



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



Rapport de diagnostic régional – Novembre 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 synthétise les éléments de Diagnostic.



Nathalie Mattiuzzo
Renaud Kourland
Christophe Renard

Sommaire

Introduction	5
1. Des positionnements géologistiques variés selon les espaces logistiques régionaux	8
1.1. Un positionnement logistique remarquable sur la dorsale logistique française	9
1.2. Un territoire remarquable pour desservir un Grand Sud-Est débordant sur l'Italie et l'Espagne	11
1.3. Un territoire dans l'hinterland du GPM de Marseille	13
2. Les grands inducteurs de la logistique endogène	14
2.1. Les grands inducteurs de la logistique endogène : le tissu industriel	16
2.1.1. <i>Un profil industriel marqué</i>	17
2.1.2. <i>Un profil industriel générateur de trafics massifiés</i>	18
2.1.3. <i>Des profils industriels très variés selon les départements</i>	20
2.1.4. <i>Une région place forte de la grande distribution</i>	28
2.2. Les grands inducteurs de la logistique endogène : la population et les bassins de consommation	31
2.3. Une région attractive pour des logistique endogènes et exogènes	32
3. Un grand territoire logistique (le 2^{ème} français) mais une dynamique en ligne avec la place de la région dans les grands agrégats	33
3.1. Le territoire ressource : les critères de choix d'implantation	34
3.2. Une dynamique logistique importante mais concentrée	35
3.2.1. <i>2^{ème} région logistique de France</i>	35
3.2.2. <i>Les années 90 : années logistiques</i>	36
3.2.3. <i>Une dynamique concentrée</i>	37
3.2.4. <i>Un éclairage sur la taille des opérations</i>	38
3.2.5. <i>Une dynamique logistique marquée par des effets corridors et par une logique de desserrement</i>	40
3.2.6. <i>Les fonctionnalités</i>	41
3.2.7. <i>Un enjeu d'obsolescence – requalification</i>	43
3.2.8. <i>Des zones de développement récent et des zones historiques</i>	44
3.2.9. <i>Logistique endogène / exogène, une difficile quantification</i>	47
3.3. Les transactions immobilières une autre vision de la dynamique logistique	50
3.4. Les enjeux de la plateformisation des activités logistiques	54
3.4.1. <i>Une plateformisation pour mieux maîtriser l'accueil des fonctions logistiques sur le territoire</i>	54
3.4.2. <i>Une région moyennement plateformisée</i>	56
3.4.3. <i>Un déficit de disponibilité, un risque de mitage ?</i>	57
3.4.4. <i>Les zones d'accueil logistique embranchées fer</i>	57
3.5. Les grands enjeux	59
4. Une grande région multimodale	62
4.1. Le mode routier	63
4.1.1. <i>Une région positionnée sur de grands corridors mais un maillage inégal</i>	63
4.1.2. <i>Des infrastructures de rayonnement et de connexion aux marchés</i>	66
4.1.3. <i>Les trafics : données générales</i>	67
4.1.4. <i>Les trafics avec les autres régions</i>	68
4.1.5. <i>Le transit et les échanges internationaux</i>	70
4.1.6. <i>Les entreprises du transport routier : un marché composé à 95 % d'entreprises de moins de 20 salariés</i>	73

4.2. Le mode fluvial : le Rhône et la Saône, axe majeur mais un grand gabarit en cul de sac	73
4.2.1. <i>Le fleuve très présent ...</i>	73
4.2.2. <i>mais seulement le 5^{ème} bassin français</i>	74
4.3. Le mode ferroviaire	77
4.3.1. <i>Un positionnement européen confirmé</i>	77
4.3.2. <i>Un réseau à la densité ferroviaire contrastée</i>	78
4.3.3. <i>Une connexion du tissu économique au réseau ferroviaire honorable</i>	82
4.3.4. <i>les trafics ferroviaires : une difficulté d'approche des trafics car un déficit de données</i>	84
4.4. Synthèse des trafics intermodaux de/vers les Grands Ports Maritimes	90
4.5. Le mode aérien : Lyon Saint-Exupéry, 4 ^{ème} aéroport français pour son fret avionné	91
5. Eclairage sur les emplois logistiques	93
5.1. La logistique, une activité créatrice d'emplois	94
5.1.1. <i>Les emplois externalisés</i>	94
5.1.2. <i>Les emplois externalisés</i>	95
5.2. Les projets de recrutement / Analyse Pôle Emploi	97

Introduction : la logistique au service de la compétitivité des entreprises et des territoires

- ❑ **La logistique est une activité au service des autres filières.** En cela, elle n'est pas exercée pour elle-même mais au service des autres activités, de leur connexion au Monde, de leur compétitivité,... Ainsi, sans logistique, on ne peut produire de richesses commerciales, industrielles ou développer des agglomérations efficaces.
- ❑ **La logistique couvre un champ large de métiers et de domaines.** Elle ne peut pas être restreinte à la thématique des infrastructures ou même à la seule intermodalité :
 - Elle va au-delà du transport.
 - Elle est internalisée ou externalisée.
 - Elle est stratégique, tactique et opérationnelle.
- ❑ **La logistique est génératrice d'externalités positives.** Elle est créatrice d'emplois et constitue un domaine d'innovations fortes, en contribuant notamment à l'efficacité accrue des moyens matériels et humains et au développement durable. Elle est une « nouvelle » activité, appelant de nouvelles compétences.
- ❑ **La logistique peut connaître un développement maîtrisé.** Elle contribue à l'attractivité des territoires et des entreprises mais est utilisatrice de fonciers et d'infrastructures partagés et est génératrice de flux au sein de ces sites. En cela, elle appelle une réflexion en termes d'aménagement du territoire, de plateformes ou de mutualisation des moyens.
- ❑ **La logistique se situe à la conjonction de logiques publiques et privées.** Ces activités sont issues des stratégies, des choix (de localisation, de modes de transport,...) qui relèvent fondamentalement de la sphère privée mais qui s'exercent sur des infrastructures et des territoires publics ou partagés. Dans ce cadre, elle appelle une démarche de concertation.

La filière logistique bénéficie auprès des pouvoirs publics d'un intérêt et d'une visibilité accrus. Longtemps ignorée, ou tout du moins estimée comme non prioritaire car induite, elle trouve aujourd'hui sa place dans nombre de documents stratégiques tels que :

- ❑ **La Conférence Nationale sur la Logistique** (juillet 2015) portée par le Ministère de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique et le ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie. Elle a impulsé une réflexion précieuse sur les enjeux économiques, sociaux et environnementaux du secteur.
- ❑ **Stratégie France Logistique 2025** (qui prolonge la Conférence) qui a pour but de faire de la France un pays leader dans ce domaine, au service de la compétitivité de son économie et de ses territoires pour se préparer aux évolutions climatiques et numériques de demain. Cette stratégie comprend **un Conseil d'orientation et de suivi** instauré en mars 2017.

- ❑ **L'Observatoire National de la Logistique** prôné par le Stratégie France Logistique 2025 et en cours de constitution.
- ❑ **Les SRDEII** (Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation) qui doivent être un vecteur de développement économique.
- ❑ **Les SRADDET** (Schéma Régional de Développement Durable et d'Egalité des Territoires) et les Assises de la Mobilité qui devraient intégrer les enjeux logistiques.
- ❑ **Les Délégations Interministérielles** et les réflexions sur des axes portuaires (Vallée de la Seine, Méditerranée Rhône Saône et axe Nord).

Synthèse : La logistique, en Région Auvergne-Rhône-Alpes est en ligne avec ses déterminants que sont la population, le tissu industriel, le positionnement infrastructurel

Figure 1 : Synthèse de la logistique régionale au regard des grands déterminants de la logistique (Source INSEE, SOeS)



11,6 % du PIB national

Densité de population

Densité en habitants par km ²	Auvergne-Rhône-Alpes	France métropolitaine
	111,3	117,1

Source : Insee, recensement de la population 2013, dernières données disponibles

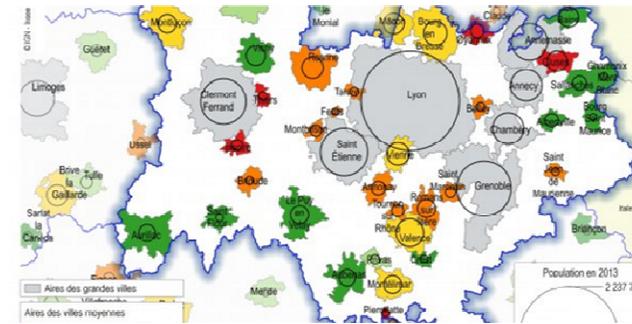
Une densité de population > moyenne nationale (Auvergne, Alpes)



12,4% de l'emploi

Un taux de chômage de 8,8 % (#9,9 % en France métro)

VA industrielle / VA totale : 18 % (#14 % France)



Parmi les trois premières régions métropolisées



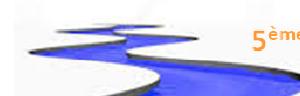
**1 695 km d'autoroutes
14 % du réseau national concédé et non concédé (dont voies express)**



**12 % de la dynamique logistique française
9 % des emplois logistiques**



9,9 % du secteur T&L national



5^{ème} bassin fluvial français en tonnes



RA 7^{ème} région française en densité d'infra fer, Auv. 19^{ème}

1. Des positionnements géologiques variés selon les espaces régionaux

1.1. Un positionnement logistique remarquable sur la dorsale logistique française

Le positionnement spatial et infrastructurel d'un territoire détermine son profil logistique endogène mais est, surtout, un élément majeur de son attractivité (ou non) pour des logistiques exogènes.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes jouit d'un positionnement géologique national et européen remarquable de par son marché et son positionnement au cœur de l'Europe, sur un des principaux corridors industriel et d'échanges du continent (corridor rhodano-méditerranéen) qui relie l'Europe du Nord à l'Europe méditerranéenne. Elle est une des composante de la dorsale logistique française Lille-Paris-Lyon-Marseille.

Ses espaces traditionnels d'échanges et de transit accueillent des infrastructures et des services terrestres importants (routiers, fluviaux et ferroviaires) qui la relie aux autres régions d'Europe et aux grands ports des mers du Nord et de la Méditerranée occidentale.

Son territoire n'est pas homogène (en termes de population, de présence des grands réseaux et corridors, de topographie,...) et sa diversité est renforcée par la création de la nouvelle région.

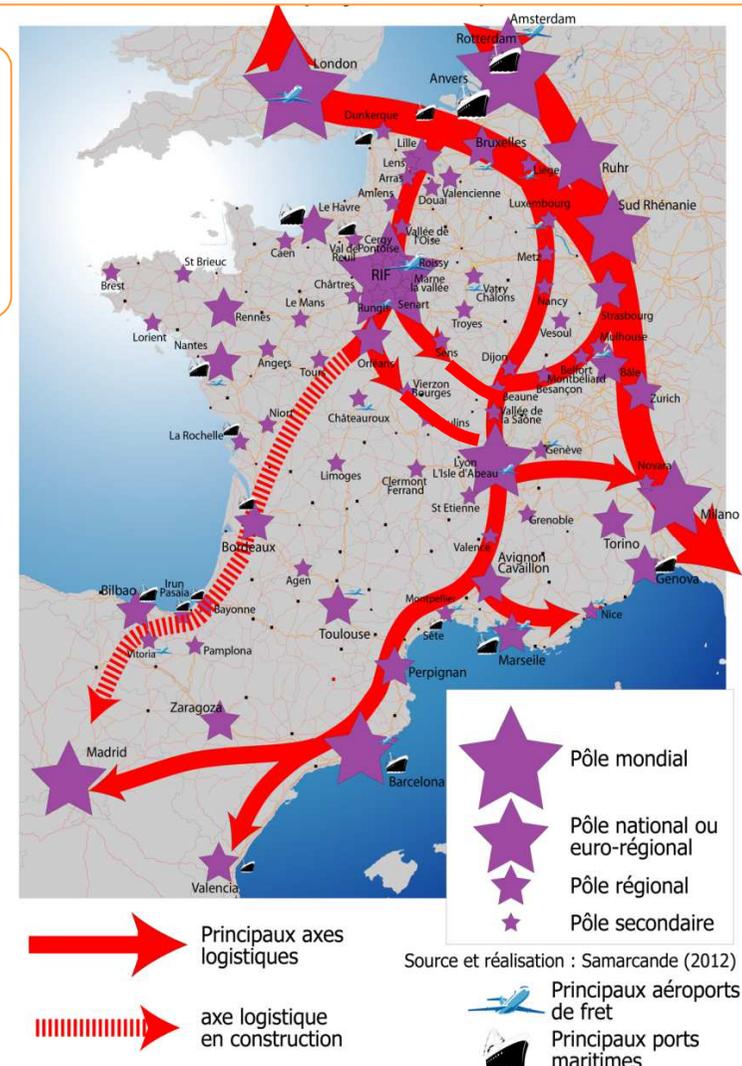
Cette dernière est un territoire polarisé par le **pôle lyonnais**, second pôle logistique français après la Région Parisienne et un des principaux pôles logistiques européens.

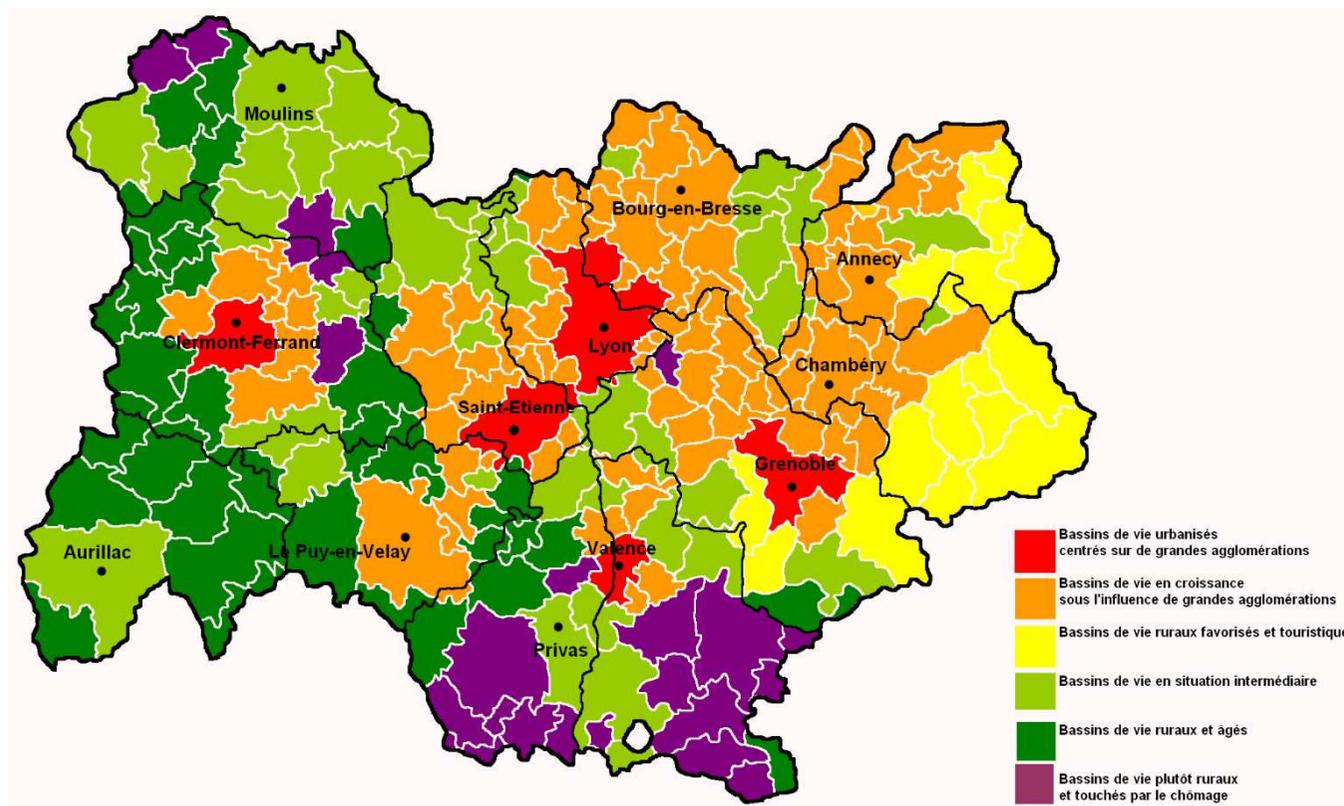
Les autres territoires de la région sont constitués par un **espace montagneux enclavé et peu développé au Sud des Alpes** et par un **important espace central semi-montagneux et en cours de désenclavement (Auvergne)** qui conserve un réseau urbain assez important et une activité agricole et industrielle dynamique. Plus modeste que le système rhodanien, son dispositif logistique n'est pas négligeable, notamment dans le Nord auvergnat et autour de Clermont-Ferrand.

Figure 2 : Principaux pôles logistiques français (Source Samarcande)

La France 16^{ème} pays en indice de performance logistique de la Banque Mondiale (IPL), encadrée par les premiers pays au classement : l'Allemagne (1^{ère}), le Luxembourg (2^{ème}), les Pays-Bas (4^{ème}), la Belgique (6^{ème})

L'espace Royaume-Uni – Allemagne, espace le plus actif en 2016 en volume de transactions commerciales (source BNP Real Estate)





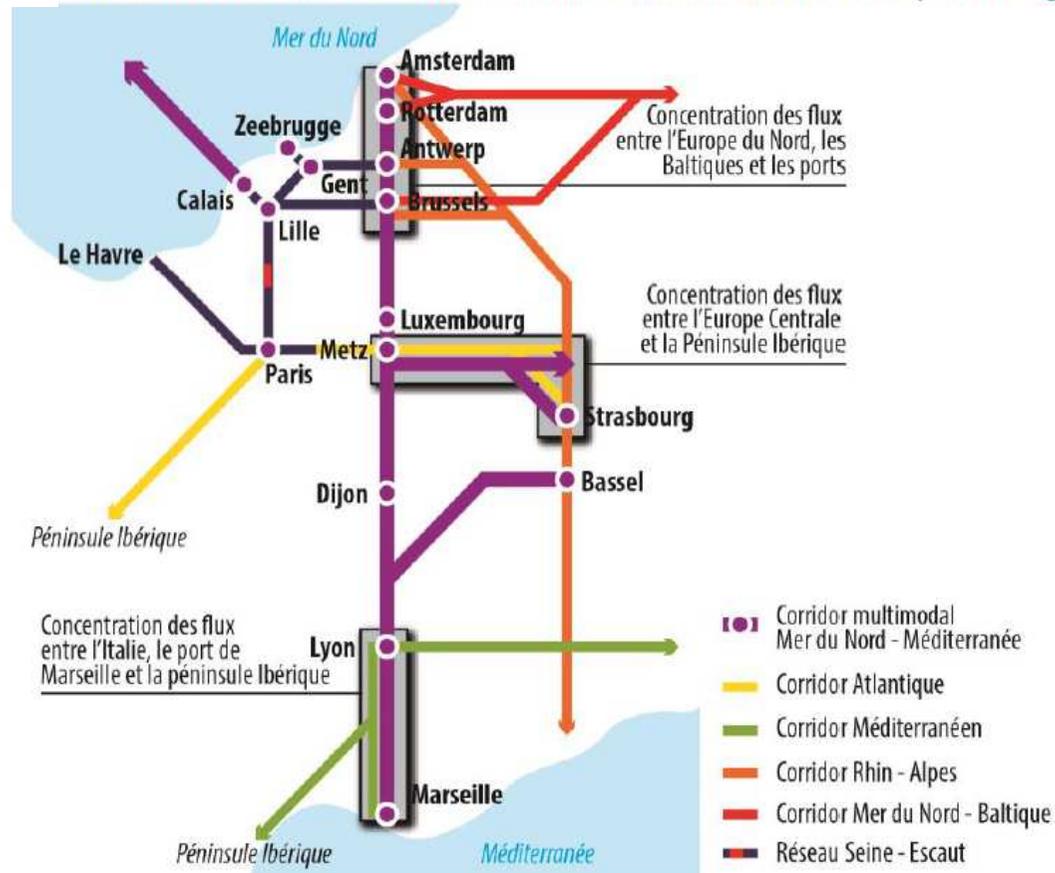
Le positionnement privilégié de la Région est symbolisé par sa situation sur les grands corridors de fret européens qui se « superposent » sur l'axe Rhône-Saône-Méditerranée :

- **Le Corridor Méditerranéen** reliant l'Espagne à la Hongrie ;
- **Le Corridor Mer du Nord – Méditerranée** qui concentre 44 % des flux maritimes, 40 % des flux fluviaux et 16 % des flux ferroviaires de l'ensemble des 28 Etats membres.

Ils connectent cet espace avec d'autres corridors et en particulier le corridor Atlantique à Metz et Rhin-Alpes à Bâle et Strasbourg.

Dans cet ensemble, la région lyonnaise doit être **conforter comme centre logistique et débouché du port de Marseille** (sources : étude sur le corridor Amsterdam-Marseille, Schéma portuaire lyonnais).

Carrefours et croisement des flux sur le Corridor Amsterdam – Marseille (source : Ingérop)



1.2. Un territoire remarquable pour desservir un Grand « Sud-Est » débordant sur l'Italie et l'Espagne

Le positionnement de la région est favorable à l'implantation de sites dont la vocation géographique dépasse largement les limites administratives et couvre un grand quart sud est français dont on peut estimer que **le barycentre se situe dans un triangle Lyon – Genève – Grenoble**.

Ce positionnement peut également attirer des **fonctions logistiques exogènes**¹. Le barycentre théorique confirme et fournit par ailleurs un éclairage (parmi d'autres) au dynamisme logistique de l'Est lyonnais

¹ La **logistique exogène** se développe sur un territoire en raison de son attractivité (position spatiale, infrastructures, foncier,...). L'entrepôt à vocation européenne d'un e-commerçant, l'entrepôt d'une entreprise industrielle extrarégionale sont des sites de logistique exogène. La **logistique endogène** pour sa part, se développe en lien direct avec les besoins des entreprises et des bassins de population régionaux. Un entrepôt régional d'un grand distributeur, l'entrepôt d'une entreprise industrielle régionale sont des sites de logistique endogène.

Figure 2 :
Le triangle Lyon – Genève – Grenoble attractif pour des vocations logistiques interrégionales endogènes voire exogènes (Source Samarcande)



Calcul théorique de barycentre, réalisation Samarcande 2017

Méthodologie :

La méthode de calcul du barycentre a été appliquée à un territoire situé à 300 km (distance définissant classiquement l'aire de chalandise moyenne des entrepôts) autour de Saint-Etienne (centre géographique estimé de la Région Auvergne-Rhône-Alpes).

L'aire prise en compte couvre la région, l'Occitanie, le Limousin, le Centre Val de Loire, la Bourgogne – Franche-Comté, PACA et une partie du Grand Est, la Suisse, le Piémont italien, le Val d'Aoste et la Ligurie. Les pondérations ont été faites en fonction des PIB. Le barycentre estimé est alors positionné entre Cerdon (01) et Morestel (38).

Un second barycentre a été calculé selon la même méthode mais pour une aire de 500 km de rayon (couvrant donc notamment le Luxembourg, des régions allemandes et espagnoles, une grande partie de la France, et l'Emilie-Romagne). Dans ce cas le barycentre estimé est localisé au Nord de Lyon, entre Châlons/Saône et Mâcon.

* **La logistique exogène** se développe sur un territoire en raison de son attractivité (position spatiale, infrastructures, foncier,...). L'entrepôt à vocation européenne d'un e-commerçant, l'entrepôt d'une entreprise industrielle extrarégionale sont des sites de logistique exogène. **La logistique endogène** pour sa part, se développe en lien direct avec les besoins des entreprises et des bassins de population régionaux. Un entrepôt régional d'un grand distributeur, l'entrepôt d'une entreprise industrielle régionale sont des sites de logistique endogène.

1.3. Un territoire dans l'hinterland du GPM Marseille

- ❑ Les ports maritimes constituent les portes d'entrée des acheminements **mondiaux**. La connexion des territoires aux places portuaires constitue donc un enjeu majeur.

En la matière le port de Marseille occupe la place de débouché traditionnel pour la région, mais il est concurrencé par d'autres places portuaires française (le Havre), espagnoles et italiennes, mais surtout du Benelux.

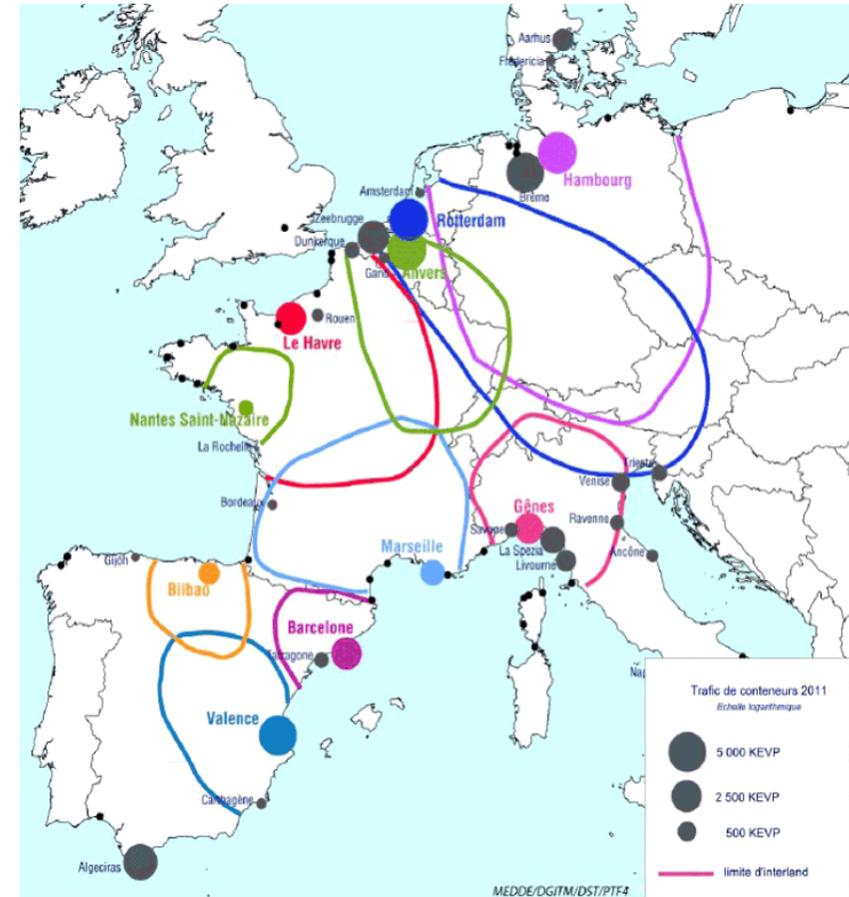
Au regard de la bibliographie il apparaît que **60 % la part des conteneurs rhônalpins passent par le Port de Marseille** (source : GPM). Les autres conteneurs transitent par les ports du Benelux majoritairement, voire par Le Havre et Barcelone.

- ❑ L'enjeu global de la connexion des territoires aux ports, renvoie également à celui des modes utilisés et du recours aux modes massifiés. En la matière, l'axe Rhône-Saône est à la fois un corridor fluvial et ferroviaire dont l'importance est notamment actée par les corridors européens et par la création de la délégation interministérielle Méditerranée-Rhône-Saône.

85 % des conteneurs fluviaux (70 000 EVP au total) transitant par le port de Marseille Fos sont chargés ou déchargés au port de Lyon Édouard Herriot (PLEH) pour desservir la région Rhône-Alpes voire au-delà.

- ❑ Essentiel pour les ports, **l'élargissement de l'hinterland** passe par une démarche commerciale et par le déploiement de solutions multimodales massifiées (ferroviaire et/ou fluvial). Une stratégie qui confirmée notamment par la création de Medlink.

Figure 3 : Hinterlands théoriques de ports français et européens



Positionnement géo-logistique *Ce qu'il faut retenir*

- ❑ Un positionnement géo-logistique remarquable sur deux Eurocorridors Nord-Sud (Europe du Nord – Péninsule Ibérique) et Est-Ouest (Europe de l'Est – Péninsule Ibérique)
- ❑ Un positionnement de carrefour sur l'aire métropolitaine lyonnaise avec des flux nationaux et en liens forts avec l'Espagne, l'Italie et l'Europe du Nord
- ❑ Un positionnement de « couloir » valorisé sur l'Axe Rhône situé entre deux massifs montagneux plus ruraux (Alpes et Massif Central)
- ❑ Un barycentre eurorégional théorique situé à l'est de Lyon, susceptible d'attirer des vocations géographiques larges et des sites de logistique exogène
- ❑ Une prépondérance des relations avec le Grand Port Maritime de Marseille mais une concurrence des autres places portuaires

2. Les grands inducteurs de la logistique endogène

2.1. Les grands inducteurs de logistique endogène : le tissu industriel

Le secteur de la logistique et du transport de marchandises est induit par les autres activités des territoires. Ainsi, les grands inducteurs de logistique endogène sont :

- ❑ Les différentes filières industrielles génératrices de flux d'approvisionnement et d'expédition,
- ❑ Les populations résidentielle et touristique génératrices de flux de consommation,
- ❑ Les activités tertiaires génératrices de flux de fournitures importants.

L'économie territoriale est donc le terreau de la logistique. Elle explique la présence de logistiques singulières correspondant à des besoins spécifiques articulés autour de supply chains et de pratiques distinctes qui discriminent également plusieurs types de logiques d'implantation. On peut ainsi distinguer :

- ❑ L'économie des ressources qui correspond aux sites et activités fondés sur la présence à proximité de ressources ou de facteurs de production sur lesquels s'appuie l'activité (ressources minières, agricoles, mais aussi ressources humaines).
- ❑ L'économie des échanges qui correspond aux sites et activités s'implantant sur des territoires où les conditions d'échange des marchandises sont favorables et dont les caractéristiques géographiques et techniques favorisent les flux de marchandises et les interfaces entre les différents acteurs de la chaîne économique. Il s'agit des territoires « porte d'entrée » favorisant notamment le transfert entre plusieurs modes de transport (ports, aéroports), des carrefours infrastructurels, des corridors naturels d'échange interrégionaux ou internationaux, qui favorisent les nœuds de transport et permettent les ruptures de charge et les différentes opérations logistiques. Les activités concernées sont bien sûr celles issues du transport et de la logistique, mais également un grand nombre d'activités commerciales et de distribution (notamment la grande distribution qui recherche des localisations optimales au sein d'aires de chalandise, ou d'activités industrielles qui fondent leur implantation sur une localisation optimale pour consolider des flux de matières et de composants provenant de territoires plus ou moins éloignés et qui sont intégrés sur place).
- ❑ L'économie de la connaissance qui fonde son implantation sur des sites où les ressources de la connaissance sont disponibles localement. Ces activités relèvent de la recherche, de la conception, du développement, de l'innovation, de l'expérimentation, mais aussi d'activités de production qui s'appuient sur des cultures locales, des savoir-faire collectifs et des compétences très précis, rares et pointus.
- ❑ L'économie résidentielle qui trouve sa justification dans l'existence locale d'un marché suffisamment concentré géographiquement pour induire des activités à usage direct des populations résidentes et des services qui leur sont dédiés. L'activité de distribution relève évidemment de l'économie résidentielle et génère un volume considérable d'activités et d'emplois (commerce de détail et commerce de gros). Il peut également s'agir d'entreprises industrielles qui trouvent une justification commerciale et technique à exercer leur activité à proximité de grands marchés de consommation, comme la fabrication de matériaux de construction ou de composants pour le bâtiment..

- ❑ L'économie touristique qui est directement liée à la fréquentation touristique d'un territoire et est justifiée par l'existence de ressources touristiques exploitables. Elle obéit à la même logique que l'économie résidentielle.
- ❑ L'économie de l'environnement qui est un nouveau type d'économie qui émerge de façon remarquable depuis quelques années, à mesure que la notion de développement durable gagne la société. Il s'agit aussi bien des énergies renouvelables, que de la valorisation des produits agricoles, de la collecte et du recyclage de tous les types de déchets ou de la fabrication de nouveaux matériaux.

Les territoires sont ainsi différemment positionnés en fonction des différents critères que recherchent les six types d'économie. Leurs caractéristiques géographiques, démographiques et urbaines, économiques, infrastructurelles, sociales, culturelles, politiques, les prêtent à être plus ou moins adaptés à l'accueil de tel ou tel type d'économie.

2.1.1. Un profil industriel marqué

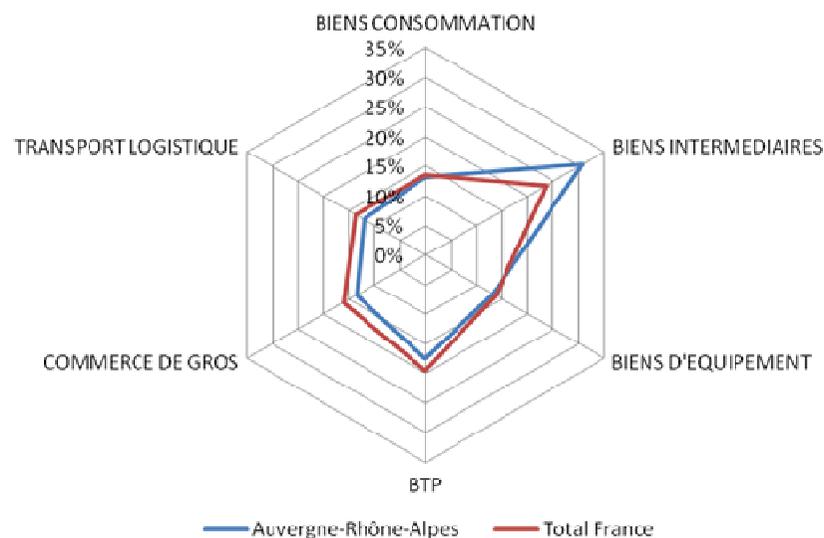
Les filières industrielles constituent des générateurs de besoins logistiques et de flux majeurs à l'échelle des territoires. Elles induisent des besoins diversifiés assurés en interne et/ou en externe (par des prestataires logistiques).

La Région présente en la matière un profil fortement industriel. Elle est la 2^{ème} région française et la 4^{ème} européenne au regard de son PIB (*Source : Eurostat*). Cette industrie est **assez diversifiée** et présente sur **tout le territoire** de manière à la fois **concentrée** (pôles lyonnais, clermontois, grenoblois notamment) **et diffuse**.

Les industries (les données traitées concernent les établissements de plus de 10 salariés – *Source SIRENE*) sont présentes en Région de manière diverse :

- ❑ La région affiche un profil Biens intermédiaires marqué (30% contre moins de 25% au niveau national). Cette filière produirait près de 400 tonnes/an par salarié (source : IFSTTAR).
- ❑ Une forte présence de la chimie (part de 16 % toutefois assez proche de la moyenne nationale) et de la pharmacie (la région assure 20,4 % du secteur français) avec des grands noms tels que Bayer, Rhodia, SNF, Sanofi, Adisséo.
- ❑ La métallurgie avec notamment Constallium ou Aubert&Duval en Auvergne et Ugitech en Rhône-Alpes et la fabrication de produits métalliques (Tefal).
- ❑ La fabrication de denrées alimentaires qui paraît toutefois sous-représentée avec une part dans le national de 11,6 %, soit une part inférieure à la part globale de la région dans l'industrie française de 15,7 %.
- ❑ La fabrication de produits en caoutchouc ; la région assurant 20% du secteur français avec Michelin en particulier.
- ❑ La fabrication de machines et équipements (21,4 % du secteur français en AURA) et la fabrication d'équipements électriques (presque 22 %).

Figure 4 : Profil de la Région Auvergne Rhône-Alpes



- Une surreprésentation dans l'industrie des biens intermédiaires (31% des emplois, contre 24% en moyenne nationale), notamment la fabrication de produits en caoutchouc et plastique, en produits métalliques,
- Les autres secteurs de l'industrie et des transports sont tous sous représentés par rapport à la moyenne française.

Méthodologie de « profilage » des régions et départements

- A partir de la base INSEE SIRENE (2017)
- Selon 3 critères : établissements de 10 salariés et plus / selon 6 catégories d'activités (BC, BI, BE, BTP, CG, Transp. Log.)

	BIENS CONSOMMATION	BIENS INTERMÉDIAIRES	BIENS D'ÉQUIPEMENT	BTP	COMMERCE DE GROS	TRANSPORT LOGISTIQUE	
Auvergne-Rhône-Alpes	13%	31%	13%	17%	13%	12%	100%
Bourgogne-Franche-Comté	14%	29%	20%	14%	12%	11%	100%
Bretagne	28%	18%	10%	19%	13%	12%	100%
Centre-Val de Loire	12%	32%	14%	17%	13%	13%	100%
Corse	12%	5%	2%	44%	21%	16%	100%
Grand Est	14%	27%	17%	17%	13%	17%	100%
Hauts-de France	15%	27%	14%	18%	12%	15%	100%
Île-de-France	8%	16%	12%	24%	26%	15%	100%
Normandie	13%	30%	14%	18%	10%	15%	100%
Nouvelle-Aquitaine	16%	22%	13%	23%	15%	14%	100%
Occitanie	13%	19%	17%	22%	17%	13%	100%
Pays de la Loire	20%	22%	16%	17%	13%	11%	100%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	9%	21%	8%	24%	18%	20%	100%
Total France	14%	24%	14%	23%	16%	11%	100%



CCI du Puy de Dôme



Isère, ARaymond

	Part / total des exportations (%)	Auvergne-Rhône-Alpes / France (%)
Équipements mécaniques, matériel électrique, électronique et informatique	31,8	20,9
Produits chimiques, parfums et cosmétique	16,3	17,2
Produits métallurgiques et métalliques	8,9	16,9
Matériels de transport	8,6	4,7
Produits pharmaceutiques	7,3	14,3

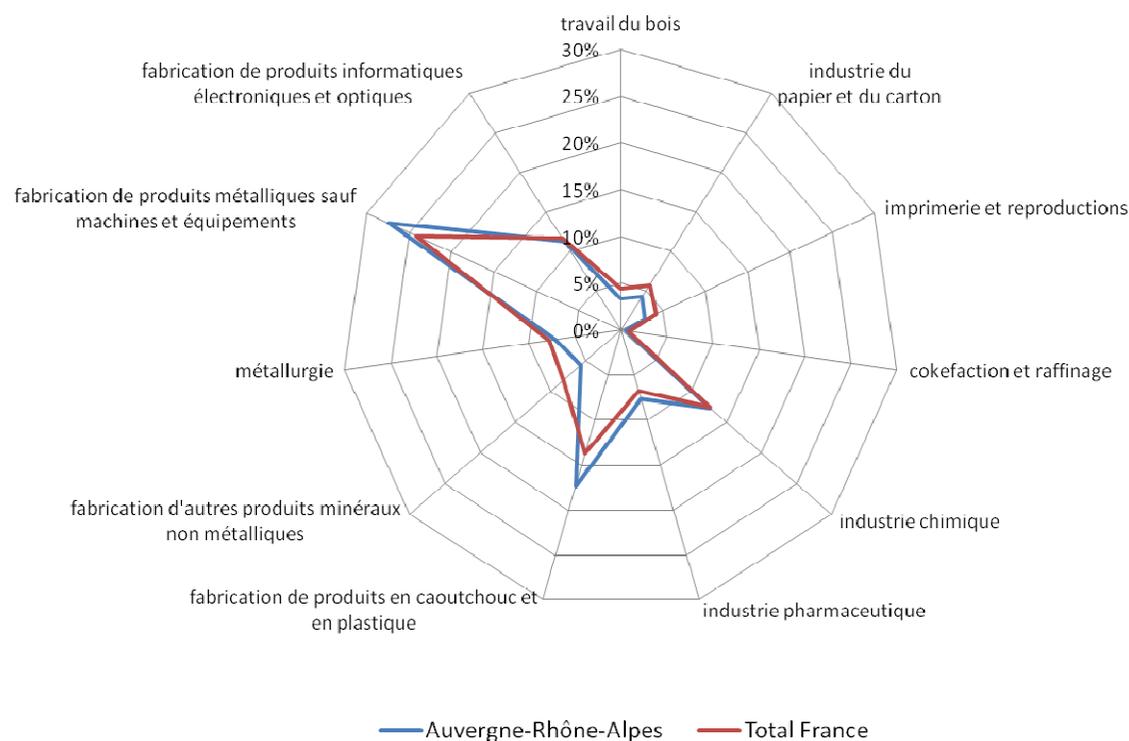
Source : Direction générale des douanes et droits indirects - 2015

En plus d'être un générateur de flux massifs, le secteur industriel assure des flux d'exportations importants, notamment les secteurs des équipements mécaniques, électriques,... et des produits chimiques (source : Douanes 2015).



2.1.2. Un profil industriel générateur de trafics massifiés

Figure 5 : Profil de l'industrie des biens intermédiaires en Région Auvergne Rhône-Alpes



Les biens intermédiaires sont très représentés or ce sont :

- Des produits très consommateurs des modes massifiés,
- Des produits issus d'industries générant des tonnages importants (près de 400 tonnes annuels par salariés selon l'ISTTAR)

Méthodologie de « profilage » des régions et départements

- A partir de la base INSEE SIRENE
- Selon 3 critères : établissements de 10 salariés et plus / sur les 13 nouvelles Régions (déclinaisons départementales) / selon 6 catégories d'activités (BC, BI, BE, BTP, CG, Transport Logistique)
- Représentations cartographiques et graphiques (radars)

Tonnage annuel expédié selon le secteur d'activité

Groupe d'activité	Nombre d'établissements		Tonnage annuel expédié par établissement (millier de tonnes)			Nombre annuel d'envois expédié par établissement (millier d'envois)			Tonnage annuel expédié par salarié		
	Population	Nb Obs	Mo-yenne	Ecart type	Mé-dian	Mo-yenne	Ecart type	Mé-dian	Mo-yenne	Ecart type	Mé-dian
Industrie Biens intermédiaires	12651	651	23,5	163,3	1,0	3,6	8,6	1,3	404	1155	36
CG Biens intermédiaires	5998	372	41,3	105,4	22,0	10,0	30,4	2,6	1710	2842	1000
Industrie Biens de production	13994	440	2,4	8,1	0,2	4,0	15,6	0,5	51	148	7
CG Biens de production	6937	101	4,8	96,8	0,2	15,0	60,7	2,5	86	973	9
Industrie Agro alimentaire	5474	347	25,9	73,9	3,2	11,5	39,7	3,2	420	1102	76
CG Biens alimentaires	3969	203	16,6	55,8	4,1	18,4	28,7	6,0	379	604	150
Industrie Biens de consommations	13474	593	5,3	27,3	0,2	7,9	29,7	1,6	82	367	7
CG Biens de consommation	5502	127	4,3	15,7	0,4	37,6	139,2	11,0	165	657	12
Entrepôts	1257	101	55,7	113,7	20,0	18,9	57,2	6,0	1819	4962	629
Total	69256	2935	14,2	89,3	0,7	10,7	50,4	2,0	358	1381	22

Source : Enquête ECHO de l'IFSTAR



Groupe Barbier



Renaud Vezin

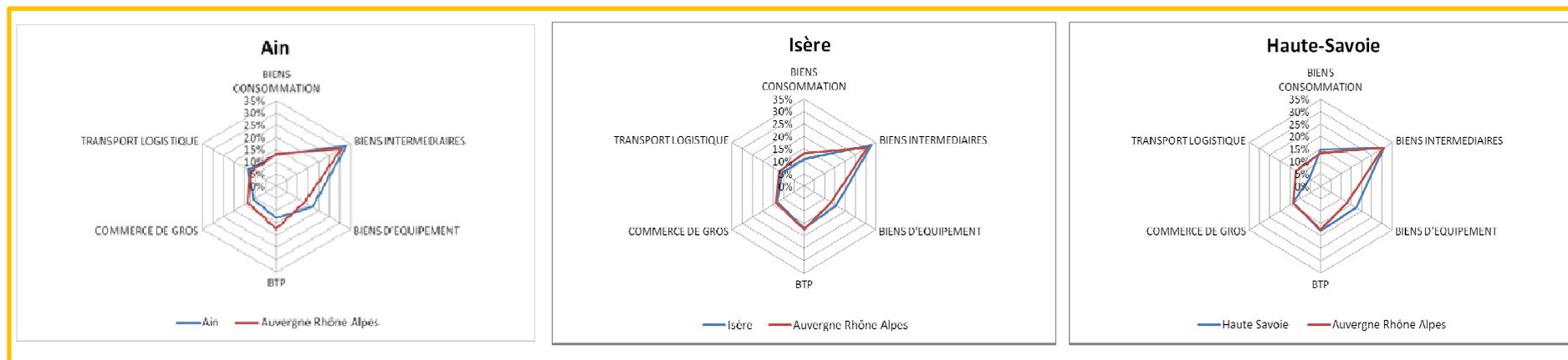
2.1.3. Des profils industriels très variés selon les départements

- ❑ L'Ain, l'Isère et la Haute-Savoie ont une double prédominance biens intermédiaires et biens d'équipement,
- ❑ L'Allier, la Haute-Loire et la Loire ont une double prédominance biens intermédiaires et biens de consommation,
- ❑ La Drome une double prédominance transport logistique et biens de consommation,
- ❑ Le Rhône une double prédominance transport logistique et commerce de gros,
- ❑ La Savoie une double prédominance transport logistique et BTP,
- ❑ L'Ardèche une double prédominance biens de consommation et biens d'équipement,
- ❑ Le Cantal une double prédominance biens de consommation et BTP,
- ❑ Le Puy-de-Dôme une très forte prédominance unique dans les biens intermédiaires,

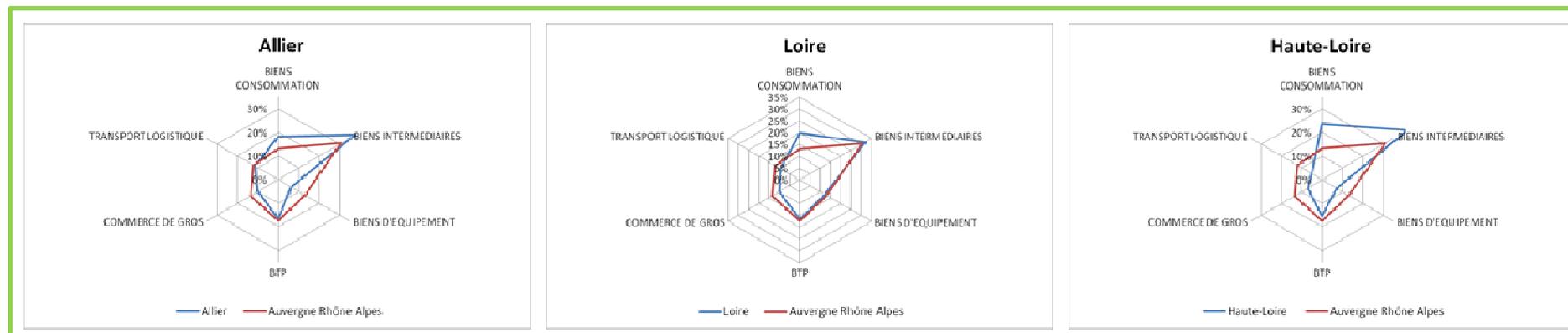
	B ENS CONSOMMATION	B ENS INTERMÉDIAIRES	B ENS D'ÉQUIPEMENT	RTP	COMMERCE DE GROS	TRANSPORT LOGISTIQUE	
Ain	13%	33%	17%	13%	11%	13%	100%
Allier	18%	38%	6%	16%	10%	11%	100%
Ardèche	21%	24%	26%	17%	7%	5%	100%
Cantal	28%	16%	2%	28%	16%	10%	100%
Drome	17%	31%	6%	16%	11%	17%	100%
Isère	11%	33%	16%	17%	13%	11%	100%
Loire	20%	32%	12%	17%	10%	9%	100%
Haute-Loire	24%	42%	7%	15%	7%	5%	100%
Puy de Dôme	10%	45%	6%	16%	0%	13%	100%
Rhône	9%	24%	14%	18%	20%	16%	100%
Savoie	10%	30%	5%	26%	12%	14%	100%
Haute Savoie	15%	31%	17%	18%	13%	6%	100%
Auvergne Rhône A	13%	31%	13%	17%	13%	12%	100%

Des profils plus ou moins typiques de la Région

Double prédominance Biens intermédiaires et biens d'équipement

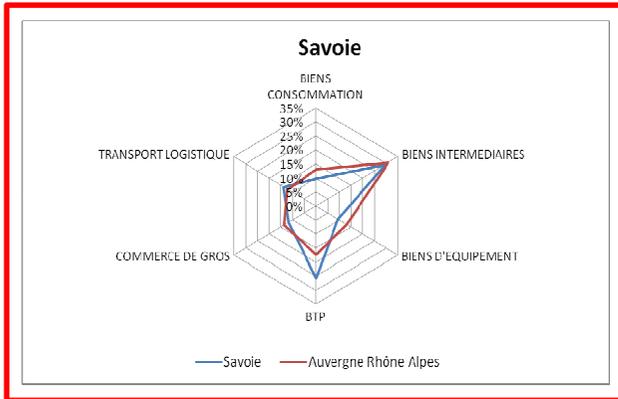


Double prédominance Biens intermédiaires et biens de consommation

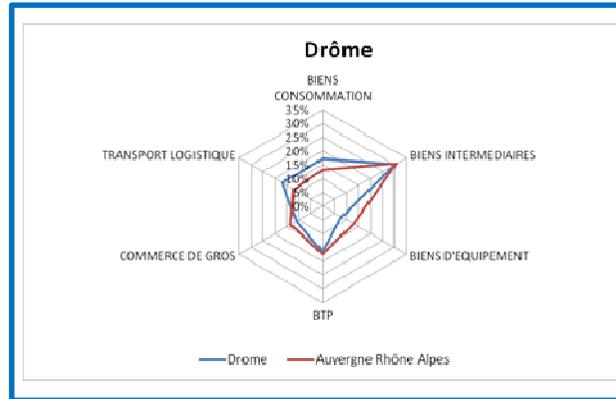


Des profils singuliers

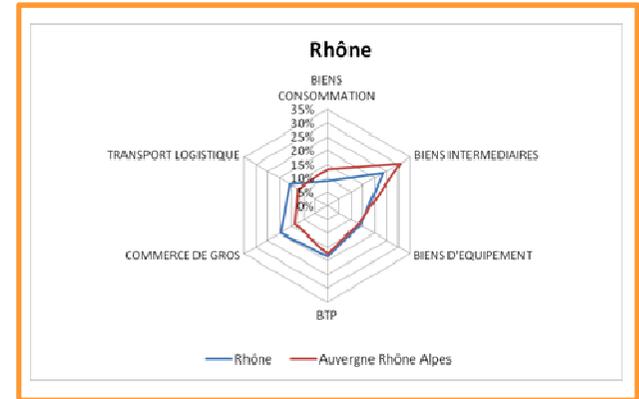
Une double prédominance Transport Log. et BTP



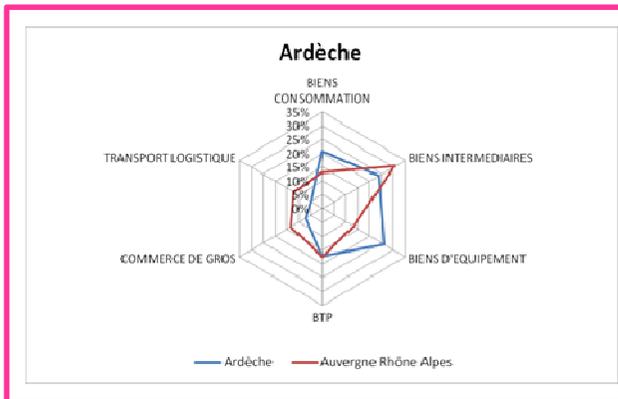
Une double prédominance Transport Log. et BTP



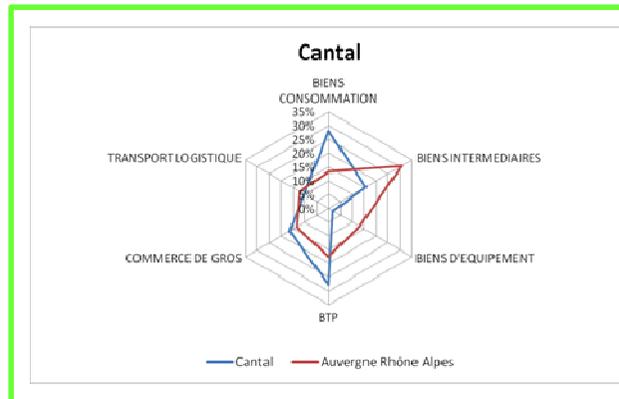
Une double prédominance Transport Log. et CG



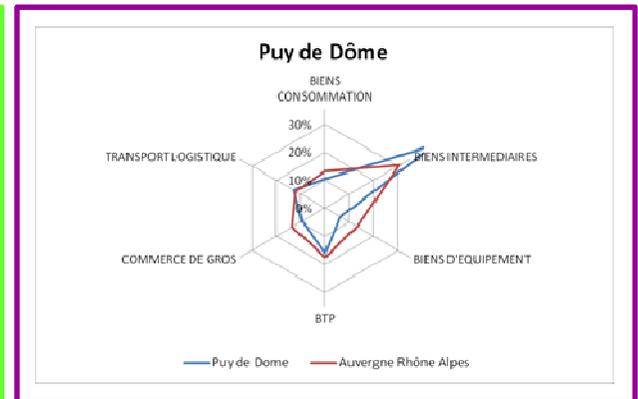
Une double prédominance Biens conso. Biens équip.



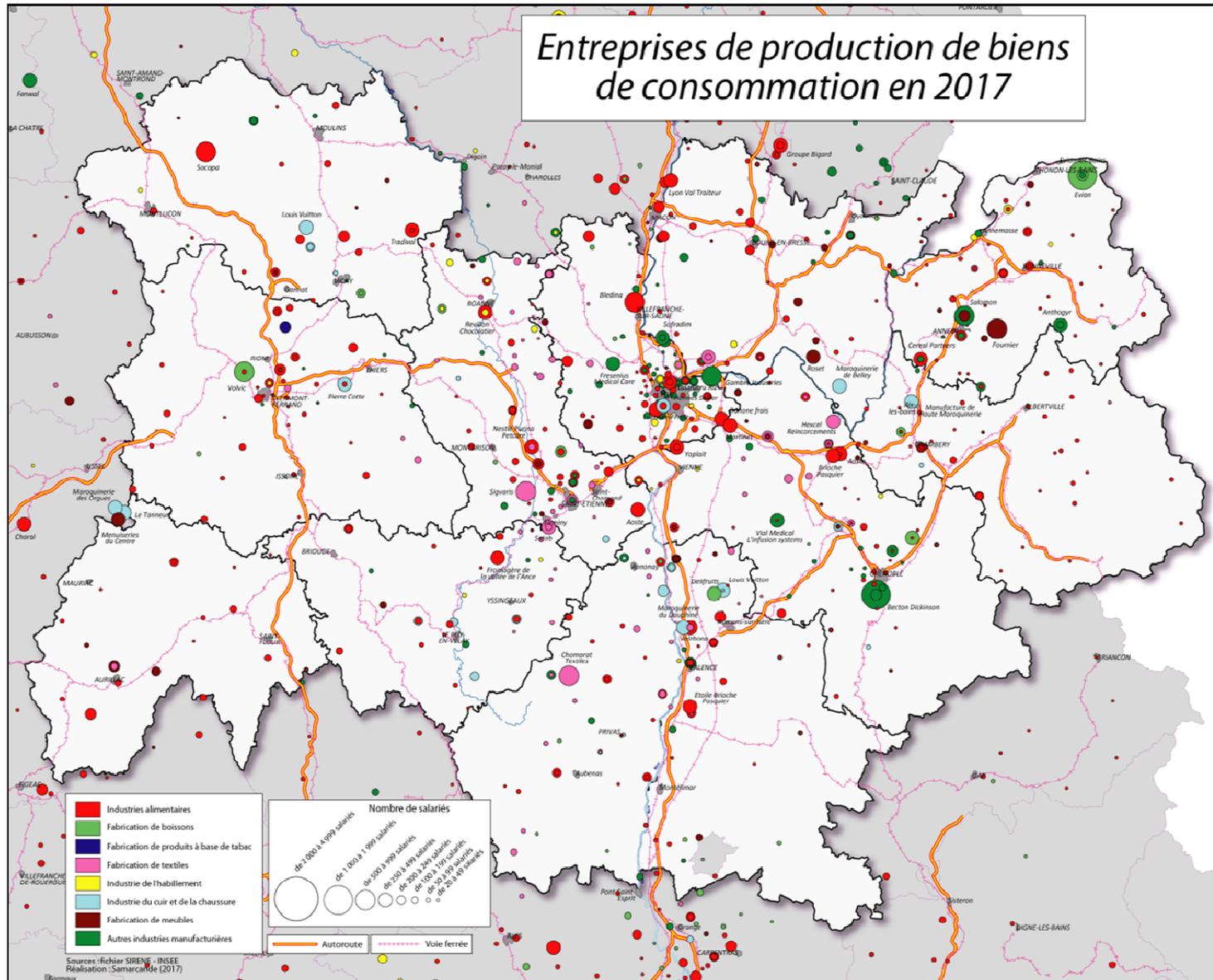
Une double prédominance Biens conso et BTP



Une prédominance unique dans les biens inter.



Les cartes qui suivent ont été établies à partir d'un traitement de la base de données SIRENE



Les biens de consommation connaissent une diffusion assez équilibrée sur l'ensemble du territoire régional. Cette activité est essentiellement représentée en AURA par les industries : agro-alimentaires, textiles et de fabrication de meubles.

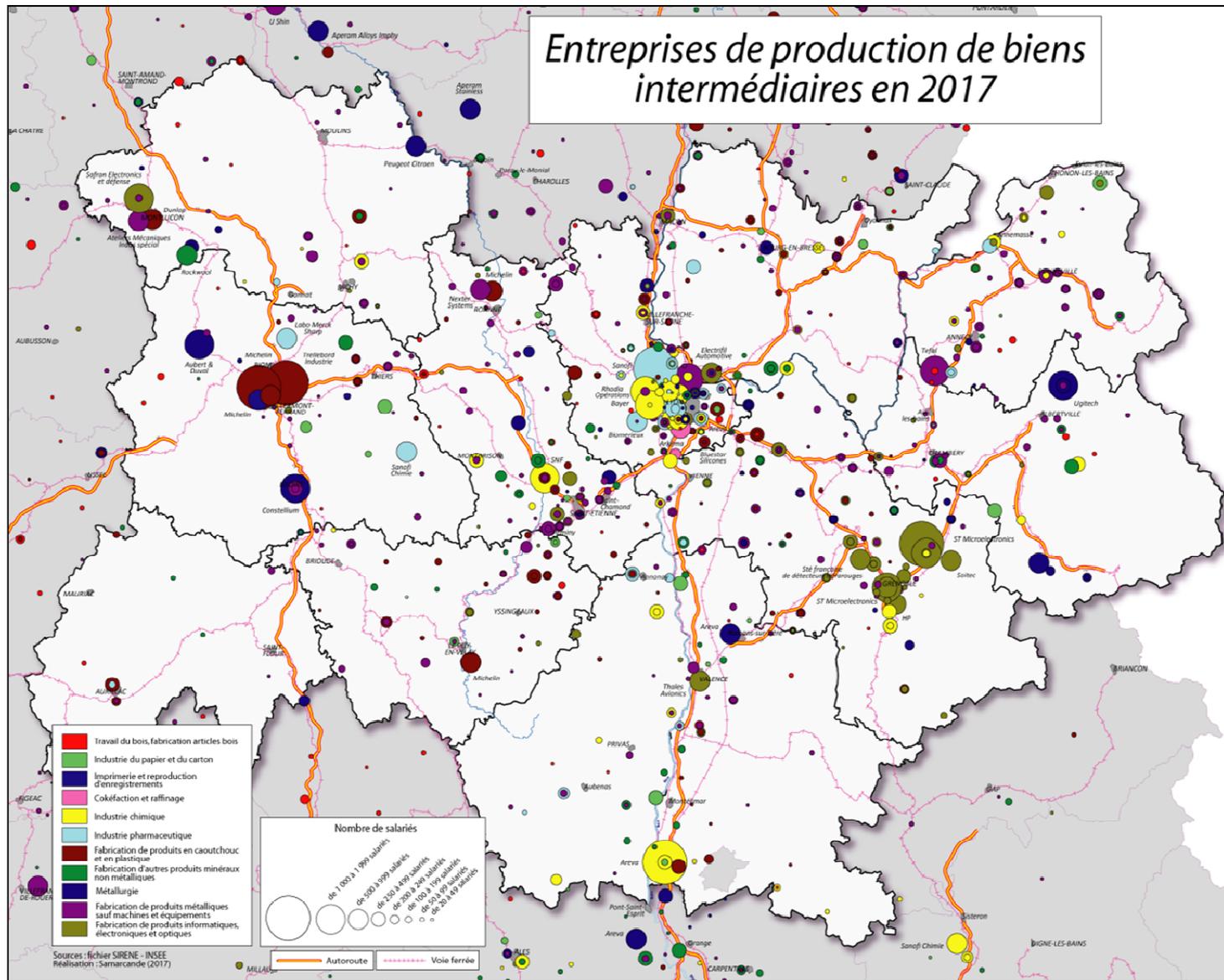
Des pôles se dégagent néanmoins autour d'axes et de métropoles :

- Le pôle lyonnais ;
- complété par un axe Vallée du Rhône au nord (à Villefranche/Saône) et au Sud jusqu'à Valence ;
- Le pôle stéphanois ;
- Le pôle clermontois ;
- Les Alpes ;
- l'espace Nord-Loire / Est-Allier



ARIA Rhône-Alpes

Entreprises de production de biens intermédiaires en 2017

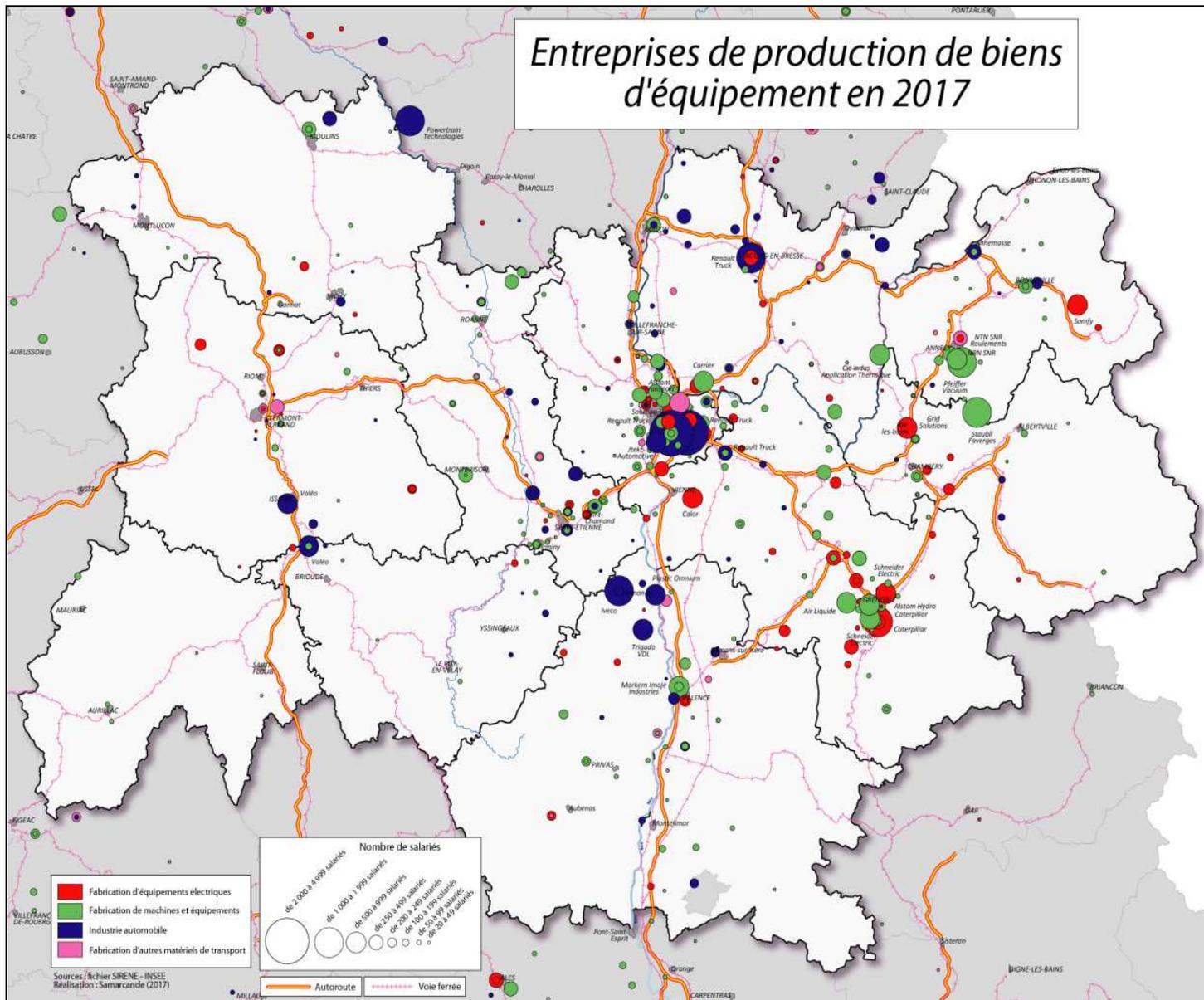


Les biens intermédiaires connaissent une diffusion plus importante que les autres catégories et des pôles assez spécialisés se dégagent. Ces industries sont présentes via la chimie- parapharmacie, la métallurgie, l'imprimerie et les produits informatiques-électroniques avec :

- Le pôle lyonnais au cœur de l'aire métropolitaine et plutôt à l'Ouest, porté par les industries de chimie-pharmacie ;
- complété par un axe Vallée du Rhône Nord-Sud jusqu'à Montélimar (chimie, BTP, papier-cartons) ;
- Les pôles stéphanois (métallurgie, chimie) et clermontois autour du caoutchouc-plastique ;
- Le pôle grenoblois (produits informatiques et électroniques) ;
- le pôle de Montluçon assez diversifié.



Entreprises de production de biens d'équipement en 2017



Les biens d'équipement connaissent une assez grande concentration. Cette catégorie est présente via les filières automobiles, moyens de transport, équipements électriques et machines industrielles.

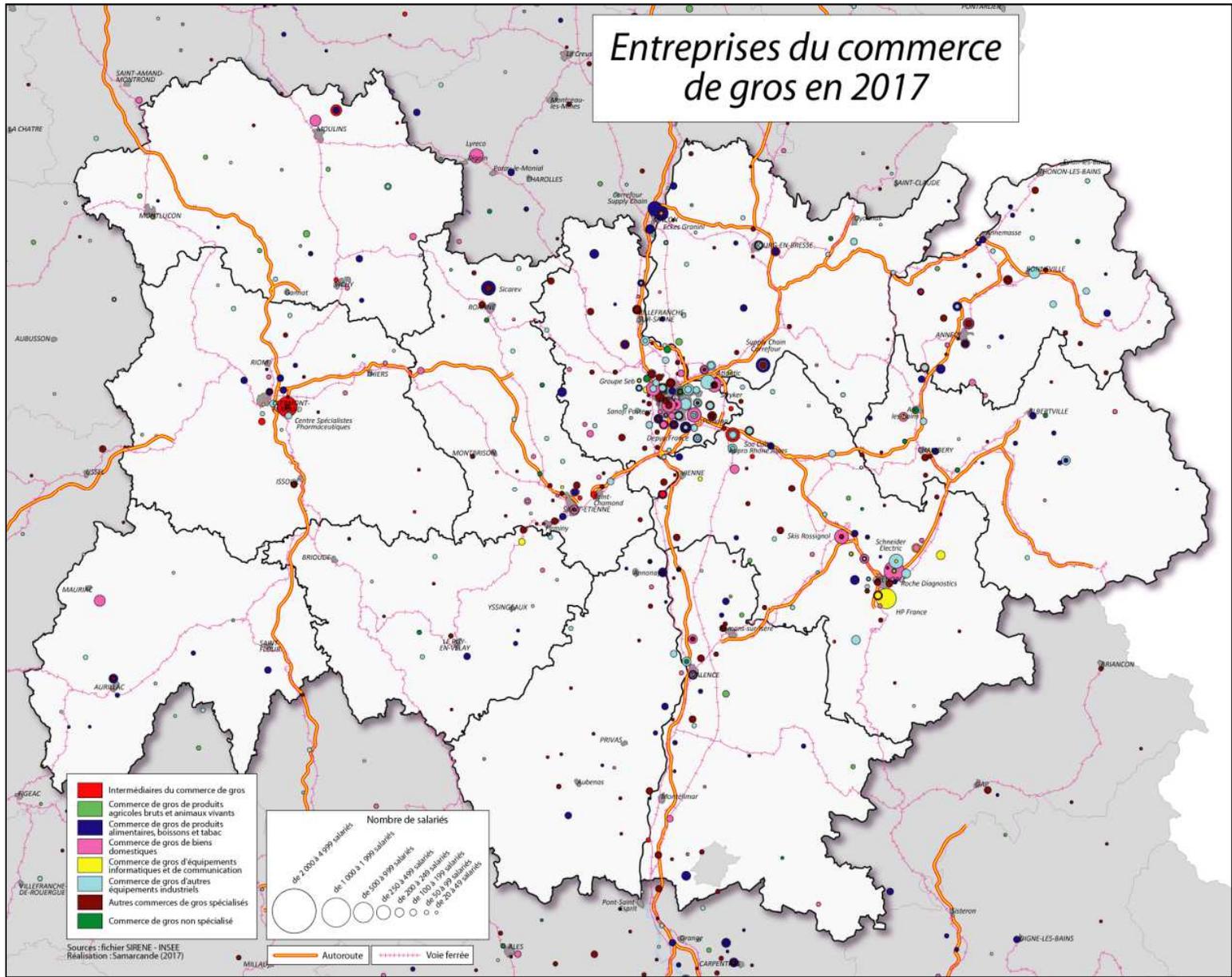
Les pôles de concentration sont bien identifiables autour de 4 espaces :

- Le pôle lyonnais très diversifié mais dominé par des établissements automobiles et de machines-équipements ;
- Le pôle Ouest des Savoies sur machines et équipements ;
- Le pôle Drôme-Ardèche Nord sur l'automobile notamment ;
- Le pôle grenoblois dans pour es équipements électriques et machines (en prolongement des biens intermédiaires) ;
- D'autres localisations plus petites (Bourg-en-Bresse, Issoire, Saint-Etienne,...).



Groupe Staubli

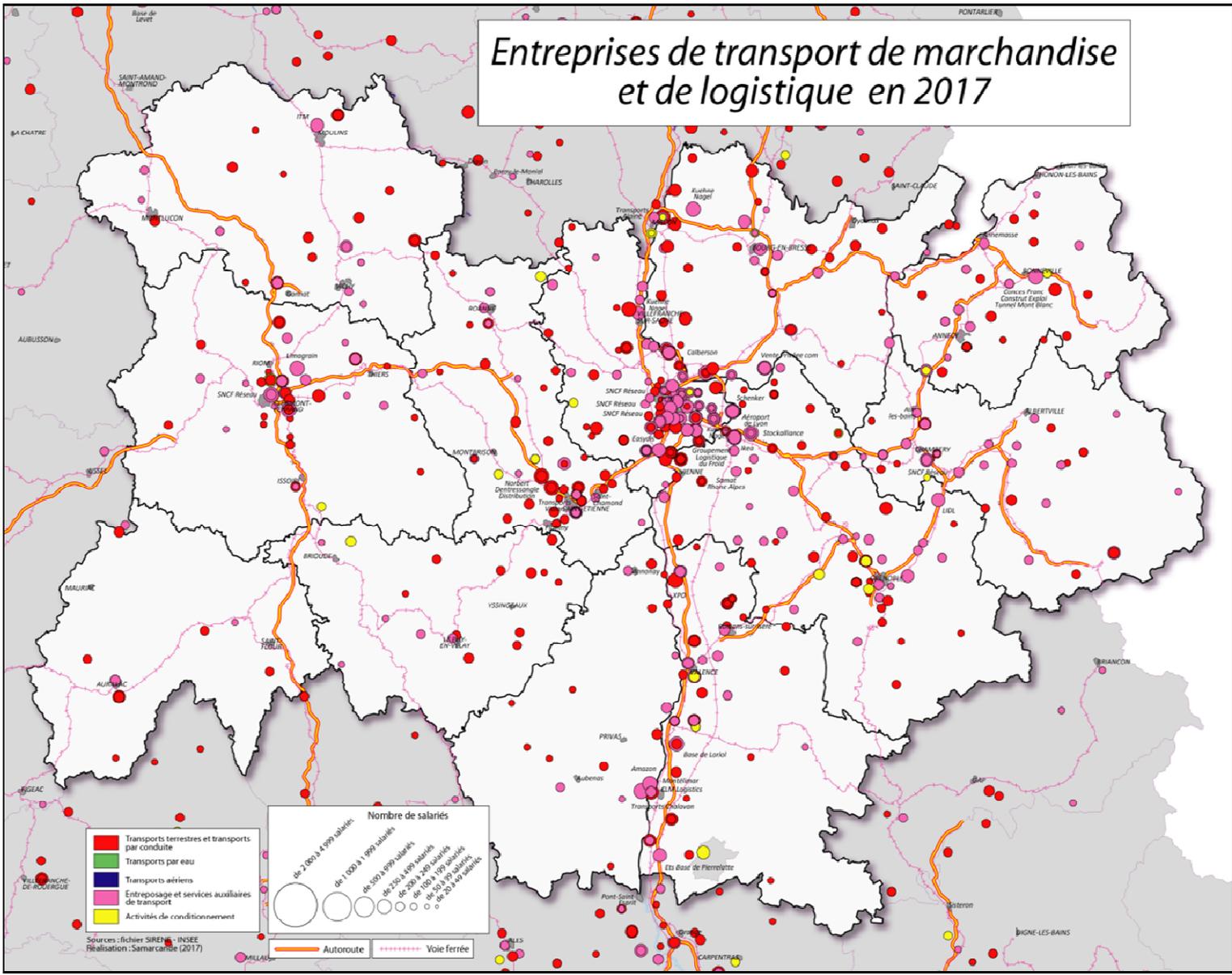
Entreprises du commerce de gros en 2017



Les établissements du commerce de gros sont des générateurs de flux logistiques massifiés. Les sites les plus importants sont localisés pour l'essentiel au plus proche des grandes villes du fait d'une nécessité de proximité avec leurs clients (commerces de détails, CHR,...).

Ainsi, le pôle régional principal est-il l'aire métropolitaine lyonnaise. Des pôles secondaires coexistent avec Clermont-Ferrand, Grenoble et Saint-Etienne. En complément, un maillage régional se distingue avec une présence moins intense dans des espaces moins agglomérés.

Entreprises de transport de marchandise et de logistique en 2017



Les établissements de transport de marchandises et de la logistique sont à l'image du commerce de gros très concentrés au plus près des métropoles pour répondre notamment aux besoins endogènes des secteurs industriels, commerciaux et tertiaires.

Cependant, ces établissements sont aussi disséminés sur des territoires (avec des concentrations moins imposantes).



Mecalux-DHL



2.1.4. Une région place forte de la Grande Distribution (GD)

La grande distribution est un générateurs important de besoins logistiques en général et de surfaces en particulier. Ces entrepôts sont préférentiellement situés au plus proches des grandes agglomérations et des diffuseurs autoroutiers afin de desservir de manière optimale les aires de marché. Avec **68 plates-formes logistiques**, gérées en interne par un grand distributeur ou par un prestataire, la région représente **13% des plates-formes du secteur et 13% des m²**. Elle est la 2^{ème} région française, derrière l'Île-de-France et à égalité avec les Hauts-de-France.

Les sites logistiques des grands distributeurs sont essentiellement localisés en Rhône-Alpes avec 61 établissements, dont 34 dans la seule région lyonnaise notamment :

- ❑ Sur le secteur A43 **St Priest St Quentin Fallavier** (non alimentaire)
- ❑ Sur le Nord Est secteur **Meyzieu Miribel** (2 PF ITM),
- ❑ Sur le Sud **croisement A7-A47** (secteur alimentaire),
- ❑ Sur l'Est à **St Vulbas** (alimentaire et non alimentaire).

	m ²	%	Nbre entrepôts	%
Île-de-France	2 182 210	16%	76	14%
ARA	1 732 906	13%	68	13%
NPDC Picardie	1 727 679	13%	69	13%
Occitanie	1 267 080	9%	40	8%
Pays de la Loire	1 254 651	9%	41	8%
Nouvelle Aquitaine	1 179 063	9%	51	10%
Grand Est	990 358	7%	50	10%
PACA	820 800	6%	35	7%
Centre Val de Loire	686 638	5%	29	6%
Normandie	613 499	5%	22	4%
Bretagne	504 554	4%	25	5%
Bourgogne Franche Comte	487 905	4%	19	4%
Corse	0	0%	0	0%
	13 447 343	100%	525	100%

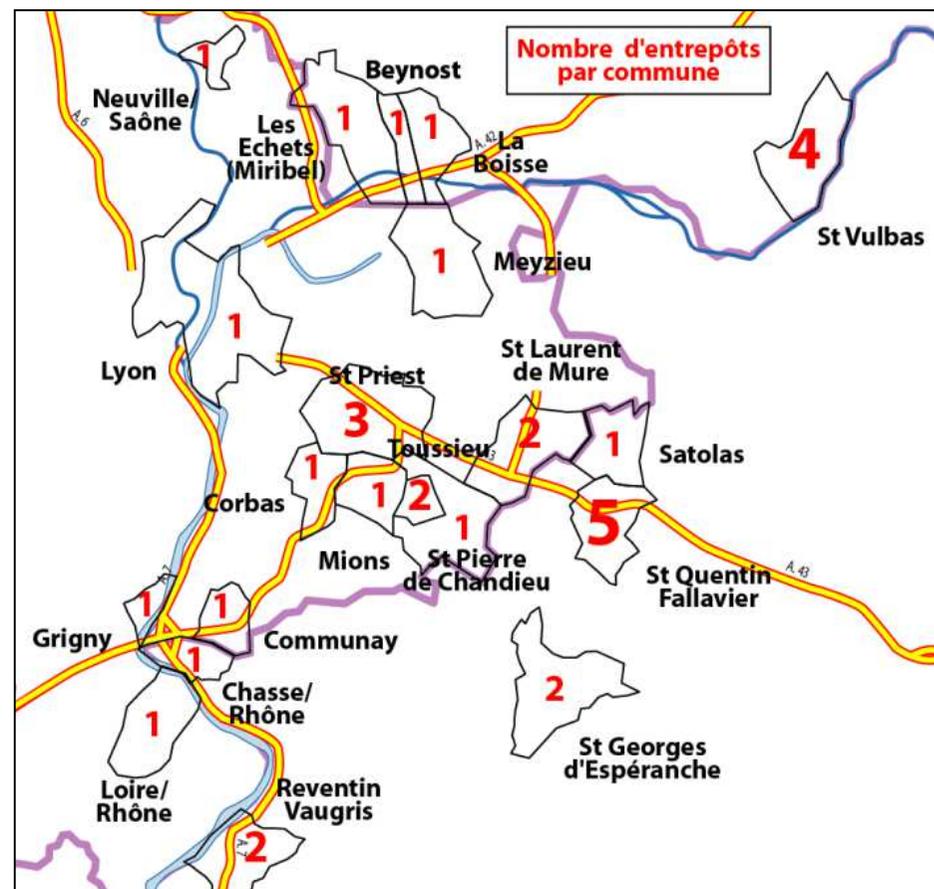
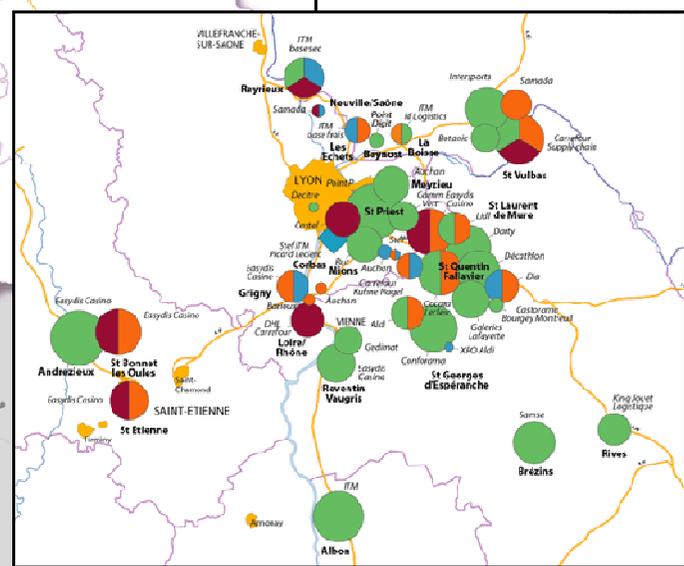
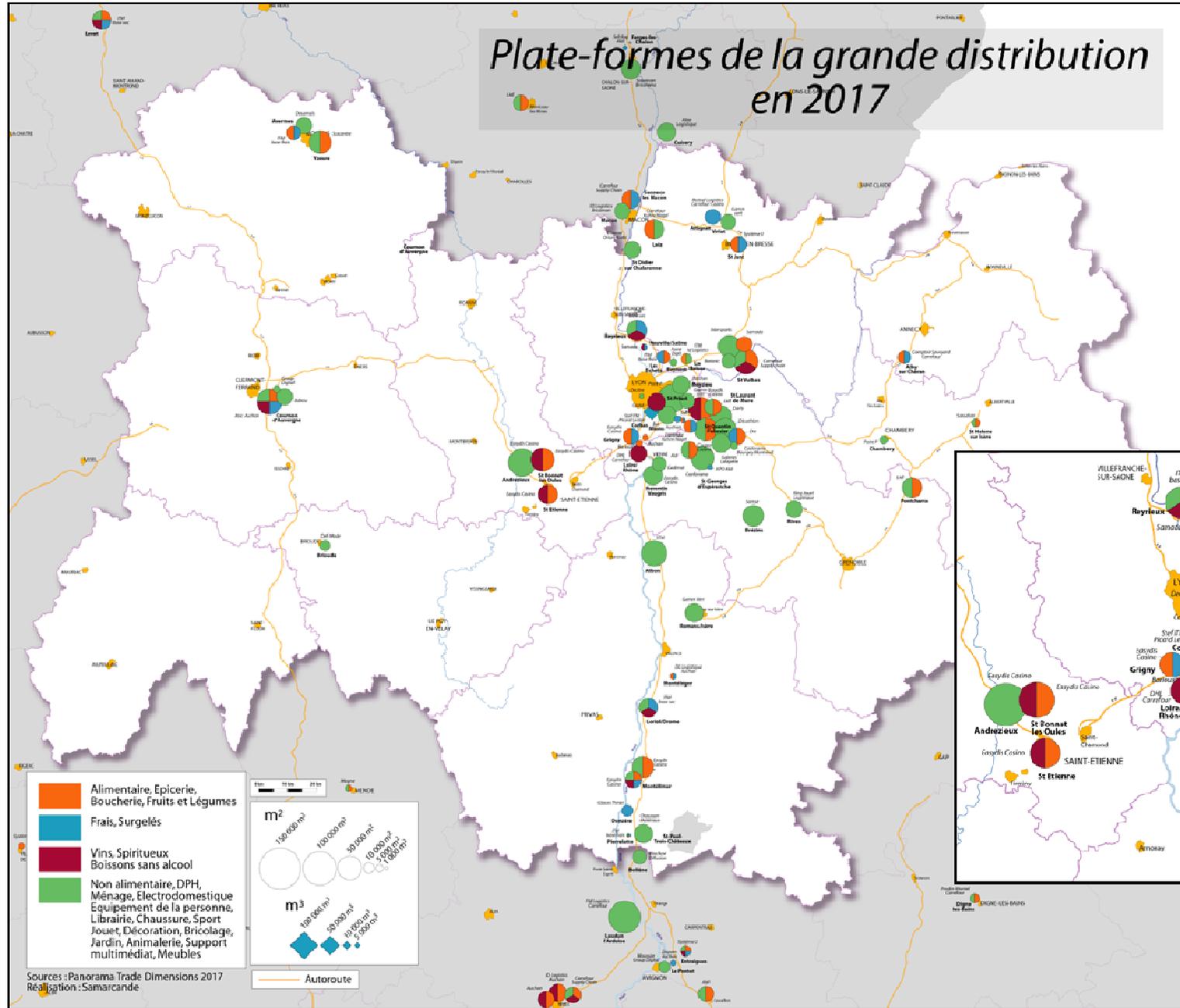


Plate-formes de la grande distribution en 2017



Les implantations de la Grande Distribution sont dominées par des logiques :

- ❑ **De marché** et de proximité des bassins de consommation : Lyon, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Grenoble
- ❑ **D'infrastructure autoroutières** : axe A6-A7, A40, croisements RN7-RCEA
- ❑ **D'histoire** : Casino à Saint-Etienne
- ❑ **D'offres immobilières** et d'aménagement : St Vulbas, Parc Industriel de la Plaine de l'Ain



2.2. Les grands inducteurs de logistique endogène : la population et les bassins de consommation

A l'image du tissu économique, la Région constitue un territoire hétérogène en termes de dynamiques socioéconomiques.

Cette hétérogénéité, se retrouve dans divers indices :

- 1) Des PIB par habitant très inégaux allant de 19 000 euros par habitant en Ardèche à 38 700 dans le Rhône qui produit 20,6% du PIB régional contre seulement 1,8% pour le Cantal,
- 2) Une densité de population très différente selon les départements de 2538 habitants/km² sur le Rhône à 26 dans le Cantal,
- 3) Une concentration de la population sur les quatre aires urbaines qui accueillent plus de 450 000 habitants (Lyon, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand et Grenoble) et polarisent 50% de la population régionale ; l'Isère et l'aire métropolitaine lyonnaise concentrant à elles seules 33% de la population régionale sur 11% de la superficie régionale.

La dynamique logistique qui sera abordée dans la suite de ce texte et qui traduit les déterminants de la logistiques (industrie et besoins des bassins de consommation) sera également concentrée : 28% de cette dynamique de construction d'entrepôts est concentrée sur le Département du Rhône et 20% sur l'Isère soit au total pour les deux départements 48% des m² bâtis en région sur 15% de la superficie régionale. **Cette concentration est rarement neutre sur l'acceptabilité de la logistique et de ces effets (générations de trafics, difficultés de recrutement, problématique à terme de la mobilisation du foncier pour un type d'activités devenant dominant,...).**

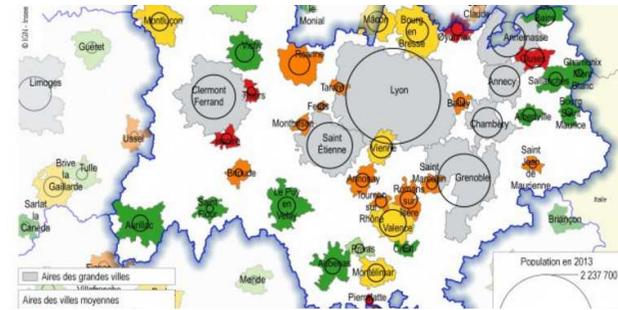
PIB par habitant et par département

Département	GDP/hab	PIB
Ain	22100	13834600
Allier	21500	7374500
Ardèche	19000	6118000
Cantal	20800	3057600
Drôme	27500	13722500
Haute Loire	19400	4403800
Haute Savoie	25900	20279700
Isère	27900	34707600
Loire	23800	17540600
Puy de Dôme	27800	17903200
Rhône	38700	17144100
Savoie	29300	12511100

Source : GDP Eurostat et INSEE 2014

Les grands inducteurs de la logistique endogène, Ce qu'il faut retenir

- ❑ Un profil industriel fort, notamment sur les biens de intermédiaires
- ❑ Un tissu industriel à la fois polarisé dans les grandes agglomérations de la région (Lyon, Clermont-Ferrand, Grenoble et Saint-Etienne) et diffus dans des logiques d'axes (Vallée du Rhône, Sillon Alpin)
- ❑ Une population fortement métropolisée
- ❑ Des profils économiques disparates selon les départements
- ❑ Une région pas plus exogène que d'autres



11,6 % du PIB national
Un ratio VA industrielle / VA totale = 18 % (taux national = 14 %)



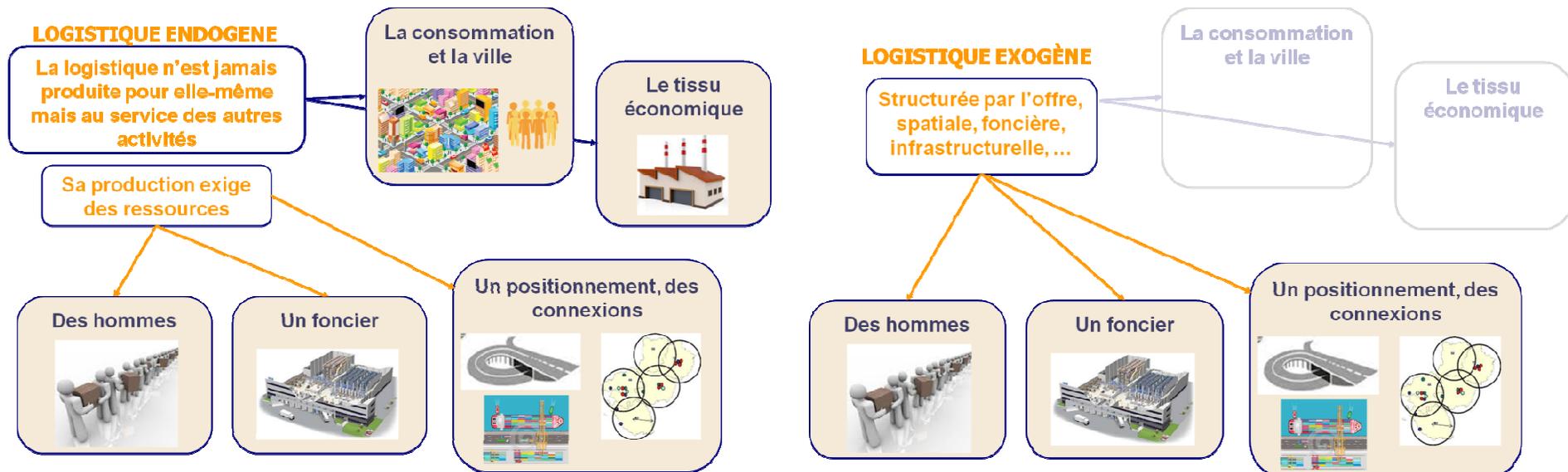
12,4 % de la population active française



Un taux de chômage de 8,8 % (taux national (France Métropolitaine) : 9,9 %)

Source INSEE

2.3. Une région attractive pour des logistiques endogènes et exogènes



3. Un grand territoire logistique (le 2^{ème} français) mais une dynamique en ligne avec la place de la région dans les grands agrégats

3.1. Le territoire ressource : les critères de choix d'implantation

La dynamique d'implantation des sites logistiques pour les entreprises disposant d'une logique et d'une démarche rationnelle de gestion, suit un processus générique, qui peut évidemment varier dans la forme selon le lieu et les circonstances et être perturbé par un certain nombre de contraintes ou d'opportunités.

Cette dynamique repose, d'une part, sur l'analyse des besoins à satisfaire et des opérations à réaliser et, d'autre part, sur une analyse territoriale itérative.

L'entreprise recherche d'abord une localisation globale correspondant à la vocation spatiale et factuelle du site (logistique de distribution régionale, nationale, européenne, logistique industrielle, etc...). C'est la nature géographique du marché qui va être la variable de base, notamment au travers de la recherche du barycentre, c'est-à-dire le point optimal calculé arithmétiquement à partir des coordonnées géographiques des clients à desservir et du poids relatif de ceux-ci. L'objectif dans ce cas est de trouver le site optimal qui minimise les coûts de transport. Une fois le barycentre identifié, on recherche la meilleure accessibilité macro-géographique, c'est-à-dire la meilleure localisation possible en regard de la desserte en infrastructures de transports et des obstacles géographiques (rapport espace/temps).

Dans un deuxième temps, une fois la localisation optimale identifiée, on recherche la meilleure implantation possible au niveau micro-géographique ou urbain. On recherche la proximité du plus grand nombre de clients, notamment en zone urbaine, l'existence de zones d'activités ou de zones logistiques dédiées dans le périmètre ciblé, la disponibilité de terrains et les coûts fonciers les plus bas, les infrastructures d'accès locales, d'abord routières, puis multimodales (ferroviaires notamment).

Enfin, quand le site optimal est trouvé, on analysera les conditions concrètes de fonctionnement sur le site ciblé, et notamment les relations fonctionnelles existant avec les autres acteurs locaux du système logistique, la disponibilité et les conditions d'emploi, les conditions locales de circulation, les interfaces environnementales (zones urbanisées, zones sensibles, etc...), les coûts de transport et les coûts d'exploitation, les services existant tant pour les entreprises que pour les personnes, etc...

Face à cette démarche d'investigation, les entreprises confrontent les différentes possibilités d'accueil possibles, la nature et la qualité de l'offre des collectivités les mettent en concurrence. Il existe un fort déterminisme dans les implantations logistiques ; la géographie humaine et économique est ainsi une variable clé qui induit des processus récursifs en matière de localisation des sites logistiques (effet d'agglomération, importance majeure de se positionner au plus près des marchés, comportement grégaire des acteurs, influencés par les principaux décideurs que sont les investisseurs et les grands prestataires logistiques) et favorise ainsi généralement les grandes régions métropolitaines.

3.2. Une dynamique importante mais très concentrée

Les données relatives à la dynamique logistique sont issues d'un traitement de la base de données Sitadel pour les opérations commencées d'une superficie (de bâti) supérieure à 1 000 m². Ces données ne portent que sur les permis de construire. **Elle ne peut donc pas être considérée comme une donnée sur les stocks d'entrepôts puisque les destructions ou les changements de vocation ne sont pas pris en compte.** L'analyse sur longue période permet toutefois d'identifier des mouvements de polarisation et donne une image si ce n'est du stock du moins des espaces sur lesquels la logistique s'est développée à diverses périodes. L'analyse a été menée sur la période 1975 – 2015. Les surfaces sont des SHON. Les données sont consolidées par commune puis département puis région. Les données sur une année par commune peuvent représenter 1 seule opération (éventuellement très grande) ou plusieurs opérations (qui peuvent être individuellement supérieure à 1 000 m² mais demeurer assez modeste).

3.2.1. 2^{ème} région logistique de France

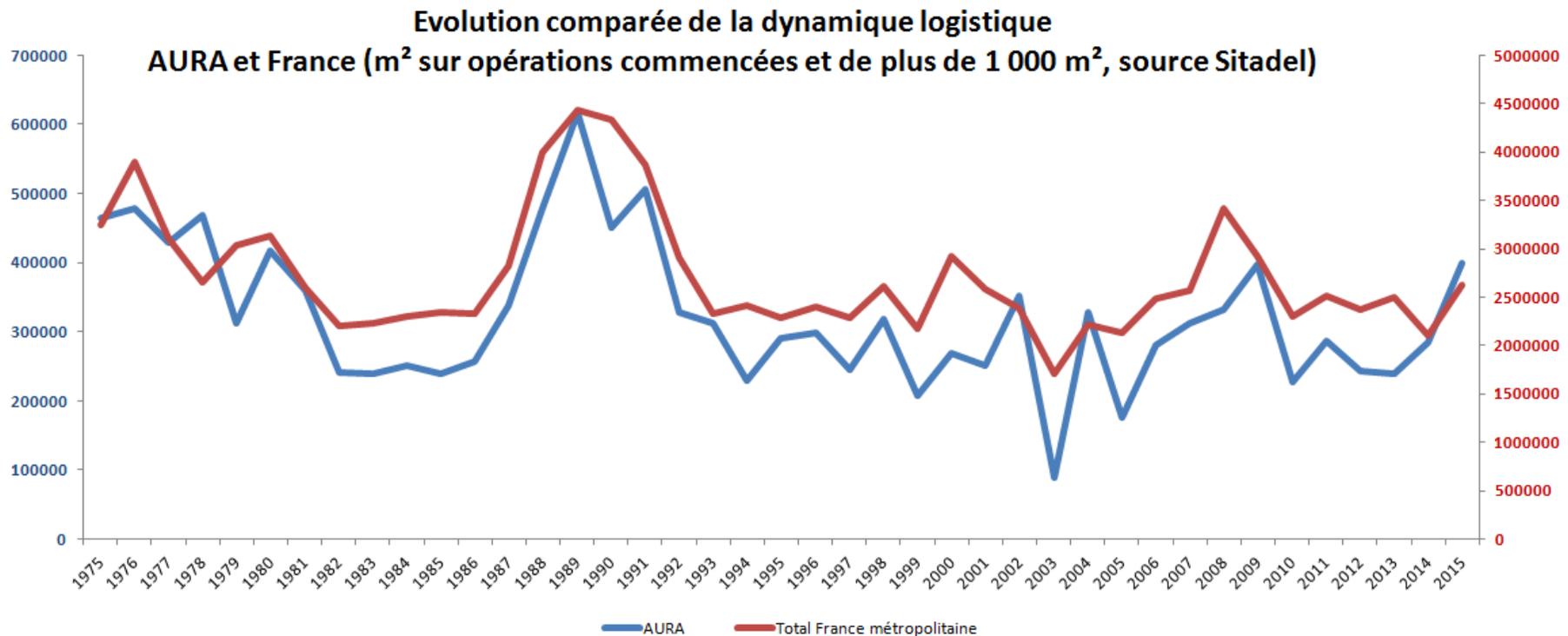
- Entre 1975 et 2015, il s'est construit **13 millions de m²** d'entrepôts de plus de 1 000 m² en région. Cela fait d'AURA la 2^{ème} région logistique française avec **12 % des surfaces nationales**.
- Il s'est construit annuellement **323 041 m²**.
- Ses surfaces représentent des densités logistiques variables :
 - de très forte pour le Rhône,
 - à faibles pour la Savoie, l'Ardèche, l'Allier, la Haute-Loire, le Cantal.
 - Sans être équivalentes à la moyenne nationale, les densités en Isère, Ain, Drôme, Puy de Dôme, Loire et Haute-Savoie apparaissent moins comme des données extrêmes.
- Si on applique un COS compris entre 0,25 et 0,45 ces surfaces bâties représenteraient une mobilisation totale de foncier d'environ 3000 à 5000 ha sur la période soit entre 70 et 130 ha par an.

Surface total « entrepôt » de 1975 - 2015 (opérations de plus de 1 000 m²)

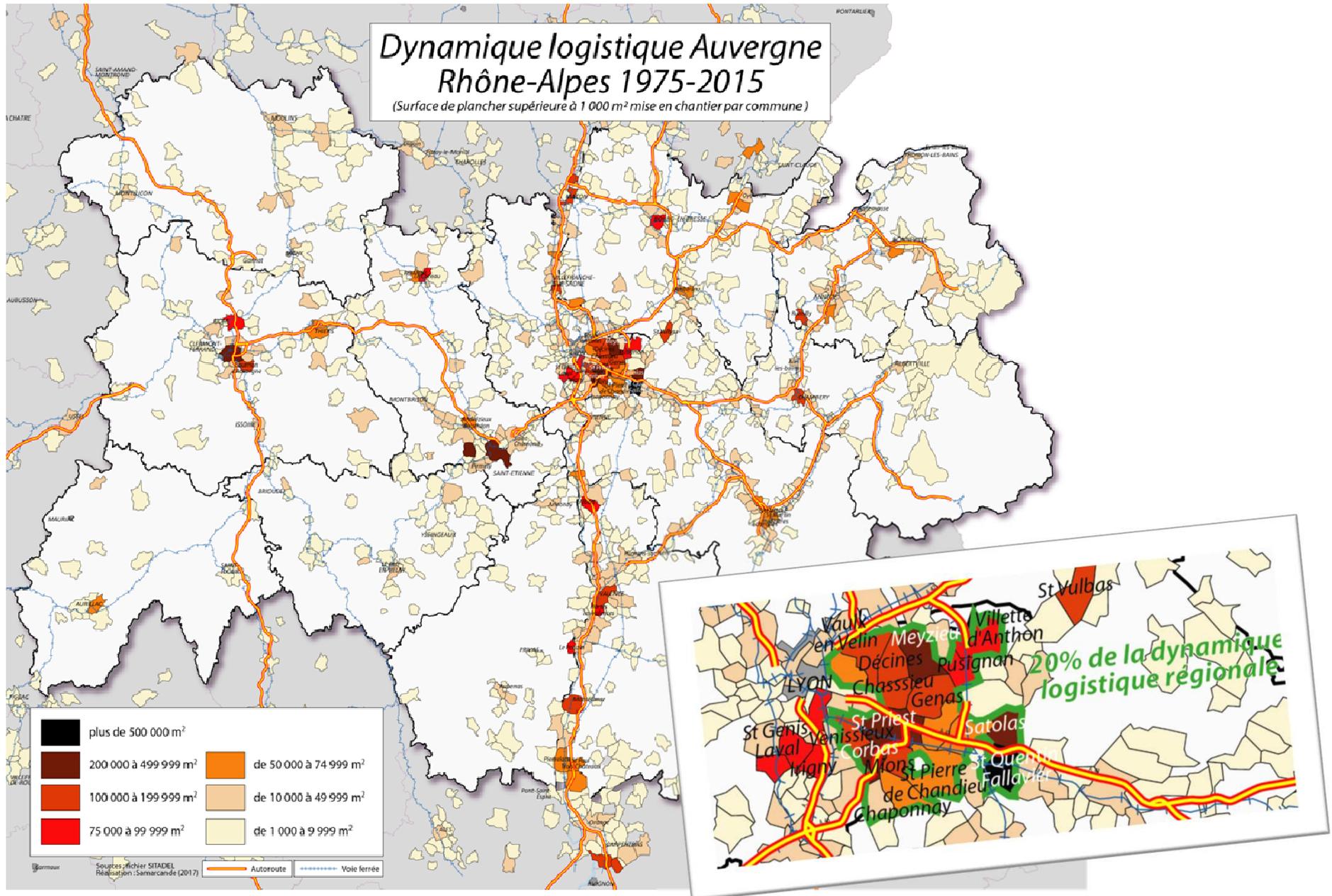
	Total en m ²	%	Moyenne annuelle en m ²	m ² / 100 km ² de superficie du département
RHONE	3 763 575	28%	91 795	1 386
ISERE	2 704 793	20%	65 971	364
AIN	1 264 058	10%	30 831	219
DROME	1 150 683	9%	28 065	176
PUY-DE-DOME	997 471	8%	24 329	125
LOIRE	963 086	7%	23 490	201
HAUTE-SAVOIE	960 745	7%	23 433	219
SAVOIE	549 494	4%	13 402	91
ARDECHE	326 521	2%	7 964	59
ALLIER	300 140	2%	7 320	41
HAUTE-LOIRE	158 438	1%	3 864	32
CANTAL	105 695	1%	2 578	18
Total général	13 244 699	100%	323 041	191
France	112 118 679		2 734 602	174
Part de AURA		12%		
France hors IDF	93 066 310		2 269 910	147

3.2.2. Les années 90 : années logistiques

- La dynamique régionale a suivi une courbe assez proche de celle observée au niveau national avec trois grandes périodes ou « pics » :
 - La fin de années 70 – début des années 80,
 - les années 90 plus forte période de construction d'entrepôts.
 - Le milieu des années 2000.
- Cette analyse doit toutefois être prise avec précaution car les courbes portent sur des m² consolidés, mais ces derniers peuvent avoir été très fortement influencés par une très grosses opération.
- La période récente semble également être marquée par une reprise de la dynamique tirée par les stratégies des grands distributeurs (qui déspecialisent leurs entrepôts, re-centralisent donc leurs stocks et automatisent leurs nouveaux sites qui sont de plus en plus souvent des sites XXL d'une superficie supérieure à 50 voire 60 000 m²) et des acteurs du e-commerce qui s'implantent ou se développent en France sur des sites automatisés donc également XXL.

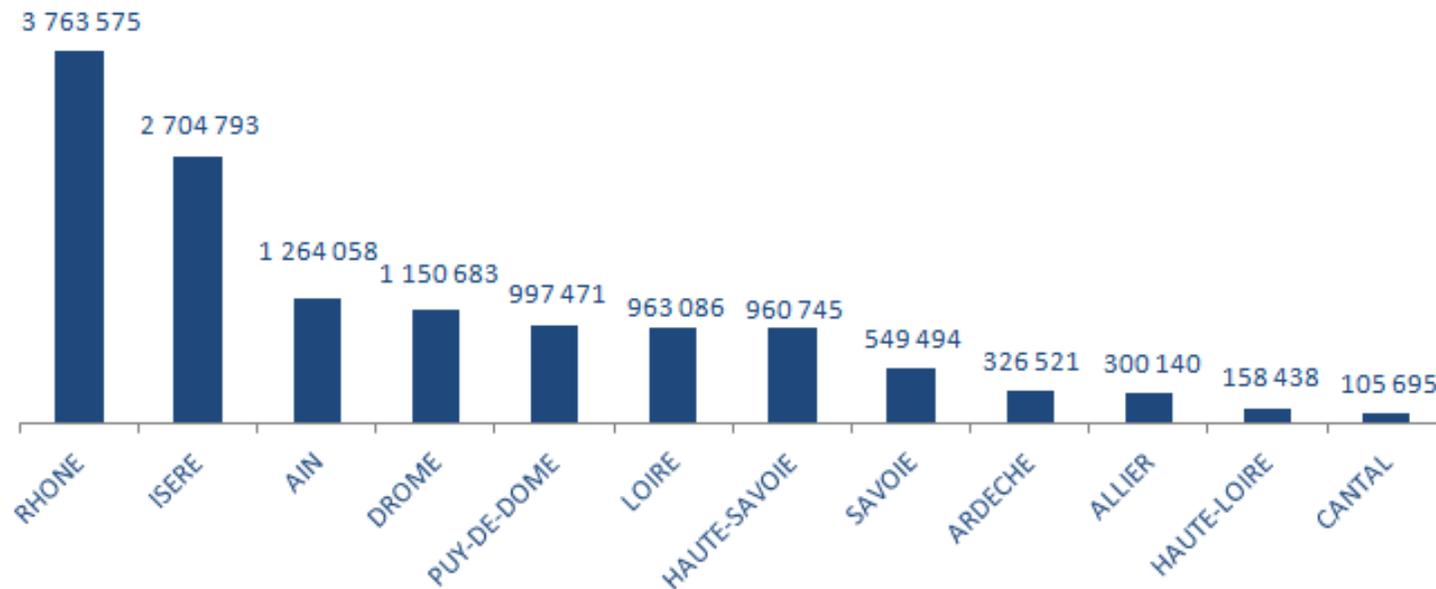


3.2.3. Une dynamique concentrée



- ❑ La carte de la dynamique montre une logistique métropolisée autour de : Lyon, le Nord-Est lyonnais (Plaine de l'Ain notamment), Clermont-Ferrand et Saint-Etienne.
- ❑ Néanmoins, des logiques d'axes sont aussi observées sur la vallée du Rhône (de Mâcon à Montélimar) et de Grenoble à Annecy.
- ❑ **Deux départements (le Rhône et l'Isère)**, pèsent pour la moitié du total régional tandis que les départements auvergnats sont peu influant (12% du total régional),
- ❑ L'agglomération lyonnaise dont St Quentin Fallavier représente une part importante de la dynamique respectivement 20% de la région, 3,5 Mm² et 5% de la région, 900 000 m².

Dynamique logistique (données Sitadel sur les opérations commencées de plus de 1000 m² entre 1975 et 2015 en m²)



3.2.4. Un éclairage sur la taille des opérations

	Nombre d'opérations	m ² de shon	Taille moyenne d'une opération
SATOLAS-ET-BONCE	6	193 493	32 249
OYTIER-SAINT-OBLAS	1	26 398	26 398
RIOM	4	64 053	16 013
SAINT-QUENTIN-FALLAVIER	40	609 300	15 233
RIVES	3	38 981	12 994
SAINT-VULBAS	7	76 297	10 900
BOISSE	1	10 321	10 321
Total général	1 665	5 674 665	3 408

	Nombre de communes
Jusqu'à 3 opérations sur la période	442
De 4 à 9	81
De 10 à 18	19
19 opérations et plus sur la période	12

Des opérations de taille moyenne < ou = à 3 408 m ²	461
de 3 409 à 4 999 m ²	43
de 5 000 à 9 999 m ²	43
10 000 et plus de 10 000 m ²	7

On peut distinguer 3 groupes de valeurs extrêmes :

- Les **communes de grande logistique** qui ont développé des grosses opérations, de plus de 10 000 m² en moyenne avec parfois un grand nombre d'opérations
- Les **communes actives** qui ont développé un nombre notable d'opérations (plus de 19) de taille moyenne non négligeable (entre 5 000 et 10 000 m²)
- Les communes « **atomisées** » qui ont développé plus de 19 opérations sur la période mais pour une taille moyenne d'opération inférieure à 5 000 m².

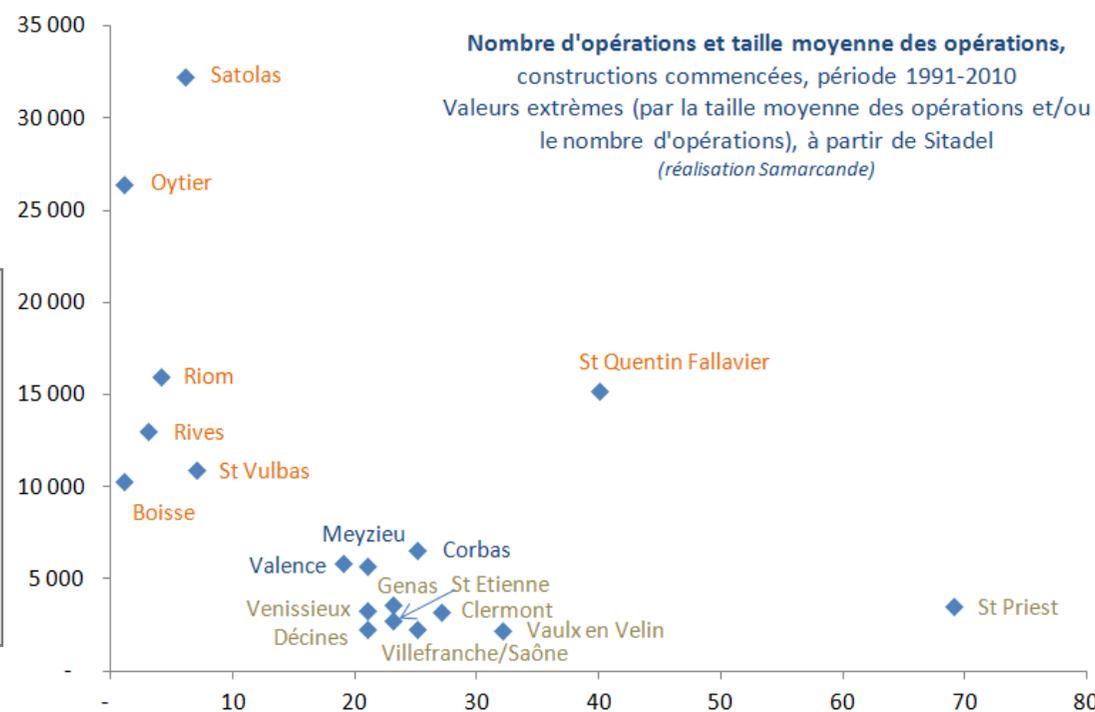
L'analyse qui suit a été réalisée sur la période 1991-2010 pour laquelle nous disposons d'informations relatives à la fois au nombre d'opérations et à la surface en m² (pour les surfaces commencées de plus de 1 000 m²).

Sur l'ensemble de la région et sur les 19 années couvertes :

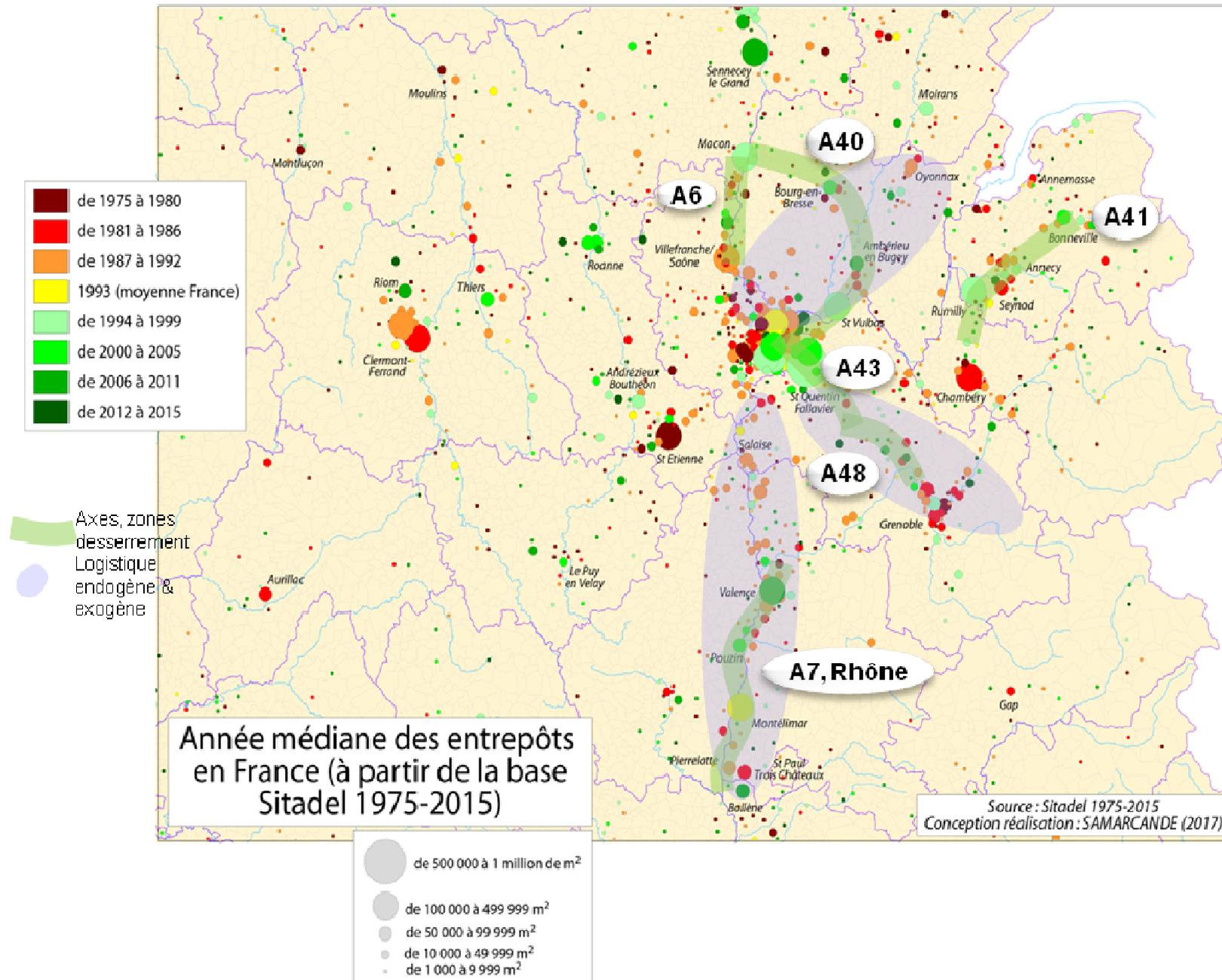
- Le nombre totale d'opérations est de 1 665 correspondant à 554 communes,
- Ces opérations ont représenté au total 5,67 millions de m²,
- Il y a eu en moyenne 3 opérations par an et par commune,
- La taille moyenne d'une opération est de 3 400 m².

En nombre d'opérations : 442 communes ont enregistré au plus 3 opérations sur la période, seules 12 ont enregistré 19 ou plus de 19 opérations sur cette période (de 19 ans).

En nombre de m² moyen par opération, 461 communes ont connu des opérations dont la taille moyenne est inférieure ou égale à la moyenne (de 3400 m²).



3.2.5. Une dynamique logistique marquée par des effets « corridors » et par une logique de desserrement



Le phénomène de déconcentration logistique des villes-centres vers les périphéries, observable sur nombre d'autres régions françaises, est aussi en cours sur la Région. En conséquence, un étalement et une dispersion des services logistiques est à l'œuvre.

Ainsi, les dynamiques sont quasi-semblables sur les différentes agglomérations avec quelques cas cibles :

- ❑ **Sur l'aire métropolitaine lyonnaise**, des dynamiques anciennes au plus proches de la ville-centre et au Nord-Est et des dynamiques plus récentes au Sud-Est ;
- ❑ **Sur Clermont-Ferrand**, une dynamique ancienne similaire au plus près de la ville-centre et un développement plus récent au Nord (sur Riom notamment) ;
- ❑ **Dans l'agglomération grenobloise**, des dynamiques plutôt anciennes le long des A48-A41 ;
- ❑ **Dans les départements savoyards**, une dynamique plus récente sur les aires urbaines d'Annecy et Bonneville que sur Chambéry.

L'Axe Vallée du Rhône connaît lui des dynamiques contrastées avec un pôle valencien plus récent et des pôles plus anciens (Villefranche/Saône et le Sud Drôme).

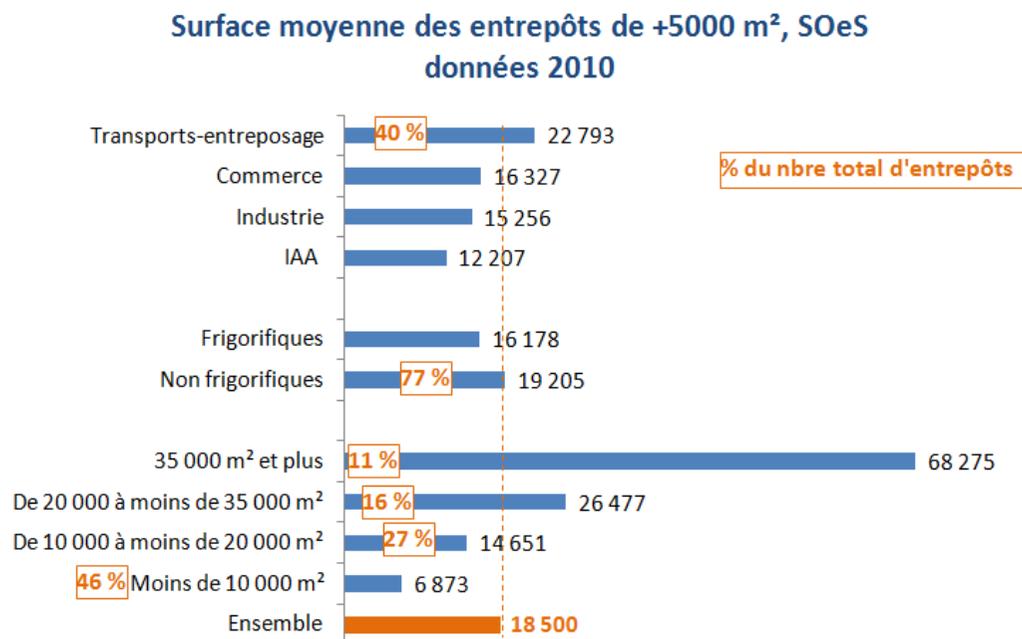
3.2.6. Les fonctionnalités

L'information quant aux opérations qui sont réalisées dans les entrepôts existe pour la France. Les données qui suivent tirée de l'enquête entrepôt de 2010 (publiée par le SoeS) fournit donc uniquement un éclairage.

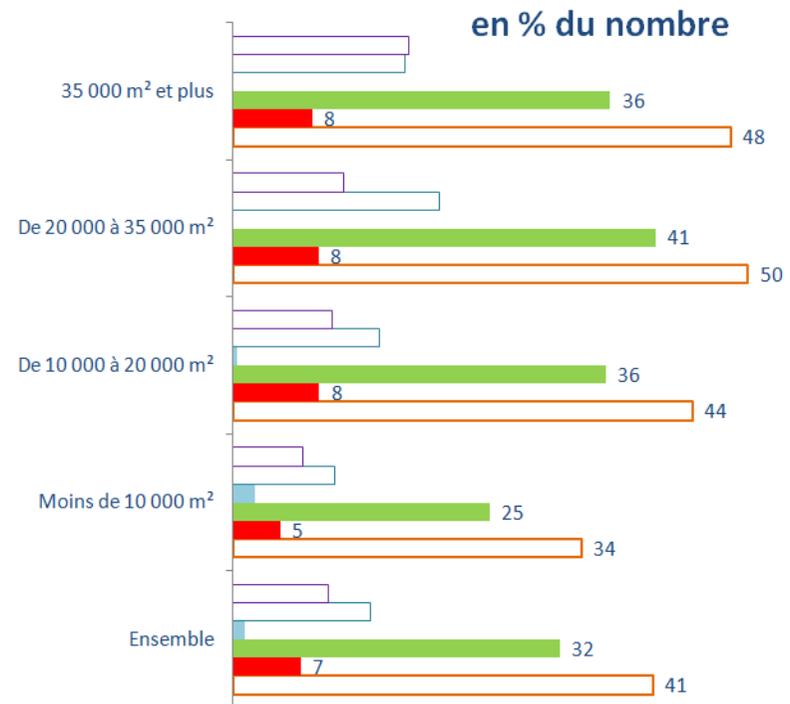
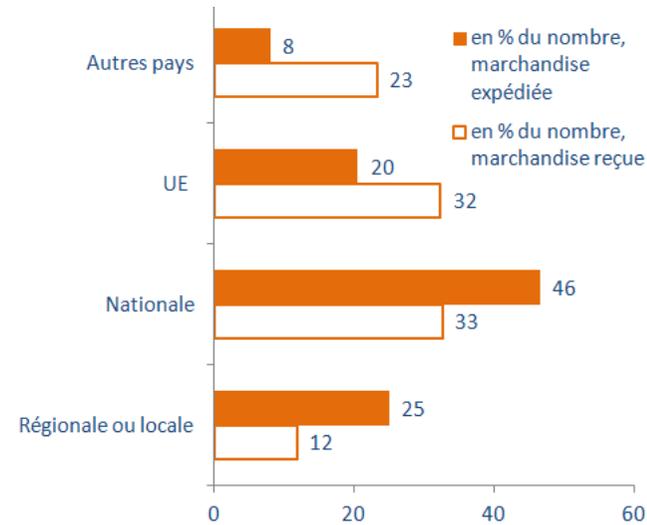
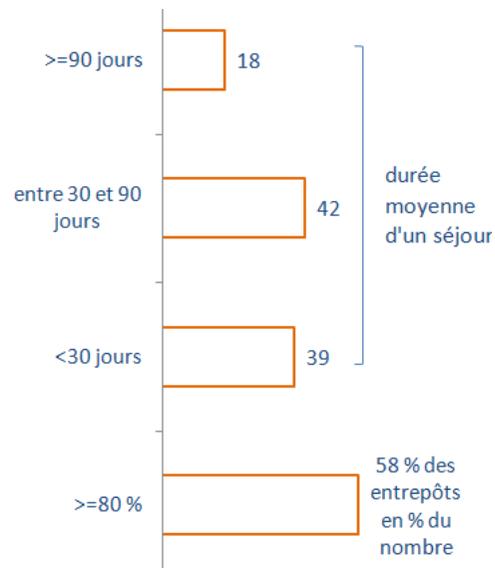
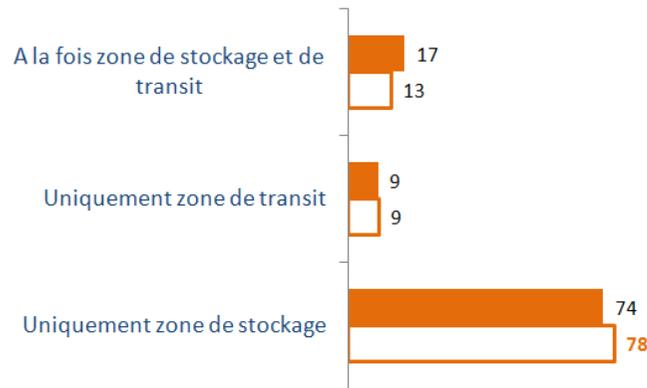
Ces données fournissent également des éléments sur les tailles d'entrepôts. La taille moyenne en France est de 18 500 m² mais en 2010. Cette moyenne a probablement augmenté depuis.

Le stockage est la principale fonction des entrepôts et, au regard des données, les logiques de 0 stocks sont davantage des ambitions qu'une réalité.

Enfin la majorité des entrepôts a une vocation nationale et peu d'entrepôts sont des lieux de réalisation d'opérations de finition de production (co-manufacturing par exemple).



Vocation des entrepôts de +5000 m², SOEs données 2010



- Agrément sous douane, commission en douane
- Groupage, dégroupage pour le transport
- Congélation, décongélation
- Conditionnement, étiquetage, copacking
- Assemblage, comanu-facturing
- Services complémentaires

3.2.7. Un enjeu d'obsolescence-requalification

L'obsolescence des entrepôts logistiques est un enjeu majeur du secteur. Il n'existe toutefois pas de base de données pour l'analyser et seules des études monographiques permettraient de le faire.

L'exploitation de la base de données Sitadel permet une approche mais qui doit être appréciée avec précaution. La date de commencement des travaux étant connue, il est possible de définir une année médiane, pour chaque commune. Cette année répartit la population (c'est-à-dire les mètres carrés) en deux classes numériquement équivalentes (il s'est donc construit autant avant cette date médiane qu'après). Lorsque la date médiane est ancienne (par exemple 1980) on peut estimer que la dynamique logistique l'est également et que les entrepôts sont susceptibles de souffrir aujourd'hui d'un problème d'obsolescence. Toutefois il convient de rappeler que Sitadel permettant de suivre uniquement la construction et non la destruction il est possible que des entrepôts anciens aient finalement disparu, il est également possible qu'ils aient été modernisés. Enfin, l'obsolescence d'un entrepôt ne signifie pas nécessairement qu'il n'est plus utilisable. En revanche il peut ne plus être utilisable pour certaines formes de logistiques (par exemple des formes exigeants un stockage sur très grande hauteur).

On distingue ainsi plusieurs formes d'obsolescence :

- ❑ **par l'usage** (inadaptation aux nouvelles pratiques par exemple l'automatisation)
- ❑ **par la réglementation**
- ❑ **technique** (souvent couplée avec l'obsolescence par l'usage)



Facteurs d'obsolescence

Obsolescence par l'usage
Inadaptation à l'évolution des pratiques logistiques
Inadaptation des accès
Obsolescence par la réglementation
Inadaptation aux mesures réglementaires (ICPE, autorisation...)
Inadaptation aux normes environnementales
Obsolescence technique
Inadaptation des caractéristiques immobilières de base (trame, cour de livraison, hauteur libre, dallage...) pour des activités de petite production et de stockage
Autres facteurs secondaires d'obsolescence
Inadaptation aux besoins de services
Inadaptation aux demandes de multimodalité

Facteurs de renouvellement

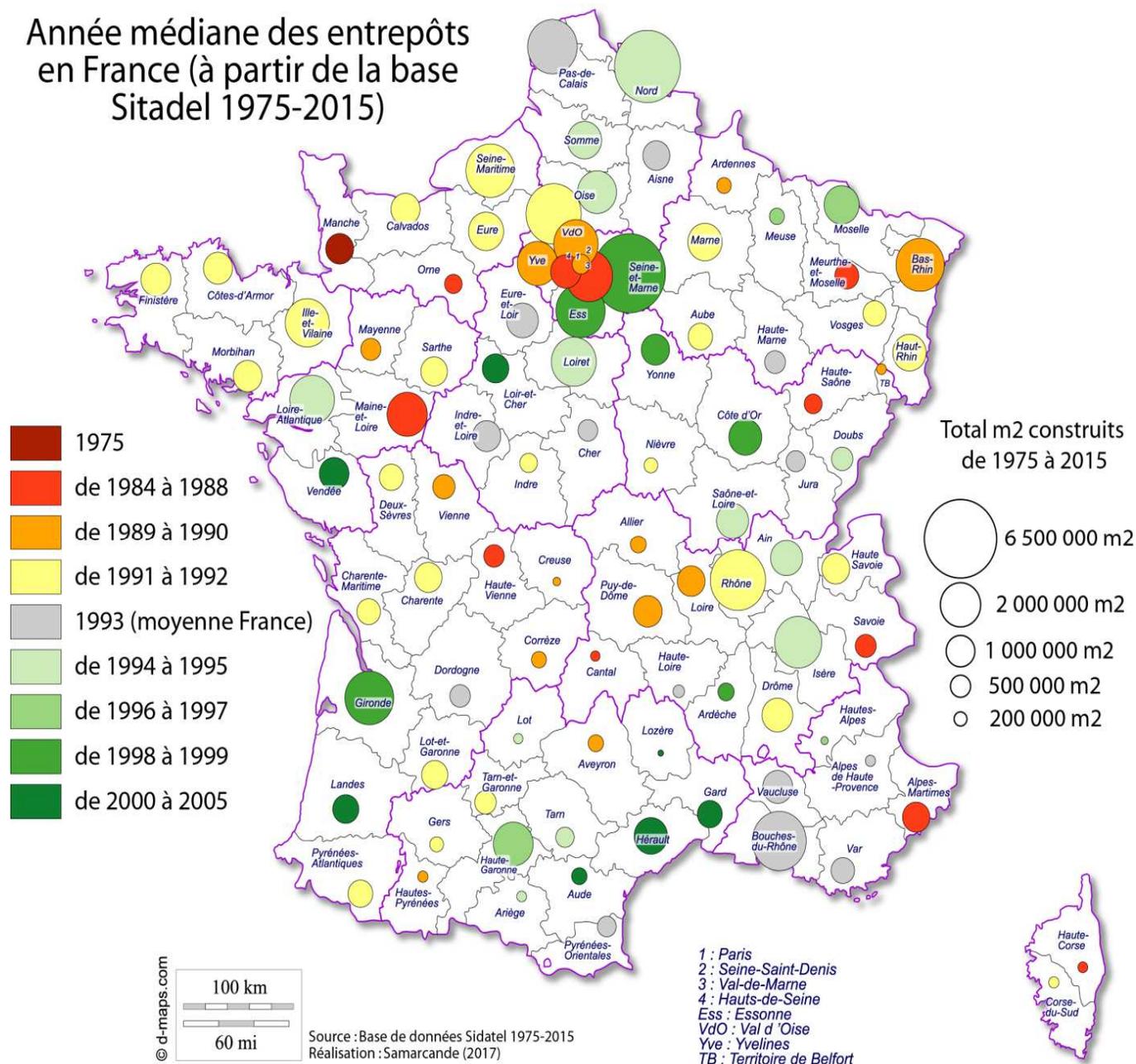
Situation géographique
Proximité de Paris et de la A 86
Qualité des accès
Facteurs lié à la propriété
Taille de l'emprise foncière
Nature de la propriété foncière (propriétaire institutionnel, absence de copropriété, processus public d'acquisition)
Facteurs immobiliers
Caractéristiques immobilières de base adaptées aux activités de petite production et de stockage

Conditions du renouvellement

A compléter et à développer à la lumière des monographies
La volonté politique de maintenir des fonctions logistiques et de petite production en site péri-urbain
Urbanisme réglementaire
Obligations programmatique (ex ratio de logistique urbaine dans tout projet d'aménagement significatif)
La maîtrise des coûts fonciers en résultant
La maîtrise publique des acquisitions foncières
La mise en place de véhicules d'investissement pour développer l'offre immobilière neuve ou restructurée nécessaire
Le développement de la logistique urbaine
Le développement du e-commerce
L'intégration urbaine et la mutualisation des messageries urbaines

3.2.8. Des zones de développement récent et des zones « historiques »

Année médiane des entrepôts en France (à partir de la base Sitadel 1975-2015)



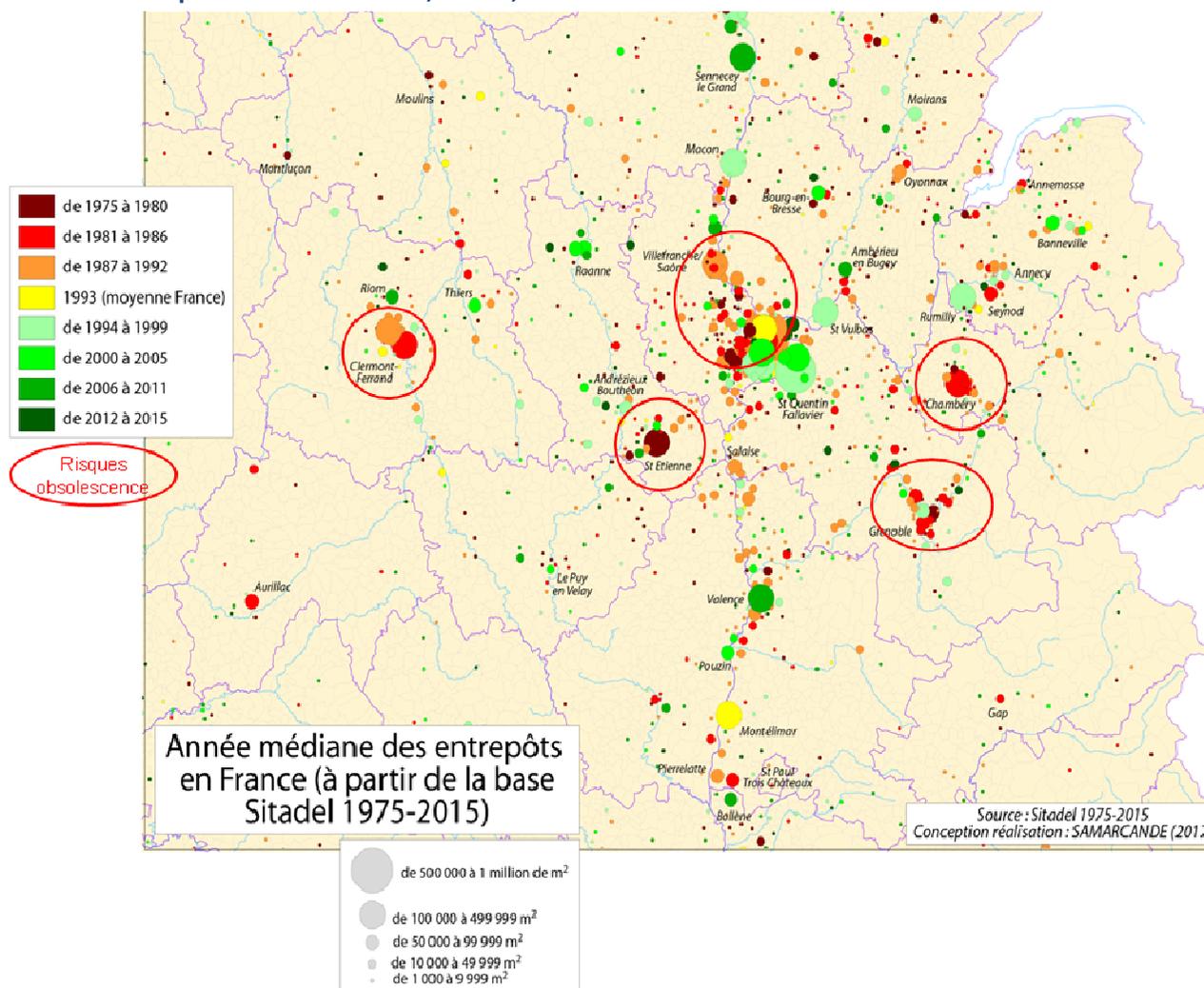
La cartographie réalisée à partir des années médianes par département (avec les précautions indiquées page précédente) montre des **situations différenciées selon les espaces régionaux**.

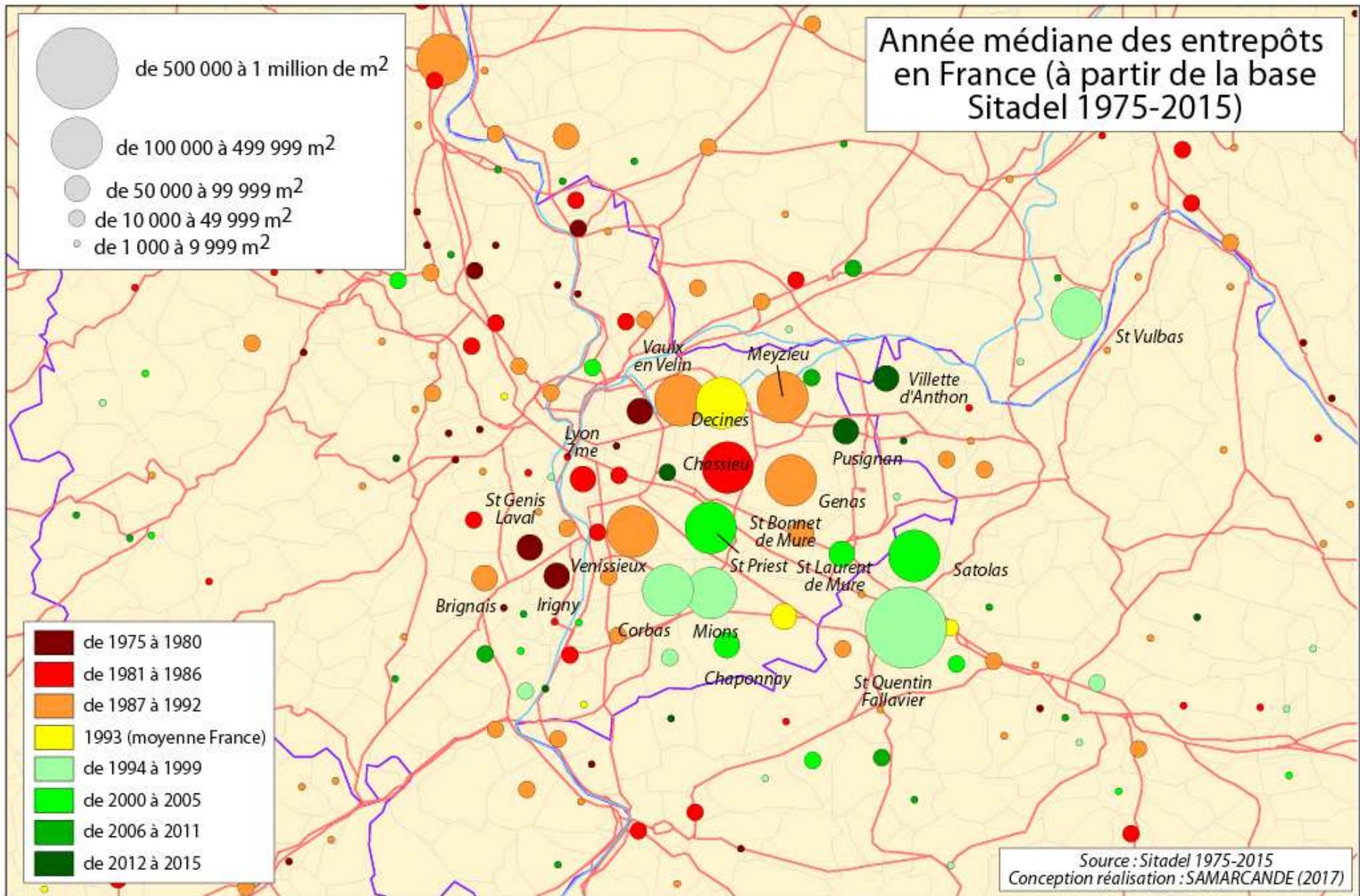
L'ouest de la région (Auvergne notamment) mais également dans une moindre mesure les départements du Rhône, de la Drôme et de la Haute-Savoie, apparaissent comme des **territoires « historiques » de développement de la logistique** (sur lesquels sont susceptibles d'exister des phénomènes d'obsolescence). Les autres départements et en particulier l'Isère et l'Ain apparaissent comme de **nouveaux territoires** de la logistique. L'Ardèche figure également dans cette catégorie mais avec des volumes de construction beaucoup plus faibles.

Cette carte est donc également une carte fournissant des éclairages sur le desserrement.

L'analyse des cartes qui suivent selon le prisme de l'année médiane de construction pourrait indiquer des « poches » d'obsolescence. Elle peut également être utilisée pour segmenter les territoires en territoires « **historiques du développement logistique** » et des territoires plus récents ou « **de conquête** » :

- ❑ les territoires historiques, susceptibles de porter un enjeu, a minima, de connaissance du parc et d'analyse de son obsolescence : **Nord de Lyon jusqu'à Villefranche, Saint-Etienne, Chambéry, Grenoble, Clermont-Ferrand**
- ❑ Les nouveaux territoires, de conquête : **le nord Rhône-Alpes qui rejoint la dynamique de la Bourgogne, l'est Lyonnais puis plus à l'Est un axe A41, Valence, à l'Ouest Andrézieux et des pôles comme Roanne, Thiers, Riom.**



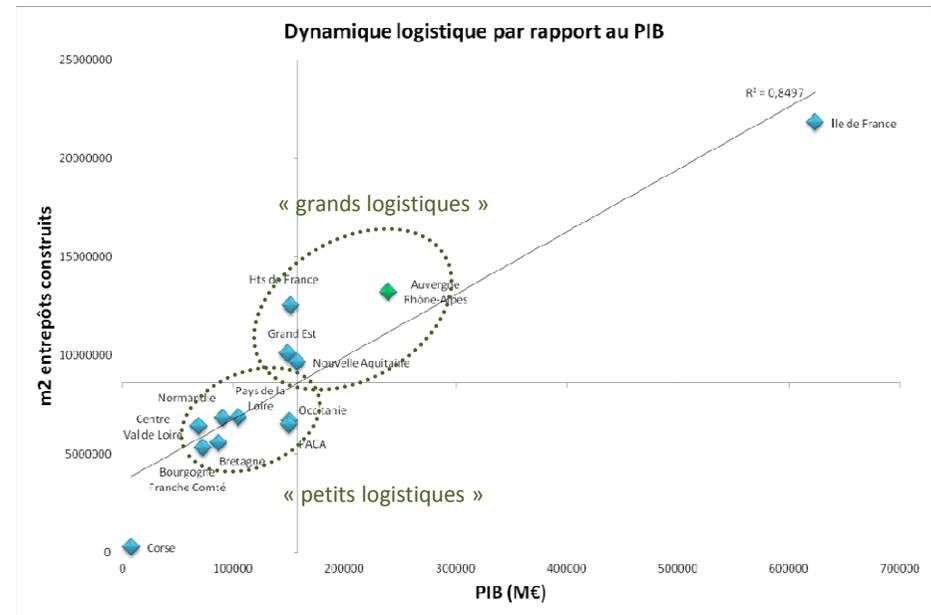
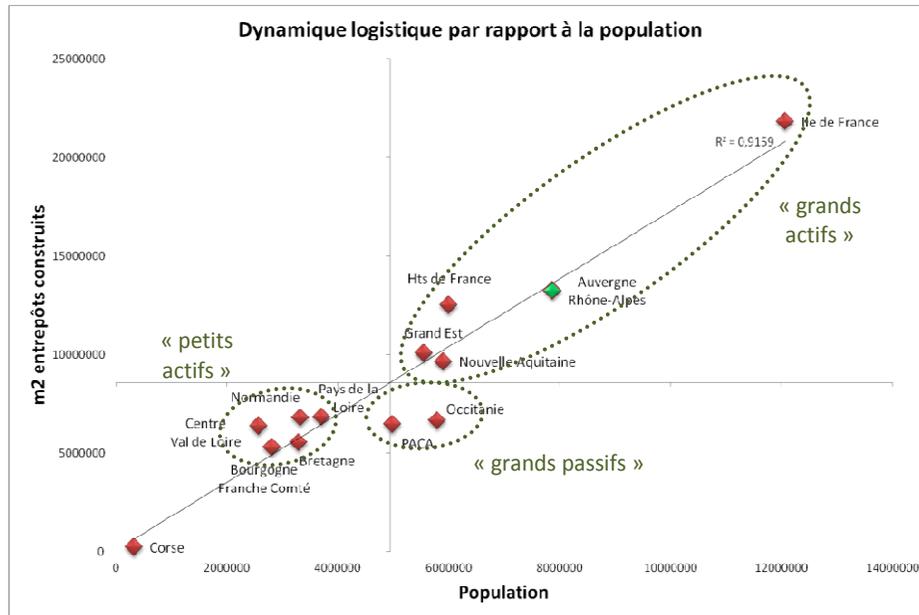
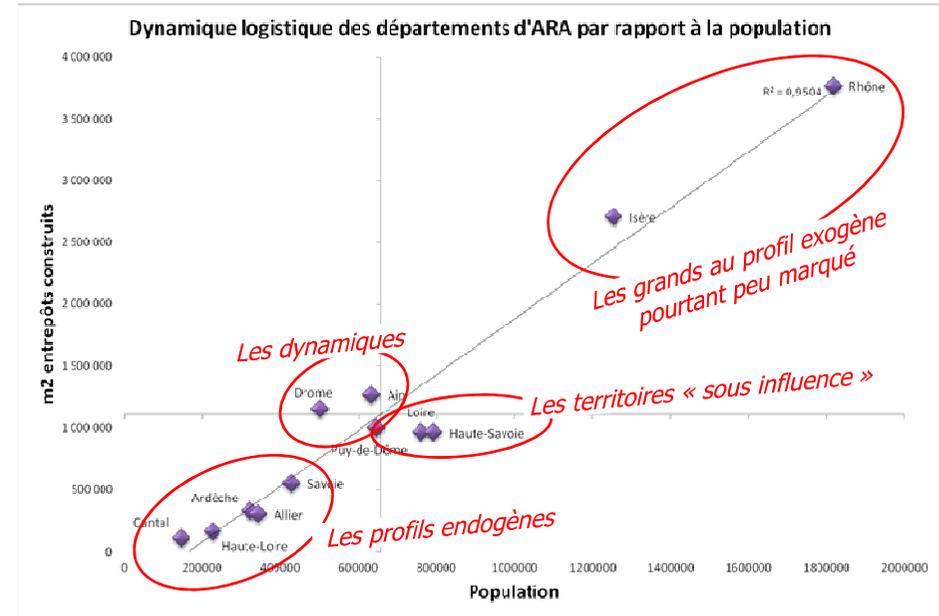


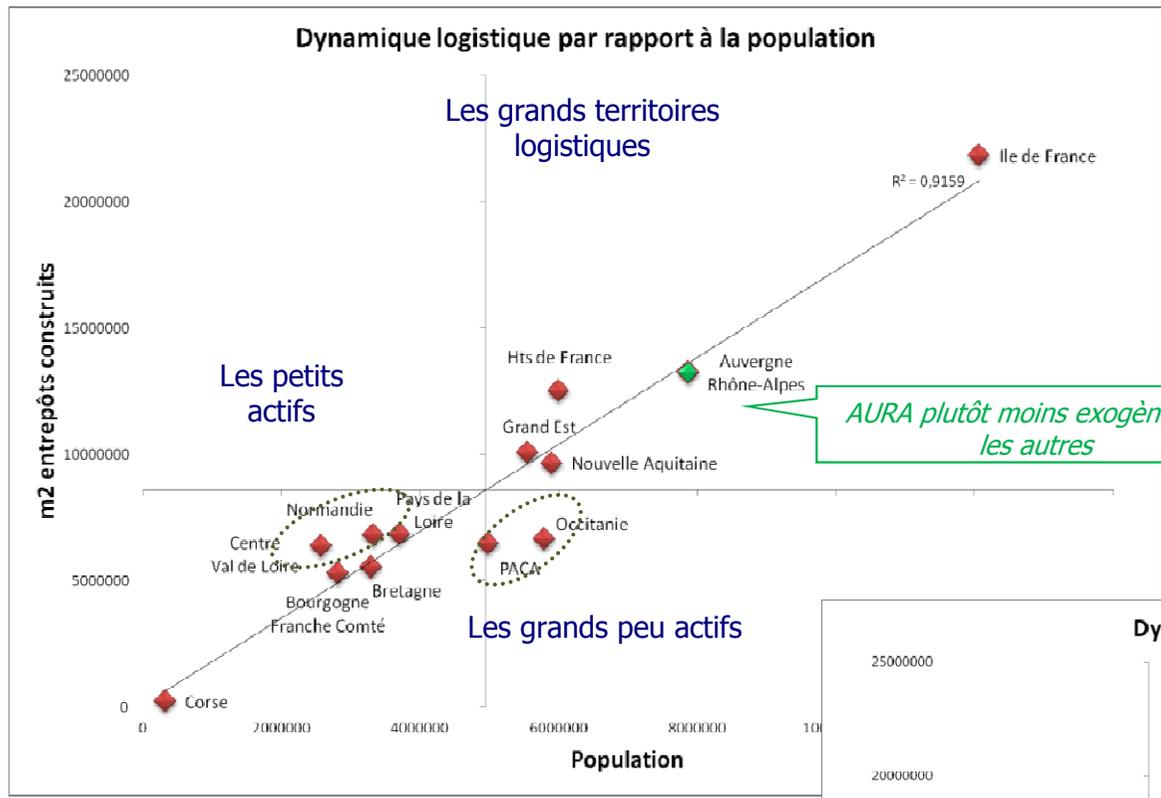
3.2.9. Logistique endogène / exogène, une difficile quantification

- Le poids logistique mesuré par rapport à deux variables explicatives : la population et le PIB régional. Une corrélation statistique (R^2 proche de 1),
 - Par rapport à la population : la région se positionne dans un groupe de régions « Grands Actifs » (avec Ile de France, Hauts-de-France, Grand Est et Nouvelle Aquitaine),
 - Par rapport au PIB : la région présente un poids logistique supérieur « à ce qu'il devrait être »,
 - Au sein de la région : Drôme, Ain et Isère apparaissent comme plutôt « sur-équipés », Loire et Haute-Savoie comme plutôt « sous-équipés ».

Ce traitement de la base de données Sitadel et les ratios obtenus et indiqués dans ces schéma peuvent fournir un éclairage sur la nature uniquement endogène ou endogène & exogène de la logistique en région et dans ses différentes composantes départementales.

Cette analyse reste à prendre avec précaution.





La logistique est une activités induite par les autres. En ce sens, chaque territoire accueille de la logistique endogène. Par ailleurs ses caractéristiques spatiales, infrastructurelles, son foncier, son offre immobilière peuvent induire le développement d'une logistique endogène.

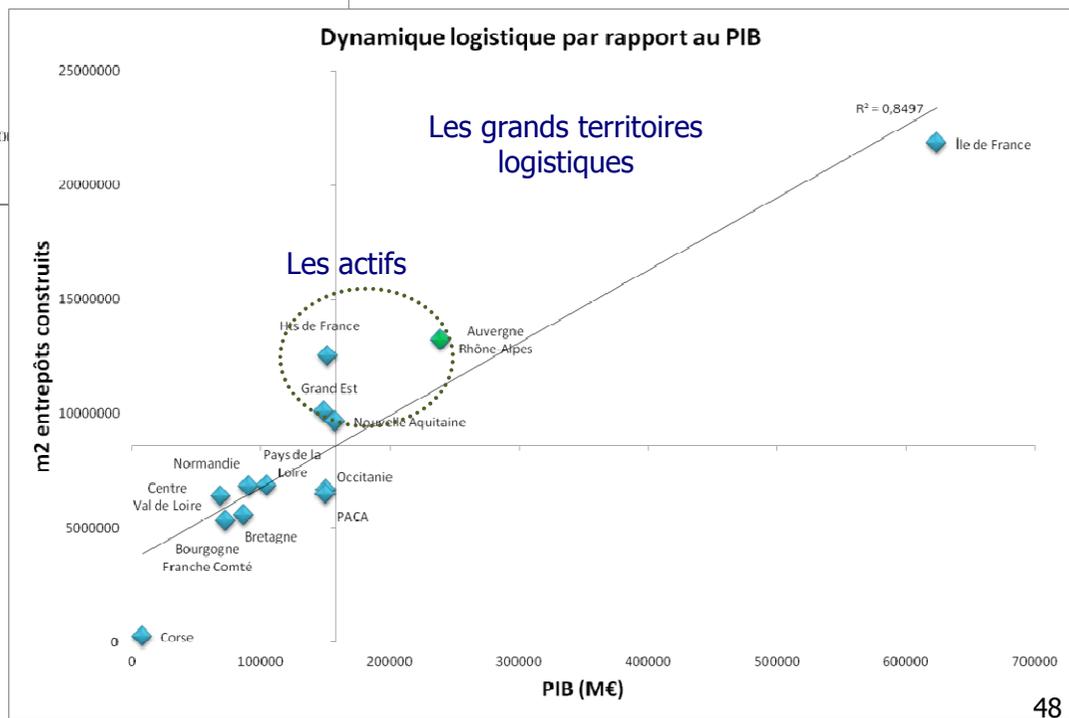
Il n'existe pas de bases de données et de méthodes autres que les monographies pour quantifier ces deux types de logistiques sur un territoire.

Le croisement de la dynamique logistique et des deux déterminants de la logistique endogène que son le PIB et la population peut fournir un éclairage.

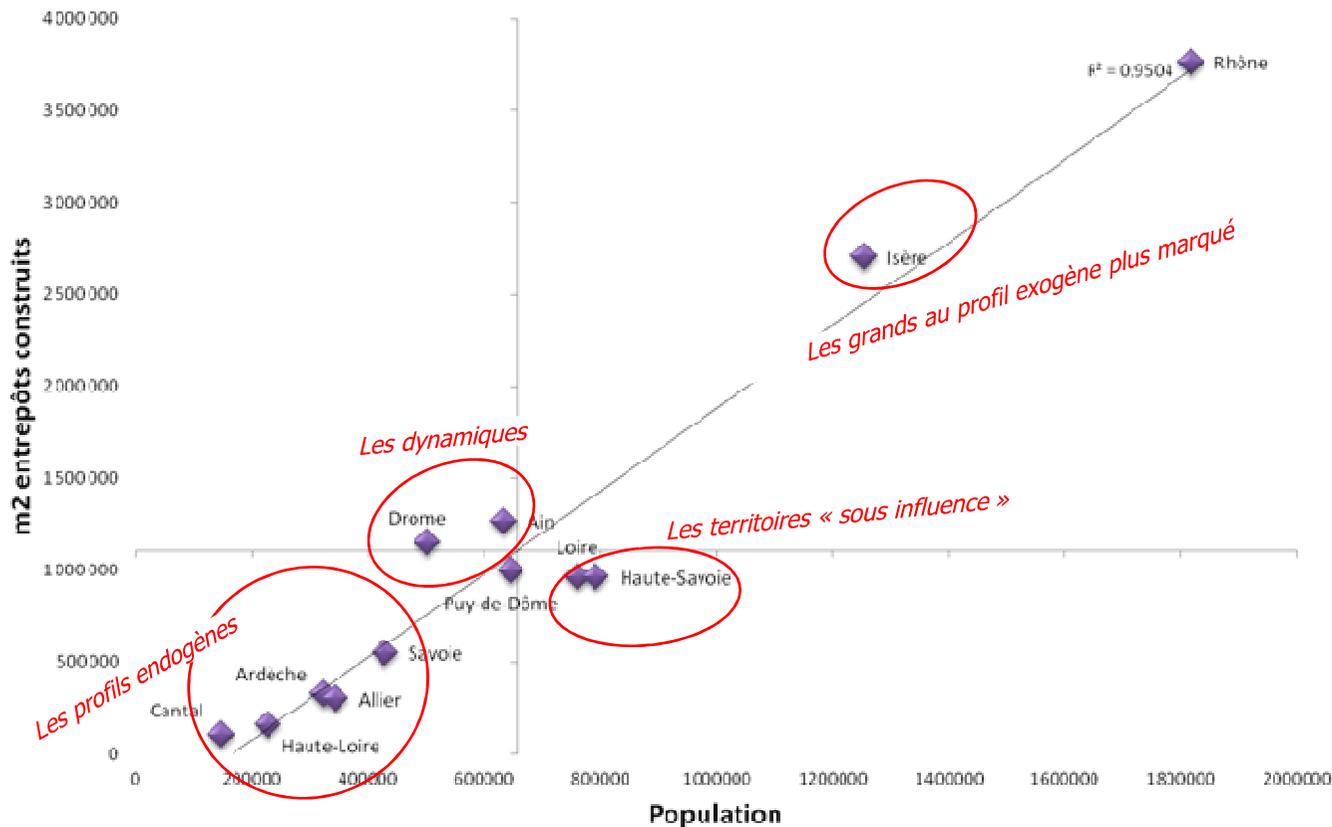
AURA plutôt moins exogène que les autres

Le territoire régional apparaîtrait, au regard du croisement « dynamique logistique / population », comme un territoire dont le développement logistique est en ligne avec les besoins de son bassin de consommation (donc plutôt de logistique endogène).

La situation est différente pour le croisement avec le PIB qui fait apparaître un développement plus important que celui que laisserait supposer le PIB ; développement qui pourrait donc être tiré également par l'accueil de fonctions logistiques exogènes.



Dynamique logistique des départements d'ARA par rapport à la population



L'analyse par département révèle des disparités. Si le Rhône est positionné sur la droite de régression semblant indiquer un développement endogène (mais n'excluant pas des implantations exogènes), l'Isère, la Drôme et l'Ain (voire le Cantal) semblent attirer au-delà de leurs besoins propres (donc de la logistique endogène mais également exogène).

La Loire et la Haute-Savoie pour leur part semblent présenter, au regard de ce croisement et avec les précautions pré-citées, un développement logistique moins important que le laisserait supposer leur bassin de consommation. Cela pourrait signifier qu'une partie des fonctions logistiques liées à la desserte de ces tissus économiques se trouve ailleurs que sur ces départements (qui seraient donc en partie desservis par d'autres).



3.3. Les transactions immobilières une autre vision de la dynamique logistique

Le marché de l'immobilier c'est-à-dire les transactions constituent un autre éclairage de la dynamique logistique des territoires.

Le marché de l'immobilier logistique en France sur les surfaces placées de plus de 10 000 m² montre une dynamique certaine du secteur avec en 2016 :

- **3 millions de m² placés** (sur des opérations de plus de 10 000 m²) dont environ 60% pour des chargeurs et 75% pour la grande distribution (le reste pour l'industrie). Cette dynamique est en hausse sensible depuis 2014.
- **50% sur la dorsale logistique nationale Lille-Paris-Lyon-Marseille**, plutôt en baisse (souvent 70%). Cette évolution peut s'expliquer notamment par des délais d'instructions réputés longs et par une raréfaction des grands fonciers disponibles pour des opérations XL et XXL (supérieure à 40 000 m² de bâti) sur ces grands territoires logistiques.
- Une croissance tirée par les **clés en main** (60 % des m²)
- L'entrepôt moyen en France est de 18 500 m² et rempli à 80% pour la moitié d'entre eux pour un stockage de produits de 30 jours ou plus (Source : BNP Paribas Real Estate 2017).
- **20% des opérations sont des entrepôts de 30 000 à 60 000 m²** ; des opérations XXL en compte propre ou en clés en main tirent la croissance notamment hors dorsale (70 % des clés en main sont réalisés hors dorsale)

Au sein de la Région, une reprise du marché est en cours tirée par la grande distribution (globalement les chargeurs ont consommé nettement plus de surfaces que les prestataires avec 67 % des m² placés). En particulier, 3 transactions ont tiré cette dynamique en représentant 45% des surfaces placées : ITM à Pusignan-Satolas Green (70 000 m²), Lidl sur la Zone de Chesnes (46 000 m²) et Auchan à Satolas-et-Bonce (43 000 m²).

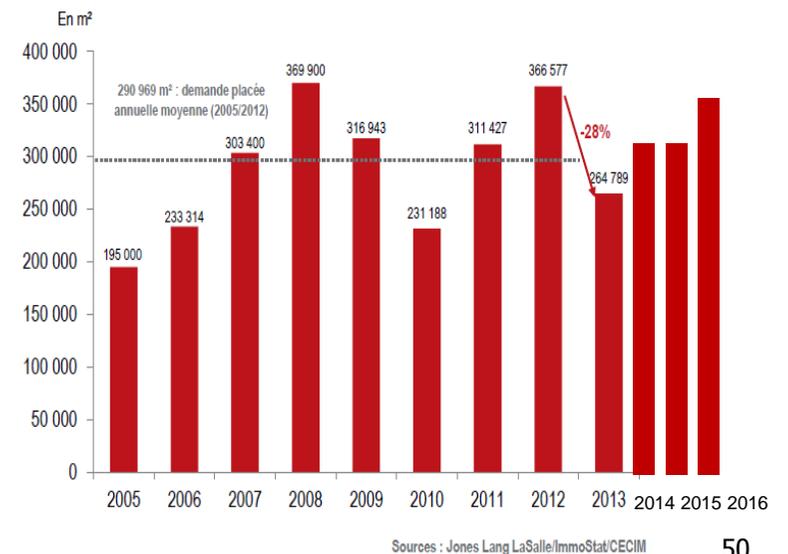
Les disponibilités sont à leur point bas avec à peine 267 000 m² à horizon un an :

- « Sur l'agglomération lyonnaise, presque aucune offre neuve et peu de grandes surfaces vacantes ;
- Sur la Plaine de l'Ain, ni de disponibilités, ni de projets à développer ;
- Compte tenu de la pénurie de foncier, la requalification des friches devrait permettre de redynamiser l'offre logistique en Nord-Isère (ex : VAILOG sur les Chesnes) » (source JLL)

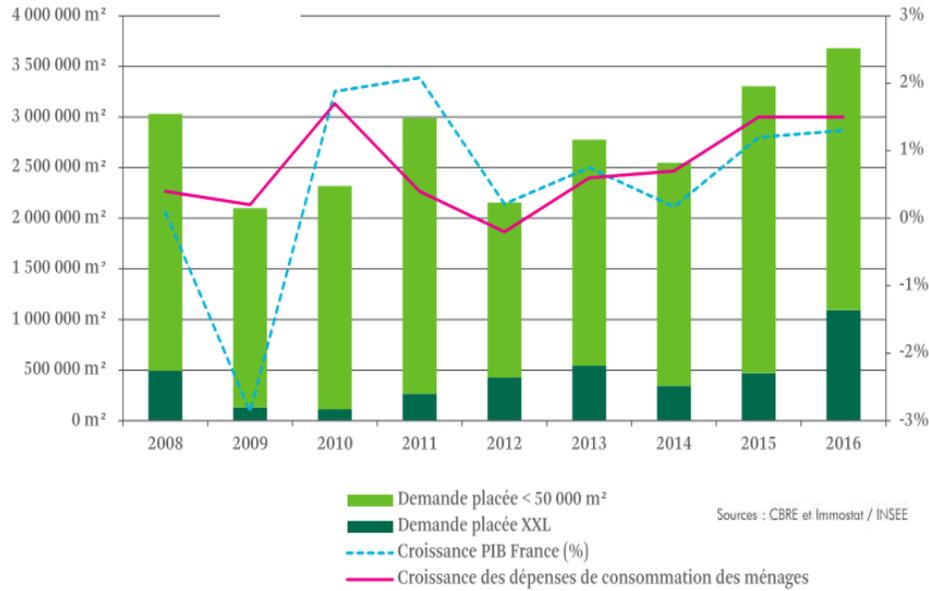
Demande placée en France*



Evolution de la demande placée en région lyonnaise



Évolution de la demande placée en logistique (entrepôts > 5 000 m² toutes classes)

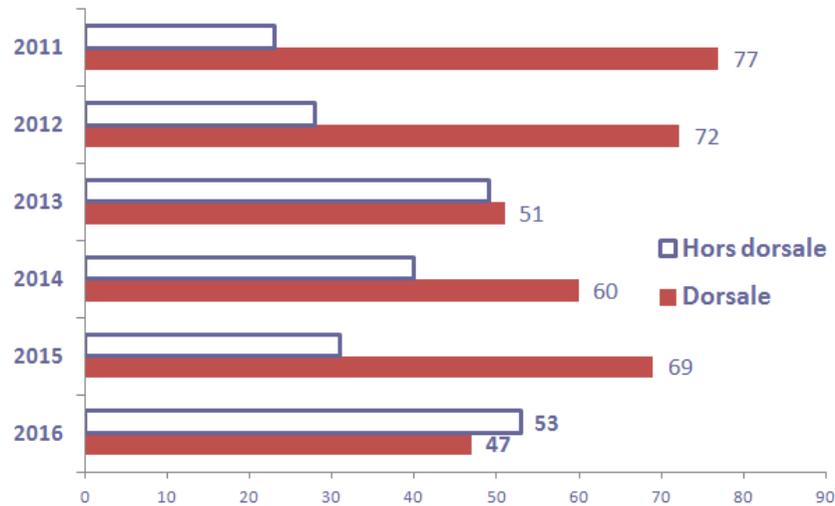


Demande placée et schémas d'opérations en France selon l'état du bâti, en % des surfaces



Source : Immostat, Cushman & Wakefield

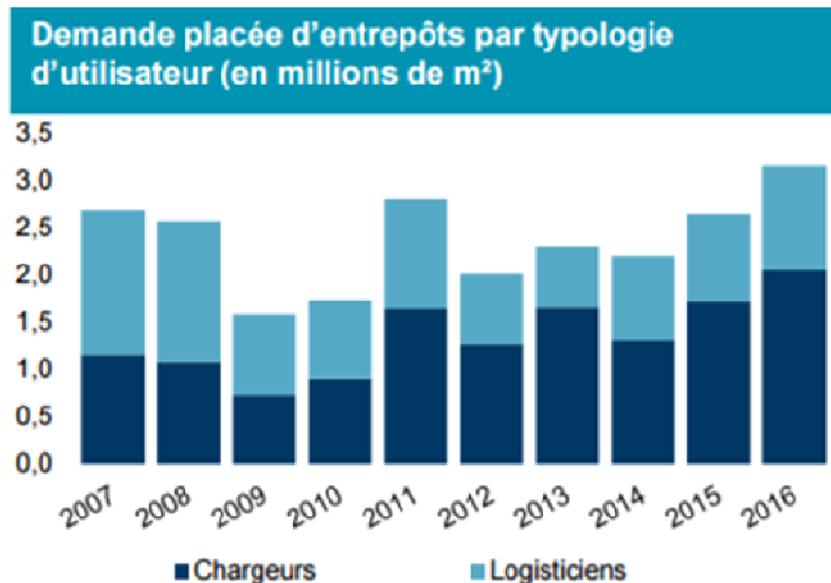
Part de la demande placée selon la géographie en % des m² source JLL



	Mm ² 2016	m ² /hab	m ² /km ²
Allemagne	6,1	0,075	17,1
France	3,6	0,054	6,5
RU	3,3	0,051	13,6
Pays-Bas	1	0,059	24,4
Espagne	0,9	0,019	1,8
Belgique	1,0	0,086	27,9
Italie (2015)	1,1	0,017	3,5

Un marché français moins actif que le marché allemand mais une seconde position parmi l'Europe « proche »

Le marché : importance de la logistique internalisée



Sources : Immostat - Cushman & Wakefield

Lot moyen logisticien : 18 000 m²
 + de 60 % en location
 60 % sur la dorsale

Lot moyen chargeur : 28 000 m²
 27 % en location / 68 % en clés en main
 ou compte propre / 5 % autre
 56 % hors dorsale

60 % GD généraliste
15 % GD spécialisée

25 % industries et autres

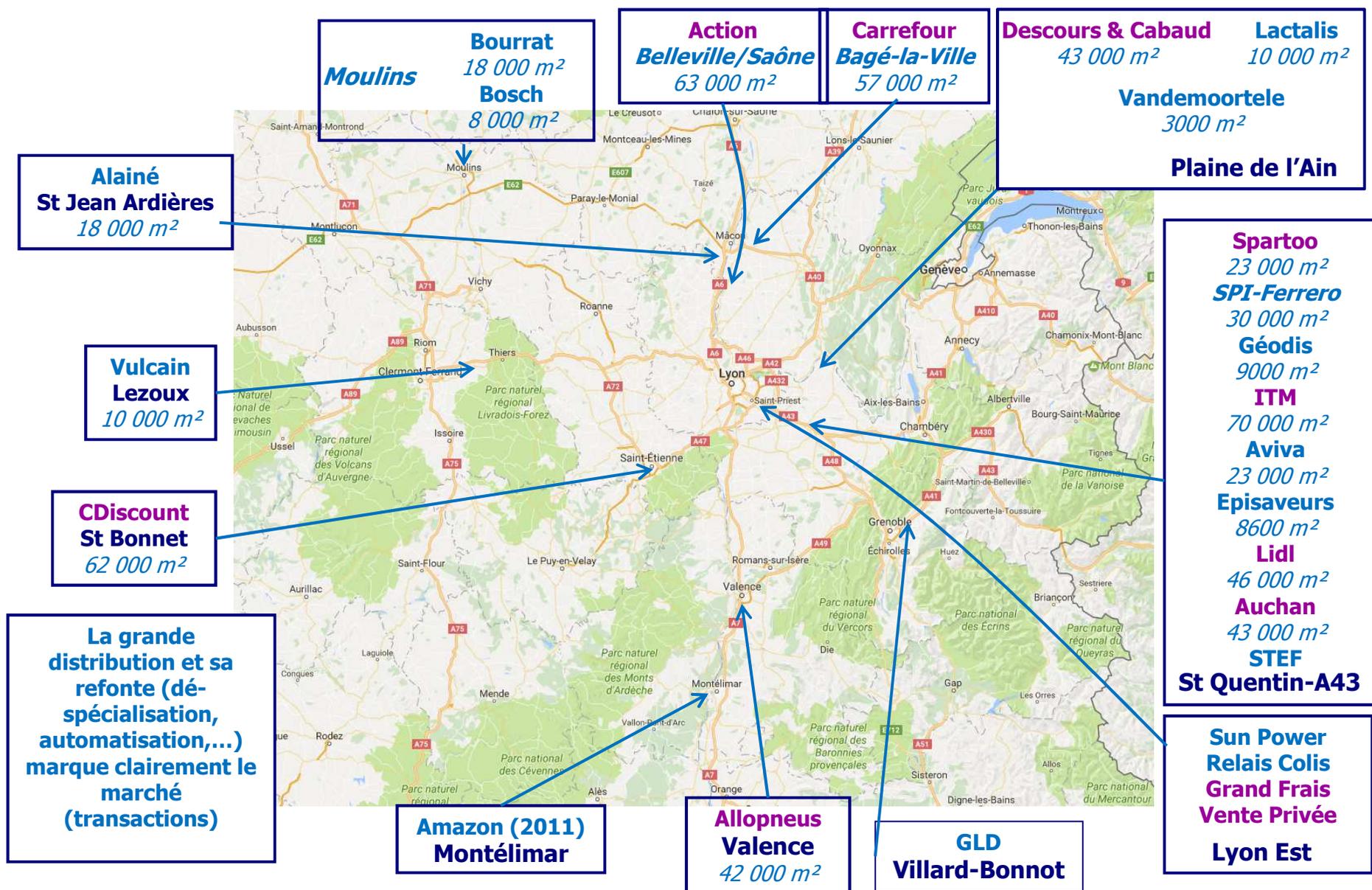
Cushman

En 2016, sur la demande placée d'opération supérieures à 10 000 m², 60 à 65 % des m² sont réalisés pour un « chargeur», en général (contre 50 % sur la période 2007-2011, source Cushman).

Les opérations XXL voire XXXL exigent un foncier important et pour lesquelles l'offre existante de qualité est faible
 Les délais d'instruction s'allongent sur la dorsale
 Les opérations en compte propre s'inscrivent dans de nouvelles stratégies logistiques (maillage du territoire, déspecialisation des entrepôts, entrepôts multi-canaux, automatisation-verticalisation, économies d'échelle,...)



Grandes opérations d'implantation logistique en Région ces dernières années (source Revue de presse)



3.4. Les enjeux de la plateforme des activités logistiques

3.4.1. Une plateforme pour mieux maîtriser l'accueil des fonctions logistiques sur le territoire

La plateforme de la logistique est une gestion d'aménagement forte visant à rationaliser l'utilisation du territoire. Toutefois, il peut aussi s'agir d'un geste politique fort. Certains territoires ont développé des zones « vitrine » appuyées par des positionnements spatiaux intéressants mais disposant d'un marché endogène faible. Certaines zones en France sont demeurées relativement vides. Les acteurs de l'immobilier qui ont parfois développé ces zones (parcs logistiques) ont tendance aujourd'hui à se déconcentrer sur les grands axes à marché endogène et opportunités exogènes élevées.

Pour la plupart des propriétaires développeurs immobiliers, la plateforme est perçue comme un enjeu de pérennisation du foncier, de retour sur investissement et de mutualisation des moyens.

Le métier de l'acteur immobilier est de mettre à la disposition des opérateurs de la logistique des solutions immobilières. Pour l'occupant, l'intérêt de s'implanter dans une zone dédiée repose sur le partage de charges communes et sur la mise à disposition de services (stationnement, restauration, transports en commun...). Un bâtiment logistique est donc un outil de travail pour les clients, avec ses fonctionnalités (accessibilité, qualité du bâtiment, sécurité des ICPE (Installations classées pour la protection de l'environnement), etc.). Pour le promoteur développeur c'est aussi un "asset", un actif qui doit rapporter un profit. Pour cela, un bâtiment doit être pérenne, avoir une visibilité logistique et plusieurs solutions s'offrent à lui :

- Il faut un engagement dans le temps, et la plateforme est un moyen de pérenniser le foncier logistique : concentration des bâtiments dans des espaces adaptés et qui n'entrent pas en concurrence ou en conflit avec d'autres activités, et qui ont donc moins de risque de muter vers d'autres fonctions.
- Pour pérenniser il faut aussi traiter avec les bonnes « signatures », des groupes qui ont des stratégies de long terme.
- Enfin, il faut entretenir son bâtiment et si nécessaire le faire évoluer. Pour la majorité des acteurs interrogés l'entrepôt doit donc être mutable. Une trop grande spécialisation est un risque pour son renouvellement en cas de départ de l'occupant.

Sans être nécessairement implantés dans une plate-forme stricto sensu, les développeurs apprécient de disposer de sites réunis dans un « cluster de fait ». La proximité de plusieurs sites dans un rayon limité permet ainsi d'affecter un collaborateur à plusieurs sites, ce qui contribue à la flexibilité du système, de n'avoir qu'un directeur pour l'ensemble des implantations, un informaticien, un responsable des ressources humaines, etc.

Néanmoins, cette concentration peut engendrer un risque de concurrence pour le recrutement dans les bassins d'emploi les moins denses, voire de tarissement du bassin d'emploi ou d'inflation des salaires. Il n'est pas rare également qu'une entreprise offrant des conditions salariales plus avantageuses « assèche » un territoire au détriment de ses voisins.

Le regroupement des entrepôts sur des zones adaptées peut apporter d'autres avantages parmi lesquels la sécurisation des marchandises : les parcs logistiques ont des dispositifs de sécurisation plus efficaces, ils peuvent être fermés et gardiennés. La plateformisation est aussi une facilité pour la mutualisation des acheminements et l'équilibre des trafics, avec une probabilité plus forte pour un camion de trouver du fret retour. La concentration géographique de chargeurs ouvre des perspectives d'utilisation possible de modes massifiés (fer ou voie d'eau).

Du point de vue des acteurs publics territoriaux, la logistique plateformisée est aussi perçue comme une réponse à la désindustrialisation ou comme un levier de développement économique : redynamisation du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, aujourd'hui très orienté vers la logistique (Dourges notamment), croissance de la ville nouvelle de Sénart grâce à l'accueil de grandes surfaces d'entreposage sur des zones dédiées dans les années 80. Aujourd'hui, d'autres sites industriels désactivés font l'objet de projets de reconversion logistiques : PSA à Aulnay, PSA pièces détachées à Moissy-Cramayel,...

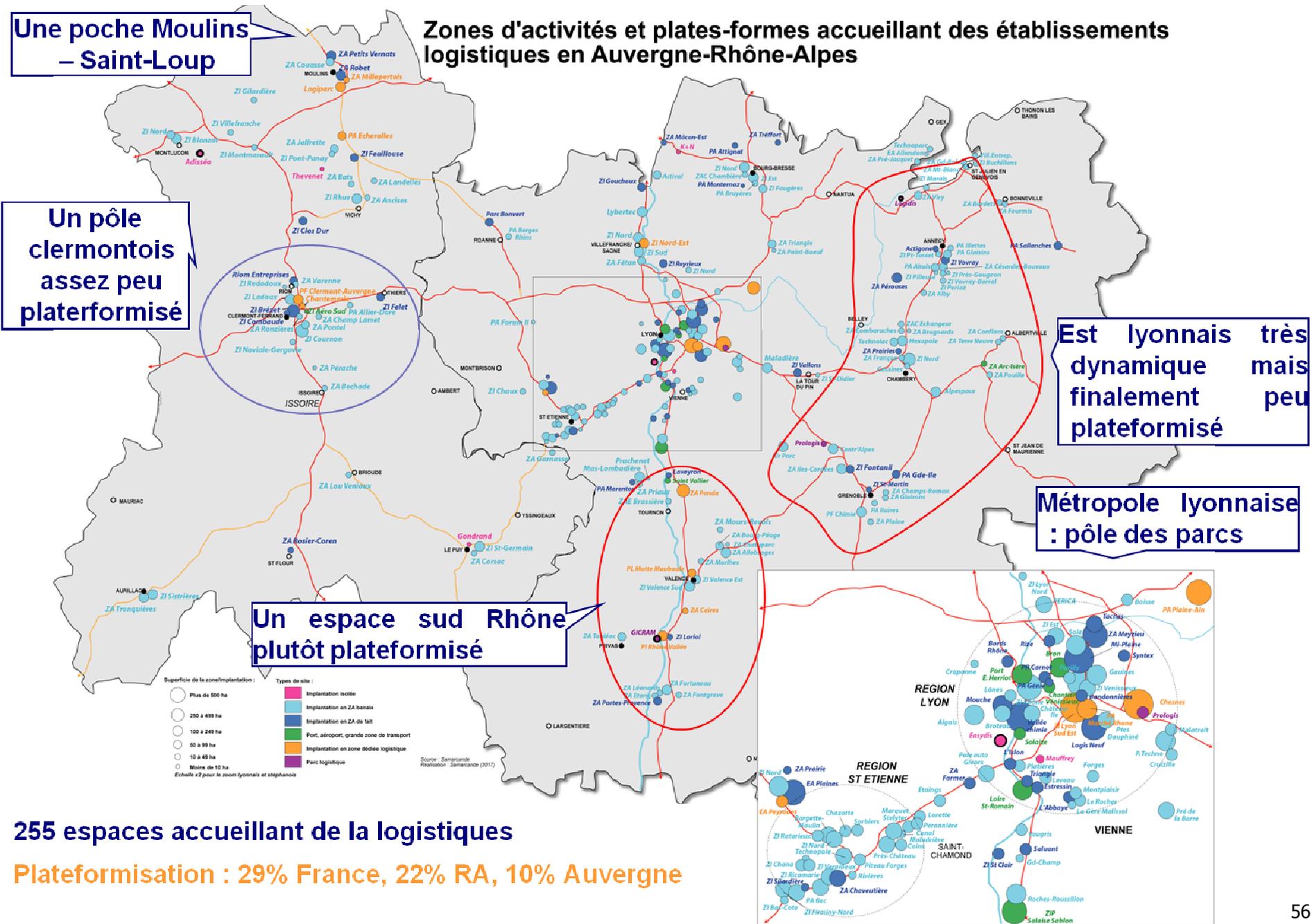
En Région Auvergne-Rhône-Alpes, la plateformisation est jugée assez faible au regard du potentiel avec des **taux de zones d'accueil plateformisées** (au sens où celles-ci sont dédiées logistique et/ou multimodales, type port ou aéroport) **de 22% en ex-Rhône-Alpes et de 10% en ex-Auvergne**, contre une moyenne nationale de 29%.

Néanmoins, 255 espaces logistiques (plateformisés, zones non dédiées ou sites isolés importants) ont été répertoriés avec 4 espaces privilégiés plus ou moins larges :

- **Une prépondérance de la Métropole de Lyon et de l'axe Lyon-Saint Etienne,**
- **Un pôle clermontois majeur,**
- **Un espace Sud Rhône dans une logistique d'Axe nord-Sud,**
- **Et enfin un espace connaissant peu de plates-formes dédiées mais une diffusion importante des sites logistiques sur les territoires alpins de Grenoble à la Suisse.**

La carte qui suit présente les zones accueillant de la logistique selon 6 catégories : les implantations isolées (hors de toutes zones), les ZA Banales (zone mixte accueillant tous types de fonctions : industrie, commerce,...), les ZA logistique de fait non dédié initialement mais qui accueille désormais majoritairement des fonctions logistiques, les sites de transport remarquable (port par exemple), les zones logistiques dédiées qui ont été conçues pour n'accueillir que de la logistique ou majoritairement de la logistique, les parcs logistiques qui sont des parcs privés développés par des acteurs immobiliers privés (Prologis, par exemple), ils sont une sous-catégorie de la zone dédiée. Le taux de plateformisation est le rapport entre les m²développés sur des zones dédiées, parcs ou ports, aéroports sur l'ensemble des m² en zone accueillant de la logistique (donc y compris sur zone banale ou de fait)

3.4.2. Une région moyennement plateformisée

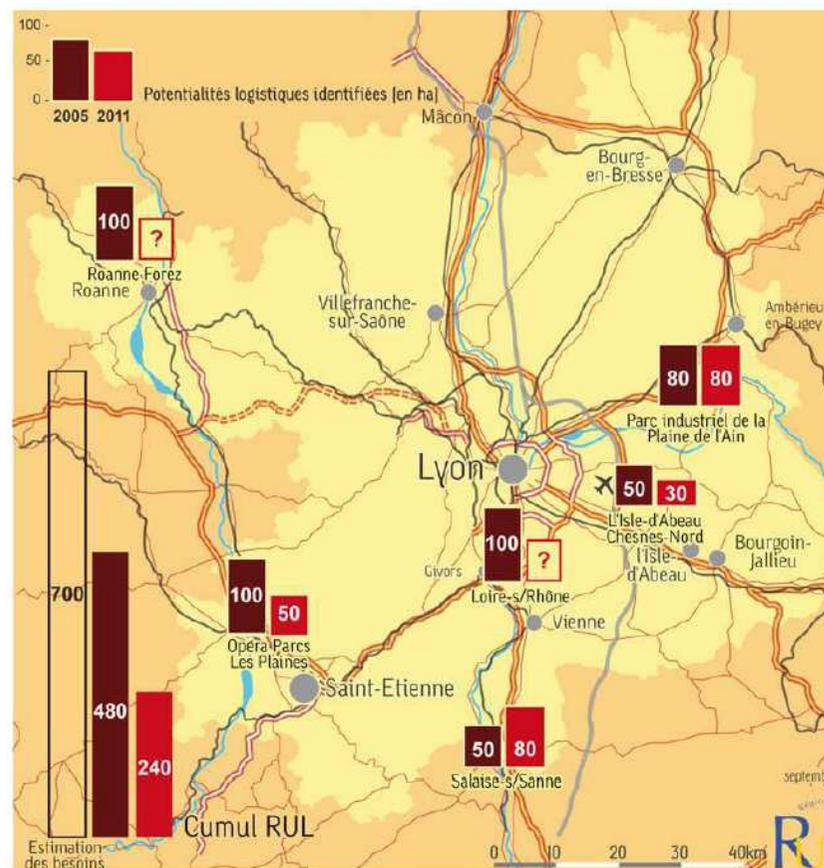


3.4.3. Un déficit de disponibilité, un risque de mitage ?

- ❑ Le besoin foncier dans la RUL à horizon 20 ans est estimé à 700 ha (soit un besoin foncier de 35 ha/an, en deçà de la consommation réelle de 2000 à 2011 qui a été de 70 ha/an)
- ❑ Des potentialités de 240 ha sur des zones ciblées, organisées **sont détectées avec un risque** de construction de sites XXL en dehors des zones adaptées. En ce sens, le **développement d'espaces logistiques apparaît comme nécessaire** en priorité regroupés dans des sites autorisant le recours à l'intermodalité (accès aux chantiers) et tenant compte de l'attractivité des bassins d'accueil

- Attractivité dominante de l'Est lyonnais
- Attractivité importante du Nord de l'agglomération (secteur de Villefranche-sur-Saône) dépourvu d'offre et limité par les périmètres de risque naturel ;
- Faible attractivité de l'Ouest lyonnais/Balagny sauf logistique internalisée
- Bonne attractivité du secteur Sud (en compatibilité avec les projets Salaise et de Rhône Valloire)
- Saint-Étienne : générateur d'une demande endogène forte et Bourg-en-Bresse, éloigné du barycentre des flux mais avec bassin industriel dynamique

Evolution des potentialités d'accueil logistique en région urbaine de Lyon



3.4.4. Les zones d'accueil logistique embranchées fer

- ❑ La région compte 65 espaces économiques embranchés fer, soit **un quart des zones répertoriées**.
- ❑ La part des zones embranchées est quasi équivalente entre les 2 ex-régions (29% en Auvergne, 25% en Rhône-Alpes).
- ❑ Néanmoins, les embranchements sont très concentrés sur les métropoles lyonnaise et de Clermont-Ferrand.
- ❑ L'embranchement de la zone n'est pas toujours (voire est rarement) significatif d'une utilisation effective du fer.

Zones d'activités logistiques embranchées et mouillées en Auvergne-Rhône-Alpes



3.5. Les grands enjeux

L'analyse bibliographique permet, à ce stade, de faire émerger des enjeux de la logistique sur le territoire. L'analyse n'est pas exhaustive ; l'absence d'études sur un sujet donné pouvant conduire à ignorer certains enjeux qui existent pourtant.

L'analyse bibliographique montre également des enjeux similaires quels que soient les territoires. L'importance de l'enjeu ou sa traduction pouvant être différents d'un territoire à l'autre.

Les enjeux peuvent être segmentés de manière assez classique en distinguant :

1) Les enjeux relatifs à **l'accueil des fonctions logistiques** c'est-à-dire à l'implantation des sites logistiques sur le territoire. On retrouvera au sein de cette catégorie des sous-enjeux liés :

- **À la mobilisation du foncier** qui se pose avec une acuité accrue sur les espaces présentant un foncier disponible rare, cher, sur lequel des phénomènes de « concurrence » quant à l'usage peuvent se poser (la logistique urbaine peut dès lors s'inscrire dans ce cadre),
- Au développement de **zones d'accueil de la logistique et donc à la maîtrise** de son développement que celui-ci soit recherché ou qu'il fasse l'objet d'une attention particulière parce que la logistique est déjà très présente sur le territoire,
- A la construction d'une **stratégie et /ou d'outils de gouvernance et/ou d'outils d'orientation** (des schémas par exemple) permettant de faire des choix, de privilégier l'implantation de fonctions logistiques sur certains espaces,...

La question de l'obsolescence peut être transversale aux trois groupes identifiés plus haut.

2) Les enjeux relatifs au **transport et à la desserte** du territoire. On retrouvera au sein de cette catégorie des sous-enjeux liés :

- **Aux infrastructures,**
- **Aux points d'accès aux réseaux et en particulier aux réseaux autres que routiers,**
- **Au développement de nouveaux services.**

Deux problématiques centrales traversent ces enjeux : celle de l'intermodalité et de son développement et celle de l'ouverture au Monde donc de la connexion aux grands ports maritimes.

3) Les enjeux liés aux **compétences et aux emplois.**

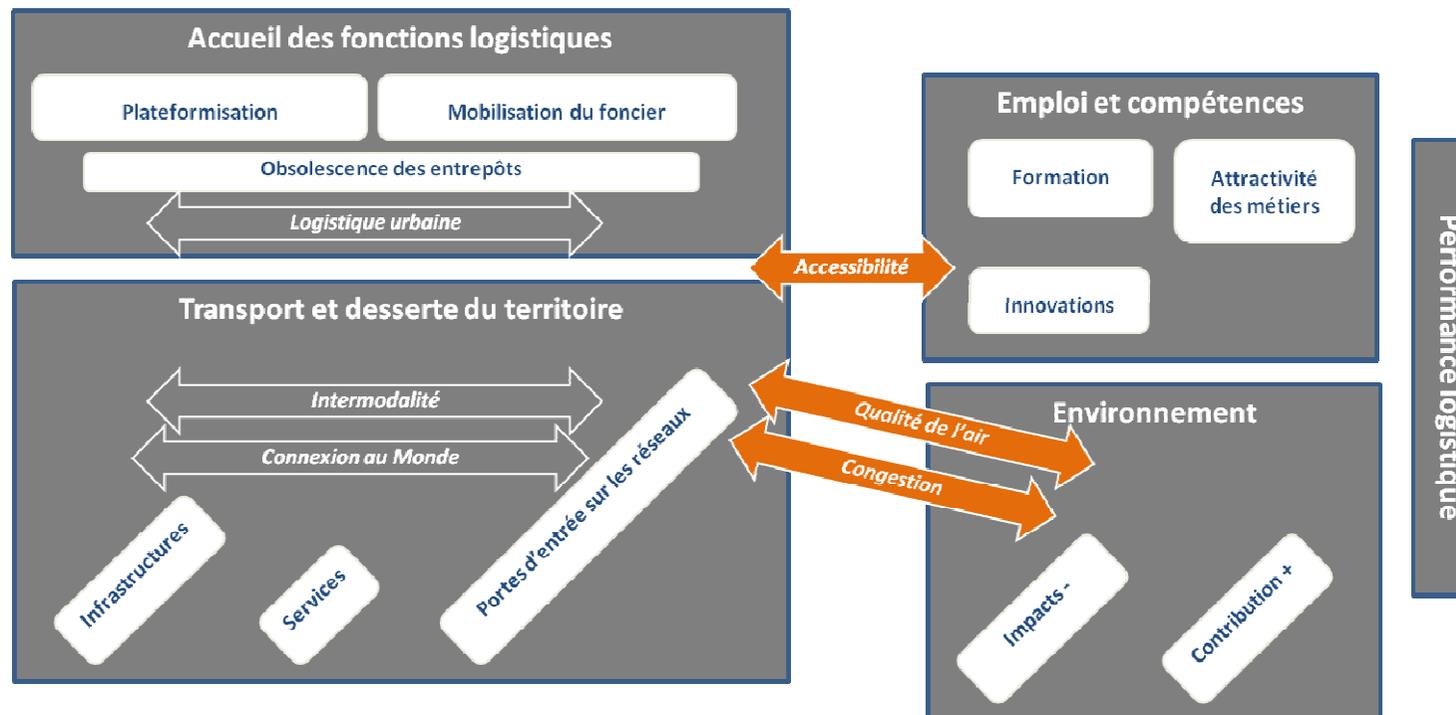
4) Les enjeux de la **performance logistique** qui sont des enjeux relevant fondamentalement de la sphère privée mais sur lesquels les acteurs institutionnels peuvent agir via l'animation du tissu économique, la co-construction d'outils fédérateurs (clusters par exemple,...).

5) Les enjeux liés à l'environnement qui couvrent à la fois :

- **Ceux des impacts** des activités logistiques au sens large sur l'environnement
- Ceux de la **contribution de nouvelles pratiques**, matériels, services logistiques à la réduction de l'empreinte environnementale (développement de la mutualisation, solutions alternatives à la route, nouveaux véhicules,...).

La problématique de la logistique urbaine, du transport de marchandise en ville et plus globalement celle de la livraison des particuliers (où qu'ils se situent) peut également s'inscrire ici.

Pour des raisons qui tiennent à la fois à la géographie de la région, à sa situation spatiale (de passage donc de transit), aux infrastructures et services modaux et intermodaux et au partage modal actuel, la question environnementale inclut la problématique de la **qualité de l'air** qui se pose de manière singulière en région en général et dans les Alpes en particulier et celle de la congestion. Ces problématiques sont transversales.



Les dynamiques foncières et immobilière ; *ce qu'il faut retenir*

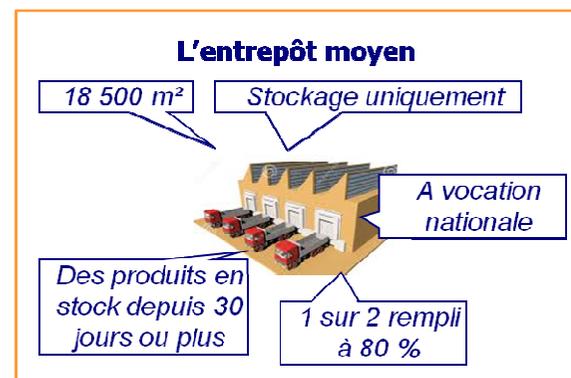
- ❑ 12% de la dynamique immobilière nationale. Les dynamiques les plus importantes situées au plus près des métropoles.
- ❑ L'Est Lyonnais, territoire le plus dynamique profitant à la fois d'une logistique endogène majeure et d'un axe de transit européen massif
- ❑ Les investissements les plus récents réalisés dans les périphéries des grandes agglomérations du fait de manque de foncier et de prix plus attractifs
- ❑ Une logique axiale de développement sur la Vallée du Rhône
- ❑ Un marché immobilier en croissance ces 3 dernières années, notamment grâce aux investissements de la grande distribution
- ❑ Une région peu plateformisée malgré des réalisations importantes des pouvoirs publics

2ème région française en regard de : la dynamique logistique avec 13 Mm² commencés entre 1975 et 2015 ;
12 % de la dynamique nationale,
13 % des m² logistiques de la grande distribution

50 % des transactions sur la dorsale Lille-Paris-Lyon-Marseille et 50 % hors dorsale → la dorsale « perd du terrain » (70 % des transactions avant 2016)
Une attente de grands fonciers pour des opérations **XXL**

40 % des opérations sur des **plus de 30 000 m²**

60 % des transactions portés par un chargeur (à 75 % grand distributeur), mais les prestataires restent présents sur la dorsale
Une croissance tirée par les **clefs en main** (notamment hors dorsale)



Logistique nationale

3 transactions représentent 45 % des m² placés : ITM à Pusignan-Satolas Green (70 000 m²), Lidl sur la Zone de Chesnes (46 000 m²) et Auchan à Satolas-et-Bonce (43 000 m²).

67 % des transactions portés par un chargeur

Les transactions en région en 2016

Partie 4 : Une grande région multimodale

LES INFRASTRUCTURES MAJEURES EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Un secteur logistique efficace et durable s'appuie sur des infrastructures de transport optimales. Les motivations d'implantation des établissements logistiques sont issues, parmi d'autres critères, des préoccupations d'accessibilité.

Dans le transport de marchandises, le mode dominant aujourd'hui étant le routier, le critère premier de localisation pour les entreprises du secteur est un accès efficace aux grands axes routiers, essentiellement les autoroutes. Dans un deuxième temps et pour quelques secteurs d'activités cibles, des enjeux peuvent se poser sur les accessibilités ferroviaire et/ou fluviale afin de répondre prioritairement à des enjeux de coûts (pour les produits pondéreux tels que les matériaux de construction ou les produits agricoles par exemple) ou la sécurité (pour les matières dangereuses notamment).

Auvergne-Rhône-Alpes est une région particulièrement bien dotée en infrastructures et services de transport routières, fluviales et ferroviaires. Néanmoins, un certain déséquilibre est présent entre les différents territoires la composant :

- ❑ **L'Axe Rhône-Saône du Nord au Sud** est l'espace privilégié des trois principaux modes de transport terrestres avec les autoroutes A6-A7 et les voies ferroviaires parallèles et le fluvial est présent avec le Rhône et la Saône à grand gabarit de la Méditerranée à la Côte d'Or. En complément, un axe Est-Ouest est présent conférant à la région lyonnaise une position de carrefour à la fois synonyme d'opportunités (création de valeur) et de risques (congestion).
- ❑ **Les territoires alpins** sont un espace de transit secondaire mais non négligeable, lien entre la France et l'Italie via les tunnels alpins. Ces échanges se réalisent essentiellement par voies routière (A43 et A40) et ferroviaire. Une logique Nord-Sud existe mais faible depuis Valence jusqu'à Genève via Grenoble et Chambéry. Le fluvial est absent de cet espace.
- ❑ **L'Auvergne** constitue un espace médian avec une assez bonne accessibilité Nord-Sud sur des axes alternatifs à l'Axe Rhône-Saône avec les routes N7 et A71-A75. L'approche alternative à la route est présente pour des besoins endogènes et totalement absente pour du transit, du fait de caractéristiques techniques des voies ferroviaires perfectibles, notamment envers le sud, et de l'absence du fluvial.

4.1. Le mode routier

4.1.1. Une région positionnée sur de grands corridors mais un maillage inégal

Le réseau routier principal est constitué des routes nationales et d'autoroutes avec des dotations inégales selon les territoires :

- ❑ Un premier cœur de réseau est présent sur la **région lyonnaise, grand carrefour autoroutier d'envergure nationale et européenne ralliant le Sud-Est de la France, la Péninsule Ibérique et l'Italie à l'Europe du nord**. Cette position est porteuse de création de valeur (notamment via la création d'entrepôts logistiques) mais aussi de nuisances (congestion, pollution atmosphérique et sonore,...). La création successive de contournement à l'Est n'a encore pas abouti à des solutions durables dans le cadre de trafics en évolution constante.
- ❑ Le reste de la Vallée du Rhône au sud bénéficie d'un **axe de transit international (A7)** qui dessert les grandes villes locales (Valence, Montélimar) pouvant connaître des congestions importantes bien que moins présentes que sur le nœud lyonnais.

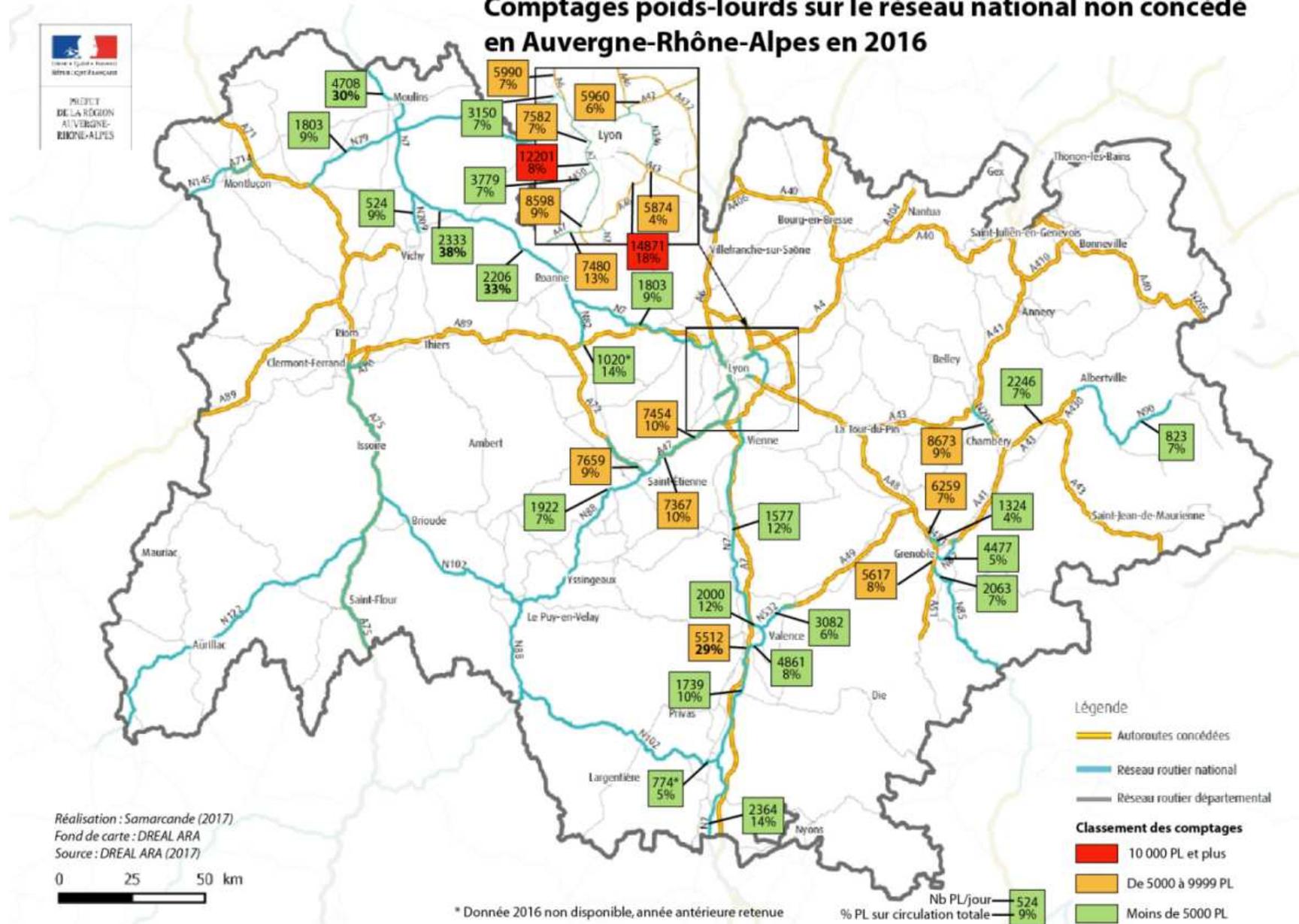
- ❑ Un deuxième cœur de raison plus locale entre Clermont-Ferrand et l'Allier complète le premier avec un axe alternatif Nord-Sud à la Vallée du Rhône sur l'**A71-A75 et 2 axes Est-Ouest, le principal constitué par la RCEA** (Axe Atlantique – Europe Centrale) passant dans l'Allier, et un secondaire sur l'**A89** (échanges Sud-Ouest Français et Rhône-Alpes). La densité autoroutière est néanmoins plus faible en Auvergne avec 3 axes uniquement. Le Sud de l'ex-région (Cantal et Haute-Loire) est grandement en-deçà des caractéristiques voisines.
- ❑ **Les vallées alpines sont assez bien maillées** au regard de la géographie. Les plus grandes villes (Grenoble, Chambéry, Annecy) sont desservies par des autoroutes adéquates. Leur positionnement sur l'axe de transit international France-Italie leur permet de bénéficier de services routiers d'envergure.
- ❑ Les axes de transit internationaux (et notamment France-Italie) et le nœud lyonnais provoquent régulièrement des **pics de pollutions** au-delà des taux réglementaires. Par exemple, en Haute-Savoie, 19% des polluants proviennent des transports, contre 57% du chauffage et 16% de l'industrie.

Le rapport Mobilités 21 (2013), cible trois grands projets routiers en ARA, dont deux en ex-Rhône-Alpes. Ce rapport propose deux scénarios variant les investissements à réaliser et leur ordre de priorité selon les financements disponibles (Scénario 1 doté de 8 à 10 milliards d'euros, Scénario 2 doté de 28 à 30 milliards d'euros). Ces projets, à l'époque déjà non financés, pourraient être remis en question dans leur priorité et leur dimensionnement suite aux derniers changements de Gouvernement. Les trois projets prioritaires sont :

- ❑ **Le Bouclage de la RCEA (Route Centre Europe Atlantique) en Allier et Saône-et-Loire** (1^{ère} Priorité dans les 2 scénarios) pour un budget estimé de entre 640 et 1000 millions d'euros.
- ❑ **Mise aux normes autoroutière A45 Lyon-Saint Etienne** (Priorité 1 dans le Scénario 2 et Priorité 2 dans le Scénario 1) pour un budget estimé de 1,36 milliards d'euros.
- ❑ **Grand contournement autoroutier de Lyon** (Priorité 2 dans les 2 scénarios) pour un budget estimé entre 1,2 et 3 milliards d'euros.

- ❑ La métropole lyonnaise est la cible des trafics Poids Lourds (PL) les plus importants (de 6000 à 15 000 PL selon les axes).
- ❑ La part importante des PL la plus importante est observée sur la N7 (plus de 30%). Les autres infrastructures présentent une part de PL autour de 10%.

Comptages poids-lourds sur le réseau national non concédé en Auvergne-Rhône-Alpes en 2016



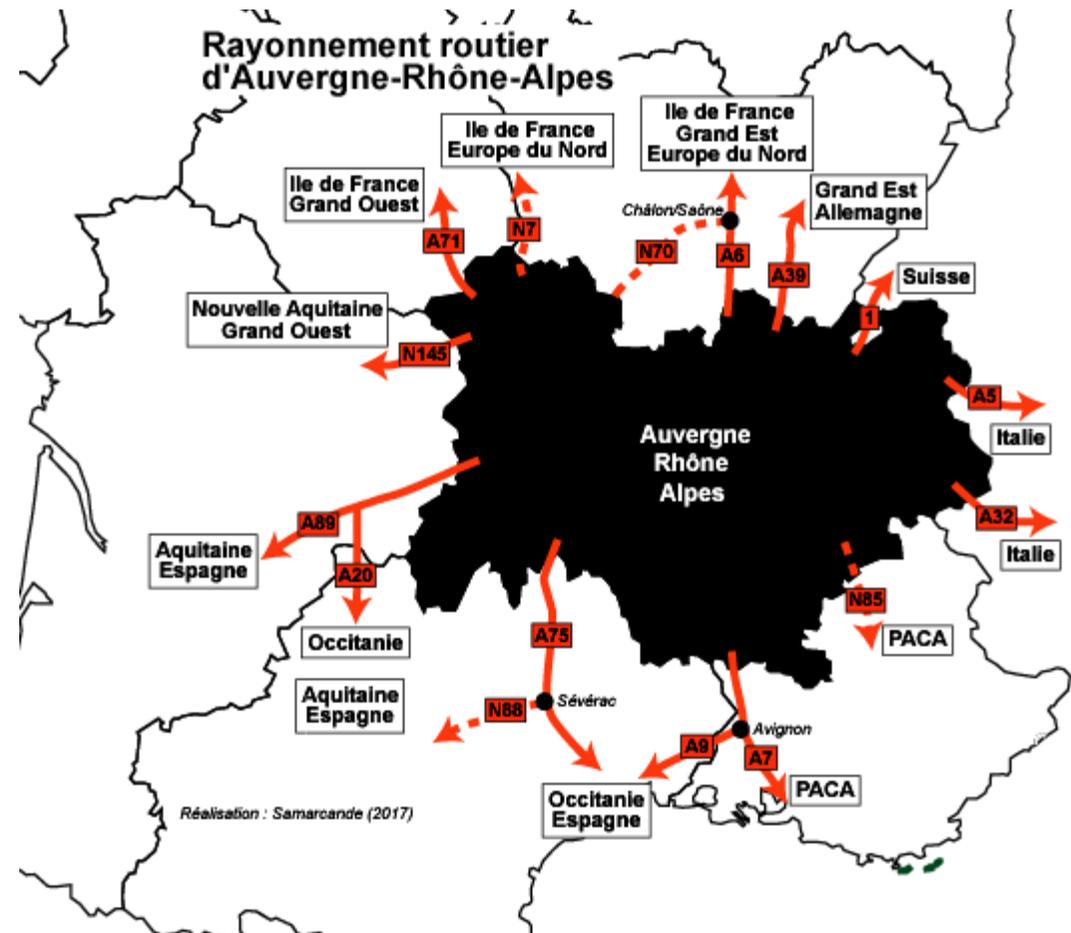
4.1.2. Des infrastructures de rayonnement et de connexion aux marchés

La région bénéficie d'un rayonnement routier d'envergure permettant de rallier les grands marchés nationaux et européens :

- ❑ L'Ile-de-France et l'Europe du Nord via les A71, N7 et A6,
- ❑ La Région PACA via l'A7,
- ❑ Le Sud-Ouest Français et l'Espagne via A7-A9, A89 et A75,
- ❑ Le Grand Ouest de la France via les N145 et A71,
- ❑ Le Grand Est et l'Allemagne via les A6 et A39,
- ❑ L'Italie via les tunnels alpins du Fréjus et du Mont-Blanc puis A5 et A32,
- ❑ La Suisse via l'A1.

Néanmoins, des liaisons sont plus difficiles pour certains espaces de la Région avec des espaces voisins tels que l'Est de la région (Alpes) avec PACA (N85) ou le Sud Auvergne (Haute-Loire et Cantal) vers le Sud-Ouest Français.

Enfin et comme déjà évoqué, le niveau d'encombrement posent des problèmes d'efficience sur des points de tension : nœuds autoroutiers lyonnais, A7, Lyon-St Etienne, franchissements des Alpes, Vallée d'accès à Grenoble



4.1.3. Les trafics : données générales

L'ensemble des données qui suivent sont issues d'un traitement de la base de données Sitram.

La Région totalise 198 millions de tonnes échangées au niveau national (y compris intrarégional).

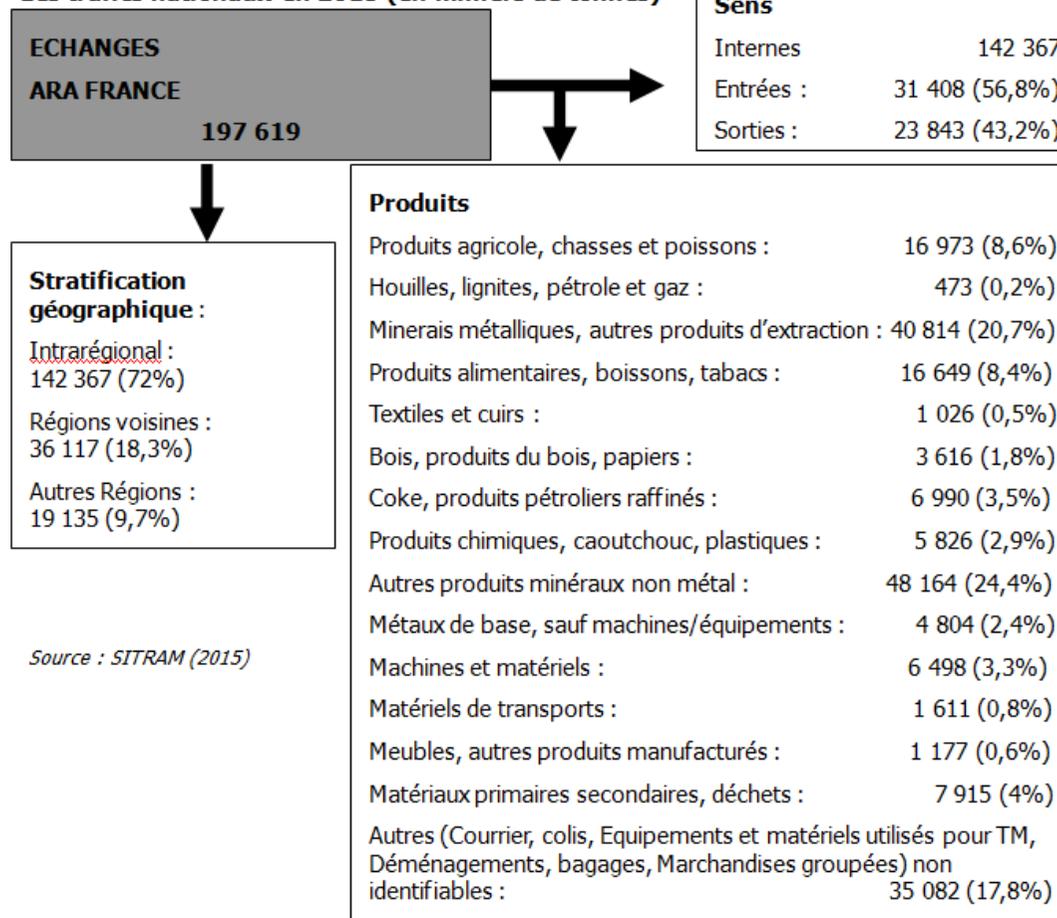
Les trafics intrarégionaux prédominent avec 72% des volumes (142 millions de tonnes) comprenant les produits classiques suivants pour ce type de flux :

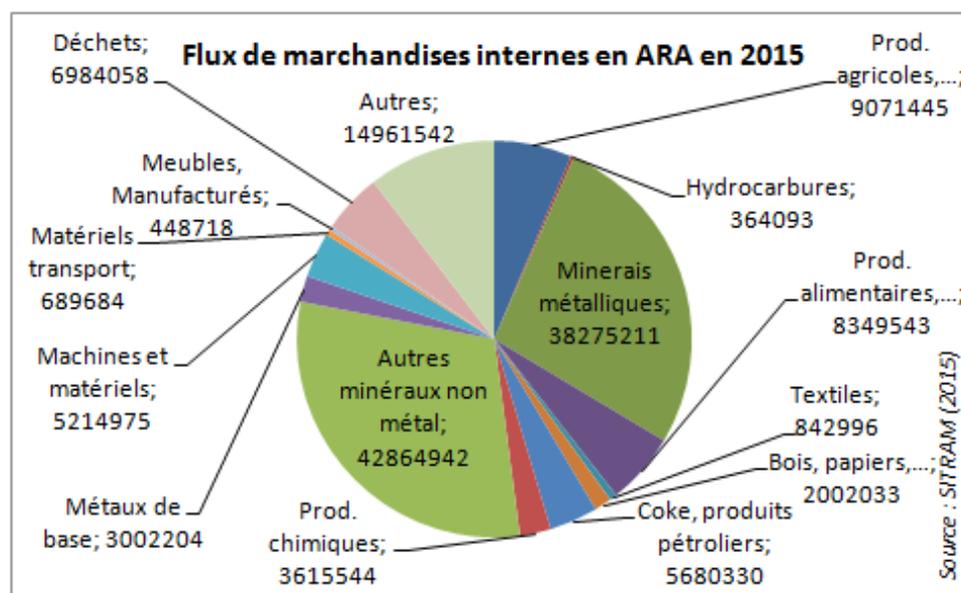
- Produits du BTP (57%),
- Marchandises groupées (10,5%),
- Produits agricoles (6,4%),
- Produits alimentaires (5,9%),
- Déchets et matières secondaires (4,9%).

Les échanges interrégionaux français représentent 55 millions de tonnes avec aussi une proximité forte (les sept régions voisines engendrant le double de flux des autres régions françaises). Sur ces flux, un déséquilibre important est observé avec 57% des volumes en entrées et 43% en sorties. Les produits les plus échangés sont :

- produits BTP (45%)
- Marchandises groupées (18%)
- Produits alimentaires et agricoles (8% chacun)

Les trafics nationaux en 2015 (en milliers de tonnes)



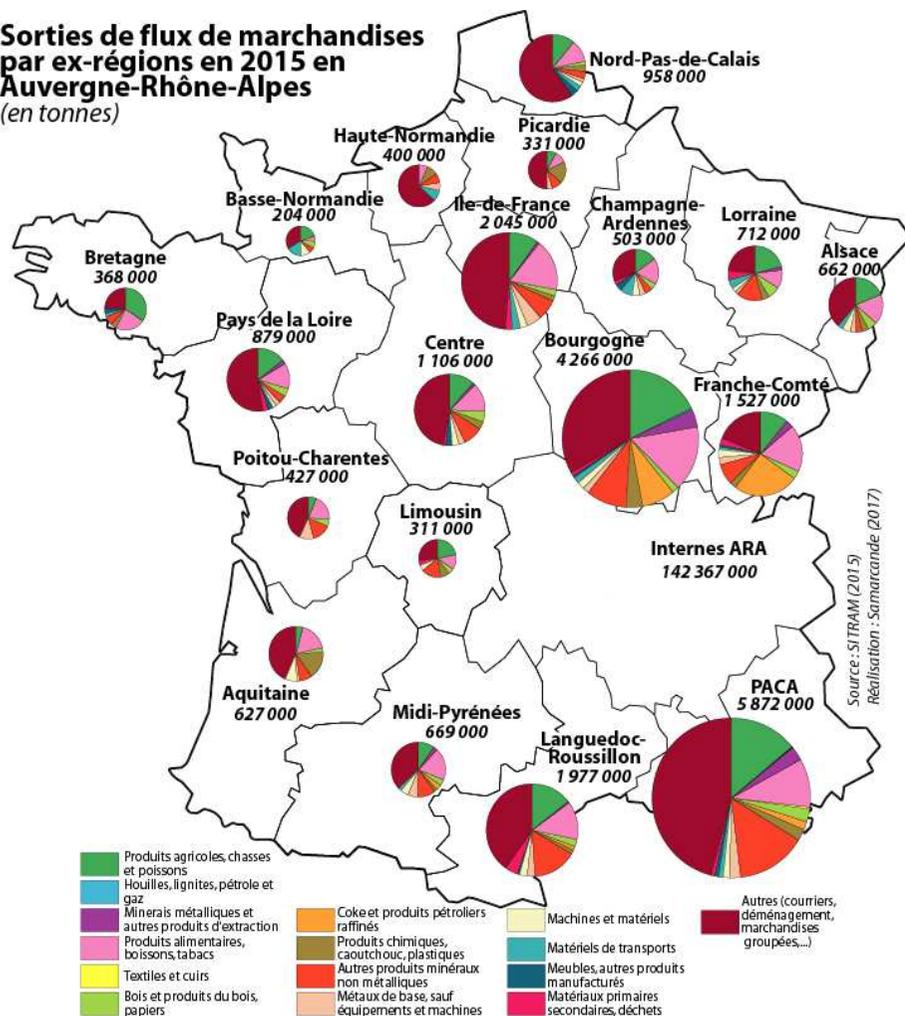


4.1.4. Les trafics avec les autres régions

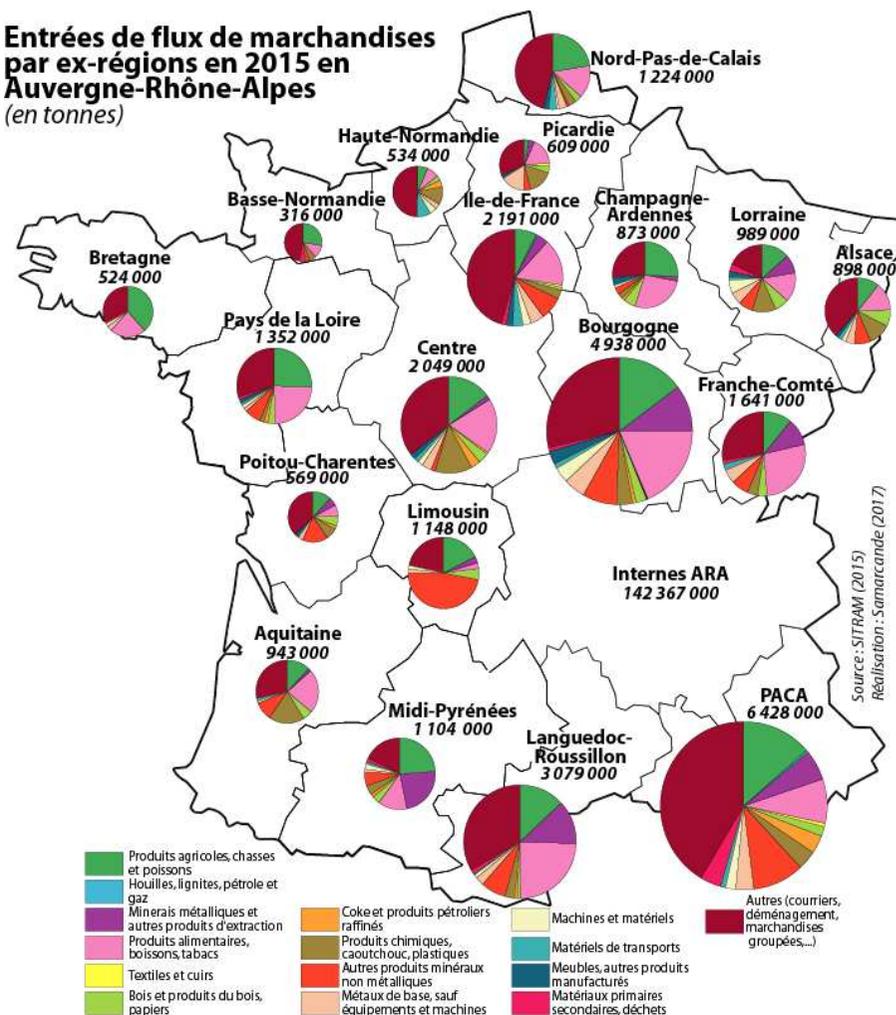
Les trafics routiers avec les autres régions françaises sont essentiellement assurés par les régions limitrophes, caractéristique valable pour toutes les régions :

- ❑ **Les régions voisines assurent 36,1 Mt**, soit 65,4% des échanges nationaux avec notamment PACA (12,1 Mt), la Bourgogne (9,2 Mt), le Languedoc-Roussillon (5,1 Mt), le Centre (3,2 Mt) et Franche-Comté (3,2 Mt).
- ❑ **Des régions plus éloignées sont aussi génératrices de flux massifs telles que l'Île-de-France (4,2 Mt)**, le Nord-Pas-de-Calais (2,2 Mt) et les Pays de Loire (2,2 Mt).
- ❑ **Seulement trois régions effectuent moins d'un million de tonnes d'échanges** (Bretagne, Basse-Normandie, Picardie).

Sorties de flux de marchandises par ex-régions en 2015 en Auvergne-Rhône-Alpes (en tonnes)



Entrées de flux de marchandises par ex-régions en 2015 en Auvergne-Rhône-Alpes (en tonnes)

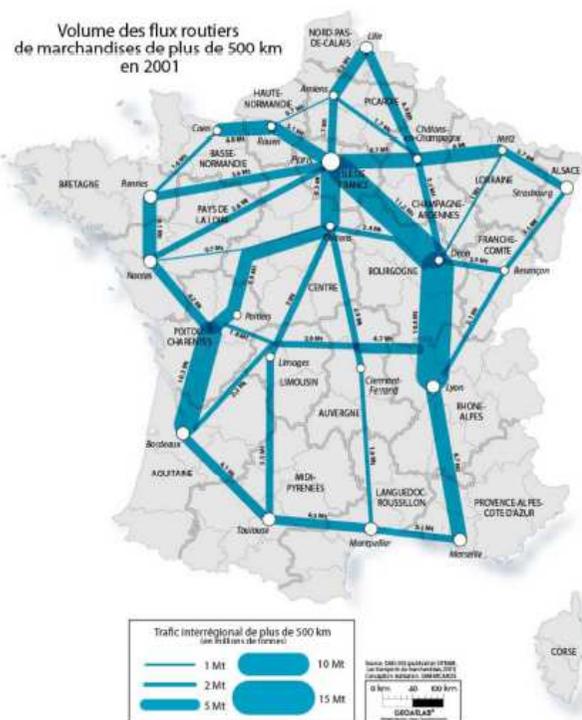


4.1.5. Le transit et les échanges internationaux

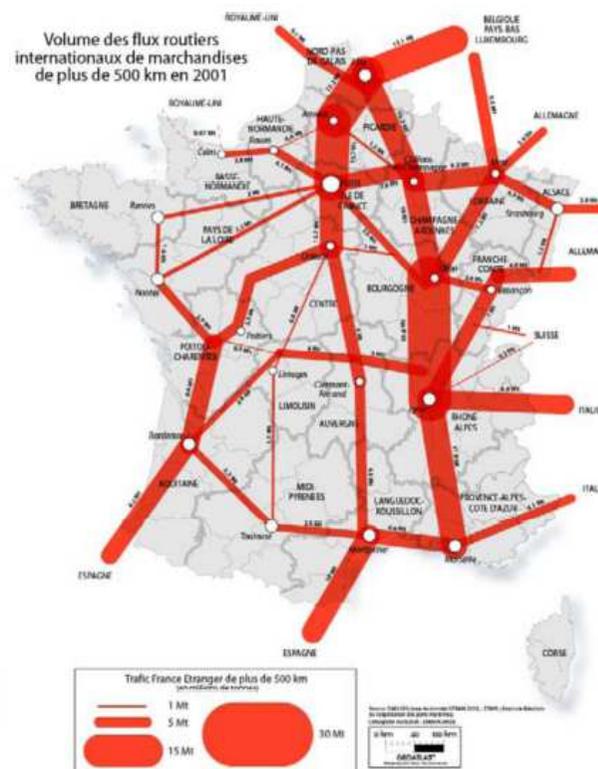
Le transit et les échanges internationaux routiers sont une spécificité de la Région du fait de son positionnement sur des corridors d'envergure européenne.

- ❑ **Les échanges internationaux en Rhône-Alpes représentaient 9,9 millions de tonnes** (avec un déséquilibre en faveur des importations de 10%) (RUL 2008).
- ❑ Selon la RUL en 2008, le transit total en Rhône-Alpes serait d'environ **50 millions de tonnes (Mt), dont 73% à l'international**. Ces données semblent compatibles (mêmes si légèrement différentes) avec celles de Sitram pour 2014, donnant un **transit national d'environ 16,7 Mt (estimation 2014, SITRAM)**. Au sein du transit international,
 - 95% des trafics de marchandises Italie-Europe de l'Ouest seraient générés par des échanges France-Italie avec pour les Alpes du Nord 16,16 Mt (CGDD 2013)
 - Par ailleurs les échanges entre l'ensemble Benelux + RU et l'Italie génèrerait 2,24 Mt dans les Alpes du Nord.

Les échanges nationaux

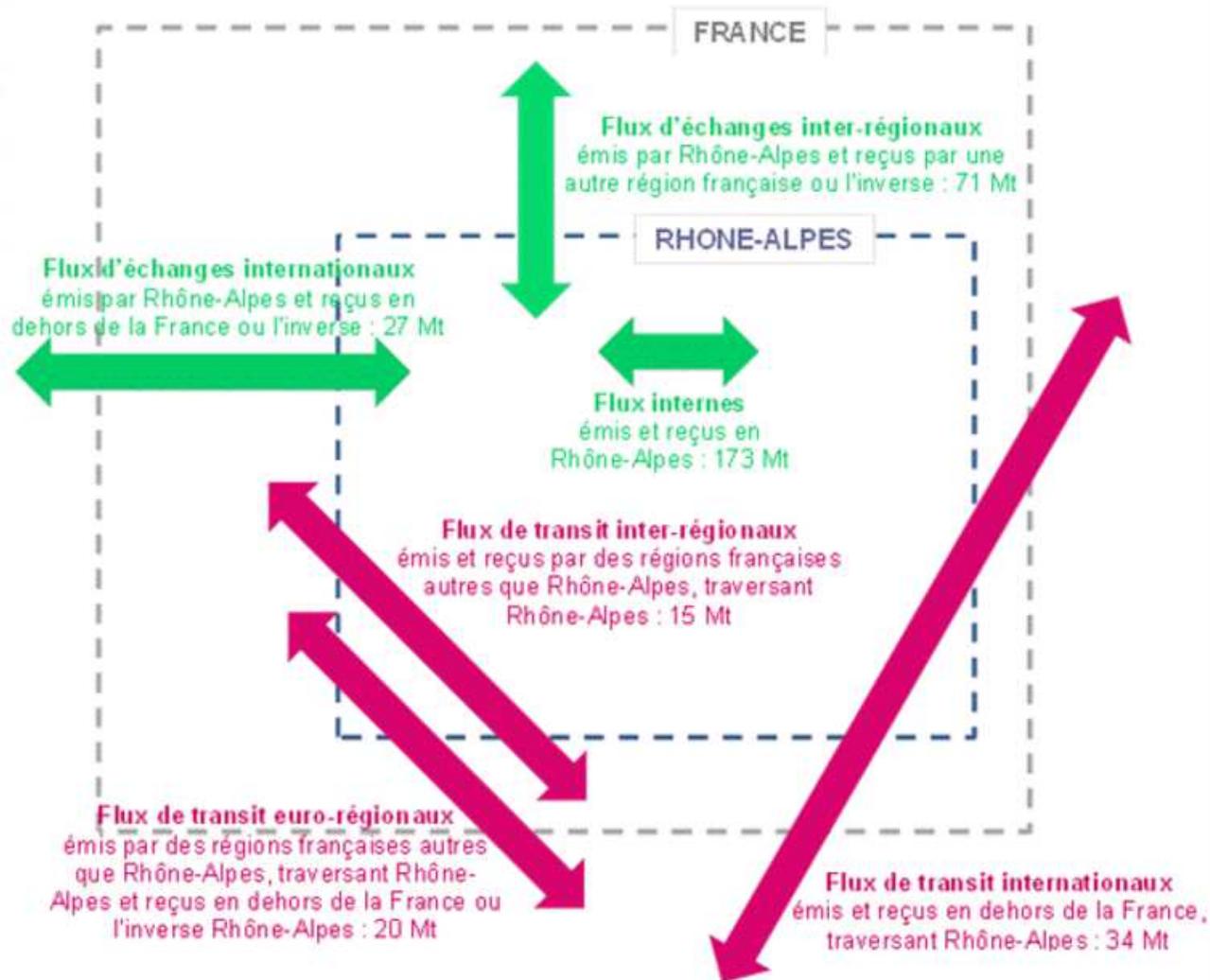


Les échanges internationaux



Le graphique qui suit est daté mais il est probable que les proportions aient peu évolué.

Structure des flux de marchandises interurbains en Rhône-Alpes en 2008
(Source : État des lieux de la mobilité en Rhône-Alpes et perspectives pour le SRCAE, décembre 2010)



Dauphiné Libéré

4.1.6. Les entreprises du transport routier : un marché composé à 95 % d'entreprises de moins de 20 salariés

En termes de services de transport routier, la Région ARA comprend 7400 entreprises, soit 9% des entreprises françaises du secteur.

Le Département du Rhône représente un tiers de ces entreprises et l'Isère 15,6%.

La part des petites et très moyennes entreprises est prépondérante dans ce secteur d'activités avec près de 85% de l'échantillon (contre 81% en France).

Cette part est plus la importante en Haute-Savoie (92,2%) et en Haute-Loire (88,9%). A contrario, les départements de l'Ain et de la Drôme sont ceux comptant la part la plus faible (respectivement 81,7% et 80,1%).

Les entreprises de taille intermédiaire (10 à 249 salariés) sont moins importantes que la moyenne nationale avec 14,6% contre 18,5%

Les entreprises de plus de 250 salariés ne représentent que 0,2% des entreprises. Cette part est la plus faible dans les départements les plus ruraux (Haute-Loire, Savoie, Haute-Savoie, Allier, Ardèche et Cantal). A contrario, les entreprises cette part est la plus faible dans la Drôme (1%) et l'Ain (0,6%), démontrant une dynamique pour la logistique des grandes entreprises du secteur, peut-être due aux disponibilités foncières dans le deuxième cas et au transit sur du foncier à prix plutôt attractifs dans le premier.

Entreprises du transport et de la logistique en ARA

Espace	0 à 9 salariés	10 à 19 salariés	20 à 249 salariés	250 salariés et +
1	81,7	10,6	7,1	0,6
3	82,4	12,6	5,0	0,0
7	86,9	11,6	1,5	0,0
15	85,8	8,5	5,7	0,0
26	80,1	11,6	7,3	1,0
38	84,3	10,5	5,0	0,2
42	85,9	10,1	3,7	0,3
43	88,9	9,0	2,1	0,0
63	81,3	12,1	6,2	0,4
69	86,2	8,3	5,3	0,1
73	86,5	10,0	3,5	0,0
74	92,2	6,4	1,4	0,0
ARA	85,2	9,7	4,9	0,2
France	81,2	8,0	10,5	0,3

Source : Sirene (2017)

4.2. Le mode fluvial : Le Rhône et la Saône, axe majeur mais un grand gabarit en cul de sac

4.2.1. Le fleuve très présent...

Le mode fluvial est très présent sur la Région. **Son atout** est de **desservir l'aire métropolitaine lyonnaise et d'offrir une infrastructure massive**, disponible et permettant de faciliter les relations avec le **port de Marseille notamment**.

Cet axe Nord-Sud s'étend - à grand gabarit - de Pagny (21) au nord aux ports maritimes de Fos/Mer et de Sète au sud, soit 743 km sur le Rhône-Saône et 92 km supplémentaires vers Sète. En termes de gabarit haut conteneurs, 4 couches de niveaux sont possibles jusqu'à Avignon, 3 jusqu'à Lyon, puis 2 sur la Saône, jusqu'à Pagny. Pour compléter cet axe à grand gabarit, **des prolongements au Nord existent via des canaux au gabarit Freycinet** (canaux du Centre, de Bourgogne, du Rhône au Rhin, des Vosges, entre Champagne et Bourgogne).

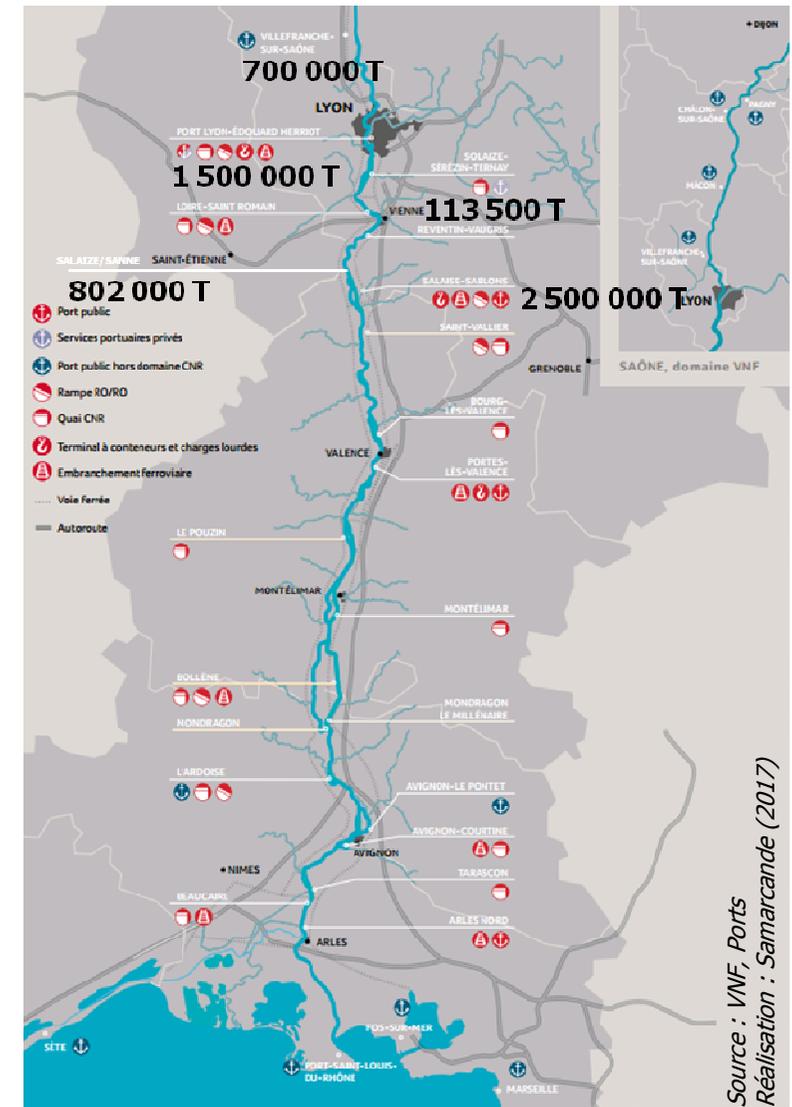
Les grands projets d'infrastructures sur le fluvial sont de 2 ordres :

- En cours, la modernisation du Canal de Sète au Rhône avec pour objectif d'augmenter de 150% les trafics ;
- Des projets de long termes avec une jonction des bassins moselle et rhénan avec celui du Sud-Est (estimé à 16 milliards d'euros et mentionné dans les RTE-T et la Commission mobilité 21).

Sur cet axe, 10 ports publics se succèdent dont 4 en ARA : Portes-les Valence, Salaise-Sablons, Lyon et Villefranche/Saône. Ces plate-formes multimodales sont autant de lieux de valorisation potentiel et de report modal pour le trafics de marchandises. Les 2 ports les plus importants sont ceux de Salaise-Sablons (2,5 Mt) et Lyon Edouard Herriot (1,5 Mt).

Les ports sont à la fois des lieux de **transfert modal et d'implantations d'activités logistico-industrielles**. Peuvent s'y poser, comme ailleurs, des problématiques de foncier : certains ports souffrent d'une pénurie de foncier et des réflexions visent à sanctuariser ce foncier pour des usages de la voie d'eau. Parallèlement, le foncier bord à voie d'eau peut constituer une zone d'extension des ports ; cette « opportunité » renvoyant à des problématiques corollaire de : gouvernance, de filières, activités, type d'occupants à privilégier et de complémentarité d'activités.

Les trafics portuaires en ARA

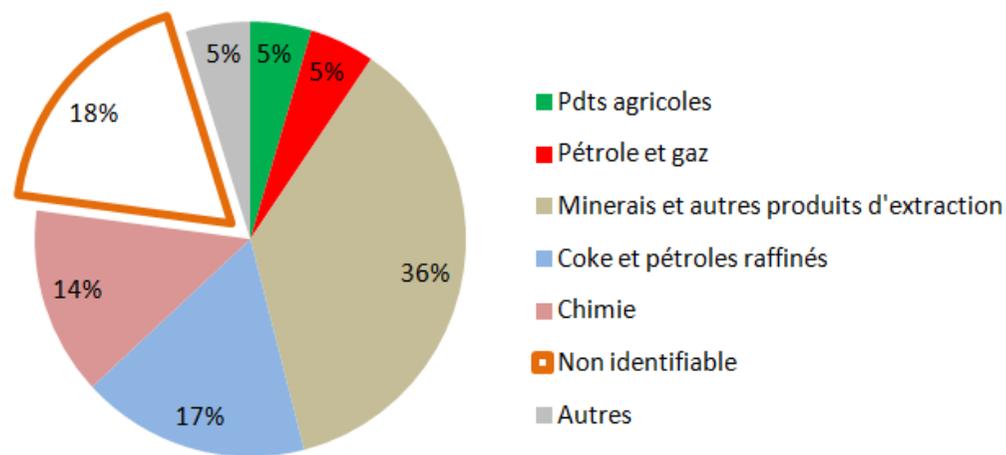


4.2.2. Mais « seulement » le 5ème bassin français

Le bassin fluvial Rhône-Saône constitue le cinquième bassin national avec 5,5 Mt transportées en 2015. Il se classe dernier dans la catégorie des grands bassins fluviaux français (en excluant les petits réseaux de la Gironde et la Loire Atlantique), toutefois loin derrière le Bassin de la Seine (21 Mt), du Rhin (12,5 Mt) et du Nord-Pas-de-Calais (9,3 Mt).

Les types de trafics concernés au niveau national sont pour plus du tiers des produits du BTP, suivis des produits non identifiables (essentiellement conteneurs pour 18%), des produits pétroliers (17%) et chimiques (14%).

Trafics nationaux 2014, en milliers de tonnes, Sitram
(Total 4 Mt en 2014)



ÉVOLUTION DES TRAFICS PAR BASSIN*

Directions Territoriales	Millions de tonnes	Variation 2015/2014	Millions de tonnes-kilomètres	Variation 2015/2014
Bassin de la Seine	21,0	-3,3%	3 879,9	-4,3%
Strasbourg (ports français du Rhin)	12,5	-5,3%	1 111,3	-2,2%
Nord-Pas-de-Calais	9,3	3,0%	912,1	-0,3%
Nord-Est	6,6	-20,0%	490,9	-15,6%
Rhône-Saône	5,5	-1,7%	1 287,6	-0,3%

Source : VNF (2016)

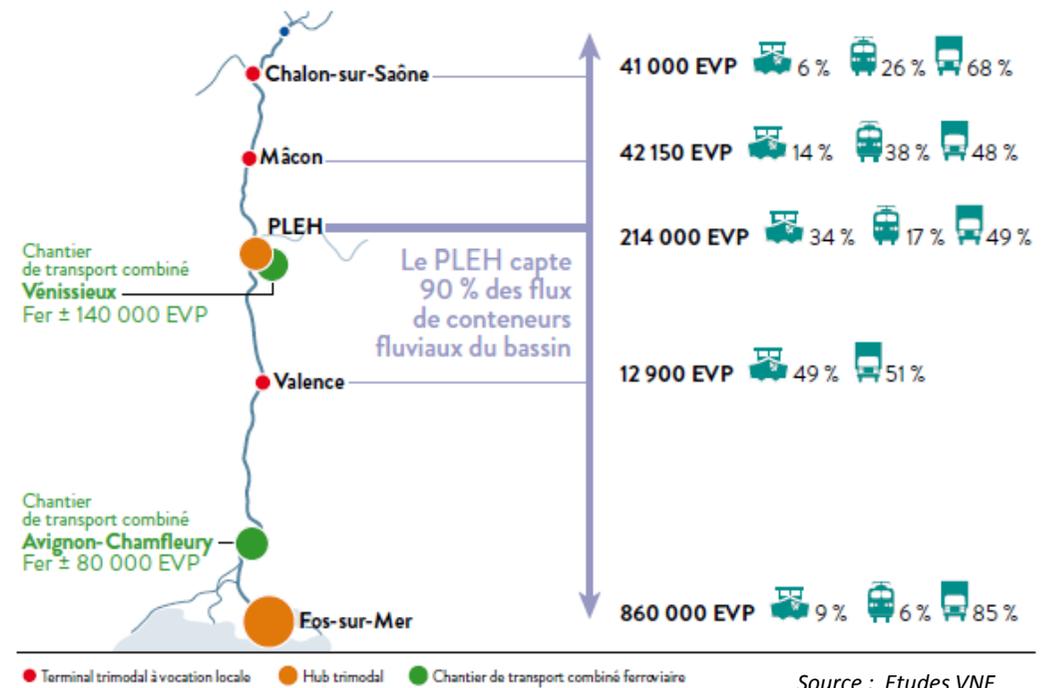
Le mode fluvial constitue un outil de transfert modal majeur à l'échelle de la Vallée du Rhône. Il assure aujourd'hui un trafic de 70 000 EVP environ sur le Port de Lyon-Edouard Herriot (les conteneurs représentant 53 % des trafics du port devant les produits pétroliers 15 %, les matériaux 13 % et autres produits chacun inférieur à 10 %).

L'hinterland de ce port est capté à 60% par des départements limitrophes avec :

- 26% par la Métropole lyonnaise,
- 34% au Sud de la métropole lyonnaise,
- et 40% au nord de la métropole lyonnaise.

- 60 % des conteneurs rhonalpin passeraient par Marseille ; les autres conteneurs transitant par les ports du Benelux majoritairement voire par Le Havre, Espagne.
- 85 % des conteneurs fluviaux transitant par le port de Marseille Fos sont chargés ou déchargés au port de Lyon Édouard Herriot pour desservir la région Rhône-Alpes voire au-delà.

Filière conteneurs, une logique de bassin



Le rayonnement du port de Lyon Édouard Herriot (estimation CTS comptage échantillon de 8 000 conteneurs)

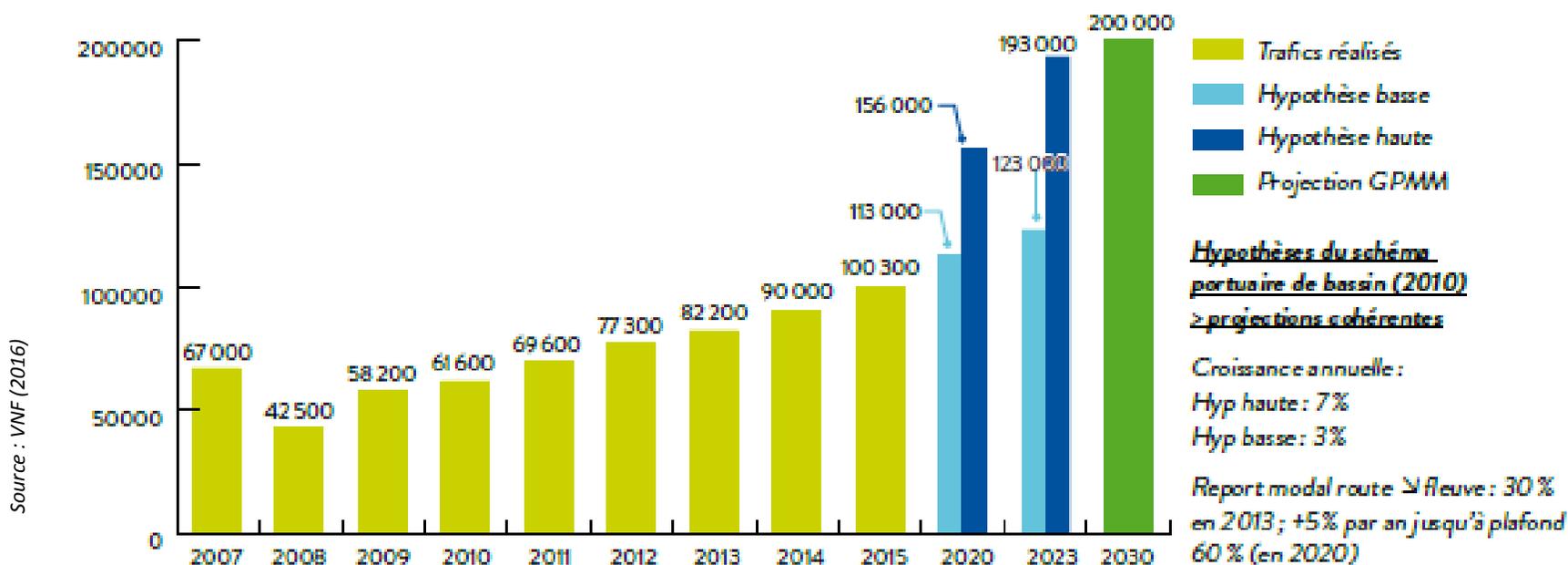


60 % des flux à destination des départements limitrophes

Les prévisions d'évolution du trafic conteneurs sur le bassin fluvial local sont très optimistes avec des prévisions à 2023 entre 123 000 et 193 000 (VNF) et 200 000 à 2030 (GPMM).

A terme, un dispositif sur Salaise-Sablons est programmé pour le secteur conteneurs en complément d'un stop déjà existant sur Valence.

➤ Une croissance du trafic fluvial de conteneur du bassin qui se poursuit

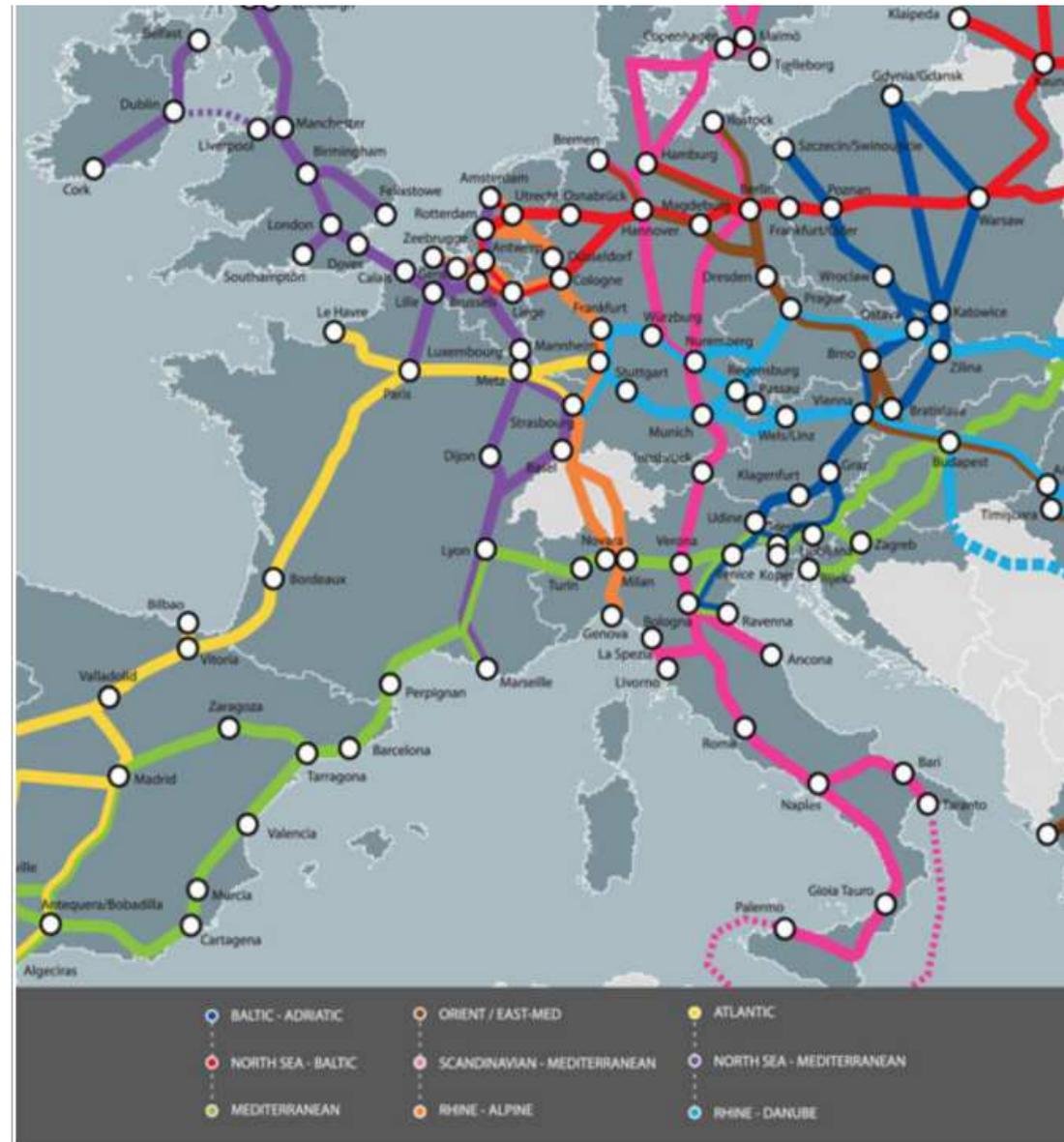


4.3. Le mode ferroviaire

4.3.1. Un positionnement européen confirmé

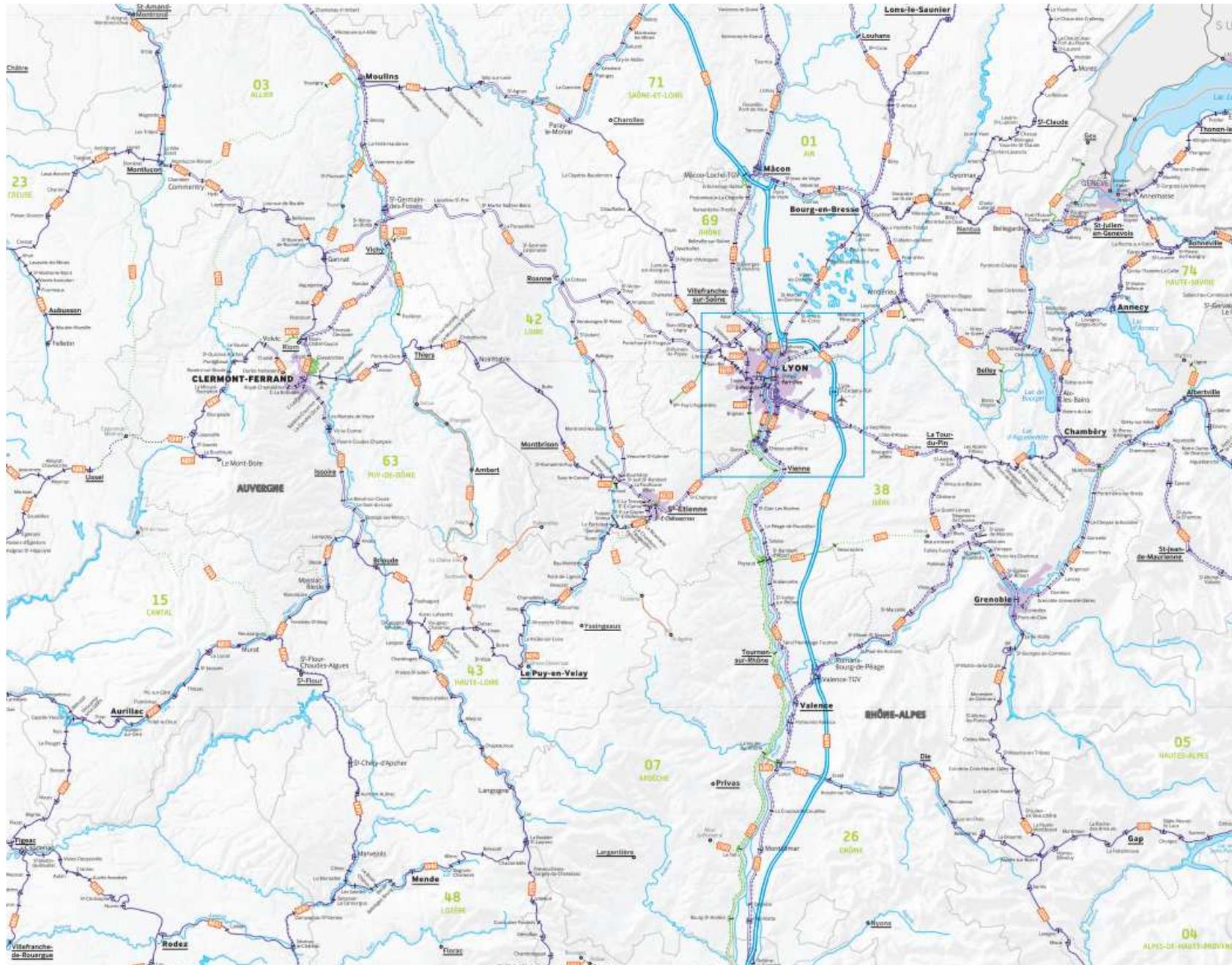
La position européenne du territoire est attestée par celle qu'occupe également la région (et en particulier sa partie centrale qui bénéficie d'une superposition d'infrastructures) dans le dispositif des corridors transeuropéens de transport. Deux corridors traversent ainsi la région :

- le Corridor Méditerranéen,
- Le Corridor Mer du Nord - Méditerranée



Les réseau transeuropéen de transport (RTE-T) compte neuf corridors prioritaires

4.3.2. Un réseau à la densité ferroviaire contrastée



Présent sur tous les départements de la région, le ferroviaire est inégalement réparti sur le territoire :

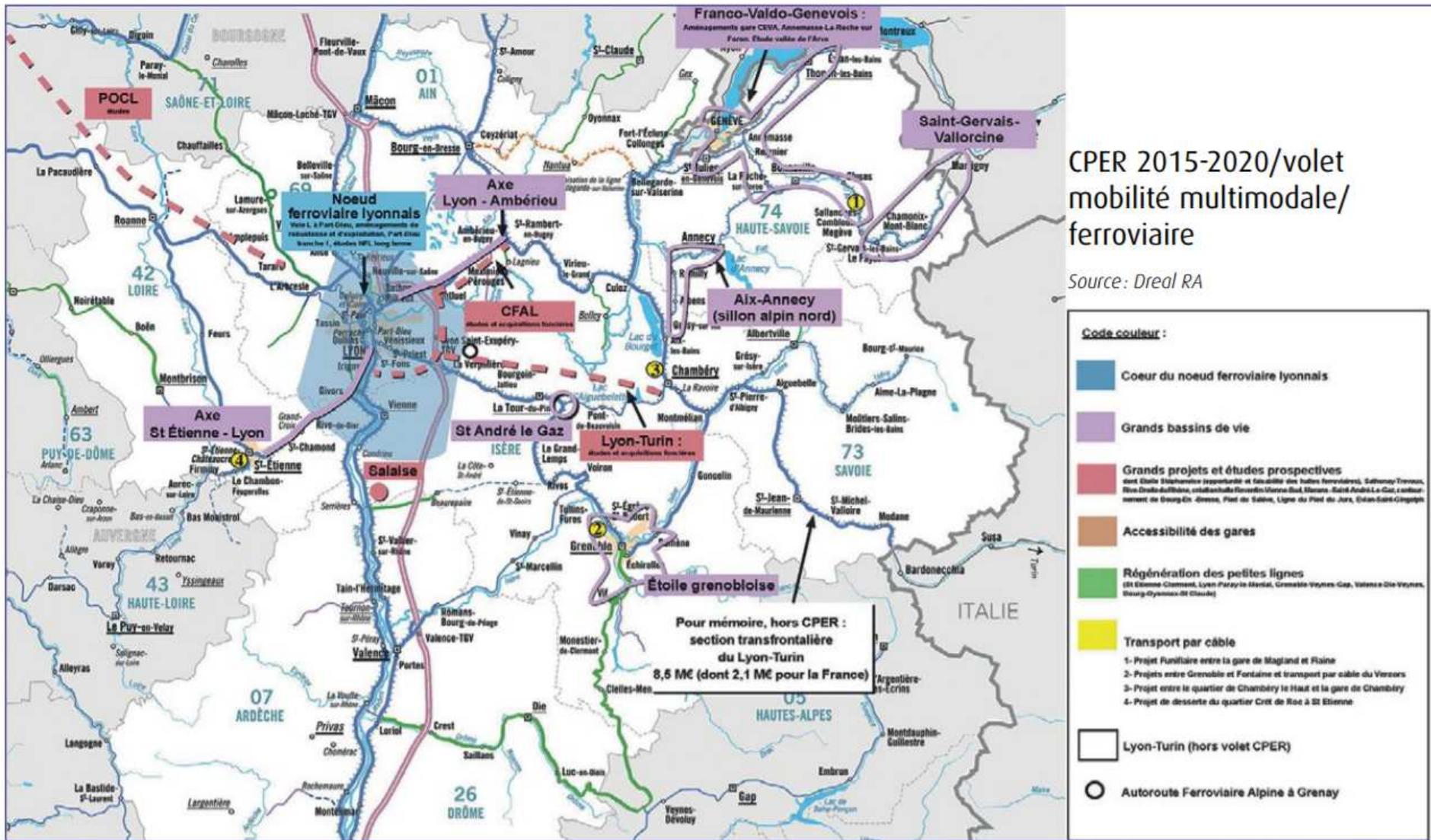
- **La Partie Rhône-Alpine, et en particulier le Rhône, l'Ain, la Drôme et la Loire, est bien** équipée avec un réseau à 40% à voie unique (moyenne nationale) et très fortement électrifié 72% (56% en moyenne nationale). Le fer pose toutefois des **problématiques notables de congestion notamment sur ses nœuds**.
- **En Auvergne, le réseau est au ¾ à voie unique et électrifié seulement à hauteur de 20%**. La pérennisation de certaines lignes pour le fret, voire le voyageur, reste un enjeu important (ligne des Cévennes, ligne des Causses,...).
- **Sur l'ensemble du réseau l'avenir des lignes capillaires, en particulier fret, est un enjeu**

**France 60% double voie, 56% électrifié, 2400 km
supprimés entre 2003-2013 (soit -7%)**

**Auvergne Rhône-Alpes 51% double voie, 56%
électrifié, -9% de km supprimés**

Dans le cadre de son amélioration, les CPER 2015-2020 des ex-régions ont ciblé un certain nombre d'études et investissements :

- Pour le CPER Rhône-Alpes, les **objectifs principaux sont une amélioration de la régularité et de la robustesse du réseau** grâce à des investissements dans les gares et des régénérations de lignes. Le fret est indirectement pris en compte dans ce cadre sauf sur :
 - ❑ **L'Aménagement du Nœud Lyonnais** avec l'aménagement de la plate-forme de Vénissieux et la modernisation des accès ferroviaires au Port Edouard Herriot ;
 - ❑ **Et au titre des grands projets**, des études, des procédures et des acquisitions foncières des accès français du Lyon-Turin, du CFAL, et un meilleur raccordement de la ZIP de Salaise au RFN (POCL et contournement de Bourg-en-Bresse également concernés).
- Pour le CPER Auvergne, les **objectifs principaux (CPER et Plan Rail) sont un accroissement de la régularité et de la fiabilité des lignes actuelles**. Le fret est inclus avec une indication de satisfaire « les besoins relatifs aux enjeux industriels (fret ferroviaire ou plates-formes multimodales) [...] feront l'objet d'enveloppes spécifiques annuelles [...] recherchées dans le budget de l'AFITF. [...] pour ces opérations, aucun financement n'est inclus dans le contrat de plan ». En termes d'infrastructures, les actions à mener sont la poursuite de la modernisation de la ligne Clermont-Ferrand/Paris, l'amélioration du nœud ferroviaire de Clermont-Ferrand, la poursuite de la remise à niveau du réseau régional (notamment Le Puy en Velay / Saint-Etienne et la ligne des Cévennes) et des études intégrant des schémas directeurs (Clermont-Ferrand / Paris, Clermont-Ferrand / Lyon et Bourges/Montluçon).

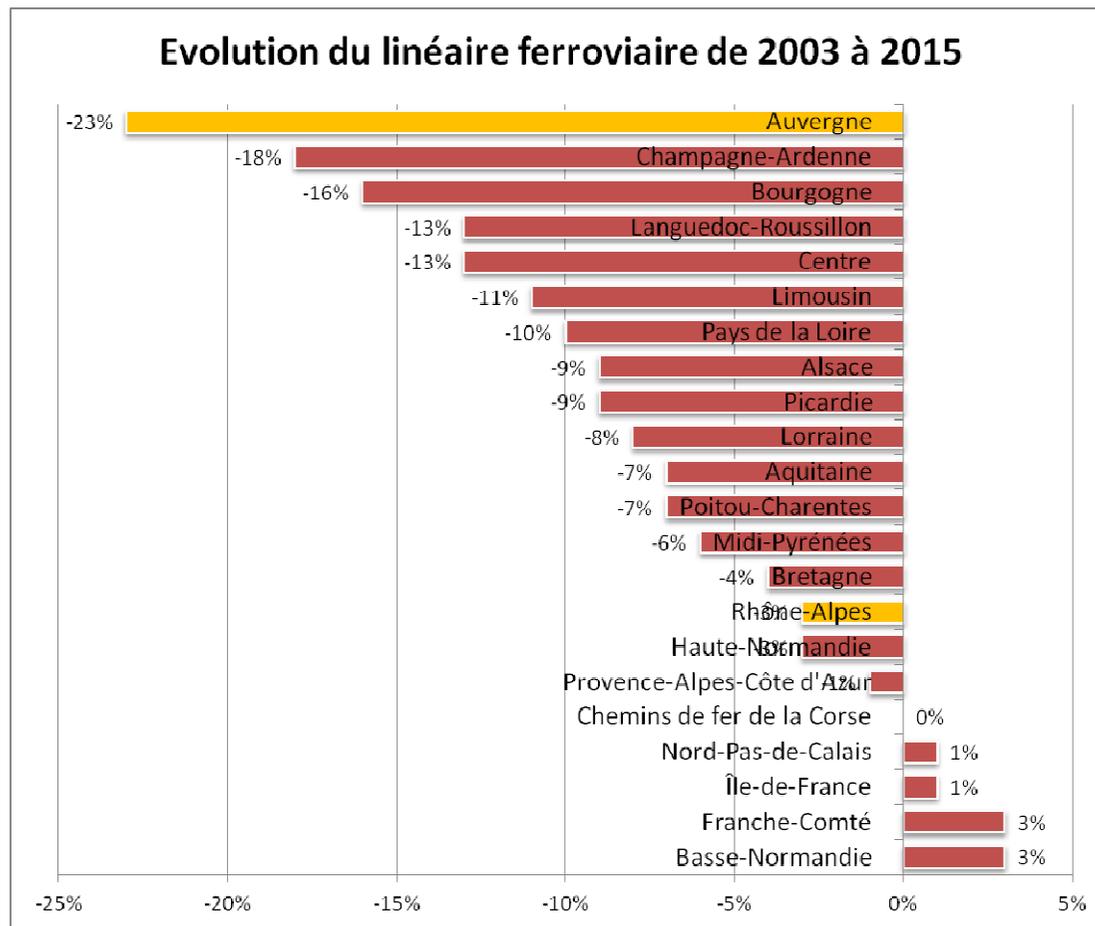


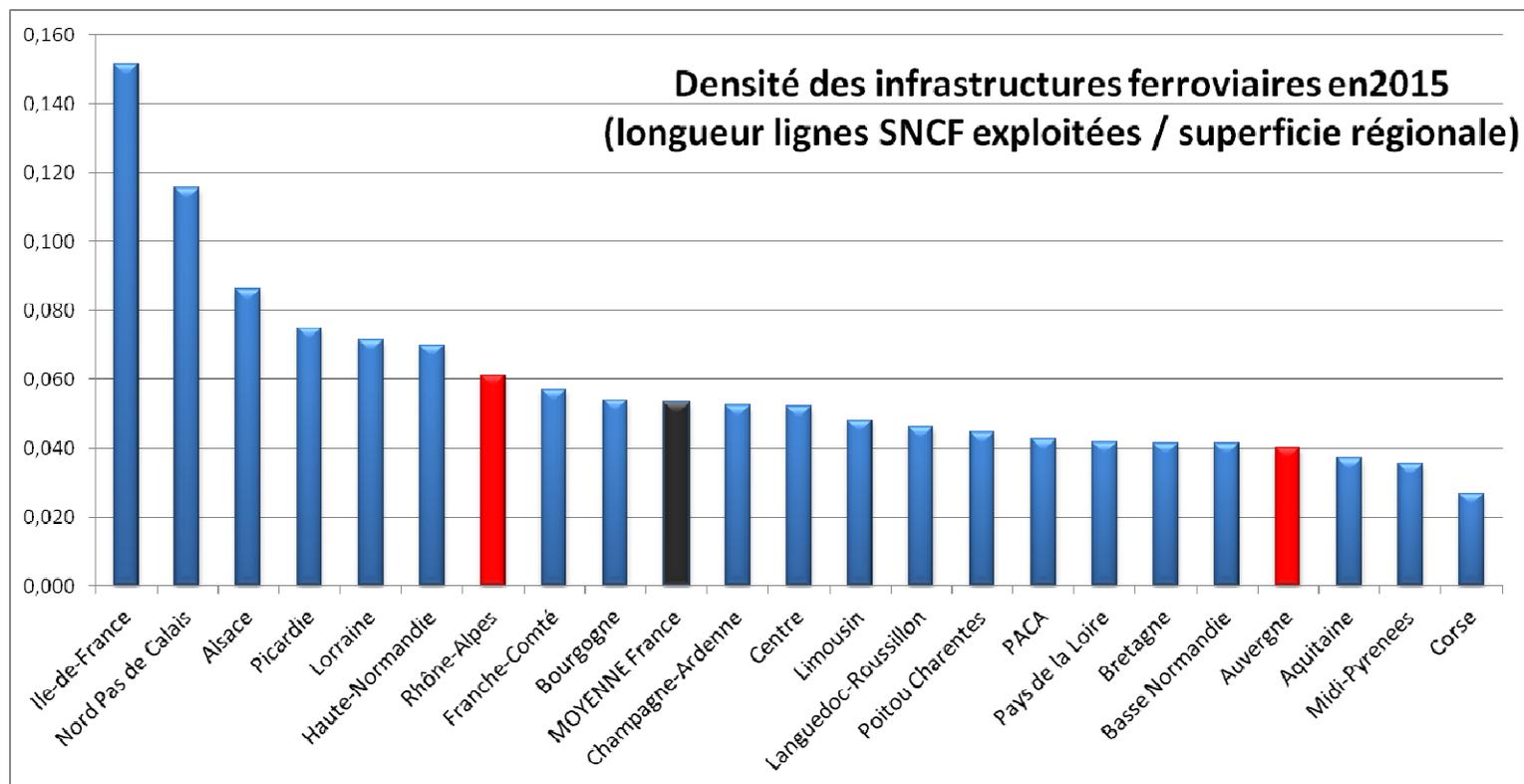
La densité de réseau (par rapport à la superficie du territoire) est relativement modeste. Elle l'est en particulier pour le territoire auvergnat qui apparaît comme un des moins dense ferroviairement mais également pour Rhône-Alpes.

En outre, le réseau (entre 2003 et 2015) s'est contracté. Cette contraction est particulièrement forte en Auvergne qui est la région la plus concernée en France par cette évolution.

Le réseau ferré national continue de se réduire avec une réduction de 2400 km de ligne entre 2003 et 2015.

Durant cette période, l'Auvergne a perdu près d'un quart de son réseau (de 1 360 km à 1 045 km) et Rhône Alpes seulement 3% (de 2 700 km à 2 640 km).





4.3.3. Un connexion du tissu économique au réseau ferroviaire honorable

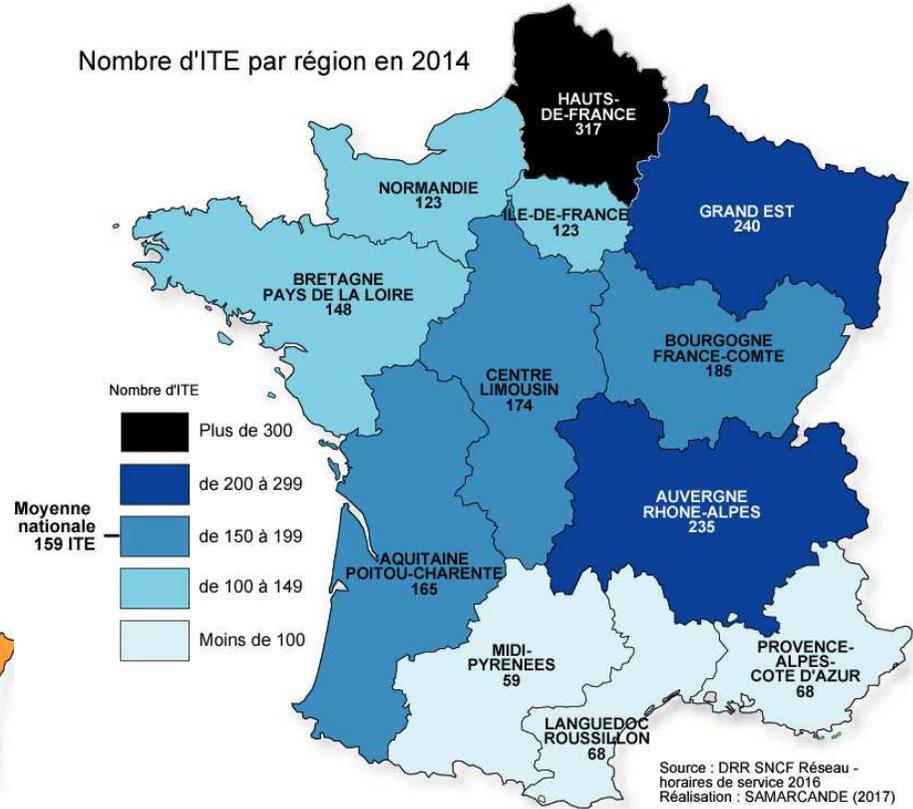
Le linéaire de voie ferroviaire constitue un prérequis indispensable au développement du fret ferroviaire. Néanmoins, les points d'entrées que constituent les ITE (Installations Terminales Embranchées) et les chantiers de transport combiné rail-route sont des éléments importants.

Sur la Région, 235 ITE sont recensées (hors sous embranchements), soit 12% des 1905 ITE de France (source : DRR SNCF Réseau). La région est la troisième région la mieux équipée (par rapport à une moyenne nationale à 159 ITE par Région SNCF).

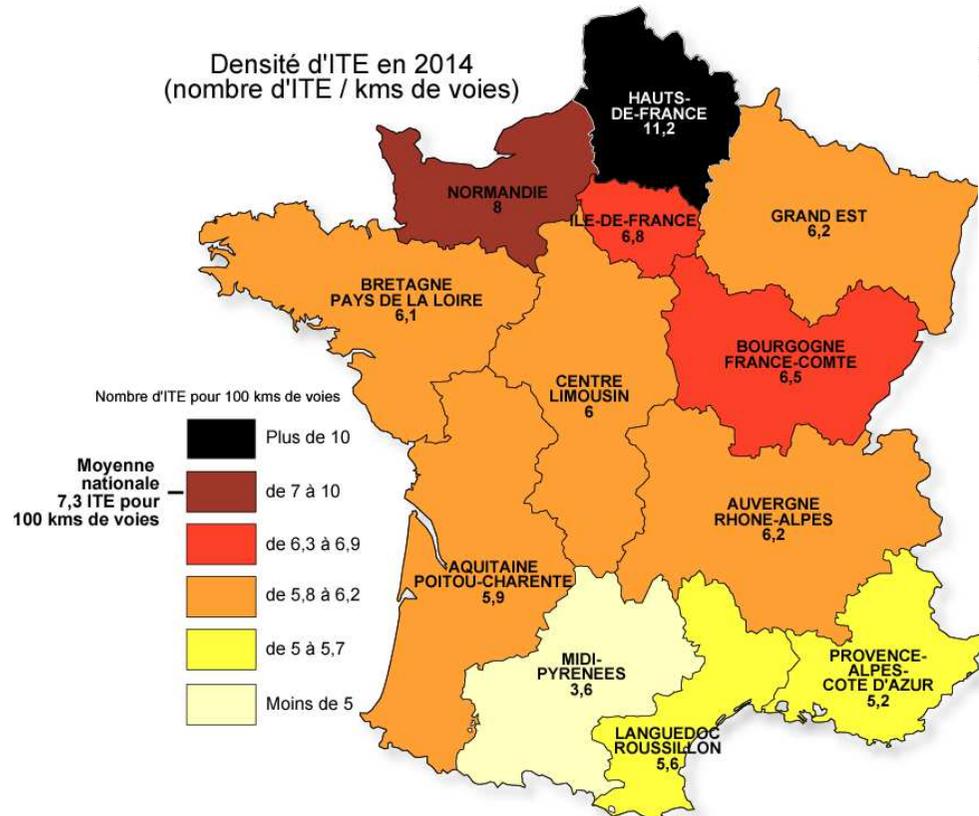
Cependant, la densité d'ITE par rapport au linéaire ferroviaire est inférieure à la moyenne nationale avec en 2010 en **Auvergne 4,7 ITE pour 100 kms de voies et en Rhône-Alpes à 6,4, contre 7,3 ITE au niveau national.**



Nombre d'ITE par région en 2014



Densité d'ITE en 2014
(nombre d'ITE / kms de voies)



4.3.4. Les trafics ferroviaires : une difficulté d'approche des trafics car un déficit de données

La question des trafics ferroviaires est une question sensible sur la grande majorité des territoires français qui, à différentes échelles de décision, souhaitent réfléchir aux moyens permettant de favoriser un recours plus important à ce mode.

Si les choix modaux sont d'essence fondamentalement privée, les acteurs publics peuvent en effet intervenir en mobilisant plusieurs leviers dont ils disposent seuls ou au travers de solutions à co-construire : les infrastructures, les installations et équipements (chantiers intermodaux par exemple), le foncier (par exemple pour faciliter la création d'un chantier), la gouvernance (par exemple au travers de SEM gestionnaires de sites intermodaux), l'animation du tissu économique,...

Une des difficultés – de départ – réside dans un déficit de données statistiques, le transport ferroviaire n'étant plus suivi dans le système statistique français qu'à l'échelle consolidée de l'hexagone.

Les données harmonisées sont donc anciennes (2006). Les données plus récentes pour intéressantes qu'elles soient peuvent être partielles et sont dans tous les cas souvent issues d'enquêtes ou de campagnes d'entretiens qui ont été menées à des échelles ne permettant pas les comparaisons nationales et à des échelles qui ne sont souvent pas celles des nouvelles régions.

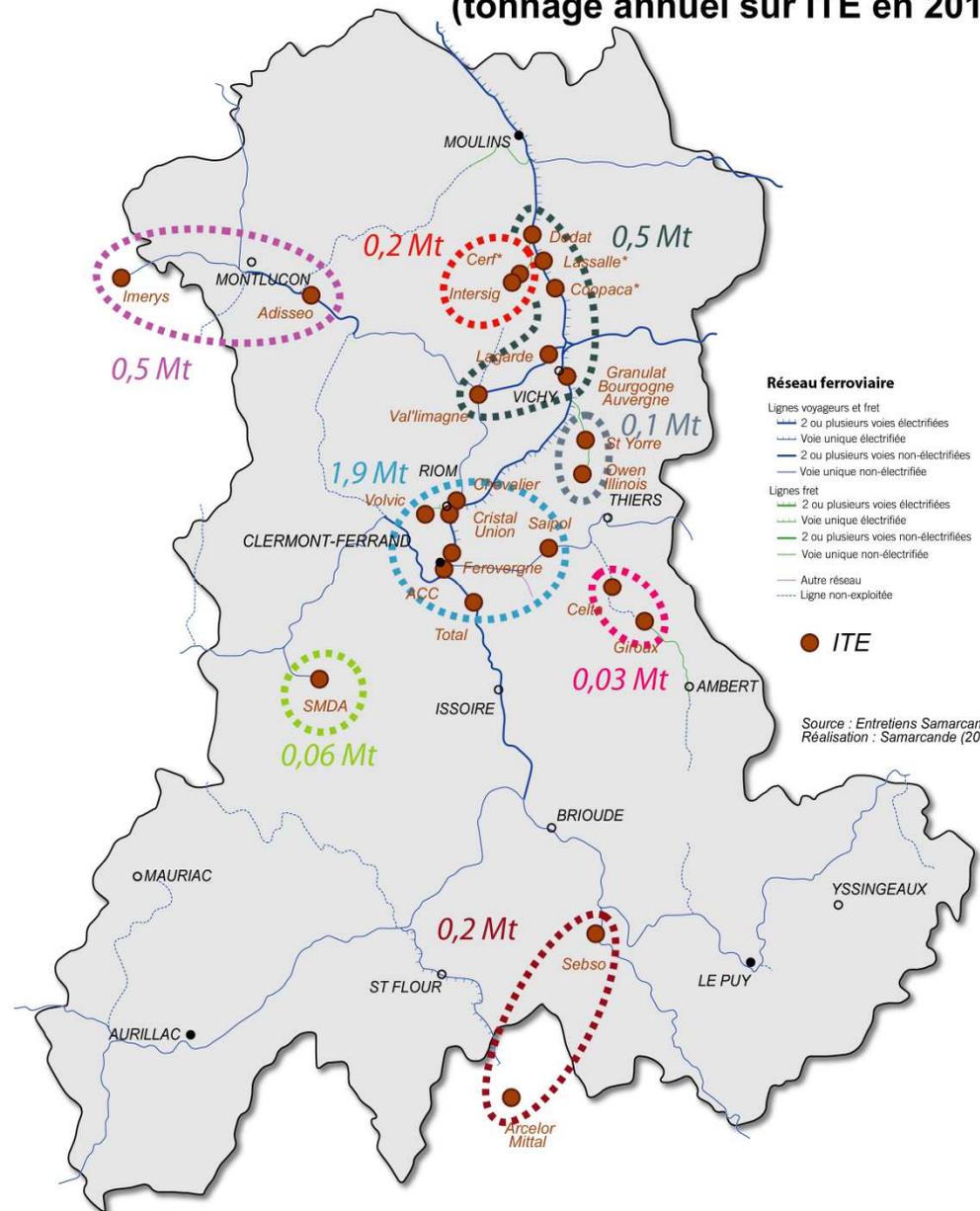
DES TRAFICS AUVERGNATS CONCENTRES. En Auvergne, les trafics ferroviaires sont très concentrés sur le nord de la région (Source DREAL 2016 – Etude Samarcande) avec :

- ❑ Environ 60 trains entiers par semaine sur 22 relations identifiées.
- ❑ Peu de filières totalement absentes (céréales, BTP, eaux, chimie,...). La moitié des trafics dépend de 3 entreprises : Volvic, Total et Ferovergne.
- ❑ Très forte concentration au Nord (17 trafics en Allier et Puy-de-Dôme) dont la quasi-totalité orientée Nord ou Est.
- ❑ 6 tractionnaires présents (Fret SNCF, ECR, Colas, VFLI, Europorte, ex-Agrivap). Fret SNCF assure 15 relations sur 22.

En Rhône-Alpes, on constate une absence de données chiffrées récentes (postérieure à 2006).

Le croisement de diverses études pourrait conduire à estimer le trafic ferroviaire régional à environ 4,8 milliards de tkm en 2015, soit 14 % des trafics ferroviaires nationaux.

Poles de trafics ferroviaires (tonnage annuel sur ITE en 2015)



UNE REFLEXION OFP MAIS SANS TRADUCTION CONCRETE

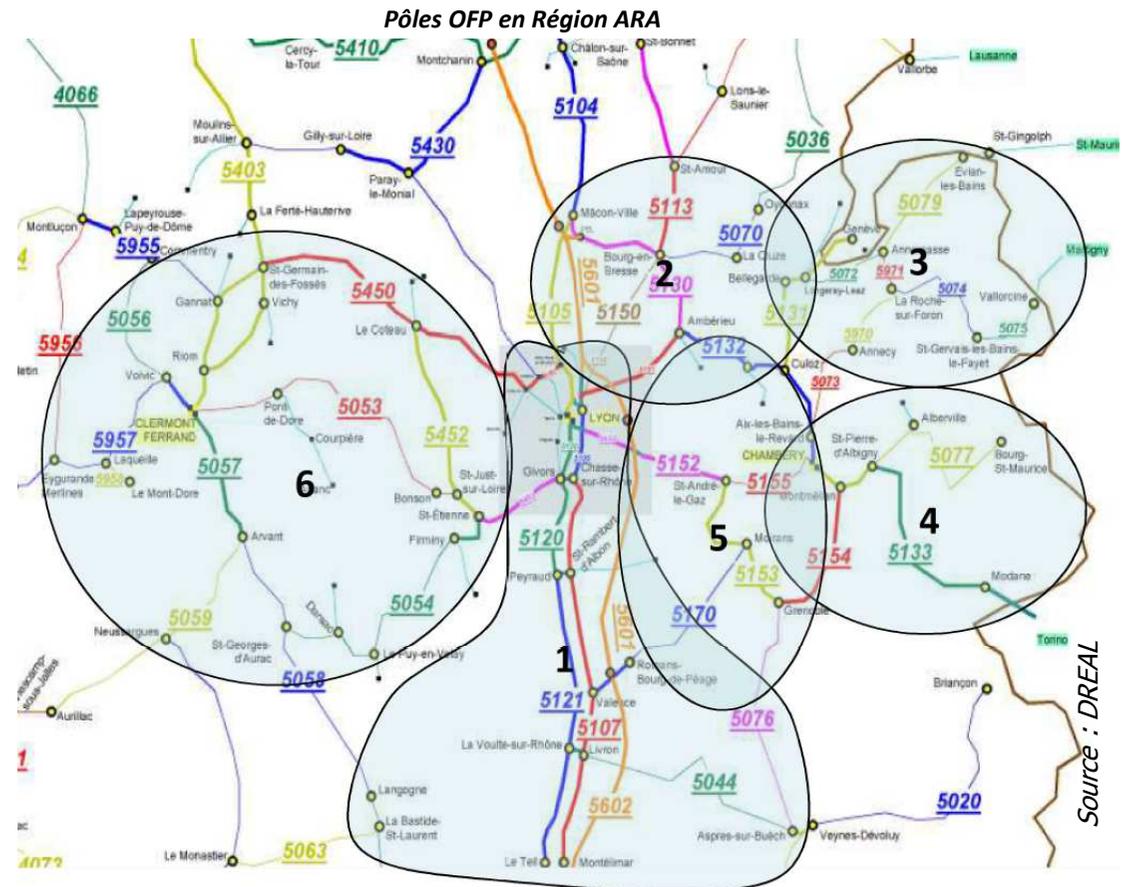
Pour pallier au repli de l'offre de service sur les wagons isolés, des projets de démarche OFP (Opérateur Ferroviaire de Proximité) ont été menés avec un constat : 8 millions de tonnes de WI en 2001 avec une perte de trafics sur ce segment ferroviaire.

Trois axes prioritaires ont alors été ciblés avec :

- ❑ Le Nord-Sud polarisé par Lyon,
- ❑ L'Est polarisés par Grenoble,
- ❑ Et le pôle d'Ambérieu à l'Ouest.

Plus largement, sur six zones à enjeux, 3,3 Mt adressables à un OFP ont été recensées dont 1,9 provenant du fer et 1,4 provenant de la route. Parmi les 3 Mt :

- ❑ Environ 1 Mt de flux internes (Rhône vers Isère). Ces flux pourraient potentiellement se combiner avec du transport combiné (au total environ 2 Mt adressables sur Ambérieu) ;
- ❑ En sus, 1,3 Mt adressables à Salaise ou Sibelin sur du long terme (pas de potentiel à court terme) ;
- ❑ Un cas particulier a été mis à jour avec Saint Germain en Mont D'or pour des carriers sur courte distance.



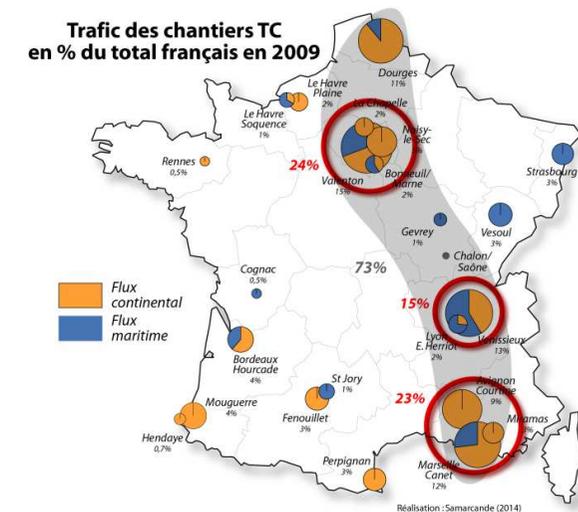
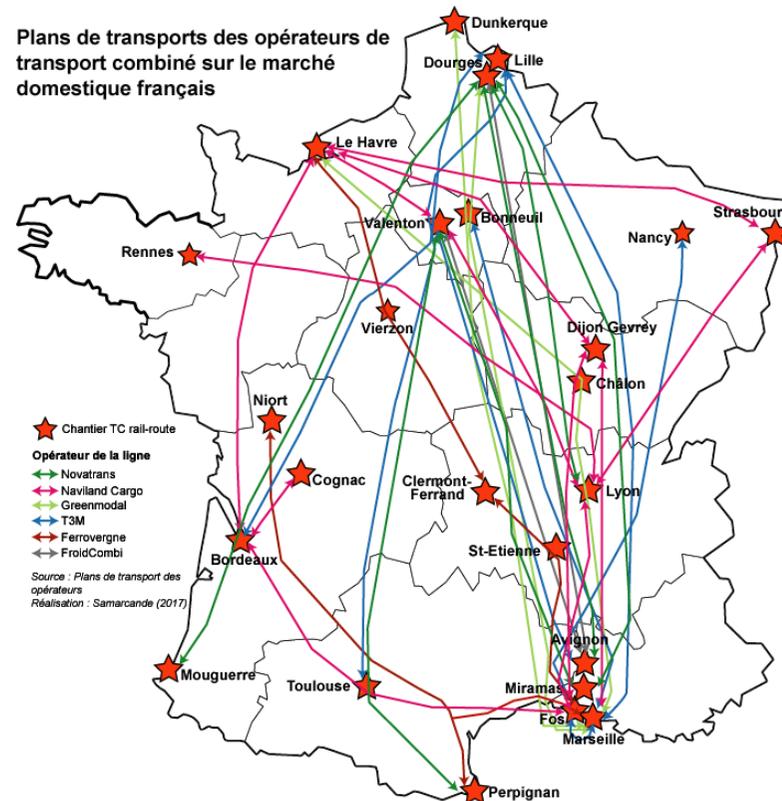
Source : DREAL

UNE OFFRE INTERMODALE « CLASSIQUE » RENFORCÉE PAR LES « NOUVEAUX ENTRANTS »

L'offre en services de transport combiné rail-route est assez importante en Région, mais très concentrée sur l'aire métropolitaine lyonnaise malgré l'apparition d'un nouvel entrant ayant ouvert des liaisons depuis l'Auvergne; Les chantiers sont les suivants :

- ❑ Sur le chantier de **Lyon-Vénissieux**, 140 000 EVP sont manutentionnées par an. C'est un des premiers chantiers français. 35 relations hebdomadaires sont opérées par Naviland Cargo depuis/vers Fos/Mer et Marseille, Valenton, Le Havre, Rennes, Strasbourg, Anvers et Rotterdam. Un deuxième opérateur est présent, Novatrans, avec 1 relation avec Douges 5 fois par semaine.

- ❑ **Lyon-Port Edouard Herriot** accueille un opérateur, Greenmodal, qui effectue 3 A/R par semaine sur Le Havre , 4 A/R par semaine Marseille-Canet et 2 A/R par semaine sur Fos/Mer.
- ❑ **Lyon-Loire/Rhône** assure grâce à Ferovergne 3 A/R par semaine de/vers Fos/Mer (stop à Loire/Rhône).
- ❑ **Clermont-Ferrand Gerzat** est exploité par Ferovergne et assure 3 A/R hebdomadaires avec Le Havre et Fos/Mer. 600 trains par an sont acheminés avec un taux de remplissage de 60-70% (source : entretien Ferovergne). Le trafic conteneurs y est essentiellement exportateur avec des chargeurs tels que Volvic, Michelin et Limagrain notamment. Celui-ci est complété en import grâce aux PF de Vierzon et Veauche.
- ❑ Enfin **Riom**, site sur lequel est présent Naviland Cargo occupe à ce jour une position singulière puisque l'agence est desservie par route à partir du chantier de transport combiné de Vénissieux. A court terme et pour des raisons qui tiennent notamment à la saturation du site lyonnais (Vénissieux), l'opérateur prévoit d'ouvrir des relations ferroviaires à Riom.

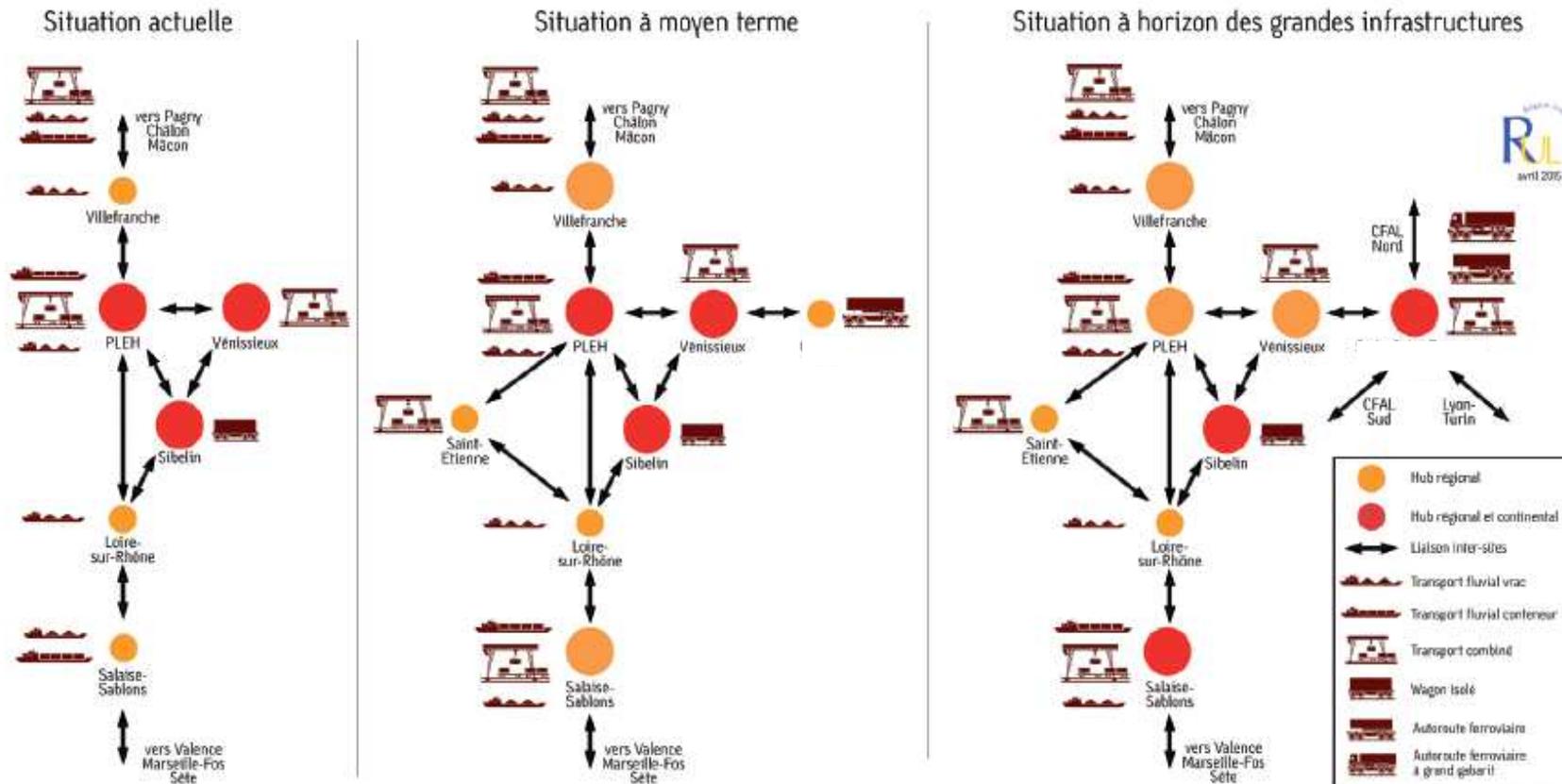


L'activité du chantier de Saint Etienne sur lequel Ferovergne effectuait des prend-laisse a été arrêté. Par ailleurs Ferovergne est désormais présent sur le site CNR de Saint-Romain

Pour améliorer et développer les services de transport combiné rail-route, essentiels aux échanges de la Région, notamment avec ses portes d'entrées/sorties que sont les ports maritimes, la création d'un nouveau chantier de transport combiné rail-route sur le pôle lyonnais est une réflexion ancienne ; le chantier de Lyon Vénissieux étant par ailleurs considéré comme saturé.

Un des objectifs est également de mieux desservir (en limitant les approches routières) les zones de desserrement de la logistique (notamment sur l'est lyonnais). Plusieurs scénarios existent. Il s'appuie sur deux hypothèses : d'un nouveau chantier proche de Lyon ou au contraire plus éloigné. Il est probable que les hypothèses s'inscrivent en outre dans une réflexion qui porte également sur la création d'un terminal de l'autoroute ferroviaire sur le pôle lyonnais.

Sites du dispositif intermodal lyonnais



UNE REGION DISPOSANT D'UNE AUTOROUTE FERROVIAIRE

La Région est une des rares régions françaises à disposer sur son territoire d'une autoroute ferroviaire dédiée. Il n'existe que 5 terminaux en France et 1 à proximité au Luxembourg. Elle est proposée par VIAA, filiale du groupe SNCF-Géodis. Cette entreprise a transporté 70 000 poids-lourds en 2016 grâce à 4 services :

- ❑ AF Alpine Aiton-Orbassano (5 A/R quotidien),
- ❑ Le Boulou-Calais (1 à 2 A/R quotidien),
- ❑ Le Boulou-Bettembourg (3 A/R quotidien),
- ❑ Sète-Noisy (1 A/R hebdomadaire).

Un projet de développement de ce service est en cours sur l'Ouest de la France entre les Hauts-de-France et le Pays Basque (AF Atlantique).

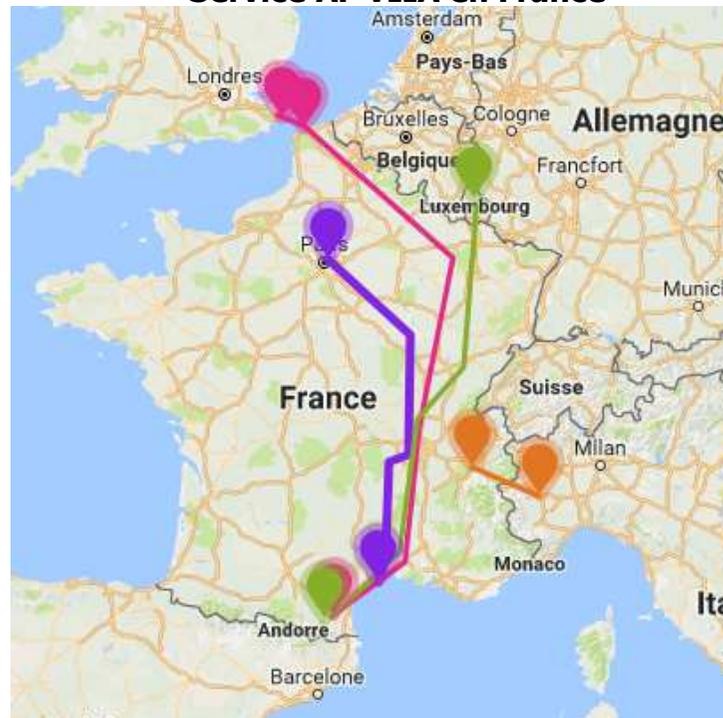
Tous les services existant en France transitent via Rhône-Alpes ou sont dédiés.

Les AF Nord-Sud ne sont à l'heure actuelle pas valorisée sur le territoire par un prend-laisse. Seule l'AF Alpine Alpine Aiton-Orbassano, dédié à la traversée Nord des Alpes, assure un service en Rhône-Alpes important avec une fréquence quotidienne de 5 A/R quotidien pour 30 000 PL transportés.

Dans le cadre de l'amélioration du service de l'AF Alpine et des conséquences du transport routier de marchandises sur la pollution atmosphérique, **un projet de terminal ferroviaire à l'Est de Lyon en prolongement du service existant est en cours.**



Service AF VIIA en France



Source : VIAA



4.4. Synthèse des trafics intermodaux de/vers les Grands Ports Maritimes

La région bénéficie de services intermodaux de/vers les Grands Ports Maritimes. Mais des ports, mais des GPM qui affichent des parts modes alternatifs encore très modestes **15%** GPMH, **18%** GPMM contre **44 %** Anvers et Rotterdam, **38 %** Hambourg, **46 %** Zeebrugge.



Gerzat – Ferrovergne : **3 A/R semaine Fos avec Stop**

Loire sur Rhône

3 A/R semaine Le Havre avec

Stop Vierzon

PEH – Greenmodal : **3 A/R semaine Le Havre**

4 A/R semaine Marseille - Canet

2 A/R semaine Fos

Vénissieux – Naviland : **5 A/R semaine Le Havre**

3 A/R semaine Marseille - Canet

5 A/R semaine Fos

Sur Marseille et Fos prolongement de cette offre commerciale avec approches routières vers **Clermont-Ferrand - Riom**



PEH – Greenmodal : **2 ou 3 A/R semaine Fos**

PEH – Logirhône : **2 A/R semaine Fos avec stop possible à Portes Lès Valence**

4.5. Le mode aérien : Lyon Saint-Exupéry 4ème aéroport français pour son trafic fret avionné

La région dispose de deux aéroports à trafic fret aux caractéristiques distinctes.

- Lyon Saint-Exupéry** (9,5 millions de passagers en 2016, 4^{ème} aéroport français, 2^{ème} aéroport de province) avec 56 103 tonnes de fret avionné est le 4^{ème} aéroport national après Roissy, Orly et Toulouse. Les trafics en avions **cargos dédiés réguliers** sont environ de 4000 tonnes (Emirates - chevaux, Air Algérie) et les **charters / fret express représentent** environ 75 % de l'avionné (50% du fret express par **DHL**, suivi d'UPS et TNT). **Le fret en soutes assure** environ 8 500 tonnes et les trafics de La Poste 2800 tonnes. A ces trafics avionnés s'ajoutent 100000 tonnes environ de **fret camionné**. Avec un trafic avionné de près de 11000 tonnes, la relation Paris-Lyon figure parmi les 1ères relations fret françaises (derrière les relations entre Paris et l'Outre-Mer, Paris et Marseille, Paris et Toulouse, Saint Nazaire et Toulouse et Paris-Bâle).

L'aéroport est partie prenante du projet **Carex** qui vise à développer une offre TGV Fret (porté par des intégrateurs et notamment Fedex). L'objectif premier est de reporter des trafics actuellement camionnés sur du TGV. A terme, le projet Carex pourrait également viser un report modal de trafics routiers classiques à forte valeur et urgent (messagerie express par exemple). A terme Carex et ses liaisons pourraient également permettre à l'aéroport de devenir un hub secondaire, l'apport de trafics par TGV alimentant des lignes aériennes intercontinentales spécifiques. Le projet donnerait lieu à la création d'une plate-forme intermodale (le TGV Fret n'arriverait pas en gare voyageurs). Une étude de Business Plan du projet Carex a été lancée en 2017 (la réflexion existe quant à elle depuis 2006).

Le positionnement de l'aéroport sur l'Est lyonnais, sur un espace de **fort développement logistique** est un atout. La zone de fret quant à elle a vocation à accueillir des activités en lien avec l'aérien. L'implantation de messagers ou de groupe multia-activités (qui ne sont donc pas présents exclusivement en aérien) conduit toutefois à moduler un peu ce constat.

- Clermont-Ferrand Auvergne** avec 1693 tonnes de fret avionné est le 17^{ème} aéroport national.



Trafics des 10 premiers aéroports français en 2016

Rang	Aéroports	Tonnages
1	Paris-CDG	1 952 935
2	Paris-Orly	98 966
3	Toulouse-Blagnac	65 027
4	Lyon St-Exupéry	56 103
5	Marseille Provence	55 893
6	Bâle-Mulhouse	54 944
7	St Nazaire	24 190
8	Nice-Côte d'Azur	14 208
9	Bordeaux-Mérignac	10 917
10	Rennes-St Jacques	10 492
...17	Clermont-Ferrand	1693

Source : Aéroport.fr



La Multimodalité ; *ce qu'il faut retenir*

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



9,9 % du secteur T&L national (nombre d'entreprises)



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



6 % du réseau fluvial
7 % des tonnages



13 % du réseau ferroviaire
13 % du réseau électrifié
? % des tonnages

5. Eclairage sur les emplois logistiques

5.1. La logistique, une activité créatrice d'emplois

Les activités logistique et transport de marchandises constituent une activité génératrice d'emplois. Cette filière est souvent sous-estimée quant aux richesses qu'elles peut produire sur un territoire, eu égard aux nuisances externes qu'elle peut produire (pollution atmosphérique et sonore, sécurité routière,...). **L'enjeu des** emplois logistique est ainsi un des effet bénéfique du secteur.

Les emplois logistiques sont présents à la fois dans le :

- **Compte d'autrui au sein des établissements logistiques dédiés directement chez les prestataires logistiques et les transporteurs**
- **Compte propre au sein des établissements des chargeurs, clients des premiers, qui effectuent pour leur compte, sans externaliser, tout ou partie de leurs activités logistiques et/ou transport.**

Bien que primordiale, l'évaluation du nombre des emplois du secteur est aujourd'hui imparfaitement calculée. En effet, le fait que ces emplois peuvent se situer dans du compte propre ou du compte d'autrui peut rendre difficile une évaluation correcte des effectifs concernés. Pour cela, nous développons ci-dessous la méthodologie employée pour nos estimations. L'AFILOG et l'INSEE travaillent aujourd'hui sur la quantification des ces emplois. Nos estimations pourront être revues en regard des résultats de leurs travaux en cours.

Base de donnée : URSSAF-ACOSS

Evaluation des emplois logistiques externalisés (au sein des établissements prestataires logistique et/ou de transport) : emplois présents au sein des codes APE 4920Z, 4941A, 4941B, 4941C, 5020Z, 5040Z, 5121Z, 5210A, 5210B, 5224A, 5224B, 5229A, 5229B, 8292Z

Evaluation des emplois logistiques internalisés (au sein des établissements chargeurs) : Part défini de la totalité des emplois des secteurs autres que les emplois logistiques externalisés par grandes catégories (Industrie hors automobile, Industrie automobile, Commerce de détail, Commerce de gros, Construction/BTP) selon la méthode Mariotte H. (SOeS-CGDD, 2009)

L'évaluation des emplois logistiques en Rhône-Alpes fait l'objet d'études spécifiques les données qui suivent sont donc un éclairage. Les données des études à venir pourront être légèrement différentes et venir modifier les données présentées ici.

5.1.1. Les emplois externalisés (Données UNISTATIS 2015)

Les entreprises de la logistique et du transport de marchandises (compte d'autrui) emploient en Région près de 74 000 emplois, soit 12,6% de ces emplois au niveau national.

Ces emplois sont les plus présents dans les départements les plus métropolitains avec près d'un tiers des emplois dans le Rhône, suivi de l'Isère (15%) et de la Loire (9,1%). A contrario, les régions les moins pourvues sont plutôt rurales avec le Cantal, la Haute-Loire et l'Ardèche (moins de 2% des emplois ciblés d'ARA).

Ces emplois en logistique externalisée représentent 3,4% de l'emploi total de la région (moyenne nationale identique). Au cœur de la région, cette part est la plus importante dans la Drôme (5,7%) et l'Ain (4,5%). Le premier se situe dans une région plutôt rurale mais sur l'axe logistique national majeur de la Vallée du Rhône quand le second profite de son positionnement privilégié au Nord-Est de l'aire métropolitaine lyonnaise. A contrario, cet indicateur est le moins important dans les départements Alpains, en Ardèche et en Haute-Loire.

Réputé pour être créateur d'emplois, le secteur logistique a connu une légère décroissance entre 2008 et 2015 de -0,6% (moyenne nationale identique).

Cette moyenne cache des disparités fortes selon les départements avec :

- Des évolutions positives importantes dans l'Ain (+8,6%), l'Allier (+6,1%) et la Drôme (+5,7%). Quand l'Ain connaît un développement logistique très fort ces dernières du fait de sa proximité avec Lyon, l'Allier et la Drôme peuvent profiter d'un positionnement sur des axes de transit important.
- Des évolutions plus négatives sont observables dans des départements plus ruraux avec axes de transit moins importants en Haute-Savoie (-12,9%), en Haute-Loire (10,9%) et en Ardèche (-9%).
- Le département du Rhône a connu une évolution quasi-nulle.

Evolution des emplois logistiques du compte d'autrui par département

Départements	2008	2015	% ARA 2015	Evolution 2008-2015	% Emp Log ext / Emp Tot 2015
Ain	6538	7102	8,8	8,6	4,5
Allier	2352	2496	3,2	6,1	3,3
Ardèche	1234	1123	1,7	-9,0	2,0
Cantal	916	954	1,2	4,1	3,3
Drôme	8034	7700	10,8	-4,2	5,7
Isère	11189	11501	15,0	2,8	3,3
Loire	6750	6282	9,1	-6,9	3,6
Haute-Loire	1170	1043	1,6	-10,9	2,4
Puy de Dôme	5169	5421	6,9	4,9	3,1
Rhône	24366	24370	32,8	0,0	3,6
Savoie	3040	2803	4,1	-7,8	2,3
Haute-Savoie	3627	3160	4,9	-12,9	1,8
ARA	74385	73955	100,0	-0,6	3,4

Source : d'après ACOSS-URSSAF

5.1.2. Les emplois internalisés (Données UNISTATIS 2015) :

Les emplois totaux (internalisés et externalisés) des métiers de la logistique et du transport de marchandises en Région Auvergne-Rhône-Alpes représentent plus de 158 000 emplois, soit 12,8% de ces emplois au niveau national. Ils assurent 7,2% de l'emploi total en Auvergne-Rhône-Alpes (contre 7% en France).

Comme pour les emplois externalisés du secteur, les départements les plus métropolitains sont ceux embauchant le plus de ces emplois avec plus de 30% dans le Rhône 15,6% en Isère et dans 9,1% la Loire. A contrario, les régions les moins pourvues sont plutôt rurales avec le Cantal, la Haute-Loire et l'Ardèche (moins de 3% des emplois ciblés d'ARA).

Les emplois logistiques présents au cœur des entreprises de chargeurs représentent 54% des emplois logistiques totaux, un peu au dessus de la moyenne nationale de 47,4%.

La décroissance de ces emplois est plus forte que les emplois internes avec -2,9%, néanmoins meilleure que la moyenne nationale de -3,8%. La désindustrialisation marquée de la région, parallèle à la dynamique nationale, constitue une des raisons forte de cette forte baisse.

Les dynamiques les favorables se situent au plus proche de Lyon avec la seule évolution positive est dans l'Ain avec +1,6% quand le Rhône a connu la plus faible évolution négative (-1,1%).

A contrario, les dynamiques les moins favorables sont localisées en Ardèche (-8,4%), en Loire (-8%) et en Haute-Loire (-7,7%)

Evolutions des emplois logistiques globaux en ARA par départements

Départements	2008	2015	% ARA 2015	Evolution 2008-2015
Ain	13253,2	13468,0	8,1	1,6
Allier	5587,8	5356,1	3,4	-4,1
Ardèche	3884,1	3556,0	2,4	-8,4
Cantal	2056,4	2014,5	1,3	-2,0
Drôme	13725,9	13296,2	8,4	-3,1
Isère	25178,7	24597,3	15,4	-2,3
Loire	14810,9	13625,0	9,1	-8,0
Haute-Loire	3273,7	3022,2	2,0	-7,7
Puy de Dôme	12101,3	11863,1	7,4	-2,0
Rhône	49374,4	48853,7	30,3	-1,1
Savoie	7480,8	7143,8	4,6	-4,5
Haute-Savoie	12254,6	11493,1	7,5	-6,2
ARA	162981,7	158289,1	100,0	-2,9

Source : d'après ACOSS-URSSAF



5.2. Les projets de recrutement / Analyse Pôle Emploi – BMO (2017)

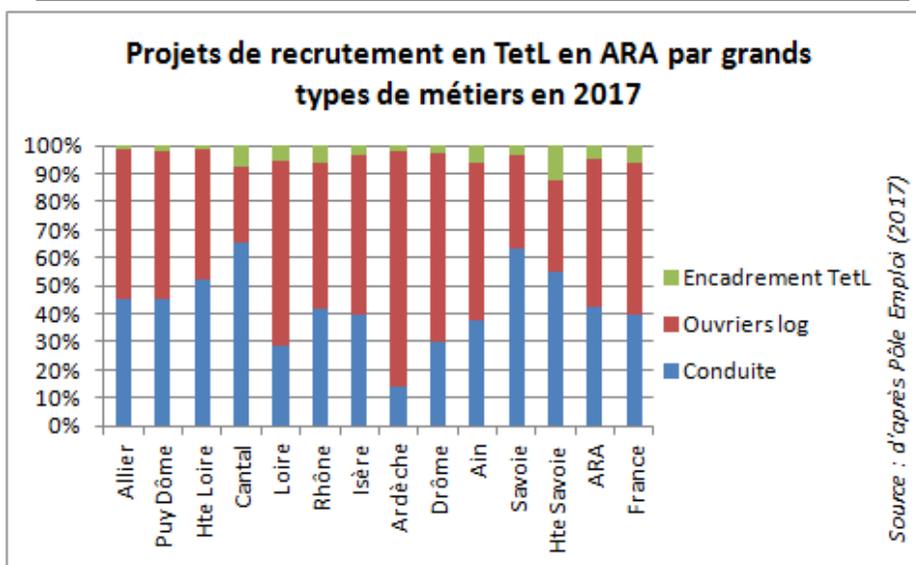
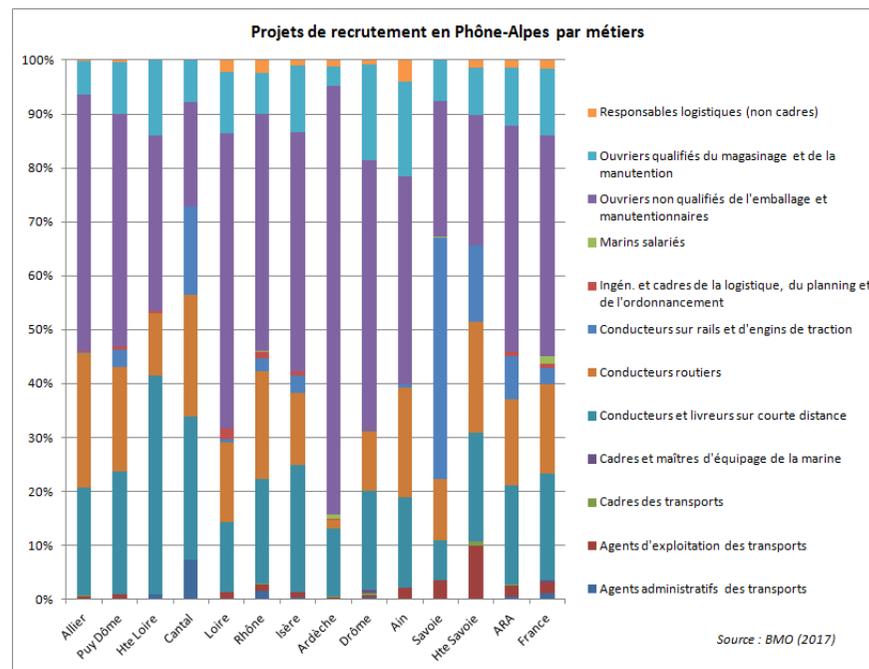
Dans le prolongement des analyses sur l'évaluation des emplois logistiques, la demande en besoin de main d'œuvre réalisée annuellement par Pôle Emploi permet de disposer d'une vision tendancielle pour les métiers du secteur et leur localisation.

En Région ARA, 15 479 projets de recrutement ont été déclarés pour 2017 sur 12 métiers (13,3% des projets nationaux du secteur). En ARA, les métiers d'ouvriers logistiques et de conduite représentent respectivement 52,8% et 42,4% des projets, les métiers d'encadrement seulement 4,8%. En France, Les métiers de conduite sont légèrement moins présents (39,5%) et les métiers d'ouvriers logistique (54,7%) et d'encadrement (5,8%) plus présents.

Au niveau régional, **le Rhône est le département le plus porteur avec près d'un quart des projets de recrutement**, suivi par la Drôme (14%), la Savoie (12,1%) et l'Isère (11,9%).

La part des projets de recrutement par grands métiers (conduite, ouvrier log et encadrement) est sensiblement différente selon les départements (voir graphique ci-contre) :

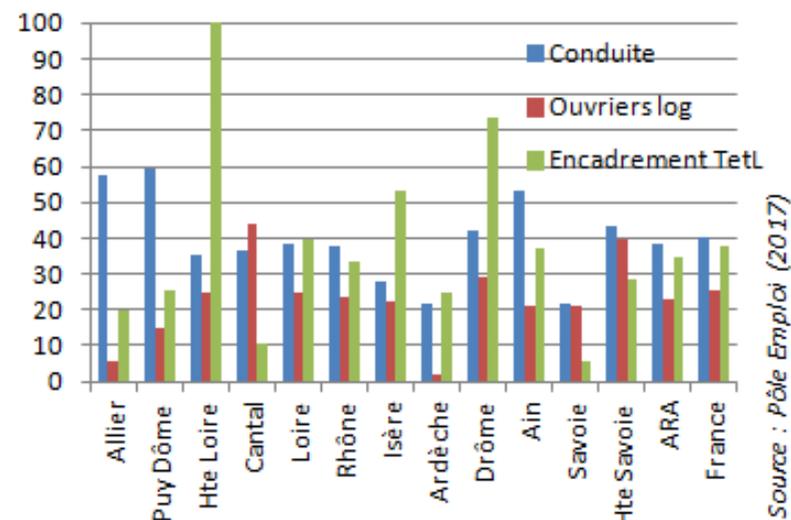
- ❑ Les métiers de conduite sont surreprésentés dans le Cantal, la Savoie et la Haute-Savoie ; et sous représentés dans la Loire, en Ardèche et dans la Drôme.
- ❑ Les métiers d'ouvrier logistique sont surreprésentés dans la Loire, l'Ardèche et la Drôme ; et sous représentés dans le Cantal, la Savoie et la Haute-Savoie.
- ❑ Les métiers d'encadrement sont surreprésentés en Haute-Savoie et dans le Cantal ; et sous représentés dans l'Ouest de la Région (Puy de Dôme, Allier, Ardèche et Haute Loire).



En plus, des besoins bruts de main d'œuvre, Pôle Emploi édite pour chacun des métiers analysés un taux de difficulté de recrutement (ou tensions). Ces taux sont assez similaires entre la Région ARA et la France :

- ❑ Les métiers de conduite avec 38,2% en ARA contre 40,5% en France ;
- ❑ Les métiers d'ouvriers logistique avec 23% en ARA contre 25,3% en France ;
- ❑ Les métiers d'encadrement avec 34,8% en ARA contre 37,9% en France (disparité la plus importante).

Difficultés de recrutement en TetL en ARA



Au sein de la région, les difficultés de recrutement sont disparates entre les départements :

- ❑ **Les départements les plus métropolitains (Rhône, Loire) ne sont que rarement touchés par des tensions**
- ❑ Les métiers de conduite ont des tensions importantes dans l'Allier (57,7%), le Puy-de-Dôme (59,1%) et l'Ain (53,2%) ; et sous représentés en Ardèche (22%), Savoie (21,8%) et Isère (27,9%).
- ❑ Les métiers d'ouvrier logistique ont des tensions importantes dans le Cantal (43,9%) et la Haute-Savoie (39,8%) ; et sous représentés en Ardèche (2,2%), en Allier (5,7%) et dans le Puy-de-Dôme (14,7%)
- ❑ Les métiers de conduite ont des tensions importantes en Haute-Loire (100%), en Isère (53%) et dans la Drôme (73,6%) ; et sous représentés en Savoie (5,9%), dans le Cantal (10,7%) et l'Allier (20%).

L'emploi logistique est marqué par deux grands enjeux :

- ❑ **Son manque d'attractivité** qui nourrit des phénomènes de pénurie quantitative et qualitative (problèmes d'employabilité). Les niveaux de rémunération, la pénibilité effective et perçue, les horaires décalés et la localisation des sites logistiques (avec une accessibilité parfois faible) constituent un éclairage. La logistique et ses métiers doivent être mieux connus et mieux promus.

- ❑ Les **grandes évolutions des techniques et des pratiques** qui sont susceptibles de modifier le contenu des emplois mais également leur nombre :
 - Pour les métiers de la conduite : part de plus en plus faible du pavillon français sur les relations internationales et réduction globale de la longue distance (qui correspond à une culture très différente de celle de la courte distance).
 - Pour les métiers de l'entrepôt : Développement de l'automatisation du stockage et de la préparation de commandes, développement des besoins d'encadrement (la part des emplois ouvriers demeurant très largement majoritaire à environ 80 %).
 - Pour les métiers de la distribution : développement du e-commerce, de nouvelles formes de livraison, ubérisation de la logistique.

Les emplois – qualifications ; ce qu'il faut retenir

- ❑ Des emplois logistiques fortement concentrés dans les départements accueillant les plus grandes agglomérations mais les évolutions les plus positives situées dans des départements périphériques (Ain, Allier, Drôme)
- ❑ Plus de la moitié des emplois logistiques localisés chez les chargeurs
- ❑ Les métiers de conduite et d'ouvriers logistiques trustent les besoins de main d'œuvre (95% des effectifs)
- ❑ Les projets de recrutement en priorité localisés près de Lyon
- ❑ Les tensions de recrutement les plus fortes sur les métiers de conduite et d'encadrement logistique/transport

158 000 emplois logistiques (estimation Samarcande via les données ACOSS-UNISTATIS 2015)

74 000 EMPLOIS COMPTE D'AUTRUI, soit 46 %

84 000 EMPLOIS COMPTE PROPRE, soit 54 %

13 % des emplois logistiques nationaux

7 % de l'emploi total en ARA (proportion identique à France)

Une étude spécifique a été menée en Auvergne – Rhône-Alpes par l'INSEE, la DIRECCTE, la DREAL.