> <li><input type="checkbox"/> Les acteurs politiques et institutionnels, principalement, voient dans le projet SMSR l'opportunité de création ou de développement de plates-formes multimodales actuellement en projet ou préexistantes.</li> </ul>

Titre du document	<b>Analyse socio-économique de la navigation fluviale et maritime, de plaisance et commerciale dans les bassins Rhône Méditerranée et Corse - Mission 1 Analyse Socio-économique<sup>1</sup></b>		
Auteur	Agence de l'eau Rhône Méditerranée & Corse ( <i>Etat et assimilé</i> ) Groupement CREOCEAN   SCE   NAOMIS   GRELET Conseil   CTS	Année	2012
Thème dominant & contenu général	Etude (menée dans le cadre de la Directive Cadre sur l'Eau) sur l'activité de navigation fluviale et maritime, commerciale et de plaisance, sur les bassins Rhône Méditerranée et Corse pour des usages diversifiés : industriels (marchandises et passagers) et de loisirs (plaisance, bateaux-promenades).	Pages	174
	<b>Multimodalité Corridor</b>  <i>Ports ; Infrastructures &amp; points d'entrée ; Offre &amp; demande ; Indicateurs ; Emplois-qualifications-formations ; Schéma &amp; plateformisation</i>		

### Contenu & données

#### Multimodalité

- ☐ Selon les données Voies Navigables de France, en 2010, le trafic fluvial sur le bassin Rhône-Saône est de 7 millions de tonnes. Les produits minéraux forment à eux seuls 43 % de ces trafics ; les produits agricoles 20 %.

42 600 EVP ont été transportés par mode fluvial, soit 426 000 tonnes. 82% du trafic est traité par le terminal à conteneur du port de Lyon Edouard Herriot. Unique site portuaire géré par la CNR, le PLEH a été aménagé entre 1935 et 1938 par la Compagnie Nationale du Rhône. En 1996, le Port Autonome de Marseille a signé des accords avec le Port de Lyon Edouard Herriot afin d'acter le PLEH comme port avancé de Marseille. Depuis 1993 ce trafic a été multiplié par 21. 170 000 EVP ont été enregistrés en 2003 au PLEH tous modes confondus, et 150 000 EVP en 2009. Une navette fluviale et une navette ferroviaire circulent chaque jour entre Lyon et Marseille. Entre 2002 et 2009, le trafic fluvial a été multiplié par 4, en passant respectivement de 14 454 à 54 291 EVP. Pour désengorger le terminal existant, la CNR a réalisé un second terminal à conteneurs multimodal en 2007.

Le Grand Port Maritime de Marseille détient actuellement entre 57 et 60% de part de marché en Rhône-Alpes. 200 000 EVP (pleins + vides) sont en provenance ou à destination de Marseille/Fos via le bassin Rhône-Saône.

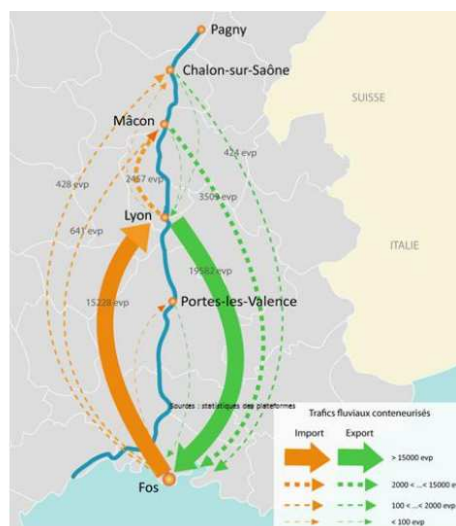


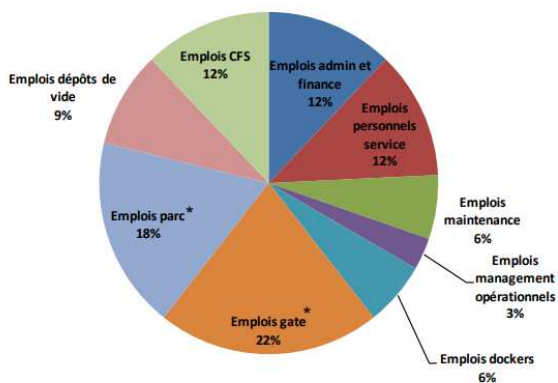
Figure 3 – Trafic fluviaux conteneurisés sur le bassin Saône-Rhône

- ☐ La flotte de transport de marchandise sur le bassin bénéficie d'une capacité d'export globale de 172 000 tonnes

<sup>1</sup> seuls les trafics marchandises sont repris dans cette fiche

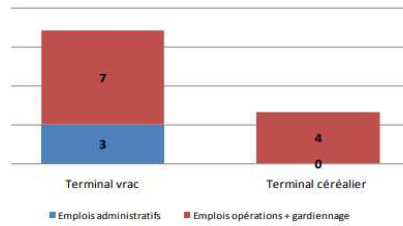
<b>Aménagement et sites</b>	<p><input type="checkbox"/> L'impact économique direct cumulé des ports fluviaux du bassin Rhône-Méditerranée représente 7.3 millions de tonnes. Les retombées sur les territoires se chiffrent à hauteur de 14.6 millions d'euros, dont 23% par le Port de Lyon Edouard Herriot et Lyon Terminal. L'impact économique indirect cumulé est 1.5 fois plus important sur les territoires puisqu'il représente 21.5 millions d'euros, dont 40% par le Port de Lyon Edouard Herriot et Lyon Terminal. L'impact social direct cumulé représente 545 emplois sur les sites portuaires, dont 77% pour le site de Lyon en raison de l'importance de l'activité conteneurs. L'impact social indirect cumulé dans les zones d'activités des enceintes portuaires représente quant à lui 119 emplois.</p> <p>Les ports de Chalon-sur-Saône, Mâcon, Villefranche-sur-Saône, PLEH, Salaise, Portes-lès-Valence, Arles font l'objet d'une description reprenant notamment leurs trafics et le nombre d'emplois (pages 12 à 16).</p> <p><input type="checkbox"/> Les ports maritime de Port-la-Nouvelle, Sète Sud de France, GPM de Marseille, port de Toulon, port de Nice et ports du bassin Corse (pages 32 à 42) font l'objet d'une description reprenant notamment leurs trafics et le nombre d'emplois.</p> <p>L'impact économique direct cumulé représente 105 millions de tonne, dont 91% par le GPMM et 2.5% pour les ports insulaires. Les retombées sur les territoires se chiffrent à hauteur de 2.2 milliards d'euros, dont 98% par le GPMM. L'impact social direct cumulé représente 16 300 emplois, dont 85% par le GPMM.</p>
<b>Performance logistique</b>	<p><input type="checkbox"/> Si les volumes sont relativement significatifs au global, de l'ordre de 7 MT en 2010, l'activité « marchandises » issue de la navigation commerciale fluviale est distribuée sur un large réseau et ne représente pas pour les industriels portuaires l'unique activité. Les volumes sur les plateformes « public » (port public ou terminal privé avec prestation pour compte de tiers) ne permettent pas systématiquement d'équilibrer l'équation économique. La compétitivité du mode routier, agressive et largement plus flexible sur certains trafics, impose un nivellement du marché du transport multimodal vers le bas. Pour certains industriels disposant d'un embranchement fluvial, le transport par barge ne représente par un centre de profit mais peut être intégré dans le processus opérationnel comme données d'entrée grâce à l'effet de massification (ex : matériaux de construction). En revanche, les opérateurs de plateforme de transfert et stockage pour compte de tiers doivent élargir le panel de services afin de trouver d'autres sources de revenus que la manutention, comme le stockage, la traction ferroviaire, prestation logistique (empotage, dépotage, conditionnement, tri, préparation de commandes, ...), prestation spécialisée (exemple pour la filière bois : séchage, étuvage, traitement, ...) réparation de conteneur, location de foncier, ...</p>
<b>Ressources humaines</b>	<p><input type="checkbox"/> Domaine fluvial : Sur le bassin les emplois sont estimés ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VNF compte 419 agents</li> <li>▪ CNR emploie 30 ETP</li> <li>▪ opérateurs portuaires environ 180 ETP</li> <li>▪ opérateur fluviaux environ 420 ETP (60 non-navigants et 360 ETP navigants)</li> <li>▪ services au navires 102 ETP</li> <li>▪ transport routier 190 ETP</li> </ul>

**Typologie des emplois générés par une plateforme à conteneur**

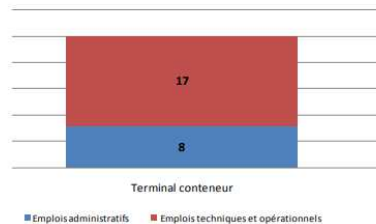


~ 1/3 des emplois sont des emplois dits « de bureau » (Directeur, administratif, chef d'équipe/contremaitre).  
 ~ 2/3 sont des emplois techniques liés à l'activité (Conducteurs d'engins, techniciens de maintenance, portiqueurs, manutentionnaire).

**Emplois générés pour un traitement de 500 000 tonnes**

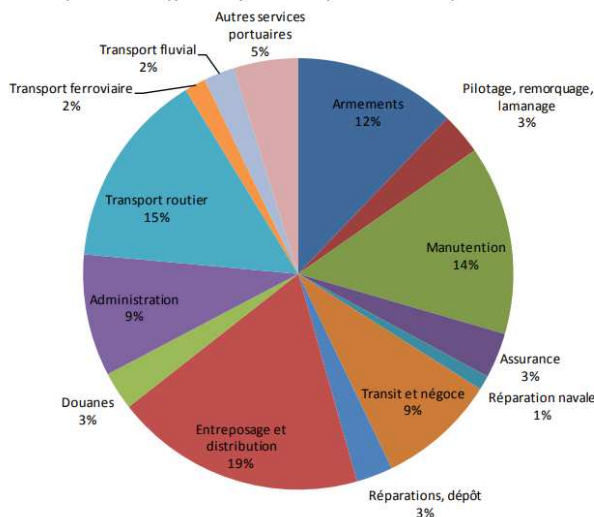


**Emplois générés pour un traitement de 100 000 EVP**



- Domaine maritime : 10 000 tonnes de marchandises transportées génèrent en moyenne 5 emplois au total (directs et indirects), Les emplois directement liés au port ne représentent que 13% du total. La majorité des emplois est concentrée dans la zone industrialo-portuaire.

**Répartition des types d'emplois induits par l'activité d'un port maritime**



**Impacts environnementaux**

Les impacts environnementaux font l'objet d'un volet et d'un rapport spécifiques. Les thématiques abordées sont notamment, la définition des masses d'eau, les impacts hydro morphologiques, le peuplement piscicole, la qualité de l'eau,...

**Gouvernance**

- La gestion des sites portuaires fluviaux (Chalon-sur-Saône, Mâcon et Villefranche-sur-Saône) le long de la Saône fait partie des attributions de Voies Navigables de France, tandis que la Compagnie Nationale du Rhône dispose de la gestion des ports sur le Rhône. La relation entre VNF / CNR avec les exploitants d'infrastructures (principalement des CCI) est contractualisée par des formes juridiques différentes : la concession d'outillage ou l'autorisation d'occupation temporaire.
- L'ensemble des sites portuaires implantés au bord de la Saône et du Rhône sont exploités par des CCI, à l'exception du Port de Lyon Edouard Herriot, directement piloté par la CNR. Les ports fluviaux appartenant à l'Etat ou délégués à VNF et à la CNR, sont exploités en grande majorité sous le régime de la concession d'outillage public. Ces concessions sont généralement données aux Chambres de Commerce et d'Industrie, même s'il est possible de

les accorder à des syndicats mixtes, syndicats intercommunaux ou sociétés d'économie mixte.

- ❑ Pour les sites portuaires maritimes, l'année 2007 est marquée par la décentralisation de 18 ports français d'intérêt national de l'Etat vers les Collectivités Locales, par la signature des conventions de transfert de compétences. Concernant le bassin RM&C : le port de Sète (3.8 MT) et Port-la-Nouvelle (2.3 MT) sont transférés à la Région Languedoc Roussillon, le port de Toulon (1 MT) revient au Département du Var, le port de Nice (0.3 MT) au Département des Alpes Maritimes, Le transfert de compétences des ports maritimes de Bastia et d'Ajaccio a été acté en 2004 en faveur de la Région.
- ❑ En 2008, l'Etat fait évoluer le statut des 8 ports autonomes métropolitains en grands ports maritimes, tout en restant des établissements publics d'Etat. En ce qui concerne le bassin RM&C, seul le Grand Port Maritime de Marseille est concerné par ce changement.

Titre du document		<b>Amsterdam Marseille Corridor Services multimodaux Rail-Voie d'eau</b>																												
Auteur		Voies navigables de France, SNCF Réseau, le Grand Port maritime de Marseille, Waterwegen en Zeekanaal et le Service Public de Wallonie <i>(Gestionnaire infrastructure, équipement, port)</i>	Année 2014																											
Thème dominant & contenu général		Démarche européenne de développement d'un système de transport durable (mise en œuvre des corridors multimodaux à l'horizon 2030). Développement de services de fret multimodaux sur le CAM. Approche filière et géographique.	Pages 624																											
<p><b>Multimodalité Corridor</b></p> <p><i>Ports ; Infrastructures &amp; points d'entrée ; Schéma &amp; Plateformisation</i></p>																														
Contenu & données																														
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	Trafics totaux et parts modales	<input type="checkbox"/> Le Corridor Mer du Nord - Méditerranée connaît un trafic de 1, 629 milliards de tkm. Les trafics couvrent les échanges intra-européens, entre les pays du corridor et leurs voisins, répartis en trois groupes : la région alpine, regroupant la Suisse et l'Italie ; la région ibérique, regroupant Espagne et Portugal ; la région centrale, regroupant Allemagne, Danemark, Pologne, République Tchèque et Autriche.																												
	Infrastructures routières & trafics	<input type="checkbox"/> L'autoroute A1, qui relie Paris à la Belgique, montre une densité toujours croissante de trafic de poids lourds, qui s'échangent entre ces deux pôles majeurs de production et de consommation. <input type="checkbox"/> L'autoroute A 13 est saturée par le trafic issu du port du Havre. La traversée de la Bourgogne et de la Franche-Comté s'appuie sur 3 autoroutes (A 6, A 31 et A 36). <input type="checkbox"/> Le sillon rhodanien présente la même situation, avec la saturation de l'A7 dont le trafic est augmenté, à partir d'Avignon, par l'importante composante de flux en provenance d'Espagne via l'autoroute A 9, lui-même saturé.																												
	Multimodalité	<input type="checkbox"/> Le corridor connaît un trafic important : 1,629 milliards de tkm, soit 40 % du total du trafic de l'Europe des 27. <input type="checkbox"/> 44 % des flux maritimes de toute l'Europe passent par un des ports du corridor Amsterdam - Marseille, qui regroupe 40 % des flux fluviaux.																												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Volumes</th> <th>Part de l'UE des 27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Routes (milliard de tonnes.km)</td> <td>464</td> <td>26 %</td> </tr> <tr> <td>Ferroviaire (milliard de tonnes.km)</td> <td>61,5</td> <td>16 %</td> </tr> <tr> <td>Fluvial (milliard de tonnes.km)</td> <td>59,3</td> <td>40 %</td> </tr> <tr> <td>Aéroports (million de tonnes)</td> <td>8</td> <td>61 %</td> </tr> <tr> <td>Ports (million de tonnes)</td> <td>1 629</td> <td>44 %</td> </tr> <tr> <td>Core ports (million de tonnes)</td> <td>1 256</td> <td>34 %</td> </tr> <tr> <td>Containers TEU (million)</td> <td>31,4</td> <td>34 %</td> </tr> <tr> <td>Sea passengers (million)</td> <td>34,1</td> <td>8 %</td> </tr> </tbody> </table>			Volumes	Part de l'UE des 27	Routes (milliard de tonnes.km)	464	26 %	Ferroviaire (milliard de tonnes.km)	61,5	16 %	Fluvial (milliard de tonnes.km)	59,3	40 %	Aéroports (million de tonnes)	8	61 %	Ports (million de tonnes)	1 629	44 %	Core ports (million de tonnes)	1 256	34 %	Containers TEU (million)	31,4	34 %	Sea passengers (million)	34,1	8 %
	Volumes	Part de l'UE des 27																												
Routes (milliard de tonnes.km)	464	26 %																												
Ferroviaire (milliard de tonnes.km)	61,5	16 %																												
Fluvial (milliard de tonnes.km)	59,3	40 %																												
Aéroports (million de tonnes)	8	61 %																												
Ports (million de tonnes)	1 629	44 %																												
Core ports (million de tonnes)	1 256	34 %																												
Containers TEU (million)	31,4	34 %																												
Sea passengers (million)	34,1	8 %																												
		<p><i>Les trafics du Corridor NSMED (source NSMED progress report – novembre 2014)</i></p> <input type="checkbox"/> Le <b>corridor Atlantique</b> est singulier, avec 15 % des échanges entre les pays le composant (France, Allemagne, Portugal et Espagne) réalisés en maritime : il est fortement positionné sur les liaisons short-sea. Le routier y reste toutefois prédominant (75 % des trafics), tandis que le ferroviaire est faible (5 %) et le fluvial limité à la France et l'Allemagne. A la frontière espagnole, la part modale du ferroviaire est faible, à moins de 5 % (2,1 millions de tonne pour 47,1 millions de tonne au total).																												
		<input type="checkbox"/> Le corridor Rhin-Alpes : les flux intra-européens sont multimodaux, avec seulement 34 % de routier, 12 % de ferroviaire et 54 % de fluvial, pour un total de 372 millions de tonnes (37 % des volumes totaux incluant les flux internationaux et domestiques). Cela s'explique par les trafics fluviaux entre les Pays-Bas, la France et la Belgique. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le trafic fluvial du Rhin Supérieur s'établit à 95 000 EVP/an à Strasbourg, 31 000 EVP/an à Mulhouse et 5 500 EVP/an à Colmar.</li> </ul>																												

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De 24 millions à 36 Mt transitent entre Strasbourg et Bâle en ferroviaire, entre 26 et 39 millions en routier, et moins de 28 millions de tonnes en fluvial.</li> <li>▪ Le trafic fluvial de conteneurs sur le bassin Saône-Rhône est passé de 8 000 t en 2000 à 100 000 t en 2015.</li> <li>▪ 42 000 semi-remorques par an entre Bettembourg (Luxembourg) et Le Boulou (Pyrénées Orientales). Une nouvelle liaison Calais – le Boulou vient d’être lancée.</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> L'étude fournit une description :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ des ports (Le Havre, Rouen, Gennevilliers, Bonneuil sur Marne, Limay, Calais, Dunkerque, Ports de Lille...)</li> <li>▪ des infrastructures par bassin : Seine Escaut (p126-130). Moselle (p131-141). Rhin Supérieur (p142-146). Le bassin Saône-Rhône (p147-157)</li> <li>▪ d'un exemple d'aménagement multimodal : Dourges (p178).</li> </ul>
<b>Impacts environnementaux</b>	L'étude fournit une évaluation des coûts d'infrastructures et des coûts externes pp117-122.
<b>Réglementation</b>	L'étude fournit une analyse du fond réglementaire relatif à l'internalisation des coûts externes.
<b>Gouvernance</b>	<p><input type="checkbox"/> Les Ports de Moselle et le Port de Nancy développent depuis 2011 un projet de « plateforme multimodale multisites ». Une convention-cadre entre l'ensemble des acteurs publics lorrains a ainsi été signée en juillet 2011.</p> <p><input type="checkbox"/> Le GIE North Gateway a été conçu dans le but de faire mieux collaborer, entre eux et avec le port de Dunkerque, les ports intérieurs situés dans l'hinterland de ce port, ainsi que promouvoir le développement des modes de transport massifiés, fluvial et ferroviaire.</p> <p><input type="checkbox"/> L'Agence de développement Medlink Ports, association loi de 1901, réunit sur l'axe Rhône-Saône-Méditerranée les deux ports maritimes d'accès au bassin (Grand Port Maritime de Marseille et port de Sète), neuf ports fluviaux, Voies Navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône.</p>
<b>Préconisations</b>	<p><input type="checkbox"/> Les actions à mener pour le développement du transport fluvial :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Développement de services fluviaux de conteneurs depuis les ports maritimes (1 départ par jour minimum) ;</li> <li>▪ Localisation des entrepôts en bord à voie d'eau ;</li> <li>▪ Gestion du stock des conteneurs vides ;</li> <li>▪ Présence de surfaces sous douane sur les plates-formes.</li> <li>▪ Démarche pour cibler les principaux flux en regroupant plusieurs fournisseurs ;</li> <li>▪ Démarche pour identifier des origines – destination proches de la voie d'eau à grand gabarit.</li> <li>▪ Mise en place de navettes fluviales de conteneurs.</li> <li>▪ Conteneurisation des marchandises agricoles (céréales essentiellement).</li> <li>▪ Projet de recherche européen U.T.I.L.E (Unité de Transport Intermodale pour une Logistique Européenne) pour développer de nouvelles caisses.</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> Développement du Service d'Information Fluviale (SIF).</p>




Titre du document		<b>Projet Saône Moselle - Saône Rhin / Corridor Mer du Nord Méditerranée – Réunion de restitution des études 2009-2012.</b>																																																				
Auteur		VNF ( <i>Gestionnaire infrastructure, équipement, port</i> )	Année 2017																																																			
Thème dominant & contenu général		Bilan des études projet SM SR de 2009 à 2012.	Pages 53																																																			
		<b>Multimodalité Corridor</b> <i>Infrastructures &amp; points d'entrée ; Offre &amp; demande</i>																																																				
Contenu et données																																																						
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<input type="checkbox"/> Le corridor multimodal Mer du Nord Méditerranée traverse ou avoisine les zones économiques européennes les plus riches au cœur du réseau central européen et interconnecté avec 4 autres corridors. Porte d'entrée, par ses ports, des échanges de l'Europe avec le monde. 1,029 Mt de marchandises transitent sur le corridor en 2013. <input type="checkbox"/> La croissance démographique du corridor est supérieure à la moyenne européenne. Croissance du trafic portuaire de 50 % à 100 % d'ici 2030 et croissance encore plus marquée pour les conteneurs. Saturation des zones littorales du Range Nord. <input type="checkbox"/> La Commission Européenne mise sur neuf corridors prioritaires pour développer un réseau central transeuropéen de transport multimodal à l'horizon 2030.																																																				
	<b>Trafics totaux et parts modales</b>	<input type="checkbox"/> Trafics européens tous modes et tous produits, à partir d'une sélection de relations d'échanges nationaux, d'échanges entre la France et les pays voisins, et de trafics de transit (Espagne, Italie) : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ International Nord/SMSR : 23 368</li> <li>▪ International Sud/SMSR : 7 715</li> <li>▪ Transit corridor : 46 575</li> <li>▪ Interrégional SMSR : 42 517</li> <li>▪ Total Milliers T : 120 172</li> </ul> <input type="checkbox"/> Projection selon les filières économiques (milliers de tonnes) : <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>Produit \ Année</th> <th>2010</th> <th>2030</th> <th>2050</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Produits agricoles et céréales</td><td>6 929</td><td>8 738</td><td>11 296</td></tr> <tr><td>Denrées alimentaires</td><td>19 042</td><td>25 905</td><td>35 150</td></tr> <tr><td>Bois et pâte à papier</td><td>4 982</td><td>5 013</td><td>4 905</td></tr> <tr><td>Minerai de fer</td><td>1 495</td><td>2 047</td><td>3 069</td></tr> <tr><td>Charbon</td><td>517</td><td>600</td><td>715</td></tr> <tr><td>Produits pétroliers</td><td>4 110</td><td>4 942</td><td>6 168</td></tr> <tr><td>Produits métallurgiques</td><td>7 459</td><td>9 487</td><td>12 038</td></tr> <tr><td>Matériaux de construction</td><td>12 511</td><td>16 118</td><td>21 399</td></tr> <tr><td>Produits chimiques</td><td>11 060</td><td>13 727</td><td>17 011</td></tr> <tr><td>Matériel de transport</td><td>13 324</td><td>17 378</td><td>22 454</td></tr> <tr><td>Autres produits manufacturés</td><td>38 743</td><td>50 021</td><td>64 384</td></tr> <tr><td>Total</td><td>120 172</td><td>153 976</td><td>198 590</td></tr> </tbody> </table>		Produit \ Année	2010	2030	2050	Produits agricoles et céréales	6 929	8 738	11 296	Denrées alimentaires	19 042	25 905	35 150	Bois et pâte à papier	4 982	5 013	4 905	Minerai de fer	1 495	2 047	3 069	Charbon	517	600	715	Produits pétroliers	4 110	4 942	6 168	Produits métallurgiques	7 459	9 487	12 038	Matériaux de construction	12 511	16 118	21 399	Produits chimiques	11 060	13 727	17 011	Matériel de transport	13 324	17 378	22 454	Autres produits manufacturés	38 743	50 021	64 384	Total	120 172	153 976
Produit \ Année	2010	2030	2050																																																			
Produits agricoles et céréales	6 929	8 738	11 296																																																			
Denrées alimentaires	19 042	25 905	35 150																																																			
Bois et pâte à papier	4 982	5 013	4 905																																																			
Minerai de fer	1 495	2 047	3 069																																																			
Charbon	517	600	715																																																			
Produits pétroliers	4 110	4 942	6 168																																																			
Produits métallurgiques	7 459	9 487	12 038																																																			
Matériaux de construction	12 511	16 118	21 399																																																			
Produits chimiques	11 060	13 727	17 011																																																			
Matériel de transport	13 324	17 378	22 454																																																			
Autres produits manufacturés	38 743	50 021	64 384																																																			
Total	120 172	153 976	198 590																																																			
<b>Aménagement, sites</b>	Priorités pour l'aménagement des corridors européens 2014-2020 : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Multimodalité, interopérabilité, maillon manquant, trafics transfrontaliers, ...</li> <li>▪ Services de transport</li> <li>▪ Nœuds multimodaux (PFM, Gares,..)</li> <li>▪ Nouvelles technologie, RIS et innovation.</li> </ul>																																																					
<b>Gouvernance</b>	Programme européen MIE 2014 – 2020 : 9 corridors multimodaux à mettre en œuvre d'ici au sein du réseau central des transports.																																																					
<b>Recommandations, actions, projets</b>	<input type="checkbox"/> Prendre en compte le fluvio-maritime dans la modélisation. Des acteurs méditerranéens (espagnols, italiens...) se sont montrés intéressés par ce mode de transport alternatif au Ro-Ro ou au short sea shipping+routier.																																																					

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Prendre en compte une politique tarifaire visant à internaliser les coûts externes de tous les modes de transport dans la modélisation.</li><li><input type="checkbox"/> Prendre en compte les progrès technologiques sur la consommation des bateaux.</li><li><input type="checkbox"/> Création de hubs multimodaux européens sur la zone d'étude. Aucune induction de trafic n'a été retenue à ce jour sur le projet.</li><li><input type="checkbox"/> Des nouveaux flux générés par le développement du recyclage, conduiront à une massification sur des lieux de stockage et des installations de production de matières premières secondaires.</li></ul> |
|--|---|

Titre du document	<b>Attractivité et compétitivité du Range France Med et de l'axe Rhône-Saône</b>		
Auteur	Rapport au 1er Ministre, Élisabeth Lamure Sénatrice du Rhône, François-Michel Lambert Député des Bouches-du-Rhône ( <i>Etat et assimilé</i> )	Année	2016
Thème dominant & contenu général	Mission consistant à fédérer le point de vue des acteurs politiques et économiques de l'hinterland du Grand Port Maritime de Marseille et particulièrement de l'axe Rhône-Saône autour d'une vision stratégique à long terme du développement économique et logistique de l'axe	Pages	98
<p><b>Multimodalité Corridor</b></p> <p><i>Infrastructures &amp; points d'entrée ; Ports ; Offre &amp; demande Indicateurs ; Emplois-qualifications-formations ; Schéma&amp;plateformisation</i></p>			

Contenu et données

Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<p><b>Economie du territoire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Tous trafics confondus, le GPM de Marseille figure parmi les 50 plus grands ports mondiaux ; mais il est passé de la 2ème à la 6ème place européenne entre les années 70 et 2015 en raison d'une régression de ses trafics d'hydrocarbures.</li> <li><input type="checkbox"/> Parallèlement le trafic conteneurs du GPM de Marseille, grâce aux investissements consentis, croît fortement depuis 2012 (au même taux que celui des ports du Benelux et au-delà de ceux de Gènes et Barcelone).</li> </ul>
	<div style="text-align: center;">  <p>Routes maritimes intercontinentales des porte-conteneurs en Méditerranée (DREAL PACA)</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> La France importe/exporte 6 millions d'EVP/an par voie maritime dont 4 transitent par les ports français. 2 millions passent donc par les autres ports européens et pour l'essentiel par les ports du Range Nord où ils sont dépotés à proximité puis rempotés voire transformés avec un apport de valeur, puis entrent en France généralement par camion. Un objectif est que les ports français acheminent les containers générés depuis ou vers les régions françaises les plus proches, voire aillent au-delà. Ce premier volume représenterait 2 MEVP soit une croissance de 50 %. Un autre objectif serait la reconquête des flux dépotés hors du territoire.</li> <li><input type="checkbox"/> Les implantations où se situe la transformation fixent les trafics portuaires. Nos voisins du Nord ne s'y sont pas trompés puisque 60 % des entreprises qui n'ont qu'une seule plateforme en Europe, l'ont implantée au Benelux.</li> </ul>
<b>Multimodalité</b>	<p>En douze ans, la part massifiée des dessertes de GPM de Marseille est restée constante alors que les trafics progressaient de près de 50 %. La part fluviale est devenue équivalente à celle du ferroviaire. En 2015 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le fer transporte 10% des marchandises, soit plus de 110 000 EVP ;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ le fleuve représente près de 9 % des trafics soit 100 000 EVP ;</li> <li>▪ le mode routier reste majoritaire avec 81 %, part qui est à son plus faible niveau depuis 2008.</li> </ul> <p>Le transport fluvial de conteneurs est en plein essor (nouvelles dessertes fluviales à Portes-lès-Valence, consolidation, actions collectives du groupement Medlink Ports qui ont apporté visibilité, conseil aux chargeurs et services clients). Le volume de conteneurs transportés par fleuve a été multiplié par plus de 10 depuis 2001. La part modale fluviale pour le trafic de conteneurs est de l'ordre de 9 % en 2015. Mais, si on rapporte ce trafic à sa part réellement captable par le fleuve, cette part s'établit à 25 % ce qui constitue une excellente performance.</p>
<b>Performance</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Plusieurs acteurs de la place portuaire ont présenté en audition les nombreuses initiatives d'ores et déjà en cours : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la place portuaire effectue depuis quelques années un important effort pour récupérer le trafic conteneurs d'Auvergne-Rhône-Alpes (600 000/an) dont la moitié transite par Anvers.</li> <li>▪ il y a 20 ans, le trafic de Suisse romane passait par Marseille. Aujourd'hui, il faut remonter une navette ferroviaire hebdomadaire ;</li> <li>▪ 200 000 poids lourds transitent chaque année à travers l'Espagne depuis le Maroc. Le projet de monter une ligne 2 fois par semaine entre Fos et Tanger est sur la table.</li> </ul> </li> </ul> <p>Mais, « dans ce genre de dossier, les transporteurs attendent les armateurs et les armateurs attendent les transporteurs ». « Le projet attend un coup de pouce politique. Le GPM de Marseille « se positionne comme l'alternative Sud aux ports du Nord de l'Europe pour l'accès aux marchés français et européens ».</p>
<b>Ressources humaines</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 1 000 conteneurs génèrent 1 emploi portuaire, 6 si la marchandise est dispatchée dans le territoire, auxquels se rajoutent 3 à 4 emplois en transport.</li> <li><input type="checkbox"/> L'enjeu crucial réside donc dans l'implantation de ces activités logistiques : plates-formes de répartition à minima, entreprises de transformation à maxima.</li> </ul>
<b>Gouvernance</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Face à l'intensification de la concurrence, à la complexité de l'environnement, à la volatilité des trafics, les entreprises, les ports constituent des alliances : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la place portuaire de Marseille-Fos se coordonne sous la bannière «Via Marseille Fos» pour assurer sa promotion en France et à l'étranger ;</li> <li>▪ la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées impulse une stratégie cohérente de développement de ses trois ports maritimes et du port fluvial de l'Ardoise sur le Rhône ;</li> <li>▪ l'association Medlink Ports conjugue les potentiels de nombreux acteurs pour augmenter la performance de l'axe fluvial Rhône-Saône-Méditerranée et activer le développement économique des territoires desservis.</li> </ul> </li> </ul> <p>Mais pour certains acteurs il faut aller plus loin.</p>
<b>Recommandations, actions, projets</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Le rapport préconise l'organisation de deux territoires pour multiplier les implantations de plates-formes logistiques et d'industries en lien avec les ports de la façade méditerranéenne française, de Port La Nouvelle à Nice, en passant par Sète, Marseille-Fos et Toulon : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ axe Rhône-Saône</li> <li>▪ « Range France Med ».</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> La mission recommande de créer un Conseil de coordination interportuaire Méditerranée, d'étendre les compétences de l'agence Medlink aux enjeux d'aménagement économique ainsi qu'à tous les modes de transport ; de créer un Délégué interministériel au développement économique de l'axe Rhône-Méditerranée en l'appuyant sur l'agence Medlink élargie pour conduire un schéma stratégique des zones logistiques et zones d'activités</li> </ul> <p>Les aménagements devront également contribuer à la qualité de vie dans la zone industrialo-portuaire de Fos pour augmenter son attractivité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Elle demande à alléger les contraintes externes qui pèsent sur la compétitivité des ports (impôt sur les sociétés, taxe foncière, auto liquidation de la TVA) et suggère des mesures pour</li> </ul>

conserver l'avance du système français d'information et de gestion des flux de marchandises (CCS).

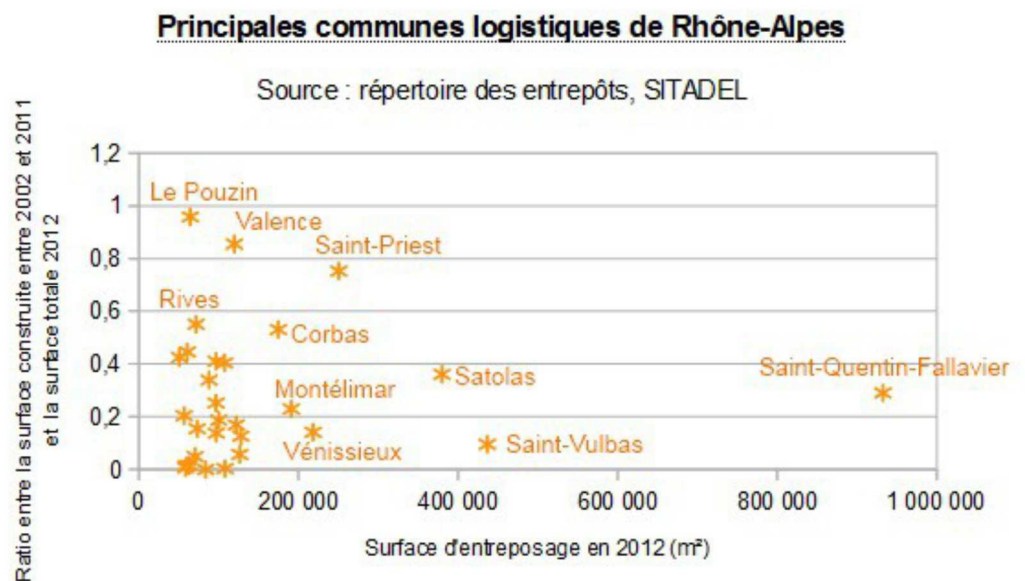
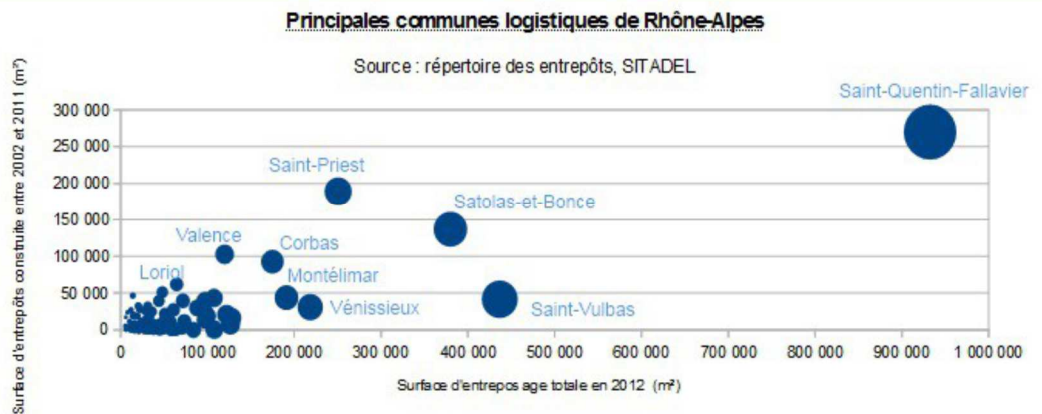
- ❑ Elle recommande en matière de développement du transport ferroviaire d'améliorer la qualité des sillons, le nœud lyonnais et de mener à bien 5 opérations d'amélioration du réseau ferré dans le périmètre du GPMM. La mission recommande au GPMM de prendre en gestion la totalité des réseaux ferrés de son périmètre pour y développer une stratégie offensive.

En matière fluviale elle recommande d'utiliser le financement public pour résoudre le différentiel de THC.

- ❑ La mission inscrit enfin son rapport dans la lignée de la stratégie nationale « France logistique 2025 » et des objectifs que le gouvernement a présentés en mars 2016. « La logistique c'est le pilotage des flux physiques et financiers par les flux d'information », articulant étroitement enjeux portuaires, développements économiques et performances logistiques, organisation du maillage des grandes plates-formes logistiques et montée en compétence numérique des filières logistiques

### **3. Logistique, aménagement, plateforme**

Titre du document		<b>Etat des lieux et dynamique récente de l'activité logistique en Rhône Alpes</b>	
Auteur		DREAL ( <i>Etat et assimilé</i> )	Année 2014
Thème dominant & contenu général		Etat des lieux des dynamiques logistiques récentes en Rhône-Alpes.	Pages 42
		<b>Logistique - Aménagement - Plateformisation</b>  <i>Dynamique logistique ; Multimodalité ; Indicateurs ; Emplois-qualifications-formations</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<input type="checkbox"/> Deux secteurs à enjeux logistiques : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La plaine Saint-Exupéry centré sur l'aéroport.</li> <li>▪ Le secteur Rhône-Médian centré sur la ZIP de Salaise Sablons (Grand Projet Rhône Médian).</li> </ul>	
	<b>Multimodalité</b>	<input type="checkbox"/> La ZIP de Salaise est déjà un site tri-modal : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trafic fluvial de 2,5 millions de tonnes dont 800 000 tonnes traitées par le port public</li> <li>▪ Embranchement ferroviaire</li> <li>▪ Trafic ferroviaire de 300 000 tonnes.</li> </ul>	
	<b>Aménagement, sites</b>	<input type="checkbox"/> Dynamique logistique : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2<sup>ème</sup> région logistique de France derrière l'Île-de-France</li> <li>▪ 13 % de la surface d'entreposage de France</li> <li>▪ Plus de la moitié des activités de logistique dans l'aire urbaine de Lyon</li> </ul> <input type="checkbox"/> Le parc des Chesnes (38), première zone logistique de France occupe actuellement plus de 700 ha et totalise 13 000 emplois. <input type="checkbox"/> Rhône-Alpes est le second territoire logistique le plus dynamique de France derrière l'Île-de-France, avec une moyenne annuelle de 400 000 m <sup>2</sup> d'entrepôts mis en chantier sur 25 ans (période 1987 – 2012). <input type="checkbox"/> 7,9 millions de m <sup>2</sup> d'entrepôts logistiques en Rhône-Alpes ce qui correspond à 13 % de la surface nationale d'entreposage. L'aire urbaine de Lyon accueille plus de la moitié (55%) de la surface d'entreposage de la région. Zones de concentration d'entrepôts : le secteur d'Andrézieux-Bouthéon, la Vallée du Rhône, le Nord-Isère et le secteur Beaujolais-Val-de-Saône. <input type="checkbox"/> Région et surfaces d'entreposage (2012) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Île-de-France 13,7 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Nord-Pas-de-Calais 8,1 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Rhône-Alpes 7,9 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Centre 5,6 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Picardie 5 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Haute-Normandie 4,5 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Pays-de-Loire 4,3 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ PACA 3,3 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Autres régions 26,6 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ TOTAL 79 millions m<sup>2</sup></li> </ul> <input type="checkbox"/> Département et surfaces d'entrepôts (2012) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nord (59) 5,5 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Seine-et-Marne (77) 3,9 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Seine-Maritime (76) 3,2 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Essonne (91) 2,5 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Oise (60) 2,6 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Pas-de-Calais (62) 2,6 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Isère (38) 2,4 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Bouches-du-Rhône (13) 2,3 millions m<sup>2</sup></li> <li>▪ Val d'Oise (95) 2,7 millions m<sup>2</sup></li> </ul>	



**Ressources humaines**

- 6 400 établissements de fret et logistique (hors transport routier) et 63 000 emplois logistiques en croissance annuelle moyenne de 5 % de 2006 à 2012.
- 137 000 emplois dans les fonctions de logistique au sein des établissements de fret et logistique, mais aussi chez des industriels et commerçants assurant leur propre logistique.

**Gouvernance**

Projet de développement porté par la région Rhône-Alpes (Grand Projet Rhône Médian ou GPR).

**Recommandations, actions, projets**

- Mutualisation de certains services de sécurité (moyens de lutte contre les incendies par exemple).
- Projets de bâtiments de logistique urbaine, au plus près des zones denses.
- Nécessité de prendre en compte les évolutions et nouveaux enjeux de la logistique :
  - décalage important entre les demandes d'implantation et les offres
  - performance de l'intermodalité
  - nouveaux besoins pour la logistique urbaine.
- Améliorer les temps d'entrée/sortie des trains
- Réduire de fait les sillons consommés sur le réseau ferré national par les mouvements ferroviaires de la ZIP
- Augmenter la capacité ferroviaire du faisceau de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR).
- Créer un nouveau raccordement sud entre l'ITE CNR et le réseau ferré national.
- Envisager un possible site conteneurs (terminal rail-route) sur Salaise qui pourrait répondre à la desserte du Sud Lyonnais mais aussi de Grenoble et de toute l'aire locale située dans un rayon de 30 à 40 km de la Zone.
- Offrir des services logistiques adaptés au traitement (manutention, accueil, stockage) de conteneurs de matières dangereuses.



Titre du document	<b>Etude prospective sur la logistique en Rhône Alpes.</b>		
Auteur	Cluster logistique Rhône Alpes, AFT IFTIM ( <i>Association, cluster, fédération</i> )	Année	2014
Thème dominant & contenu général	Panorama de la logistique en Rhône Alpes. Description des organisations logistiques et identification des besoins.	Pages	281
	<b>Logistique - Aménagement - Plateformisation</b> <i>Ports ; Multimodalité ; Infrastructures &amp; points d'entrée</i>		
Contenu & données			
<b>Positionnement logistique</b>	<input type="checkbox"/> Les corridors qui drainent les flux du Nord de l'Europe vers la Méditerranée en passant par le sillon rhodanien (couloir Rhône-Saône), sont des axes de trafic de fret et d'implantations logistiques extrêmement importants qui assurent un avantage concurrentiel et une bonne attractivité aux territoires traversés, ainsi qu'à ceux qui se situent sur les corridors branchés sur celui-ci. 60 % du transit de fret ferroviaire en France circule déjà sur ce corridor. <input type="checkbox"/> Le GPM de Marseille, principal port français sur la Méditerranée, a un rôle stratégique dans l'organisation des transports et de la logistique pour tout le quart sud-est de la France. Mais pour les échanges avec les USA et le Canada, les ports d'Anvers ou du Havre sont préférés à celui de Marseille. <input type="checkbox"/> Le port de Barcelone pourrait également alimenter Rhône-Alpes en ferroviaire ou en fluviomaritime. Néanmoins, Port de Lyon Edouard Herriot est pénalisé par une desserte ferroviaire difficile car indirecte (passage par la gare de Lyon Guillotière) et son accessibilité routière, car installé en milieu urbain.		
<b>Traffics totaux et parts modales</b>	<input type="checkbox"/> Contexte de libéralisation des échanges mondiaux, et de très forte croissance des flux de conteneurs en provenance d'Asie (d'ailleurs deux fois plus élevés que dans le sens Europe-Asie). <input type="checkbox"/> 219 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2010 au sein de Rhône-Alpes ou entre Rhône-Alpes et d'autres régions, françaises ou étrangères, en mode routier. <input type="checkbox"/> Les flux intra régionaux sont largement prédominants dans les échanges. <input type="checkbox"/> 30% des flux routiers sont constitués des échanges avec les autres régions françaises. <input type="checkbox"/> Les échanges avec les pays d'Europe pèsent en 2010 pour seulement 2% des flux. <input type="checkbox"/> Trafic sur le corridor : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ route : environ 13 000 poids lourds par jour entre Beaune et Lyon.</li> <li>▪ fer : près de 100 trains par jour entre Dijon et Avignon (équivalent à environ 5 000 poids lourds).</li> <li>▪ voie d'eau : 3,3 millions de tonnes par an sur le bassin mosellan au nord ; 7,13 million sur le bassin Saône-Rhône au sud en 2010.</li> </ul>		
<b>Infrastructures routières &amp; trafics</b>	<input type="checkbox"/> Transversale RCEA (Route Centre Europe Atlantique), qui relie l'Atlantique à l'Europe centrale (15 000 et 20 000 Véhicules jour avec 25 et 45 % de PL).		
<b>Multimodalité</b>	<input type="checkbox"/> <b>La Voie d'eau</b> : 4,2 millions de tonnes en 2010 en Rhône-Alpes, soit plus de la moitié des tonnages enregistrés sur le bassin Saône-Rhône). <input type="checkbox"/> <b>Le ferroviaire</b> : En 2006, les marchandises chargées et/déchargées en Rhône-Alpes et transportées par voie ferrée (11,8 millions de tonnes, soit 2,8 fois plus que le transport fluvial) représentaient 4,3% de l'ensemble des trafics régionaux. Les flux internationaux représentaient 36% des flux de fret ferroviaire en Rhône-Alpes L'étude fournit une description des trafics par mode (p22-25) et par type de marchandises (p25-38).		
<b>Aménagement, sites</b>	La réalisation de 2 nouveaux terminaux à conteneurs Fos 3XL et Fos 4 XL est susceptibles de générer un trafic de 2 millions de conteneurs supplémentaires. L'étude fournit des fiches par filière et pôle d'activités		

<b>Gouvernance</b>	Le projet implique la région mais aussi les EPCI
<b>Recommandations, actions, projets</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Investissements inscrits dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), en particulier les liaisons fluviales à grand gabarit Saône-Rhin et Saône-Moselle (horizon 2030). Préconisation d'une étude concernant la comparaison entre relevage des ouvrages d'art limitant le tirant et passage par création des souilles pour permettre de passer à 4 couches de conteneurs entre Fos et Lyon et 3 couches entre Lyon et Pagny-sur-Saône.</li> <li><input type="checkbox"/> Projet " Magistrale Eco-fret ".</li> <li><input type="checkbox"/> Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) : Dédié au transport de fret, embranché à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, raccordé, au sud au triage de Sibelin et à la liaison Lyon-Turin, et au Nord au projet LGV Rhin-Rhône mixte et à la ligne de la Bresse.</li> <li><input type="checkbox"/> Aménagement des axes ferroviaires alternatifs empruntant la rive droite du Rhône, ainsi que la ligne Valence-Montmélian.</li> <li><input type="checkbox"/> Trains longs sur les axes de la Vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien.</li> <li><input type="checkbox"/> Ligne Dijon-Ambérieu-Modane (branchement vers l'Italie).</li> <li><input type="checkbox"/> Travaux du tunnel de base indispensables pour la mise en service d'une desserte cadencée des navettes de l'Autoroute Ferroviaire Alpine et l'acheminement des grands containers sur l'axe Nord – Italie.</li> <li><input type="checkbox"/> Projet CAREX qui vise, grâce au TGV fret, à mettre en réseau le site de Lyon-Saint-Exupéry avec ceux de Paris Charles de Gaulle, Amsterdam, Londres et Liège à l'horizon 2013. Il contribue au report modal des frets routiers-camionnés et avionnés.</li> </ul>

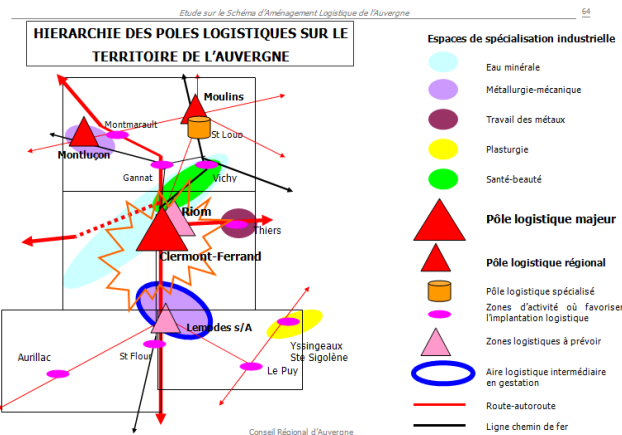
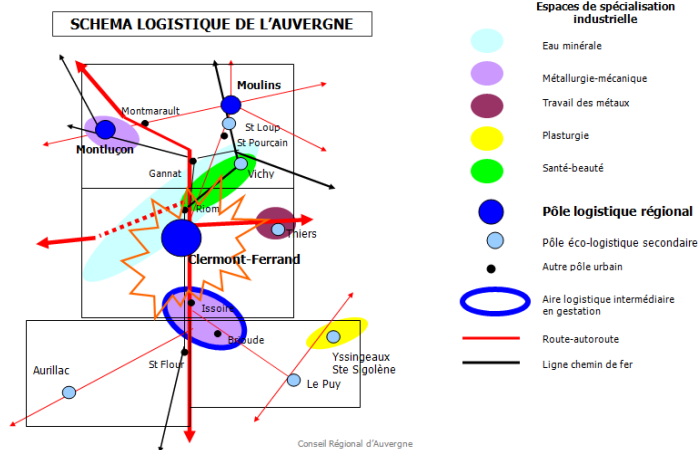
Titre du document		<b>L'entreposage en Auvergne</b>	
Auteur		Direction régionale de l'équipement d'Auvergne ( <i>Etat et assimilés</i> ) <i>CETE Méditerranée</i>	Année 2005
Thème dominant & contenu général		Evolution de l'entreposage en Auvergne entre 1980 et 2002 et détermination des critères de localisation des entrepôts.	Pages 45
		<b>Logistique - Aménagement - Plateformisation</b> <i>Dynamique logistique ; Offre &amp; demande</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire &amp; positionnement logistique</b>	<input type="checkbox"/> Les atouts : Les logisticiens et chargeurs interrogés font état de la bonne accessibilité de la région auvergnate. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les autoroutes A71 et A75 constituent un axe Nord-Sud qui devrait être achevé en 2006.</li> <li>▪ L'autoroute A89 en prolongement de l'A72 permettra de réaliser un axe transversal Est-Ouest (Bordeaux-Lyon), pour relier l'Europe du Sud-Est à l'Atlantique. Un autre axe transversal sera créé par la mise progressive à 2 x 2 voies de la RCEA qui relie le Centre-Europe (Suisse, Sud Allemagne) à l'Atlantique.</li> <li>▪ Il reste toutefois des zones plus enclavées notamment dans les départements de la Lozère et du Cantal avec une accessibilité moindre.</li> </ul> <input type="checkbox"/> Les faiblesses : Plusieurs entreprises interrogées soulignent la faiblesse du marché régional et du tissu économique qui pèse sur les perspectives d'évolution de l'activité économique de la région. Cette relative faiblesse a des conséquences sur la stratégie des grands prestataires logistiques qui hésitent à s'implanter en Auvergne.	
	<b>Aménagement, sites</b>	<b>Dynamique logistique (Sitadel) :</b> <input type="checkbox"/> La fin des années 80 correspond en France à la période de la réorganisation logistique des grandes entreprises, notamment de la grande distribution et à l'apparition du métier de prestataire logistique. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Forte concentration des constructions sur l'aire urbaine de Clermont-Ferrand.</li> <li>▪ On trouve des constructions significatives sur les aires urbaines de Thiers et d'Issoire et sur les communes de St Eloi les Mines et Ambert.</li> <li>▪ Le département du Puy de Dôme a accueilli près de 54% des surfaces créées en Auvergne sur cette période. La prédominance du Puy de Dôme est encore plus marquée pour les grands entrepôts puisque près de 80% des permis de plus de 5 000 m<sup>2</sup> déposés en Auvergne l'ont été dans ce département.</li> </ul> <input type="checkbox"/> La dynamique logistique suit la conjoncture de la construction de l'immobilier d'entreprise. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 21 permis de construire de plus de 5000 m<sup>2</sup> ont été déposés depuis 1988, pour une superficie totale de plus de 190 000 m<sup>2</sup>, soit environ 10% du total de la superficie réalisée.</li> <li>▪ Près de la moitié des entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup> ont été construits par des industriels, du secteur agro-alimentaire et du secteur des biens intermédiaires (industrie du bois, des produits minéraux, du caoutchouc).</li> <li>▪ Les industriels construisent et exploitent leurs entrepôts ou externalisent ces opérations auprès de prestataires logistiques. Ces derniers ont construit d'importantes surfaces d'entrepôts depuis 1988.</li> <li>▪ Le secteur de la grande distribution apparaît peu représenté.</li> <li>▪ Deux entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup> ont été construits pour les besoins des éditions de la Montagne et de la société de transport publics SEAU à Aurillac.</li> <li>▪ Facteurs qui déterminent l'implantation : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Taille du bassin de consommation.</li> <li>○ Présence de sites industriels.</li> <li>○ Proximité des infrastructures de transport et accessibilité.</li> <li>○ Disponibilité foncière, prix, aides publiques</li> </ul> </li> </ul>	

Titre du document	<b>Etude sur le schéma d'aménagement logistique de l'Auvergne</b>		
Auteur	Conseil régional Auvergne <i>Samarcande TLT</i>	Année	2003
Thème dominant & contenu général	L'étude propose de bâtir un « Schéma d'Aménagement Logistique de l'Auvergne » afin de structurer et de hiérarchiser les zones d'accueil des fonctions logistiques harmonisant les besoins des entreprises et les besoins d'un aménagement équilibré du territoire régional.	Pages	77
	<p><b>Logistique - Aménagement - Plateformisation</b></p> <p><i>Infrastructures &amp; points d'entrée ; Multimodalité ; Dynamique logistique ; Offre &amp; demande ; Schéma &amp; plateformisation</i></p>		
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> <b>Allier</b> : absence de polarisation géographique en raison du maillage des infrastructures sur le territoire et de l'absence de métropole dominante. Industriellement, les activités sont également assez diversifiées : industrie lourde et des biens intermédiaires ou d'équipements, industrie cosmétique – santé – luxe, équipement automobile, industrie alimentaire.</li> <li><input type="checkbox"/> <b>Le Puy-de-Dôme</b> est marqué par une très forte polarisation économique autour de l'agglomération clermontoise : 37% des emplois et 36% de la population. Le tissu industriel dominé par le poids de Michelin (15000 emplois). La distribution physique des sites logistiques est très fortement polarisée le long de l'axe A71-A75, et tout particulièrement à l'intérieur de l'agglomération clermontoise</li> <li><input type="checkbox"/> <b>Cantal</b> : Rural et enclavé, le Cantal ne possède qu'une unité urbaine importante qui concentre une bonne part de la population et de l'activité économique. La faiblesse de son poids socio-économique ainsi que son enclavement se traduisent par un faible développement de l'activité logistique locale.</li> <li><input type="checkbox"/> <b>Haute-Loire</b> : Avec, seulement 340 entreprises de plus de 10 salariés, la Haute Loire se caractérise par un tissu économique largement dominé par des PME et par un potentiel logistique plutôt faible. Son profil industriel marqué par les industries d'extrusion de polyéthylène (35% de la production nationale) en fait un territoire de génération de flux importants.</li> </ul>	
	<b>Positionnement logistique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> <b>Allier</b> : département le plus septentrional d'Auvergne et par sa topographie moins montagneuse, un espace d'échanges et de transit. En revanche, l'Allier est marqué par une absence de polarisation géographique ;</li> <li><input type="checkbox"/> <b>Puy-de-Dôme</b> : un positionnement géologique optimal : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ département dynamique, concentre le potentiel économique et démographique</li> <li>○ forte concentration spatiale du tissu industriel et démographique sur l'agglomération clermontoise</li> <li>○ un maillage dense sur des axes Nord/Sud majeurs (Paris, Montpellier, Lyon) et sur des axes transversaux (Bordeaux)</li> <li>○ position centrale et frontalière avec les trois autres départements auvergnats en fait le barycentre naturel de la distribution régionale</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Le positionnement géologique du <b>Cantal</b> est épargné de l'isolement total par la présence de l'A75.</li> <li><input type="checkbox"/> Globalement enclavée, sauf dans sa partie Nord autour de Brioude, et dotée d'un poids socio-économique assez modeste, la <b>Haute-Loire</b> ne bénéficie pas d'un positionnement géologique très avantageux. On observe une forte déconnection spatiale entre le pôle industriel (sur Yssingeaux, tourné vers Saint-Etienne et Rhône-Alpes) et le pôle logistique (sur Brioude tourné vers Clermont-Ferrand et Auvergne).</li> </ul>	
	<b>Infrastructures</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Trois infrastructures routières ont une importance primordiale : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les autoroutes A71 et A75</b> qui constituent un axe Nord-Sud alternatif à la vallée du</li> </ul> </li> </ul>	

<b>routières &amp; trafics</b>	<p>Rhône et qui relie Paris à Barcelone et à l'Espagne méditerranéenne. La mise en service du viaduc de Millau finalisera cet axe à vocation européenne et de faire de l'Auvergne un espace de transit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>L'autoroute A89 en prolongement de l'A72</b> permettra de réaliser un axe transversal Est-Ouest (Bordeaux-Lyon), qui permettra de relier l'Europe du Sud-Est à l'Atlantique.</li> <li>• <b>La RCEA</b> qui relie le Centre-Europe (Suisse, Sud Allemagne) à l'Atlantique est un axe important pour le trafic poids lourd ; c'est une des principales routes transversales françaises pour le fret. Sa mise progressive à 2 X 2 voies en fera sans doute un axe au moins aussi important que l'A89.</li> <li>• <b>Dans l'Allier</b>, des axes routiers importants, drainent un fort trafic de poids lourds : A71, RN7, RN9, RCEA (RN145)</li> <li>• <b>Dans le Puy-de-Dôme</b> l'axe autoroutier A71 – A75 polarise les activités logistiques.</li> <li>• <b>Dans le Cantal</b> : l'A75 enregistre un développement du trafic de transit, en lien avec la nouvelle position de carrefour de la métropole clermontoise.</li> <li>• <b>Dans la Haute-Loire</b> : la N88 structure l'activité économique</li> </ul>
<b>Multimodalité</b>	<p><input type="checkbox"/> Le transport ferroviaire est beaucoup moins favorisé en matière d'investissements. Depuis l'électrification de la ligne Paris-Clermont, on ne relève aucune opération importante. En revanche, l'électrification de la ligne Lyon-Nantes est un enjeu majeur tant pour le centre de la France, que pour Lyon et la région Rhône-Alpes, ou encore que pour le port de Nantes-St Nazaire.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>L'Allier</b> : même si il n'est pas un grand département ferroviaire, dispose de la plus grande densité de lignes de la région : lignes Paris – Clermont, Lyon – Nantes, paris – Bourges – Montluçon, Lyon – Limoges – Bordeaux.</li> <li>• <b>Le Puy de Dôme</b> présente : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ des zones industrielles classiques multimodales desservies par le fer (zone du PEER, zone de Lavaur à Issoire, espace de Riom Est ;</li> <li>○ des zones logistiques dédiées multi-modales (zone de Clermont Auvergne).</li> </ul> </li> <li>• Il n'existe aujourd'hui sur <b>le Cantal</b> aucune zone mono ou multimodale dédiée aux activités logistiques.</li> </ul>
<b>Aménagement, sites (PF, sites, foncier,...)</b>	<p><input type="checkbox"/> Le Nord de la région (territoire de l'Allier) à la topographie plutôt plate, constitue une espace historique d'échanges et un carrefour infrastructurel. Favorisé par sa situation centrale à l'échelle de la France, il recèle un potentiel logistique, notamment exogène, relativement important.</p> <p><input type="checkbox"/> La concentration logistique clermontoise s'est concrétisée sur trois grandes ZA à l'Est et au Nord de l'agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La zone du Brézet à l'intersection de l'A 71 et de l'A 72</li> <li>• La zone industrielle de Cournon, qui accueille des plates-formes logistiques de distributeurs, des transporteurs et des prestataires logistiques généralistes ou spécialisés.</li> <li>• Le secteur de Gerzat Cébazat, qui accueille des transporteurs et prestataires logistiques, notamment des messagers et transporteurs express.</li> </ul>
<b>Gouvernance</b>	<p><input type="checkbox"/> Allier : Les acteurs politiques et consulaires de l'Allier sont certainement les plus actifs de la région en faveur du développement de la logistique. Moulins a la stratégie la plus avancée, souhaitant valoriser le positionnement de carrefour favorable du chef-lieu de l'Allier, avec une offre importante. Montluçon semble suivre la même voie avec le projet de la zone de La Loue. Les zones de Montmarault et de St Loup témoignent aussi de la volonté des élus.</p> <p><input type="checkbox"/> Puy de Dôme : les politiques de développement locales, très axées sur la valorisation des savoir-faire industriels, ont donné la priorité aux industries à forte VA, au tertiaire et aux activités touristiques au détriment de la logistique.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riom réalise l'inventaire des espaces disponibles, la préparation et la normalisation d'une offre foncière</li> </ul>

- Clermont Ferrand : la politique s'articule autour du seul parc Clermont-Auvergne
  - Issoire se manifeste par un volontarisme politique fort, notamment sur la commercialisation de la zone de Lavour.
- Cantal : Pour les acteurs locaux, la logistique représente un enjeu de premier ordre à double niveau : elle est un levier de développement local permettant notamment aux entreprises du secteur IAA d'améliorer leur compétitivité globale, et elle représente un enjeu de décloisonnement.
- Haute-Loire : Du fait du paradoxe logistico-industriel, les perspectives logistiques sont peu lisibles en Haute-Loire. La logistique n'est a priori pas un facteur de cohérence territoriale à l'échelle du département. La conséquence en est l'absence d'un projet global.

## Ressources clés



## Recommandations, actions, projets

- L'équipement logistique prioritaire qu'il semble nécessaire de soutenir comme espace d'accueil « d'excellence » de la logistique en Auvergne est le **Parc Logistique Clermont-Auvergne**, qui dispose potentiellement de tous les atouts pour devenir la locomotive logistique de la région.
- Les deux projets de zones à vocation logistique, le Parc Logistique Allier Nord à Moulins et la zone logistique de la ZA de la Loue à Montluçon, sont en importance les deux plus grands projets dans la région après Clermont-Auvergne. **La mise en place d'une structure régionale de financement semble être une priorité pour aider ces programmes à aboutir.**
- Conforter la zone logistique de Saint Loup** : concept de zone sécurisée pour des entrepôts et sites de production de produits dangereux pourrait constituer une excellente opportunité économique en préservant la sécurité et l'environnement.
- Engager une réflexion sur la vocation de la zone de Lempdes s/Allagnon** : Ce projet n'a pas la même ampleur que les trois précédents, mais il a le mérite d'élargir l'offre sur les marges Sud de la Métropole
- Mettre en place un fonds d'aide à l'accueil des activités logistiques dans les zones classiques**

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Mettre en œuvre des réflexions d'aménagement autour de projets de filière</li><li><input type="checkbox"/> Réserver un espace pour une extension à moyen terme des fonctions logistiques de la Métropole, à Riom Est.</li></ul> |
|--|--|

Titre du document		<b>Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise.</b>	
Auteur		Région Rhône Alpes.	Année 2006
Thème dominant & contenu général		Diagnostique territoire et recommandations d'aménagement	Pages 81
		<i>Logistique - Aménagement - Plateformisation</i> <i>Schéma-plateformisation ; Multimodalité</i>	
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<input type="checkbox"/> L'aire métropolitaine se caractérise par une activité économique dynamique et diversifiée, généraliste, avec toutefois des secteurs plus développés : textile - habillement, chimie, pharmacie, santé, métallurgie. On compte plus de deux emplois sur trois dans le secteur tertiaire. Les activités de la chimie et du raffinage se concentrent majoritairement dans la vallée du Rhône immédiatement au sud de Lyon. Historiquement industrielles, s'appuyant sur l'activité minière et la métallurgie, l'agglomération de Saint-Etienne et la vallée du Gier connaissent une lente et coûteuse reconversion. L'Isle-d'Abeau, plus récente, présente des spécificités dans le domaine des équipements et composants électriques et électroniques, le commerce de gros, les transports et la logistique. <input type="checkbox"/> L'importante activité économique et industrielle qui s'exerce sur ce territoire est à l'origine de problèmes environnementaux spécifiques, notamment en termes de pollution atmosphérique, de risques industriels, de pollution des cours d'eau.	
	<b>Positionnement logistique</b>	<input type="checkbox"/> Situation géostratégique avantageuse de la métropole lyonnaise mais qui doit être confortée par un système de transport efficace, capable d'assurer la fluidité nécessaire aux déplacements locaux comme aux flux de transit nord-sud et d'éviter à terme une inéluctable thrombose. C'est un enjeu régional national et européen.	
	<b>Aménagement, sites</b>	<input type="checkbox"/> La plate-forme multimodale de Saint-Exupéry est d'abord un centre de communications intermodal pour les voyageurs. Sa deuxième fonction est d'être une gare de l'est de l'agglomération lyonnaise et du Nord-Isère. Elle est enfin un pôle de transport et de conditionnement du fret aérien, fret à haute valeur ajoutée pour la longue distance	
	<b>Gouvernance</b>	<input type="checkbox"/> Le territoire métropolitain présente une organisation institutionnelle complexe. Les limites des quatre départements : Ain, Isère, Loire et Rhône constituent des frontières de part et d'autre desquelles les coopérations ne vont pas de soi. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Communauté Urbaine de Lyon (Grand Lyon) compte 55 communes : les communautés de communes à sa périphérie nouent avec elle des partenariats encore trop faibles.</li> <li>▪ La communauté d'agglomération de Saint-Etienne Métropole, créée au premier janvier 2001, regroupe aujourd'hui 43 communes englobant les vallées du Gier et de l'Ondaine.</li> <li>▪ Le Syndicat d'Agglomération de L'Isle-d'Abeau comprend 5 communes</li> <li>▪ L'association Région Urbaine de Lyon (RUL), qui comprend le Grand Lyon, Saint-Etienne, l'agglomération nord iséroise, Vienne, Villefranche-sur-Saône, les quatre départements et la région Rhône-Alpes, fournit depuis déjà de nombreuses années un cadre de dialogue entre les grands partenaires du territoire métropolitain.</li> </ul>	
<b>Recommandations, actions, projets</b>		<input type="checkbox"/> Développer à partir de l'armature portuaire existante 3 à 4 nouveaux hubs de niveau européen, capables de structurer la massification et d'avoir un rôle d'articulation entre les différentes façades maritimes. <input type="checkbox"/> Développements du Canal Seine-Nord Europe qui crée au sein de la liaison fluviale européenne Seine-Escaut une nouvelle porte d'entrée européenne, et le développement	



de plates-formes trimodales.

- Création d'un « cluster logistique », en s'appuyant sur la démarche française en cours « Logistique 25 ».
- Approche complète des coûts via le gain à stocker sur les ports maritimes et intérieurs, fiabilité, avantages administratifs, dédouanement...
- Prise en compte de la politique de développement des modes alternatifs dans les schémas directeurs (ex SRADETT) et documents de planification.
- Recommandations par bassin : Seine – Escaut / Seine – Moselle / Saône – Rhône.
- Conforter l'action de l'Association Medlink Ports.
- Création de zones d'activités logistiques à forte valeur ajoutée, connexes aux terminaux de transbordement. Pour amortir les coûts de transbordement.
- Améliorer la correspondance fer-fleuve.
- Améliorer le partage des conteneurs, la mutualisation des flux et la traçabilité des conteneurs et des UTI.
- Développer les Services d'Information Fluviaux (SIF).
- Développer les itinéraires de contournement et de décongestion.
- Développer une liaison de transport combiné Metz/Nancy-Ile de France.
- Envisager des hubs

Titre du document		<b>Directive Territoriale d'Aménagement - Modification sur l'espace interdépartemental Saint-Exupéry</b>	
Auteur		Région Rhône Alpes ( <i>Région</i> )	Année 2013
Thème dominant & contenu général		Présentation de l'Espace interdépartemental de la plaine Saint-Exupéry.	Pages 198
		<b>Logistique - Aménagement - Plateformisation</b> <i>Schéma-plateformisation ; Multimodalité ; Dynamique logistique</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<input type="checkbox"/> La Plaine Saint-Exupéry est située au cœur d'un carrefour européen qui constitue le « premier port » à l'intérieur des terres d'Europe du Sud. C'est un lieu de ressources de niveau métropolitain, voire au-delà, notamment pour les questions de logistique, de développement économique, d'agriculture, d'eau et d'environnement Avec cependant des difficultés à accompagner une croissance récente par des services collectifs structurants en matière de déplacements, d'offre diversifiée de logement, ou encore d'équipements culturels, de santé... L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry dénombre 51 400 emplois en 2009, concentrés autour de polarités majeures : Saint-Quentin-Fallavier, Meyzieu, Genas, Colombier-Saugnieu. <input type="checkbox"/> Le territoire bénéficie d'une dynamique favorable, avec +23 % d'emplois en 10 ans contre +6 % à l'échelle de l'aire métropolitaine, bien qu'il ait été touché par le retournement de conjoncture depuis 2008. L'écart entre la croissance de l'emploi et la croissance démographique se creuse ; ainsi l'indice de concentration d'emploi est passé de 82 % en 1990 à 108 % en 1999 puis 115 % en 2009. Le territoire est fortement marqué par le secteur du transport et de la logistique (près de 20 % des emplois salariés), cette surreprésentation s'expliquant notamment par la présence de la plate-forme aéroportuaire et du parc logistique de Chesnes. Le secteur de l'industrie, en particulier, est fortement représenté (premier pourvoyeur d'emplois, soit 23 %), autour de spécificités fortes (machines et équipements, métallurgie, matériaux de construction).	
	<b>Positionnement logistique</b>	<b>Dynamique logistique et pôles logistiques :</b> <input type="checkbox"/> La région lyonnaise constitue le 2 <sup>ème</sup> pôle logistique français, avec un positionnement privilégié sur la grande dorsale Nord-Sud, au sein d'un carrefour trimodal. L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry y occupe une place particulière, en cumulant les atouts : connexion multimodale, proximité des marchés, concentration des entreprises et des prestataires, ressources humaines. Il est un territoire d'accueil privilégié pour les grands équipements d'intermodalité rail-route. <input type="checkbox"/> La logistique constitue sa spécificité et l'un de ses principaux moteurs de croissance. Il concentre la moitié de la surface logistique de la RUL, avec plus de 2 millions de m <sup>2</sup> de surfaces de plancher. Le Parc international de Chesnes (700 ha viabilisés) constitue le 1er parc logistique français et le plus grand espace logistique d'Europe du Sud, où tous les grands noms du secteur sont représentés.	
	<b>Infrastructures routières &amp; trafics</b>	Projet de contournement autoroutier à l'Ouest (COL), afin de soulager la rocade Est de Lyon et de déclasser l'axe A6-A7 dans la traversée de Lyon.	
	<b>Multimodalité</b>	<input type="checkbox"/> La zone de Cargoport et le projet CAREX sur la plate-forme aéroportuaire offrent l'opportunité d'une montée en puissance du fret avionné et ferroviaire à grande vitesse. <input type="checkbox"/> Le contournement ferroviaire à l'Est de l'agglomération lyonnaise (CFAL).	
	<b>Aménagement, sites</b>	<input type="checkbox"/> En matière d'offre foncière économique, Saint-Exupéry est historiquement un territoire majeur pour le développement métropolitain, avec une offre globale de l'ordre de 3000 ha. 90% de cette offre est occupée (ou en prochaine commercialisation). Les réserves foncières à court / moyen terme s'élèvent environ à 250 ha, outre la réserve à très long terme de la zone de Porte du Dauphiné. <input type="checkbox"/> Hors quelques sites bien identifiables (Parc des Chesnes, ZI Meyzieu...), l'offre est dispersée et émietlée sur le territoire à travers une multitude de petites ou moyennes zones.	

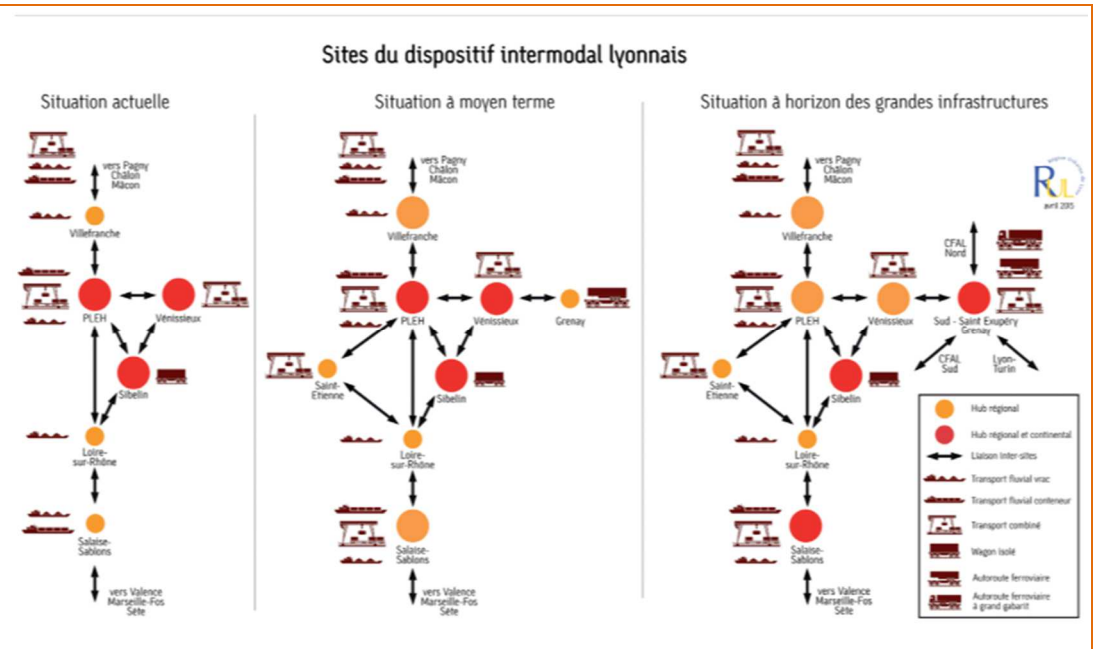
	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> La plate-forme Lyon-Saint-Exupéry, au niveau de la zone "cargoport", est un pôle de transport et de conditionnement du fret. Elle représente 230 000 tonnes traitées par an. La plate-forme bénéficie d'une très bonne desserte routière, par l'A432 à l'Est et au Sud, par la RD29 au Sud-Est, par la RD517 et la RD517E au Nord, renforcée par la mise en service de la déviation en 2X2 voies de Pusignan et Janneyrias. Elle accueille des établissements du secteur transports-logistique, la plupart en lien avec les activités aéroportuaires et ferroviaires ou avec le parc logistique de Chesnes.  L'actuelle plate-forme aéroportuaire s'étend sur 1100 hectares, auxquels s'ajoute une emprise de 900 hectares en zone d'aménagement différé (ZAD), réservée dans la perspective de l'aménagement d'une 3e voire d'une 4e piste à long terme</li> <li><input type="checkbox"/> Le marché montre une orientation vers des bâtiments de grande taille (&gt; 10 000 m<sup>2</sup>, jusqu'à 60 000 m<sup>2</sup> voire plus). La demande placée en neuf diminue faute de produits, tandis qu'une partie du parc ancien est touchée par un phénomène d'obsolescence (environ 60 000 m<sup>2</sup> sur l'espace Saint-Exupéry, chiffre qui pourrait quadrupler dans la prochaine décennie).</li> </ul>
<b>Ressources humaines</b>	La plate-forme aéroportuaire est un pôle économique important, avec près de 6000 emplois. 60% de ces emplois sont directement liés à l'activité aérienne.
<b>Impacts environnementaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Des infrastructures de transports sont susceptibles de franchir des liaisons vertes ; elles doivent alors prévoir des modes de construction ménageant les continuités écologique et paysagère.</li> <li><input type="checkbox"/> La question de la préservation des espaces naturels et la gestion des eaux et des zones humides est sensible.</li> <li><input type="checkbox"/> Le territoire est concerné par les émissions de polluants liées à la plate-forme aéroportuaire : trafic aérien, logistique terrestre, centrale thermique, trafic routier de desserte.... En ce qui concerne le trafic aérien proprement dit ce sont les phases de décollage et de montée qui sont responsables de l'essentiel des émissions. Le monoxyde de carbone et les composés organiques volatils sont émis principalement lors du roulage au sol.</li> <li><input type="checkbox"/> Etat des lieux des plans et orientations : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un plan de protection de l'atmosphère (PPA) doit être réalisé pour chaque agglomération de plus de 250 000 habitants.</li> <li>▪ L'élaboration d'un plan de déplacements urbains (PDU) est obligatoire dans les périmètres de transports urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants.</li> <li>▪ Plans de prévention du bruit dans l'environnement –PPBE : Les zones où le bruit dépasse les valeurs limites doivent faire l'objet de mesures de résorption et les zones de calme doivent être préservées.</li> <li>▪ Le plan de gêne sonore (PGS) détermine des zones ouvrant droit à une aide pour le financement des travaux d'insonorisation des logements (assurée par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) versée par les cics aériennes).</li> </ul> </li> </ul>
<b>Réglementation</b>	Toutes les communes du territoire, à l'exception de Chamagnieu, sont concernées par le risque lié au transport de matières dangereuses d'après la base de données de l'État.
<b>Gouvernance</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Organiser une gouvernance métropolitaine pérenne, issue du comité de pilotage de la DTA, capable de répondre efficacement et à la bonne échelle territoriale aux grands défis auxquels est confrontée la métropole lyonnaise. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ morcellement institutionnel important :La plaine Saint-Exupéry se découpe entre les départements du Rhône et de l'Isère, et est en relation avec le Sud du département de l'Ain. Elle est couverte par 3 SCOT : Agglomération Lyonnaise, Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère, et est en relation avec le SCOT Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain. Elle se situe à l'interface de la communauté urbaine de Lyon «Grand Lyon », de la communauté d'agglomération Porte de l'Isère «CAPI», de la communauté de communes de l'Est Lyonnais «CCEL», de la communauté de communes Porte Dauphinoise de Lyon Satolas «CCPDLS», de la communauté de communes de l'Isle Crémieu « CCIC », de la communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné «CCND» et de la commune de Tignieu-Jamezieu. Elle est couverte par 7 autorités</li> </ul> </li> </ul>

	<p>organisatrices de transport et l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry se trouve en son cœur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gouvernance du projet Plaine Saint-Exupéry qui s'est exercée de 2011 à 2013 de façon relativement "informelle", en s'appuyant sur un comité de pilotage et une régie locale. La formalisation d'une gouvernance nouvelle, à travers la création d'un syndicat mixte ou d'un groupement d'intérêt public, est à l'étude, avec l'objectif d'une concrétisation en 2014.</li> </ul>
<p><b>Recommandations, actions, projets</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Garantir le maintien de toutes les potentialités de développement et d'évolution de la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry. Les activités pouvant être accueillies sur la plate-forme devront être liées au développement ou au bon fonctionnement de l'aéroport, ou contribuer au rayonnement international de la métropole.</li> <li><input type="checkbox"/> Mettre en œuvre une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs tout en les reliant mieux ensemble.</li> <li><input type="checkbox"/> Concernant les projets d'équipement d'intermodalité rail route, deux sites se distinguent particulièrement : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Plaine d'Heyrieux (Grenay) permettrait l'accueil d'un équipement de type Autoroute Ferroviaire sur ligne existante. Il s'agit d'une opportunité à court terme, dans le cadre de l'appel d'offres dont il fait l'objet. Une emprise de l'ordre de 40 hectares est réservée pour l'avenir.</li> <li>▪ L'extrémité Sud de la plate-forme aéroportuaire, pourrait accueillir l'ensemble des équipements projetés, dont un terminal d'Autoroute Ferroviaire à grand gabarit connecté au Lyon-Turin. Le regroupement sur un même site de l'ensemble des équipements permettrait à la fois la mise en synergie des techniques (voire leur mutualisation) et une moindre consommation d'espace. Une emprise de l'ordre de 300 hectares est réservée pour l'avenir.</li> </ul> </li> </ul>

Titre du document	<b>Schéma de cohérence logistique de la région urbaine de Lyon.</b>		
Auteur	Région Urbaine de Lyon.	Année	2015
Thème dominant & contenu général	Etat des lieux des infrastructures de la logistique en région Rhône Alpes. Préconisations pour un schéma de cohérence logistique.	Pages	17
<p><b>Logistique - Aménagement - Plateformisation</b></p> <p><i>Schéma-plateformisation ; Multimodalité ; Dynamique logistique ; Emplois-qualifications-formations ; Indicateurs</i></p>			
Contenu & données			
<b>Positionnement logistique</b>	Pôle logistique sur un axe intercontinental majeur doté d'une accessibilité multimodale performante, d'un axe fluvial à grand gabarit relié au GPM de Marseille et d'un réseau autoroutier maillé.		
<b>Infrastructures routières &amp; trafics</b>	<input type="checkbox"/> Hors du trafic intra régional, le trafic rhônalpin d'origine ou à destination France concerne en premier lieu la région PACA (25 % des échanges inter-régionaux) et en Europe, l'Italie (50 % des échanges intra-européens). <input type="checkbox"/> 13 000 PL / jour entre Beaune et Lyon, et 15 000 PL / jour entre Orange et Lyon.		
<b>Multimodalité</b>	<input type="checkbox"/> Moins d'un quart des acteurs implantés dans les plateformes logistiques utilisent le mode ferroviaire pour une partie de leurs approvisionnements et seulement 10 % pour une partie de leurs expéditions. <input type="checkbox"/> La région lyonnaise ne dispose pas d'un chantier de transbordement d'Autoroute Ferroviaire alors que ce type d'équipement est en place sur la ligne Perpignan- Luxembourg qui passe par Lyon. <input type="checkbox"/> Un report de seulement 10 % du trafic routier actuel retirerait 1 500 camions par jour entre Lyon et Marseille et constituerait 20 trains. <input type="checkbox"/> Un site intermodal devrait présenter : : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une capacité à traiter les trains longs de 1 000 m, 1 250 m, voire à long terme 1 500 m (références étude européenne FERRMED).</li> <li>- Une mixité des techniques, une fluidité des accès,</li> <li>- Une proximité des marchés générateurs de trafics et des sites d'activités.</li> </ul> <input type="checkbox"/> Chantiers et sites trimodaux à développer : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sud Saint-Exupéry (liée au CFAL nord),</li> <li>- futur chantier de Grenay (service de l'Autoroute Ferroviaire alpine combiné traditionnel, Autoroute Ferroviaire classique).</li> <li>- Accès français au Lyon-Turin. Autoroute Ferroviaire à grand gabarit.</li> <li>- terminal trimodal de Salaise-sur-Sanne</li> <li>- Terminal trimodal à Villefranche-sur-Saône.</li> </ul> <input type="checkbox"/> Pour relancer le fret ferroviaire : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plateforme de Sibelin.</li> <li>- Opérateur ferroviaire de proximité (OFP).</li> <li>- Embranchement ferroviaire.</li> </ul>		
<b>Aménagement, sites (PF, sites, foncier,...)</b>	<input type="checkbox"/> Dans le Nord-Isère, le Parc des Chesnes concentre la majorité du parc d'entrepôts au sein d'un site presque entièrement dédié à cette activité. <input type="checkbox"/> Dans le Grand Lyon : <ul style="list-style-type: none"> <li>- ZI Lyon Sud-Est et sa plateforme Sogaris.</li> <li>- ZI MeyzieuJonage.</li> <li>- ZI Mi-Plaine.</li> <li>- ZI La Mouche.</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Port de Lyon Édouard Herriot.</li> <li><input type="checkbox"/> Le rythme moyen de transactions immobilières est important : 320 000 m<sup>2</sup> entre 2006 et 2011 / 372 000 m<sup>2</sup> en 2012 dans un contexte global de recul. Mais l'offre immédiatement disponible est aujourd'hui en majorité constituée de locaux de seconde main, voire obsolètes. 6 % des entrepôts sont neufs.</li> <li><input type="checkbox"/> Dynamique logistique : Le rythme de construction a globalement baissé de 16 % entre les périodes 1992-2001 et 2002-2011 : en moyenne 182 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts construits chaque année depuis 2002, contre 217 000 m<sup>2</sup> par an pour la période précédente. Le Grand Lyon totalise 615 000 m<sup>2</sup> de locaux construits en dix ans soit un tiers des surfaces construites dans la région urbaine de Lyon. La Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) est le second territoire d'implantation avec 435 000 m<sup>2</sup> soit un quart des surfaces construites.</li> <li><input type="checkbox"/> Activités logistiques en région urbaine de Lyon : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4.5 millions de mé en 2009.</li> <li>- Grands sites dédiés : Parc des Chesnes (700 ha viabilisés), Plaine de l'Ain (350 ha)</li> <li>- Marché orienté vers des bâtiments de grande taille, supérieure 30 000 mé bâtis (10 000 à 60 000 mé et plus).</li> <li>- Offre immédiate** : 450 000 m<sup>2</sup>, dont 150 000 m<sup>2</sup> neuf (équivalent foncier offre en neuf = 30 ha).</li> <li>- 50 % des installations logistiques réalisées hors des grandes zones dédiées (zones banalisées ou en diffus).</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> L'offre disponible en 2011 de l'ordre de 450 000 m<sup>2</sup>, dont 150 000 m<sup>2</sup> en neuf, correspond à peine à un an de consommation en neuf. L'offre immédiate est insuffisante au regard de la demande du marché : + 32 % en 2012 contre un repli de l'offre de - 31 % (chiffres Arthur Loyd- Bilan Immobilier Logistique 2012).</li> <li><input type="checkbox"/> Critères de faisabilité d'un site logistique potentiel : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 25 km maximum d'un bassin d'agglomération.</li> <li>- 100 ha dédiés à la logistique voire plus selon l'emplacement.</li> <li>- Une accessibilité routière d'excellence et desserte multimodale.</li> <li>- Un prix de sortie des loyers conformes aux normes du marché.</li> <li>- Des conditions réunies pour l'accès aux ressources humaines : disponibilité, formation, transports en commun.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Ressources humaines</b> (emplois internes / externalisés, formations, qualifications, ...)	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Près de 8 % des emplois de la région urbaine de Lyon sont des emplois logistiques.</li> <li><input type="checkbox"/> Les établissements spécialisés du transport et de la logistique emploient un peu plus de 40 000 personnes. Ils représentent 4 % de l'ensemble des emplois du territoire.</li> <li><input type="checkbox"/> 70 000 à 75 000 emplois avec les postes d'intérimaires et les fonctions logistiques réalisées en compte propre par les chargeurs.</li> <li><input type="checkbox"/> Entre 2000 et 2010, le nombre d'emplois salariés des établissements du transport et de la logistique a progressé de 7 % dans la région urbaine de Lyon (+2 500) : agglomération lyonnaise (+ 8 %, soit 1 500 emplois supplémentaires) ; Nord-Isère (+ 46 %, soit 1 400 emplois supplémentaires)</li> </ul>

## Ressources clés



## Recommandations, actions, projets

- Création d'un point de massification pour le garage et la recomposition des trains où les opérations de massification / démassification pourront s'opérer.
 

Prévoir dès maintenant les sites à équiper en techniques nouvelles, ferroviaires et fluviales, pour accompagner le développement de l'économie régionale et porter une ambition à la hauteur du potentiel et des enjeux.

De ce point de vue, le Port de Lyon Édouard Herriot et le chantier de Vénissieux doivent être confortés et optimisés en termes d'accessibilité et de capacité.
- La distribution urbaine des marchandises s'appuie sur un système d'équipements le plus souvent interconnectés :
  - Des plateformes d'agglomération
  - Des espaces logistiques en hypercentre
  - Des équipements logistiques de proximité immédiate

donc permettre l'entrée dans la ville des véhicules les plus importants possibles (trains, péniches, gros porteurs) jusqu'à des points d'éclatement au plus près des destinataires.

favoriser les hôtels logistiques, bâtiments multi-fonctions avec la logistique en rez-de-chaussée, des services, de l'habitat, des bâtiments scolaires éventuellement en étages...

travailler sur la maîtrise publique du foncier logistique comme un des axes de la stratégie d'accueil de la logistique parmi d'autres (densification, réhabilitation de friches, ...
- Favoriser une meilleure acceptabilité sociale de la logistique

Titre du document	<b>Etude des conditions d'une faisabilité d'une maîtrise publique du foncier logistique.</b>		
Auteur	Région urbaine de Lyon ( <i>Commune, intercommunalité, Métropole</i> )	Année	2014
Thème dominant & contenu général	Synthèse d'étude des conditions de faisabilité d'une maîtrise publique du foncier logistique confiée par la RUL au groupement Foncéo-Adéquation.	Pages	3
	<i>Logistique - Aménagement - Plateformisation</i> <i>Schéma-plateformisation</i>		
	<b>Aménagement, sites</b>	<input type="checkbox"/> L'offre logistique en région urbaine lyonnaise rencontre une difficulté croissante à répondre aux demandes du marché, notamment pour des bâtiments de grande taille (>30 000 m <sup>2</sup> ). <b>Le potentiel d'offre identifié à l'horizon de 20 ans est inférieur à 240 ha face à un besoin raisonné établi à 700 ha à l'échelle de la région urbaine lyonnaise.</b> <input type="checkbox"/> Les deux cibles du marché : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ l'offre immobilière pour un usage locatif standardisé (85% de la fabrique du marché immobilier de la logistique en France) à développer sous forme de parc logistique avec des superficies de 30 ha au minimum (ou le cas échéant par tranche opérationnelle d'au moins 100 000m<sup>2</sup>).</li> <li>▪ l'offre correspondant à la demande des chargeurs (industriel, grande distribution, e-commerce) ou prestataires logistiques qui investissent pour leur compte propre (15% du marché mais essentiel pour répondre à la demande de la logistique endogène).</li> </ul> <input type="checkbox"/> Le marché est marqué par des valeurs locatives peu élastiques et stables depuis 10 ans, se situant entre 35 et 42 € HT/m <sup>2</sup> /an pour un entrepôt neuf de classe A).	
	<b>Gouvernance</b>	Modes opératoires pour la production de foncier logistique : selon que l'acte de vente entre la collectivité et les opérateurs privés intervienne sans aménagement ou après aménagement par la collectivité.	
	<b>Recommandations, actions, projets</b>	Les axes de la stratégie d'accueil de la logistique : <input type="checkbox"/> Densification, réhabilitation de friches, développement de nouvelles polarités logistiques... et maîtrise publique du foncier logistique. <input type="checkbox"/> Mettre en place une stratégie foncière pour anticiper et maîtriser rapidement les sites stratégiques et éviter un renchérissement des prix des fonciers qui rendrait impossible la logistique sur les terrains ciblés. <input type="checkbox"/> S'adapter à un retour sur investissement qui s'effectue à long terme : remboursement différé et fractionné à hauteur des loyers perçus, gestion patrimoniale des fonciers dans le temps... Eléments de base pour entreprendre les négociations ou une expérimentation : <input type="checkbox"/> Durée du bail de 25 ans à minima permettant l'amortissement de l'investissement public (sur 10 ans), la reconstitution des capacités d'investissement collectif (sur 10 ans), incluant la possibilité de financer la politique foncière agricole (sur 5 ans), <input type="checkbox"/> Loyer foncier aujourd'hui estimé entre 1 et 4 €/m <sup>2</sup> . Dans les simulations réalisées dans le cadre de l'étude, un montant de 2€/m <sup>2</sup> a été retenu dans le cas de locations de terrains aménagés et d'1€ / m <sup>2</sup> dans le cas de terrains non aménagés.	



Titre du document		<b>La performance logistique sur le territoire de la CAPI - Synthèse de l'étude</b>	
Auteur		Pil'es – Pôle d'intelligence logistique <i>(Cluster, entité fédérative)</i>	Année 2015
Thème dominant & contenu général		Etude des activités logistiques sur le territoire de la CAPI en volume, mode de transport, équipement et ressources humaines.	Pages 8
		<b>Logistique - Aménagement - Plateformisation</b>  <i>Indicateurs ; Offre &amp; demande ; Emplois-qualifications-formations ;</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<input type="checkbox"/> Etablissements industriels, de commerce de gros et de logistique et transport exerçant des activités logistiques au sein d'entrepôts de plus de 1 000 m <sup>2</sup> 131 établissements implantés sur la CAPI représentent : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ plus de 1 000 m<sup>2</sup> de bâtiments logistiques chacun</li> <li>▪ 10 000 emplois</li> <li>▪ 2,3 millions de m<sup>2</sup> de bâtiments</li> <li>▪ 4,2 milliards d'euros de chiffre d'affaires par an</li> </ul> <input type="checkbox"/> Un tiers des établissements fait du e-commerce. Cette activité représente en moyenne 10 % du chiffre d'affaires global des entreprises logistiques de la CAPI, soit environ 400 millions d'euros par an. <input type="checkbox"/> 59 % des établissements exportent à l'étranger et 83 % importent. Les marchandises produites à l'étranger transitent par les usines logistiques pour être disséminées dans les bassins de consommation.	
	<b>Traffics totaux et parts modales</b>	<input type="checkbox"/> 100 % des établissements utilisent le transport routier, mode de transport dominant dans 94 % des cas. <input type="checkbox"/> Répartition modale : 87% routier, 8% maritime-fluvial, 3% aérien, 2% ferroviaire.	
	<b>Infrastructures &amp; traffics routiers</b>	<input type="checkbox"/> Près de 66 millions de tonnes de marchandises sont expédiés par an par les 131 établissements du territoire, ce qui représente : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 8 millions de palettes, 850 millions d'articles, 370 millions de colis.</li> <li>▪ 5 175 poids lourds par jour avec un écart de 6 % entre sorties et entrées.</li> </ul>	
	<b>Aménagement, sites</b>	<input type="checkbox"/> La superficie moyenne au sol d'un établissement est d'environ 18 000 m <sup>2</sup>	
	<b>Pratiques et outils</b>	<input type="checkbox"/> 29 % des 131 établissements de la CAPI pratiquent la mutualisation avec d'autres entreprises, notamment pour le transport (17 %) et l'entreposage (12 %). <input type="checkbox"/> Activités logistiques exercées sur site (en % de clients concernés) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Préparation de commande 91%</li> <li>▪ Gestion de stocks 85%</li> <li>▪ Gestion de livraison 77%</li> <li>▪ Contrôle qualité 70%</li> <li>▪ Gestion du SAV 48%</li> <li>▪ Prestations informatiques 46%</li> <li>▪ Crossdocking 39%</li> <li>▪ Logistique de recyclage 30%</li> <li>▪ Opérations douanières 23%</li> <li>▪ Opérations semi-industrielles 19%</li> <li>▪ Maintenance 19%</li> <li>▪ Différenciation retardée 14%</li> <li>▪ Autres 10%</li> </ul> Equipement des établissements : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4 % ont des convoyeurs.</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 16 % possèdent des palettiseurs.</li> <li>▪ 8 % sont équipés de transstockeurs.</li> <li>▪ 99 % utilisent des chariots de manutention motorisés (3 000 engins).</li> <li>▪ 18 % disposent d'autres équipements spécifiques (nacelles, ponts roulants, cerceuse, etc.).</li> <li>▪ 80 % exploitent un système d'information (48 % de radio-fréquence, 14 % de fréquence vocale, 14 % de code-à-barres et 4 % de RFID, ou radio-identification) et 36 % envisagent de le faire évoluer à court terme.</li> </ul>
<b>Ressources humaines</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> L'effectif annuel moyen d'un établissement est d'environ 75 personnes (salariés et intérimaires). <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Moyenne d'âge des effectifs salariés et intérimaires : 35 ans</li> <li>▪ Turnover annuel moyen sur les CDI : 7,3 %</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Au sein des 131 établissements, les effectifs varient au cours de l'année de 10 459 emplois en juillet au maximum à 9 617 emplois en janvier au minimum, soit un écart de 8 %. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 62 % de ces établissements connaissent un effet de saisonnalité sur leurs effectifs, la variation moyenne entre les pointes d'activité est de 50 %.</li> <li>▪ 60 % des établissements rencontrent des difficultés de recrutement.</li> <li>▪ 63 % des salariés résident à moins de 15 kilomètres de leur lieu de travail.</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences Territoriale (GPECT). Initiée en 2014 par l'Etat et la Région Auvergne Rhône- Alpes sur le Nord Isère à destination des entreprises du secteur logistique, cette démarche est à présent pilotée par le Pôle d'Intelligence Logistique. Cette démarche expérimentale mobilise un grand nombre d'acteurs : les Organismes Paritaires Collecteurs Agréés tels l'OPCA Transports et Services, le FORCO et l'Intergros ; l'Education Nationale, la Carsat Rhône-Alpes, le Pôle Emploi et la CAPI. Les entreprises de la logistique sont parties prenantes, tout comme les organisations syndicales de salariés et le MEDEF Isère.</li> </ul>
<b>Recommandations, actions, projets</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Pour aider les entreprises dans leur recrutement, le Pôle d'Intelligence Logistique organise, tous les deux ans, son propre salon dédié aux métiers, à l'emploi et à la formation en logistique intitulé Logistic EXPO.</li> <li><input type="checkbox"/> Déjà 31 % des établissements encouragent leurs salariés à utiliser des transports collectifs, en grande partie grâce à l'affichage d'information mais aussi par la souplesse des horaires.</li> <li><input type="checkbox"/> Transports : évolution du contrat de Réseau Ruban et développement des modes de transports alternatifs.</li> <li><input type="checkbox"/> Services : réalisation d'un pôle de services Poids Lourds sur la zone d'activité de Chesnes.</li> <li><input type="checkbox"/> Sécurité : lancement de Pil'secure, service mutualisé de rondier, et mise en place d'un projet de vidéo-protection.</li> </ul>

## **4. Logistique urbaine**

Titre du document		<b>Schéma directeur de la mobilité des marchandises.</b>		
Auteur		Valence-Romans Déplacements ( <i>Commune, Intercommunalité, Métropole</i> )	Année	2016
Thème dominant & contenu général		Articulation entre le PDU (volet marchandises) et le Schéma Directeur de la Mobilité des Marchandises. Orientation du SDMM vers la logistique urbaine. Problématique de l'acheminement des marchandises en milieu urbain, et plus particulièrement en zone urbaine dense.	Pages	52
		<p><b>Logistique urbaine</b></p> <p><i>Indicateurs ; Schéma &amp; plateforme</i></p>		
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	Economie du territoire	<input type="checkbox"/> Echange de volume de marchandise dans la Drôme import/export: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ International : 344 600t / 363 400t</li> <li>▪ France : 3 363 670t / 3 354 551t</li> <li>▪ Rhône Alpes : 3 029 600t / 2 921 600t</li> <li>▪ Drôme : 13 536 600t</li> </ul>		
	Positionnement logistique	Les transporteurs sont très majoritairement situés au Sud de Valence, regroupés sur la commune de Portes-lès-Valence, qui abrite la plus importante zone industrielle du périmètre.		
	Trafics totaux et parts modales	<input type="checkbox"/> 27 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le territoire de la Drôme en 2009 soit 11% des tonnages transportés par la région Rhône-Alpes <input type="checkbox"/> Plus de 95% de ces flux sont effectués par la route <input type="checkbox"/> 20 000 établissements génèrent près de 16 000 mouvements marchandises par jour. <input type="checkbox"/> En ce qui concerne le fleuve et le ferroviaire : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Au niveau du port de Portes-lès-Valence : 142 000 tonnes par le fleuve et 26 000 tonnes par le fer en 2011,</li> <li>▪ Le fret ferroviaire est majoritairement du transit Nord-Sud au niveau de Valence.</li> </ul>		
Recommandations, actions, projets		<input type="checkbox"/> Offrir des conditions d'accueil satisfaisantes aux entreprises déjà implantées ou désireuses de s'implanter dans l'agglomération. <input type="checkbox"/> Eviter le mitage logistique. <input type="checkbox"/> Préserver les territoires sensibles de la pression logistique. <input type="checkbox"/> Améliorer la prise en compte du développement durable. <input type="checkbox"/> Actions préconisées : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mise à disposition de foncier pour les activités logistiques.</li> <li>▪ préservation des sites logistiques existants, accompagnement de leur évolution (obsolescence des entrepôts, agrandissement...)</li> <li>▪ anticipation des besoins en foncier logistique,</li> <li>▪ renforcement des relations entre les entreprises et les collectivités afin de mieux identifier leurs besoins et leurs contraintes respectifs.</li> <li>▪ offre de lieux d'arrêt aux véhicules de livraison : aires de livraison, espaces logistiques de proximité...</li> <li>▪ accompagnement de l'évolution des flottes de véhicules de livraison.</li> <li>▪ offre de services innovants aux particuliers (consignes, points relais...).</li> </ul> <input type="checkbox"/> Fiches actions : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elaborer un schéma directeur des aires de livraison.</li> <li>▪ Elaborer un schéma directeur des points relais.</li> <li>▪ Développer les consignes en particulier dans les parkings.</li> </ul>		

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Proposer des services de stocks déportés aux commerçants.</li><li>▪ Harmoniser la réglementation.</li><li>▪ Identifier les itinéraires d'accès au centre-ville et mettre en place le jalonnement adéquat.</li><li>▪ Soutenir des expérimentations de livraison par modes doux.</li></ul> |
|--|--|

Titre du document		<b>Bilan des points relais.</b>	
Auteur		DREAL ( <i>Etat et assimilé</i> ) <i>Interface transport</i>	Année 2013
Thème dominant		Le bilan global des points relais colis traite des impacts économiques, environnementaux et sociaux de ce dispositif.	Pages 112
		<i>Logistique urbaine</i> <i>Offre &amp; demande ; Externalités ; Schéma &amp; plateformisation</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	Economie du territoire	<input type="checkbox"/> Depuis le début des années 2000, l'e-commerce vient supplanter progressivement la vente à distance et gagner des parts de marché sur l'achat « traditionnel ». La crise économique ne touche pas (encore) l'e-commerce : les ventes en ligne ont augmenté de 14 % au premier trimestre 2013 (source : FEVAD), grâce notamment à de nouveaux clients, les cyberacheteurs de plus de 65 ans (leur nombre a augmenté de 27 % sur le premier trimestre 2013). Les CSP + et les 25-49 ans restent majoritaires, mais le nombre des 50 ans et plus qui achètent en ligne a progressé, depuis quatre ans. <input type="checkbox"/> En France, le mode « traditionnel » de distribution de colis aux particuliers est la livraison au domicile, en boîte aux lettres ou en main propre. 84 % des acheteurs en ligne ont eu recours à ce mode en 2011. La livraison en point-relais représente ainsi jusqu'à 40 % des volumes de certains e-commerçants (source : ORIUM). <input type="checkbox"/> Le marché du colis (y compris express) se porte bien. Il représentait, en 2011, un revenu de 4 milliards d'euros, soit 30 % du revenu total des activités postales (3). Ce revenu est en constante augmentation. <input type="checkbox"/> Pour les commerçants l'atout majeur du point relais est la potentialité d'une nouvelle clientèle. Tant que les réseaux ne démarchent pas leurs concurrents, moyennes ou grandes surfaces.	
	Aménagement, sites	<input type="checkbox"/> L'organisation logistique de Kiala s'appuie sur un seul hub national à Lisses. <input type="checkbox"/> L'organisation logistique de Mondial Relay France repose sur 2 hubs (hub historique de Hem (59) et un à Orléans) et 24 agences de distribution. <input type="checkbox"/> L'organisation logistique de ColiPoste s'appuie sur 15 plates-formes de concentration des colis.	
	Performances	<input type="checkbox"/> Stratégie des e-commerçants <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les distributeurs sous-traitent très généralement leur transport et leur logistique. Ils lancent des appels d'offres nationaux ou internationaux pour la distribution de leurs colis aux particuliers. L'enjeu de réduction du coût de transport est important pour les e-marchands.</li> <li>▪ De plus en plus d'e-commerçants construisent leur propre réseau de distribution : les Amazon Locker Delivery, les points de retrait Cdiscount, les consignes d'Amazon dans les magasins 7-Eleven aux Etats-Unis. Google s'est positionné récemment sur ce marché, avec le rachat en 2012 de Buffer Box.</li> </ul> <input type="checkbox"/> Stratégie des acteurs du transport et de la logistique <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Poste conduit depuis 2010 une stratégie de conquête du marché du e-commerce, en proposant aux e-commerçants une offre globale de services. Grâce à des rachats ou d'entrée au capital d'e-logisticien (Orium), de spécialistes du marketing clients ou de prestataires sur le Web marchand.</li> <li>▪ L'organisation logistique des messagers repose sur un maillage territorial et la réalisation de tournées terminales – dites du dernier kilomètre – en véhicules légers.</li> <li>▪ Kiala propose des applications de suivi et de traçabilité reconnues par les professionnels du secteur. De nouveaux process sont visibles : adossement à un réseau de point-relais (Relais Colis pour TNT, Pickup Services pour Chronopost, Mondial Relay pour GLS ou</li> </ul>	

DHL). UPS a racheté le réseau de point-relais Kiala en 2012. Seul Mondial Relay propose des points-relais pour gros colis, mais peu nombreux en France.

- Vente CtoC
  - Les modes collaboratifs de distribution où les particuliers transportent eux-mêmes des colis. (colis-covoiturage.com, postme.fr, colismalin.fr) se développe dans le cadre de l'ubérisation

**Impacts environnementaux**

- Bilan environnemental de la situation actuelle.
 

**En ville**, le meilleur scénario environnemental est celui du transporteur travaillant pour un réseau de points-relais. Toutefois, les déplacements des particuliers, en voiture, en ville, pénalisent le bilan des points-relais en termes d'émission de NOx. En effet les derniers kilomètres (aval) réalisés en voitures par les particuliers qui viennent retirer leur colis dans un point relais ne représente, au maximum, que 3 % des émissions de CO2 et 4 % des émissions de PM10 mais 33 % des émissions de NOx.

**En milieu rural** la livraison au domicile sans RDV, a un meilleur bilan environnemental que les scénarios intégrant des points-relais en raison du bilan mitigé des transport aval (pour récupérer les colis en point relais).

		Scénario de référence	Scénario partenariat avec un réseau de point-relais	Scénario transport et partenariat avec un réseau de point-relais	Scénario livraison au domicile avec prise de RDV	Scénario livraison sur RDV, au domicile ou sur le lieu de travail	Scénario livraison aux points-relais en H + 72	Livraison par La Poste
Hypothèses		Livraison au domicile sans prise de RDV	Les colis non distribués chutent dans des points-relais	Les colis du réseau sont directement déposés en point-relais et les colis non distribués chutent dans des points-relais.	Première livraison toujours réussie	50 % des colis aux particuliers sont déposés à des entreprises ; dans 30 % des cas, la position est déjà intégrée à la tournée	Points-relais livrés un jour sur deux	
Emissions en milieu urbain (un colis)	CO <sub>2</sub>	358,87 g	-0,89 %	-6,48 %	-2,61 %	-3,54 %	-6,67 %	-8,84 %
	PM <sub>10</sub>	0,0394 g	+ 1,46 %	-3,06 %	-0,09 %	-0,13 %	-3,07 %	-19,78 %
	NOx	0,1602 g	+ 9,68%	+ 24,15%	-7,68%	-10,42%	+ 23,60%	+ 11,43%
Emissions en milieu rural (un colis)	CO <sub>2</sub>	532,76 g	+ 6,01%	+ 18,79%	-1,97%	-3,93%	+ 18,13%	-50,48%
	PM <sub>10</sub>	0,3136 g	+ 23,64%	+ 82,68%	-3,00%	-6,00%	81,68%	-79,45%
	NOx	0,0758 g	+ 37,72%	+ 133,84%	-3,00%	-5,99%	+ 132,84%	-9,12%

Synthèse des simulations et bilan environnemental.

- Si on considère les émissions de NOx, le meilleur scénario est la distribution de colis sur RDV, au domicile ou sur le lieu de travail (pas de transport en ville par des véhicules de particuliers, et optimisation des kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires).

**Performance logistique**

- Pour le secteur de Lyon, les colis transitent par l'agence ColiPoste de Lyon Est, située à Vaulx-en-Velin. Environ 225 000 colis sont distribués chaque année depuis cette agence pour les secteurs de Lyon et Villeurbanne, soit 750 par jour environ, répartis dans 6 tournées. Chaque tournée (sous-traitée) est réalisée par des véhicules utilitaires thermiques et livre 110 à 120 colis. Le taux de réussite en première instance est très élevé (87 – 88 %).
 

Les délais de livraison (contractuels) de Colis Privé sont J+3 ou J+4. Colis Privé peut déposer le colis dans la boîte aux lettres (quand elle est accessible) ou le remettre à un tiers. De ce fait, le taux de réussite de cette première présentation est élevé : 92 % des colis sont livrés en première instance.
- Pour les secteurs de Lyon et de la Dombes, les livraisons sont réalisées au départ de l'agence de Vaulx-en-Velin. Les flux amont sont réalisés par 6 à 7 lignes et 5000 à 6000 colis sont distribués quotidiennement.
- Pour le secteur de Lyon, 2 tournées sont réalisées quotidiennement. 100 à 120 positions / tournée (livraison ou enlèvement de 100 à 120 colis). 3 ou 4 points-relais sont livrés quotidiennement dans ce secteur.
 

6 % des colis sont livrés lors du second passage du livreur et seuls 2 % des colis sont déposés

	<p>en points-relais des réseaux Kiala ou Mondial Relay.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ L'activité B to C de TNT Express national ne représente que 5 % de son activité. Pour la LAD (85 % des envois) le taux de réussite est de 75 % en moyenne à Lyon, 83 % en moyenne en campagne. En cas d'absence du destinataire, les colis sont adressés en points-relais du réseau Relais Colis. La remise directe en points-relais concerne 10 à 13 % des envois de colis, la livraison sur le lieu de travail de 2 à 5 %. Secteur de Lyon 3 les tournées partent de l'entrepôt de Pierre-Bénite. 19 lignes (16 nationales, 3 régionales) approvisionnent quotidiennement la plate-forme. 65 tournées de livraison sont réalisées de 8 h à 13 h, et environ 80 tournées de ramasse. Pour le seul secteur de Lyon, une trentaine de tournées de livraisons sont réalisées dont 7 sous-traitées à Becycle. En moyenne, chaque tournée fait 55 arrêts, 65 positions et livre 104 colis.</li> <li>❑ Le poids moyen d'un envoi de France Express (Géodis) est de 26 à 27 kg, chaque envoi comptant en moyenne 2,2 colis. L'activité B to C représente 20 % des positions de France Express. Avec Zara le taux de réussite du livreur au premier passage était de 90 %. Secteur de Lyon 3 : les tournées partent de l'agence de Corbas. 88 lignes approvisionnement quotidiennement la plate-forme de Corbas, dont une ligne dédiée aux colis de Kiala (au départ de l'entrepôt de Lisses). Les livraisons de colis Kiala sont réalisées par des semi-remorques chargées de 66 « box Kiala » au maximum (les box ont les dimensions de palettes Europe). 25 colis sont transportés dans chacune de ces box. L'agence de France Express de Corbas est le point de départ de 90 tournées matinales et de 70 à 75 tournées d'après-midi. (3 à 20 colis livrés à chaque point-relais ; les flux retour représentent 20 à 25 % des colis livrés). France Express livre le secteur de Lyon 3 avec deux tournées au départ de Corbas. Le nombre de positions réalisées par tournée dépend du véhicule utilisé : de 2 à 8 avec un porteur, 40 à 45 positions avec un 20 m3.</li> <li>❑ Secteur de la Dombes : Les colis de Kiala représentent l'équivalent d'une semi-remorque (3 à 4 boxes par jour, soit de 80 à 120 colis). 16 à 17 tournées de livraisons (de 50 à 160 km) partent de Péronnas. Au total, 500 poses sont réalisées quotidiennement dont une soixantaine pour les particuliers, et une dizaine pour des points-relais. France Express livre de 5 à 10 colis par jour à chaque point-relais de l'Ain. Les taux de retour des colis Kiala sont de 25 à 30 %. Secteurs des Dombes : 5000 colis sont livrés quotidiennement Au total, 55 tournées sont gérées au départ de l'agence ou de l'entrepôt voisin du sous-traitant. Une tournée réalise 60 positions en moyenne (ratio de 1,5 à 2 colis par position selon les tournées ; en moyenne, 1,7 colis par position). Chaque tournée distribue ou récupère ainsi une centaine de colis. Les colis adressés en points-relais représentent 18 % des colis des particuliers. En moyenne, 6 colis sont déposés quotidiennement à chaque point-relais Pickup. Le taux de réussite au premier passage est de 60-65 % à Lyon, contre 86 % dans la Dombes.</li> <li>❑ L'activité B to C représente de 30 à 35 % des livraisons de Chronopost. Secteur de Lyon : 75 tournées sont réalisées depuis Décines. 95 % des tournées sont sous-traitées. Une tournée réalise en moyenne 75 positions soit environ 110 colis livrés par tournée. En moyenne, 5 colis sont distribués quotidiennement dans les 100 points relais Pickup de l'agglomération lyonnaise. Les colis adressés aux points-relais représentent de 15 à 20 % des flux B to C de Chronopost Lyon.</li> <li>❑ La majorité de l'activité d'UPS à Lyon est la livraison aux particuliers (70 % de son activité). 4 à 5 tournées assurent les livraisons et enlèvements du secteur de Lyon 3. Les livraisons aux particuliers, sur ce secteur, ne représentent que 5 % des flux. UPS ne propose que des livraisons au domicile, sans RDV. 60 à 65 % des colis sont livrés lors du premier ou du second passage du livreur.</li> </ul>
<p><b>Recommandations, actions, projets</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Informer sur le « coût carbone » du déplacement du particulier pour retirer son colis et l'inciter à choisir un point-relais proche d'un lieu fréquenté habituellement.</li> <li>❑ Sensibiliser sur la « non-transparence » de la livraison. Avec la création d'un label « colis vert ». Pour inciter les e-consommateurs à opter pour une livraison avec un délai plus important, qui laisserait plus de souplesse aux transporteurs et leur permettrait d'optimiser leurs plans de distribution, et donc leur bilan carbone.</li> <li>❑ Conserver des points-relais dans les centres villes et garantir leur approvisionnement dans de</li> </ul>



bonnes conditions.

- Inciter les entreprises à autoriser les livraisons sur le lieu de travail.
- Imposer dans les immeubles neufs l'installation d'une ou plusieurs consignes de plus grande capacité pour des colis plus volumineux.

Titre du document		<b>Plan de Déplacements Urbains d'Annemasse Agglo</b>	
Auteur		Annemasse Agglomération	Année 2014
Thème dominant & contenu général		Plan de déplacement urbain de l'agglomération pour 10 ans avec un chapitre portant sur les marchandises et livraisons	Pages 351
		<b>Logistique urbaine</b> <i>Externalités ; Schéma &amp; plateformisation ; Multimodalité ; Infrastructures &amp; points d'entrée</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<input type="checkbox"/> Situé en Haute-Savoie du Nord, le territoire d'Annemasse Agglo s'insère dans un bassin de vie transfrontalier de plus de 860 000 habitants, et un bassin de 400 000 emplois, dont la métropole principale est Genève. Elle rassemble 12 communes sur un territoire de 75 000 habitants. <input type="checkbox"/> A l'échelle d'Annemasse Agglo, 4 955 établissements génèrent près de 32 800 livraisons et enlèvements de marchandises / semaine. 40% de cette activité est localisée sur la commune d'Annemasse. Près de 70 % des livraisons et des enlèvements de marchandises sont réalisés en tournée. <input type="checkbox"/> Les carrières du Salève, à Etrembière : 80 % de la production est destinée au marché français situé dans un rayon inférieur à 20 km.	
	<b>Positionnement logistique</b>	<input type="checkbox"/> Une position de carrefour : Le territoire d'Annemasse Agglo est situé à l'interface de grands axes européens de communication : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ un axe Nord/Sud qui relie la vallée du Rhin, en passant par la Suisse, jusqu'à la Méditerranée</li> <li>▪ un axe Est/Ouest qui relie Paris à l'Italie par le tunnel du Mont-Blanc.</li> </ul> <input type="checkbox"/> Le territoire constitue également un point d'entrée pour l'accès aux métropoles rhône-alpines et pour la Haute-Savoie, puisqu'il est à l'interface des liaisons : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Genève-Annecy-Grenoble</li> <li>▪ Lyon-Genève-Thonon-les-Bains et Chamonix</li> <li>▪ Genève et les vallées haut-savoïardes (Giffre, Quatre rivières, Arve).</li> </ul> <input type="checkbox"/> Le territoire d'Annemasse Agglo possède de fortes contraintes, liées à sa position géographique, qui limite fortement l'urbanisation. Le territoire est cerné à l'Ouest par le massif du Salève et à l'Est par celui des Voirons. <input type="checkbox"/> L'activité marchandises à l'échelle transfrontalière génère actuellement 400 000 livraisons et enlèvements de marchandises/semaine, essentiellement réalisés sur Genève. Annemasse Agglo ne représente que 10 % des livraisons et enlèvements de marchandises du Grand Genève. Les échanges liés aux marchandises entre les deux pays sont très faibles.	
	<b>Infrastructures routières</b>	<input type="checkbox"/> Le territoire d'Annemasse Agglo est situé à proximité d'un axe structurant des flux nationaux et internationaux de marchandises : l'autoroute blanche A40. La gratuité permet de capter l'essentiel des trafics de poids-lourds d'échanges et de transit du territoire. <input type="checkbox"/> La portion "Bellegarde-Annemasse" de l'autoroute A40 est empruntée chaque jour par 1 300 poids-lourds. Le trafic poids-lourds est assez équilibré entre les deux sens et représente près de 10 % de l'ensemble des flux. <input type="checkbox"/> La part des poids lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes) représente seulement 6% des trafics routiers sur l'agglomération annemassienne.	
	<b>Multimodalité</b>	<input type="checkbox"/> Un réseau ferroviaire en étoile de 4 branches centré sur Annemasse : Bellegarde et Lyon ; Annecy, la Roche-Foron et Saint-Gervais ; Thonon et Evian ; Genève. <input type="checkbox"/> Malgré une position de carrefour, le réseau ferroviaire est uniquement constitué de voies uniques qui ne permettent pas d'augmenter considérablement l'offre. <input type="checkbox"/> Le réseau est également déconnecté de différents pôles d'échanges majeurs, générant ainsi plusieurs ruptures de charge : la gare d'Annemasse n'est pas reliée à la gare de Genève-	

	<p>Cornavin, la ligne Annecy-Annemasse est la moins performante bien qu'elle relie les 2 principales agglomérations de Haute-Savoie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> La part des déplacements ferroviaires est faible sur le territoire (2% des déplacements) : le territoire ne possède pas de liaisons régulières en TGV ou Grandes Lignes qui desservent aujourd'hui Genève, Bellegarde ou Annecy.</li> </ul>
<b>Aménagement, sites</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Annemasse Agglo à l'image des autres territoires français frontaliers avec Genève subit une forte pression foncière.</li> <li><input type="checkbox"/> "L'effet frontière" s'explique par des motifs administratifs, techniques (ex : différence d'électrification des réseaux ferrés), ou économique : organisation logistique tournée vers Lyon pour la France et sur l'axe lémanique pour la Suisse</li> <li><input type="checkbox"/> La principale gêne occasionnée par les livraisons de marchandises sur le territoire d'Annemasse-Agglo est le stationnement illicite et/ou gênant.</li> </ul>
<b>Impacts environnementaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Le poids du TM n'est pas majoritaire dans la circulation générale, mais celui-ci génère 50 % des émissions d'oxyde d'azote (NOx) et 40 % des émissions de particules (PM) liés aux transports à l'échelle d'une agglomération.</li> </ul>
<b>Réglementation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Le projet de PDU et ses actions doivent être compatibles avec les orientations du SCOT de la Région d'Annemasse. Le PDU s'impose aux Plans Locaux d'Urbanisme des 12 communes de l'agglomération ainsi qu'aux arrêtés de stationnement et de circulation pris par les maires.</li> <li><input type="checkbox"/> Le PDU propose d'adapter la réglementation afin de répondre aux besoins des acteurs du transport de marchandises, itinéraires PL, tonnage au sol interdit et plages horaires en zone dense,...</li> </ul>
<b>Gouvernance</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Des fiches actions identifient les acteurs à impliquer : pilote, partenaires, et la répartition des financements par actions.</li> </ul>
<b>Recommandations, actions, projets</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Projets de liaison ferroviaire CEVA (Cornavin : Eaux Vives – Annemasse) : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Connecter les réseaux ferrés français et suisse en réalisant notamment la jonction entre la gare d'Annemasse et la gare de Cornavin ;</li> <li>▪ Assurer une liaison ferroviaire de type RER avec une offre cadencée (6 trains par heures entre Annemasse et Genève) ;</li> <li>▪ Réaménager la gare d'Annemasse pour supporter ces nouvelles ambitions avec maintien du fret ferroviaire</li> </ul> <p><b>Echéances prévisionnelles :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Début des travaux en Suisse : 2011</li> <li>○ Début des travaux en France : 2014</li> <li>○ Mise en service prévisionnelle : fin 2017</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> Le PDU poursuit l'objectif de développer et de garantir des aires de livraison au cœur des espaces générateurs et à forte densité économique. Des études seront lancées afin d'étudier les emprises privées à réserver pour l'intégration d'espaces logistiques près des centres urbains et des sites multimodaux (gares).</li> <li><input type="checkbox"/> Le PDU se propose d'étudier la faisabilité d'une plate-forme logistique à proximité de l'actuelle gare d'Annemasse, d'entre 500 et 5 000 m<sup>2</sup>, comme le préconise le schéma logistique marchandise 2030 du PAFVG.</li> <li><input type="checkbox"/> le PDU encourage la mise en place par les communes de points en centre-ville offrant de nouveaux services mutualisés aux commerçants, transporteurs et particuliers (dépôts de colis, points relais, ...)</li> </ul>

Titre du document		<b>Plan d'actions pour une logistique urbaine durable dans la Métropole Grenobloise</b>	
Auteur		Grenoble Alpes Métropole ( <i>Commune, intercommunalité, Métropole</i> )	Année 2015
Thème dominant & contenu général		Démarche de concertation autour des enjeux de : dynamisme économique et de compétitivité du territoire, qualité de vie et santé , aménagement et urbanisme	Pages 40
		<i>Logistique urbaine</i> <i>Indicateurs ; Schéma &amp; plateforme ; Externalités ;</i>	
Contenu & données			
Diagnostic, stratégie des acteurs, enjeux	<b>Economie du territoire</b>	<input type="checkbox"/> Chiffres sur le transport de marchandises en ville ( <i>Source : Diagnostic du transport de marchandises Moyennes nationales en agglomération. Programme National Marchandises en Ville</i> ). Il représente : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 9 à 15 % des déplacements de véhicules,</li> <li>▪ 15 à 25 % en véhicules.km équivalents véhicule particulier (EVP), avec un impact environnemental important en termes d'émission de GES et de particules fines</li> <li>▪ 1/4 du temps d'occupation de la voirie en agglomération, 2/3 en hyper centre.</li> <li>▪ En milieu urbain, plus de la moitié des livraisons - enlèvement est réalisée avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes.</li> <li>▪ Les 2/3 des livraisons - enlèvements sont réalisés par le commerce et le secteur tertiaire</li> <li>▪ Les heures de pointe des livraisons - enlèvements sont entre 10 et 11h et 16 et 17h.</li> </ul> <input type="checkbox"/> Il implique tous les acteurs de la chaîne (émetteurs, récepteurs, transporteurs, institutionnels, usagers,...)	
	<b>Positionnement logistique</b>	<input type="checkbox"/> Il dépasse la métropole grenobloise et s'appuie sur l'acheminement du fret via des plateformes logistiques et de distribution aménagées à l'échelle nationale et internationale. Or : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les grandes plates-formes, d'échelle nationale ou internationale, sont implantées principalement dans l'Est Lyonnais, l'Ain et le Nord-Isère (pôle logistique international des Chesnes à Saint-Quentin-Fallavier, aéroport international de Lyon Saint-Exupéry, Port de Salaise - Sablons...).</li> <li>▪ Dans la région grenobloise, les plates-formes logistiques sont localisées à proximité des grandes infrastructures autoroutières.</li> <li>▪ Les activités du transport et de la distribution dans la métropole grenobloise sont principalement dédiées à la desserte de son territoire.</li> <li>▪ Les équipements logistiques ont tendance à s'éloigner du cœur de la métropole et sont au Nord-Ouest de la métropole, tournées vers le lyonnais.</li> <li>▪ L'évolution des modes de vie (e-commerce, drive, livraisons à domicile...) engendre de nouveaux besoins logistiques. La multiplication des « points relais » constitue un exemple de fonctionnement induit par cette évolution : 120 points relais dans la Métropole liés à quatre principaux opérateurs : Kiala, Mondial Relai, Relay Colis et Pickup Services.</li> </ul>	
	<b>Infrastructures routières</b>	<input type="checkbox"/> L'accès au centre de la métropole grenobloise est difficile. 40 % des livraisons - enlèvements sont effectués dans la commune de Grenoble. L'éloignement des entreprises de transport entraîne un allongement des derniers kilomètres », et augmente le temps passé dans la congestion en entrée d'agglomération, en particulier sur l'A48 et l'A480 saturées aux périodes de pointe. Les poids-lourds représentent 5 % du trafic routier total de la métropole grenobloise et les flux sont polarisés : près de 2/3 des flux de poids lourds sont tournés vers le Nord Isère et le Lyonnais. Les trafics de poids lourds les plus élevés sont comptabilisés sur l'A48 et l'A4801, avec plus de 6 000 véhicules par jour.	
	<b>Impacts environnementaux</b>	A l'échelle de la région grenobloise, près de 30 % des émissions de Gaz à Effet de Serre sont liées aux activités de transports (personnes et marchandises). Les poids lourds génèrent 18 % des émissions de PM10 (particules fines) alors qu'ils ne représentent que 5 à 10 % du trafic. Le	

	nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) 2015 fixe, pour le secteur des transports, des objectifs de réduction de 43 % des émissions d'oxyde d'azote et de 37 % des émissions de particules dans la région grenobloise.
<b>Gouvernance et réglementation</b>	<input type="checkbox"/> Le SCOT de la région urbaine grenobloise, adopté en décembre 2012, indique de grandes orientations pour le transport de marchandises : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maîtriser le développement des plates-formes logistiques</li> <li>▪ Favoriser les actions visant le report modal</li> <li>▪ Préserver des espaces susceptibles d'accueillir des fonctions logistiques localisées près des voies ferrées particulièrement en milieu urbain et dans les zones d'activités économiques et commerciales existantes.</li> <li>▪ Maintenir les emprises des embranchements ferroviaires existants prévoir la possibilité d'en aménager de nouveaux en lien avec les nouvelles zones d'activités.</li> <li>▪ Prendre en compte le transport de matières dangereuses</li> <li>▪ Mutualiser les infrastructures (partage de la voirie, mixité fret-voyageurs).</li> </ul>
<b>Recommandations, actions, projets</b>	<p>16 actions en faveur d'une logistique urbaine durable (chaque action fait l'objet d'une "fiche descriptive)</p> <input type="checkbox"/> Action n°1 : Pérenniser un espace de dialogue public – privé sur le transport de marchandises et la logistique urbaine dans la région grenobloise <input type="checkbox"/> Action n° 2 : Création d'outils d'observation et de suivi du transport de marchandises et de la logistique urbaine <input type="checkbox"/> Action n°3 : Promouvoir et valoriser les métiers de la logistique urbaine <input type="checkbox"/> Action n°4 : Elaborer un schéma des équipements logistiques à l'échelle de la région urbaine grenobloise <input type="checkbox"/> Action n°5 : Intégrer la logistique dans les documents d'urbanisme et de planification <input type="checkbox"/> Action n°6 : Définir un schéma hiérarchisé d'équipements logistiques pour la métropole <input type="checkbox"/> Action n°7 : Améliorer la desserte du centre-ville de Grenoble, en étudiant notamment l'opportunité de la création d'un centre de distribution urbaine (CDU) <input type="checkbox"/> Action n°8 : Développer des services logistiques dans les centralités et les pôles d'échanges de la métropole <input type="checkbox"/> Action n°9 : Élaborer un schéma des aires de livraison <input type="checkbox"/> Action n°10 : Mettre en cohérence les réglementations relatives au transport de marchandises (circulation et stationnement) <input type="checkbox"/> Action n°11 : Faciliter le contrôle de la réglementation <input type="checkbox"/> Action n°12 : Mettre en place une réglementation favorisant l'usage des véhicules de livraison moins polluants <input type="checkbox"/> Action n°13 : Encourager les « bonnes pratiques » réduisant les nuisances et l'impact environnemental des livraisons <input type="checkbox"/> Action n°14 : Expérimenter un décalage d'horaires de livraison en dehors des périodes de congestion des réseaux <input type="checkbox"/> Action n°15 : Développer le concept d'espaces de stationnement multi-usages <input type="checkbox"/> Action n°16 : Favoriser le report vers des alternatives à la route



## A

Aéroports	47
agro-alimentaire	22, 59
Ain	17, 64, 67, 79, 84
<i>aires de livraison</i>	76, 83, 85
Aiton	38
Ajaccio	45
<b>Allier</b>	60, 61, 62
Ambérieu-en-Bugey	17, 31, 32
Andance	39
Andancette	29
Andrézieux-Bouthéon	32, 55
Anncy	26, 82
Annemasse Agglo	82, 83
Annonay	39
Autoroute Ferroviaire	31, 37, 38, 58, 68, 69
avionné	58, 66
axe logistique Lille-Paris-Lyon-Marseille	34

## B

Badan	31
Bastia	45
Beaujolais-Val-de-Saône	55
Beaurepaire	39
Bellegarde	82
Benelux	17, 41, 51
biens intermédiaires	59, 60
bonnes pratiques	85
Bourg-en-Bresse	26, 38
Brioude	60
BTP	20, 22

## C

canal latéral du Rhône	24
Canal Seine-Nord Europe	64
Cantal	59, 60, 61
CAPL	67, 69, 73, 74
CAREX	58, 66
centre de distribution urbaine	85
céréales	12, 22, 38, 41, 48, 49
CEVA	83
CFAL	32, 37, 58, 66, 69
Chambéry	26
Chanas	24, 39
chantiers de transport combiné rail-route	26, 31, 34
charte	22
Chasse-sur-Rhône	31
chimie	17, 31, 32, 38, 64
classe A	72
Clermont-Ferrand	12, 26, 59

<i>cluster</i>	33, 36, 57, 64
cohérence territoriale	61
colis	73, 78, 79, 80, 83
Colombier-Saugnieu	66
<i>combiné rail-route</i>	12, 20, 29, 31, 33, 36, 38
comités consultatifs	22
<i>compétitivité</i>	22, 26, 38, 44, 51, 52, 61
<i>congestion</i>	39, 41, 84, 85
Conseil de coordination interportuaire	52
conteneurs	20, 22, 24, 26, 29, 32, 34, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 49, 51, 52, 56, 57, 58, 64
contournement ferroviaire	29, 34
Corbas	79
Cornavin	82, 83
corridor	2, 33, 34, 39, 41, 43, 47, 49, 51, 57
cosmétique	60
cours ferroviaires	24

## D

déchetterie fluviale	22
déchets	20, 22
Délégué interministériel	52
Densification	72
dernier kilomètre	78, 84
<i>dialogue</i>	64, 85
documents d'urbanisme et de planification	85
dorsale	66
drive	84
DTA	67
<b>dynamique logistique</b>	13, 34, 59
Dynamique logistique	34, 55, 59, 60, 66

## E

e-commerce	9, 72, 73, 78, 84
économie circulaire	22, 26
effet "tunnel"	29
embranchement	14, 22, 24, 39, 44, 85
emplois	8, 18, 26, 28, 39, 43, 44, 51, 52, 55, 56, 60, 64, 66, 67, 69, 70, 73, 74, 82
<i>Emplois-qualifications-formations</i>	43, 51, 55
<b>Engagement National pour le fret ferroviaire</b>	34
enlèvements	79, 82, 84
entrepôts	8, 48, 55, 59, 62, 69, 73, 76
équipement automobile	60
espaces de stationnement	85
<i>espaces naturels</i>	68
ETP	44
Évian	17
EVP	20, 22, 31, 33, 43, 47, 51, 84
exogène	61
extrusion	60

## F

FERRMED .....	69
ferroutage.....	34, 37
ferroviaire.....	14, 15, 17, 18, 24, 26, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 38, 39, 41, 44, 47, 48, 55, 56, 57, 58, 61, 66, 69, 73, 76, 83
filières économiques.....	20, 49
filières logistiques .....	52
fluvial ...	2, 20, 22, 25, 29, 31, 32, 41, 44, 45, 47, 48, 55, 57, 69, 73
<i>fluviomaritime</i> .....	41
flux 2, 17, 18, 22, 29, 33, 36, 37, 38, 39, 47, 48, 49, 57, 60, 64, 76, 79, 82	
<i>foncier</i> .....	2, 8, 22, 32, 44, 61, 69, 71, 72, 76
Fos 3XL.....	57
Fos 4 XL.....	57
franchissement du Rhône.....	29, 39
Fréjus .....	36, 37
friches .....	39, 71, 72

## G

Genas .....	66
Genay.....	22
Genève.....	82, 83
Gerzat .....	61
Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences Territoriale .....	74
Givors.....	20, 22
Gothard.....	36, 37
<i>gouvernance</i> .....	10, 67
GPM de Marseille .....	51, 57, 69
GPM La Rochelle.....	33
GPM Nantes-Saint-Nazaire .....	33
Grand Port Maritime de Marseille.....	20, 43, 44, 45, 48, 52
grande distribution .....	17, 41, 59, 72
granulats .....	12, 22
Grenay .....	32, 37, 68, 69
Grenoble.....	17, 24, 26, 37, 56, 82, 84, 85
guichet unique.....	25
Guillotièrre.....	31, 57

## H

Haute-Loire.....	60, 61
Haute-Savoie .....	17
heures de pointe.....	84
hinterland .....	20, 31, 33, 48, 51
horaires.....	39, 74, 83, 85
horaires de livraison .....	39, 85
hub.....	31, 36, 38, 49, 64, 78
Hydrocarbure.....	22

## I

<i>Indicateurs</i> .....	8, 17, 43, 51, 55
--------------------------	-------------------

industrialo-portuaire.....	24, 26, 28, 30, 44, 52
industrie alimentaire.....	60
<i>infrastructures</i> 8, 15, 20, 26, 29, 31, 34, 37, 39, 41, 45, 47, 48, 49, 57, 58, 59, 60, 66, 67, 69, 73, 82, 84	
<i>Infrastructures &amp; points d'entrée</i> .....	12, 15, 17, 20, 24, 29, 31, 33, 36, 39, 41, 43, 47, 49, 51
INSPIRA .....	26, 39
Installations Terminales Embranchées .....	12
Isle-d'Abeau .....	64
ITE .....	12, 13, 14, 17, 18, 56

## K

KPA .....	8
KPI .....	8

## L

l'Ardoise .....	52
La Mouche .....	69
label .....	80
Les Fromentaux.....	32
Leyment .....	32
livraisons .....	79, 80, 82, 83, 84, 85
livraisons à domicile.....	84
logistique endogène.....	72
<i>logistique urbaine</i> .....	2, 22, 56, 76, 84
<b>Loire-sur-Rhône</b> .....	22, 39
Lozère .....	59
luxe .....	60
Lyon...20, 22, 24, 26, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 39, 43, 44, 45, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 79, 82, 83, 84	
Lyon Édouard Herriot.....	20, 22, 69, 71
Lyon Terminal .....	22, 44
Lyon-Saint-Exupéry .....	32, 67, 84
Lyon-Turin .....	58, 68, 69

## M

m <sup>2</sup> d'entrepôts .....	13, 55
machines et équipements.....	66
Magistrale .....	31, 58
Marseille-Fos.....	52
matériaux de construction .....	44, 66
matériaux de démolition.....	22
matières dangereuses.....	22, 56, 67, 85
Medlink .....	48, 51, 52, 64
Mer du Nord - Méditerranée .....	47
métallurgie.....	17, 38, 64, 66
Mezzieu .....	66, 69
Mions-Corbas.....	31
mitage .....	25, 76
mixité fret-voyageurs .....	85
MLMC.....	17
Modane.....	37, 58



Mont Blanc .....	36
Mont Cenis.....	36, 37
Montgenèvre .....	36
Montluçon .....	12, 61, 62
<b>Montmélian</b> .....	37, 38, 58
Moulins.....	12, 34, 61, 62
<i>Multimodalité</i> .....	3, 11, 12, 15, 17, 20, 24, 26, 29, 31, 33, 36, 38, 39, 41, 43, 47, 49, 51, 55, 57, 61, 66, 69, 82
<b>Multimodalité &amp; ports</b> .....	20, 24, 26, 29
<b>Multimodalité Corridor</b> .....	33, 36, 39
<b>Multimodalité ferroviaire</b> .....	12
<b>Multimodalité OFP</b> .....	17
multimodaux .....	18, 33, 47, 49, 83
mutualisation.....	14, 64, 68, 73

## N

navette ferroviaire.....	43, 52
navette fluviale .....	43
navettes .....	48, 58
Nevers-Chagny.....	34
nœud ferroviaire lyonnais .....	31
Nœuds .....	49
Nord-Isère.....	55, 64, 67, 69, 70
North Gateway .....	48
Nouvelle Transversale Ferroviaire Est-Ouest.....	33
NOx.....	8, 79, 83
NTFEO .....	33, 34

## O

<i>Observatoire</i> .....	3, 7, 8, 9, 10, 14, 30
Observatoire de la Logistique .....	10
obsolescence .....	66, 76
<i>Offre &amp; demande</i> .....	12, 17, 20, 29, 33, 36, 39, 41, 43, 49, 51
offre ferroviaire .....	12, 18
offre foncière.....	61, 66
offre immobilière.....	72
offre trimodale .....	25
OFP .....	17, 18, 69
OPL.....	10
Orbassano.....	38
OSIRIS .....	25

## P

Pagny-sur-Saône .....	41, 58
PANDA .....	39
Parc des Chesnes .....	55, 66, 69, 84
<b>parc logistique</b> .....	62, 66, 72
part du transport combiné rail-route .....	31
particules .....	8, 83, 84
<i>parts modales</i> .....	36, 47, 49, 51, 57, 73
passages alpins .....	36, 37
PDU.....	67, 76, 83

pharmacie .....	64
Pil'es.....	73
pipe-line .....	20
Plaine de l'Ain .....	69
Plaine Saint-Exupéry .....	66
Plan de Protection de l'Atmosphère.....	84
<b>Plan de Relance de l'Economie Française</b> .....	34
Plan Rhône.....	25, 30
plate-forme ..	20, 22, 25, 26, 29, 42, 48, 51, 52, 64, 66, 67, 68, 78, 79, 83, 84, 85
<i>Plateformisation</i> .....	55, 57, 59, 60, 64, 66, 69, 72, 73
PLEH.....	20, 22, 29, 43, 44
PLU.....	22
POCL.....	34
points relais.....	76, 78, 79, 83, 84
polarités logistiques .....	72
Pôle d'Intelligence Logistique .....	74
pôle métropolitain lyonnais.....	28
<i>pôles logistiques</i> .....	66
<b>Pôles logistiques</b> .....	13
pollution atmosphérique .....	64
pollution des cours d'eau.....	64
Port avancé .....	25
port de Barcelone .....	57
Port de Lyon Edouard Herriot.....	22, 24, 29, 31, 32, 37, 43, 44, 45, 57
port de Nice .....	44, 45
Port de Salaise - Sablons .....	29, 84
port de Toulon .....	44, 45
Porte du Dauphiné.....	66
Portes-lès-Valence .....	76
Port-la-Nouvelle.....	44, 45
ports.....	3, 15, 20, 22, 24, 25, 26, 31, 33, 36, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 51, 52, 57, 64
ports du bassin Corse.....	44
positionnement géologistique .....	60
prestataires logistiques.....	8, 59, 61, 72
produits dangereux.....	62
<b>Puy-de-Dôme</b> .....	13, 60

## Q

quais.....	22, 24
------------	--------

## R

raffinage.....	64
Range France Med .....	51, 52
Range Nord .....	49, 51
Range Sud .....	41
recyclage.....	22, 49, 73
<i>réglementation</i> .....	31, 36, 76, 83, 85
<i>répartition modale</i> .....	12, 26
report modal .....	17, 26, 29, 58, 85
réseau central transeuropéen de transport multimodal .....	49
réseau ferré.....	12, 17, 52, 56, 82

Réseau Orienté Fret.....	34
Reventin.....	39
rhéna.....	33
Rhin Supérieur.....	47
Rhin-Alpes.....	47
Rhin-Doubs-Saône.....	33
Rhône Médian.....	28, 39, 55, 56
Rhône Pluriel.....	25
Rhône-Saône.....	26, 43, 48, 51, 52, 57
Rhône-Saône-Méditerranée.....	48, 52
risques industriels.....	64
Rives du Rhône.....	25
Roanne.....	26
rocades ferroviaires.....	34
Rotterdam-Duisburg-Basilea-Lötschberg-Sempione-Gênes.....	41
Roussillon.....	26, 39, 41, 45
Routes.....	47
routier..9, 10, 29, 31, 37, 39, 44, 47, 49, 51, 56, 57, 67, 69, 73, 84	
routiers-camionnés.....	58

## S

Sablons.....	22, 24, 26, 29, 30, 32, 39
Saint Etienne - Pont de l'Ane.....	31
Saint Rambert d'Albon.....	39
Saint Romain en Gal.....	39
Saint-Clair-les-Roches.....	39
Sainte-Sigolène.....	12
Saint-Etienne.....	24, 26, 64
Saint-Exupéry.....	37, 66, 67, 68, 69
Saint-Priest.....	31
Saint-Quentin-Fallavier.....	20, 66
Saint-Rambert.....	39
Saint-Vallier.....	29, 39
Salaise.....	20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 39, 44, 55, 56, 69, 84
santé.....	60, 64, 66
Saône-Moselle.....	41, 58
Saône-Moselle - Saône-Rhin.....	41
Saône-Rhin.....	41, 58
Saône-Rhône.....	33, 47, 57
Savoie.....	17, 82
schéma.....	20, 22, 28, 52, 60, 69, 76, 83, 85
<i>Schéma &amp; Plateformisation</i> .....	24, 47
Schéma de cohérence logistique de la Région Urbaine de Lyon	25
Schéma départemental des espaces d'accueil d'activités	
économiques.....	25
schéma des équipements logistiques.....	85
Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme Givors-	
Vienne.....	28
schéma portuaire.....	20, 22, 28
Schéma Régional des Services de Transports.....	25
schéma stratégique.....	52
SCOT.....	2, 22, 25, 28, 67, 83, 85
Service d'Information Fluviale.....	48
Sète.....	26, 44, 45, 48, 52

short-sea.....	47
Sibelin.....	31, 32, 37, 58, 69
sillon alpin.....	37, 38
SNIT.....	34, 58
Solaize.....	20, 22
St Germain au Mont d'Or.....	31
stationnement.....	83, 85
stockage.....	20, 39, 44, 49, 56
stratégie foncière.....	72
Supply-Chain.....	9
système de management environnemental.....	24

## T

temps d'occupation de la voirie.....	84
terminal... 12, 18, 24, 26, 29, 32, 37, 42, 43, 44, 56, 57, 64, 68, 69	
Territoires Hydrogènes.....	28
textile - habillement.....	64
TGV fret.....	58
<i>THC</i> .....	52
tissu économique.....	12, 59, 60
<i>tournées</i> .....	78, 79
<i>trafics</i> 12, 13, 14, 17, 18, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 47, 49,	
57, 60, 66, 69, 73, 82	
trains mixtes.....	18
<u>transport combiné rail-route</u> .....	12
<i>transport ferroviaire</i> .....	12, 17, 52, 61
transport fluvial.....	22
triage.....	31, 32, 37, 58
tunnel de base.....	58

## U

U.T.I.L.E.....	48
UIC 7 à 9.....	17

## V

Valence.....	24, 26, 29, 37, 51, 58, 76
valeurs locatives.....	72
vallée du Gier.....	64
Vallée du Rhône.....	24, 26, 36, 55, 58, 60, 64
Vaulx-en-Velin.....	79
Vénissieux.....	29, 31, 32, 34, 37, 38, 71
VFCEA.....	34
Via Marseille Fos.....	52
Vichy.....	12
Vienne.....	29, 32, 39, 64
Villefranche-sur-Saône.....	20, 22, 32, 44, 45, 64, 69
Vintimille.....	36, 37
voie d'eau.....	20, 22, 24, 29, 57
voie ferrée rive droite du Rhône.....	29
voies uniques.....	12, 82

## W

wagons isolés..... 17, 31, 38

## Y

Yssingaux ..... 60

## Z

ZIP ..... 24, 39, 55, 56  
zone de chalandise.....31  
zone portuaire .....22, 29  
zones d'activités..... 25, 44, 52, 64, 85  
zones logistiques..... 20, 25, 32, 34, 52, 61, 62