

OBSERVATOIRE REGIONAL des Transports

RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Lettre Info n°1

SOMMAIRE

1. France Logistique 2025, Stratégie nationale et gouvernance	1
2. « La performance logistique, levier de compétitivité économique », retour sur la conférence du 28 mars 2017 à Bordeaux	3
3. Étude sur la valorisation des Installations Terminales Embranchées en ex-Poitou-Charentes	6
4. L'approche territoriale de la logistique en Gironde	9
5. Logistique et transport de marchandises au service du développement économique et de l'aménagement du territoire dans le Sud aquitain	10
6. Atlas des entrepôts et des aires logistiques	11
7. Lancement du Schéma Régional des Carrières en Nouvelle-Aquitaine	12

1. France Logistique 2025, Stratégie nationale et gouvernance

Suite aux travaux de la Conférence Nationale sur la Logistique du 8 juillet 2015 qui se sont poursuivis par une réflexion collective entre l'État, les collectivités territoriales, les entreprises du secteur et d'autres acteurs de la profession (formation, enseignement...), la stratégie France Logistique 2025 a été présentée en mars 2016 par le gouvernement, avec un plan d'actions de l'État.

Faire de la France un pays leader dans le domaine de la logistique, facteur déterminant de compétitivité et de la transition énergétique pour la croissance verte et le climat, tel est l'objectif de cette stratégie nationale qui repose sur cinq axes :

- Faire de la plate-forme France, une référence mondiale en encourageant la dynamique logistique sur tout le territoire ;
- Développer le capital humain et faciliter la lisibilité de l'organisation logistique ;

- Faire de la transition numérique un vecteur de performance logistique ;
- Utiliser la logistique comme levier de transformation des politiques industrielles et de transition énergétique ;
- Instaurer et animer une gouvernance intégrée de la logistique.

Un **document cadre** recense les principales mesures identifiées par les acteurs pour faire progresser ce secteur. Ce document constitue une base sur laquelle les acteurs concernés, à tous les niveaux, par les enjeux de la logistique peuvent s'appuyer pour définir, renforcer, approfondir ou orienter leurs actions. Performance, innovation et territorialisation sont donc les maîtres-mots de cette feuille de route qui s'appuie sur 3 piliers :

- ✓ Une force attractive et humaine

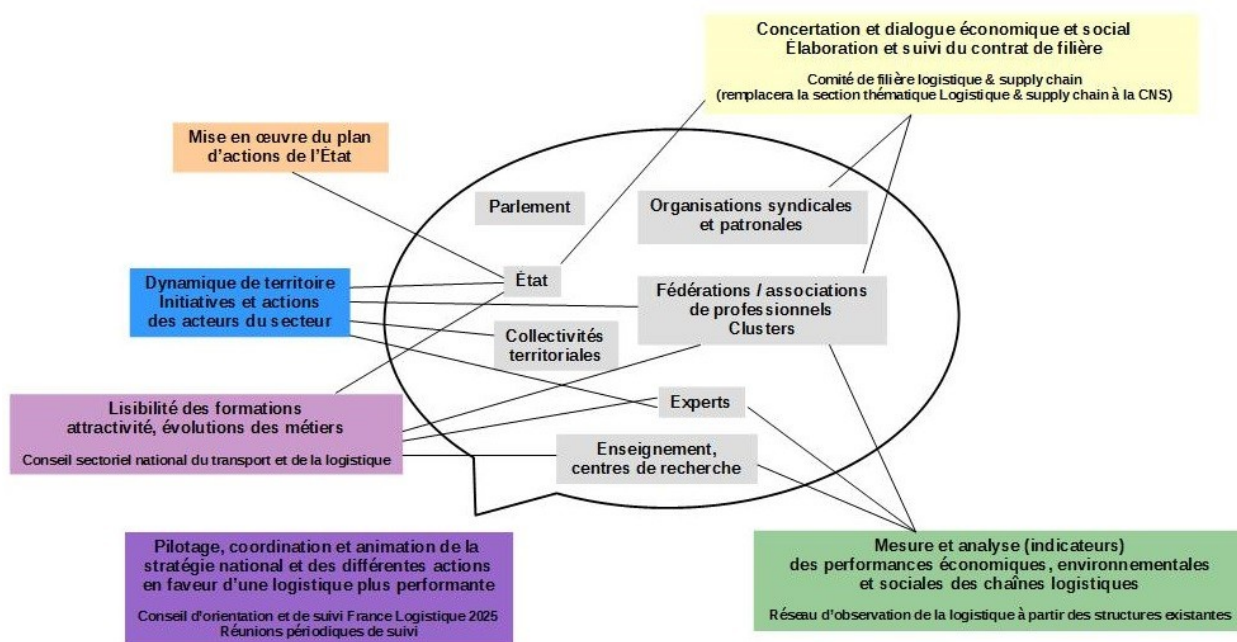
- Faire de la logistique un système performant pour la compétitivité de la France dans la concurrence internationale.
- Promouvoir et développer le capital humain dans le secteur de la logistique et de la supply chain.
- ✓ Une force territorialisée et en réseau
 - Accélérer, organiser, sécuriser et valoriser la production et la gestion des flux d'informations.
 - Développer l'offre multimodale de transport.
 - Développer la performance, la massification et la complémentarité des modes de transports pour une logistique durable et compétitive.
 - Faire de la logistique un atout territorial.
 - Accompagner le développement d'une logistique urbaine durable.
 - Simplifier l'action publique tout en assurant un environnement concurrentiel loyal.
- ✓ Une force durable et innovatrice
 - Bâtir une logistique responsable et durable.
 - Bâtir une logistique moderne et connectée.

L'appropriation de la dimension logistique à toutes les échelles du territoire est également un enjeu majeur pour faire de la logistique d'aujourd'hui et de demain un levier de l'économie et de l'emploi en France. Les collectivités territoriales ont un rôle important à jouer, et particulièrement les Régions, ce qui a amené à la signature, le 27 juin 2016, d'une plate-forme État-Régions qui contient des engagements communs pour prendre en compte au mieux les enjeux de logistique, de fret, et de développement local.

Pour poursuivre cette dynamique avec l'ensemble des parties prenantes, le Gouvernement a installé le 21 mars dernier, le conseil d'orientation et de suivi de la stratégie nationale, une instance de concertation qui rassemble tous les acteurs de la logistique (parlementaires, collectivités territoriales, représentants professionnels, organisations patronales et syndicales).

Alimentée par les retours d'expérience, elle a pour objectif d'assurer le suivi des actions menées par l'ensemble des parties prenantes dans le cadre de la feuille de route France logistique 2025.

France Logistique 2025 : une dynamique réelle grâce à la mobilisation concertée des acteurs



Crédit : MEEM

Pour plus d'informations :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/france-logistique-2025>

Le document-cadre est disponible sur le lien suivant :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/France%20Logistique%202025%20-%20Document-cadre-%20janvier%202017%20rev.pdf>

Contacts

Lucie PRILLARD (MEEM/DGITM/DST/Mission intermodalité Fret) : lucie.prillard@developpement-durable.gouv.fr

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine/SDIT/DMIF/DM) : fabienne.bogiatto@developpement-durable.gouv.fr

2. « La performance logistique, levier de compétitivité économique », retour sur la conférence du 28 mars 2017 à Bordeaux

« La logistique n'est pas un secteur économique parmi d'autres, elle est une fonction vitale de l'économie, un maillon essentiel de notre système productif et marchand ». C'est par ces mots que Patrick Seguin, Président de la CCI Bordeaux Gironde, a ouvert la conférence réunissant plus de 140 participants, aux côtés de Yohan David, Conseiller Bordeaux Métropole, et de Claude Samson, Président d'Afilog.

Organisée dans le cadre de la Semaine de l'Industrie 2017, cette 6^{ème} étape du Tour de France de la Logistique organisé à Bordeaux a permis à Claude Samson, Président d'Afilog, de rappeler l'importance de la logistique, 5^e secteur économique en France, employant directement 1,6 millions d'emplois, recruteur et ascenseur social. Le gouvernement reconnaît aujourd'hui l'importance économique et sociale de la logistique dans le cadre de la stratégie nationale France Logistique 2025.

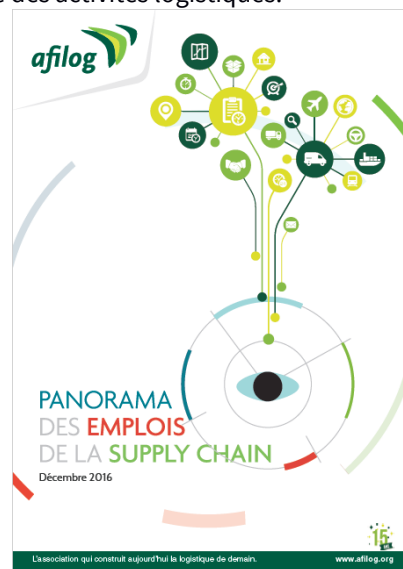


La région Nouvelle-Aquitaine est un territoire essentiel dans l'armature logistique de la France, la métropole bordelaise se trouvant sur la dorsale Atlantique jusqu'à l'Espagne.

Après la mise en perspective de travaux et d'études sur la logistique, cette rencontre a permis de créer des liens et des échanges entre acteurs privés et acteurs publics, autour de tables rondes portant sur les logiques d'implantations des plates-formes, les évolutions et innovations architecturales des bâtiments.

Panorama des emplois de la supply chain

Afilog a publié en décembre 2016 un « Panorama des emplois de la supply chain » avec le développement d'un Observatoire fondé sur une approche plus complète des activités logistiques.



Cette démarche, en partenariat avec Aslog, TLF, FNTR et le Pôle d'Intelligence Logistique (Pil'es) a pour enjeu de prendre la mesure du poids de l'emploi dans la logistique au sein des activités économiques, et de contribuer aux travaux en cours, notamment ceux de la stratégie nationale France Logistique 2025.

En France métropolitaine, en 2013, la logistique compte 1,607 millions d'emplois soit 11 % des emplois salariés. 85 % sont en CDI, plus de 90 % sont des temps complets, 60 % ont entre 40 et 60 ans, et la part d'encadrement est de 20 %.

La logistique est un secteur pourvoyeur d'emplois pérennes à temps plein.

Un zoom régional Nouvelle-Aquitaine propose un éclairage sur l'une des cinq plus grandes régions logistiques françaises en termes de nombre d'emplois avec **146 530 emplois**, soit 10,7 % des emplois salariés. Les données devraient être réactualisées en 2018.

Pour plus d'informations :

http://www.afilog.org/depeches/457-Presentation_du_Panorama_de_l_emploi_de_la_Supplychain

La Maison du Transport et de la Logistique a été invitée à rebondir sur ces données nouvelles, tout en faisant part des besoins exprimés par les entreprises du secteur qui font face à certaines problématiques telles que la tendance de la nouvelle économie, entre autre avec le e-commerce, à réduire l'espace et le temps entre le

producteur et le consommateur, ou encore la raréfaction et le prix du foncier. Pour les entreprises, il est nécessaire de réfléchir à un lieu d'échanges et de concertation entre le secteur public et les entreprises.

Mise en perspective des dernières études logistiques réalisées en région

- ✓ **le Schéma régional des plate-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine**, (CERTA - Cellule Économique Régionale des Transports en Aquitaine, Elan, 2015). L'étude a fait ressortir 4 territoires pertinents : le pôle Béarn/Pays-Basque/Dax/Mont-de-Marsan, le pôle Girondin, le pôle Agen/Villeneuve/Marmande, et le pôle Périgueux/Bergerac, et a permis de définir des leviers d'actions possibles à expérimenter et à mettre en œuvre.

Pour plus d'informations :

<https://www.certa-aquitaine.org/index.php/nos-etudes>

- ✓ **L'approche territoriale de la logistique en Gironde** (DDTM de la Gironde, Samarcande, 2016). L'étude a été réalisée dans le cadre de l'Inter-Scot girondin - démarche de coordination initiée par l'État et le Conseil départemental de la Gironde - qui s'est saisi de la question de la logistique en Gironde avec la perspective de co-construire « un schéma d'accueil et de développement des sites d'activités logistiques, intégrant la relance de l'ambition portuaire et du transport fluvial ». Son approche par territoire de SCOT et filières est intéressante pour une sensibilisation des décideurs sur les enjeux de la logistique sur leur territoire. Le potentiel de cette étude pourrait être utilisé par la mise en place d'un espace de coordination entre les acteurs et les territoires.



Des logiques d'implantation

Le fonctionnement et l'organisation de la chaîne logistique pour répondre aux besoins économiques régionaux, nationaux et internationaux (approvisionnement, production et distribution) implique des logiques d'implantation de plates-formes et ce, dans un contexte de sobriété foncière et de raréfaction des terrains, de restructuration des réseaux logistiques des grands acteurs, et d'évolution des besoins en e-commerce.

En Gironde, au sud-ouest de Bordeaux, la commune de Cestas détient la zone logistique la plus importante de la Nouvelle-Aquitaine avec plus de 100 hectares développés et près de 275 000 m² d'entrepôts.

Quel intérêt à être implanté dans ou à proximité d'une métropole? La proximité d'une métropole offre un bassin d'emplois conséquent, et une offre de formation intéressante permettant l'accueil de stagiaires et/ou apprentis. Outre la localisation, c'est l'accès aux axes routiers structurants (rocade et autoroutes) qui est un critère d'implantation, d'autant plus important pour le e-commerce.

On observe par ailleurs un phénomène de massification avec des plateformes de taille de plus en plus importante, plutôt que des plateformes de taille moindre, disséminées sur le territoire pour un même volume ; la massification permettant une optimisation à la fois des flux, mais aussi des stocks.

Innovation architecturale de la logistique

À la question les entrepôts logistiques sont-ils des bâtiments comme les autres, la réponse est non. D'une part esthétiquement, les bâtiments ayant bien évolué depuis dix ans, et d'autre part, par l'influence de la loi Grenelle, entre autre, qui a conduit à des évolutions majeures dans la construction des bâtiments logistiques (charges énergétiques, éclairage LED, efficacité énergétique, sécurité...). À ce jour, la demande d'innovation architecturale est grandissante pour les grandes enseignes. La tendance est à la hauteur des bâtiments (entre 24 et 35 m) du fait de la rareté du foncier.

La **certification NF HQE Bâtiments Tertiaires** - Neuf ou Rénovation est destinée à tout acteur désirant valoriser les performances énergétiques, environnementales, de santé et de confort de leurs bâtiments, privés ou publics. L'adaptation du référentiel de certification « NF HQE™ Bâtiments tertiaires » aux plateformes logistiques a été réalisée en 2008 dans le cadre d'une collaboration entre la

commission développement durable de l'Afilog et Certivéa, l'organisme certificateur. La charte Afilog qui existait depuis 2007, ainsi que les retours d'expérience des membres de l'Association, ont permis d'obtenir un référentiel spécifique à la logistique. Les exigences abordées dans la charte Afilog, qui n'existaient alors pas dans le référentiel HQE™, concernaient deux thèmes spécifiques : les conditions de travail et l'adaptation du bâtiment au process. De cette réflexion commune est née, au sein du processus de certification, un « Classement Afilog » en plus de la certification NF HQE™.

Par ailleurs, la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) a été modifiée pour intégrer le nouveau régime d'enregistrement. La logistique est la première concernée.

Les projets de La Poste Immo et du MIN de Bordeaux Brienne sont des exemples locaux de démonstrateurs de bâtiments innovants, que ce soient dans leurs usages, sous l'angle de la performance économique des entreprises et de l'attractivité du territoire.

La Poste Immo a pour projet la construction d'un hôtel de logistique urbain sur environ 4 500 m² dans le quartier Bordeaux-Bacalan. Le bâtiment sera partagé, s'agissant d'une mutualisation d'espace entre les

opérateurs du groupe (Chronopost, DPD...) dans une approche de temps partagé, par créneaux horaires. Il servira de modèle en test qui pourrait permettre de densifier l'utilisation.

Le MIN de Bordeaux Brienne (Marché d'Intérêt National) a quant à lui un projet de restructuration afin de mieux s'intégrer dans le nouveau quartier Euratlantique qui se développe à l'entour. Un plan stratégique « Brienne 2020 » a été réalisé dans le but de renforcer l'attractivité commerciale du site et élargir ses fonctionnalités (développement du numérique). Il sera à l'avenir plus ouvert sur la ville, mais aussi plus moderne dans sa façon d'organiser la logistique des marchandises.

Cette 6^{ème} étape du Tour de France de la Logistique a fait ressortir la volonté de développer une concertation entre les professionnels et entreprises d'un côté, et les collectivités territoriales et élus de l'autre. La logistique est un secteur qui occupe une place importante dans l'économie, et qui a particulièrement évolué ces dix dernières années, tant par l'évolution des contraintes environnementales (bâtiment), que par les contraintes spatiales de plus en plus marquées (foncier). L'appropriation de cette filière par les acteurs locaux est une condition nécessaire à son renforcement.



3. Étude sur la Valorisation des Installations Terminales Embranchées en ex-Poitou-Charentes

Finalisée en novembre 2016, l'étude sur la Valorisation des Installations Terminales Embranchées (ITE) en Poitou-Charentes a été pilotée par la DREAL, avec le soutien de l'ORT, et réalisée par les cabinets d'études Samarcande et Egis. Elle fait suite à une des préconisations de l'« étude sur le potentiel fret ferroviaire en Poitou-Charentes » (EGIS, juin 2014, présentée à l'Assemblée générale de l'ORT le 25 juin 2014) sur laquelle la DREAL a souhaité poursuivre ces réflexions. Ces deux études rentrent plus largement dans la volonté de redonner une place d'avenir au mode ferroviaire dans le transport de marchandises, au regard de la loi 2009-967 du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement fixant comme objectif de faire évoluer de 14 à 25 % la part de marché des modes massifiés à l'horizon 2022.

L'étude sur la valorisation des ITE se décline en trois phases :

- La caractérisation des ITE sur le territoire et la sélection d'ITE à enjeux ;
- La description des installations ferroviaires sélectionnées, et la mise à jour d'une demande potentielle et des projets de mutualisation via la conduite d'ateliers filières et territoires ;
- L'approfondissement de la réflexion autour de certaines actions proposées permettant de poursuivre la démarche au-delà de l'étude et de mettre en œuvre des outils opérationnels d'aide à la mutualisation.

Caractérisation des ITE sur le territoire et identification d'ITE à enjeux (Cf. page 7)

La région ex-Poitou-Charentes compte 60 équipements ferroviaires potentiellement mutualisables, à savoir des ITE, des cours marchandises, et des voies de services (hors réseau ferré géré par le Grand Port Maritime de La Rochelle). Dans le cadre de l'étude, les 60 sites répertoriés ont fait l'objet de fiches individuelles.

Une première étape de filtre a consisté à exclure de l'analyse les ITE et cours de fret disposant de caractéristiques techniques inadaptées à la pratique : un accès routier aux voies ferrées de transbordement entre rail et route non adapté et des ITE trop courtes.

De là, 22 sites sur les 60 ont été exclus de l'étude. Les 38 sites retenus ont bénéficié d'une description technique et détaillée, selon 20 critères répartis dans 6 grandes familles (caractéristiques de la voie ferrée desservant l'installation ferroviaire terminale, qualité de l'accès routier à l'installation terminale ferroviaire...).

Une analyse multicritères a permis d'établir un classement des ITE les plus adéquates pour devenir des « ITE mutualisées ». Cette évaluation technique a conclu à la prédominance de 13 sites ferroviaires terminaux remarquables en région ex-Poitou-Charentes, dont 7 ont répondu favorablement pour poursuivre la démarche mise en œuvre par la DREAL : (Cf. page 8)

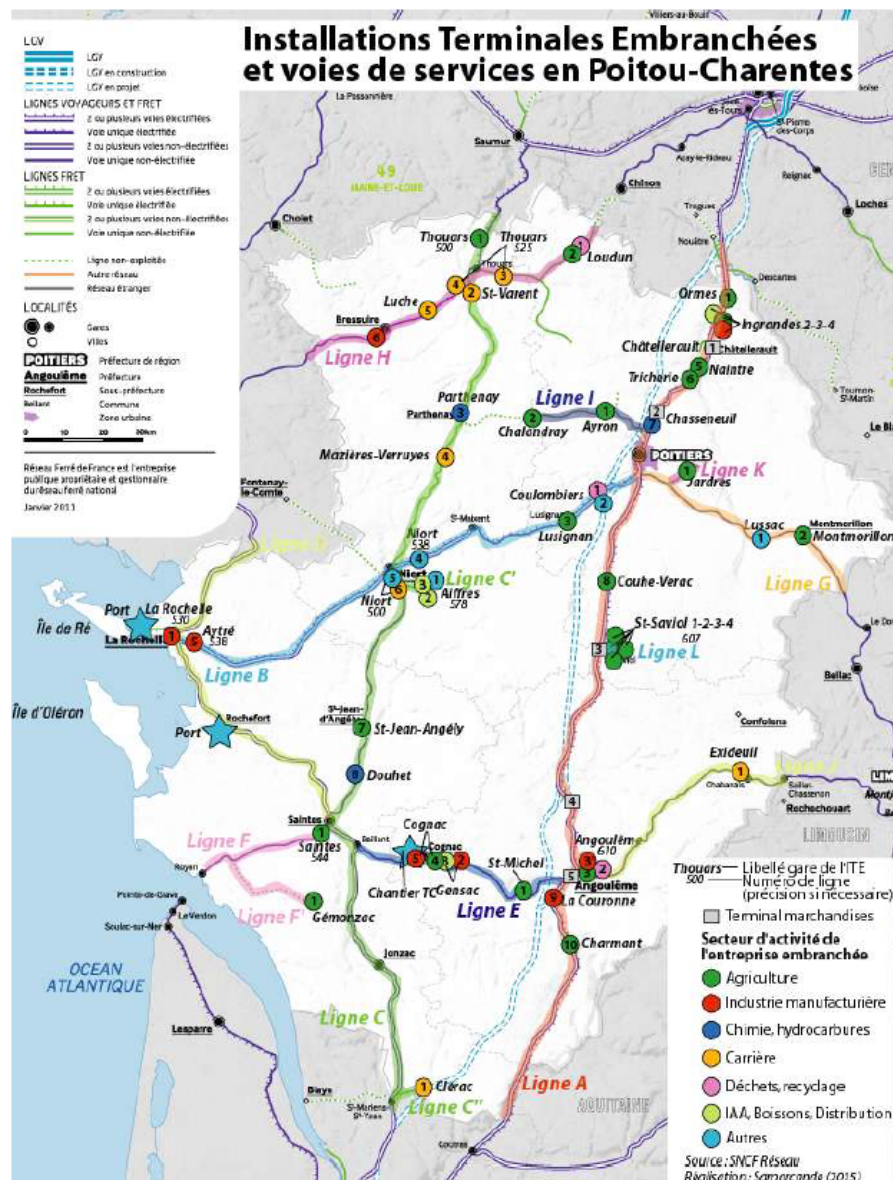
- Ingrandes zone de Sainte Ustre – Fonderie du Poitou, Communauté de Communes les Portes du Poitou, avec présence également de Coop Atlantique ;
- Chasseneuil-du-Poitou – Grand-Pont – SNCF Réseau (actuellement base travaux) – LGV ;
- Châteaubernard (Cognac) – Grenier du Roy ;
- Villognon – actuellement base travaux LISEA ;
- Zone d'activité de Coulombiers – CC Pays Melusin ;
- Saint-Varent (Thouars) – Sté Roy ;
- Saintes – Charentes Alliance.

Description des installations ferroviaires sélectionnées, et mise à jour d'une demande potentielle et des projets de mutualisation via la conduite d'ateliers filières et territoires

Dans une visée plus opérationnelle de mutualisation des installations, les entreprises ont été conviées à des ateliers permettant la rencontre des « offreurs » (entreprises disposant d'une ITE et prêtes à y traiter d'autres trafics que les siens) et des « demandeurs » (entreprises désireuses d'utiliser le fer mais ne disposant pas d'un site embranché/embranchable). Ces ateliers ont ainsi permis de faire émerger des projets, d'entendre les avantages et freins perçus, et d'identifier les leviers pouvant être mobilisés afin de faciliter la démarche et poursuivre le travail engagé dans le cadre de l'étude.

Quatre ateliers ont été organisés les 15 et 16 juin 2016, des ateliers filières (céréales, matériaux) et des ateliers territoires (Vienne, Multipôles), permettant de mettre à jour un certain nombre de constats majeurs quant à l'utilisation du mode ferroviaire et à la mutualisation des installations ferroviaires terminales (une attente de mise en relation et d'aide à la mise en œuvre au travers d'un « catalogue » des possibles, un manque de connexion inter-filières...).

À partir de là, un plan d'actions a été proposé, s'articulant autour de 2 axes stratégiques issus des ateliers et de 7 actions répondant aux enjeux inhérents, résultant de trois constats principaux :



- La mutualisation est une démarche d'entreprises ;
 Les acteurs qui envisagent de mutualiser leur propre ITE ou qui ont des besoins sont en attente d'informations, d'échanges d'expérience et de rencontres avec les professionnels ;
- Les acteurs publics et institutionnels ne peuvent intervenir dans des partenariats d'essence fondamentalement privée mais ont un rôle à jouer (animation, diffusion d'information...).

Axes stratégiques	Intitulé action
A/ Porter à connaissance	1. Valorisation des résultats de l'étude 2. Élaboration d'un guide ITE mutualisée 3. Création d'un club logistique régional 7. Harmonisation de la démarche à l'échelle nationale
B/ Mise en relation	3. Création d'un club logistique régional 4. Organisation de rencontres au niveau local 5. Création de comités de lignes 6. Bourse du fret ferroviaire

Approfondissement de la réflexion autour des actions 2 et 3 (ci-dessus), sélectionnées avec le maître d'ouvrage, permettant de poursuivre la démarche au-delà de l'étude, entre autre dans le cadre d'un ORT Nouvelle-Aquitaine, et de mettre en œuvre des outils opérationnels d'aide à la mutualisation.

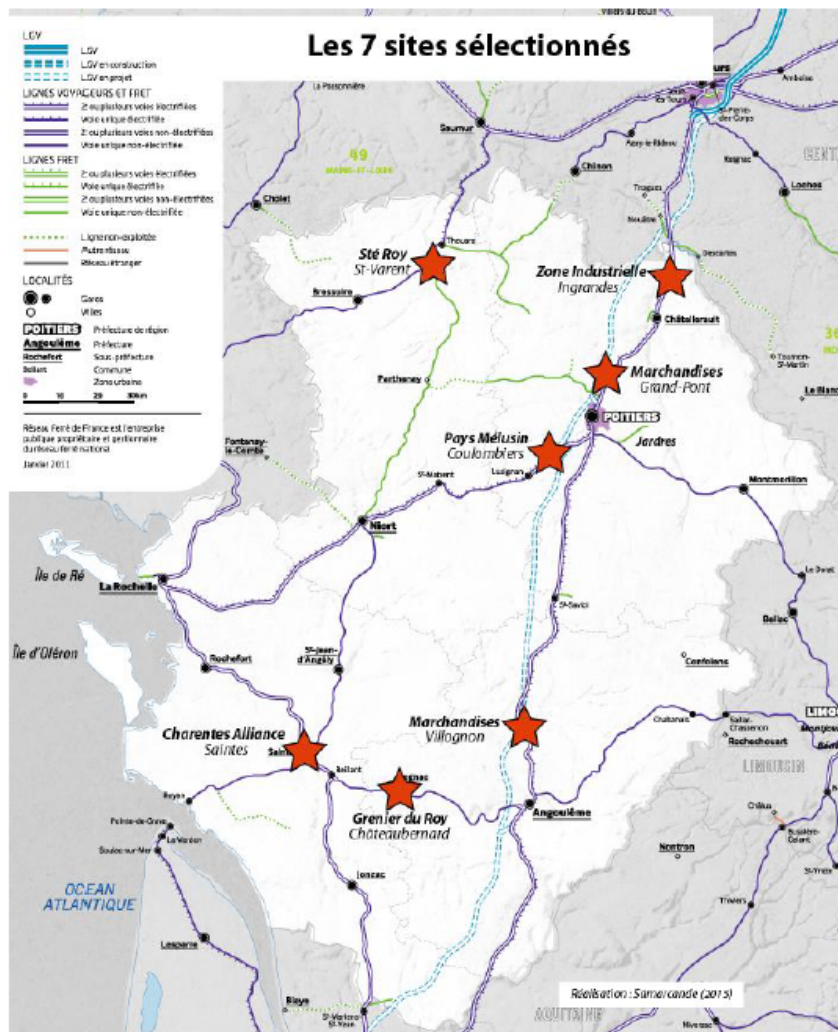
Les ateliers ont mis en évidence un besoin d'information sur les ITE « disponibles » à la mutualisation, et sur la démarche et les protocoles à mettre en œuvre, d'où les préconisations quant à l'élaboration d'un guide de la mutualisation des ITE. Aucun guide de la mutualisation des ITE n'existe à ce jour. En revanche, un guide pour la création d'un embranchement ferroviaire a été édité en juillet 2015 en ex-Midi-Pyrénées : « Concevoir le raccordement d'un parc d'activités ou d'une entreprise au réseau ferré national – Guide à l'attention des porteurs de projet ». Il

propose des questionnements et problématiques à résoudre en amont de la création de ce type d'infrastructure. Ces travaux peuvent constituer une base intéressante.

Le futur guide sur la mutualisation des ITE pourrait ainsi présenter le contexte du monde ferroviaire et la situation du secteur au niveau régional ainsi que les éléments plus pratiques et opérationnels sur les modalités de la mutualisation en région (avantages attendus de la démarche, grandes étapes de mise en œuvre d'une mutualisation, modèles de contractualisation, carte et fiches commerciales des ITE mutualisables...).

Les ateliers ont fait par ailleurs ressortir un besoin d'informations, de rencontres et de partages d'expériences entre les entreprises ne relevant pas de la même filière. La création d'un club logistique est apparue comme une action possible. Un benchmark des clubs logistiques en France a été réalisé dans le cadre de l'étude. Il met notamment en évidence une volonté commune de partage de l'information, de sensibilisation aux problématiques clés de la logistique et du transport, des thématiques communes et/ou spécifiques issues des caractéristiques du territoire ou de la conjoncture, une présence variable des acteurs publics...

Le club logistique peut être un lieu favorable à la communication et à l'élaboration d'un guide.



Les sept sites cibles :

- Ingrandes zone de Sainte Ustre - Fonderie du Poitou, Communauté de Communes les Portes du Poitou, avec présence également de Coop Atlantique,
- Chasseneuil-du-Poitou – Grand-Pont - SNCF Réseau (actuellement base travaux),
- Châteaubernard (Cognac) – Grenier du Roy,
- Villagonon – actuellement base travaux LISEA,
- Zone d'activité de Coulombiers – CC Pays Melusin.
- Saint-Varent (Thouars) – Sté Roy.
- Saintes – Charentes Alliance.

Contacts

Philippe BAYER (DREAL Nouvelle-Aquitaine/SDIT/DMIF/DM) : philippe.bayer@developpement-durable.gouv.fr

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine/SDIT/DMIF/DM) : fabienne.bogiatto@developpement-durable.gouv.fr

Les 3 phases du rapport d'étude sont téléchargeables sur :

- http://www.ort-poitou-charentes.asso.fr/wp-content/uploads/2017/03/phase1_rapport-1.pdf
- http://www.ort-poitou-charentes.asso.fr/wp-content/uploads/2017/03/phase2_rapport.pdf
- http://www.ort-poitou-charentes.asso.fr/wp-content/uploads/2017/03/phase3_rapport.pdf

4. L'approche territoire de la logistique en Gironde

Dans la dynamique de la démarche 2015 de stratégie nationale « [France Logistique 2025](#) », et alors que la Cellule Économique Régionale des Transports d'Aquitaine (CERTA) terminait, à la même époque, l'élaboration du [schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales](#), la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde a initié une étude complémentaire d'échelle girondine, en associant de nombreux partenaires (InterSCoT girondin, CCI, Département, DREAL...). Elle a voulu s'assurer qu'entre l'échelle régionale et celle de la Métropole, les projets des territoires girondins étaient bien pris en considération et que les études existantes venaient bien nourrir les projets et outils de planification des territoires – SCoT (schéma de cohérence territoriale) et PLU (plan local d'urbanisme). L'étude a été confiée au bureau d'études spécialisé Samarcande.

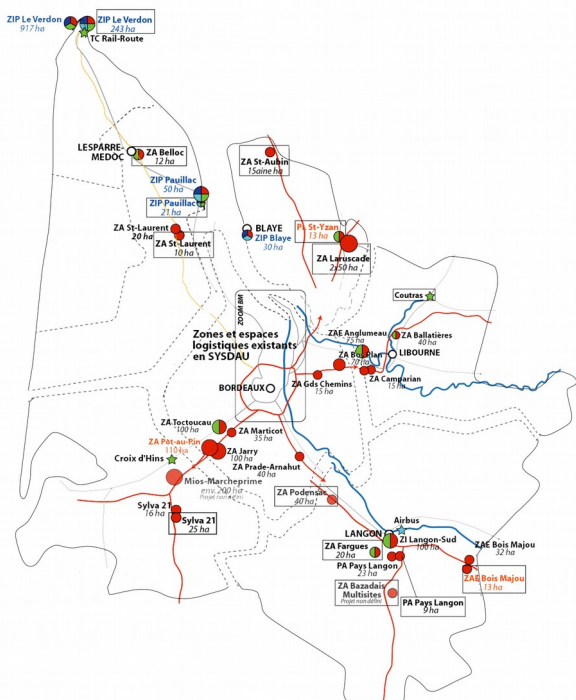
L'étude met en valeur les forces et les faiblesses de la logistique en Gironde, mais surtout la nécessité de réfléchir aux complémentarités à construire entre territoires girondins.

Une analyse opérationnelle par grands territoires de SCoT et par filières est réalisée, afin de mettre en valeur les projets des territoires et les attentes des entreprises.

L'étude montre que la Gironde peut potentiellement profiter davantage de sa situation favorable sur un corridor logistique de niveau européen ralliant la péninsule ibérique à l'Europe du Nord. Elle peut également davantage utiliser et optimiser son patrimoine existant d'intermodalité. Enfin, et ce sont certainement les points les plus essentiels, l'étude invite à instaurer une réflexion coordonnée entre territoires girondins et à faire vivre une culture partagée entre collectivités, aménageurs et entreprises.

Un temps de partage de l'étude, organisé sous l'égide de l'InterSCoT et accueilli par la Haute-Gironde, a réuni environ cinquante participants - élus, chefs d'entreprises, services de l'État et des collectivités - le 12 octobre 2016.

L'étude peut être présentée à d'autres occasions et plusieurs territoires sont en train d'organiser des ateliers spécifiques.



Visite de l'entreprise Pagès à Saint-Mariens

Le rapport d'étude :

http://www.gironde.gouv.fr/content/download/34088/240867/file/Rapport_logistique_Gironde-nov.2016.pdf

Contacts

Direction départementale des territoires et de la mer de la Gironde
mission observation et stratégies territoriales
05.56.24.84.29 - ddtm-most@gironde.gouv.fr

Samarcande TLT

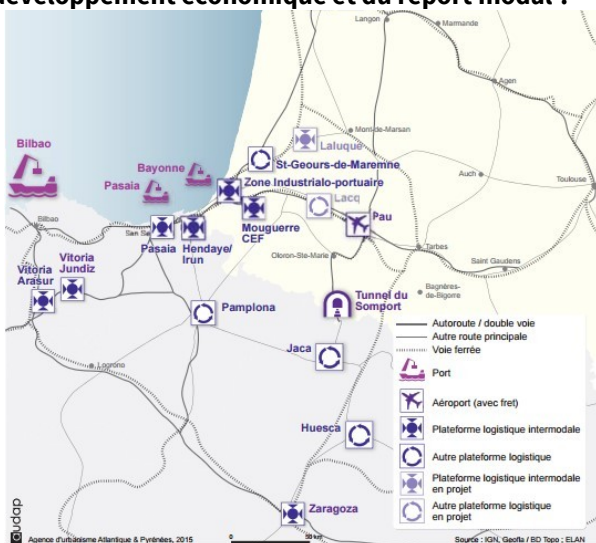
50-52, rue Edouard Pailleron - 75019 PARIS
01.53.19.81.01 - pduong@samarcande.fr

5. Logistique & Transport de marchandises au service du développement économique et de l'aménagement du territoire dans le Sud aquitain

La réalisation de projets concertés d'organisation de la logistique et des transports de marchandises se poursuit dans le pôle Sud Aquitain transfrontalier. Elle vise à promouvoir des actions liées au développement économique et à l'aménagement durable du territoire. Un séminaire important avait été organisé sur le sujet en juillet 2015.

L'animation par l'Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUDAP) d'un comité de pilotage multi partenarial se poursuit pour le compte de ses membres et partenaires (État, Région, Port de Bayonne, OFP, Organisations professionnelles des transports routiers...). Elle vise à mettre en cohérence les actions engagées. Celles-ci s'inscrivent dans la mise en œuvre du schéma régional des plateformes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine porté par la CERTA et le schéma directeur d'aménagement du port de Bayonne (SDA). Les actions engagées s'articulent en outre avec les stratégies nationales qui ont été définies (France Logistique 2025).

Sites existants - Infrastructures et projets logistiques... Quelle coordination au service du développement économique et du report modal ?



En 2017, les membres de ce comité ont débattu de l'articulation des différentes actions et projets en cours de définition : montée en puissance de l'OFP Sud-Ouest et complémentarités des équipements à créer entre le Centre Européen de Fret de Mouguerre (CEF) et le port

(atelier de maintenance wagons/locomotives), travaux engagés dans le SDA du port de Bayonne, état d'avancement du projet d'aménagement de la plateforme de Lалуque dans les Landes et des projets espagnols, etc.

Une des actions portait sur le développement de la filière logistique locale et l'analyse de son fonctionnement notamment en lien avec la redéfinition du positionnement du CEF. Les conclusions des études réalisées par l'AUDAP soulignent le rôle indispensable des entreprises logistiques implantées sur le site dans l'économie locale ainsi que dans la gestion de l'avant-dernier et du dernier kilomètre de livraison des marchandises en ville. Cette thématique a d'ailleurs fait l'objet d'une conférence et d'un « Cahiers de l'AUDAP » soulignant entre autre les impacts de l'évolution du e-commerce.



Le CEF : pôle logistique multimodal

Par ailleurs, les travaux réalisés sur les perspectives de développement ferroviaire du CEF en complémentarité avec les autres plates-formes régionales et celles du Pays Basque Espagnol, ont révélé un fort potentiel de croissance qui se vérifie d'ores et déjà et nécessite des aménagements spécifiques. Le Syndicat Mixte du CEF (Agglomération Pays Basque / Département 64) s'est ainsi doté d'une stratégie de développement et d'aménagement de la plus importante plate-forme logistique avant l'Espagne sur le corridor 4 du RTET et souhaite la mettre en œuvre dès 2017 avec l'appui de l'AUDAP. L'ensemble des partenaires s'accordent sur la nécessité que les orientations stratégiques définies et que les différents projets soient considérés dans les documents d'urbanisme et de planification (PLUi, SCOT, SRADDET) afin de garantir leur développement et les conditions nécessaires à leur fonctionnement. L'AUDAP travaille en ce sens à un « porter à connaissance » auprès de l'agglomération Pays Basque, des Syndicats Mixtes de SCOT et de la Région.

Pour plus d'informations :

Transports de marchandises et logistique : Quels enjeux de développement et d'aménagement pour nos territoires ?
 Fonctionnement logistique : Béarn - Sud Landes - Pays Basque
 La livraison du dernier kilomètre doit-elle transformer l'organisation de la ville?
 Cahiers de l'Audap #12 : Logistique urbaine - Nouveaux enjeux, nouvelles réponses

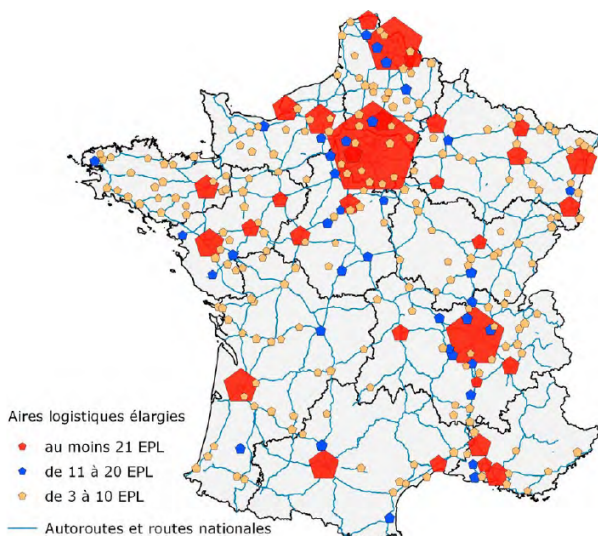
Contact AUDAP

Marc Trinqué
 05.59.46.50.16
m.trinque@audap.org

6. Atlas des entrepôts et des aires logistiques

Le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer a publié, en mars 2017, et pour la première fois, un Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015, décliné dans les régions. Cette publication s'inscrit dans la volonté affichée par la stratégie France Logistique 2025 de mieux connaître les différents acteurs de la chaîne logistique. Dans ce cadre, l'Atlas offre un certain nombre de cartes et de données détaillant l'implantation et les principales caractéristiques des aires logistiques.

Localisation des aires logistiques élargies



Note : cette carte représente l'implantation et l'importance des aires logistiques dites « élargies » sur le territoire. Chaque pastille représente une aire logistique. La taille de la pastille est proportionnelle au nombre d'EPL de plus de 5 000 m² présents dans cette aire. Ainsi, la pastille la plus importante, centrée autour de Paris, ne représente pas l'étendue géographique de cette aire logistique, mais indique un grand nombre d'EPL de plus de 5 000 m² présents dans celle-ci. De par l'important nombre d'EPL de cette aire, sa représentation cherche les aires logistiques les plus proches.

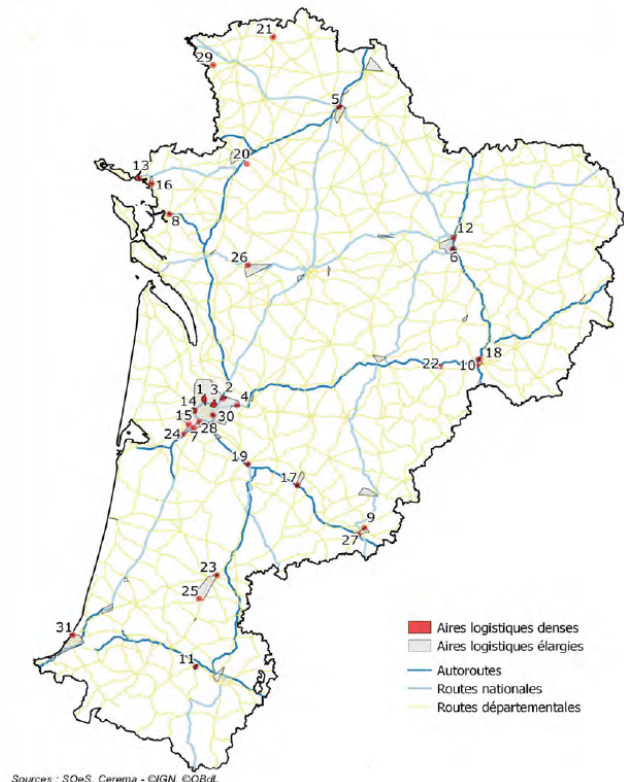
Sources : S'ovS, Cerema - ©IGN, ©OBdL

Fin 2015, 4 432 entrepôts ou plates-formes logistiques (EPL) de plus de 5 000 m² sont recensés en France métropolitaine, dont un tiers est exploité par des entreprises du transport et de l'entreposage. Ils se concentrent dans la moitié Nord de la France et en Auvergne-Rhône-Alpes. La plupart des EPL sont localisés dans des aires logistiques, dont les plus importantes se situent autour de Paris, Lyon et Lille.

En région Nouvelle-Aquitaine, 357 entrepôts ou plates-formes logistiques de plus de 5 000 m² sont recensés fin 2015, représentant 5,18 millions de m² et positionnant la région en 6^e position. 23 % des EPL sont exploités par des sociétés dont l'activité principale est le transport et l'entreposage, une part inférieure à la moyenne nationale. Le reste est exploité pour compte propre (un

tiers par le commerce, un tiers par l'industrie manufacturière, et 10 % pour le reste des activités). Ces travaux distinguent les aires logistiques dites élargies c'est-à-dire un territoire composé d'au moins trois EPL de plus de 5 000 m² et sur lequel chaque EPL est localisé à moins de six kilomètres d'un autre EPL de la même aire logistique. 63 % des EPL en région sont intégrés à des aires logistiques élargies alors que la répartition nationale atteint 81 %. De la même manière, on définit des aires logistiques dites denses en réduisant la distance maximale entre deux EPL à deux kilomètres (36 % des EPL de plus de 5 000 m²). Ces aires logistiques maillent le territoire autour des principales agglomérations de la région, et près des axes routiers structurants. Bordeaux et les alentours étant la principale aire logistique élargie de la région. Au 31 décembre 2014, 45 000 personnes étaient salariées (hors intérimaires) dans les professions relevant de l'entreposage et de la manutention, soit 2,2 % de l'emploi total régional.

Localisation des aires logistiques en Nouvelle-Aquitaine



Pour plus d'informations :

<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2669/1987/atlas-entrepots-aires-logistiques-france-2015.html>

7. Lancement du Schéma Régional des Carrières en Nouvelle-Aquitaine

La loi ALUR du 23 mars 2014 a institué les Schémas Régionaux des Carrières (SRC) qui viennent remplacer les actuels Schémas Départementaux des Carrières (SDC), avec entrée en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2020. Le schéma « **définit les conditions générales d'implantation des carrières et les orientations relatives à la logistique nécessaire à la gestion durable des granulats, des matériaux et des substances de carrières dans la région. Il prend en compte l'intérêt économique national et régional, les ressources, y compris marines et issues du recyclage, ainsi que les besoins en matériaux dans et hors de la région, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la préservation de la ressource en eau, la nécessité d'une gestion équilibrée et partagée de l'espace, l'existence de modes de transports écologiques, tout en favorisant les approvisionnements de proximité, une utilisation rationnelle et économe des ressources et le recyclage. Il identifie les gisements potentiellement exploitables d'intérêt national ou régional et recense les carrières existantes. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de limitation et de suivi des impacts et les orientations de remise en état et de réaménagement des sites** » (extrait de l'article L 515-3 du Code de l'environnement).

Le Schéma Régional des Carrières est élaboré par le préfet de région qui préside le Comité de Pilotage. En Nouvelle-Aquitaine, la réunion d'installation du Comité de Pilotage du futur schéma a eu lieu le 26 janvier 2017, réunissant des représentants de l'État, des représentants et élus du Conseil Régional et des collectivités territoriales, des représentants de professionnels, des représentants d'associations de protection de l'environnement... Au cours de cette réunion, les modalités d'élaboration et de concertation

du futur schéma régional des carrières ont été présentées, parmi lesquelles la création de quatre groupes techniques thématiques: « Ressources », « Besoins », « Développement Durable » et « Logistique ». Composés des membres du COPIL, ces groupes ont pour mission d'élaborer une partie du projet du schéma, et de participer à l'élaboration du diagnostic de la situation actuelle de l'approvisionnement en matériaux, à l'analyse des enjeux et à l'établissement de scénarios d'approvisionnement dans une approche prospective à douze ans.

L'Observatoire Régional des Transports, en tant que membre du COPIL, s'impliquera dans le groupe Logistique (logistique des ressources géologiques et issues du recyclage, modes de transport – infrastructures).

Parallèlement, la DREAL Nouvelle-Aquitaine avec l'appui de l'ORT a lancé une **Étude sur l'opportunité et la faisabilité de projets de plates-formes embranchées de stockage des matériaux de carrières en région Nouvelle-Aquitaine**. Cette étude est confiée au bureau d'étude BG Ingénieurs Conseil avec l'appui du cabinet Julien Lebourgeois, un cabinet de conseil en stratégie spécialisé dans les secteurs du bâtiment et de la construction. L'étude se décompose en trois phases : un état des lieux du transport des matériaux de carrières, des propositions sur la localisation de plates-formes embranchées pertinentes au regard des enjeux de la filière, et enfin une analyse des aspects économiques, juridiques, politiques, écologiques et techniques pour un projet opérationnel. Cette étude viendra alimenter les réflexions du groupe de travail Logistique du Schéma Régional des Carrières.

Pour plus d'informations :

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/schema-regional-des-carrieres-src-a1760.html>

Contacts

Virginie ALBERT (DREAL Nouvelle-Aquitaine/SPN/DERM/DPPERM) :
virginie.albert@developpement-durable.gouv.fr

Fabienne BOGIATTO (DREAL Nouvelle-Aquitaine/SDIT/DMIF/DM) :
fabienne.bogiatto@developpement-durable.gouv.fr