



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



Rapport Analyse territoriale



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.

La troisième phase permet un état des lieux de l'offre logistique.

Le présent rapport synthétise les analyses par territoire logistique majeur. Elles portent sur des départements ou groupes de départements. Est ajoutée une analyse du pôle métropolitain de Lyon, qui forme à lui seul une entité logistique majeure de la région et qui forme également une entité institutionnelle. En effet, si la logistique s'émancipe assez largement des frontières administratives, sa maîtrise et ses enjeux en termes d'obsolescence, de requalification, de plateformisation, de connexion aux réseaux renvoient plus nettement au rôle que peuvent jouer les acteurs publics et institutionnels (susceptibles de porter des ambitions, des investissements, des visions spécifiques).



Nathalie Mattiuzzo (Samarcande – enseignante à l'UPEC)
Renaud Kourland (Samarcande)
Christophe Renard (Samarcande)

Sommaire

Puy de Dôme – Allier	4
Loire	14
Drôme-Ardèche	22
Savoie – Haute-Savoie	32
Ain	40
Isère	47
Rhône	56
Pôle Métropolitain lyonnais	71
Glossaire simplifié	77

Puy de Dôme - Allier



Population :

- 987 300 hab.
- 12 % de la région
- 4èes aires urbaines (nombre d'habitants) :
 - Clermont-Ferrand : 469 922
 - Vichy : 84 153
 - Montluçon : 79 313
 - Moulins : 61 346

Superficie :

- 15 310 km²
- 22 % de la région

Etablissements industriels

- 6 140
- 13 % de la région

Etablissements du Commerce

- 13 850
- 12,5 % de la région

Etablissements du transport et de la logistique

- 823
- 11 % de la région

Exemple de grandes entreprises présentes

- ALLIER : *LIGIER Group, Transports THEVENET, INTERSIG,, CTL Packaging, GOODYEAR DUNLOP TIRES, ADISSEO, SICABA, SECANIM, CANARD*
- Puy de Dôme : *MICHELIN, CONSTELLIUM, SANOFI, LIMAGRAIN, VOLVIC, Laboratoires MERCK SHARP & DHOME CHIBRET*

M² d'entrepôts construits (de 1975 à 2015):

- 1 297 611 m²
- 10 % de la région

Sources Sitadel, INSEE, CCI



Dynamique logistique

en m², Sitadel, opérations >1000 m²,
période 1975-2015

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015	13 244 699	1 297 611
<i>Part de la zone dans le total</i>		10%
<i>Surfaces commencées par an</i>	323 041	31 649
<i>densité log. : m²/100 hab.</i>	166	131
<i>densité log. : m²/100 km²</i>	18 999	8 476

en m², Sitadel, opérations
>1000 m², période 1975-2015

	10 premières communes Surface totale
CLERMONT-FERRAND	234 353
COURNON-D AUVERGNE	145 289
RIOM	86 834
THIERS	54 707
YZEURE	41 332
VOLVIC	40 483
AUBIERE	39 350
GERZAT	39 013
PUY-GUILLAUME	31 670
CEBAZAT	28 919
Sous-total	741 950
Part dans le total de la zone	57%

Communes suivantes affichant
surface totale > à la moyenne
par commune de 11 900 m²

COMBRONDE	25 823
THIEL-SUR-ACOLIN	24 512
SAINT-ELOY-LES-MINES	23 701
AVERMES	22 254
AULNAT	19 387
VARENNES-SUR-ALLIER	18 423
COURPIERE	18 187
AMBERT	18 045
SAINT-YORRE	17 554
MONTLUCON	16 712
LEMPDES	16 403
CREUZIER-LE-VIEUX	15 966
SAINT-POURCAIN-SUR-SIOULE	15 198
MONNERIE-LE-MONTEL	12 448
ISSOIRE	12 423
PONT-DU-CHATEAU	11 790

Entre 1975 et 2015, selon Sitadel et sur des opérations de taille unitaire supérieure à 1 000 m², **près de 1,3 millions de m²** d'entrepôts ont été construits sur l'ensemble des deux départements Puy de Dôme - Allier soit 10 % du total régional sur un territoire représentant par ailleurs 22 % de la superficie régionale.

Les densités logistiques estimées en regard de la superficie et de la population y sont donc inférieures à la moyenne régionale.

La dynamique logistique est peu concentrée. Les dix premières communes représentent seulement 57 % du total et les 26 premières communes (ensemble des communes affichant une surface totale sur la période supérieure à la moyenne des communes) ne représentent que 79 % du total.

Commune la plus importante au regard de sa dynamique logistique, Clermont-Ferrand concentre seulement 18 % de la dynamique logistique du pôle **mais la Métropole clermontoise représente 41 % du total du pôle.**

Les projets et opportunités foncières actuels pourraient susciter des évolutions par rapport au constat de la situation passée :

- des projets d'envergure sont portés sur **Moulins** (de fait Montbeugny, Yzeure, Toulon sur Allier) avec le Logiparc03 (projet sur 110 hectares, ciblé notamment sur les produits sensibles)
- les zones d'activités, de l'Allier notamment, affichent des fonciers disponibles (notons que la création d'une zone n'est pas en que telle enregistrée dans Sitadel).
- tandis que, dans l'influence de Clermont-Ferrand, **Riom** présente une attractivité logistique forte confirmée par l'intérêt des acteurs mais présente également une pénurie de grands fonciers.

Au-delà de la géographie de la dynamique logistique, susceptible de se déplacer pour partie sur des territoires présentant des disponibilités en grands fonciers (ce qui n'est plus le cas d'espaces comme Clermont-Ferrand ou même Riom), le développement de nouvelles zones et, dans certains cas, leur spécificité « produits-filières » pourraient conduire à **accroître la part de la logistique exogène dans un pôle qui reste néanmoins majoritairement endogène et qui ne parvient encore totalement pas à valoriser son caractère central.**

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015/an		
1975-1984	366 237	44 554
1985-1994	375 495	33 219
1995-2015	277 494	24 756
Ensemble 1975-2015	323 041	31 649

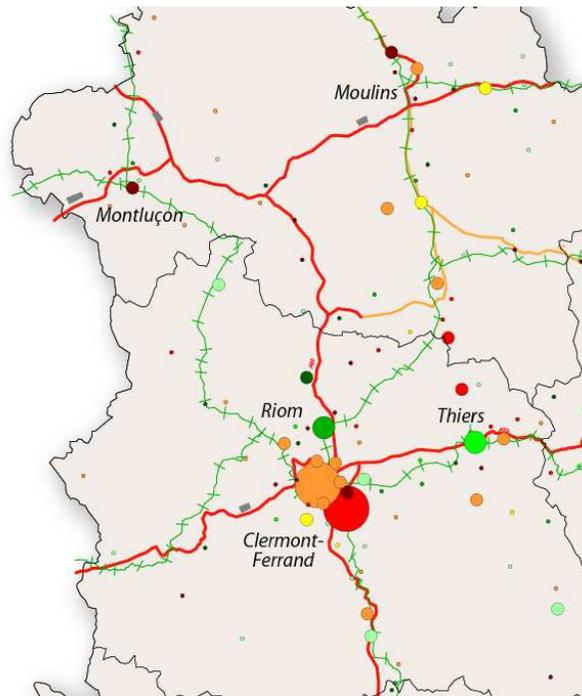
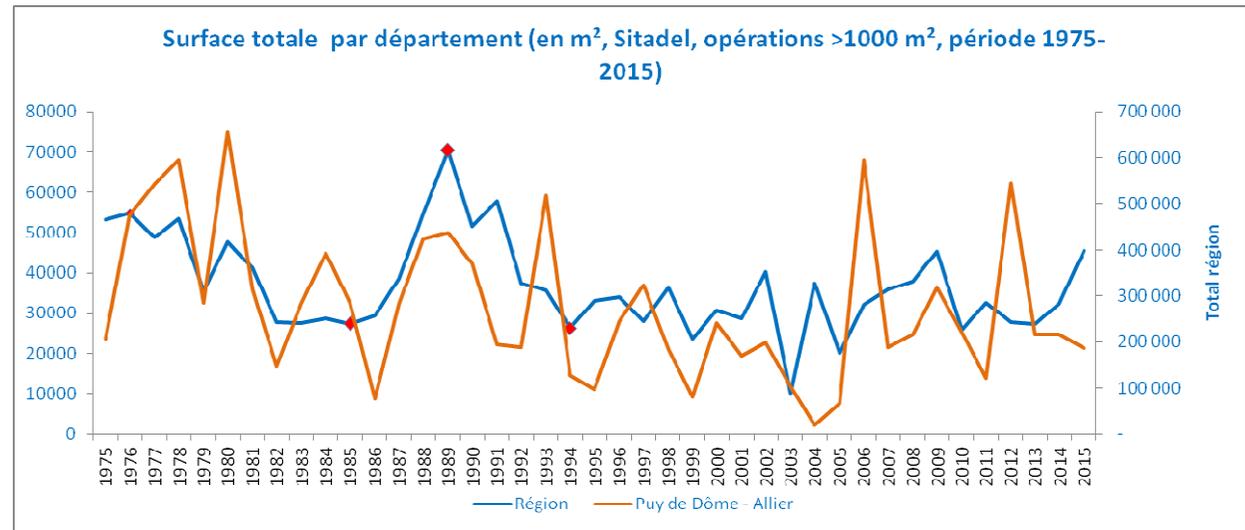
en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

En moyenne sur la période 1975-2015, il s'est construit 31 649 m² d'entrepôts par an sur le pôle. Le dispositif présente la spécificité de s'être construit plus tôt qu'ailleurs c'est-à-dire notamment sur la période **1975-1984**.

Les problématiques d'obsolescence et de requalification pourraient s'y poser avec plus d'acuité qu'ailleurs.

Elles concernent notamment **Clermont-Ferrand et Cournon d'Auvergne** (à eux deux, 1^{er} espace logistique du pôle). Sur ces communes, elles pourraient également concerner du foncier urbain pour lequel : la concurrence d'usage est vive, la mobilisation du foncier pour la logistique est difficile et la question de la réintroduction et de la préservation de la logistique en ville nécessaire. Sur des surfaces bien inférieures, on observe également une dynamique assez ancienne sur **Montluçon** et sur un axe **N7** (et son prolongement au nord de Thiers) avant que ce rôle de structuration ne soit repris par **l'A75 et l'A89**.

L'espace clermontois qui tend à se desserrer au nord et à l'est conserve, après 1993, sa prédominance confirmant l'importance des bassins de consommation et du tissu industriel dans les critères de localisation de la logistique.



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



Plateformisation

De manière générale, le pôle est peu plateformisé mais il l'est néanmoins davantage que l'ensemble du territoire auvergnat.

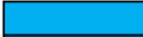
Seuls 17 % des m² logistiques sont localisés dans des zones dédiées contre 29 % à l'échelle de la France mais 10 % pour l'ensemble de l'Auvergne.

Le niveau de plateformisation du pôle n'est toutefois pas étonnant et s'explique sur un espace où l'industrie a joué un rôle important et où la dynamique logistique, si elle n'est pas négligeable, demeure relativement modeste voire insuffisante pour rentabiliser ou rendre pertinentes de grandes zones dédiées.

On retrouve, comme sur la carte de la dynamique, un triangle au nord structuré par Montluçon – Moulins et par la RN7 jusqu'à Vichy et au Sud un espace clermontois qui s'étend au nord jusqu'à Riom et à l'est jusqu'à Thiers.

Nombre de zones	38
Nombre de zones dédiées, parcs, sites fret	5
Taux de plateformisation (% du nombre)	13%
Surfaces logistiques totales (en ha)	2 658
Taux de plateformisation (% des ha)	17%

Logiparc - Moulins - Tournon		184
ZA Robot - Yzeure - Moulins		100
ZA Petits Vernats - Avermes		100
ZI Rhue - Creuzier-le-Vieux - Vichy		110
ZI Blanzat - Montluçon		130
ZI Ladoux - Cebazat - Gerzat - Clermont-Ferrand		180
ZI Brézet - Clermont-Ferrand		270
ZI - Cournon d'Auvergne		380

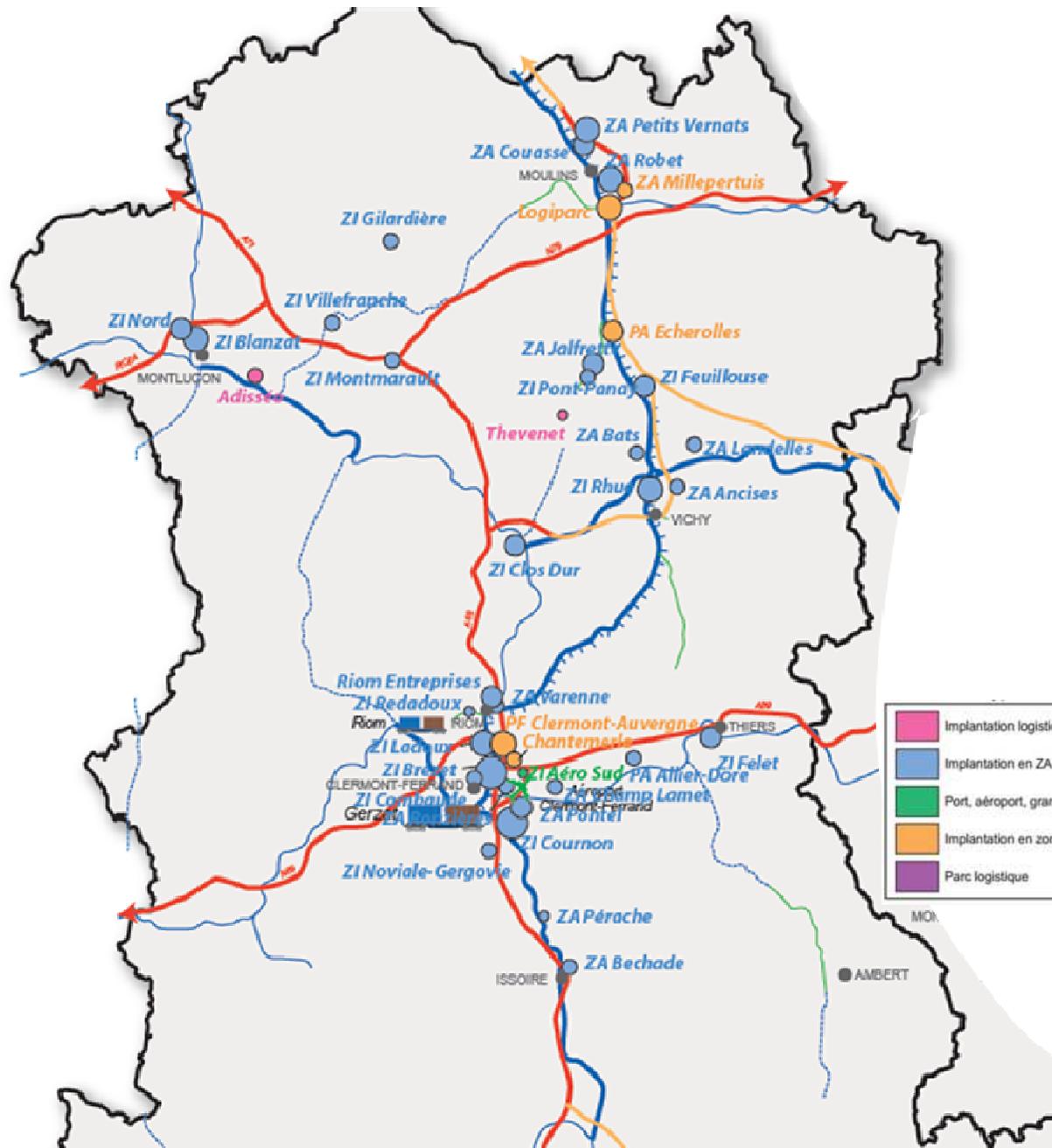
	ZA banale (mixte)	
Zone logistique de fait (mixte mais dominante d'implantations logistiques)		
Implantation en Zone dédiée logistique		



Brezet



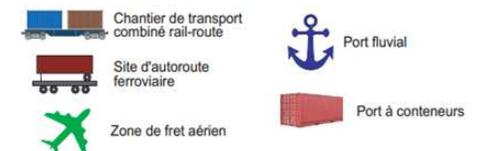
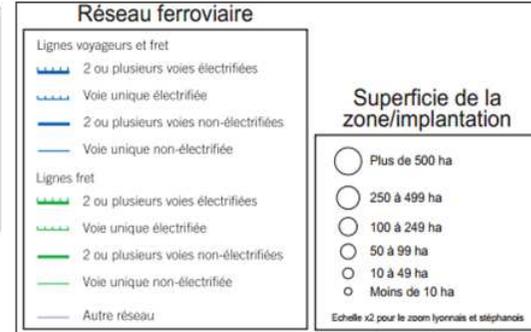
Cournon



Ils se sont implantés sur le territoire

MEWA, entreprise allemande de nettoyage industriel s’est implantée à Moulins-Auvernes, sur la ZAC des Petits Vernats proche de l’échangeur de la N7 en 2007 sur un terrain de 44 000 m². Le site industriel et logistique dessert toute la France. Les critères de localisation étaient un positionnement spatial central permettant de desservir l’ensemble du territoire national, une situation en dehors des grandes agglomérations pour éviter des prix du foncier trop élevés, un accès à l’eau avec un haut débit.

L’implication des acteurs locaux dans le but d’accueillir l’entreprise a été par ailleurs un élément fort de « facilitation ».



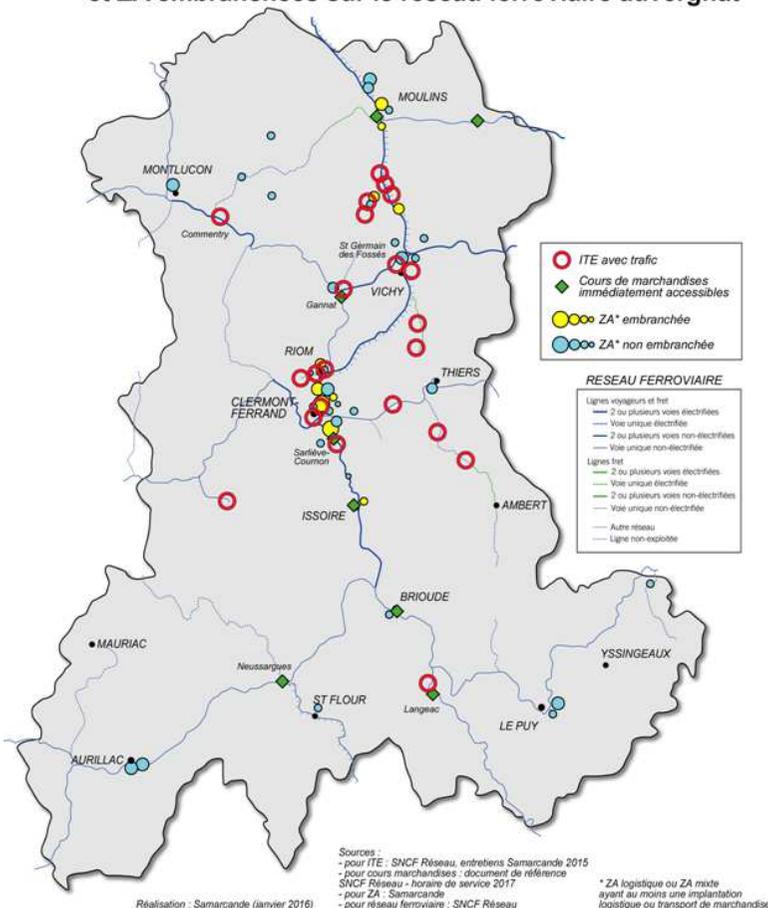
Multimodalité

Source SNCF Réseau (Document de Référence du Réseau - Annexes)

	Total Région	Total Zone
Longueur (total) du réseau	3 596	563
% du réseau régional		16%
densité log. : m²/1000 km²	52	37
Longueur du réseau électrifié	2 076	131
% du total réseau	58%	23%
Longueur du réseau à voie unique	1 708	308
% du total réseau	47%	55%

	152	33
Nombre d'ITE		
densité log. : ITE/100 km de lignes	4	6

ITE, cours marchandises immédiatement accessibles et ZA embranchées sur le réseau ferroviaire auvergnat



Un réseau moins électrifié et comportant plus de voies uniques. Sur les 563 km de voies (16 % du réseau régional) seules 23 % des voies (en km) sont électrifiées alors que le réseau est, au niveau régional, électrifié à hauteur de 58 %. Le réseau sur les deux départements est également composé à 55 % de voies uniques (contre 47 % au niveau régional).

Des limites infrastructurelles qui limitent la performance aux relations de/vers le Nord. Une autre spécificité, forte, tient aux **limites infrastructurelles**. Ainsi, alors que le désenclavement routier est achevé et malgré le Plan Rail Auvergne, le territoire souffre d'un réseau :

- insuffisamment bien connecté vers l'ouest, l'est et le reste de la région (par la ligne Saint-Germain des Fossés – Roanne à double voie mais non électrifiée)
- en situation de quasi cul de sac au sud.

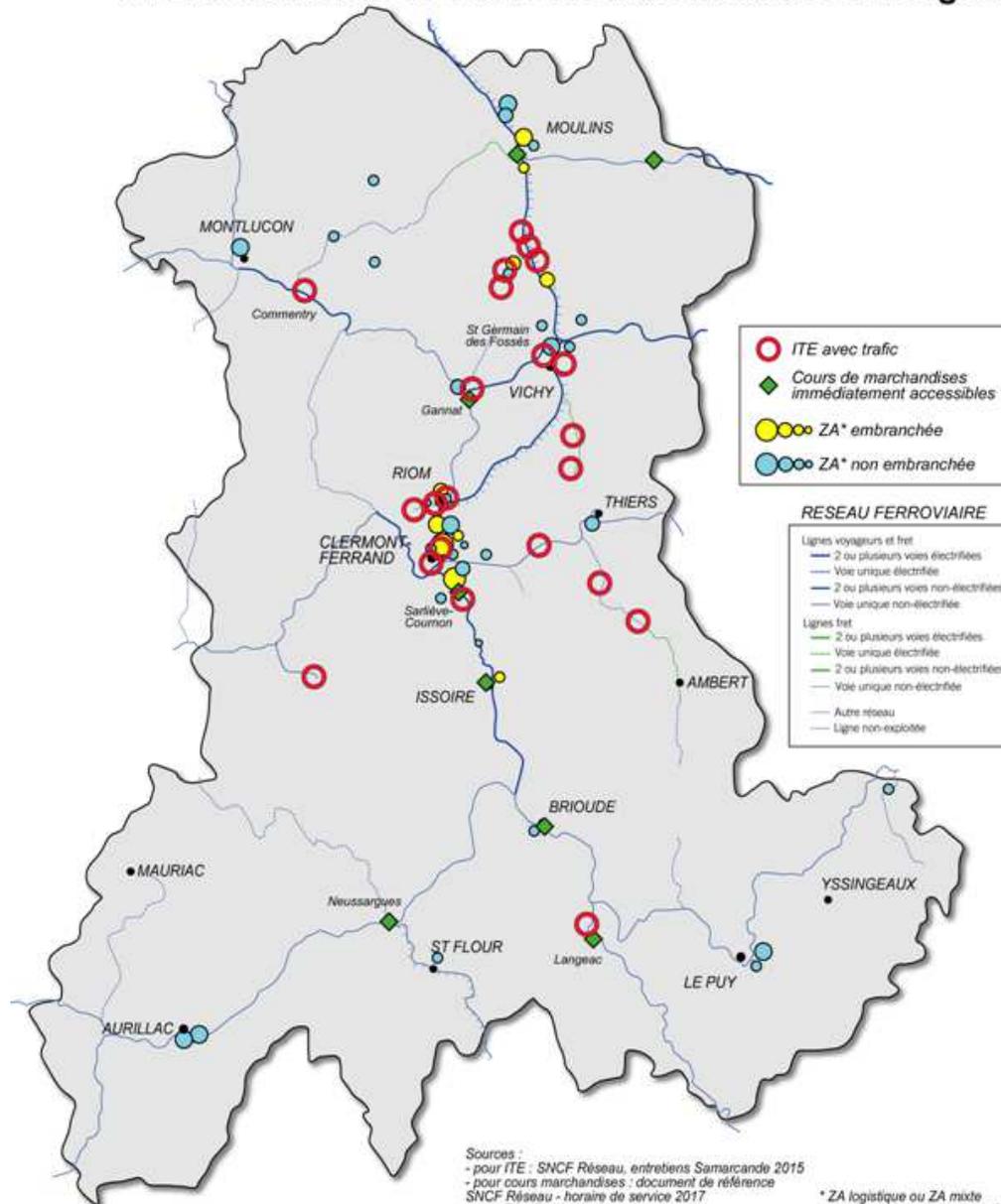
Au regard de ce constat, **la pérennité des lignes capillaires (fret et à trafics voyageurs restreint) est une problématique et un enjeu.**

De ce point de vue et en termes de trafics, le pôle Puy de Dôme – Allier concentre l'essentiel des trafics ferroviaires de l'ancienne région Auvergne (environ 60 trains chargés par semaine en 2015). Ces trafics sont modestes dans l'ensemble national mais néanmoins non négligeables. L'ancienne région Auvergne pourrait ainsi représenter 21% des tonnes ferroviaires régionales (ce qui est également sa part au sein des trafics routiers). Les trafics sont **tirés par des pôles et des trafics emblématiques, fonds de commerce traditionnels du fer** (les eaux minérales, les céréales, les granulats, le pétrole).

Avec **33** Installations Terminales Embranchées en 2018 soit environ 22 % du total régional, **le territoire Puy de Dôme Allier est plutôt bien connecté au fer ; en témoigne une densité de connexion (ITE) supérieure à la moyenne régionale.**

En 2015 sur l'ensemble de l'Auvergne (mais ce chiffre est également celui de la moyenne française) environ 50 % des ITE étaient actives c'est-à-dire traitaient effectivement des trafics.

ITE, cours marchandises immédiatement accessibles et ZA embranchées sur le réseau ferroviaire auvergnat



Sources :
 - pour ITE : SNCF Réseau, entretiens Samarcande 2015
 - pour cours marchandises : document de référence SNCF Réseau - horaire de service 2017
 - pour ZA : Samarcande
 - pour réseau ferroviaire : SNCF Réseau

* ZA logistique ou ZA mixte ayant au moins une implantation logistique ou transport de marchandise

Réalisation : Samarcande (janvier 2016)

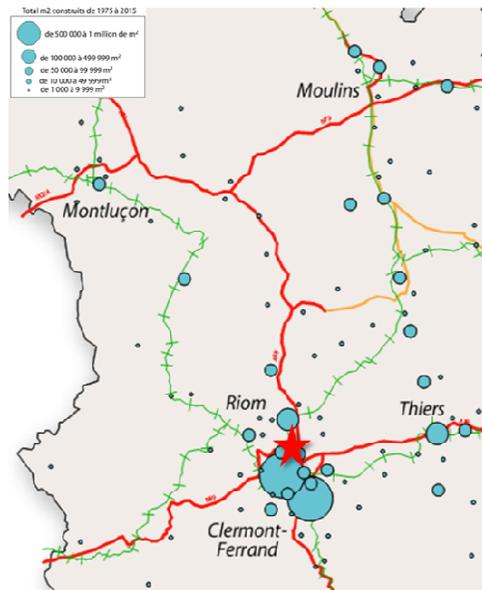
Toutefois les ITE étant concentrées, certains espaces (Clermont, Vichy, Saint Loup) apparaissent comme bien connectés et actifs. L'offre est en outre diversifiée avec des solutions multimodales de **cross-dock ferroviaire** proposées notamment par les transports Lassalle sur leur site de Varennes-sur-Allier et une solution de **transport combiné rail-route** proposée par Ferovergne sur le chantier combiné de Gerzat.

Une des spécificités du pôle est l'implication forte des transporteurs routiers dans le développement d'offres ferroviaires et une tradition de collaboration entre transporteurs.



Transport Lassalle

Chantier de transport combiné rail-route de Gerzat



Situation : au Nord de l'agglomération de Clermont-Ferrand, à environ 8 km du centre de l'agglomération., au cœur du principal espace logistique du pôle

Accessibilité

- Routière : via la D2. L'accessibilité autoroutière (A71) nécessite de traverser une zone résidentielle
- Ferroviaire : sur la ligne Clermont Paris –Nord Sud

Caractéristiques techniques du site

- Environ 2,5 ha ; pas de réserve foncière
- Nombre de voie ferroviaire : 1
- Nombre de portique : 1

Opérateur combiné rail-route

PRESTALOG, filiale du groupe COMBRONDE, manutentionne pour le compte de Ferrovergne également filiale de Combronde. Les trafics concernent exclusivement les conteneurs maritimes ce qui définit les origines / destinations : ports maritimes du Havre et de Marseille.

Lignes de transport combiné rail – route

- Gerzat – Loire sur Rhône – GPM Marseille Fos : 5 relations / semaine
- Gerzat – Vierzon – GPM Le Havre : 3 relations / semaine (1 relation = 1 aller- retour)

Contraintes d'exploitation sur site

- Site « purement » ferroviaire qui n'est pas adossé à des entrepôts
- Site ancien et sans réserve foncière, il ne permet pas le développement de l'activité
- Proche de riverains, soumis à restrictions horaires et de jours d'utilisation et contraintes d'accessibilité

Evolution du site

- Combronde-Ferrovergne recherche une alternative, dans l'agglomération de Clermont Ferrand. Les critères d'implantation sont :
 - Terrains permettant d'opérer des trains du combinés et des trains conventionnels
 - Disponibilité foncière minimum de 8 ha pour pouvoir développer des prestations logistiques associées
 - Hors Sud de Clermont Ferrand car traversée de l'agglomération contraignante
 - Réflexions sur Riom (sur une friche industrielle embranchées) mais projet « abandonné » ou ajourné car non soutenu par les élus.

Contexte, environnement

- Naviland Cargo dispose d'un site privé embranché à Riom mais actuellement desservi par route à partir de son chantier de Lyon-Vénissieux. Naviland envisage d'opérer une liaison combiné rail route à partir de Riom pour désengager son chantier lyonnais
- Un projet de chantier était porté dans le cadre du Logiparc03 de Moulins. Ce projet est au minimum ajourné.

Enjeux - Synthèse

La logistique apparaît sur le territoire Puy-de-Dôme – Allier **majoritairement endogène** même si quelques implantations modulent ce constat. Elle est par ailleurs **moins liée à la grande distribution** (logistiquement assez peu présente) et au commerce qu'à **l'industrie** (notamment sur Clermont, Issoire, Thiers, Vichy, Montluçon).

Sa dynamique est modeste relativement à celle observée sur d'autres territoires régionaux en raison d'une faiblesse démographique, d'une topographie qui accroît le coût et pénalise l'attractivité et d'une situation géographique à l'écart de la dorsale logistique française.

Sa centralité est, en outre, relative et disputée par le Centre Val de Loire ou la Bourgogne par ailleurs mieux positionnés.

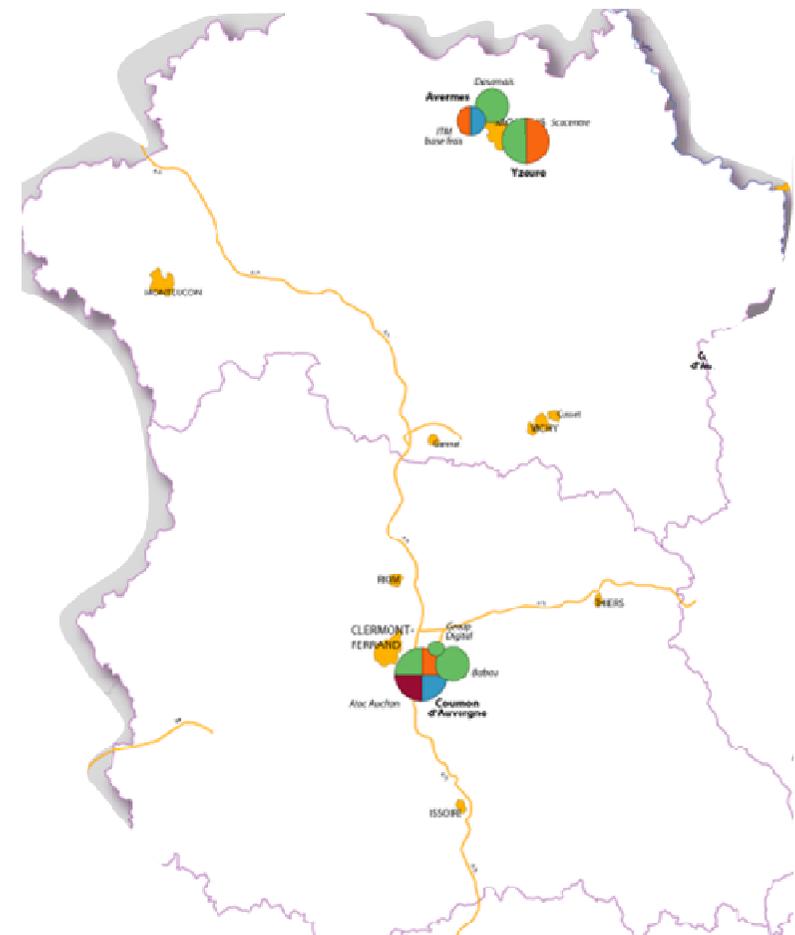
Les infrastructures autoroutières y apparaissent moins comme des axes logistiques que comme des outils de desserte du territoire et de ses activités. Dans cet ensemble le développement de la logistique génère des stratégies sériees

- Certains territoires (comme à Vichy) souhaitent accompagner les besoins de leurs industries mais sans attirer de logistique « extérieure »,
- D'autres comme la Plaine de Limagne (Riom) affichent déjà des implantations remarquables (Danone, MSD - laboratoire pharmaceutique, Hermès, Bacacier - exSeita) grâce à un bon positionnement routier et spatial qui permet d'accueillir des vocations interrégionales et grâce au desserrement des implantations logistiques clermontoises,
- D'autres enfin, comme à Moulins, portent des projets d'envergure (110 hectares sur le Logiparc03) pour attirer de nouvelles activités y compris exogènes en tablant sur une spécialisation (produits sensibles) et sur la centralité du territoire.

Cette diversité de positions peut également s'expliquer par une **inégaie répartition du foncier disponible**. Ainsi, Riom souffre d'une pénurie de grands fonciers alors qu'il attire des porteurs de projets notamment multimodaux (qui ne se reporteront pas nécessairement au nord du pôle dont le positionnement géo-logistique – plus éloigné de Clermont – est différent).

La coexistence au sein du pôle, de territoires « à grands fonciers » et de territoires « en pénurie » met en exergue **l'intérêt d'échanges entre acteurs pour aller vers une promotion plus collaborative et vers un partage des bonnes pratiques**. Avant cela, cet enjeu pourrait renvoyer à un **besoin de recensement précis des disponibilités foncières et des sites à enjeux (requalification et multimodalité notamment)**. La lecture sur longue période de la dynamique logistique semble en outre indiquer que la logistique s'est en partie développée de manière opportuniste et diffuse sans réflexion d'ensemble.

Une faible présence des entrepôts de la grande distribution (2017)



Ce constat trouve une résonance dans un second enjeu qui est celui de la requalification et de la mobilisation du foncier sur des friches. Dans ce cadre, une démarche de recensement apparaît pertinente y compris en zone urbaine où des concurrences d'usages entre la logistique, le tertiaire, les logements, les commerces doivent être prises en compte.

La multimodalité constitue un troisième enjeu qui doit être mis en regard, d'une part, des **risques qui pèsent sur les lignes capillaires** (mais qui renvoie aussi à la modestie de l'offre et de la demande) et, d'autre part, de l'enjeu **d'un chantier de transport combiné performant sur un espace « Riom – Clermont »** afin de maintenir et développer une offre qui existe. En lien avec les enjeux précédents, **le besoin d'échanges de bonnes pratiques et d'informations sur l'offre et l'accès aux solutions inter et multimodales** semble également nécessaire.



Ligne du Forez



Bosch – Logiparc03

Synthèse

- ❑ Une logistique endogène, plutôt « industrielle » ; un territoire qui peut attirer quelques implantations exogènes
- ❑ Un besoin d'équilibrage du territoire mais un potentiel logistique néanmoins assez concentré sur Clermont-Ferrand.
- ❑ Une tradition d'échanges et de collaboration entre acteurs privés, notamment du transport, mais une nécessité d'échanges plus larges, impliquant les acteurs institutionnels pour :
 - Une meilleure connaissance du fait logistique, des opportunités foncières et des potentiels,
 - Une gouvernance accrue, une plus grande facilitation des projets, une moindre concurrence de projets sur un territoire où le développement de la logistique a pu dans certains cas conduire à des phénomènes de mitage et doit aujourd'hui être géré parallèlement à un enjeu d'obsolescence des sites existants
 - Une connaissance, promotion, diffusion des bonnes pratiques
- ❑ Des enjeux multimodaux

Loire



Population :

- 762 222 hab.
- 9,5 % de la région

Superficie :

- 4 781 km²
- 7 % de la région

Etablissements industriels

- 4 761
- 9,5 % de la région

Etablissements du Commerce

- 10 930
- 9 % de la région

Etablissements du transport et de la logistique

- 649
- 9 % de la région

Exemple de grandes entreprises présentes

- CASINO, FLOREAL, SIGVARIS, SICAREV, NEXTER SYSTEMS, HAULOTTE, ATELIER FOREZIEN DU FROID, KIDILIZ (centrale d'achats)

M² d'entrepôts construits (de 1975 à 2015):

- 963 086 m²
- 7 % de la région

Sources Sitadel, INSEE, CCI



Dynamique logistique

en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015	13 244 699	963 086
Part de la zone dans le total		7%
Surfaces commencées par an	323 041	23 490
densité log. : m ² /100 hab.	166	126
densité log. : m ² /100 km ²	18 999	20 144

en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

	10 premières communes Surface totale
SAINT-ETIENNE	271 687
ROANNE	88 452
ANDREZIEUX-BOUTHEON	72 398
RIORGES	53 763
VEAUCHE	46 088
SAINT-CHAMOND	32 371
COTEAU	30 919
RENAISON	23 697
SAINT-ROMAIN-LE-PUY	22 280
SAINT-JUST-SAINT-RAMBERT	20 074
Sous-total	661 729
Part dans le total de la zone	69%



Parc Opéra

Entre 1975 et 2015, selon Sitadel et sur des opérations de taille unitaire supérieure à 1 000 m², **963 086 m²** d'entrepôts ont été construits sur le département de la Loire soit 7 % du total régional sur un territoire représentant par ailleurs également 7 % de la superficie régionale. **La densité estimée en regard de la superficie est légèrement supérieure à la moyenne régionale tandis que celle réalisée à partir de la population est inférieure à la moyenne nationale.**

La dynamique est concentrée, les dix premières communes représentant ainsi 69 % du total. A elle seule la commune de **Saint-Etienne** représente 28 % de la dynamique logistique du département et les trois premières communes (Saint-Etienne, Roanne et Andrézieux-Bouthéon) représentent 45 % du total de la Loire.

563 081 m² d'entrepôts ont été construits sur la Métropole stéphanoise (soit un peu moins que 60 % du pôle). Au delà de Saint Etienne, **Andrézieux** et **la Plaine du Forez** où Cdiscount (à l'interface entre la logistique endogène et exogène car filiale de Casino) ouvrira un nouvel entrepôt de 60 000 m² et où les imprimeries Pichon - entreprise stéphanoise - concentreront leurs activités sur 18 000 m² voient leur dynamique se renforcer, selon une logique de déconcentration. Par ailleurs, **Roanne** présente également une dynamique importante. Cette dernière n'est pas récente, même si elle a été accentuée par la mise à 2 fois 2 voies de Neulise – Balbigny et donc sa liaison à l'A89/A72. Ainsi entre 1975 et 2015, il s'est déjà construit 88 450 m² d'entrepôts à Roanne soit davantage que sur Andrézieux. Un projet important porté par ID Logistics devrait par ailleurs conduire à la construction d'un entrepôt de 55 000 m² sur Roanne – Mably (commune dont la dynamique entre 1975 et 2015 n'était pas non plus négligeable à l'échelle du département avec environ 20 000 m² d'entrepôts construits).

Le département et notamment le pôle stéphanois et Roanne pourraient bénéficier de la pénurie de foncier abordable sur la région lyonnaise pour accueillir des opérations importantes y compris en logistique exogène.



	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015/an		
1975-1984	366 237	33 024
1985-1994	375 495	26 052
1995-2015	277 494	17 730
Ensemble 1975-2015	323 041	23 490

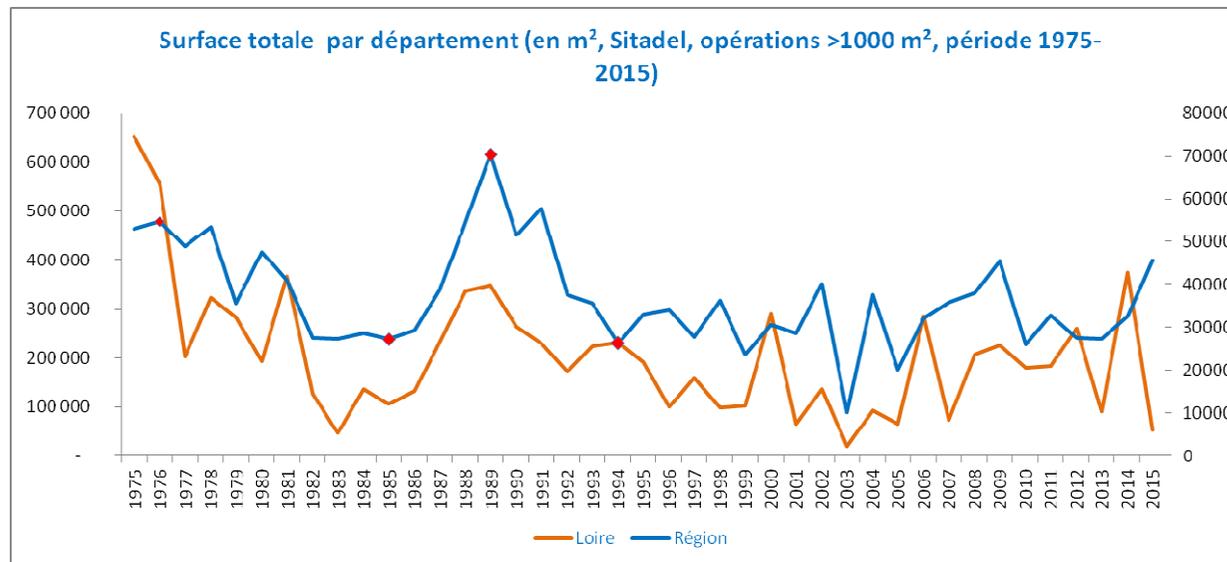
en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

En moyenne sur la période 1975-2015, il s'est construit 33 024 m² d'entrepôts par an sur le département de la Loire.

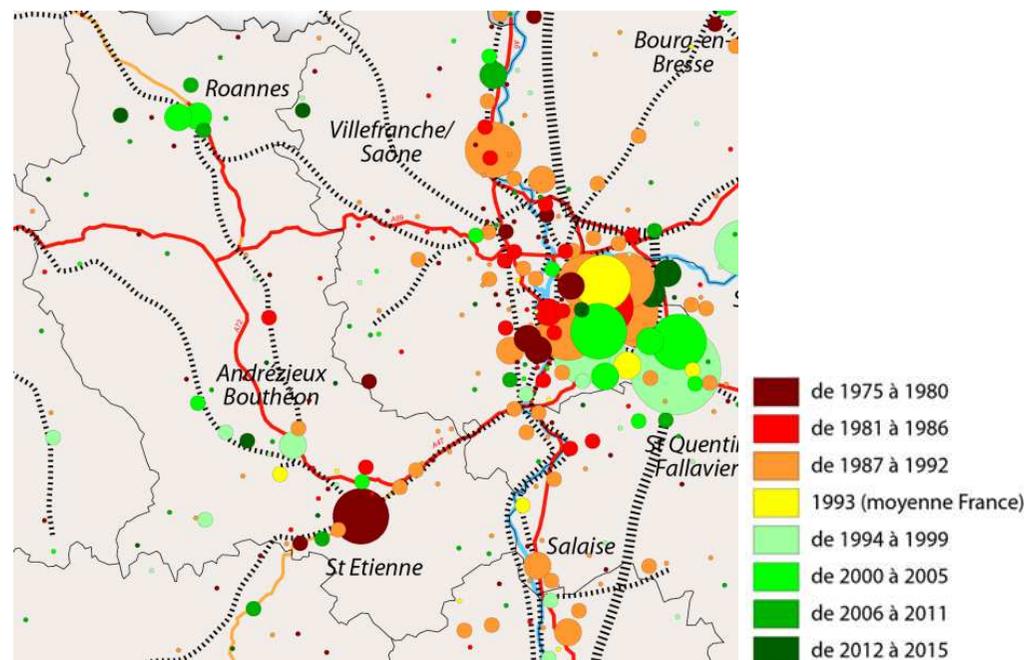
Le dispositif présente la spécificité de s'être construit notamment sur la période 1975-1984 soit plus tôt qu'ailleurs. En conséquence les **problématiques d'obsolescence et de requalification** pourraient également s'y poser avec plus d'acuité.

Cela est confirmé par la carte ci-contre qui semble indiquer:

- un axe logistique « A47 » de Firminy à Saint Martin la Plaine qui a structuré la dynamique avant les années 90
- tandis que la Plaine du Forez et Roanne voient leur dynamique renforcée dans les années 90 (ce phénomène étant également visible autour de Roanne).



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



Plateformisation

De manière générale, la plateformisation est faible d'autant que la dynamique est relativement modeste sur l'ensemble de la Loire qui ne génère ni ne nécessite de grands sites dédiés. Ces données pourraient toutefois évoluer dans les années à venir le territoire bénéficiant de la raréfaction du foncier dans le Rhône.

La carte montre un chapelet de zones mixtes sur l'A47 d'abord et sur l'A72 ensuite. Ce chapelet (qui tend à diffuser les problématiques plutôt qu'à les concentrer) pourrait poser question dans le cadre d'une réflexion sur l'obsolescence et la requalification (réflexion qui semble nécessaire au regard de la carte de la dynamique logistique présentée page précédente).



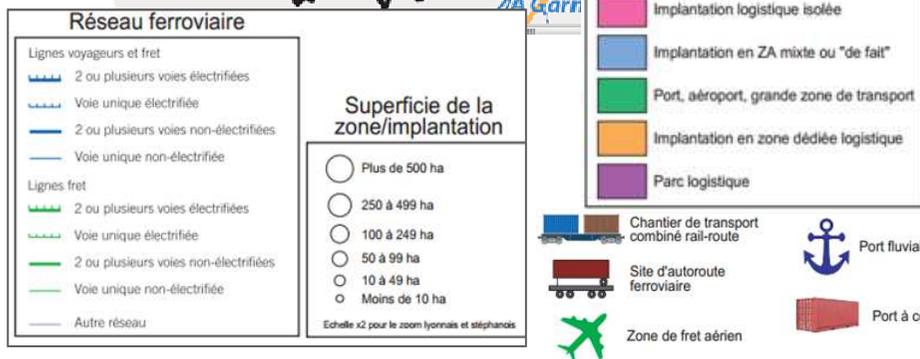
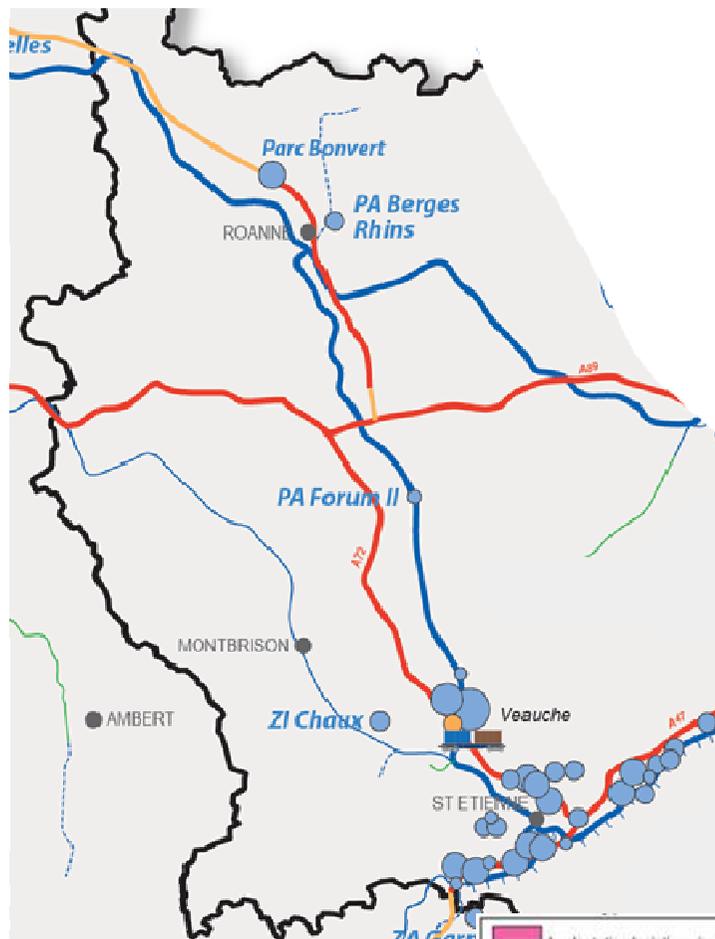
Bonvert – Mably - Roanne

Nombre de zones	36
Nombre de zones dédiées, parcs, sites fret	1
Taux de plateformisation (% du nombre)	3%
Surfaces logistiques totales (en ha)	1 709
Taux de plateformisation (% des ha)	1%

Plus grandes zones

ZA Molina - St Etienne	250
ZI Sud - Andrézieux Bouthéon	70
ZI Nord - Andrézieux Bouthéon	46
ZI de Verpilleux - Saint-Etienne	70
Parc Bonvert - Mably - Roanne	85
Espace d'activités des Peyrardes - Andrézieux Bouthéon	12,5

ZA banale (mixte)	
Zone logistique de fait (mixte mais dominante d'implantations logistiques)	
Implantation en Zone dédiée logistique	



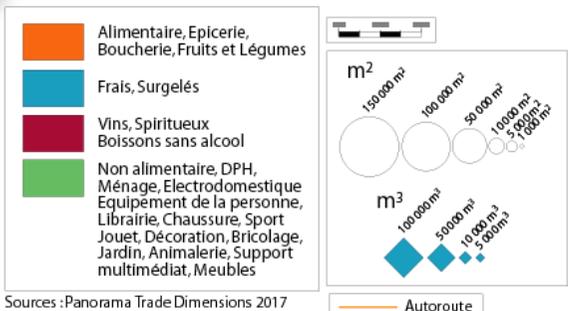
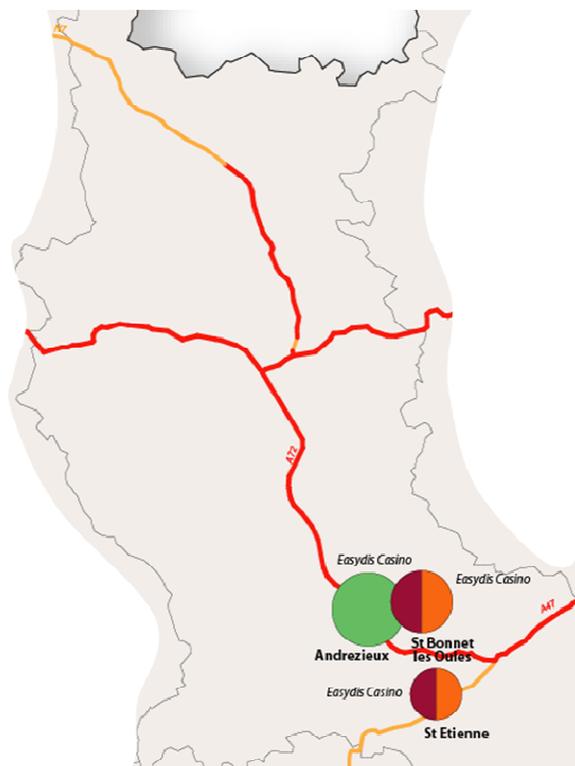
Pichon

Ils se sont implantés sur le territoire

CDiscout ouvrira au printemps 2019 un entrepôt en location) de 60 000 m² (foncier de 135 000 m²) sur la zone d'activité de l'Orme - Les Sources entre Veauche et Andrézieux. L'entrepôt (Andrézieux 2) est construit par Goodman. CDiscout dispose déjà d'entrepôts à Andrézieux-Bouthéon (70 000 m²). Les sites Andrézieux 1 et Andrézieux 2 seront spécialisés. Andrézieux 1 se recentrera sur des produits de grande dimension (électroménager pour le sud de la France) et Andrézieux 2 sur les produits d'équipement de la maison et le sport. Andrézieux 1 emploie 120 salariés permanents, assistés d'autant d'intérimaires en période de forte activité (fêtes de fin d'année par exemple).

Ils se sont implantés sur le territoire

La papeterie Pichon quittera son site historique de Saint-Etienne (entrepôts répartis sur 13 000 m²) et de La Talaudière (10 000 m²) en 2020 pour recentrer son activité sur un seul site sur la Plaine du Forez (6 ha situés majoritairement sur Veauche, Andrézieux-Bouthéon et Saint-Bonnet-les-Oules). Son nouveau site de 18 000 m² sera dédiés au stockage avec une tour robotisée pour la préparation de commandes. En termes d'emplois le responsable indique dans la presse « nous sommes contraints par la jeunesse de nos préparateurs de commandes, aussi nous attendons impatiemment la création d'une liaison en transports en commun, sans cela recruter sera plus difficile ».



Sources : Panorama Trade Dimensions 2017
Réalisation : Samarcande

Le département présente une logistique très **majoritairement endogène**. La faible présence de la grande distribution (voire carte ci-contre des implantations logistiques), à l'exception notable de Casino et de ses filiales (Easydis et Cdiscount), semble en outre, indiquer que son bassin de consommation est assez largement **desservi par des sites logistiques positionnés ailleurs dans la région et en particulier (notamment autour de Lyon)**.

Pour l'avenir, les phénomènes de pénurie de grands fonciers – visibles notamment dans la région lyonnaise – et les infrastructures routières (A72, A89, mise à deux fois deux voies de Neulise – Balbigny) pourraient doter le territoire d'une nouvelle attractivité ou, au minimum, aiguïser l'intérêt des acteurs de l'immobilier logistique (notamment autour de Saint Etienne et de Roanne).

Des opérations d'envergure sont programmées dans la Plaine du Forez et sur Roanne qui bénéficie d'un bon positionnement routier. Le pôle département devrait toutefois **demeurer à dominante endogène et le développement logistique à dominante opportuniste**.

Ils se sont implantés sur le territoire

ID Logistics a signé en 2018 un protocole de développement visant à implanter un site sur la zone de Bonvert à Roanne Mably. Un terrain de 110 000 m² sera vendu par la collectivité via la SAS de Bonvert. Il y est prévu un bâtiment de 55 000 m², recouvert de panneaux photovoltaïques. ID Logistics pourrait y recruter 300 collaborateurs en 2019.

Ils se sont implantés sur le territoire

MaisonHaute Transport et Logistics a regroupé l'ensemble de ses activités logistiques sur un site de 9 000 m² à Roanne.



T Maisonhaute - Roanne

Multimodalité

Sur les 244 km de voies (7 % du réseau régional) seules 21 % sont électrifiées alors que le réseau est, au niveau régional, électrifié à hauteur de 58 %.

Le réseau est en revanche davantage à voies multiples que le réseau régional

Avec **13** Installations Terminales Embranchées en 2018 soit un peu moins que 9 % du total régional, la Loire présente une **densité légèrement supérieure à la moyenne régionale**.

Source SNCF Réseau (Document de Référence du Réseau - Annexes)	Total Région	Total Zone
Longueur (total) du réseau	3 596	244
% du réseau régional		7%
densité log. : m ² /1000 km ²	52	51
Longueur du réseau électrifié	2 076	51
% du total réseau	58%	21%
Longueur du réseau à voie unique	1 708	57
% du total réseau	47%	23%

Nombre d'ITE	152	13
densité log. : ITE/100 km de lignes	4	5

Parallèlement le département ne dispose plus de site intermodal depuis le transfert des activités de Ferovergne de Veauche à Saint Romain/Vienne.



Enjeux - Synthèse

Synthèse

- Une dynamique logistique relativement modeste mais qui pourrait être en cours d'évolution.
- Un territoire où des opérations de logistique exogène pourraient s'implanter en raison d'une pénurie et/ou de prix élevés dans la région lyonnaise (sans que cela ne conduise à modifier fondamentalement le caractère avant tout endogène). Ces implantations devraient toutefois être très concentrées sur le pôle stéphanois et éventuellement Roanne.
- Un besoin d'échanges pour :
 - Une meilleure connaissance des opportunités foncières et des potentiels pour accueillir les projets et les « faciliter »
 - La gestion des enjeux d'obsolescence
 - Une connaissance, promotion, diffusion des bonnes pratiques
- Un enjeu emploi/formation y compris pour accompagner la dynamique logistique récente

Drôme - Ardèche

Population :

- 831 539 hab.
- 10 % de la région
- 4ères aires urbaines (nombre d'habitants) :
 - Valence : 177 507
 - Montélimar : 77 063
 - Romans sur Isère : 73 747
 - Aubenas : 60 535

Superficie :

- 12 059 km²
- 17 % de la région

Etablissements industriels

- 6 140
- 14 % de la région

Etablissements du Commerce

- 13 577
- 12 % de la région

Etablissements du transport et de la logistique

- 763
- 10 % de la région

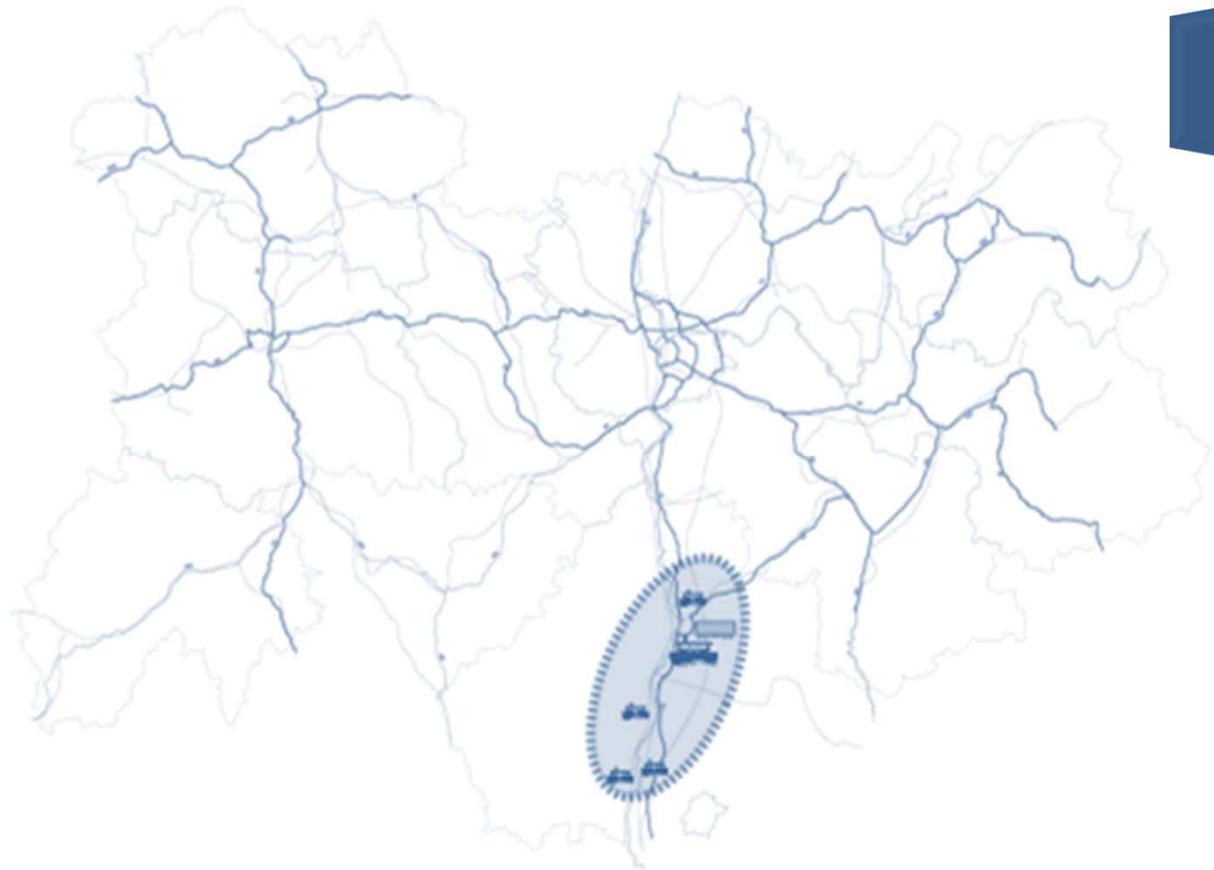
Exemple de grandes entreprises présentes

- DROME : XPO, CROUZET, GERFLOR, PASQUIER
- ARDECHE : EKIBIO, CHOMARAT TEXTILE, STS COMPOSITES, NATURA'PRO, FRABRICATION CHIMIQUE ARDECHEOISE

M² d'entrepôts construits (de 1975 à 2015):

- 1 477 202 m²
- 11 % de la région

Sources Sitadel, INSEE, CCI



Dynamique logistique

en m ² , Sitadel, opérations >1000 m ² , période 1975-2015	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015	13 244 699	1 477 204
<i>Part de la zone dans le total</i>		11%
<i>Surfaces commencées par an</i>	323 041	36 029
<i>densité log. : m²/100 hab.</i>	166	178
<i>densité log. : m²/100 km²</i>	18 999	12 250

en m ² , Sitadel, opérations >1000 m ² , période 1975-2015	10 premières communes Surface totale
VALENCE	183 772
MONTELIMAR	121 531
PORTES-LES-VALENCE	97 137
ALBON	86 958
POUZIN	76 814
PIERRELATTE	63 220
SAINT-PAUL-TROIS-CHATEAUX	60 479
LORIOLE-SUR-DRÔME	46 188
AUBENAS	32 606
ROMANS-SUR-ISÈRE	30 926
Sous-total	799 631
Part dans le total de la zone	54%
	<i>Communes suivantes affichant surface totale > à la moyenne par commune de 11 900 m²</i>
SAINT-RAMBERT-D ALBON	30 870
PONT-DE-L ISÈRE	28 548
MERCUROL	26 209
LIVRON-SUR-DRÔME	23 479
ÉTOILE-SUR-RHÔNE	21 138
LAVILLEDIEU	20 721
VIVIERS	20 562
LAVEYRON	19 578
CHATEAUNEUF-SUR-ISÈRE	18 373
BOURG-LES-VALENCE	17 332
SAINT-MARCEL-LES-VALENCE	16 547
TAIN-L HERMITAGE	16 476
DAVEZIEUX	14 972
TOURNON-SUR-RHÔNE	14 906
ANNONAY	13 488
CHABEUIL	13 303
VOULTE-SUR-RHÔNE	12 661

Entre 1975 et 2015, selon Sitadel et sur des opérations de taille unitaire supérieure à 1 000 m², près de 1,5 millions de m² d'entrepôts ont été construits sur le pôle Drôme – Ardèche soit 11 % du total régional sur un territoire représentant par ailleurs 17 % de la superficie régionale. La densité estimée en regard de la superficie y est donc inférieure à la moyenne régionale mais elle est supérieure à cette moyenne lorsqu'elle est calculée en fonction de la population.

Sur longue période, la dynamique apparaît peu concentrée, les dix premières communes représentant seulement 54 % du total et les 27 premières communes (ensemble des communes affichant une surface totale sur la période supérieure à la moyenne des communes) ne représentent que 76 % du total. La communauté d'agglomération **Valence – Romans** totalise toutefois 31 % de la dynamique du pôle (pour 9 % sur l'agglomération de Montélimar).

Sur les dernières années, le pôle a attiré des implantations de grande envergure à dominante exogène.



Ils se sont implantés sur le territoire

Allopneus est présent depuis 2017 sur le parc multimodal de La Motte à Valence. Allo Pneu s'est implanté à Valence en 2017, sur un entrepôt de 90 000 m² dont 24 000 m² opérationnels en 2018. 200 salariés travaillent sur le site. Valence a été choisi en raison de :

- La disponibilité foncière,
- L'acceptabilité du projet
- La situation barycentrique au regard du marché (importance du marché du sud-est français, proximité des zones blanches et possibilité de desservir l'Espagne et l'Italie)
- La proximité immédiate du Port de Valence



Ils se sont implantés sur le territoire

Leroy Merlin est présent depuis 2010 à Valence sur la ZAC de la Motte, sur un site de 54 000 m² (160 000 m² de foncier ce qui permet de disposer de réserves foncières). Le site est opéré par ID Logistics. Il est à vocation nationale et régionale pour le carrelage (2/3 de l'activité) la décoration et la menuiserie.

L'exemple de Bert, transport & logistique

Les activités sont endogènes : réponses aux besoins des entreprises industrielles du secteur Drôme-Ardèche ou de prestataires partenaires qui ne disposent pas d'une plateforme régionale. Les flux pilotés sont cependant à vocation nationale et même pour une petite partie internationale.

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015/an		
1975-1984	366 237	30 815
1985-1994	375 495	52 480
1995-2015	277 494	30 679
Ensemble 1975-2015	323 041	36 029

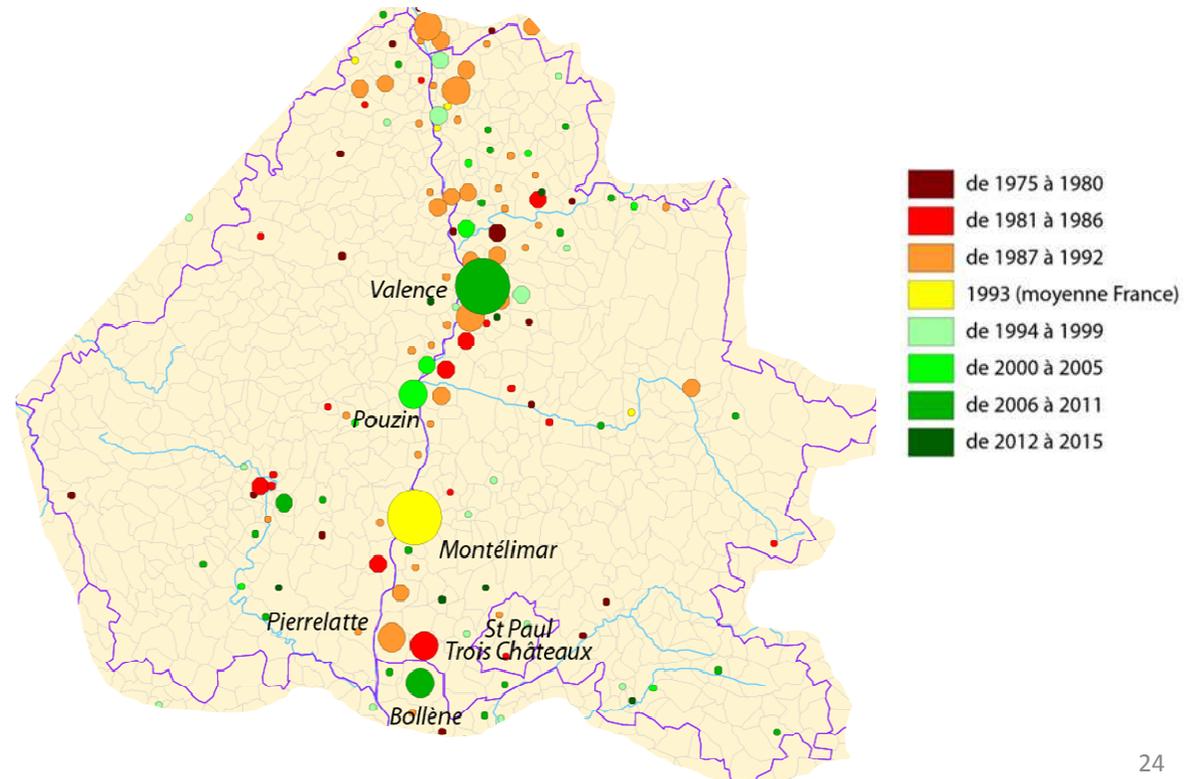
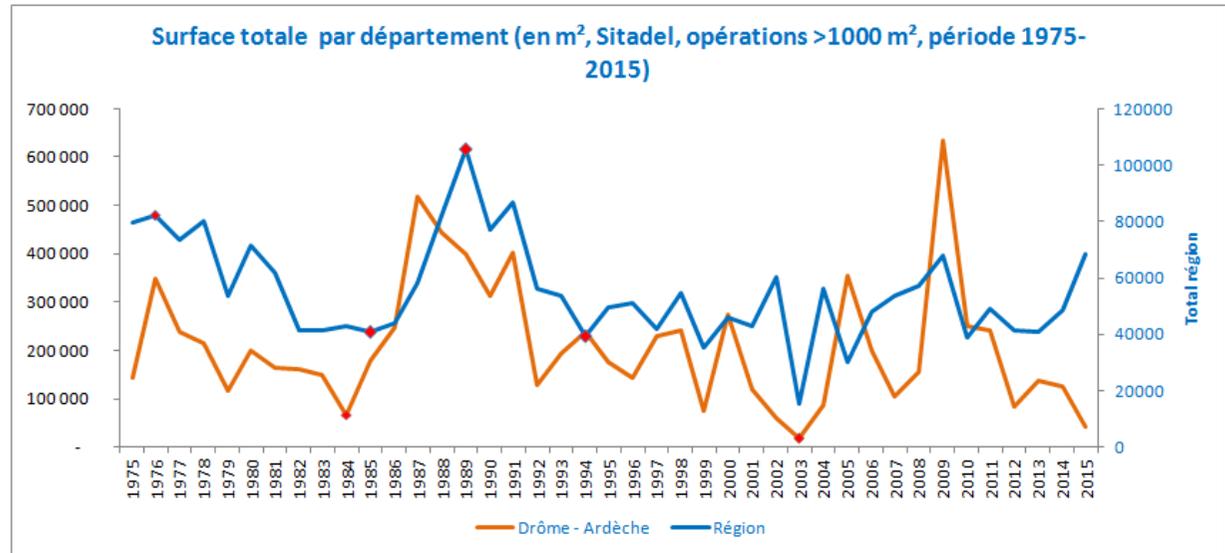
en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

En moyenne sur la période 1975-2015, il s'est construit 36 029 m² d'entrepôts par an sur le pôle. **La période la plus active est, comme sur la moyenne régionale 1985-1994.**

Cela est confirmé par la carte ci-contre qui dessine un **axe de logistique récente entre Valence et Montélimar** voire Bollène. De manière assez logique l'axe structurant est **l'axe A7 donc également l'axe du Rhône**. L'implantation de **grands entrepôts** modernes (opérations XXL sur des bâtiments de classe A) **coexiste avec des sites plus petits et plus anciens** (non classe A) qui correspondent également à une **variété des usages et des tailles d'entreprises** présentes sur le territoire (des PME du transport et de la messagerie notamment, de la logistique imbriquée à la production).

Ils se sont implantés sur le territoire

- **ITM, XPO, Bert** (2017, 24 000 m²) - **St Rambert d'Albon** (Panda),
- **Leroy-Merlin/ID Logistics** (73 000 m²) – **Port de Valence**
- **Skipper Logistique, Altho** (usine et stock amont), - **Le Pouzin** (Rhône Vallée)
- **Amazon** (2010), **Easydis** - **Montélimar** (Portes de Provence)



Plateformisation

L'axe présente un taux de plateformisation notable (par rapport au 29 % nationaux). Une partie du dispositif logistique s'est ancrée sur des sites industrialo-portuaires qui structurent cet ensemble plus globalement structuré par l'axe Rhône-A7. Le **port de Valence** est assez symptomatique du développement logistique de ce pôle. Il joue un rôle comme site de transfert modal (voie d'eau – route) mais aussi d'implantation d'activités logistiques bord à voie d'eau (Leroy-Merlin, AlloPneus...). Le dispositif logistique du pôle est par ailleurs marqué au **sud (Valence – Montélimar) par un développement de la logistique de distribution** et des biens de consommation dont Amazon est un exemple.

Nombre de zones	25
Nombre de zones dédiées, parcs, sites fret	5
Taux de plateformisation (% du nombre)	20%
Surfaces logistiques totales (en ha)	1 900
Taux de plateformisation (% des ha)	32%



Plus grandes zones ou dédiées

Axe A7 - Albon		150
ZI Valence Sud - Valence, Portes les Valence		240
PI Rhône Vallée - Le Pouzin		100
ZA des Allobroges - Romans sur Isère		225,3
ZA Fortuneau - Montélimar		120
ZA de Tauléac le Lac - Privas		81,8
GICRAM - Le Pouzin		20
ZA Les Caires - Etoile/Rhône		25
PL Motte Mauboule - Valence		60

ZA banale (mixte)	
Zone logistique de fait (mixte mais dominante d'implantations logistiques)	
Implantation en Zone dédiée logistique	
Implantation en Parc logistique	

Ils se sont implantés sur le territoire

Allo Pneu utilise la voie d'eau entre le port de Marseille-Fos et Valence : 2 000 EVP / an en import. L'offre est intéressante mais présente des limites : une fréquence de deux navettes / semaine, un gabarit qui ne permet qu'une seule couche de conteneurs, un délai d'acheminement important (d'une semaine).



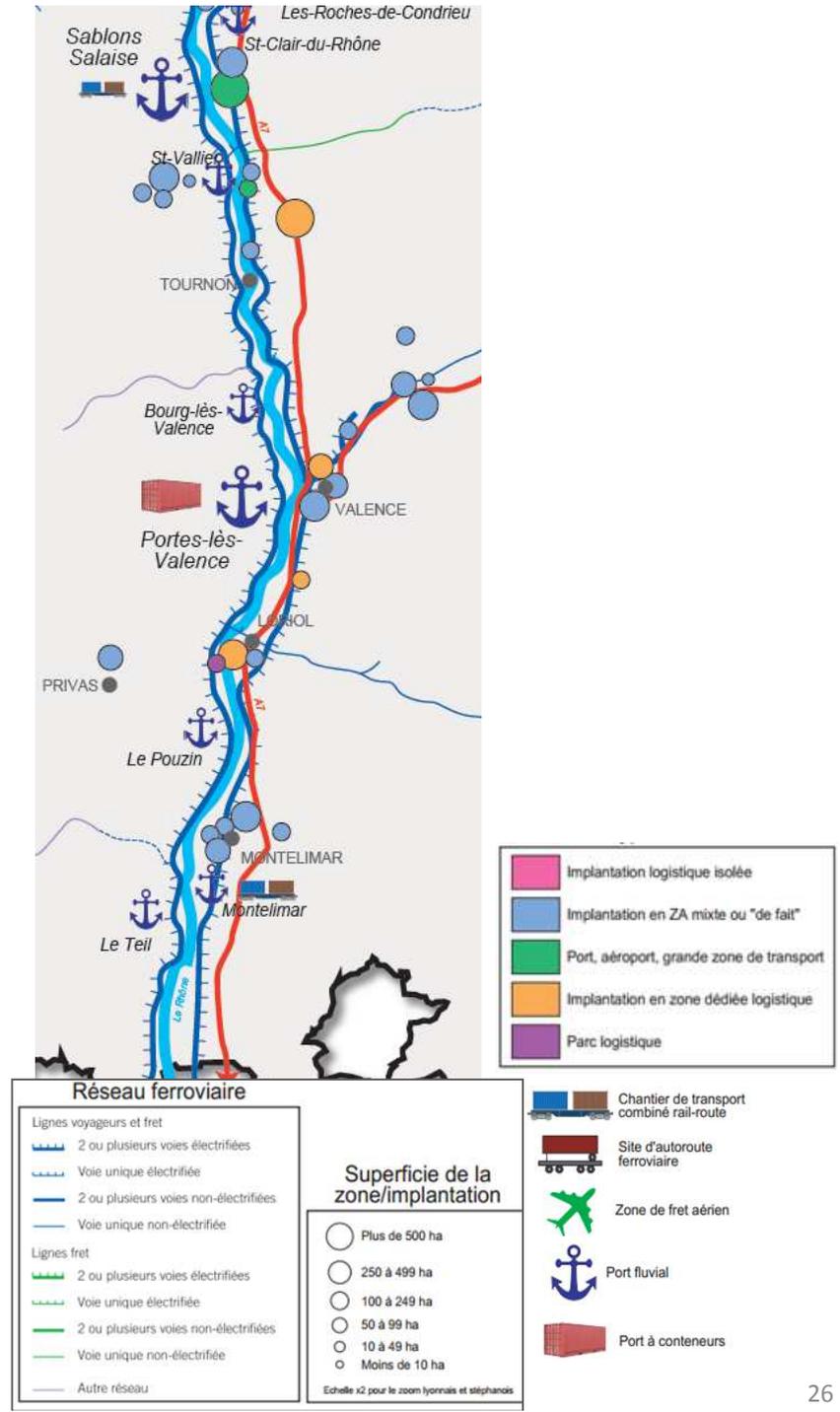
ITM Maison Saint Rambert d'Albon

Ils se sont implantés sur le territoire

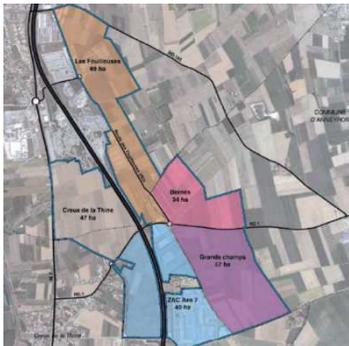
Créée en 1987, la plate-forme ITM Equipement de la Maison (LEMI (Logistique Equipement de la Maison International) implantée à Albon (sur 43 000 m²) alimente Bricomarché, Intermarché, Brico Cash et Roady. Soit 706 points de vente avant l'intégration de l'activité Bricorama qui devait conduire à la croissance de 20 % de l'activité. Elle traite (toujours en 2018) 8 millions de colis par an. Son effectif en 2018 est de 145 salariés plus une vingtaine d'intérimaires.

Ils se sont implantés sur le territoire

Amazon est présent à Montélimar (Portes de Provence) sur 36 000 m² depuis 2010. Le e-commerçant y stocke notamment ses produits « média » (jeux vidéo par exemple).



Zone Axe A7 Sud-Lyon (ex- Panda)



Situation : sur les trois communes de Saint-Rambert-d'Albon, Anneyron et Albon. Plate-forme gérée par la Communauté de communes Porte de DrômArdèche

Accessibilité : proximité de l'échangeur autoroutier de Chanas (autoroute A7), site non multimodal. Ce positionnement conduit la zone à se positionner clairement dans l'influence de Lyon et comme une solution à la pénurie de foncier sur Lyon.

Caractéristiques techniques du site: 150 à 180 ha dont 70 ha commercialisé et 25 ha commercialisable. Site mixte qui accueille des activités logistiques et transport (Bert, XPO Transport, Argan) mais souhaite demeurer une zone mixte. Un projet consiste à étendre la zone en 2022, sur 71 hectares supplémentaires, puis 54 nouveaux hectares en 2025. La plate-forme est située à moins de 10 km de Salaise également concerné par un grand projet d'extension porté notamment par la Région.

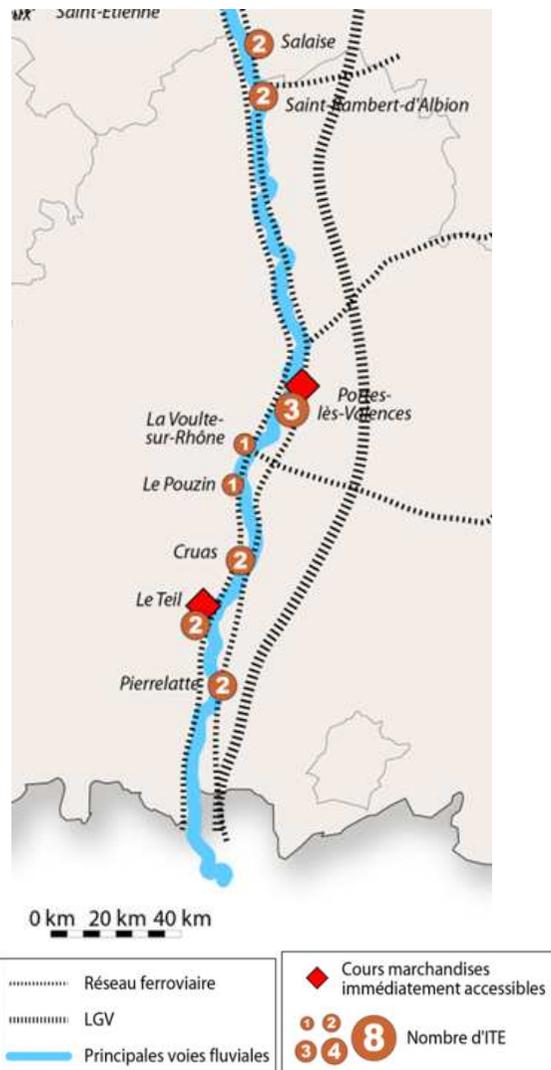


Zone Axe A7



Etoile sur Rhône

Multimodalité



D'un point de vue **ferroviaire**, le pôle est traversé par un corridor mais apparaît comme faiblement connecté avec un réseau faiblement maillé. Le fer est toutefois présent sur les ports et reste actif sur ces fonds de commerce et notamment sur les produits en amont ou en aval de la chimie (ferroviaire conventionnel sur la plate-forme Osiris notamment).

Source SNCF Réseau (Document de Référence du Réseau - Annexes)

	Total Région	Total Zone
Longueur (total) du réseau	3 596	546
% du réseau régional		15%
densité log. : m²/1000 km²	52	45
Longueur du réseau électrifié	2 076	415
% du total réseau	58%	76%
Longueur du réseau à voie unique	1 708	47
% du total réseau	47%	9%

	152	13
Nombre d'ITE		
densité log. : ITE/100 km de lignes	4	2

Sur les 546 km de voies (15 % du réseau régional) 76 % sont électrifiées soit bien plus que le réseau régional dans son ensemble (58 %).

Le réseau est également davantage à voies multiples que le réseau régional (les voies uniques ne comptant que pour 9 % du total).

Avec **13** Installations Terminales Embranchées en 2018 soit un peu moins que 9 % du total régional, la Loire présente une **densité très inférieure à la moyenne régionale**.

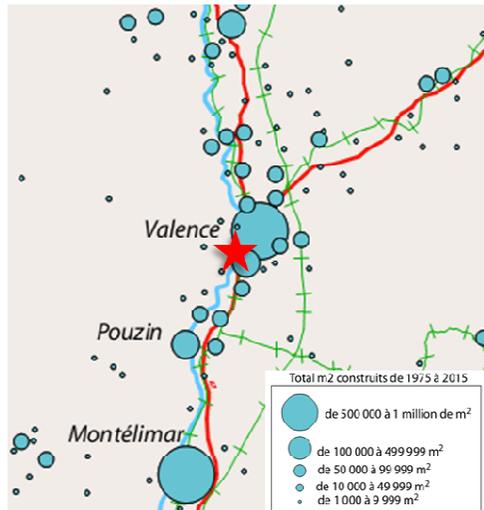
D'un point de vue routier, une des caractéristiques fortes du territoire Drôme-Ardèche est la présence de transporteurs locaux, disposant d'une flotte notable de véhicules (plus de 100 PL). Une des raisons du développement de ces transporteurs est la proximité de la Vallée de la Chimie qui génère des trafics importants. Ces transporteurs montrent une sensibilité importante aux enjeux du développement durable et de verdissement des flottes.

D'un point de vue **fluvial**, le pôle bénéficie de la présence :

- du port de **Portes lès Valence** (port public CNR) qui traite un trafic total de 407 000 tonnes dont environ 137 000 tonnes fluviales (sur des céréales, de l'argile et des ferrailles notamment) et environ 79 500 tonnes ferroviaires (le reste étant réalisé par la route). A côté de trafics conventionnels, le port enregistre également un trafic fluvial de conteneurs de 6 000 à 7 000 EVP. Ce trafic est lié notamment aux besoins de Leroy Merlin (qui est localisé sur la zone). La fréquence des dessertes (arrêt sur des liaisons Lyon – Marseille) est de 2 / semaine.
- d'un quai public sur site CNR dit industrialo-portuaire au **Pouzin**, site de 8,5 ha situé à proximité du parc industriel Rhône Vallée et de la zone industrielle des Ramas.



Portes les Valence



Situation : la plate-forme bénéficie des services d'un port public géré par la CCI de Valence. Le site est adossé à une zone d'activités accueillant des activités logistiques.

Accessibilité : site est trimodal,

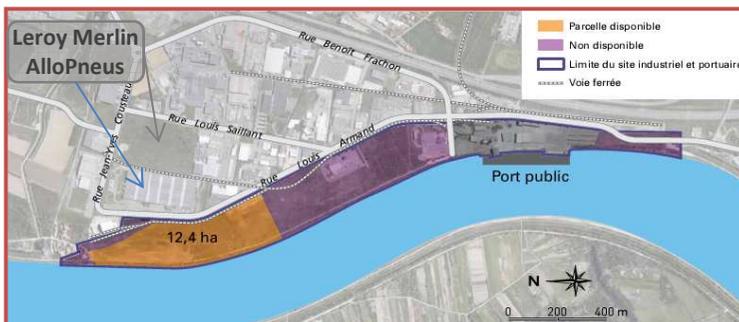
- Route : A7 échangeur Valence Sud, 1 km
- Fluvial : port public disposant de capacités de stockage et un terminal conteneurs + possibilité d'embranchement fluvial en propre
- Ferroviaire

Caractéristiques techniques du site: site de 30 ha dont 12 ha de disponibilité foncière.

Opérateurs combinés fleuve-route : L'opérateur fluvial CFT assure la desserte du port de Valence, pour un trafic de 6 697 evp en 2017, ayant pour origine - destination le port de Marseille Fos :

- Ligne Valence – Marseille Fos : 2 rotations / semaine

Cette offre est très liée aux besoins d'un grand chargeur (Leroy-Merlin). Le site n'accueille parallèlement **pas de ligne ferroviaire intermodale régulière**.



Vocation du site : La vocation première du port de Valence est endogène : le site est intégré par les stratégies des opérateurs logistiques implantés dans la Drôme et l'Ardèche. Le port est un puissant vecteur d'attractivité et de développement des activités logistiques sur le territoire Drôme – Ardèche. Par ailleurs, l'accessibilité autoroutière à l'A49, à proximité de l'agglomération de Valence, offre également un accès privilégié au territoire grenoblois.

Evolution du site : Le site dispose de capacité fluviale et pourrait accueillir de nouvelles liaisons régulières.

Enjeux - Synthèse

Avec une dynamique logistique qui compte pour 11 % de la dynamique régionale sur un territoire qui représente 10 % de la population et 17 % de la superficie d'Auvergne-Rhône-Alpes, le pôle Drôme-Ardèche présente une situation duale :

- De territoire moyennement logistique au global et sur longue période,
- De territoire de **dynamique logistique récente**.

Des implantations de moins de 10 voire de 5 ans, parfois XXL (Amazon, AlloPneus, mais aussi Bert) coexistent de ce fait avec un tissu de petites entreprises de transport et de sites logistiques intégrés aux implantations industrielles. De même **des logistiques exogènes** (Amazon, AlloPneus) **coexistent avec des logistiques historiquement endogènes**. Cette dualité se retrouve également au sein des filières accueillies avec **une logistique « biens de consommation » au sud du pôle à partir de Valence et une vocation davantage marquée par l'industrie et la chimie au Nord**.

Spatialement, le pôle peut être considéré comme un **barycentre régional méridional entre Lyon et Marseille**. L'accroissement de la taille des entrepôts, leur déspecialisation et de ce fait l'élargissement de leurs aires de marché (qui accroît également les choix d'implantation) conduiront à valoriser ce rôle. Toutefois malgré de très belles opérations, la volumétrie traitée y demeure très inférieure à celle de Lyon.

Deux premiers enjeux ont été être observés sur ce territoire :

- Celui de la capacité à massifier (notamment pour le recours aux modes alternatifs à partir de sites départementaux ou de sites situés ailleurs en région : Lyon et demain peut-être le site de Salaise-Sablons)
- Celui de l'animation, du partage d'expériences, de la diffusion des bonnes pratiques et des informations sur les offres (foncières, immobilières, multimodales, réseau de stations multi-énergies), les aides (au verdissement de la flotte), la mutualisation. Cette attente concerne notamment les possibilités de mutualisation de services sur les zones (gardiennage, sécurité, parking PL).

Un **troisième enjeu**, réside dans la résorption du **déficit de services sur les zones** (parking PL, service de restauration pour les salariés). Cette attente des acteurs économiques à l'égard des aménageurs se double d'un souhait de **meilleure compréhension, par les acteurs publics**, de la réalité de la logistique et de ses besoins : par exemple sur les parking qui apparaissent comme un besoin central bien que non générateur d'emplois et souffrant donc d'un déficit d'attractivité de la part des collectivités.

De manière plus générale, on observe sur ce pôle (comme sur tous les pôles de dynamique logistique notable) **une attente de « facilitation »** qui recouvre à la fois : le portage politique des projets, la réduction des délais d'instruction pour l'obtention des autorisations d'exploiter, des ICPE, ...

Enfin, un **quatrième enjeu** réside dans **la main d'œuvre**. Ce dernier touche tous les territoires (en région et en France) mais semble s'exprimer avec une acuité particulière sur le pôle Drôme-Ardèche en raison de sa dynamique logistique récente. Pour les acteurs économiques, il est nécessaire de développer les compétences et les formations en intégrant la complexité technique des métiers, y compris dans le transport, qui nécessite de nouvelles compétences. Il est également nécessaire de promouvoir les métiers de la logistique pour les rendre plus attractifs (les problèmes d'accessibilité des sites n'étant pas en revanche cités comme un critère discriminant d'accroissement des difficultés de recrutement sur ce pôle).

Synthèse

- ❑ Une dynamique logistique récente portée par un bon positionnement parfois sur des opérations d'envergure mais une dynamique qui doit être accompagnée : emploi-formation, attente de facilitation, de services sur les zones d'activités (service au personnel, aux conducteurs et au camions), de parking PL
- ❑ Un enjeu de volumétrie notamment dans le cadre de projets intermodaux (Inspira notamment) et de gestion des conteneurs vides et de leur repositionnement
- ❑ Un pôle marqué par une certaine hétérogénéité : de filières, de taille et d'âge d'entrepôts
- ❑ Un besoin de partage de connaissances, de bonnes pratiques et de promotion de la logistique vis-à-vis du public, des acteurs politique, des services de l'Etat

Savoie-Haute Savoie

Population :

- 1 238 920 hab.
- 15 % de la région
- 4ères aires urbaines (nombre d'habitants) :
 - Genève-Annemasse : 307 800
 - Annecy : 229 780
 - Chambéry-Aix les Bains : 222 185
 - Cluses : 93 438

Superficie :

- 10 416 km²
- 15 % de la région

Etablissements industriels

- 7 387
- 16 % de la région

Etablissements du Commerce

- 19 867
- 18 % de la région

Etablissements du transport et de la logistique

- 1 206
- 16 % de la région

Exemple de grandes entreprises présentes

- SAVOIE : UGITECH, GE, TRIMET, BOLLHOFF, CARBONE SAVOIE
- HAUTE-SAVOIE : EVIAN, ENTREMONT ALLIANCE, SOMFY, NTR-SNR ROULEMENTS, SALOMON, TEFAL, PÔLES MONT BLANC INDUSTRIES, IMAGINOVE, OUTDOOR SPORT VALLEY

M² d'entrepôts construits (de 1975 à 2015):

- 1 510 239 m²
- 11 % de la région

Sources Sitadel, INSEE, CCI



Dynamique logistique

en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015	13 244 699	1 510 239
Part de la zone dans le total		11%
Surfaces commencées par an	323 041	36 835
densité log. : m ² /100 hab.	166	122
densité log. : m ² /100 km ²	18 999	14 499

en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

	10 premières communes Surface totale
CHAMBERY	131 233
RUMILLY	115 193
SEYNOD	60 554
BONNEVILLE	50 450
CHAVANOD	48 172
CRAN-GEVRIER	44 744
MOTTE-SERVOLEX	36 244
ALBERTVILLE	35 957
SALLANCHES	34 347
ANNECY	32 040
Sous-total	588 934
Part dans le total de la zone	39%

15 Communes suivantes (nombre de commune trop important pour atteindre la moyenne par commune de 9 800 m²)

ROCHE-SUR-FORON	30 830
RAVOIRE	29 685
SCIONZIER	29 342
ANNEMASSE	28 104
THONON-LES-BAINS	26 304
CLUSES	26 290
VOGLANS	25 619
EPAGNY	22 510
VALLEIRY	21 502
SILLINGY	21 164
ALBY-SUR-CHERAN	20 558
MONTMELIAN	19 708
SAINT-PIERRE-EN-FAUCIGNY	19 661
ARGONAY	19 425
VILLE-LA-GRAND	18 706

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015/an		
1975-1984	366 237	52 509
1985-1994	375 495	38 854
1995-2015	277 494	28 410
Ensemble 1975-2015	323 041	36 835

en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

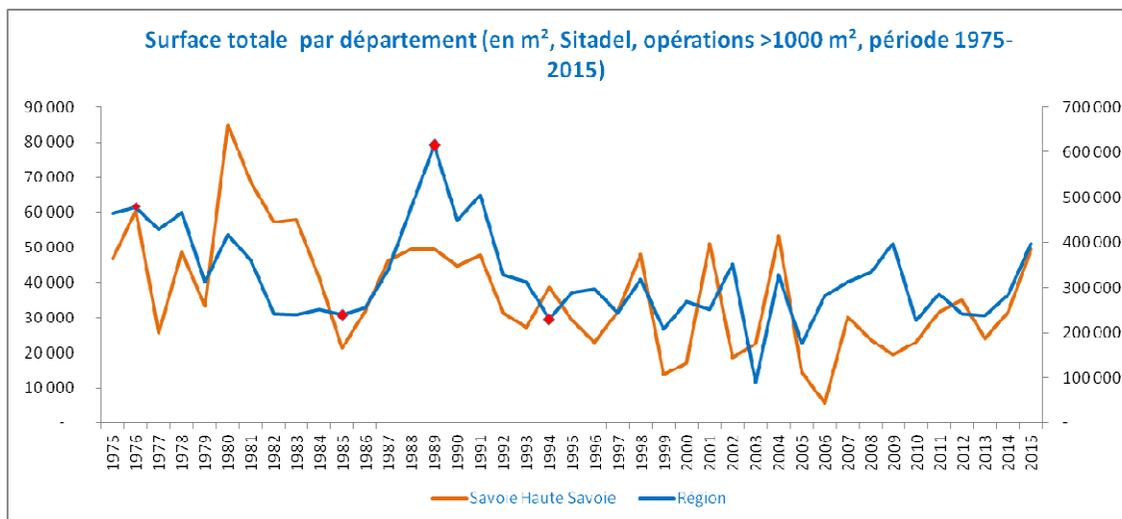
Entre 1975 et 2015, selon Sitadel et sur des opérations de taille unitaire supérieure à 1 000 m², **1,5 millions de m²** d'entrepôts ont été construits sur les pôles Savoie- Haute-Savoie soit 11 % du total régional sur un territoire représentant par ailleurs 15 % de la superficie régionale. Les densités logistiques estimées en regard de la superficie et de la population y sont inférieures à la moyenne régionale.

La dynamique est par ailleurs peu concentrée, les dix premières communes représentant seulement 39 % du total. Toutefois les 25 premières communes représentent 62 % du total.

Commune la plus importante au regard de sa dynamique logistique, **Chambéry Métropole** représente seulement 16 % de la dynamique logistique des pôles Savoie – Haute-Savoie et **Terre de Savoie** (dont Rumilly) 9%.

En moyenne sur la période 1975-2015, il s'est construit 36 835 m² d'entrepôts par an sur le pôle.

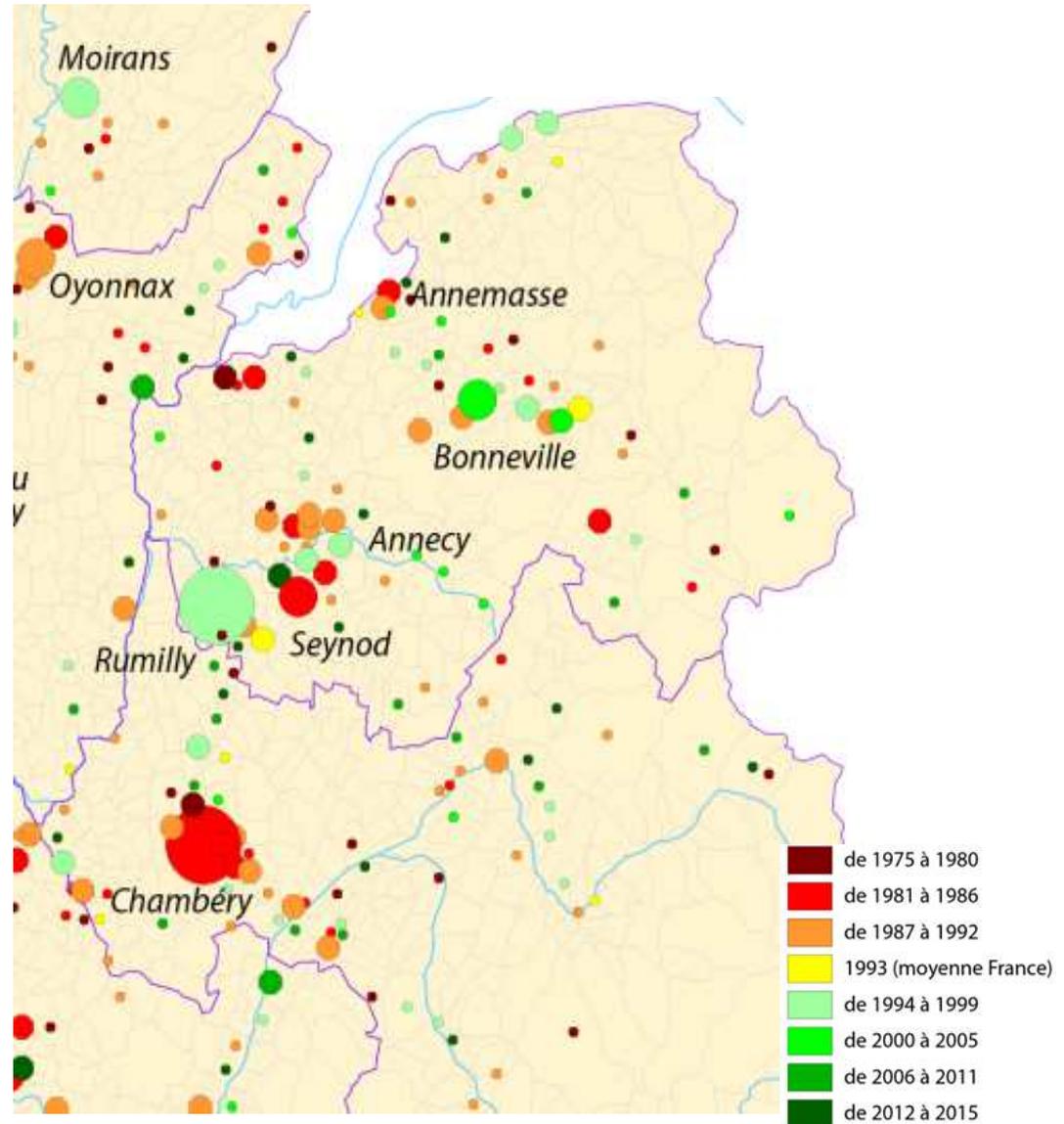
Le dispositif présente la spécificité de s'être construit notamment sur la période 1975-1984 soit plus tôt qu'ailleurs. En conséquence les **problématiques d'obsolescence** et de requalification pourraient également s'y poser avec plus d'acuité.



Ceci est partiellement confirmé par la carte ci-contre qui montre toutefois une situation contrastée.

Ainsi on observe une **dynamique logistique ancienne sur Chambéry** (1^{er} espace logistique du pôle) mais **des points de dynamique récente notamment à Rumilly**.

La spécificité du territoire Savoie-Haute-Savoie est la **dispersion de la dynamique logistique**. La question de l'obsolescence pourrait être de ce fait encore plus problématique car s'accompagnant d'un phénomène de **mitage** et donc de dispositif peu gouverné (contrairement aux dispositifs très polarisés sur des zones d'activités sur lesquelles les acteurs publics disposent de davantage de leviers pour gérer la requalification).



Plateformisation

La logistique est très **peu plateformisée** ce qui n'est guère étonnant et plutôt souhaitable pour des pôles de tradition industrielle où la logistique est relativement modeste.

Nombre de zones	37
Nombre de zones dédiées, parcs, sites fret	2
Taux de plateformisation (% du nombre)	5%
Surfaces logistiques totales (en ha)	2 000
Taux de plateformisation (% des ha)	2%

Plus grandes zones ou dédiées

ZI Bissy		85
Savoie Hexapole - Méry		174,9
Alpespace - Montmélian		105
ZA Rumilly Sud - Rumilly		100
Parc d'activités de Sallanches - Sallanches		86
ZA Arc-Isère - Aiton		44
Logidis - Valleiry		5

ZA banale (mixte)	
Zone logistique de fait (mixte mais dominante d'implantations logistiques)	
Implantation en Zone dédiée logistique	
Implantation en Parc logistique	
Port, aéroport, grande zone de transport	



Alpespace



Aiton



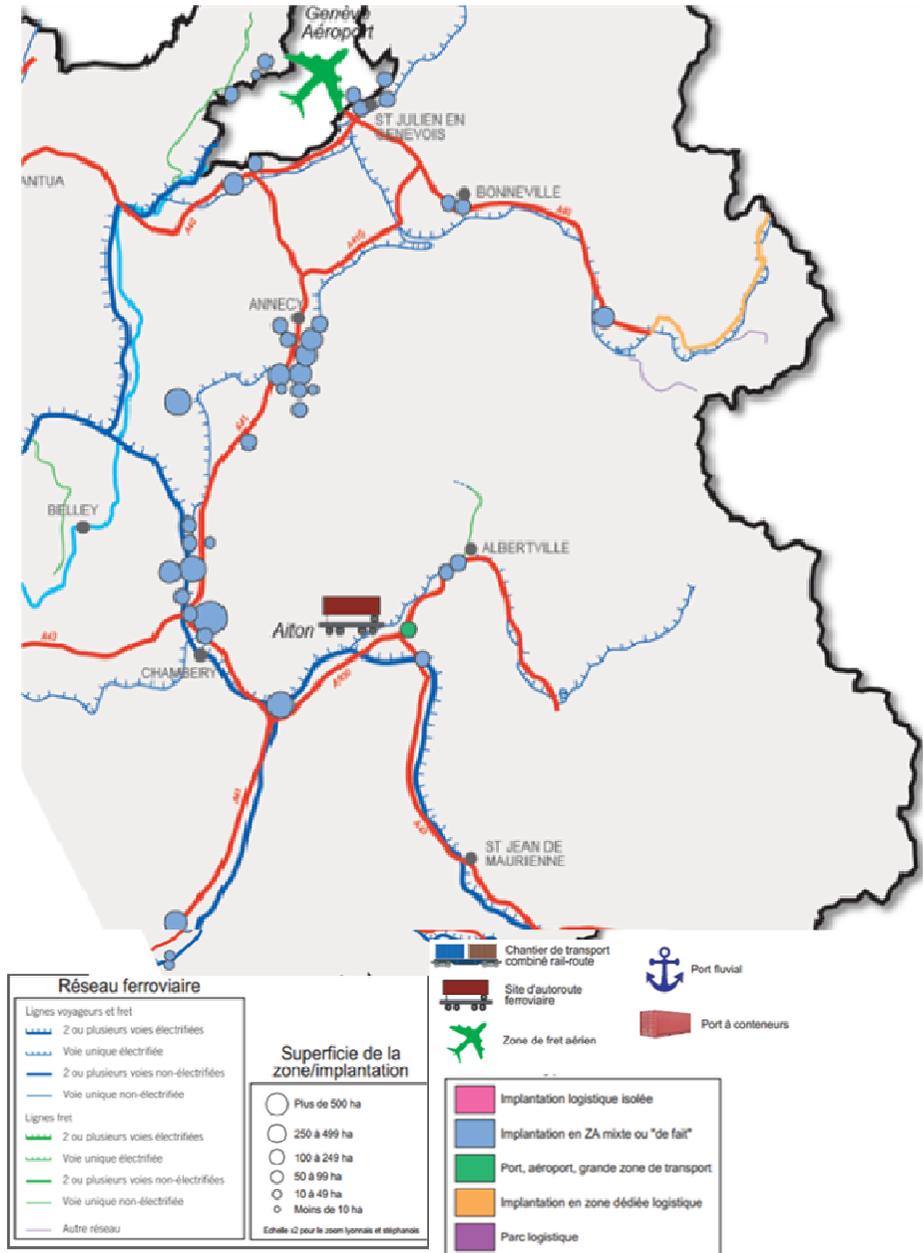
ZI de Bissy - Chambéry



ZA d'Allonzier la Caille



T. Pedretti La Motte Servolex



Multimodalité



Source SNCF Réseau (Document de Référence du Réseau - Annexes)

	Total Région	Total Zone
Longueur (total) du réseau	3 596	519
% du réseau régional		14%
densité log. : m²/1000 km²	52	50
Longueur du réseau électrifié	2 076	510
% du total réseau	58%	98%
Longueur du réseau à voie unique	1 708	367
% du total réseau	47%	71%

	152	22
Nombre d'ITE		
densité log. : ITE/100 km de lignes	4	4

Le transport ferroviaire a constitué historiquement un critère fort d'implantation d'industries par ailleurs électro-consommatrices (l'accès à l'électricité constituant un second critère fort d'implantation). Le fer a répondu aux besoins de connexions « au monde » d'entreprises générant des flux captables par un mode massifié grâce à des solutions en trains entiers mais également en wagons isolés. Certaines de ces productions traitent des produits à faible valeur pour lesquels le coût de transport représente une part notable du coût global.

De ce fait la contraction de l'offre ferroviaire et le renchérissement de ses coûts jouent négativement sur la compétitivité et conduisent à un relatif « ré-enclavement » de ce pôle.

Ce dernier accueille certes le **terminal de l'autoroute ferroviaire alpine** – AFA – localisé à Aiton. Mais ce site n'est pas, à proprement parler, un chantier d'hinterland local (comme le sont les chantiers de transport combiné rail-route classique) mais un équipement au service d'un territoire plus vaste et d'un objectif de franchissement des Alpes. De sorte qu'en matière d'intermodalité rail-route classique de/vers le territoire national et l'Europe, les pôles Savoie-Haute-Savoie ne sont pas directement desservis et sont par ailleurs trop éloignés des chantiers lyonnais pour que les pré et post acheminements routiers n'obèrent pas la compétitivité globale des solutions intermodales.

Enfin, une des spécificités ferroviaires de ce territoire tient à une infrastructure dont la capacité est limitée : voies uniques autour de l'étoile d'Annemasse. Parallèlement le caractère industriel du territoire et l'importance des trafics routiers de transit génèrent des **problématiques très fortes de pollutions de l'air**.

Sur les 519 km de voies (14 % du réseau régional), 98 % sont électrifiées soit bien plus que le réseau régional dans son ensemble (58 %).

En revanche, le réseau est composé à 71 % de voies uniques (contre 47 % en moyenne sur la région)..

Avec **22** Installations Terminales Embranchées en 2018 soit un peu moins que 15 % du total régional, le « pôle » Savoie-Haute-Savoie présente une **densité identique à la moyenne régionale**.

Le terminal d'Aiton

Situation : au carrefour des vallées de la Maurienne et de la Combe de Savoie, à environ 25 km de Chambéry. La plateforme de ferroutage de Bourgneuf-Aiton est située sur le Parc d'activité Arc Isère, d'une superficie d'environ 35 ha (et disposant de réserves foncières).

Accessibilité

- Route : axe Lyon – Turin (A43) à proximité du site
- Ferroviaire : ligne ferroviaire reliant Chambéry à Modane puis à l'Italie.

L'autoroute ferroviaire alpine : L'autoroute ferroviaire alpine, ouverte en 2003, offre un service pour le transport de marchandises à travers le massif alpin, entre Aiton en France, et Orbassano en Italie, sur 175 km. Le parc d'activité Arc Isère accueille le terminal français sur une superficie d'environ 9 ha. La technique repose sur des wagons surbaissés (Lohr), permettant un transfert rapide et efficace des camions standard de la route sur les rails.

L'autoroute ferroviaire alpine offre cinq navettes quotidiennes :

- moyenne de 30 000 PL / an (24 remorques / train) : 5% du trafic global de camions qui passent le tunnel du Fréjus
- Plus de 500 000 tonnes de marchandises transportées / an
- les matières dangereuses forment 1/3 des trafics. Les PL de 44 tonnes représentent 40 à 50 % des chargements.

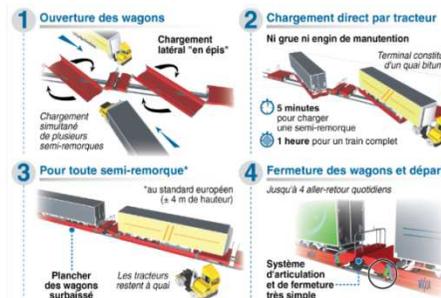
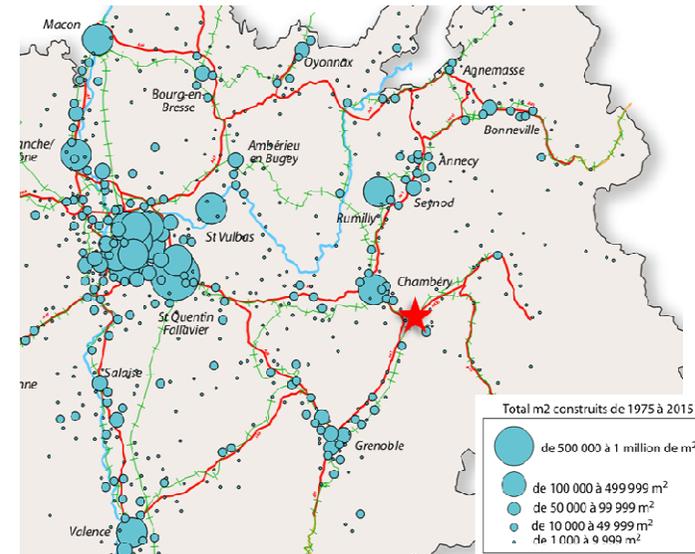
Perspective d'évolution de l'autoroute ferroviaire

- Le succès de l'autoroute ferroviaire alpine repose en partie sur un soutien financier important ; l'AFA reçoit ainsi de chaque État un peu moins de 4,5 M€ / an.
- Un service pérenne et plus fréquent devrait être mis en place par le biais d'une concession à l'issue d'une consultation internationale menée par les deux États (2018).
- Une extension du service en région lyonnaise pourrait permettre une interconnexion des itinéraires sur les grands axes de trafics.

Vocation du site : La vocation, liée à l'autoroute ferroviaire alpine, est exogène : cette plate-forme de ferroutage est utile pour des trafics internationaux de longues distances.

Evolution du site : Dans un contexte de rareté du foncier, et en particulier du foncier embranché, et d'enclavement de sites industriels alpins, le parc d'activité Arc-Isère qui accueille la plateforme de ferroutage et dispose de réserve foncière pourrait accueillir une plateforme logistique multimodale au service des activités du tissu économique alpin. Cette plateforme pourrait accueillir :

- un chantier de transport combiné rail-route
- Un site logistique et de stockage (matériaux BTP, matières premières industrielles...)



Synthèse

Au final, ces pôles présentent des **handicaps logistiques non négligeables** : absence d'offre intermodale rail-route classique, risques sur la pérennité des infrastructures ferroviaires capillaires, déficit de plates-formes logistiques, acteurs industriels situés en fond de vallée, éloignés des grands corridors logistiques, des sources de matières premières et des principaux clients.

Des solutions collaboratives, inductrices de massification, basées sur des modes de transport moins polluants sont nécessaires sur un territoire qui subit des pics de pollution et qui est confronté au risque de délocalisation d'entreprises à moyen – long terme.

- Un enjeu global de connexion et de services logistiques
- Un enjeu de partage d'expériences, de bonnes pratiques,... et une implication des acteurs
- Un enjeu d'intermodalité

Ain

Population :

- 640 400 hab.
 - 8 % de la région
- 2èmes aires urbaines (nombre d'habitants) :
- Bourg en Bresse : 125 800
 - Oyonnax : 41 000

Superficie :

- 5 762 km²
- 8 % de la région

Etablissements industriels

- 3 831
- 8 % de la région

Etablissements du Commerce

- 7 936
- 7 % de la région

Etablissements du transport et de la logistique

- 546
- 7 % de la région

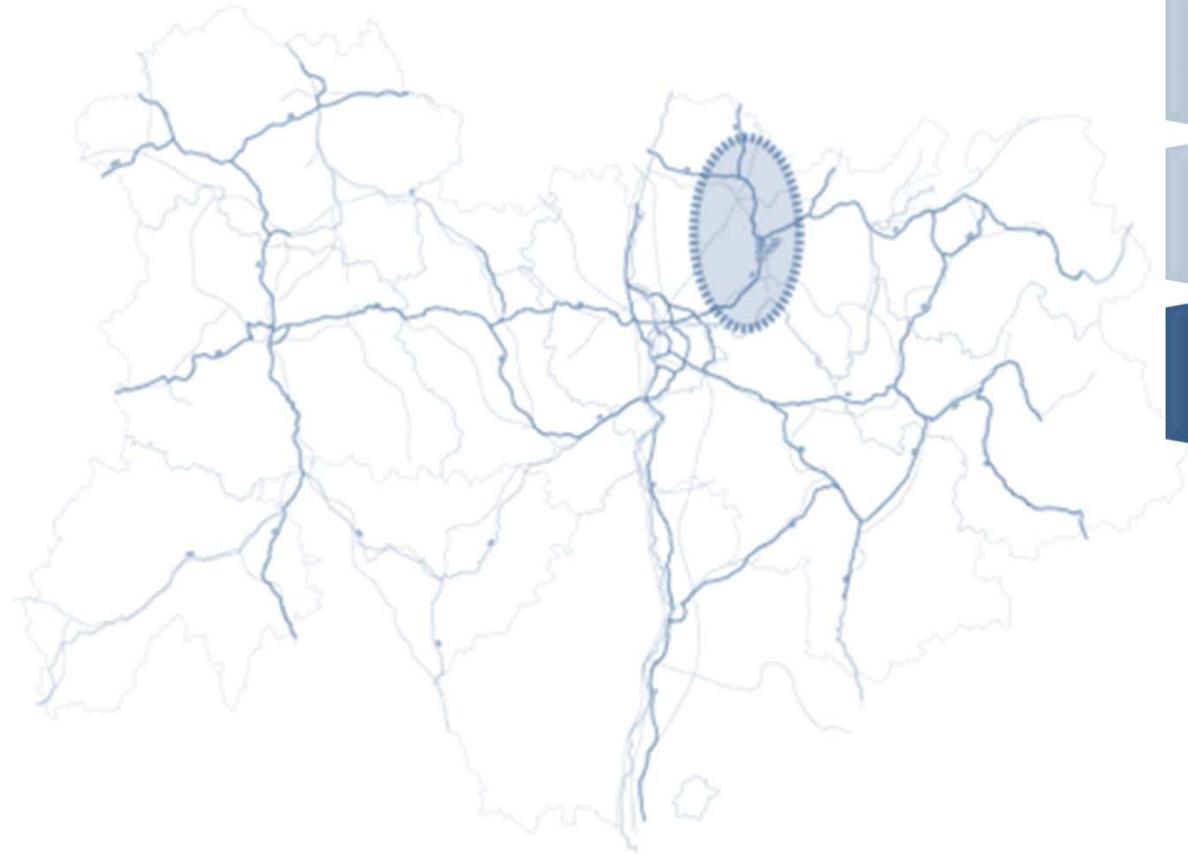
Exemple de grandes entreprises présentes

- AIN : RENAULT TRUCK, LAMBERET, LIGNE ROSET, FERMOB, COTÉLAC, PORALU, un pôle PLASTICS VALLÉE

M² d'entrepôts construits (de 1975 à 2015):

- 1 264 058 m²
- 10 % de la région

Sources Sitadel, INSEE, CCI



Dynamique logistique

en m², Sitadel, opérations >1000 m²,
période 1975-2015

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015	13 244 699	1 264 058
Part de la zone dans le total		10%
Surfaces commencées par an	323 041	30 831
densité log. : m ² /100 hab.	166	197
densité log. : m ² /100 km ²	18 999	21 938

en m², Sitadel, opérations >1000 m²,
période 1975-2015

	10 premières communes Surface totale
SAINT-VULBAS	149 538
BOURG-EN-BRESSE	99 013
OYONNAX	62 790
AMBERIEU-EN-BUGEY	59 588
REYRIEUX	53 647
SAINT-SORLIN-EN-BUGEY	47 822
MIRIBEL	41 796
VIRIAT	39 258
DAGNEUX	34 493
ARBENT	29 712
Sous-total	617 657
Part dans le total de la zone	49%

Communes suivantes
(jusqu'à la moyenne par
commune de 10 600 m²)

SAINT-ANDRE-DE-CORCY	28 136
BOISSE	28 093
CERTINES	26 884
SAINT-JUST	24 871
VAUX-EN-BUGEY	22 527
BELLIGNAT	21 697
MONTREAL-LA-CLUSE	18 627
BELLEGARDE-SUR-VALSERINE	18 290
BEYNOST	17 642
TREVOUX	17 001
CULOZ	14 740
SAINT-GENIS-POUILLY	12 980
PERONNAS	11 947
SAINT-DIDIER-SUR-CHALARONNE	11 520
SAULT-BRENAZ	11 438

Entre 1975 et 2015, selon Sitadel et sur des opérations de taille unitaire supérieure à 1 000 m², **près de 1,26 millions de m²** d'entrepôts ont été construits sur le pôle Ain soit 10 % du total régional sur un territoire représentant par ailleurs 8 % de la superficie régionale. Les densités logistiques estimées en regard de la superficie et de la population y sont supérieures à la moyenne régionale ; ce qui fait de ce pôle **un territoire aux caractéristiques logistiques marquées**.

La dynamique est concentrée, les dix premières communes représentant 49 % du total et les 25 premières communes représentant 71,5 % du total.

Commune la plus importante au regard de sa dynamique logistique, **Saint-Vulbas** représente près de 12 % de la dynamique logistique du pôle et la **communauté de communes de la Plaine de l'Ain** (dont Saint-Vulbas et Ambérieu-en-Bugey) représente à elle seule 27 % de la dynamique du pôle.

L'exemple de XPO

XPO est présent sur Saint-Vulbas avec une surface totale de 72 000 m² répartie sur plusieurs entrepôts dont un entrepôt de 50 000 m² pour Amer.

Les vocations variées selon les clients. La vocation principale est régionale mais le positionnement à Saint Vulbas permet également de desservir l'Europe (notamment Italie-Espagne) voire le Monde (via les connexions notamment routières à Marseille).

L'exemple de Feu Vert

Feu Vert était présent sur 10 000 m² à Saint-Vulbas. En 2012, il transfère son activité sur un nouveau site toujours à Saint-Vulbas de 30 000 m². Le site traite l'ensemble du stock Feu Vert. L'entrepôt est multi-canal puisqu'il livre les points de vente et les clients internet. Ces stocks concentrés sur Saint Vulbas étaient auparavant disséminés sur plusieurs sites.

L'exemple de Vente Privée

Vente-privée.com dispose de trois entrepôts dans l'Ain :

- Lyon1 depuis 2006 à Saint-Vulbas (35 000 m²)
- Lyon2 depuis 2008 à Saint-Vulbas (35 000 m², dédié au textile).
- Lyon3 depuis 2010 à Saint-Vulbas (30 000 m², 3 cellules de 10 000 m²)
- Lyon 4 depuis 2018 à la Boisse (35 000 m², réservés aux retours clients)



Veepec

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015/an		
1975-1984	366 237	31 589
1985-1994	375 495	41 813
1995-2015	277 494	25 240
Ensemble 1975-2015	323 041	30 831

en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

En moyenne sur la période 1975-2015, il s'est construit 30 831 m² d'entrepôts par an sur le pôle.

Le dispositif s'est construit notamment sur la période 1985-1994.

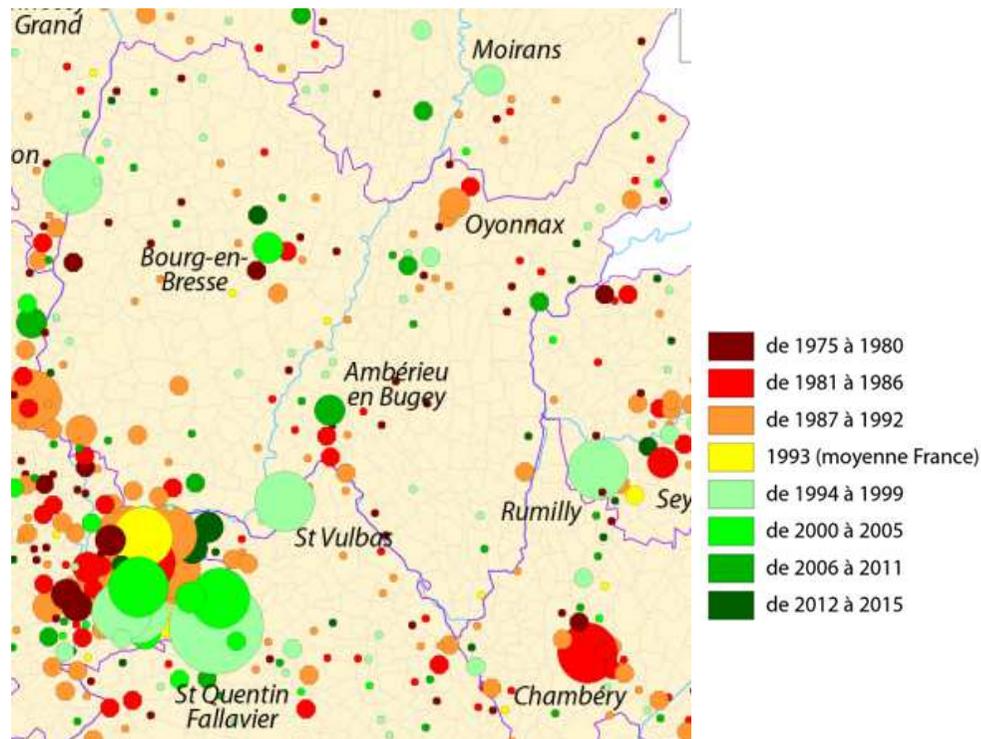
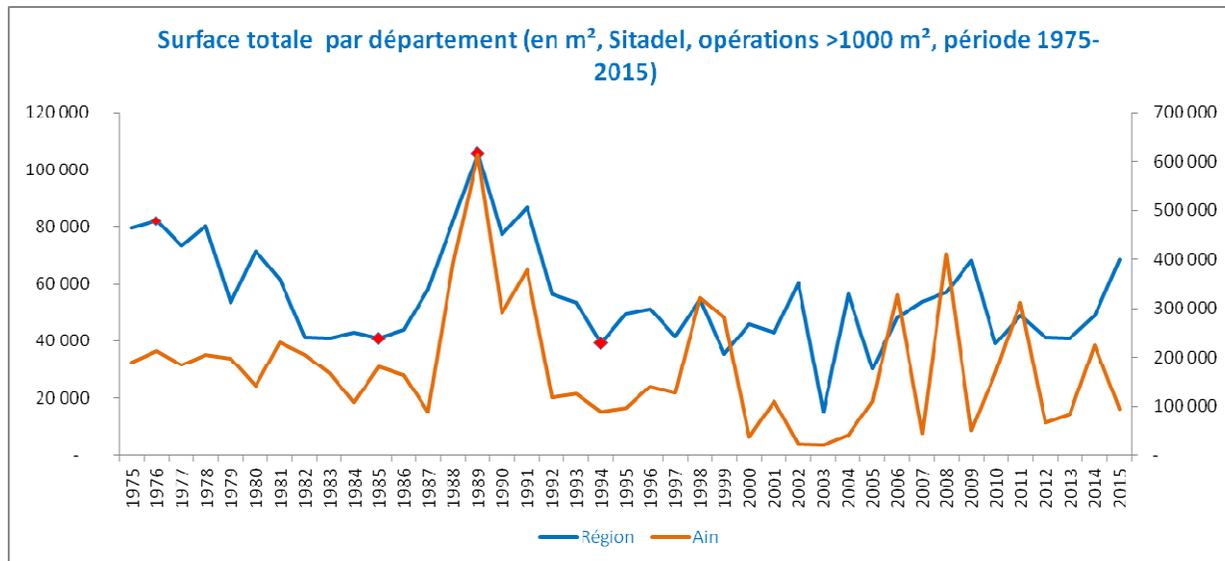
Ceci est confirmé par la carte ci-contre. Si Oyonnax et des petits pôles diffus présentent une dynamique plus ancienne, **Bourg-en-Bresse, Ambérieu-en-Bugey** mais surtout **Saint-Vulbas** relèvent d'une dynamique plus récente. Celle-ci trouve, pour Saint-Vulbas tout ou partie de ses racines dans le **desserrement lyonnais** qui s'est effectué sur un axe A43 vers Saint Quentin et un axe A42 vers la plaine de l'Ain.

De ce fait, les caractéristiques géo-logistique de ce pôle sont pour partie hétérogènes avec :

- un espace sud qui s'inscrit dans la logique lyonnaise
- un espace nord et surtout nord-est aux logistiques plus endogènes et finalement assez proches de celles observées sur les pôles Savoie-Haute-Savoie.



Bourg en Bresse



Plateformisation

Territoire de logistique endogène mais aussi exogène, pour partie dans l'aire de desserrement de la logistique lyonnaise, l'Ain est parallèlement un territoire présentant un taux de plateformisation au niveau de la moyenne nationale (29 %) mais pas plus. De grandes zones demeurent donc typiques de sites devenus logistiques de fait par l'implantation « opportuniste » des entreprises. Elles restent d'ailleurs dans leur appellation des ZI (Zones Industrielles) présentant des activités mixtes (industrie et logistique principalement).

Parallèlement la Plaine de l'Ain est également un territoire typique du développement des **parcs logistiques** développés seuls ou, comme sur le PIPA (parcs Parcolog), au sein de zones d'activités. La taille de ces parcs (non négligeable mais très inférieure à celle des grandes ZI, influence néanmoins peu le taux de plateformisation global).

Nombre de zones	20
Nombre de zones dédiées, parcs, sites fret	2
Taux de plateformisation (% du nombre)	10%
Surfaces logistiques totales (en ha)	1 100
Taux de plateformisation (% des ha)	29%

Plus grandes zones ou dédiées

PA Plaine Ain - St Vulbas		300
ZI Est - Bourg en Bresse		180,5
ZI Nord - Bourg en Bresse		119,7
Pont d'Ain		20
K+N - Bagé la Ville		18

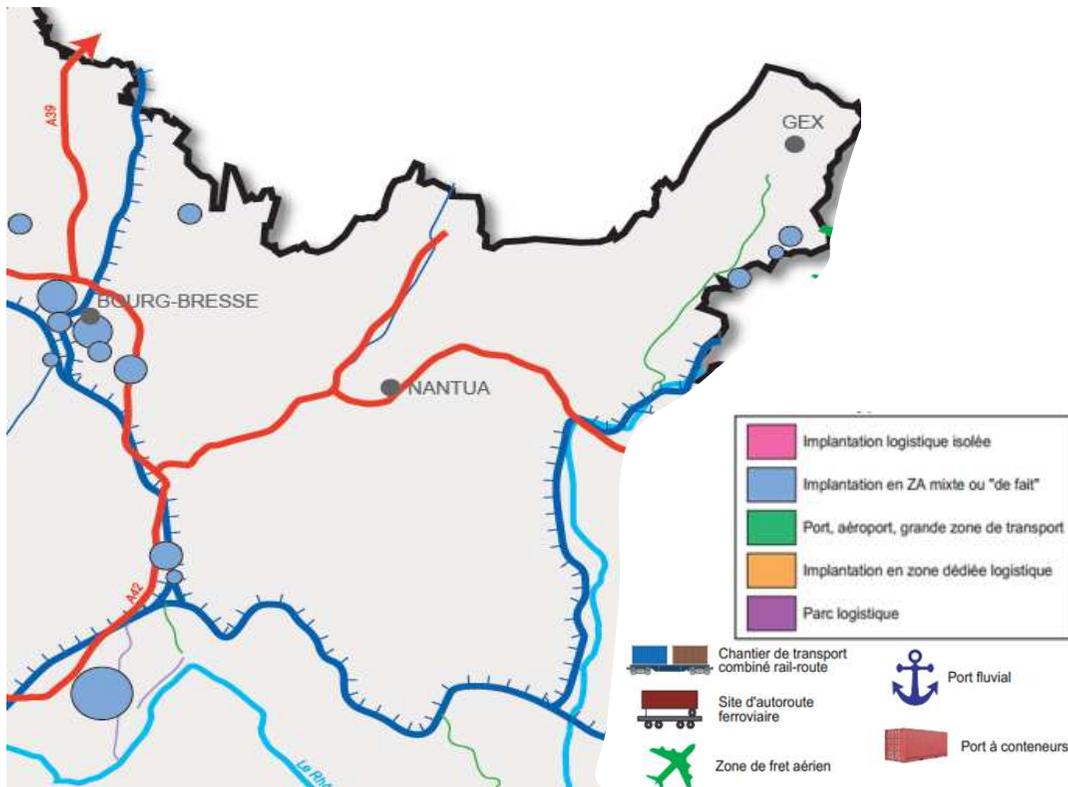
ZA banale (mixte)	
Zone logistique de fait (mixte mais dominante d'implantations logistiques)	
Implantation en Zone dédiée logistique	
Implantation en Parc logistique	
Port, aéroport, grande zone de transport	



Bourg en Bresse



PIPA

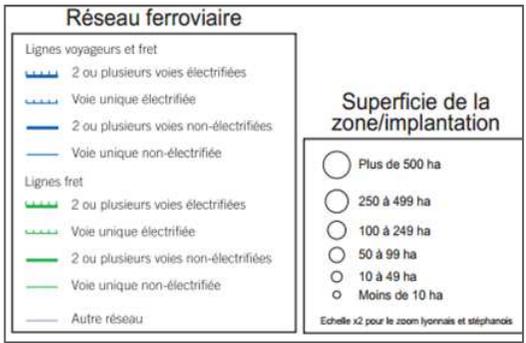


PIPA
Situation : Saint Vulbas à proximité de l'A42
Gouvernance : gestion par le Syndicat Mixte de la Plaine de l'Ain
Accessibilité

- Route : A42
- Ferroviaire : ligne ferroviaire ????

Caractéristique du site

- 1 000 ha (dont 230 ha d'espaces verts) : 410 ha occupés, 360 ha viabilisé et disponible, un parc Parcolog
- 188 entreprises implantées
- 500 000 m² d'entrepôts au total sur 180 ha (environ 44 % de la surface occupée sur le parc)



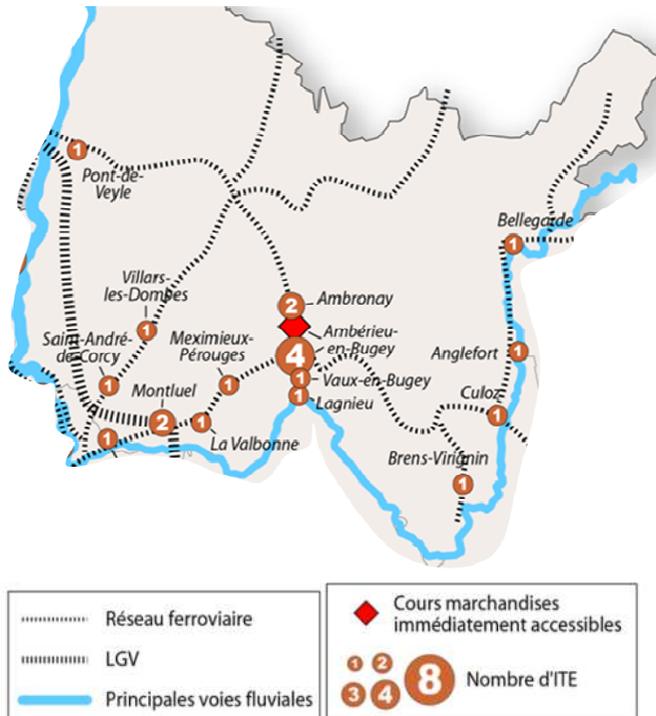
Pont d'Ain



PIPA Lactalis



Multimodalité



Sur les 490 km de voies (14 % du réseau régional), 75 % sont électrifiées soit bien plus que le réseau régional dans son ensemble (58 %). La part des voies uniques est également plus faible qu'ailleurs en région.

Avec **20** Installations Terminales Embranchées en 2018 soit environ 13 % du total régional, l'Ain présente une **densité donc un niveau de connexion de son territoire au réseau identique à la moyenne régionale**.

Source SNCF Réseau (Document de Référence du Réseau - Annexes)

	Total Région	Total Zone
Longueur (total) du réseau	3 596	490
% du réseau régional		14%
densité log. : m²/1000 km²	52	85
Longueur du réseau électrifié	2 076	367
% du total réseau	58%	75%
Longueur du réseau à voie unique	1 708	172
% du total réseau	47%	35%

	152	20
Nombre d'ITE		
densité log. : ITE/100 km de lignes	4	4



DANONE Ambérieu-en-Bugey



La région dispose de capacités intermodales rail-route contraintes. A long terme et dans la perspective de réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), un grand **chantier rail-route** qui se situerait sur la plaine de Saint-Exupéry pourrait être envisagé. A moyen terme, d'autres sites apparaissent comme des sites à enjeux pour l'intermodalité et un chantier rail-route et notamment **autour d'Ambérieu-en-Bugey**.

Enjeux - Synthèse

L'Ain et sa partie sud sont marqués par le développement important de la logistique dans une logique de desserrement des implantations logistiques lyonnaises. On observe notamment ces dernières années des opérations d'envergure, mais ce desserrement a été entamé dès la fin des années 90 de sorte que, **certains opérateurs, indiquent qu'ils sont déjà prêts à « regarder plus loin » pour trouver des prix du foncier ou du couple foncier-bâti plus abordables.**

Beaucoup de projets logistiques sur le territoire sont donc confrontés à la **problématique foncière / immobilière** notamment pour des raisons de coûts. Parallèlement, certains élus ne souhaitent pas ou plus développer de foncier logistique dont ratio emploi/ha est jugé défavorablement. En prolongement de cela on note un **enjeu de connaissance et d'observation du foncier**, de son coût, des horizons de disponibilité.

L'enjeu du foncier et de l'aménagement se double d'un **enjeu d'emplois**. Les raisons en sont multiples et l'accessibilité des sites ne semble pas discriminante par rapport au déficit d'image et à des niveaux de salaires et conventions collectives moins favorables que sur d'autres secteurs. Les opérateurs logistiques (entreprises industrielles et commerciales et prestataires) peuvent être amenées à **aller chercher des salariés plus loin mais les emplois perdent encore en attractivité dans ce cadre**. Des phénomènes ponctuels de « concurrence » à l'embauche peuvent également exister. Quantitativement la pénurie concerne d'abord des postes d'employés-ouvriers mais elle apparaît également (certes pour un nombre de postes à pourvoir plus faible) pour de **l'encadrement intermédiaire** (agent de maîtrise/cadre).

Le troisième enjeu est celui de **l'intermodalité** et des équipements nécessaires pour accompagner spatialement le desserrement logistique à l'est de Lyon et pour renforcer globalement la capacité intermodale de la région.

Enfin comme sur l'ensemble des pôles logistiques importants, la question de **la facilitation**, des délais de traitement des autorisations d'exploiter, de la complexité et de l'importance des exigences requises dans le cadre des demandes ICPE constitue un dernier enjeu.

Synthèse

- Un enjeu foncier/immobilier (y compris en termes de suivi de celui-ci)
- Un enjeu d'emploi
- Un enjeu d'intermodalité
- Un enjeu de « facilitation »

Isère

Population :

- 1 260 943 hab.
- 16 % de la région

2èes aires urbaines (nombre d'habitants) :

- Grenoble : 687 971
- Vienne : 113 615

Superficie :

- 7 431 km²
- 11 % de la région

Etablissements industriels

- 7 131
- 15 % de la région

Etablissements du Commerce

- 16 961
- 15 % de la région

Etablissements du transport et de la logistique

- 1 100
- 15 % de la région

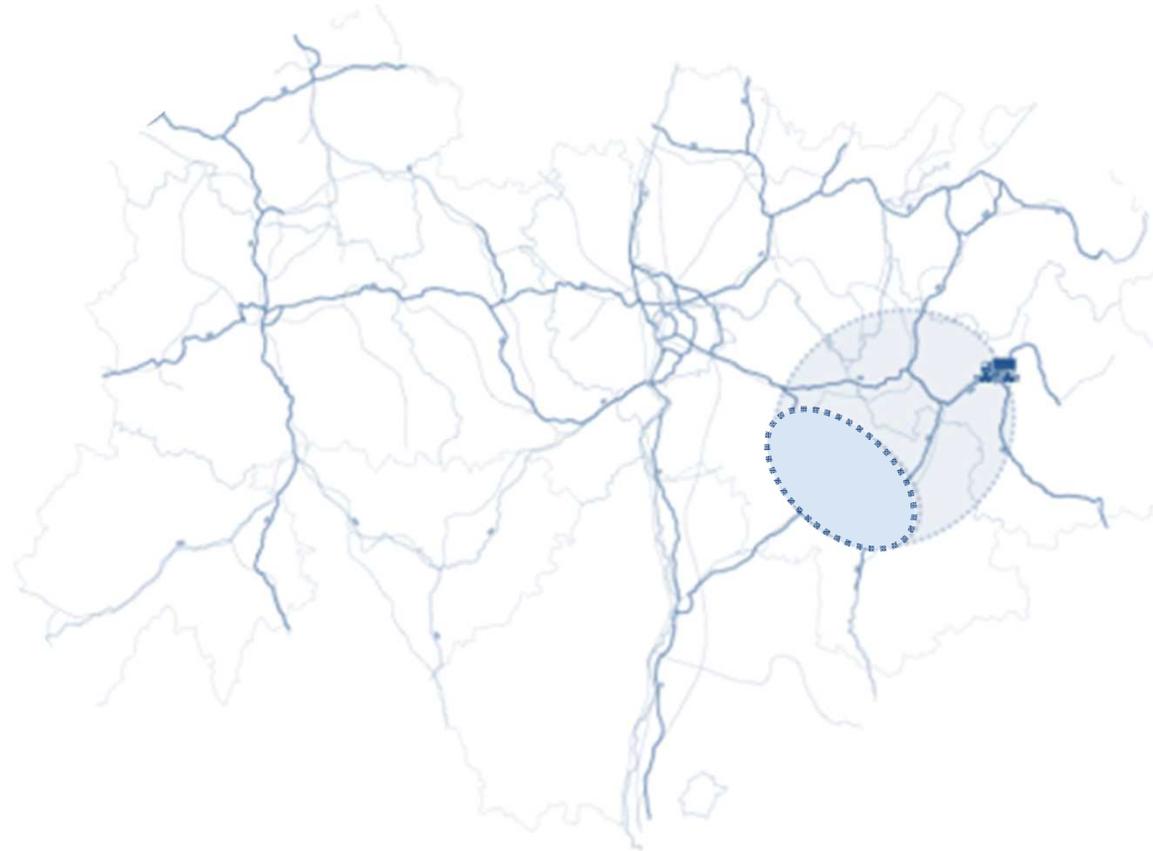
Exemple de grandes entreprises présentes

- LECLERC (centrale), EGEDIS, SOCARA –
LECLERC, STMICROELECTRONICS, ALUMINIUM
PECHINEY, BECTON DICKINSON ROWA, SAMSE,
GO SPORT, ROCHE

M² d'entrepôts construits (de 1975 à 2015):

- 2 704 793 m²
- 20 % de la région

Sources Sitadel, INSEE, CCI



Dynamique logistique

en m², Sítadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015	13 244 699	2 704 793
Part de la zone dans le total		20%
Surfaces commencées par an	323 041	65 971
densité log. : m ² /100 hab.	166	215
densité log. : m ² /100 km ²	18 999	36 399

en m², Sítadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

10 premières communes	Surface totale
SAINT-QUENTIN-FALLAVIER	920 739
SATOLAS-ET-BONCE	215 592
VILLETTE-D ANTHON	97 188
SAINT-EGREVE	71 561
ECHIROLLES	68 537
GRENOBLE	58 836
SAINT-MARTIN-D HERES	52 949
SALAISE-SUR-SANNE	52 786
MOIRANS	43 042
VERPILLIERE	42 303
Sous-total	1 623 533
Part dans le total de la zone	60%

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015/an		
1975-1984	366 237	52 736
1985-1994	375 495	76 169
1995-2015	277 494	67 416
Ensemble 1975-2015	323 041	65 971

en m², Sítadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

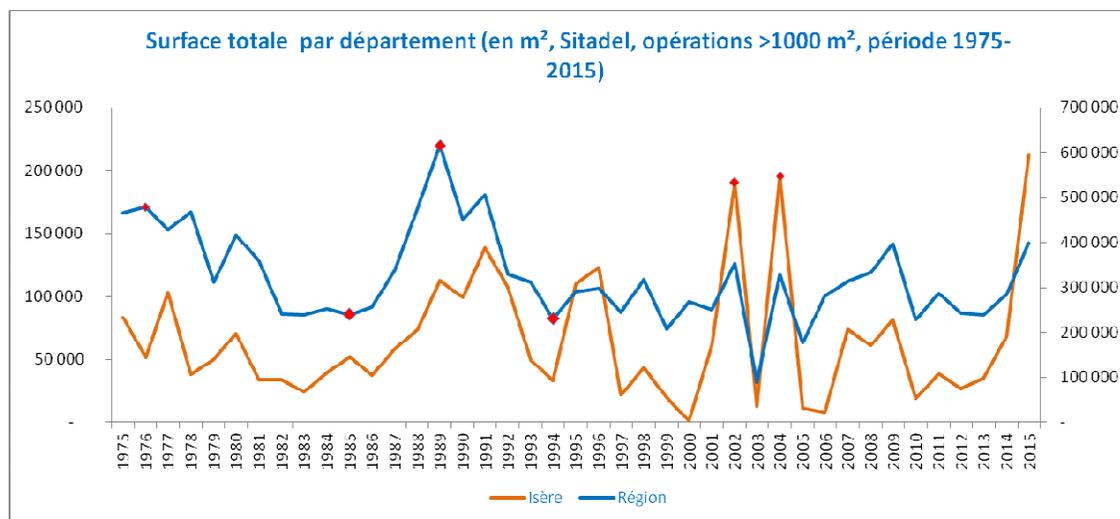


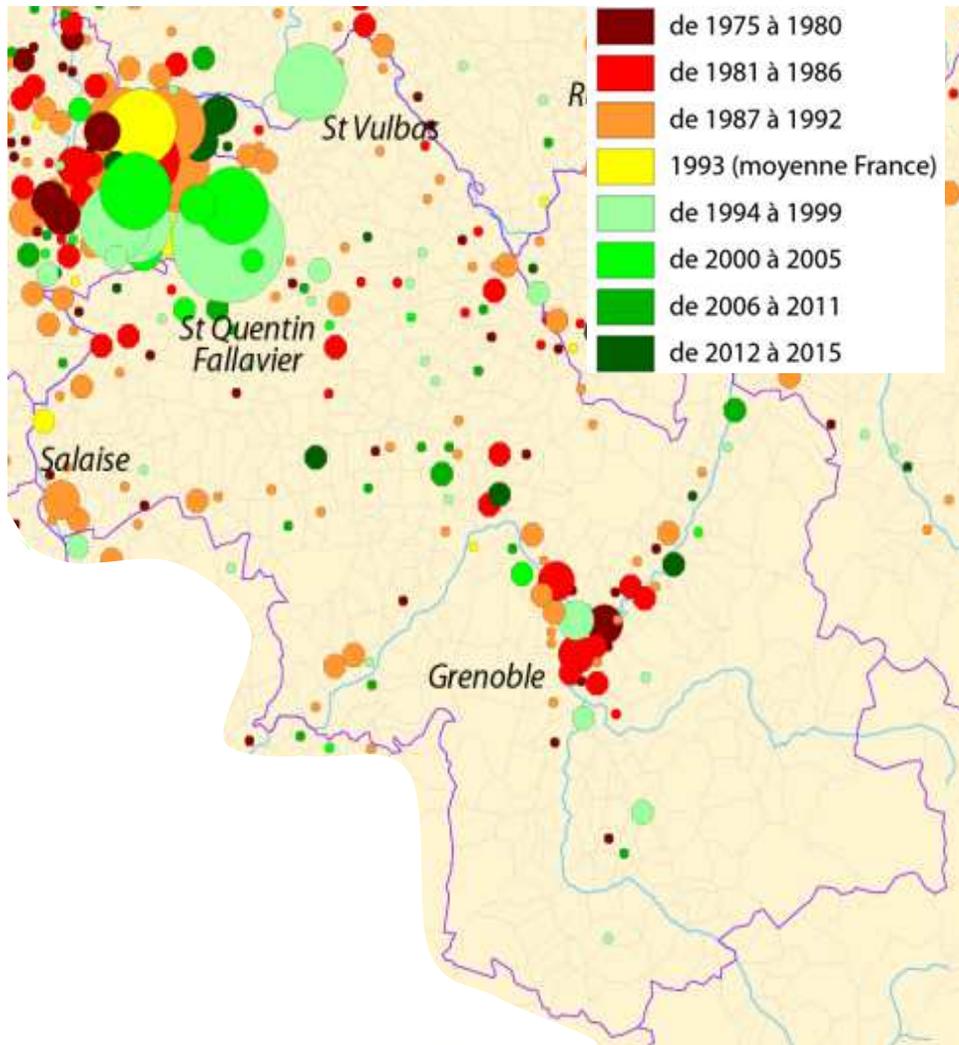
Parc des Chesnes

Entre 1975 et 2015, selon Sítadel et sur des opérations de taille unitaire supérieure à 1 000 m², **2,7 millions de m²** d'entrepôts ont été construits sur le département de l'Isère soit 20 % du total régional sur un territoire représentant par ailleurs 11 % de la superficie régionale. **Les densités logistiques estimées en regard de la superficie et de la population y sont donc très nettement supérieures à la moyenne régionale.**

La dynamique est concentrée, les dix premières communes représentant 60 % du total. Commune la plus importante au regard de sa dynamique logistique, **Saint-Quentin-Fallavier** représente à elle seule 34 % de la dynamique logistique et avec 1 286 970 m² la **Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI)** représente **47,5 %** de la dynamique totale du pôle et **Grenoble Alpes Métropole** 17,6 %.

Les statistiques (tableaux et carte) dessinent (comme évoqué page précédente) **un pôle dual : dans la logique de desserrement de Lyon autour de Saint-Quentin-Fallavier et de la CAPI et plus endogène et relevant d'une dynamique plus ancienne** (avec éventuellement des problématiques d'obsolescence-requalification y compris de friches) **sur Grenoble**. Une des spécificités de ce pôle est l'importance relative de la dynamique sur la période 1985-1994 mais surtout 1995-2015.





Prologis

Ils se sont implantés sur le territoire

Présent depuis 10 ans à Pontcharra sur 40 600 m², Lidl étend son site en 2019 pour un investissement de 50 M€. L'entrepôt de Pontcharra livrera 58 points de vente régionaux et sera un des plus grand site Lidl de France. L'effectif avant travaux est de 275 emplois directs (75 dans les services administratifs et RH et 200 sur les métiers logistiques). La création de 50 est prévu pour accompagner l'extension. Disposant d'une superficie totale de plus de 56 000 m², la plateforme logistique comprendra un entrepôt (et ses bureaux de quais), des bureaux administratifs et des locaux techniques. L'extension représente 27 400 m² de surface supplémentaire, dont 25 200 m² de surface de stockage et 2 200 m² de bureaux.



GLD Villard-Bonnat



Centr'Alp Moirans



Lidl Pontcharra

Plateformisation

Territoire de logistique endogène (sur Grenoble) mais aussi exogène (sur Saint Quentin-Fallavier), pour partie dans l'aire de desserrement de la logistique lyonnaise, l'Isère est parallèlement un territoire présentant un taux de plateformisation légèrement inférieur au taux moyen français (29 %). Ses zones d'activités n'ont donc été que partiellement conçues à l'origine comme des zones logistiques mais plutôt comme des équipements pour accueillir et attirer des implantations industrielles. **Elles sont en ce sens typiques de grandes à très grandes zones devenues logistiques de fait par l'implantation « opportuniste » des entreprises.**

Inversement **le Parc des Chesnes joue un rôle positif et notable dans le taux de plateformisation.** La partie du territoire dans l'influence directe du desserrement lyonnais est également typique du développement des **parcs logistiques** (Prologis à Saint-Quentin-Fallavier).

Nombre de zones	39
Nombre de zones dédiées, parcs, sites fret	4
Taux de plateformisation (% du nombre)	10%
Surfaces logistiques totales (en ha)	2 750
Taux de plateformisation (% des ha)	23%

Plus grandes zones ou dédiées

Parc international d'activités de Chesnes -St-Quentin-Fallavier, Satolas, Bonce	600
Z.I. Les Iles Cordées - Veurey Voroize	103,7
PF Roches-Roussillon - Roussillon	150
Centr'Alp - Moirans	197
Parc technologique - Vaulx-Milieu et Villefontaine	131
Parc d'activités de la Maladière - Bourgoin-Jallieu	162,9
Grenoble Air Parc - St Etienne de St Geoirs, Brezins	150
PF Chimie - Pont-de-Claix	120
ZIP Salaise Sablon	300
Prologis - St Quentin-Fallavier	20
Prologis - Rives	40

ZA banale (mixte)	
Zone logistique de fait (mixte mais dominante d'implantations logistiques)	
Implantation en Zone dédiée logistique	
Implantation en Parc logistique	
Port, aéroport, grande zone de transport	



Parc International des Chesnes

Situation : Saint Quentin Fallavier

Gouvernance : concessionnaire Sara (Sté d'aménagement du Rhône aux Alpes)

Accessibilité

- Route : A43
- Ferroviaire : zone connectée mais un seul utilisateur sur la zone

Caractéristique du site

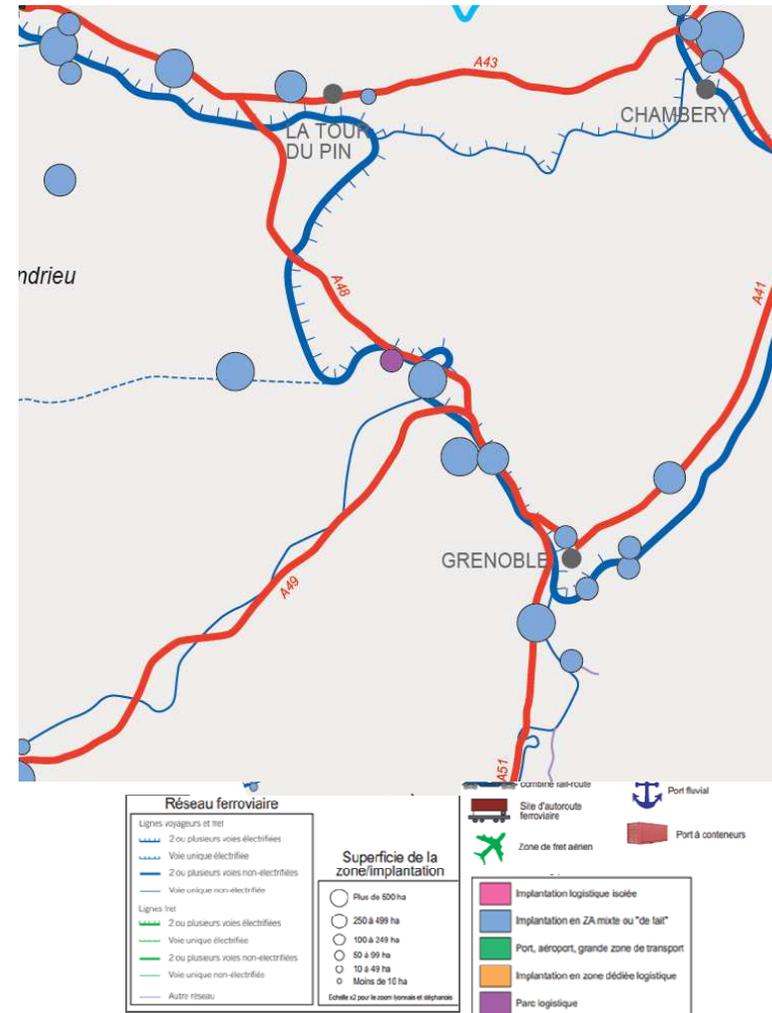
- 1 000 ha, 13 000 emplois, 2,3 millions de m² d'activités principalement logistiques.
- 78 % d'occupants locataires, 22 % propriétaires comme Prologis (plus gros propriétaire avec 600 000 m² au sol)
- activités logistiques de distribution alimentaire non alimentaire et e-commerçants à vocation nationale, semi-nationale ou régionale
- 11 % de vacance sur le bâti
- Extension prévue de 175 ha pour faire face à une pénurie de foncier surtout pour des grandes parcelles sur la zone

L'exemple de Spartoo

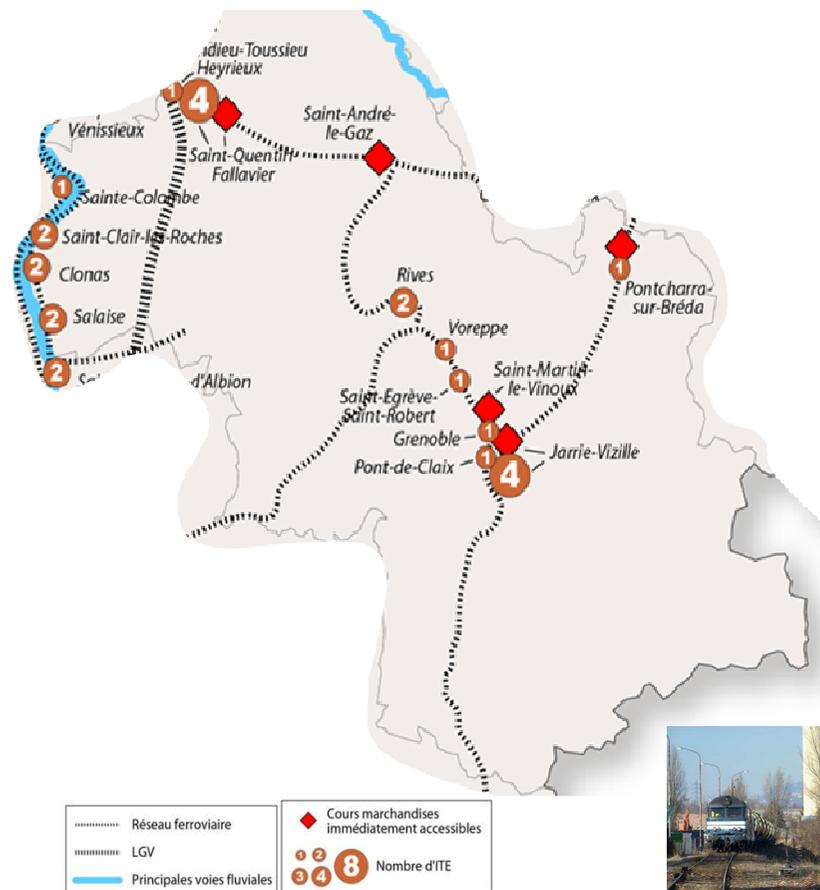
Installé depuis 2015 sur 23 000 m² sur le Parc de Chesnes, Spartoo.com traite 7 000 à 8 000 colis chaque jour et à investi 5 M€, pour automatiser son site qui emploie 120 personnes.

L'exemple ITM- les Mousquetaires

ITM regroupe sur le parc des Chesnes sur un site de 70 000 m² comportant 115 portes à quai, sur 17 ha, la logistique autrefois répartie sur les bases Reyrieux et de Miribel. Cette recentralisation s'accompagne d'une déspecialisation de la logistique sec et produits frais et d'une automatisation.



Multimodalité



Saint-André le Gaz

L'Isère ne dispose à ce jour **d'aucun terminal intermodal**. Toutefois, la région disposant de capacités intermodales rail-route contraintes des réflexions existent à plusieurs horizons (notamment avant ou après la réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise). Dans ce cadre, et pour le moyen terme (avant le CFAL), **Grenoble** pourrait être envisagé dans les réflexion sur un nouveau chantier rail-route.

Sur les 392 km de voies (11 % du réseau régional), 80 % sont électrifiées soit bien plus que le réseau régional dans son ensemble (58 %). Les voies uniques sont également moins importantes qu'ailleurs (elles forment 27 % du réseau contre 47 % en moyenne sur la région)..

Avec **20** Installations Terminales Embranchées en 2018 soit environ 13 % du total régional, l'Isère présente une **densité légèrement supérieure à la moyenne régionale**.

Le maintien des ITE et plus globalement le couplage entre multimodalité et logistique est une des ambitions du SCOT du Grand Grenoble qui stipule que : *les collectivités territoriales et leurs documents de planification, de programmation et d'urbanisme locaux doivent faciliter la réorganisation des chaînes logistiques pour réduire le trafic poids lourds en particulier dans les zones urbanisées (pollutions de l'air, nuisances sonores, risques). Elles devront notamment maîtriser le développement des plates-formes logistiques, favoriser les actions de transfert sur le rail, le câble et les oléoducs, préserver des espaces susceptibles d'accueillir des fonctions logistiques localisées près des voies ferrées et maintenir les embranchements ferroviaires.*

Source SNCF Réseau (Document de Référence du Réseau - Annexes)

	Total Région	Total Zone
Longueur (total) du réseau	3 596	392
% du réseau régional		11%
densité log. : m²/1000 km²	52	53
Longueur du réseau électrifié	2 076	314
% du total réseau	58%	80%
Longueur du réseau à voie unique	1 708	106
% du total réseau	47%	27%

Nombre d'ITE	152	20
densité log. : ITE/100 km de lignes	4	5

D'un point de vue **fluvial**, le port public CNR – **Salaises** qui réalise un trafic essentiellement vracquier de 590 000 tonnes dont environ 228 000 tonnes fluviales. Il est concerné par un grand projet d'extension.

Port de Salaises-sur-Sanne / Vienne-Sud

Le port industriel de Vienne-Sud est le deuxième port de l'axe Rhône-Saône derrière Lyon-Edouard-Herriot. Il est géré par la CCI Nord-Isère

Situation : au sud de Lyon, au cœur de la Vallée de la chimie

Accessibilité : site est trimodal,

- Route : proximité A7, N7
- Fluvial : sur le Rhône
- Ferroviaire sur ligne Paris – Marseille / 8 km de voies ferrées sur le site

Caractéristiques techniques du site : les capacités de stockage sont orientées vers les flux massifs :

- 11 hectares avec 650 mètres de quai,
- 60.000 m² d'aires de stockage,
- silo de 12.400 tonnes de capacité

Traffic : environ 800 000 tonnes dont environ 228 000 tonnes fluviales majoritairement vrac (granulats, combustibles, pétrole, produits chimiques notamment) et environ 253 000 tonnes ferroviaires (le reste par la route).



Zone Osiris Roussillon

La zone – spécialisée dans la chimie – présente la spécificité d'être gérée par un GIE – OSIRIS GIE – créée en 1999 comme un outil mutualisé par des entreprises de la zone.

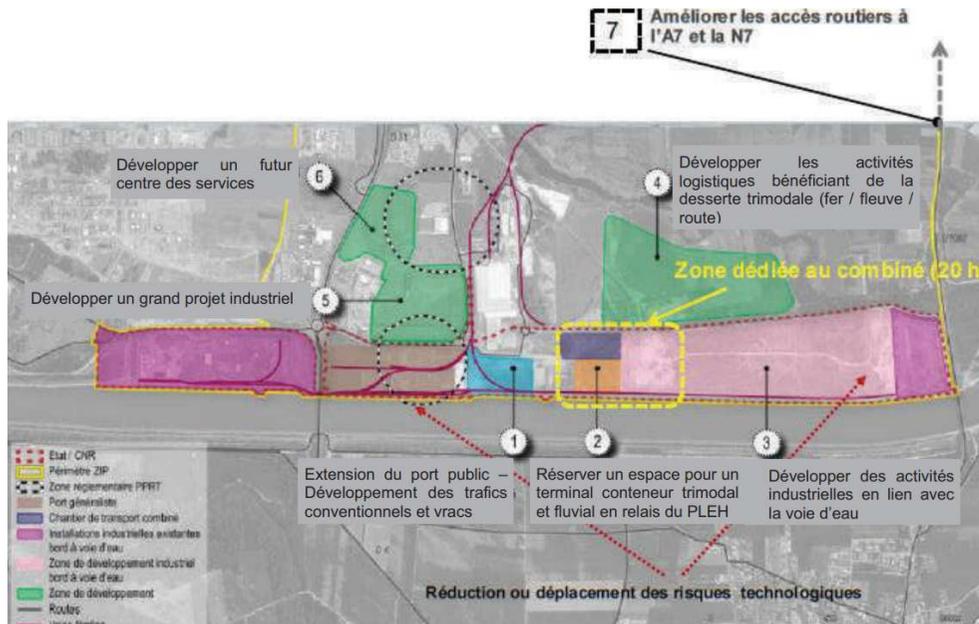
Situation : au sud de Lyon, au cœur de la Vallée de la chimie

Accessibilité : le site est trimodal : à proximité de l'A7, N7, desservi par le fer (notamment pour des trafics d'ammoniac) et le fleuve (environ 400 000 tonnes, notamment pour des trafics de benzène, méthanol, charbon).

Caractéristiques techniques du site : 150 ha dont 30 ha disponible, 15 entreprises de la chimie.



Projet Salaise–Inspira



Source : Schéma portuaire métropolitain lyonnais et de ses territoires d'influence - Orientations et actions d'ensemble et proposées pour chaque site portuaire



L'exemple d'Adisseo

Adisseo est très favorable au développement de la plateforme Inspira à Salaise car son usine est située à Roussillon, l'outil portuaire très actuellement peu exploité sur Salaise et de ce fait les flux fluviaux d'Adisseo sont actuellement traités sur le port de Lyon PLEH ce qui génère des allers-retours qui pourraient être évités.

La question centrale pour l'ouverture d'une halte à Salaise sur des navettes fluviales est celle de la disponibilité de conteneurs vides. Or au regard de la volumétrie actuelle, les compagnies maritimes ne souhaitent pas créer de dépôt de conteneurs.

Situation : Le projet INSPIRA, Espace Industriel et Multimodal, consiste à étendre la zone industrialo-portuaire existante (Salaise-Sablons) dans la continuité de la plateforme chimique Osiris de Roussillon. Les porteurs de projet sont le Syndicat Mixte de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons (créé en mars 2009 et composé à parité de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais, du Département de l'Isère et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes) et CNR ; l'aménagement étant confié par ces porteurs à Isère Aménagement via un contrat de concession d'aménagement. CNR est concessionnaire de 98 hectares., les autres fonciers sont aujourd'hui essentiellement des surfaces agricoles. L'aménagement de la zone est prévu en 3 phases d'ouverture à la commercialisation (124 ha). 2018 - 2020 : 42 hectares, 2021 - 2025 : 18 hectares, 2026 - 2035 : 64 hectares.

Accessibilité : site est trimodal,

- Route : proximité A7, N7. La desserte routière immédiate du site pourrait constituer une de ses limites.
- Fluvial : sur le Rhône.
- Ferroviaire sur ligne Paris - Marseille

Caractéristiques techniques du site: 336 ha, pour une surface à aménager de 221 ha. A ce jour le site industrialo-portuaire est desservi par fer et fleuve mais ne comporte pas de services intermodaux (conteneurs – caisses-mobiles).

Vocation :

- Implantations de nouvelles activités industrielles et logistiques (souhait d'une logique d'écologie industrielle au sein de la zone)
- Plateforme de transport combiné de 20 ha (pouvant traiter 2 trains simultanément) et un terminal fluvial à conteneurs.

Enjeux - Synthèse

L'Isère présente un **caractère dual** avec un territoire Nord Isère de grande logistique dans une logique de desserrement lyonnais. Cette dynamique appelle donc une vision qui s'émancipe des frontières administratives et une gouvernance qui permette un développement cohérent et maîtrisé d'autant que des **phénomènes de pénurie de foncier et de bâti apparaissent sur les territoires qui sont déjà des territoires de desserrement** (l'Isle-d'Abeau et Plaine de l'Ain). Dans ce cadre, il est prévu d'étendre le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain et le développement de la Plaine de Saint-Exupéry est planifiée dans la DTA.

Le pôle **bénéficie de la présence d'entités (SARA, CAPI, PILE's) qui favorisent les échanges et la recherche de mutualisations de services communs** : parking PL, sécurité des zones et des entrepôts, gestion des déchets, parking de covoiturage pour faciliter l'accès aux zones d'activités, ...

Comme sur l'ensemble des pôles qui ont connu un développement logistique important s'y pose également la problématique **des emplois, de déficit d'attractivité des métiers logistiques** et, pour le long terme également, celle de **l'impact possible de l'automatisation des entrepôts sur l'emploi**. La question de l'emploi est d'autant plus importante que, selon la CAPI, **1 emploi sur 4 du territoire de l'agglomération est un emploi logistique**. L'accessibilité des zones mais aussi voire surtout la pénibilité, l'image dégradée du métier, les niveaux de salaires (qui conduit parfois à une préférence pour l'intérim) expliquent les difficultés rencontrées par les entreprises qui s'installent ou accroissent leur activité.

En prolongement de cela on note **un enjeu de connaissance, d'observation et de partage des bonnes pratiques** ; enjeu à l'origine de la création du PILE'S (qui regroupe 140 adhérents dont 110 acteurs économiques représentant 3,3 millions de m² de logistique et 30 acteurs institutionnels).

Enfin, le projet **INSPIRA** sur **Salaise/Sablons** concentre des **enjeux en termes de multimodalité, de développement et de plateformisation**. Il porte également deux enjeux complémentaires **d'accessibilité routière de la zone projet** d'une part, et **de volumétrie** potentielle en termes de **conteneurs**. C'est en effet cette volumétrie structurée par la configuration de **l'hinterland (sa taille) et par sa robustesse (son tissu économique)** qui détermineront l'attractivité du site pour de futurs opérateurs fluviaux et leurs partenaires armateurs qui décideront également (ou non) d'y installer des **parcs de repositionnement de vides** (condition d'un véritable développement de l'intermodalité fluviale voire ferroviaire).

Synthèse

- Un enjeu de mobilisation du foncier en zone dense et pour des grandes parcelles permettant l'implantation d'entrepôts XXL, y compris en travaillant sur les friches et la requalification (« pour construire la logistique sur la logistique »)
- Un enjeu de facilitation à l'implantation (autorisations d'exploiter) et à la requalification
- Un enjeu d'emploi et notamment de promotion des métiers logistiques
- Un enjeu d'animation entre acteurs et privés pour faciliter les mutualisation ; un enjeu de concertation entre acteurs institutionnels afin d'éviter la concurrence de projets
- Un enjeu d'observation du fait logistique (cartographie des implantations logistiques, des emplois, des surfaces), le PILE'S, notamment, jouant déjà un rôle en ce sens.

Rhône

Population :

- 1 840 803 hab.
- 23 % de la région

Aire urbaine Lyon (nombre d'habitants) : 2 265 375

Superficie :

- 3 249 km²
- 5 % de la région

Etablissements industriels

- 9 749
- 21 % de la région

Etablissements du Commerce

- 30 698
- 27 % de la région

Etablissements du transport et de la logistique

- 2 019
- 27 % de la région

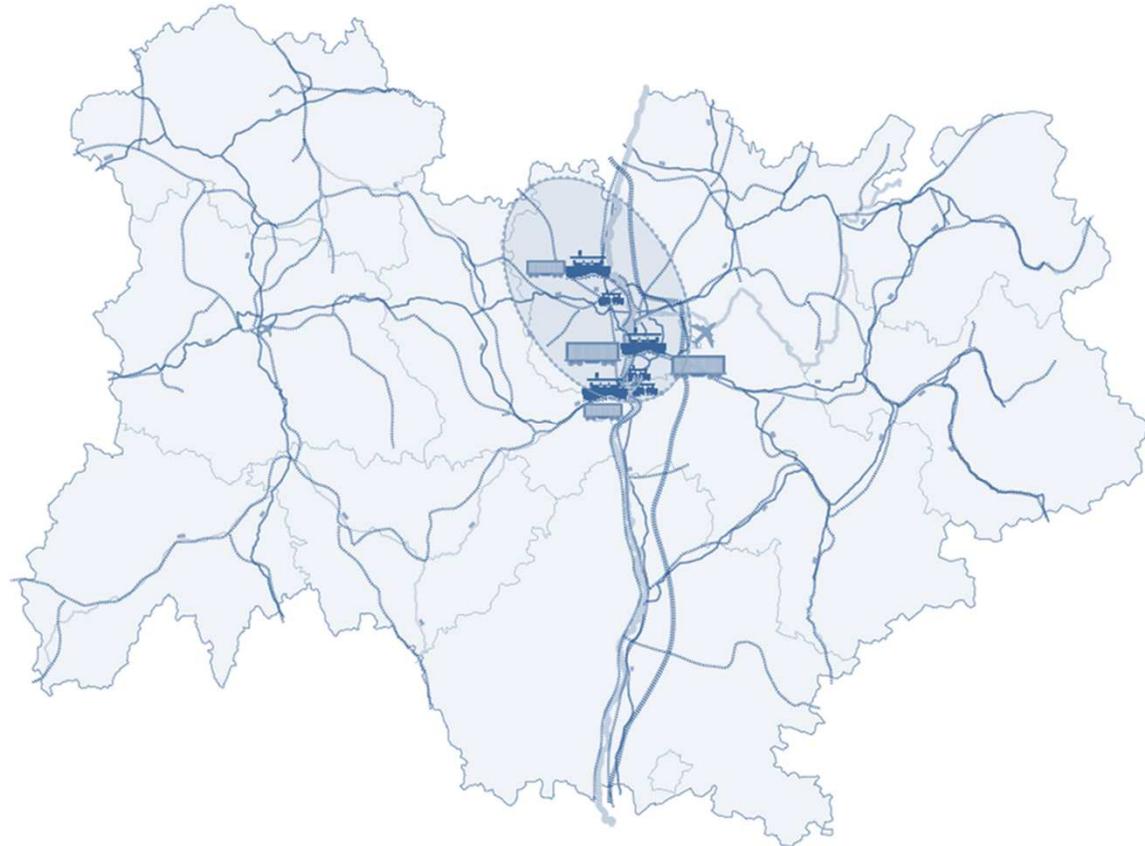
Exemple de grandes entreprises présentes

- *RENAULT TRUCKS, SANOFI, IVECO, BRAKE France SERVICES, BAYER, JTEKT, BIOMERIEUX, KEM ONE, SEB*

M² d'entrepôts construits (de 1975 à 2015):

- 3 763 575 m²
- 28 % de la région

Sources Sitadel, INSEE, CCI



Dynamique logistique

en m², Sitadel, opérations >1000 m²,
période 1975-2015

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015	13 244 699	3 763 575
<i>Part de la zone dans le total</i>		28%
Surfaces commencées par an	323 041	91 795
<i>densité log. : m²/100 hab.</i>	166	204
<i>densité log. : m²/100 km²</i>	18 999	115 838

en m², Sitadel, opérations >1000 m²,
période 1975-2015

	10 premières communes Surface totale
SAINT-PIERRE	413 495
CORBAS	337 845
MEYZIEU	203 302
VAULX-EN-VELIN	167 136
GENAS	166 160
CHASSIEU	161 119
VENISSIEUX	152 453
VILLEFRANCHE-SUR-SAONE	132 616
MIONS	127 804
DECINES-CHARPIEU	108 329
<i>Sous-total</i>	1 970 259
<i>Part dans le total de la zone</i>	52%

15 Communes suivantes (nombre de
commune trop important pour atteindre
la moyenne par commune de 32 700

PUSIGNAN	99 700
LYON 7E ARRONDISSEMENT	88 429
SAINT-GENIS-LAVAL	85 648
BRIGNAIS	80 596
IRIGNY	75 460
VILLEURBANNE	64 662
BELLEVILLE	62 554
SAINT-LAURENT-DE-MURE	59 613
SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU	55 751
SAINT-BONNET-DE-MURE	53 656
CHAPONNAY	50 655
JONAGE	46 693
SAINT-JEAN-D'ARDIERES	43 306
ARNAS	42 110
DARDILLY	39 592

Entre 1975 et 2015, selon Sitadel et sur des opérations de taille unitaire supérieure à 1 000 m², **3,7 millions de m²** d'entrepôts ont été construits sur le département du Rhône soit 28 % du total régional sur un territoire représentant par ailleurs 5 % de la superficie régionale. **Les densités logistiques estimées en regard de la superficie et de la population y sont donc très nettement supérieures à la moyenne régionale.**

La dynamique est peu concentrée, les dix premières communes représentant 52 % mais les 25 premières communes 77 % du total.

Saint-Priest et Corbas sont les deux premières communes logistiques du département avec respectivement 413 495 m² et 337 845 m² construits sur la période. Commune la plus importante au regard de sa dynamique logistique, **Saint-Priest** représente près de 11 % de la dynamique logistique du département et l'ensemble Saint-Priest – Corbas – Mions – Saint Bonnet de Mure Chassieu, Genas, Vénissieux 38 %.

Avec 2 535 315 m² construits sur la période 1975-2015, la **Métropole de Lyon concentre 67 % de la dynamique du département.**

En moyenne sur la période 1975-2015, il s'est construit 91 795 m² d'entrepôts par an sur le département.

Le dispositif s'est construit sur les périodes 1975-1984 et 1985-1994.

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015/an		
1975-1984	366 237	110 707
1985-1994	375 495	100 711
1995-2015	277 494	78 543
<i>Ensemble 1975-2015</i>	323 041	91 795

en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

Des problématiques d'obsolescence, de friches et de requalification se posent donc sur ce territoire par ailleurs marqué par une nette **tendance au desserrement lyonnais** qui se prolonge et se renforce à l'Est sur les départements voisins de l'Ain et de l'Isère.

Territoire métropolitain, le Rhône est également marqué par des problématique de **logistique urbaine et de préservation – requalification de foncier pour la logistique en zone dense**, y compris en reconstruisant de la logistique sur la logistique.

Au nord de Lyon, la logistique est polarisé sur **Villefranche-sur-Saône**.



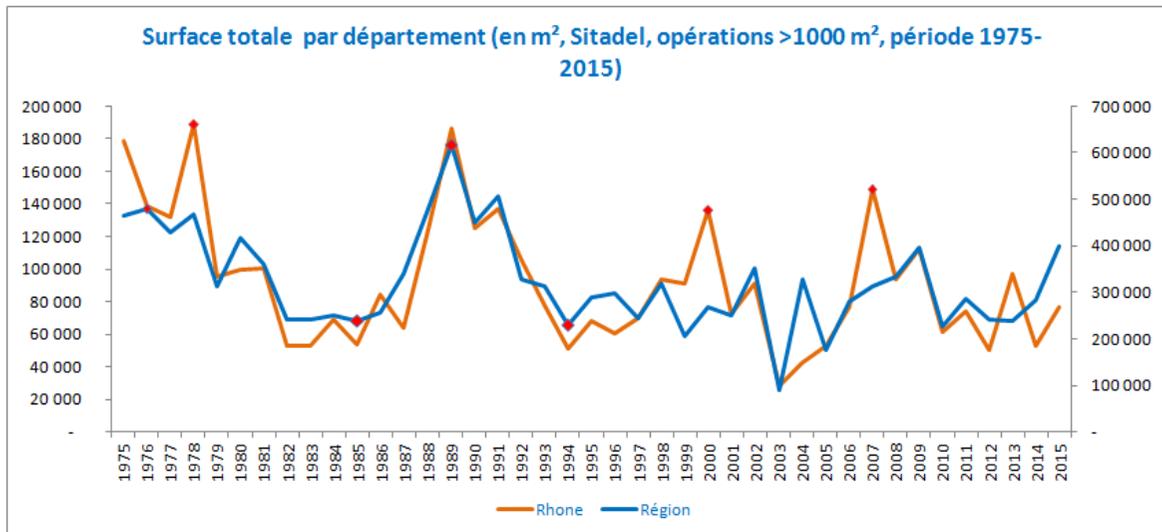
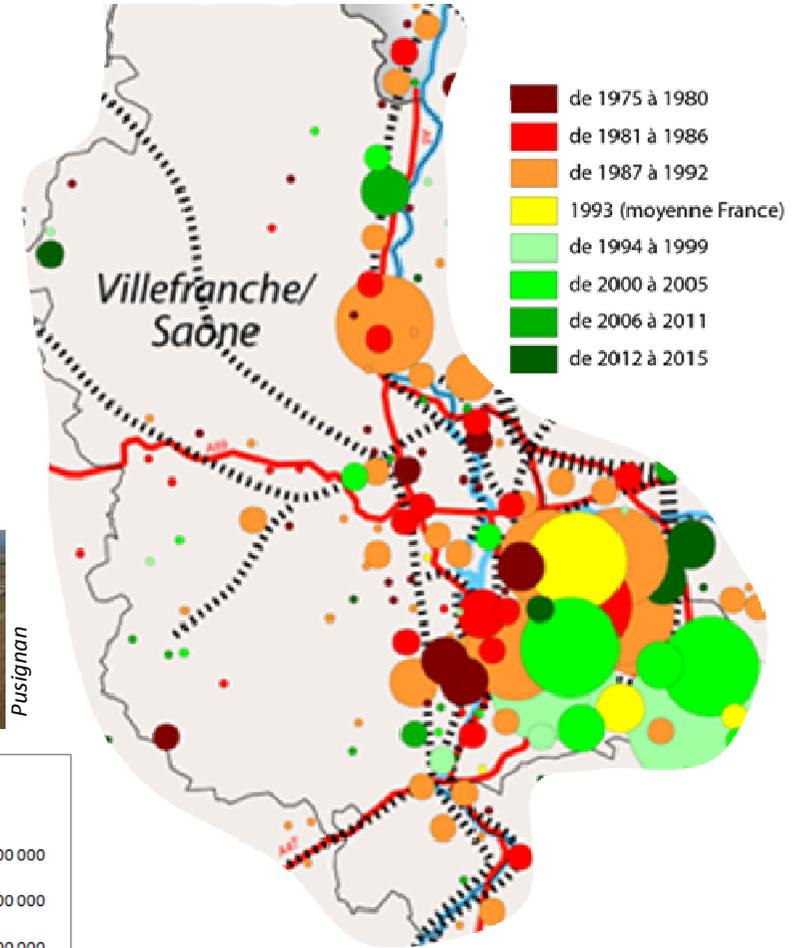
Chaponnay Martin Brower



Saint Laurent de Mure



Pusignan



Belleville-sur-Saône

Plateformisation

Le département est moyennement plateformisé. Il abrite un nombre notable de zones d'activités pour lesquelles la logistique est devenue **une activité très importante** voire majoritaire, **mais de fait**, sans que ces zones n'aient été conçues à l'origine exclusivement pour cela.



Irigny



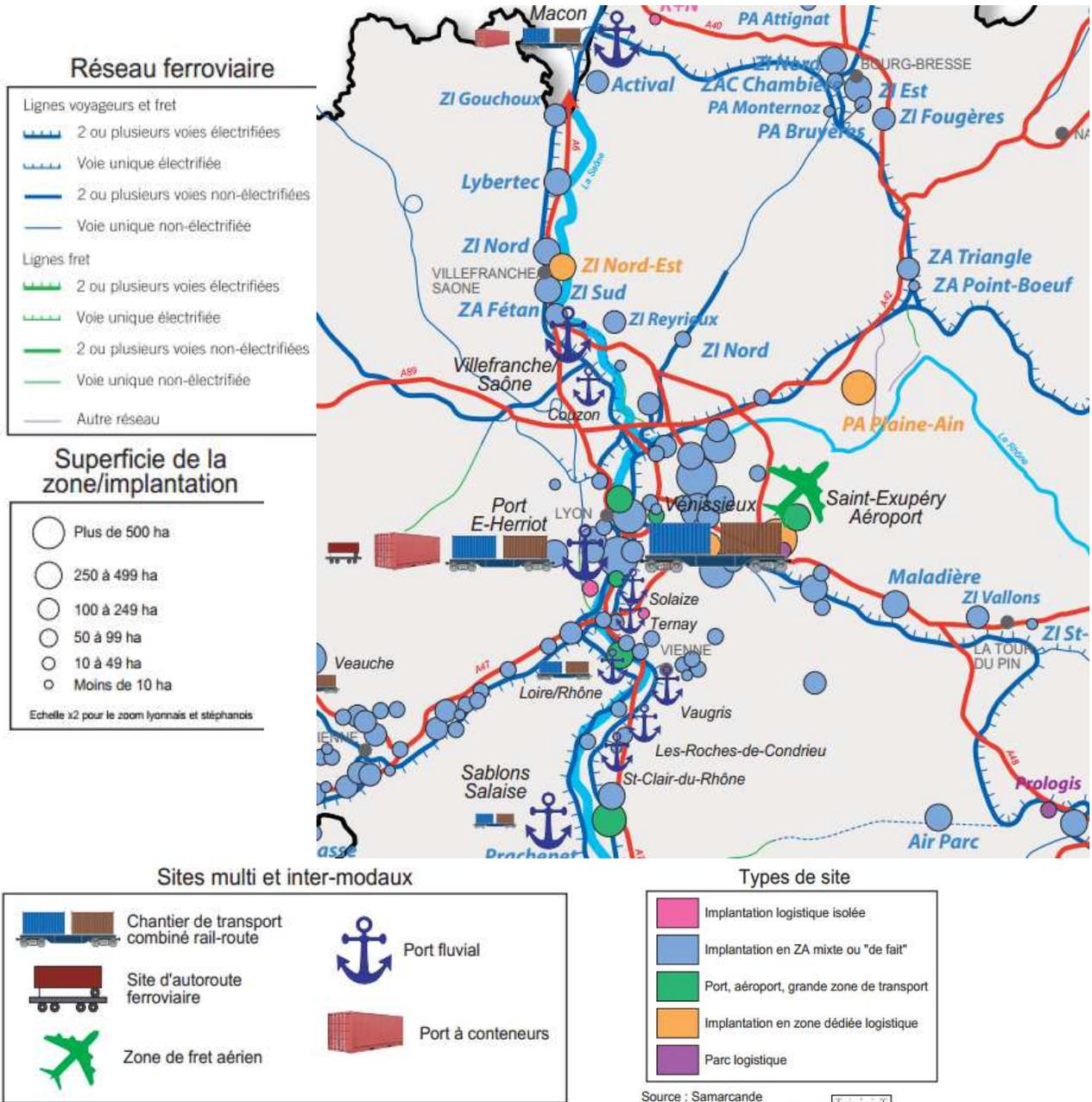
Jonage

Nombre de zones	43
Nombre de zones dédiées, parcs, sites fret	9
Taux de plateformisation (% du nombre)	21%
Surfaces logistiques totales (en ha)	5 800
Taux de plateformisation (% des ha)	23%

Plus grandes zones

Vallée de la Chimie - Feyzin	800
ZI Lyon Sud Est - St Priest, Mions, Corbas, Vénissieux	500
ZI du Rhône - Lyon	381,5
ZI de Venissieux Corbas - Saint-Priest	335,6
ZA de Meyzieu - Meyzieu	214,5
PA Logis Neuf - Toussieu	250
ZI Nord - Villefranche/Saône	200
Technoparc Lybertec - Belleville/Saône	175
PA Marchés Rhône - St Laurent-Mure	160
Aéroport de Lyon-Bron - Bron	155,9
Port Edouard Heriot - Lyon	150
ZAC des Gaulnes - Jonage	137
Port - Loire/Rhône	120
ZI La Mouche - Irigny	112,1
ZI la Soie - Décines-Charpieu	108,4
ZI Sud - Limas	105

ZA banale (mixte)	
Zone logistique de fait (mixte mais dominante d'implantations logistiques)	
Implantation en Zone dédiée logistique	
Implantation en Parc logistique	
Port, aéroport, grande zone de transport	



Pusignan



Chaponnay

Multimodalité



Sur les 410 km de voies (11 % du réseau régional), 60 % sont électrifiées soit une part quasi identique à la moyenne régionale. Les voies uniques y sont moins importantes qu'ailleurs (elles forment 36 % du réseau contre 47 % en moyenne sur la région)..

Avec **30** Installations Terminales Embranchées en 2018 soit un peu moins que 20 % du total régional, le département du Rhône présente une **densité nettement supérieure à la moyenne régionale**.

La spécificité forte du département est de concentrer les principaux sites multi et intermodaux de la région.

Source SNCF Réseau (Document de Référence du Réseau - Annexes)

	Total Région	Total Zone
Longueur (total) du réseau	3 596	410
% du réseau régional		11%
densité log. : m²/1000 km²	52	126
Longueur du réseau électrifié	2 076	245
% du total réseau	58%	60%
Longueur du réseau à voie unique	1 708	147
% du total réseau	47%	36%



Sibelin



CMR

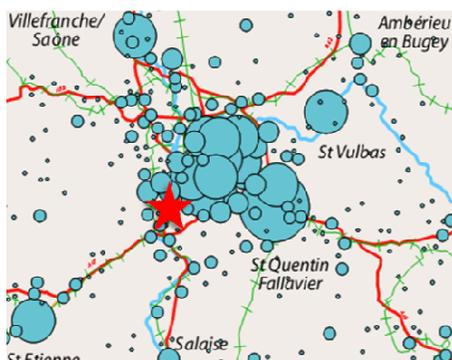


Saint Priest

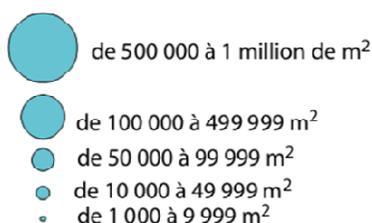
Le département est fondamentalement multimodal et concentre la majorité des sites intermodaux de la région. Il concentre également une part notable des enjeux liés à l'intermodalité qu'elle concerne la desserte interurbaine ou la desserte des zones urbaines denses.

Port de Lyon, Edouard Herriot

Dynamique immobilière logistique par communes entre 1975 et 2015



Total m² construits de 1975 à 2015



Situation : Le PLEH se situe au Sud de l'agglomération lyonnaise, en zone dense au sein du quartier « Gerland ».

Accessibilité : Le site est accessible par 4 modes terrestres

- Route via la D 383, et proximité de l'autoroute A7 (échangeur à moins de 2 km)
- Accessibilité fluviale sur le Rhône
- Accessibilité ferroviaire
- Accessibilité oléoduc hydrocarbure

Caractéristiques techniques du site : le site traite un trafic d'environ 12 millions de tonnes dont 1,4 millions de tonnes par la voie d'eau (conteneurs, produits pétroliers, sables, engrais, produits métallurgiques) et 684 000 tonnes par le fer. Les conteneurs représentent 48 % des tonnages fluviaux (73 000 EVP) par ailleurs le site est également desservi en transport combiné rail-route (63 000 EVP) et CFL a développé une offre de transport ferroviaire de remorques routières.

- 184 ha
- 4 darses, 2 quais publics, 12 appontements,
- 23 km de voie ferrée, 12 voies de triage. Des investissements ont été réalisés pour l'électrification des voies et pour permettre le trafic de trains de 750 m de long
- 11 km de routes intérieures,
- 2 terminaux à conteneurs
- 1 oléoduc d'hydrocarbures raffinés relié directement à Fos-sur-Mer

Avec 70 acteurs économiques implantés et 1 300 salariés, le PLEH a un rôle clé dans le système économique lyonnais.

Opérateur et liaison combinée fleuve -route

Greenmodal fluvial : Lyon PLEH – Port Marseille Fos : 4 rotations / semaine

LogiRhône - CFT : Lyon PLEH – Portes les Valence – Port Marseille Fos : 3 rotations / semaine (dont 2 à Portes les Valence)

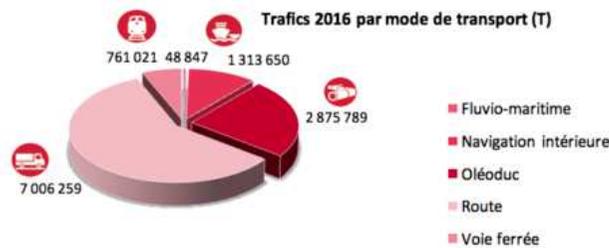
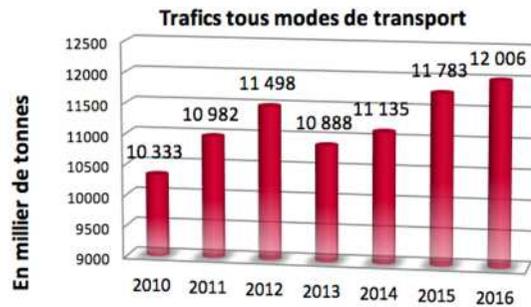
Opérateur et liaison combinée rail route

CFL : Lyon PLEH – Bettembourg : 6 rotations / semaine

Greenmodal ferroviaire :

- Lyon PLEH – Marseille : 4 rotations / semaine
- Lyon PLEH – Le Havre : 3 rotations / semaine
- Lyon PLEH – Châlon S/ Saône : 3 rotations / sem.
- Lyon PLEH – Ludwigshafen : 3 rotations / sem.
- Lyon PLEH – FOS : 3 rotations / semaine
- Lyon PLEH – Buna-Werke : 3 rotations / semaine
- Lyon PLEH – Munich : 3 rotations / semaine
- Lyon PLEH – Rotterdam : 3 rotations / semaine
- Lyon PLEH – Zeebrugge : 3 rotations / semaine

Port de Lyon, Edouard Herriot



Lyon Terminal

Les deux terminaux à conteneurs gérés par Lyon terminal assurent une capacité de manutention de **450 000 EVP/an**

- 20 ha de surface de stockage sous douane
- Quais équipés d'une rampe roll on/roll off 800 t
- 1 portique fixe (T1) d'une capacité de 250 t
- 1 portique mobile d'une longueur de 87m
- 8 Reach Stackers
- 1 grue mobile (33 tonnes à 18 m)



Contraintes d'exploitation : Les contraintes les plus fortes concernent la réglementation

- le port traite des matières dangereuses et est en partie soumis à la réglementation SEVESO (seuil haut) et PPRT
- les réglementations de PPRT, de l'ICPE sont contraignantes car le port est en zone urbaine (et traite des matières dangereuses)
- le PLU est également contraignant.

En outre, le foncier du port est à saturation. Les terrains disponibles ne peuvent désormais provenir que de locaux démolis, donc le port ne peut attirer que des activités qui ne demandent pas beaucoup de foncier.

Une vocation à la fois locale et régionale : Les trafics conteneurs se répartissent sur un hinterland constitué à :

- environ 26 % pour le Grand Lyon,
- 34 % pour le sud de Lyon,
- 40 % pour le nord de Lyon.

Evolution du site

Le schéma directeur à horizon 2030 et 2050 du port de Lyon sera présenté en 2019.

- **Vocation intermodale :** la construction d'un second portique afin de répondre à la hausse du trafic de conteneurs
- **Un port « urbain » :** CNR a lancé un appel à projets pour la création d'un hôtel logistique urbain
- Une déchèterie flottante assure déjà la collecte de déchets dans l'agglomération
- Des réflexions pour l'utilisation de la voie d'eau pour l'approvisionnement et l'évacuation des chantiers urbains sont également en cours.
- **Un port énergétique :** CNR a prévu la mise en service mi-2019 du Quai des énergies, nouvelle génération de station-service proposant GNV, hydrogène, des bornes de recharge pour véhicules électriques ultra rapide.



Chantier rail-route de Vénissieux



Situation

Le site intermodal de Vénissieux se situe au sud de l'agglomération lyonnaise, sur la commune de Saint Priest, à proximité immédiate de la gare de triage de Vénissieux.

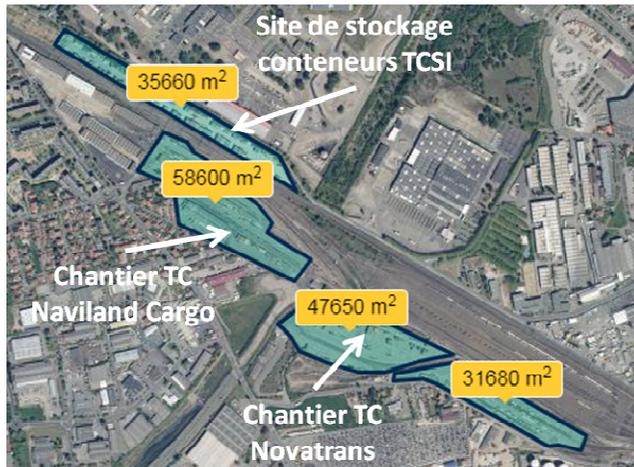
Accessibilité

- Route : boulevard urbain et voirie urbaines permettent de rejoindre l'A7 et A43. Les contraintes d'accès routier sont en cours de traitement avec l'aménagement d'un second accès routier du chantier TC.
- Ferroviaire : la longueur des voies maximales est de 320m ce qui nécessite une découpe des trains longs, et le nombre de voies ne permet pas une exploitation optimale

Caractéristiques techniques du site

Le chantier TC rail-route est ancien mais n'est pas obsolète si quelques travaux sont réalisés. C'est pourquoi le CPER 2015-2020 a prévu le réaménagement de ce site, estimé à 12 millions d'€.

Le site ne dispose pas de réserves foncières. Il n'a aucune capacité de captation de trafics supplémentaires. Naviland Cargo refuse des demandes de transport combiné vers l'Italie et l'Espagne (3 trains) faute de capacité d'exploitation à Vénissieux.



Surfaces estimées par acteur (Source : Géoportail)

Opérateurs combinés rail-route

Naviland Cargo

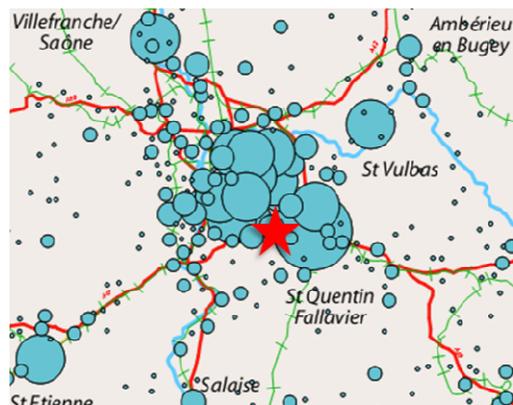
- Lyon Vénissieux – Marseille Fos : 8 rotations / semaine
- Lyon Vénissieux– Le Havre : 5 rotations / semaine
- Lyon Vénissieux– Anvers Rotterdam : 5 rotations / semaine
- Lyon Vénissieux– Paris Valenton : 5 rotations / semaine
- Lyon Vénissieux– Strasbourg : 5 rotations / semaine
- Lyon Vénissieux– Rennes : 5 rotations / semaine

Novatrans

Lyon Vénissieux – Dourges : 5 rotations / semaine

Les deux acteurs opèrent sur des cours dédiés à leur activité. Ils disposent de leur propres portiques et équipements.

Chantier rail-route de Vénissieux



Situation

Le site intermodal de Vénissieux se situe au sud de l'agglomération lyonnaise, sur la commune de Saint Priest, à proximité immédiate de la gare de triage de Vénissieux.

Vocation du site

Le chantier TC rail route de Vénissieux capte des marchandises issues d'environ 150 km autour du terminal, notamment des Alpes (Genève et Suisse, Chambéry, Grenoble, Annecy) et 80% des marchandises sont captées dans un rayon de 50-60 km autour de Vénissieux (Plaine de l'Ain, Corbas, Saint Quentin Fallavier...).

Evolution du site

Vénissieux peut augmenter sa capacité de traitement de 30% grâce à des travaux et une meilleure gestion des flux :

- Il n'y a aucune capacité d'extension, mais les horaires d'ouverture peuvent être élargis pour une exploitation 24h/24 (avec négociations avec les riverains et des travaux de murs anti bruit)
- Aiguillage rendu conforme sur le Poste 1 de Vénissieux
- Rendre accessible les voies de service du chantier TC de Vénissieux = 1 train / jour supplémentaire

➔ Les capacités d'exploitation de Vénissieux peuvent être augmentées avant l'aménagement (coûteux) d'un nouveau chantier TC en région.

Chantier rail-route de Loire sur Rhône **Situation**



Situé en rive droite du Rhône à 30 km au Sud de Lyon, ce site portuaire s'inscrit dans un ensemble industriel et portuaire de 115 ha dont 60 ha gérés par la CNR.

Accessibilité

Le site est trimodal :

- Route : A 7, A 47 à 5 km
- Fluvial : le site est sur la rive droite du Rhône et dispose d'un quai public équipé d'une rampe Ro-Ro
- Ferroviaire

Caractéristiques techniques du site

La zone nord équipée du quai public, offre plusieurs parcelles disponibles dont une dédiée au développement d'activités portuaires (3,5 ha) et un de 4,5 ha idéal pour développer une logistique trimodale (fleuve, fer, route).

Opérateurs combinés rail-route

Ferovergne

L'opérateur logistique Prestalog, filiale du groupe Combronde s'est implantée en 2016 sur Loire Sur Rhône, sur une parcelle de plus de 4 ha. Les activités ferroviaires intermodales assurées ne concernent que les conteneurs maritimes.

Ligne Gerzat – Loire S/ Rhône – GPM Marseille Fos : 5 rotations / semaine

Ainsi, Prestalog a développé un site comprenant :

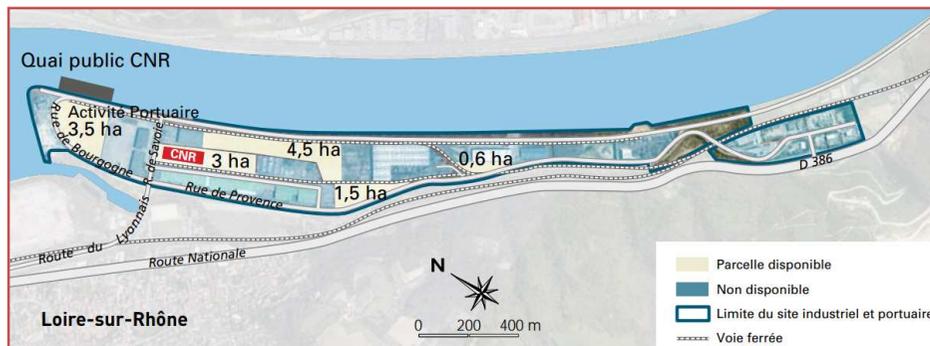
- 7 000 m² SHON d'entrepôt logistique
- Un embranchement ferroviaire composé de plusieurs voies
- Des moyens de transport routiers (parc véhicules)

Prestalog a en outre développé un trafic fluvial VRAC (matériaux BTP) entre Loire S/ Rhône et le PLEH. Toutefois, Prestalog ne souhaite pas se positionner sur les trafics fluviaux intermodaux.

Opérateurs combinés fleuve-route

Le site n'accueille pas de ligne fluviale intermodale régulière

Le site CNR de Loire sur Rhône accueille 15 entreprises notamment dans les secteurs du recyclage de métaux ferreux non ferreux, du stockage de céréales et de la logistique.



Chantier rail-route de Loire sur Rhône

Vocation du site

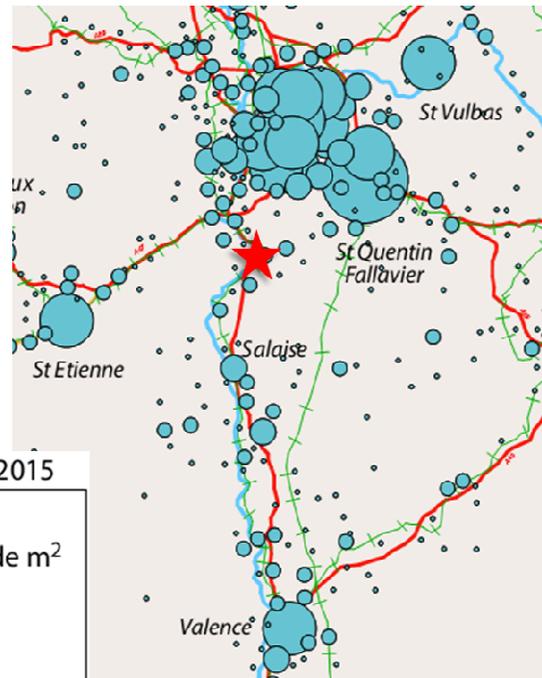
Ce site situé au Sud de lyonnais est utilisé notamment pour les acteurs de la Vallée de la Chimie et les acteurs du bassin stéphanois. Sont ainsi clients de Prestallog :

- Easydis, la filiale logistique du grand distributeur Casino, implanté dans le bassin stéphanois
- le chimiste Adisseo de la plateforme de Roussillon

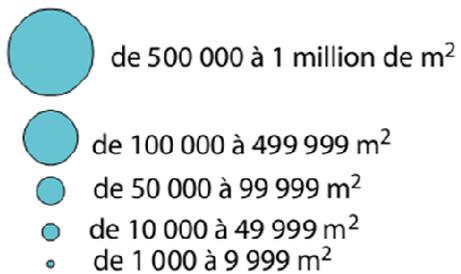
Evolution du site

- Le site pourrait accueillir une ligne régulière de conteneurs fluviaux.
- Des parcelles sont encore disponibles sur la plateforme portuaire.

Dynamique immobilière logistique par communes entre 1975 et 2015



Total m² construits de 1975 à 2015



Port de Villefranche-sur-Saône



Situation : Le site portuaire de Villefranche sur Saône se situe sur la rive droite du Rhône, à 30 km au nord de Lyon. Il présente une activité dominante de granulats, mais aussi des trafics de céréales, de produits recyclables et de sel, pour un total de 800 000 tonnes de trafic fluvial et fluvio-maritime en 2017. L'exploitation du port est assurée par la CCI du beaujolais et les acteurs privés implantés sur le port (ce port public est hors domaine CNR).

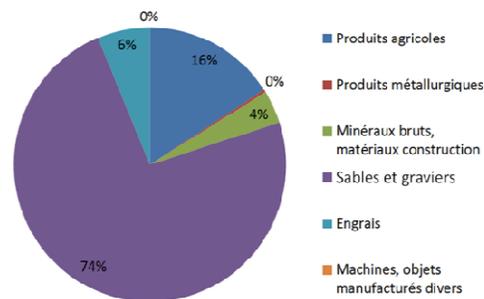
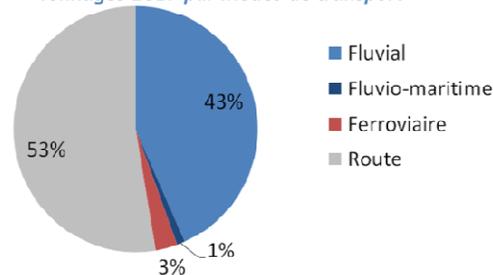
Accessibilité

- **Fluve :** un quai adapté aux colis lourds
- **Route :** Carrefour autoroutier Nord Sud (A6) et Est Ouest (A40 – A89) à proximité
- **Ferroviaire :** embranchement sur la ligne ferroviaire fret Paris - Lyon - Marseille. Les voies ferroviaires portuaires sont courtes et nécessitent des manœuvres

Contraintes d'exploitation du port

- Zone portuaire scindée en deux
- Peu de capacité en arrière quai
- Accès nautique pénalisé par le passage de Lyon (conteneurs)

Tonnages 2017 par modes de transport



Source : CCI du Beaujolais

Trafics portuaires

Selon les données de trafics de la CCI du Beaujolais, le port de Villefranche Sur Saône n'est pas un site de transbordement de conteneurs ou de caisses mobiles (fluvial ou ferroviaire). Aucune ligne régulière fluviale ou ferroviaire de transport combiné ne dessert le port de Villefranche Sur Saône.

Les trafics du port sont assez équilibré, avec 52% des tonnages en arrivée et 48% des tonnages expédiés :

- Le mode fluvial représente 72% des trafics entrant
- Les trafics de Sables en entrée par mode fluvial en grande majorité et en sortie par la route : ces tonnages représentent 74% des trafics du port pour 1 329 000 t (50% entrée / 50% sortie)
- La route représente plus de 80% des expéditions
- Plus de 90% des trafics ferroviaires sont en sortie du port.

Port de Villefranche-sur-Saône

Vocation

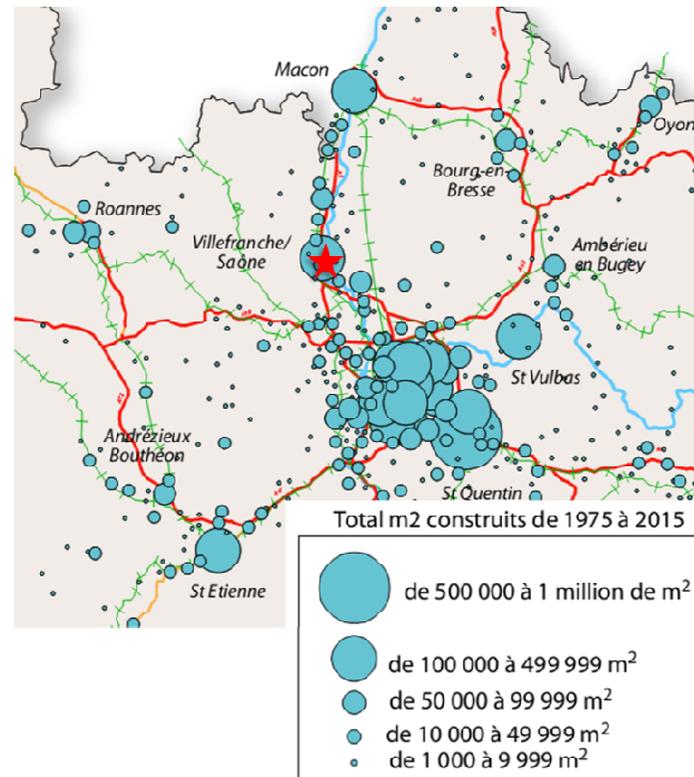
Actuellement, la vocation du port est plutôt endogène, au service du tissu économique du sud du bassin de la Saône et au Nord du bassin du Rhône, et de l'export vers Marseille Fos.

La localisation du port de Villefranche Sur Saône lui permettra cependant de potentiellement jouer un rôle dans l'approvisionnement de l'aire métropolitaine lyonnaise, en tant que base arrière d'une logistique urbaine.

Sa relation avec l'agglomération lyonnaise est cependant à ce jour limitée, hormis l'approvisionnement de produits BTP transformés à Villefranche S/ Saône.

Evolution du site

Contraintes foncières empêchent de développer de nouveaux trafics : foncier disponible limité, évolution possible sur la rive opposée en zone inondable (PPRI limite les possibilités d'extension).



Synthèse

- Un enjeu de mobilisation du foncier en zone dense et plus globalement de logistique urbaine
- Un enjeu d'intégration de la logistique dans les projets d'aménagement remarquables, les éco-quartier, ... et dans les grands documents d'orientation
- Un enjeu autour des problématique d'économie circulaire, métabolisme urbain, filières du recyclage et filière du BTP dans son ensemble (apport de matériaux et recyclage)
- Enjeu d'obsolescence et de requalification et enjeu corolaire de connaissance du foncier
- Un enjeu d'emploi et de promotion des métiers logistiques
- Un enjeu fort de multi et d'intermodalité autour de la question ferroviaire et de ses capacité (en ligne et sur les terminaux) et du transport fluvial (pour la longue distance et les liens avec le port de Marseille notamment et autour des problématiques urbaines et du BTP)
- Un enjeu d'animation entre acteurs et privés pour faciliter les mutualisation
- Un enjeu de concertation entre acteurs institutionnels à l'échelle du département mais également à une échelle plus large
- Un enjeu d'observation du fait logistique

Pôle Métropolitain de Lyon

Population :

- 1 381 349 hab.
- 17 % de la région ; 75 % du Rhône

Aire urbaine Lyon (nombre d'habitants) : 2 265 375

Superficie :

- 534 km²
- 1 % de la région ; 16 % du Rhône

Etablissements industriels

- 6 419
- 14 % de la région

Etablissements du Commerce

- 24 069
- 21 % de la région

Etablissements du transport et de la logistique (Sources non identiques limitant les comparaisons)

Exemple de grandes entreprises présentes

- RENAULT TRUCKS, SANOFI, IVECO, BRAKE
France SERVICES, BAYER, JTEKT,
BIOMERIEUX, KEM ONE, SEB

M² d'entrepôts construits (de 1975 à 2015):

- 2 535 315 m²
- 19 % de la région ; 67 % du Rhône

Sources Sitadel, INSEE, CCI



Dynamique logistique

en m², Sitadel, opérations >1000 m²,
période 1975-2015

	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015	13 244 699	2 535 315
<i>Part de la zone dans le total</i>		19%
<i>Surfaces commencées par an</i>	323 041	61 837
<i>densité log. : m²/100 hab.</i>	166	184
<i>densité log. : m²/100 km²</i>	18 999	474 778

en m², Sitadel, opérations >1000 m²,
période 1975-2015

	10 premières communes Surface totale
SAINT-PRIEST	413 495
CORBAS	337 845
MEYZIEU	203 302
VAULX-EN-VELIN	167 136
CHASSIEU	161 119
VENISSIEUX	152 453
LYON	137 695
MIONS	127 804
DECINES-CHARPIEU	108 329
SAINT-GENIS-LAVAL	85 648
<i>Sous-total</i>	1 894 826
<i>Part dans le total de la zone</i>	75%

Entre 1975 et 2015, selon Sitadel et sur des opérations de taille unitaire supérieure à 1 000 m², **2,5 millions de m²** d'entrepôts ont été construits sur la Métropole soit 19 % du total régional sur un territoire représentant par ailleurs 1 % de la superficie régionale. Ce sont également 67 % des m² construits dans le Rhône qui sont concentrés sur un territoire métropolitain représentant 16 % de la superficie du département. **Les densités logistiques estimées en regard de la superficie et de la population y sont donc très nettement supérieures à la moyenne régionale.**

La dynamique est concentrée ; les dix premières communes polarisant ainsi 75 % des surfaces construites totales sur le pôle métropolitain de Lyon. Ces communes polarisent également 50 % des surfaces produites sur le département du Rhône.

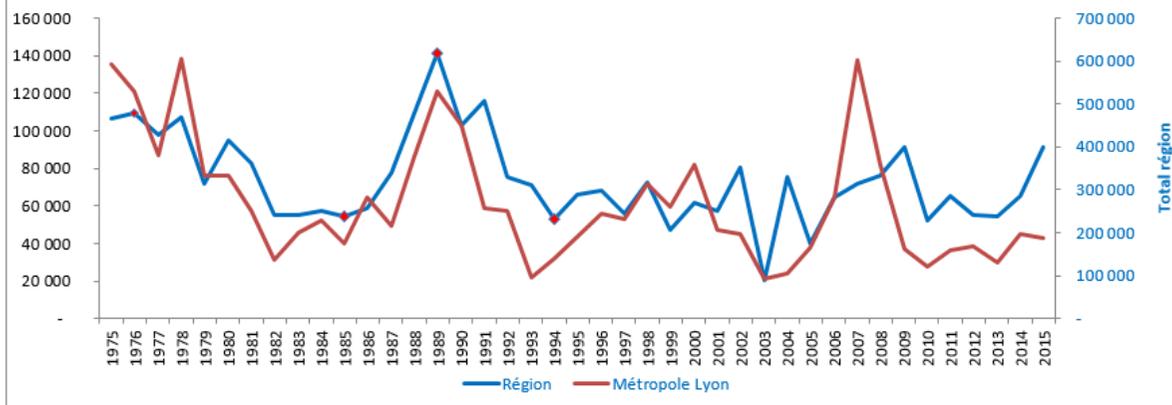
Saint-Priest et Corbas sont les deux premières communes logistiques de la Métropole avec respectivement 413 495 m² et 337 845 m² construits sur la période. Commune la plus importante au regard de sa dynamique logistique, **Saint-Priest** représente 16 % de la dynamique logistique de la Métropole et l'ensemble Saint-Priest – Corbas – Moins, Chassieu, Vénissieux 47 %.

En moyenne sur la période 1975-2015, il s'est construit 61 837 m² d'entrepôts par an sur la Métropole.

Le dispositif s'est construit sur les périodes 1975-1984 et 1995-2015 avec un pic de construction en 2007 (opérations sur Corbas, Meyzieu et Mons).

Il est possible qu'une partie de ce dispositif pose aujourd'hui des questions d'obsolescence – requalification.

Surface totale par département (en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015)



	Total Région	Total Zone
Surfaces commencées 1975-2015/an		
1975-1984	366 237	821 096
1985-1994	375 495	632 416
1995-2015	277 494	1 081 803
Ensemble 1975-2015	323 041	2 535 315

en m², Sitadel, opérations >1000 m², période 1975-2015

	75 à 84	85 à 94	95 à 2015
CHASSIEU	45%	34%	21%
CORBAS	34%	14%	52%
DARDILLY	54%	14%	32%
DECINES-CHARPIEU	20%	39%	41%
FEYZIN	5%	53%	42%
GENAY	48%	16%	36%
IRIGNY	92%	8%	0%
JONAGE	0%	2%	98%
LYON 2E ARRONDISSEMENT	62%	18%	20%
LYON 3E ARRONDISSEMENT	100%	0%	0%
LYON 7E ARRONDISSEMENT	38%	39%	23%
LYON 8E ARRONDISSEMENT	51%	0%	49%
LYON 9E ARRONDISSEMENT	40%	45%	15%
MEYZIEU	25%	28%	46%
MIONS	17%	20%	63%
NEUVILLE-SUR-SAONE	81%	14%	4%
RILLIEUX-LA-PAPE	33%	22%	45%
SAINT-FONS	50%	12%	39%
SAINT-GENIS-LAVAL	55%	31%	14%
SAINT-PRIEST	16%	19%	65%
VAULX-EN-VELIN	39%	30%	31%
VENISSIEUX	15%	38%	46%
VILLEURBANNE	53%	20%	27%
Total général	32%	25%	43%

Si on regarde les 25 communes représentant les dynamiques les plus fortes (et au sein de celles-ci les 5 plus importantes), des problématiques d'obsolescence pourraient particulièrement se poser sur :

- Chassieu,
- Lyon
- Saint Genis Laval
- Irigny
- Villeurbanne

pour lesquelles la part des constructions réalisées entre 1975 et 1984 est nettement supérieure à ce qui est observé au niveau de la Métropole dans son ensemble.

Inversement, Jonage mais aussi Mions et Saint-Priest présentent une dynamique clairement plus récente.

Plateformisation

La métropole de Lyon est un territoire relativement peu plateformisé (taux inférieur au taux national et inférieur au taux du département du Rhône). Une majorité de zones d'activités sont devenue des zones logistiques de fait mais sans que cela ait été une ambition de départ. Parallèlement le territoire est marqué par des zones de très grande envergure (la zone Lyon Sud-Est accueille ainsi sur 500 ha, 10 000 salariés et 350 entreprises).

La problématique est aujourd'hui de mieux **maîtriser le développement de la logistique** sur des sites ciblés et de préférence multimodaux. Dans son programme de développement économique 2016-2021, la Métropole a ainsi identifié *des secteurs privilégiés pour la programmation d'espaces logistiques utiles à son bassin de manière raisonnée* : ZAC des Gaulnes (quota de construction atteint), ZI Lyon Sud Est, Vallée de la Chimie (en lien avec les besoins de la filière chimie-environnement), ZI Lyon Nord.

La logique de ciblage intègre également la logistique urbaine pour laquelle des secteurs ont été identifiés (franges Est du 7e arrondissement, Vénissieux, Vaulx-en-Velin, Vaise).



Lyon-Sud-Est

Nombre de zones	32
Nombre de zones dédiées, parcs, sites fret	6
Taux de plateformisation (% du nombre)	19%
Surfaces logistiques totales (en ha)	4 500
Taux de plateformisation (% des ha)	19%

Plus grandes zones

Vallée de la Chimie - Feyzin	800
ZI Lyon Sud Est - St Priest, Mions, Corbas, Vénissieux	500
ZI du Rhône - Lyon	381,5
ZI de Venissieux Corbas - Saint-Priest	335,6
ZA de Meyzieu - Meyzieu	214,5
Aéroport de Lyon-Bron - Bron	155,9
Port Edouard Heriot - Lyon	150
ZAC des Gaulnes - Jonage	137
ZI La Mouche - Irigny	112,1
ZI la Soie - Décines-Charpieu	108,4

ZA banale (mixte)	
Zone logistique de fait (mixte mais dominante d'implantations logistiques)	
Implantation en Zone dédiée logistique	
Implantation en Parc logistique	
Port, aéroport, grande zone de transport	



Multimodalité

La Métropole de Lyon concentre les deux grands sites intermodaux de la région avec Le Port de Lyon Edouard Herriot et le chantier de Vénissieux. Essentiels au fonctionnement des modes massifiés et à la connexion au Monde via des liaisons avec les GPM de Marseille et du Havre, ces sites sont aujourd'hui enserrés dans le milieu urbain dense. Dans son programme de développement économique 2016-2021, la Métropole de Lyon évoque

- Port le Port Lyon Edouard Herriot : *à la fin des amodiations de certaines entreprises, d'ici 2023, des opportunités foncières pour développer un projet cohérent articulant logistique ou grande logistique (filière conteneurs) et logistique urbaine (ou logistique de proximité) conformément aux orientations du schéma portuaire.*
- Pour la Plaine Saint Exupéry : *l'opportunité d'un hub fret trimodal (fer-air-route) européen dans la perspective de la réalisation du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) et la mise en place de la liaison Lyon-Turin.*

Parallèlement le site rail-route de Vénissieux a bénéficié d'investissements permettant d'accroître sa capacité (2 à 3 trains supplémentaires par jour) mais demeure un site à capacité restreinte pour l'avenir ce qui impose à terme de rechercher d'autres implantations complémentaires.

Par ailleurs, la problématique intermodale pour l'avenir pourra être corrélée à celle de la logistique urbaine en couplant réintroduction de la logistique en zone dense et usage accru des modes alternatifs pour rentrer dans la Ville. En matière de logistique urbaine un acteur privé (City Logistics) dispose déjà d'un centre de distribution urbaine (CDU) à Vaulx-en-Verin et d'espaces de logistique urbaine (ELU) de 300 à 500 m² qui servent à distribuer les colis et à les stocker de façon temporaire. D'autres sites pourraient être développés et renvoient à une problématique de mobilisation – préservation de fonciers pour des fonctions logistiques. Cette question inclut une nécessaire réflexion sur les friches et leur requalification pour des fonctionnalités logistiques.



Synthèse

Les enjeux généraux sont – de manière naturelle – identiques à ceux mis en évidence pour le département du Rhône. Les enjeux plus spécifiques de la Métropole renvoient à :

- La maîtrise, sur un territoire au foncier rare et aux infrastructures fortement sollicitées, du développement logistique et le ciblage de l'accueil de ses fonctionnalités à la fois pour la grande logistique et pour la logistique urbaine.
- En corollaire, une réflexion sur la prise en compte de la logistique dans les projets urbains, l'usage mixte des infrastructures et des équipements, le développement d'hôtels logistiques et une recherche de davantage de couplage entre la logistique (entrepôts) et l'intermodalité aux deux échelles : celle de la grande logistique et celle de la logistique urbaine
- L'amélioration des performances environnementales de la logistique et du transport, notamment urbain, par l'amélioration des flottes et des organisations, par la mutualisation et des approches partenariales
- Le développement des capacités intermodales à l'intérieur de la Métropole et à l'extérieur – au plus près des zones de desserrement de la logistique
- La valorisation et la performance des liens avec les grandes portes d'entrée du commerce mondial
- La réduction des points de congestion sur les réseaux routiers et ferroviaires, en général et sur les réseaux routiers d'accès aux grands sites logistique et intermodaux.

GLOSSAIRE

Autoroute ferroviaire	<i>services de transport de semi-remorques par le train sur les lignes existantes. Ces services trouvent particulièrement leur pertinence sur les longues distances (plus de 600 km) ou le franchissement d'obstacles (Alpes, Manche ...).</i>
Chantier de transport combiné	<i>terminal intermodal sur lequel sont transférés des conteneurs ou des caisses mobiles d'un mode (fer ou voie d'eau) vers un autre mode (route) par une grue ou un portique.</i>
Colis lourds	<i>colis se distinguant par un poids ou un encombrement important (turbine par exemple).</i>
Corridor	<i>espace géographique dans lequel les régions sont parfaitement interconnectées par des liaisons terrestres ou maritimes plurimodales.</i>
Corridor Fret Européen	<i>ont pour objectif d'augmenter le trafic du fret ferroviaire au niveau européen grâce à une meilleure interopérabilité. Les gestionnaires d'infrastructure concernés par un corridor confient à un guichet unique l'allocation et la commercialisation des sillons internationaux.</i>
Cours Marchandises	<i>ensemble de voies et d'installations du réseau ferré national (RFN) mises à disposition par contrat à une/des entreprise(s) ferroviaire(s) et qui permettent de charger/décharger des wagons, de stocker voire de transférer des marchandises d'un mode à l'autre.</i>
CPER	<i>Contrat de Plan Etat-Région</i>
Cross-dock ferroviaire	<i>Désigne le fait de faire passer le wagon par un quai ferroviaire sur lequel la marchandise est déchargée et rechargée (sans stockage) dans un véhicule routier pour être livrée au destinataire</i>
Desserrement	<i>tendance consistant à implanter des entrepôts de plus en plus loin (notamment de la zone urbaine dense) afin de bénéficier de grands fonciers et de prix abordables.</i>
EF - Entreprise Ferroviaire	<i>Entreprise assurant des services d'acheminement - fret ou voyageurs - sur le réseau national.</i>
Emploi compte propre / compte d'autrui	<i>les emplois logistiques sont présents au sein des entreprises du transporteur et de la logistique (ils sont alors dits du compte d'autrui) et au sein des entreprises industrielles et commerciales (ils sont alors dits du compte propre).</i>
ETP	<i>Equivalent Temps Plein</i>
EVP	<i>Equivalent Vingt Pieds</i>
Fret Avionné	<i>fret aérien acheminé par avion (cargo ou soutes d'avions passagers). Il se distingue du fret aérien camionné, acheminé avec un statut aérien (via la Lettre de Transport Aérien) mais en camion. Seuls les trafics avionnés sont suivis de manière harmonisée dans les systèmes statistiques nationaux et internationaux.</i>
Géologistique	<i>analyse, en général du positionnement d'un territoire, mêlant des variables d'appréciation spatiales, infrastructurelles, économiques et logistiques.</i>
ITE Installation Terminale Embranchée	<i>ensemble d'équipements et d'installations ferroviaires reliant des sites privés (un entrepôt, une usine, un silo,...) aux voies du réseau ferré national.</i>

Ligne capillaire fret	<i>ligne du Réseau Ferré National sur lesquelles ne circulent que des trains de fret. Ce sont, en général, des petites lignes, électrifiées ou non mais souvent à voie unique. Il existe un enjeu fort autour de leur maintenance, dont le coût peut être élevé, en particulier rapporté aux trafics supportés.</i>
Logistique	<i>ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe (source Aslog)</i>
Logistique endogène	<i>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.</i>
Logistique exogène	<i>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.</i>
Médian(e)	<i>divise une population en deux groupes égaux. Ici la population est constituée des m² logistiques construits entre 1975 et 2015 (Sitadel). Si l'année médiane est 1993 alors il a été construit autant de m² avant qu'après 1993.</i>
Medlink	<i>structure créée en janvier 2015 par l'association du Grand port maritime de Marseille (GPMM), la Compagnie nationale du Rhône (CNR), Voies navigables de France (VNF) et les ports du bassin Rhône-Saône pour assurer la promotion et le développement du transport fluvial sur l'ensemble du bassin</i>
Multimodal(e)	<i>se dit d'une solution de transport utilisant successivement plusieurs modes. Par extension se dit d'un territoire offrant plusieurs solutions modales : route, ferroviaire, fluvial, aérien, A l'intérieur de la multimodalité on distingue l'Intermodalité, qui suppose que le recours successif à plusieurs modes se fasse sans manipulation de la marchandise elle-même mais par seule manipulation du contenant (conteneur, caisses,...).</i>
Petit/Grand Gabarit fluvial	<i>variable de segmentation (par la CEMT – Conférence Européenne des Ministres des Transports) du réseau fluvial, définie par : la taille des écluses, l'enfoncement (ou tirant d'eau) de la voie d'eau et la hauteur libre sous ponts (ou tirant d'air). La Classe I accepte des péniches (dites Freycinet) de 350 tonnes de chargement maximal ; la Classe VI des</i>
Plateformisation	<i>stratégie consistant à concentrer des entrepôts sur des zones dédiées à la logistique.</i>
Plate-forme multimodale	<i>plate-forme logistique disposant d'équipements (ITE et/ou quai fluvial) lui permettant d'être desservie par plusieurs modes de transport. Elle se distingue de la Plate-forme Intermodale qui intègre un chantier de transport combiné.</i>

Platooning	<i>conduite en peloton de camions en mode automatique.</i>
Quai public, quai à Usage Partagé	<i>quai mis à disposition de l'ensemble des clients installés sur un port, et qui peut être utilisé pour la manutention des marchandises. Il peut également être mis à disposition temporaire d'entreprises locales non implantées sur le port.</i>
RCEA	<i>Route Centre Europe Atlantique</i>
RTE-T	<i>réseaux ayant pour objet de promouvoir le transport durable et supprimer les goulets d'étranglement dans les infrastructures de réseaux essentielles)</i>
SRADDET	<i>Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Equilibre du Territoire</i>
Taux de plateformisation	<i>rapport entre les surfaces logistiques localisées sur des zones logistiques dédiées (conçues dès l'origine comme des zones à vocation logistique) sur l'ensemble des surfaces logistiques localisées dans des zones d'activités (qui peuvent être dédiées ou de fait c'est-à-dire conçues au départ comme des zones industrielles ou mixtes).</i>
Voies de service	<i>voie ferrée autre qu'une voie principale. Les voies de service sont principalement utilisées pour l'exploitation ferroviaire (trains en attente, par exemple). Elles ne peuvent pas constituer un point régulier de transfert (ou transbordement) rail-route.</i>
XXL (entrepôts)	<i>site d'une taille supérieure à 60 000 m²</i>
Zone logistique	<i>concentration de sites logistiques sur une zone d'activités dédiée ou mixte. La zone logistique est parfois confondue avec un Parc Logistique qui se caractérise par une offre immobilière locative, développée par un investisseur ou un promoteur privé ; sur un foncier isolé ou sur un foncier situé sur une zone.</i>