

Les enjeux logistiques et de transport

Atouts

- Un positionnement remarquable sur des corridors européens, une façade maritime intégrant le GPMM
- Des infrastructures multimodales de qualité avec une filière fluviale structurée
- Une gouvernance en cours de réflexion : Medlink, stratégie portuaire, CPIER
- Des démarches sur la logistique en cours et une prise en compte dans les documents de planification (opposabilité, complémentarité, inscription du mode fluvial)

Opportunités

- Un territoire dynamique, avec plusieurs bassins de consommation et de production
- Des filières d'activités fortes et en devenir avec des potentiels de massification
- Une démarche nationale en faveur de la logistique et du report modal
- Le 1^{er} port de France qui bénéficie de l'augmentation mondiale du trafic conteneur

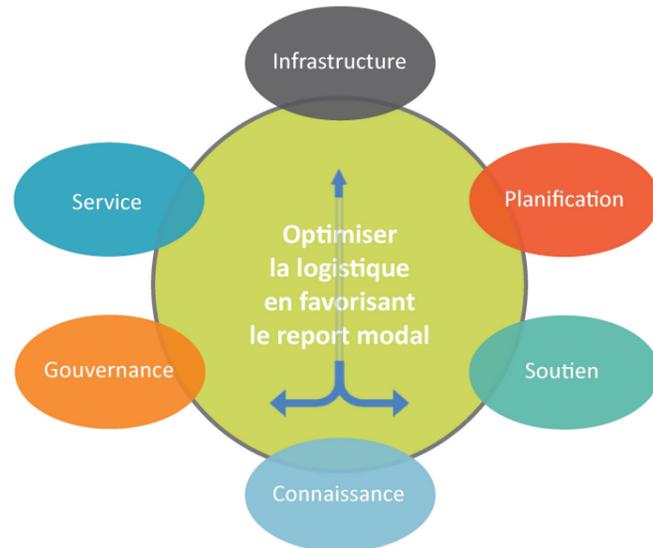
Faiblesses

- Un manque de connaissance de la logistique de la part de la multitude des acteurs et décideurs publics
- Un manque de visibilité de la logistique dans les documents de planification et un manque d'approche globale
- Un foncier logistique dispersé et peu densifié autour des nœuds multimodaux qui est estimé secondaire dans les zones immobilières tendues
- Un réseau ferroviaire congestionné et un bassin fluvial fermé

Menaces

- Une compétition entre les ports pour accueillir des flux de marchandises, qui sont en baisse en France
- Une diminution des investissements par les décideurs publics
- Une augmentation du prix du foncier stratégique et un transport routier toujours plus souple
- Un territoire avec des frontières vers l'ouest et l'est à cause d'un manque d'infrastructure sur ces axes
- Un manque de données concernant le ferroviaire

Pistes d'action



Des mesures «interdépendantes»

Ces mesures interagissent sur plusieurs thématiques à l'échelle de l'axe, quelques exemples :

- Améliorer l'**accessibilité multimodale** des zones logistiques, des sites industriels et des infrastructures de transport en réalisant les projets opportuns :
 - de modernisation du réseau : comme le canal du Rhône à Sète,
 - d'augmentation des capacités ferroviaires : le nœud Lyonnais,
 - de rénovation des terminaux : les Installations Terminales Embranchées.
- Renforcer l'outil portuaire en faveur d'un hinterland dynamique et la création de richesses en proposant des **services logistiques**, des **équipements** capacitaires performants et modernes,
- Proposer une gouvernance renforcée d'acteurs pour une vision stratégique globale de la logistique sur l'axe en s'appuyant sur une **planification inter-régionale** et en combinant des **mesures prescriptives et incitatives**.

Les actions à poursuivre

- Mise en place d'un observatoire logistique sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône
- Élaboration de scénarii en prospective sur les filières de marchandises
- Amélioration de la connaissance :
 - du trafic ferroviaire via une convention avec SNCF Réseau,
 - sur les installations terminales embranchées via l'exploitation de la future base Cerema «ITE 3000»,
- Approfondir la connaissance des filières d'avenir et des projets industriels capables d'exploiter les modes massifiés.



Analyse du système logistique sur l'axe Méditerranée - Rhône - Saône

Objectifs de l'étude



Le Cerema a réalisé l'analyse du système logistique sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône pour le compte de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, avec pour objectifs de :

- Contribuer aux réflexions et travaux du Délégué Interministériel pour le développement de l'axe logistique et portuaire Méditerranée-Rhône-Saône ;
- Renforcer le report modal en favorisant le lien entre le développement économique et les modes massifiés ;
- Participer à l'intégration de la logistique dans les schémas de planification.

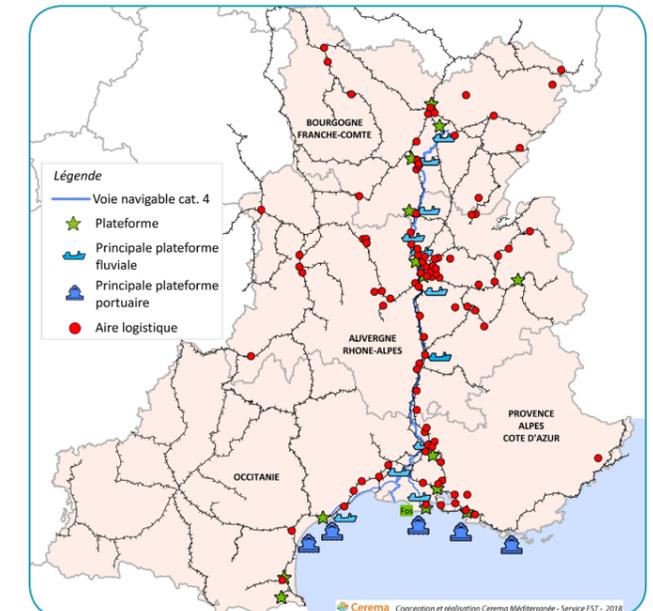
Ce travail s'appuie sur l'ensemble **des experts du réseau Cerema**, qui ont permis de traiter les thématiques qui influent sur la logistique, à savoir le foncier, la planification, les différents modes de transport et la gouvernance.

Les aires logistiques

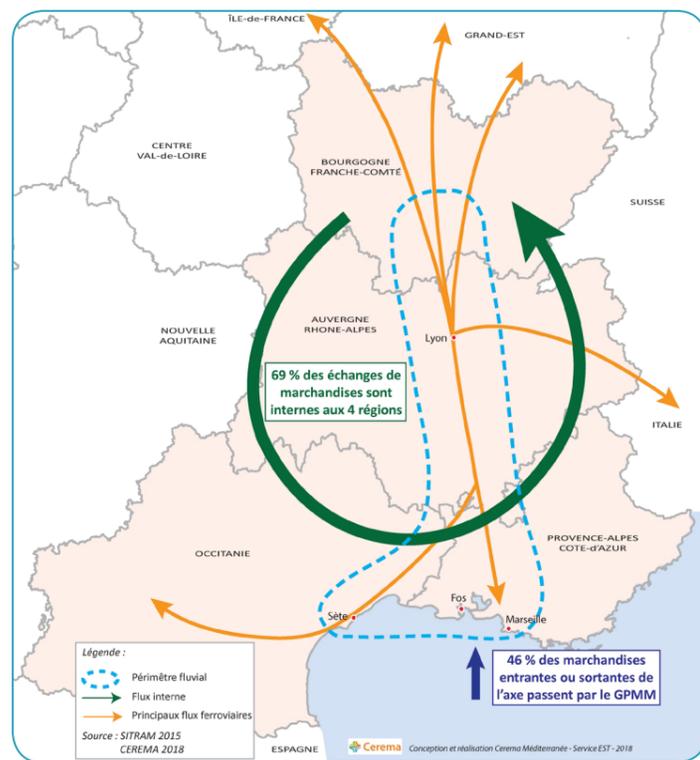
- Les aires logistiques denses se situent majoritairement le long de l'axe fluvial et à proximité des échangeurs routiers nationaux. Ces aires contiennent 56 % des entrepôts de plus de 5 000 m² sur l'axe. Il s'agit de **continuer à densifier ces aires logistiques**.
- Le long de l'axe fluvial, les distances moyennes des aires logistiques denses aux infrastructures multimodales sont de 10 km. Il s'agit d'**optimiser leurs implantations sur l'axe fluvial**.
- Ces distances sont de 70 km pour les autres aires logistiques denses, une solution serait d'étudier la possibilité de les **raccorder à des infrastructures existantes ferrées (ITE)**, en cas de besoin.

Aire logistique dense : espace contenant au moins 3 entrepôts et plateformes logistiques de plus de 5 000 m² et sur lequel chaque entrepôt est localisé à moins de deux kilomètres d'un autre entrepôt.

Principales aires logistiques denses



Transport de marchandises tous modes



Quelques chiffres clés sur la logistique de l'axe

- 350 000 emplois dans le secteur Transport & Logistique
- 1 250 entrepôts et plateformes logistique
- 500 millions de tonnes de marchandises générées
- Grand Port Maritime de Marseille : 1^{er} port français

Les réflexions sur le ferroviaire

L'usage du ferroviaire sur l'axe est fragilisé par un réseau capillaire abandonné, des nœuds et des goulots d'étranglement à des points stratégiques et de véritables barrières vers l'est et l'ouest par manque d'infrastructures.

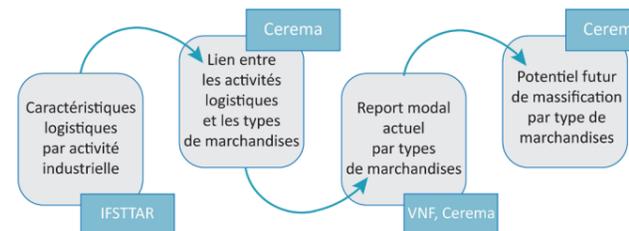
Des projets sont en cours ou à venir pour optimiser l'exploitation du ferroviaire :

- Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise ;
- Le contournement Nîmes-Montpellier ;
- Le prolongement ferroviaire vers Toulon ;
- Les aides nationales et européennes pour les Installations Terminales Embranchées ;
- Les opportunités pour les opérateurs ferroviaires de proximité.

Typologie des activités logistiques

Le Laboratoire d'Aménagement d'Économie des Transports (LAET) recense plus de 150 chaînes logistiques. Il paraît difficile de résumer en quelques critères l'ensemble des logistiques. Aussi, le Cerema s'est spécifiquement concentré sur la logistique liée aux activités industrielles et des BTP, et indirectement à la distribution via la filière conteneur.

Méthodologie utilisée



La méthodologie mise en œuvre a permis d'étudier les spécificités logistiques de ces activités **en considérant** les caractères logistiques suivants : fréquence, distance, poids et international. Néanmoins d'autres paramètres sont aussi à prendre : réglementaire, administratif et financier.

Filières	Distance moyenne des trajets (Sitram)	Volumes transportés en 2015 (en millions de tonnes)	Sites de massification
Produits d'extraction	40 km	246	Carrières
Conteneurs	> 150 km	57	Zones logistiques
Produits agricoles et agro-alimentaires	110 km	77	Coopératives agricoles / Usines
Matières premières secondaires	55 km	23	Centres de consolidation

Cette étude a permis d'isoler **quatre filières** qui ont des caractéristiques logistiques favorables à la massification. Toutefois, un travail complémentaire est nécessaire pour estimer plus précisément les sites qui pourraient être réellement massifiés, et ainsi étudier les blocages des entreprises et des institutions pour un usage des modes massifiés.

Les quatre filières représentent à elles seules 68 % des tonnages de l'axe.

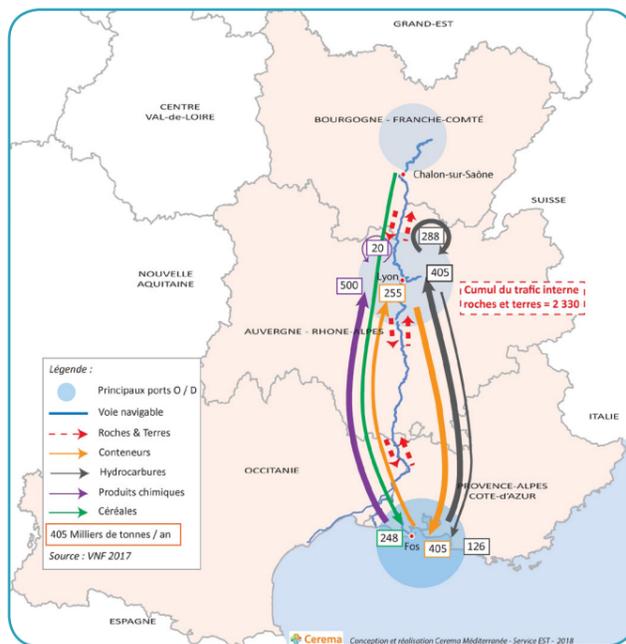
Zoom sur le transport fluvial

Les matrices fluviales origines et destinations (source VNF) ont permis de cartographier les flux des principales filières de marchandises des grandes zones d'influence portuaires de l'axe :

- 5,8 millions de tonnes transportées,
- La filière « roches et terres » représente 41 % des tonnes transportées par le fluvial sur des distances moyennes de 70 km (vs 200 km toutes filières),
- Des flux symétriques de conteneurs et d'hydrocarbures entre le GPM et le bassin Lyonnais,
- Des flux de céréales depuis Chalon-sur-Saône vers le sud et des flux issus de l'industrie chimique du sud vers Lyon.

→ Les forces actuelles du transport fluvial

- Des infrastructures de qualité : 540 km à grand gabarit, réseau dense de ports et de quais, navigation possible 24h/24, 7j/7,
- Dans l'hinterland du 1^{er} port français (GPM),
- Un territoire générateur de trafics diversifiés : Lyon, 2^{ème} métropole française et région industrielle majeure, la région Bourgogne-Franche-Comté, génératrice des trafics céréaliers importants,
- Le potentiel de fédérations des acteurs sur l'axe fluvial, notamment au travers de Medlink Ports et d'unions fluviales maritimes.

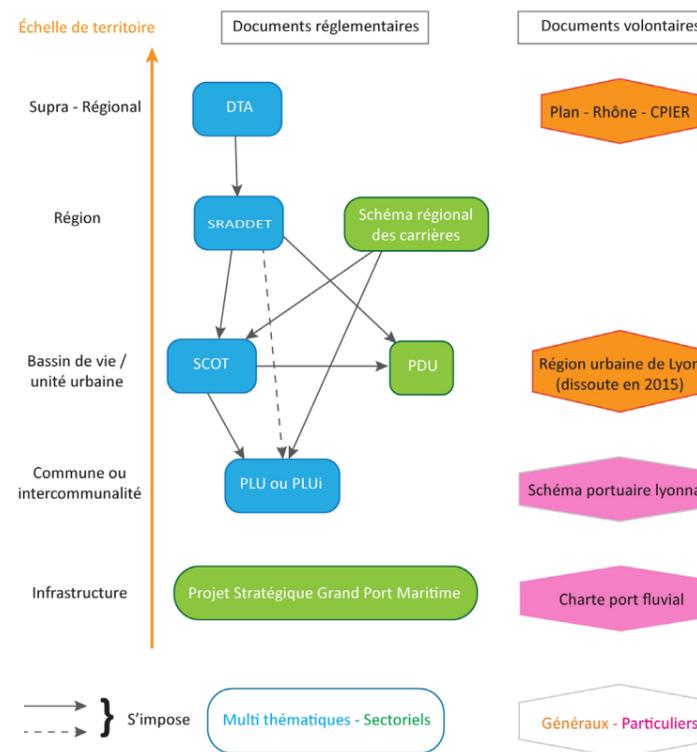


→ Les faiblesses du transport fluvial

- Un bassin fluvial fermé
- Une batellerie fragilisée par les crises économiques et céréaliers précédentes.

Mesures de planification

Articulation des documents de planification sur l'axe



La planification réglementaire stratégique est nécessaire car elle permet de fixer des orientations opposables mais elle n'est pas toujours pertinente car trop limitée territorialement ou monomodale. Il apparaît ainsi nécessaire de prévoir une planification volontaire stratégique non limitée à un territoire administratif ou à un seul mode de transport comme pour le Plan Rhône.

Une des principales difficultés identifiées dans les documents de planification est de préserver **les emprises foncières** à long terme, nécessaires à l'activité logistique et de transport de marchandises, et ce malgré des outils réglementaires tels que le SCOT et le PLU.

Les SRADDET* sont en cours d'élaboration dans les régions (2019 voire 2020). La logistique est traitée comme une thématique spécifique ou intégrée à des thématiques transversales. Il paraît essentiel que le SRADDET soit perçu comme un schéma unique et indivisible lors de sa réalisation et non comme un regroupement des schémas précédents. **Une réflexion prospective reste à mener sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône** car actuellement il n'existe pas de réflexion inter régionale.

Afin d'améliorer la connaissance de la chaîne logistique sur l'axe et les interactions entre les hubs logistiques, la création d'une **carte de hiérarchisation** des installations logistiques (infrastructures multimodales, zones logistiques, réseaux routier, fluvial et ferroviaire) est préconisée.

* SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires