



UNE GOUVERNANCE DÉTERMINANTE POUR FAIRE VIVRE CE SCHÉMA !

Ce **plan d'opérations** vise à permettre l'organisation logistique et multimodale du territoire, au service du développement durable de l'économie productive et présentielle. Ce schéma constitue une référence commune à l'ensemble des acteurs économiques aquitains.

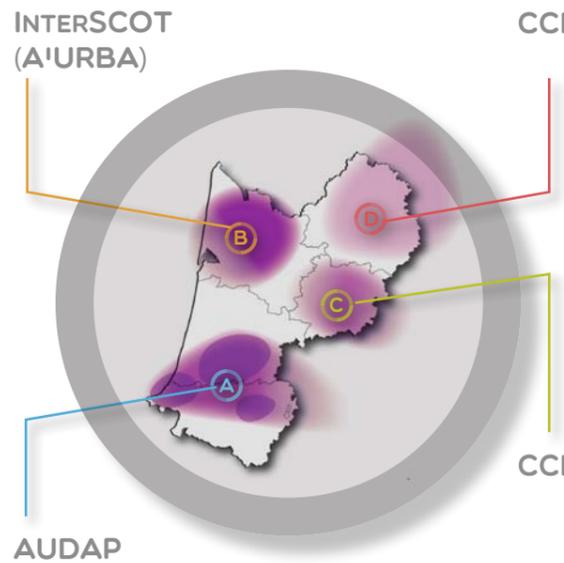
Les moyens d'actions envisagés qui composent ce plan d'opérations ont vocation à être déclinés à l'échelle de chacun des sous-espaces aquitains, à l'interface public/privé.

Le choix de la gouvernance sera déterminant pour faire vivre ce schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales. C'est ce que propose **l'opération 7** du présent schéma, qui vise à « **assurer les prises de décision adaptées aux enjeux** » et sera engagée dès 2015.



Plus de
130 acteurs
déjà mobilisés !

DES ANIMATEURS-CHEFS DE FILE RÉUNISSANT LES DÉCISIONNAIRES DE CHAQUE PÔLE, QUI PRÉFIGURENT LES COMITÉS DE PÔLE



**LES COMITÉS DE PÔLE :
VOS INTERLOCUTEURS LOCAUX !**

*DES COMITÉS DE PÔLE
À PROGRAMMER EN MAI/JUIN 2015*



LE SCHÉMA DES PLATES-FORMES LOGISTIQUES ET DES ZONES D'ACTIVITÉS MULTIMODALES EN AQUITAINE À l'horizon 2035 !

Dans le prolongement du Schéma Régional des Infrastructures de Transports et du Grenelle des Mobilités, la Cellule Economique Régionale des Transports d'Aquitaine (CERTA) a été désignée pour élaborer le Schéma Régional des Plates-formes logistiques et des Zones d'Activités Multimodales.



Stratégiquement située, l'Aquitaine est un espace de flux de transit de marchandises amenés à croître. La priorité est d'assurer l'organisation et la coordination de sites logistiques et logistico-productifs interconnectés, multimodaux et dotés de services performants afin de créer les conditions indispensables pour faire de l'Aquitaine un véritable hub porteur de développement économique. Ce schéma, en sus d'exprimer une vision commune des **orientations stratégiques** qui guideront les acteurs aquitains pour les 20 prochaines années, définit les **leviers possibles d'actions à expérimenter et mettre en œuvre**.

EN CHIFFRES

Les flux fret en Aquitaine représentent environ 190 millions de tonnes en 2012 (constant / 2010) dont environ 80 millions en échanges et en transit :

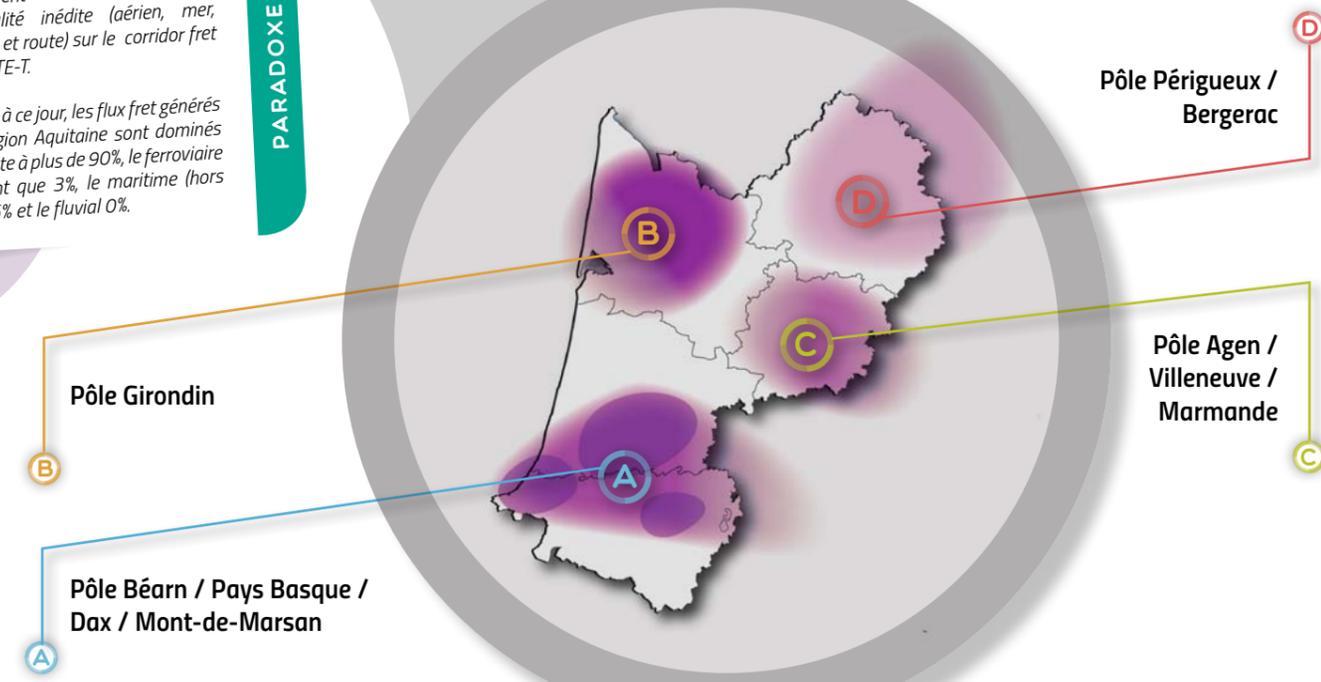
- > 40 millions de tonnes de flux nationaux,
- > 20 millions de tonnes pour le trafic international dont environ 8,5 tonnes avec la péninsule ibérique,
- > auquel il faut ajouter 20 millions de tonnes en trafic de transit vers la péninsule.

PARADOXE

Les 5 modes de transports présents permettraient d'assurer une intermodalité inédite (aérien, mer, fluvial, fer et route) sur le corridor fret n°4 du RTE-T.

Pourtant, à ce jour, les flux fret générés par la région Aquitaine sont dominés par la route à plus de 90%, le ferroviaire ne pesant que 3%, le maritime (hors transit) 6% et le fluvial 0%.

UN SCHÉMA À DÉCLINER ET METTRE EN ŒUVRE PAR PÔLE



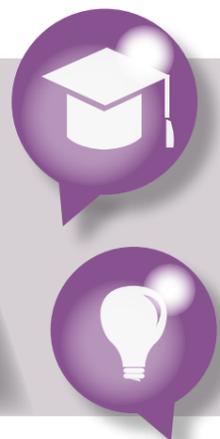
UN SCHÉMA RÉGIONAL

- qui intègre un **Plan d'Opérations**
- à décliner par pôle, au travers d'un **schéma de référence**.



DES EMPLOIS À DÉVELOPPER

80 000 actifs régionaux.



- Une palette non négligeable de formations initiales ou par apprentissage dans le secteur de la logistique. Depuis 2010, une augmentation de 12% des diplômés dans ce secteur !
- Des besoins importants liés à des départs en retraite et problématiques de turn-over élevé !
- Des nouveaux métiers de la logistique et des innovations technologiques engagées dans ce secteur.

PÉRÉNNISER LES FILIÈRES RÉGIONALES



DES FILIÈRES STRATÉGIQUES

historiques ou en émergence dont l'ancrage territorial durable exige UNE CHAÎNE DE VALEUR LOGISTIQUE INTÉGRÉE.

FILIÈRES AGRO-ALIMENTAIRES, GRANULATS & MATÉRIEAUX ET BOIS

- Génératrices de flux sortants plus importants que les flux intrants, principalement en format vrac et peu conteneurisable,
- ont historiquement internalisé leurs réponses logistiques : mise en place d'installations terminales embranchées (ITE), gestion des stocks sur plate-forme de production,
- ont progressivement abandonné le recours au fer (fin du wagon isolé, non compétitivité de l'offre ferroviaire massifiée dans le rapport flux intrants/flux sortants),
- ont géré, via le mode routier, l'exigence de flexibilité des politiques zéro stock sur leur site de production, privilégiant le recours aux logiques de regroupage via des plates-formes logistiques au plus près des bassins de consommation.

FILIÈRE CHIMIE

- Structurée et organisée autour notamment de deux espaces dédiés à préserver dans leurs capacités de report modal effectif : le bassin de Lacq et le site d'Ambès, où les activités Seveso seuil haut sont autorisées.

FILIÈRE AÉRONAUTIQUE (ET GÉOSCIENCES)

- Système de production avec une logistique dédiée intégrant la contrainte de la multiplicité des références et articulant un réseau de sous-traitants de rang 1 et 2 dans un rayon de 200 kms.

FILIÈRE SANTÉ / PHARMACIE

- Mobilise le fret aérien et recours à la route (effet zéro stock), avec une logique de regroupage via des entrepôts spécialisés gérés par des logisticiens implantés au plus près des bassins de consommations.

FILIÈRE GRANULAT ET MATÉRIEAUX

- Une difficulté à mobiliser des plates-formes de déchargement et de stockage au plus près des bassins de consommation (chantiers) et notamment pour la métropole.

FILIÈRE DÉCHETS & RECYCLAGE

- Développement de projet tributaire des capacités de plate-formisation pas toujours localisables aux côtés des sources de production de déchets.

QUI NIVEAU DE MAITRISE D'OUVRAGE POTENTIELLE

AVEC QUI PARTENAIRES À ASSOCIER

M6

Elaborer et mettre en œuvre des schémas d'accessibilité urbaine fret.

EPCI, SCOT & InterSCOT

Fédérations et associations dont à titre d'exemple UNICEM, CEBATRAMA, UNPG, Observatoire des Matériaux, ADACL Etat, CCI, Agences d'urbanisme.

M7

Concevoir et dimensionner des espaces proposant une architecture de gestion opérationnelle pour la logistique du dernier kilomètre.

EPCI, CCI

Syndicats de transports, CCI

M8

Mutualiser des plates-formes privées, ITE, appontements fluviaux, etc.

CCI, acteurs privés, collectivités territoriales, ports, aéroports le cas échéant.

Comité de pôle.

M9

Accompagner de nouvelles formes mutualisées de gestion du transport intermodal de marchandises.

Collectivités territoriales.

Etablissement publics, entreprises ferroviaires, OFP existants ou en cours de constitution, fédérations de transports routiers, chargeurs.

M10

Structurer un « club logistique » en Aquitaine.

Acteurs Privés (All5hub ?) sous l'égide de la CERTA, agences de développement économique.

Club existants (All5hub, Clipper), fédérations professionnelles et associations (OTRE, AFILOG, TLF) mais aussi AFT-IFTIM, AQUITAINE CAP METIERS, DIRECCTE, centres de formations ; écoles, universités.

M11

PRIORITAIRE

Développer une ingénierie pédagogique à destination des décideurs

A définir à l'échelle des pôles logistiques : acteurs en capacité (AUDAP, A'URBA, CCI 47, CCI 24, Etat avec appui de la CEREMA).

CERTA, organismes de formation.

M12

PRIORITAIRE

Mettre en œuvre une gouvernance territoriale de la logistique

Région, départements et EPCI.

CERTA



M > DES MOYENS D' ACTIONS ENVISAGÉS

QUI
NIVEAU DE MAITRISE
D'OUVRAGE POTENTIELLE

AVEC QUI
PARTENAIRES À ASSOCIER

M1

PRIORITAIRE

Elaborer et mettre en œuvre un schéma directeur par pôle, mettant en pratique le schéma de référence régional.

Echelle des pôles logistiques : Collectivités, SCOT et InterSCOT, Agences d'urbanisme, Ports.

Comité par pôle le plus large possible réunissant l'ensemble des maillons de la chaîne de valeur par pôle ainsi que les acteurs des territoires environnants dont MP, Eurocité Basque, Gouvernement Espagnol, Aragon, Euskadi, mais aussi le GECT, CCI, Etat (DDT)

M2

Elaborer un guide de conduite d'opérations de développement et d'aménagement par typologie d'espaces.

DREAL / CEREMA / Région / Agences d'urbanisme.

CERTA, aéroports, autres régions ou territoires ayant déjà fait ou engagé la démarche (exemple Midi Pyrénées).

M3

Conforter le rôle de l'observatoire régional des flux et des capacités des infrastructures de desserte fret.

CERTA (selon évolution fonctionnement et gouvernance).

Comités par pôle réunissant les principaux chargeurs de la région et fédérations de chargeurs, entreprises ferroviaires, fédérations de transporteurs et logisticiens, mais aussi All5hub, VNF, SNCF Réseaux.

M4

PRIORITAIRE

Requalifier et renouveler des espaces stratégiques pour la logistique et les activités mobilisant la desserte multimodale.

A l'échelle des SCOT les différentes EPCI en charge de l'urbanisme, ports et Région pour les espaces d'intérêt régional, aéroports le cas échéant, départements.

Etat, Collectivités partenaires (Région, Département...), CERTA, Agences d'urbanisme, etc.... en écho au comité de pôle.

M5

PRIORITAIRE

Accompagner de nouveaux cadres de gouvernance pour les lignes capillaires.

SNCF Réseau, Région, collectivités territoriales, ports, entreprises utilisatrices.

Entreprises ferroviaires, chargeurs, logisticiens.



UNE CHAÎNE DE VALEUR LOGISTIQUE À STRUCTURER ET À RENFORCER !



SITES - ESPACES

SERVICES



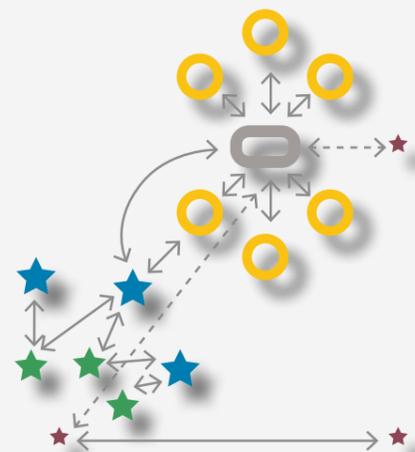
CONSTAT

Plus de 90 plates-formes logistiques et ZAE multimodales pas forcément maillées et dont une grande partie n'offre pas la réponse adaptée en services et équipements multimodaux.

UN SCHÉMA DE RÉFÉRENCE RÉGIONAL POUR Y REMÉDIER

QUI PERMETTRAIT D'ASSURER UN MAILLAGE PERTINENT PAR PÔLE ET INTER-PÔLE

SELON LA FONCTIONNALITÉ DES ESPACES LOGISTIQUES



- ★ Espaces logistiques d'Agglomération
- ★ Sites terminus du « dernier km »
- ★ Sites dédiés aux activités stockage/traitement matériaux
- Espaces multimodaux à dédier à des activités logistico-industrielles
- Plates-formes logistiques (espaces intégrés)



UN PLAN D'OPERATIONS NÉ DE LA CONCERTATION AUTOUR DE 3 AXES ET 7 OPÉRATIONS

AVEC L'ENSEMBLE DES ACTEURS DE LA CHAÎNE DE VALEUR LOGISTIQUE

O = OPÉRATIONS

M = MOYENS D' ACTIONS ENVISAGÉS

M1

Elaborer et mettre en œuvre un schéma directeur par pôle, mettant en pratique le schéma de référence régional

M2

Elaborer un guide de conduite d'opérations de développement et d'aménagement par typologie d'espaces

M3

Conforter le rôle de l'observatoire régional des flux et des capacités des infrastructures de desserte fret

M4

Requalifier et renouveler des espaces stratégiques pour la logistique et les activités mobilisant la desserte multimodale

M5

Accompagner de nouveaux cadres de gouvernance pour les lignes capillaires

M6

Elaborer et mettre en œuvre des schémas d'accessibilité urbaine fret

M7

Concevoir et dimensionner des espaces proposant une architecture de gestion opérationnelle pour la logistique du dernier kilomètre

O1

STRUCTURER LE HUB LOGISTIQUE AQUITAIN EN ORGANISANT ET MAILLANT LES DIFFERENTS POLES LOGISTIQUES

O2

PRESERVER, VALORISER ET DEVELOPPER LES INFRASTRUCTURES MULTIMODALES

O3

ORGANISER L'ACCESSIBILITE URBAINE ET LA DISTRIBUTION DES MARCHANDISES ET MATERIAUX POUR LES AGGLOMERATIONS

O7

ASSURER LES PRISES DE DECISIONS ADAPTEES AUX ENJEUX

O6

ECLAIRER LES ENJEUX REGIONAUX DE LA LOGISTIQUE ET DU REPORT MODAL

AXE 3
GOUVERNANCE

M11

Développer une ingénierie pédagogique à destination des décideurs

AXE 2
GESTION ET ANIMATION

O5

FEDERER LES ACTEURS DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE ET RENFORCER LE BASSIN DE COMPETENCES REGIONALES

M10

Structurer un « club logistique » en Aquitaine

O4

DEVELOPPER LES PRATIQUES DE MUTUALISATION

M8

Mutualiser des plates-formes privatives, ITE, appontements fluviaux, etc.

M9

Accompagner de nouvelles formes mutualisées de gestion du transport intermodal de marchandises