



# SCHEMA DES PLATES-FORMES LOGISTIQUES ET DES ZONES D'ACTIVITES MULTIMODALES EN AQUITAINE

*RAPPORT FINAL VG  
Juillet 2015*



# SOMMAIRE

<b>PROFIL LOGISTIQUE AQUITAIN .....</b>	<b>8</b>
1. QUATRE POLES COMPOSENT LE PROFIL LOGISTIQUE DE L'AQUITAINE .....	8
2. TYPOLOGIE DES ESPACES LOGISTIQUES .....	8
3. CARTOGRAPHIE DES PRINCIPAUX ESPACES A VOCATION LOGISTIQUE DU POLE .....	9
<b>CORRIDORS, FLUX ET MODES.....</b>	<b>13</b>
1. UN ESPACE DE FLUX ET DE TRANSIT MAJEUR.....	13
2. UN MIX MODAL DESEQUILIBRE.....	14
3. DES FILIÈRES INDUSTRIELLES STRUCTURANTES POUR L'ÉCONOMIE RÉGIONALE... ..	17
4. DES ESPACES DE FIXATION DE FLUX A VALORISER .....	18
<b>SPECIFICITES ET ENJEUX DES POLES LOGISTIQUES .....</b>	<b>20</b>
1. [POLE A] BÉARN / PAYS BASQUE / DAX / MONT-DE-MARSAN .....	20
2. [POLE B] METROPOLE BORDELAISE ET ARCACHON .....	21
3. [POLE C] AGEN / VILLENEUVE / MARMANDE .....	23
4. [POLE D] PERIGUEUX / BERGERAC .....	24
5. ENJEUX TRANSVERSAUX : EMPLOIS ET COMPETENCES, LOGISTIQUE URBAINE .....	25
<b>PRESENTATION DU PLAN D'OPERATIONS.....</b>	<b>30</b>
1. UN PLAN D'OPERATIONS NE DE LA CONCERTATION DES ACTEURS DU MONDE ECONOMIQUE AQUITAIN .....	30
2. UN PLAN D'ACTION FIXANT TROIS AXES STRATEGIQUES ET CENTRE AUTOUR DE SEPT OPERATIONS .....	31
3. SE SAISIR DES MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES POUR METTRE EN OEUVRE LE PLAN D'OPERATIONS .....	34
4. MAQUETTE DU PLAN D'OPERATIONS .....	53
<b>SCHEMA DE REFERENCE DES PLATES-FORMES LOGISTIQUES ET ZONES D'ACTIVITES MULTIMODALES.....</b>	<b>55</b>
1. ATTRIBUER UNE FONCTION A CHAQUE ESPACE LOGISTIQUE .....	55
2. FICHES DESCRIPTIVES DES ESPACES AYANT FONCTION DE PLATES-FORMES LOGISTIQUES (ESPACES INTEGRÉS).....	59
<b>GLOSSAIRE .....</b>	<b>60</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>62</b>

### **Un schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine : pourquoi ?**

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** et a engagé une mission de préfiguration de ce schéma.

Stratégiquement située, l'Aquitaine est un espace de flux de transit de marchandises – environ 190 millions de tonnes transportées en 2012 – amené 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.

### **Quelles ont été les modalités d'élaboration de ce schéma ?**

Afin d'aboutir à un plan opérationnel qui soit efficient et pragmatique, la mission de préfiguration de ce schéma, initiée au printemps 2014, a laissé une place majeure à la concertation, clef de voûte de la convergence des stratégies des acteurs aquitains autour d'une vision partagée des axes stratégiques et opérations prioritaires.

Témoignant des attentes fortes vis-à-vis du présent schéma, la mobilisation des acteurs a été intense. En retour des sollicitations envoyées, plus de 80 personnes ont souhaité être entretenues durant les mois d'avril, mai et juin 2014. Puis c'est plus de 130 personnes (chargeurs industriels et de la grande distribution, transporteurs, opérateurs,

commissionnaires de transport, logisticiens, fédérations professionnelles, mais aussi partenaires consulaires, collectivités territoriales et représentants de l'État), qui ont pris part aux ateliers participatifs qui se sont tenus à l'automne.

De sorte d'être au plus près des réalités locales et d'avoir une lecture des sujets spécifiques locaux, quatre ateliers ont été organisés à Bayonne, Bordeaux, Agen et Périgueux couvrant ainsi les quatre pôles logistiques aquitains et permettant plus de 14 heures de débats.

Cette participation active de l'ensemble des maillons de la chaîne de valeur logistique a permis de mettre en lumière de manière précise les attentes et les besoins partagés ainsi que les actions prioritaires attendues par le monde économique aquitain, la Région n'ayant pas vocation à mener seule ce schéma régional.

### **Que contient ce schéma ?**

Ce schéma s'appuie sur **un diagnostic** du profil logistique régional **qui donne à comprendre l'organisation logistique et multimodale de l'Aquitaine**. Ce diagnostic identifie et caractérise les quatre pôles composant le profil logistique de l'Aquitaine et propose une représentation cartographique de l'ensemble des espaces logistiques existants ou en projet sur le territoire.

Dans une approche résolument opérationnelle, ce schéma intègre **un plan d'opérations** qui présente les grandes lignes stratégiques de l'organisation logistique du territoire, structuré autour de 3 axes clefs permettant de situer le niveau d'intervention : aménagement, gestion et animation, gouvernance. Ces axes sont la clef d'entrée des 7 opérations de ce schéma. Chacune de ces opérations est qualifiée au vu de l'enjeu qui la sous-tend et aux vus des objectifs auxquels elle répond, puis traduite en moyens d'actions envisagés.

Véritable outil au service de la déclinaison opérationnelle du plan d'opérations, **un schéma de référence**, attribuant une fonction

à ce que pourraient être ou devraient être les espaces logistiques aquitains de demain pour une planification durable des transports fret vient nourrir ce plan d'opération et est enrichi de fiches descriptives des plates-formes logistiques techniques.

Sont également consultables en annexes de ce document : i/ le diagnostic détaillé, ii/la revue cartographique des espaces existants qualifiés, iii/ les fiches descriptives des plates-formes logistiques techniques et iv/ le relevé des échanges des ateliers de travail organisés dans le cadre de cette mission.

### **Quelles suites donner à ce plan d'opérations ?**

Ce plan d'opérations vise à permettre l'organisation logistique et multimodale du territoire, au service du développement durable de l'économie productive et présente. 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. C'est en ce sens que les initiatives qui émergent localement et concourent à l'atteinte des objectifs poursuivis sont présentées, interrogeant leur duplication possible sur chacun des pôles.

**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 pourrait être engagée dès le début de l'année 2015.

# DIAGNOSTIC

## INTRODUCTION

La **logistique** est une activité de gestion de flux de marchandises et d'informations. Positionner, organiser et gérer des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales est une **composante essentielle de la stratégie économique et d'aménagement durable d'un territoire**, pour garantir d'une part, sa connexion aux grands corridors d'échanges et un maillage territorial des différents sous-espaces productifs et de vie qui le constituent, et d'autre part, **pour assurer la compétitivité de son économie productive et présenteielle**.

La **dynamique productive** régionale est de fait constituée de filières qui ont un besoin crucial de solutions logistiques intégrées et intégratrices autour d'espaces qui agrègent des réponses en infrastructures mais également en services logistiques.

La circulation des marchandises, fonction vitale du métabolisme urbain, révèle par ailleurs qu'outre les activités industrielles et productives, c'est bien l'ensemble de l'**économie présenteielle** qui a besoin de solutions en termes d'espaces et de services logistiques. En zone dense et urbaine, l'optimisation de la circulation des flux est nécessaire et lorsque l'on sait qu'en moyenne, le transport urbain des marchandises représente le quart des coûts logistiques payés par le chargeur, on comprend l'urgence à porter réflexion sur l'accessibilité urbaine des marchandises et matériaux de construction d'une part et à inventer de nouvelles architectures de gestion opérationnelle pour la logistique urbaine d'autre part.

C'est pourquoi il est fondamental d'anticiper au sein des principaux documents d'aménagement du territoire, un maillage pertinent des espaces logistiques intégrant cet objectif de soutien des secteurs de l'économie productive et présenteielle de l'Aquitaine, condition majeure de leur compétitivité et de leur ancrage territorial.

De même il est important de capitaliser sur le passif industriel de l'Aquitaine et de ses connexions au réseau ferré national via des

réseaux capillaires et les installations terminales embranchées, ainsi que sur la présence de ses deux ports, de ses aéroports et de ses fleuves.

L'économie aquitaine a également besoin d'une **chaîne de valeur logistique** plus compétitive et mieux intégrée entre ses différents maillons afin d'envisager des solutions permettant, entre autres, le déploiement de mutualisations contributrices de solutions compétitives et levier du déploiement de réponses multimodales.

Stratégique, la **logistique** est une activité **pourvoyeuse d'emplois et de richesses**. En Aquitaine, plus de 35 000 salariés exercent un métier spécifique aux fonctions logistiques, mais c'est sans compter le nombre d'emplois indirects associés à l'ensemble des différents maillons de la chaîne de valeur logistique.

# PROFIL LOGISTIQUE AQUITAIN

## 1. QUATRE POLES COMPOSENT LE PROFIL LOGISTIQUE DE L'AQUITAINE

L'analyse des bassins de vie et d'emplois, des concentrations d'entrepôts proches des bassins de consommation mais également de la localisation des activités industrielles et logistiques conduit à distinguer **quatre pôles logistiques aquitains**, aux caractéristiques et enjeux propres, qu'il s'agit d'appréhender dans leurs spécificités de sorte d'avoir une grille de lecture fine et précise, par sous-espaces, des réalités de structuration de la filière logistique, de la représentativité des maillons de chaîne de valeur présents et de leurs projets, ainsi que des leviers de développement possibles.



- A - Pôle Béarn / Pays Basque / Dax / Mont-de-Marsan,
- B – Pôle Girondin,
- C – Pôle Agen / Villeneuve / Marmande,
- D – Pôle Périgueux / Bergerac.

## 2. TYPOLOGIE DES ESPACES LOGISTIQUES

Plusieurs profils de plates-formes, sites logistiques et zones multimodales se révèlent lorsqu'on étudie les espaces aménagés ces dernières décennies, ou en cours de programmation sur le territoire aquitain :



### La plate-forme logistique dite « technique ».

On y relève la présence d'une ou plusieurs infrastructures et services spécifiques. Il peut s'agir de chantier combiné rail / route, de chantier ferroviaire, d'un MIN ou encore d'une zone portuaire avec équipements spécifiques.



### La plate-forme ou zone d'activités dédiée à dominante logistique.

Elle se caractérise par la présence d'un macro-acteur ou de plusieurs acteurs qui flèchent la zone comme prioritairement logistique. Elle peut se situer à proximité ou sur les plates-formes logistiques techniques.



### La zone d'activités à dominante productive avec des services ou activités logistiques.

Elle peut se situer sur ou à proximité des plates-formes logistiques techniques. Elle est multimodale ou pas. Même sans multi-modalité effective ou sans potentialité multimodale avérée, sa connexion aux plates-formes / sites logistiques est systématiquement à interroger.



### Le site spécifique initialement « privatif » à proximité de voies d'eau ou fer, aérien

Il peut s'agir d'appontement, d'ITE, de taxi way.



### La zone dite mixte avec présence d'activités logistiques ou ayant un positionnement ciblant des activités logistiques

Ces zones sont souvent situées à proximité d'infrastructures routières qui se sont développées ou se « programment » suivant une logique au « fil de l'eau » avec des activités en recherche d'accessibilité et d'effet vitrine. Des activités logistiques s'y implantent par



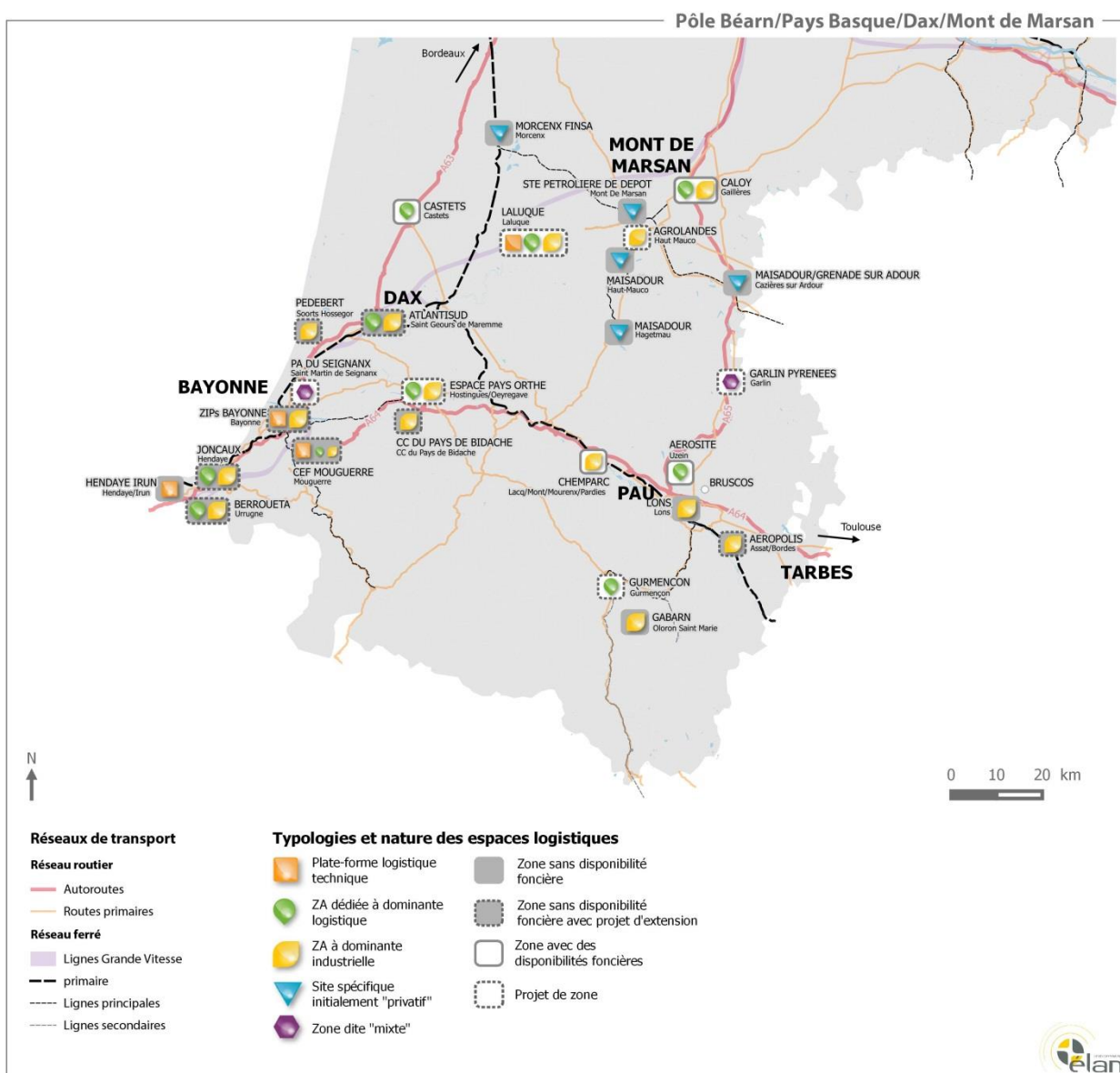
opportunité et leurs connexions aux autres espaces logistiques sont nécessairement à interroger.

La cartographie des principaux espaces logistiques aquitains, réalisée à l'échelle de chacun des quatre pôles mentionnés, intègre cette typologie.

### 3. CARTOGRAPHIE DES PRINCIPAUX ESPACES A VOCATION LOGISTIQUE DU POLE

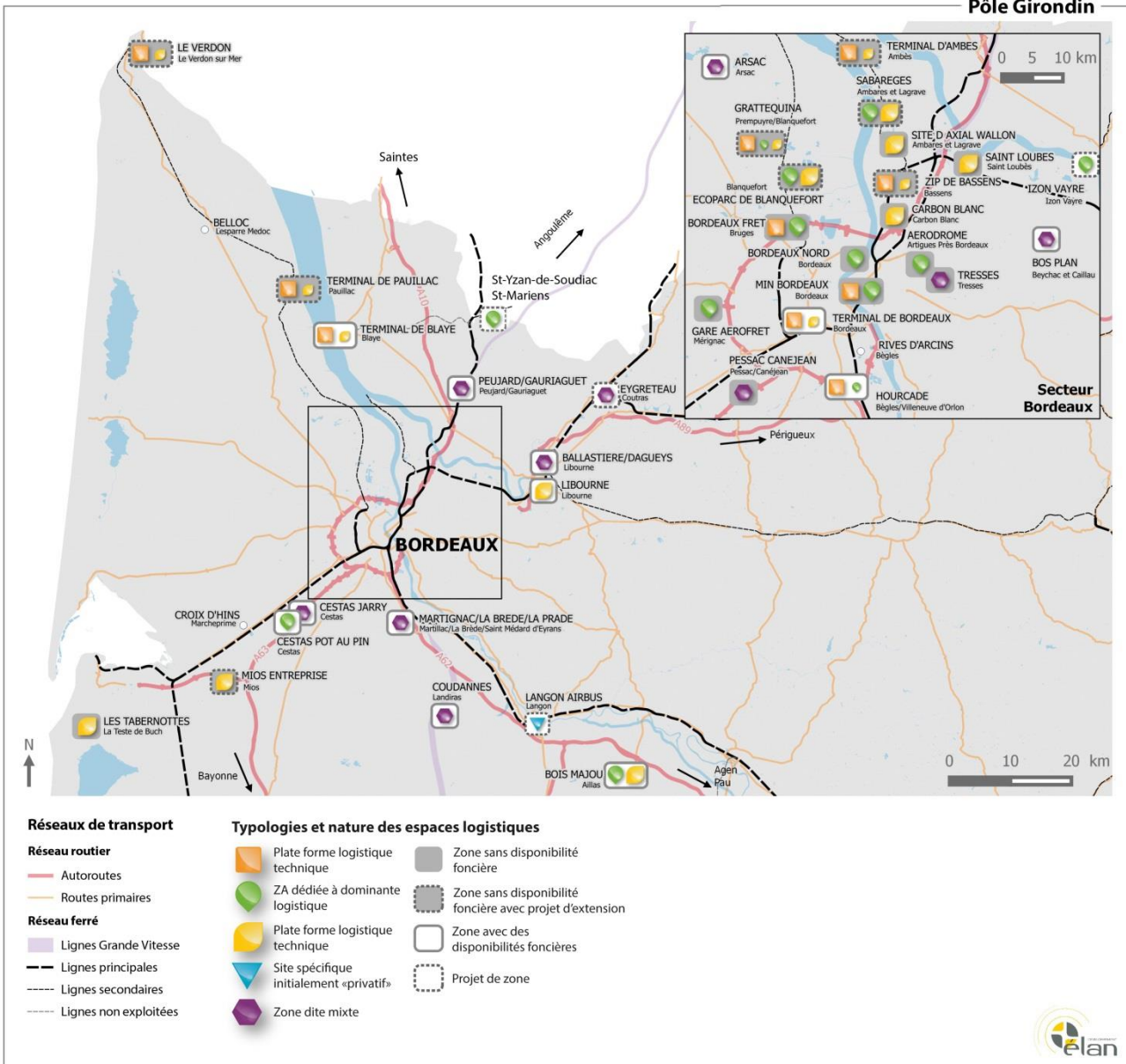
La territorialisation pertinente du fait logistique et multimodal est soumise à une représentation cartographique précise des espaces logistiques existants et potentiels, afin d'évaluer la répartition spatiale de ces espaces, leur maillage effectif et potentiel ainsi que les infrastructures multimodales dont est doté le sous-espace.

## POLE BEARN / PAYS BASQUE / DAX / MONT-DE-MARSAN

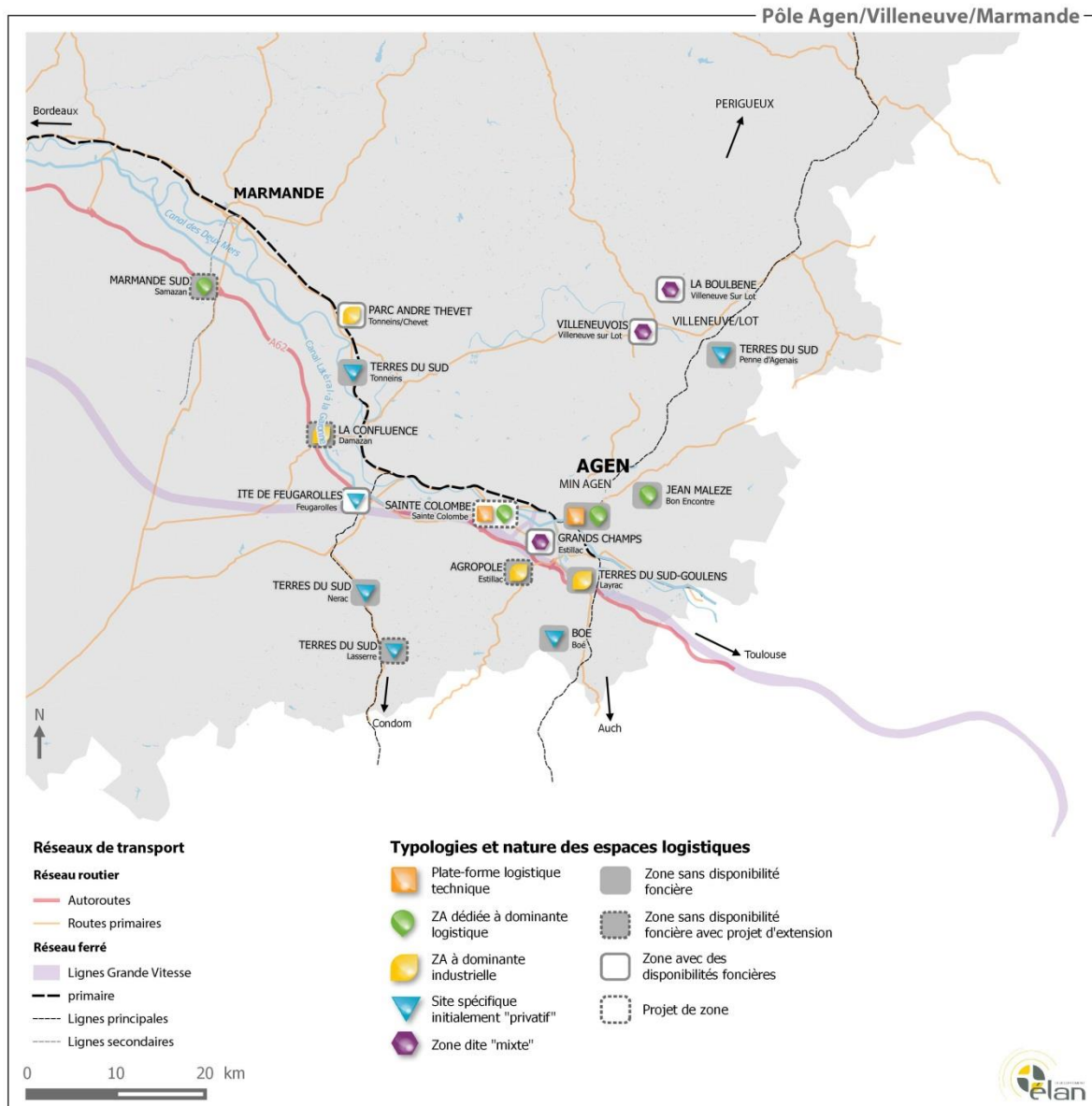


# POLE GIRONDIN

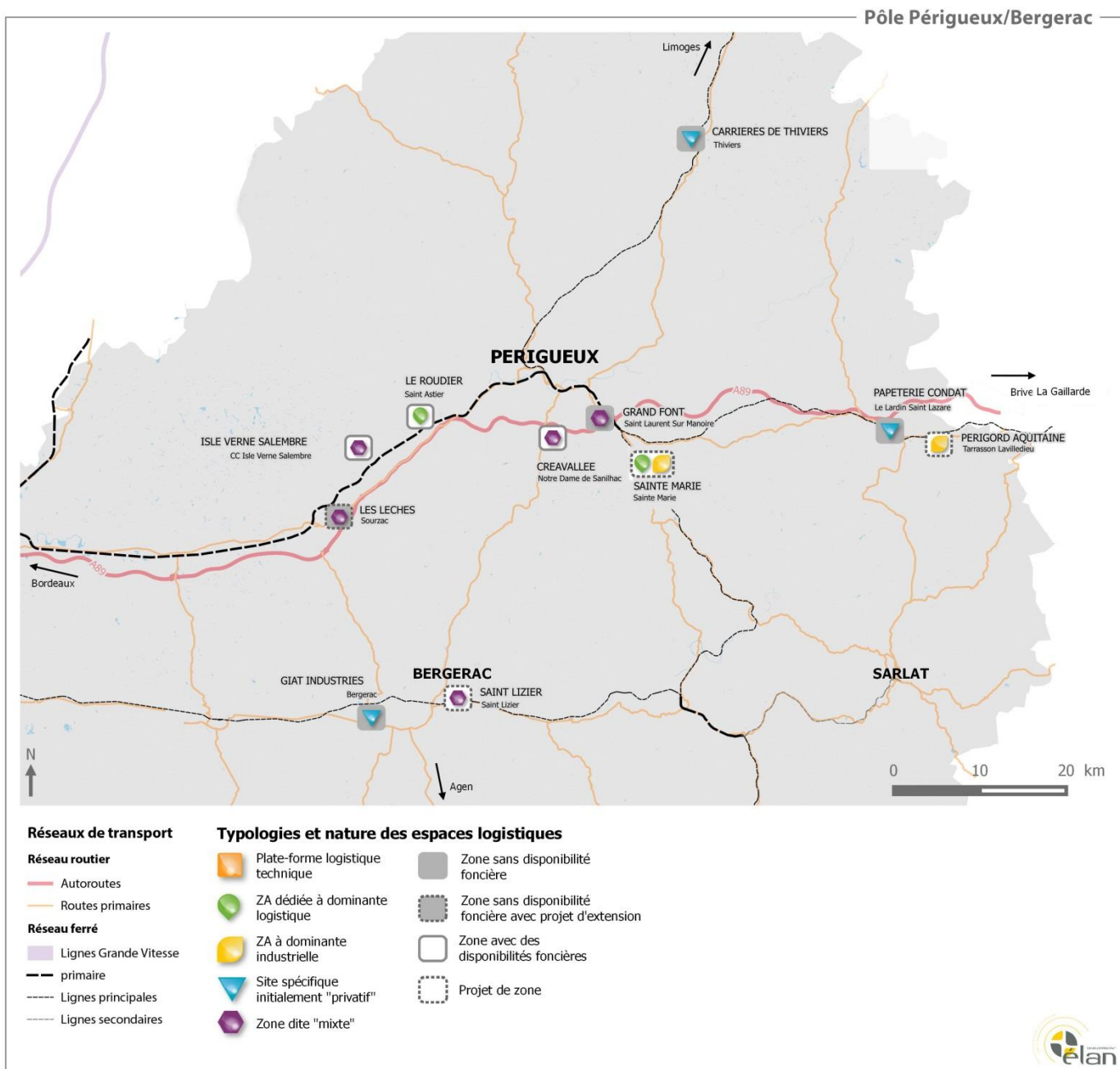
## Pôle Girondin



# POLE AGEN / VILLENEUVE / MARMANDE



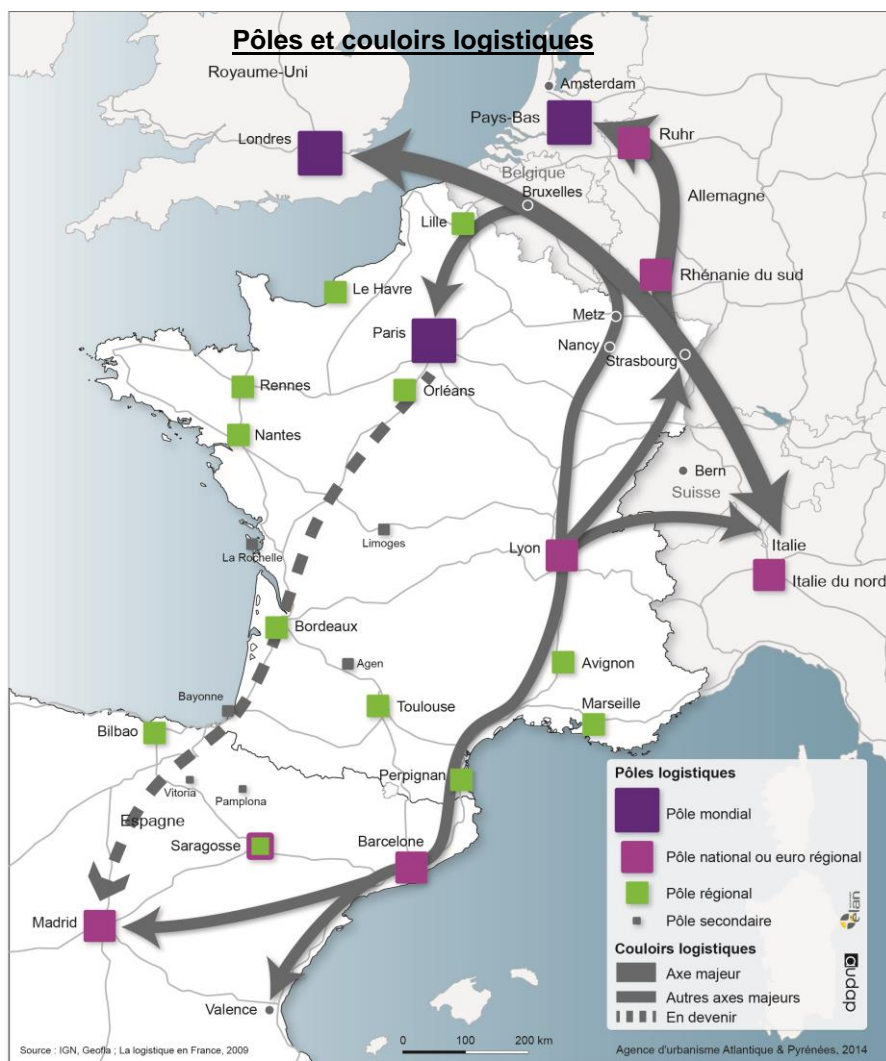
## POLE PERIGUEUX / BERGERAC





# CORRIDORS, FLUX ET MODES

## 1. UN ESPACE DE FLUX ET DE TRANSIT MAJEUR



L'Aquitaine occupe une place stratégique dans les grands flux nord / sud : elle constitue le lien entre l'Arc Atlantique et la dorsale européenne et entre l'Atlantique et l'axe Rhin-Rhône et se situe sur le corridor Atlantique Eco Fret (n°4) du RTE-T dont Bordeaux constitue un des nœuds principaux et Bayonne un des nœuds secondaires. A ce titre, elle subit aujourd'hui une pression qui s'intensifie en termes de flux, notamment en termes de trafic de transit.

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 avec la péninsule ibérique,
- auquel il faut ajouter 20 millions de tonnes en trafic de transit vers la péninsule.

## 2. UN MIX MODAL DESEQUILIBRE

Aujourd'hui, ce territoire est principalement composé de réseaux routiers qui arrivent à saturation pour certains axes structurants, de réseaux ferrés vieillissants, d'un réseau maritime pas assez exploité et d'un réseau fluvial non emprunté par le fret.

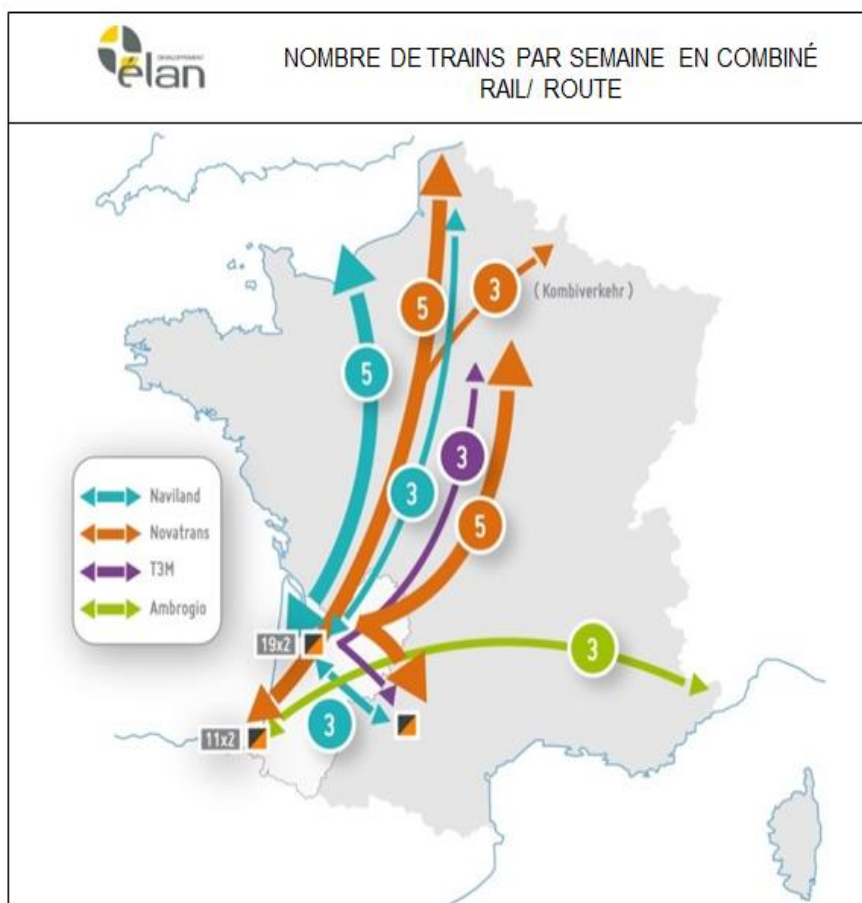
**Les flux fret générés par la région Aquitaine sont dominés par la route à plus de 90%, le ferroviaire ne pesant que 3%, le maritime (hors transit) 6% et le fluvial 0%.**

### FOCUS SUR : LE FRET FERROVIAIRE

Depuis 2007 et l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence, il n'existe aucune donnée statistique agrégée de flux fret ferroviaires. En 1999, 10 millions de tonnes de marchandises étaient transportés par le mode ferroviaire. En 2010, selon la SNCF, **les flux ferroviaires**

**représenteraient 7 millions de tonnes de marchandises** (cf carte ci-après réalisée par SNCF Réseau selon péage 2013). Les sillons dédiés au fret sont en diminution depuis 2007 mais se stabiliseraient depuis 2012 notamment par le développement du transport combiné rail / route. Le fret diffus est en baisse si on met en

perspective les retours des chargeurs et le nombre d'installations terminales embranchées inactives.

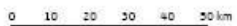




NOMBRE DE TRAINS/JOUR  
ACTIVITÉ FRET  
(PÉAGE 2013)

AQUITAINE

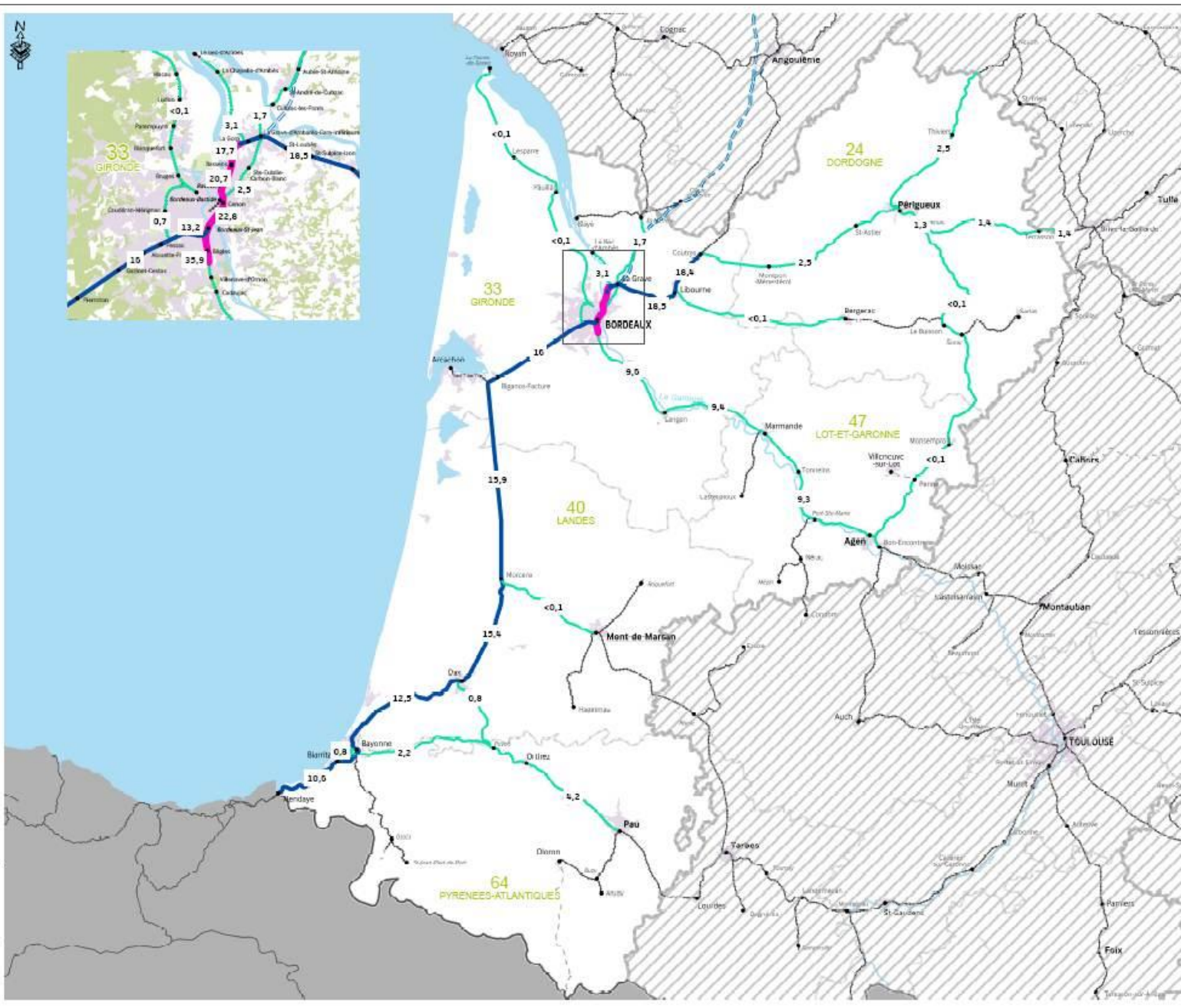
Trains/jour \*  
(activité FRET)



Carte réalisée en septembre 2014  
RFF - DR APC - Unité SIG

Données source :  
- RGI septembre 2014 (RFF)  
- Fiche ligne péage 2013\_annuel\_APC (RFF)

\* Nb trains/jour = Train-km estimé/longueur SEL/365 jours/an  
(tient compte de l'impact des fermetures de lignes pour travaux)



#### ELEMENTS D'ESTIMATION DES 6 A 7MT DE FRET FERROVIAIRE ACTUEL PAR PROVENANCE:

- Un trafic de transport combiné de 100 000 UTI annuels – 50 000 pour le Centre Européen de Fret et 50 000 / 75 000 pour Hourcade soit un équivalent total de 3 à 4 MT transportées,
- Estimation du fret diffus à partir du CEF – 4 trains par semaine opérés par EURORAIL → 0,3 MT,
- Trafic ferroviaire à la frontière - 1 Mt à Hendaye (flux automobile à 50%) - source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées -2011- NB: Pas de visibilité sur le trafic à Irun,
- Flux ferroviaire généré par ITE (selon retour enquête des 29 sur 78 ITE identifiées) → 1,7 M T,
- Flux fret entre Bruges et Verdon par navette ferroviaire (régulièrement interrompue suite à l'arrêt des circulations feeder du Verdon) + flux pré/post acheminement lié au GPMB quasi nul (5% produits pétroliers, 10% céréales et quasi 0 pour le reste) → max 0,3MT.

#### LES CHIFFRES CLEFS DU REPORT MODAL FERROVIAIRE

Le fret ferroviaire est estimé entre 6 et 7 millions de tonnes annuelles – et demain?

##### Fret conventionnel - en vrac / autoroute ferroviaire

- 1 train de 1000 T= équivalent 40 camions.
- Seuil ferroviaire des 100 000 T= 100 trains = 4 000 camions.

##### Transport combiné

- 1 train de 750 m = 50 UTI / camions,
- 1 train de 850 m = 60 UTI/ camions,
- 1 train de 1000m= 75 UTI / camions,
  - Equivalent de 17 à 25 000 camions an pour 1 train journalier (soit 450 à 900 KT avec charge utile 30/40 T par camion).
- 1 train génère entre 100 à 175 camions par jour (1 camion pour charger / 1 camion pour décharger) \* AR soit flux 200 à 350 camions par ligne.

##### Zoom sur la consommation d'espaces et emplois directs

##### Fret et logistique ferroviaire

- 1 plate-forme transport combiné Rail-Route pour 900/1000 mètres linéaires → 8 emplois directs moyen / train et voie),
  - 2 voies ferrées et 1 cours pour camions-portique ou « reach stacker » = 5/ 6 ha,
  - 8 voies et 4 cours = 20 ha.
- 1 plate-forme chantier ferroviaire et tris à plat → 5 / 8 emplois directs,
  - 4 voies de triage 450 / 800 m .
- Logistique ferroviaire → 30 emplois directs par unité d'entrepôt ,
  - 4 / 5 ha avec 10 / 15 000 m<sup>2</sup> par entrepôt.
- 1 plate-forme ferroutage - parking camions → 75 emplois dédiés exploitation et maintenance wagons.
  - 10 à 15 ha.

#### FOCUS SUR : LE FRET MARITIME

Le trafic maritime aquitain dépasse la barre des 11 millions de tonnes (*chiffres: 2013*): le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) traite plus de 6,7 millions de tonnes en import et 2,3 millions de tonnes en export tandis que le port de Bayonne génère plus de 2,3 millions de tonne en équilibre import / export. Ces deux ports travaillent de manière pro-active à la structuration de leur hinterland. D'une part, le GPMB élabore un schéma directeur d'aménagement en réflexion sur ses espaces qu'il entend préserver pour soutenir son accessibilité intermodale et se dit prêt à investir pour la structuration d'espaces de son hinterland favorisant son accessibilité multimodale. D'autre part, le port de Bayonne travaille à la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité dans son hinterland, en lien avec le CEF de Mouguerre.



## FOCUS SUR : LE FRET FLUVIAL

Le réseau fluvial du Sud-Ouest, en Aquitaine, comprend le canal latéral à la Garonne et la Garonne navigable de Langon à Bordeaux (54 km) à laquelle s'ajoute une section navigable de la Dordogne et de l'Isle. Néanmoins, le trafic de marchandises sur le Canal du Midi est nul depuis 1979 et la dernière péniche ayant utilisé le Canal de la Garonne entre Agen et Bordeaux a cessé son activité en 2001. Seuls deux types de trafics utilisent la voie fluviale sur la Garonne : le transport des pièces de l'Airbus A380 entre Pauillac et Langon soit 100 kms sur barges spéciales par la société Socatra et un trafic d'extraction de graviers subsiste entre Arbanats et Villenave d'Ornon (Gironde), pour un tonnage annuel de 600 000 tonnes, assuré par deux grosses barges industrielles exploitées par la Sté GSM (Groupe des Sablières Modernes). Au-delà de ces deux trafics, on note un trafic fluvial sur le domaine du GPMB très faible essentiellement composé essentiellement de liquides (\*). Face à ce constat, les études pour évaluer les opportunités de relance du fret fluvial se multiplient. VNF mène actuellement une étude de faisabilité et une étude de marché sur la relance du fret sur le Canal des deux Mers, Bordeaux Métropole pilote une étude d'opportunité de solutions fluviales pour la logistique urbaine et le GPMB conduit une étude de trafic conteneurs. Enfin, un voyage-test a été réalisé à l'automne 2014 sous l'égide de la Fédération française des transports fluviaux sur le canal latéral entre Castets en Dorthe et Capestang pour le transport de colis lourd (transformateurs EDF) avec un chargement de 136 tonnes, pour identifier les espaces problématiques de passage (envasements importants).

(\*) Décomposition du trafic fluvial 2013 représentant 137 kt en quasi-totalité sur le domaine du Grand Port Maritime de Bordeaux :

- Logistique AIRBUS : 21.313 tonnes de Pauillac à Langon (soit 15.6 %)
- Transport de Maïs : 1.899 tonnes des îles de l'estuaire à Blaye (soit 1.4 %)
- Huiles Lesieur : 53.109 tonnes de Bassens à Bordeaux (soit 38.9 %)
- Transport Diester : 60.370 tonnes de Bassens à Ambès (et de façon sporadique à Pauillac) (soit 44.1 %)

En répartition cela donne également :

- 83 % pour les vracs liquides
- 1.4 % pour les vracs solides
- 15.6 % pour le conventionnel

### 3. DES FILIÈRES INDUSTRIELLES STRUCTURANTES POUR L'ÉCONOMIE RÉGIONALE

Les filières agro-alimentaires (dont productions de céréale et viticole), aéronautique, granulats et matériaux, santé et pharmacie, chimie, bois et déchets sont les plus génératrices de flux à l'échelle régionale.

**Les filières agro-alimentaires, granulats & matériaux et bois** sont génératrices de flux sortants plus importants que les flux intrants, principalement en format vrac et peu conteneurisable. Ces filières ont historiquement internalisé leurs réponses logistiques (mise en place d'installations terminales embranchées (ITE), gestion des stocks sur plate-forme de production) mais ont progressivement abandonné le recours au fer (fin du wagon isolé, non compétitivité de l'offre ferroviaire massifiée dans le rapport flux intrants/sortants) et 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.

**La filière granulat et matériaux** connaît par ailleurs une réelle difficulté à mobiliser des plates-formes de déchargement et de stockage au plus près des bassins de consommation (chantiers) et notamment pour la métropole bordelaise.

**La filière « aéronautique »** a structuré son système de production avec une logistique dédiée avec intégration de la contrainte de la multiplicité des références et articulation d'un réseau de sous-traitants de rang 1 et 2 dans un rayon de 200 kms.

**La filière « santé / pharmacie »** mobilise le fret aérien et a 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.

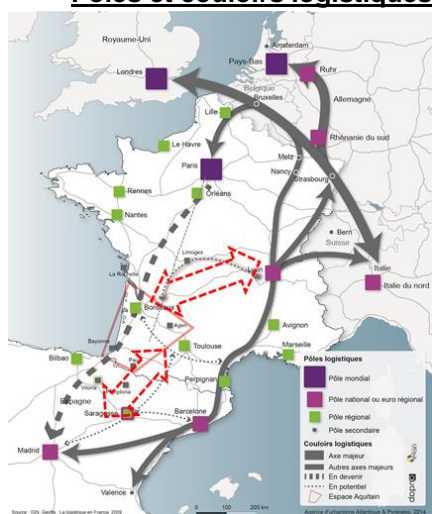
**La filière « chimie »** est structurée et organisée autour notamment de deux espaces dédiés à préserver dans leurs capacités de report modal effectif : le bassin de Lacq et le site d'Ambès, où les activités Seveso seuil haut sont autorisées.

**La filière « déchets & recyclage »** : ce secteur en émergence (méthanisation...) voit apparaître des organisations de plate-formisation localisées aux côtés des sources de production de déchets.

#### 4. DES ESPACES DE FIXATION DE FLUX A VALORISER

Territoire de transit, territoire de concentration des flux, l'Aquitaine est sur le corridor Atlantique. Par les connexions potentielles que ses infrastructures lui confèrent, elle pourrait se connecter sur les corridors 2 et 6 du RTE-T. Ces connexions la place demain sur un couloir logistique en développement.

##### Pôles et couloirs logistiques



La région doit résolument se mettre en capacité de profiter de ce positionnement stratégique pour structurer son territoire autour d'**espaces de fixation de flux à valoriser** selon, d'une part, les infrastructures qui se projettent d'ici 20 à 50 ans et, d'autre part, les dynamiques des pôles.

Parmi les projets de court et moyen terme projetés sur l'espace aquitain (c'est-à-dire programmés par les maîtres d'ouvrages financeurs ou inscrits dans les différents documents cadres (DP Agir pour la France, Mobilité 21, etc.), on compte :

- *à court terme* : l'autoroute ferroviaire et la mise à 2 fois 3 voies de la rocade de Bordeaux ainsi que la ligne ferroviaire fret Agen / Auch et la voie ferrée d'Ambès,
- *à long terme* : GPSO d'ici 2025-2035 et Pau-Canfranc d'ici 2020-2025,
- *sans échéance fixée*: la Traversée Centrale des Pyrénées et le contournement ferroviaire de Bordeaux.

A cela s'ajoute également les projets souhaités par certains acteurs mais positionnés par aucun financeur, ni inscrit dans les différents documents cadres susmentionnés, à l'instar de l'Euro 21, du franchissement supplémentaire de la Garonne pour la desserte du Verdon, ou encore du contournement autoroutier de Bordeaux.

Par ailleurs, au sud de l'Aquitaine, les espaces d'interfaces, qu'il s'agisse du Pays Basque, de la Navarre, de l'Aragon, ou encore de Midi-Pyrénées organisent de véritables plates-formes multimodales qui vont s'articuler selon la temporalité de GPSO. Des centaines d'hectares sont programmés à Jundiz, Pasaia, Lezo et Arasur et des réflexions sont engagées sur la mise en place de services type opérateur ferroviaire de proximité (OFP). Il est urgent pour l'Aquitaine de travailler à l'aménagement de son territoire en complémentarité de ces territoires d'interfaces.

# SPECIFICITES ET ENJEUX DES POLES LOGISTIQUES

## 1. [POLE A] BÉARN / PAYS BASQUE / DAX / MONT-DE-MARSAN

### UN TERRITOIRE D'INTERFACE A VOCATION INTERCONTINENTALE PAR SON PORT ET EURO-REGIONALE PAR SON POSITIONNEMENT

Ce pôle dispose d'une **situation géostratégique unique sur le corridor atlantique**, d'activités productives et industrielles fortes (chimie, bois, céréales filière maïsiculture, aéronautique et sous-traitance – en particulier) l'ancrant résolument dans une trajectoire économique porteuse de redéploiement et d'attractivité autour notamment de la nouvelle économie productive (chimie verte) et surtout, de plates-formes et espaces industriels importants, avec des réponses logistiques spécifiques à apporter.

Tous les facteurs sont réunis pour permettre à ce pôle de devenir un « hub logistique nouvelle génération » interconnecté, intermodal et intelligent, maillant logistique endogène et logistique exogène pour lui assurer les retombées économiques attendues. Un des facteurs de réussite sera la capacité du pôle à **rendre effectif l'intermodalité de ses espaces** et une **meilleure interconnexion avec les autres pôles aquitains** et notamment celui de Bordeaux **mais également avec Tarbes, Toulouse et les territoires espagnols** (Pays Basque, Navarre et Aragon).

### UNE DYNAMIQUE LOGISTIQUE INSUFFLEE PAR TROIS ESPACES MOTEURS DE RAYONNEMENT

La dynamique logistique de ce pôle est insufflée par trois espaces moteurs de rayonnement : le premier autour de Bayonne et de Dax, le second autour de Pau vers Tarbes, le troisième autour de Mont-de-Marsan. Chacun de ces centres de rayonnement se différencie par la typologie d'espaces logistiques que l'on y trouve.

- Autour du port de Bayonne, d'importantes plates-formes logistiques techniques ont été développées : le CEF de Mouguerre (chantier de transport combiné rail-route), la plate-forme d'Hendaye-Irun et les plates-formes de la Zone Industriale-Portuaire du Port de Bayonne.
- Le second centre de rayonnement de ce pôle, dont Pau est l'épicentre, se caractérise par la prégnance d'une toute autre typologie de zone, en l'occurrence des zones d'activités à dominante productive/industrielle. On distingue très clairement, les plates-formes de Chemparc, mais aussi d'Induspal et d'Aeropolis. Autour du Bassin de Lacq, les partenaires s'engagent pour construire une offre de stockage mutualisée afin de constituer une véritable plate-forme logistique technique fédérant les plates-formes industrielles.
- Enfin, le rayonnement logistique du centre Dax / Mont-de-Marsan est le fait d'importants industriels céréaliers et des filières agro-alimentaire et bois / papiers principalement. Conscient de la capacité à capter les activités logistiques, le territoire s'organise et développe d'importants projets de plates-formes logistiques et industrielles tels qu'Atlantisud près de Dax et Agrolandes à Mont-de-Marsan.

Le projet de Laluque, projet de plate-forme intermodale logistique technique et industrielle, à l'intersection entre les trois centres de rayonnement de ce pôle, est révélateur du degré d'intermodalité de la zone et des potentiels inhérents.

C'est dans ce contexte que des acteurs majeurs (le port et le CEF) se mobilisent pour assurer le service ferroviaire par la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) dont la zone de

chalandise rayonnerait bien au-delà de ce pôle pour assurer son interconnexion avec les territoires voisins.

#### Les enjeux de ce pôle en quelques mots

**La réalité de ce pôle logistique n'est pas seulement béarnaise-basque mais s'étend sur le territoire landais et se tourne, au-delà de Tarbes, vers les régions espagnoles frontalières.**

**Ce pôle est fort d'importantes potentialités d'aménagement (sur l'axe Mont-de-Marsan/Bayonne en particulier) et d'une ambition multimodale accrue.**

- (1) Devenir un hub à plusieurs têtes autour de Bayonne, Mont-de-Marsan et Pau,**
- (2) Soutenir la mise en œuvre effective d'une logistique exogène venant en soutien de la logistique endogène existante et donc, créatrice de valeur ajoutée pour le territoire,**
- (3) Se positionner en interface avec les hubs logistiques de l'Euskadi (« Y basque »), de la Navarre et de l'Aragon.**

#### ATELIER DU POLE : SYNTHÈSE DES MESSAGES CLEFS

Les discussions ont été centrées autour du fret ferroviaire et de sa compétitivité. Les industriels présents et représentés par les CCI basques, landaises et béarnaises ont souligné la faible mobilisation du ferroviaire (10% des flux) malgré la présence d'infrastructures maillant bien les espaces (ITE). Ils ont par ailleurs affiché leur intérêt pour le projet d'OFP et exprimé la nécessité de remédier à l'inefficacité du service de fret ferroviaire actuel. Ils ont en outre témoigné de l'urgence à agir pour organiser logistiquement le pôle, clef de l'attractivité économique du territoire et conditions de leur maintien et/ou de leur développement (supply chain performante pour compenser l'éloignement des marchés et conforter le choix d'être au plus près de la ressource même si pour un temps il faudra s'approvisionner à l'extérieur - cf sujet de la filière bois). En sus de tout cela, les parties prenantes ont formulé leur volonté de mieux connaître les projets espagnols pour s'inscrire en complémentarité.

## 2. [POLE B] POLE GIRONDIN

### UNE METROPOLE, NŒUD DU RESEAU CENTRAL, CONCENTRANT LES FLUX

Ce pôle se caractérise par une logistique surtout endogène avec la présence de quelques centres régionaux de grande distribution, la problématique accrue de la logistique urbaine, qui doit notamment répondre au phénomène de croissance de la métropole et des besoins spécifiques des principales filières de cet espace : chimie, pharmacie/santé, vins, aéronautique, bois, granulats et matériaux.

La prédominance de la route qui concerne 95% des flux et ce, malgré la présence de l'ensemble des modes de transport avec le GPMB, la Garonne, l'étoile ferroviaire et l'aéroport international, caractérise également ce pôle.

L'épicentre de ce pôle, en l'occurrence la métropole bordelaise, est ciblé comme nœud de transport du réseau central européen au sein du réseau trans-européen de transport (RTE-T) et souffre d'un phénomène de congestion du centre avec des sites logistiques concentrés sur la rive droite, et une difficulté à assurer un desserrement vers les espaces portuaires.

## UNE LOGIQUE DE DESSERREMENT DES ESPACES LOGISTIQUES ET PRODUCTIFS A ACCOMPAGNER

La localisation historique des sites logistiques au nord / nord-est (rive droite) pointe désormais ses limites. De nombreuses zones monomodales se sont développées autour des axes autoroutiers dans un phénomène d'hélice autour du centre et sont révélatrices du desserrement subi des implantations logistiques en seconde couronne au sud et à l'est de la métropole au sein de ZAE mixtes, malgré la présence au nord (rive gauche), de l'essentiel des potentialités de plates-formes logistiques multimodales au sein des emprises portuaires. Les besoins fonciers en espaces logistiques multimodaux pour les années à venir sont incontestables du fait de l'important bassin de consommation métropolitain, alors même que les capacités foncières de la métropole, hors emprises du port, sont déjà déficitaires.

Les plates-formes logistiques et zones multimodales doivent être résolument mieux intégrées aux projections d'aménagement et de programmation à l'échelle de l'interSCOT et de Bordeaux Métropole, afin de proposer des solutions autour du pré/post acheminement portuaire, mais aussi de la logistique urbaine du pôle métropolitain, du mode fluvial, etc.

### Les enjeux de ce pôle en quelques mots

- (1) Autour de la dorsale Garonne, étendre les réponses logistiques jusqu'au terminal du Verdon et jusqu'à Langon,**
- (2) Assurer le desserrement logistique de ce nœud de transport du réseau central européen (RTE-T) autour du triangle constitué par Langon, le Verdon et l'axe direction Landes haute Saintonge. Ce desserrement, s'il est conditionné à l'identification de zones logistiques dédiées nécessaires au développement futur de la métropole, est nécessaire au GMPB pour la structuration de son hinterland, et permettrait de repenser l'interconnexion avec les autres pôles aquitains (effet entraînement vers Agen et interface du pôle en devenir Bayonne / Mont-de-Marsan / Pau- Tarbes...vers la péninsule ibérique ?),**
- (3) Penser et orienter les choix des infrastructures de desserte en ce sens et leurs capacités et réinterroger la pertinence des choix de long terme, c'est-à-dire au-delà de la mise à 2 fois 3 voies de la rocade,**
- (4) Engager une gouvernance adaptée aux enjeux de la future métropole bordelaise (loi Maptam) et aux impératifs d'acceptabilité des activités logistiques.**

### ATELIER DU POLE : SYNTHESE DES MESSAGES CLEFS

L'atelier a été marqué par la très forte représentation de la filière granulats/matériaux (*Carrières de Thivières, Razel Bec, GSM, CEMEX, ...*) révélatrice de l'urgence à porter réponse aux problématiques d'acheminement des matériaux sur la métropole (accessibilité) et à réserver des espaces mutualisés de déchargements avec capacités de stockage. La représentativité de cet atelier (*présence de plusieurs opérateurs ferroviaire: VFLI, Ambrogio, Agenia, SNCF etc.*) a par ailleurs été symptomatique de l'intérêt des opérateurs ferroviaires à assurer des flux ferroviaires autour de Bordeaux – même si à ce jour ils en assurent peu. Les commercialisateurs et promoteurs (*CBRE, DTZ ...*) ont exprimé le besoin d'organiser les conditions d'émergence d'un marché logistique sur la métropole, qui à ce jour n'attire pas par manque d'offre foncière organisée et efficiente, ce qui freine l'attractivité économique pour les secteurs d'activité productifs. Les échanges ont en outre été révélateurs de l'anticipation des territoires avoisinants (*Grand Angoumois, Arcachon, Libourne...*) en vue d'assurer le « desserrement logistique » de la métropole, avec des espaces préemptés ou anticipés dans les différents schémas ou SCOT à portée logistique. Ces territoires manifestent néanmoins le besoin d'associer, à ce stade, des opérateurs et professionnels pour garantir des dimensionnements d'espaces pertinents. A contrario, sur le territoire de la métropole, les acteurs institutionnels ne collaborent pas de manière effective pour des solutions convergentes autour des différentes logistiques: d'une part, le GPMB structure son hinterland avec un schéma directeur d'aménagement en réflexion sur ses espaces qu'il entend préserver pour soutenir son accessibilité intermodale et le potentiel de desserrement logistique qu'il peut porter pour la métropole n'est pas présenté, même si des réflexions autour de la logistique urbaine et fluviale s'engagent en collaboration avec Bordeaux Métropole ; tandis que d'autre part, Bordeaux Métropole approfondit sa réflexion uniquement sur la logistique urbaine (granulats, messagerie et dernier kilomètre).



### 3. [POLE C] AGEN / VILLENEUVE / MARMANDE

#### UN TERRITOIRE TRAVERSE PAR DES FLUX INTER-REGIONAUX

Les activités productives et industrielles d'une part (céréales, agroalimentaire et granulats principalement, mais aussi bois et aéronautique...) et les activités de grande distribution d'autre part ont encouragé le développement des activités et services logistiques sur ce territoire.

Ce pôle se distingue de fait par la présence des filières céréalière, agroalimentaire et de granulats qui génèrent d'importants flux de marchandises inter-régionaux. Dans une moindre mesure, les filières bois, avec la présence de la Cofogar, coopérative d'exploitation forestière, et aéronautique, avec la présence d'un sous-traitant Airbus sur Villeneuve-sur-Lot, sont également génératrices de flux de marchandises en importation et en expédition sur ce pôle.

Ce pôle est également marqué par le développement d'une logistique de distribution avec la présence historique du groupe Picard et les implantations de Système U, Auchan et Gifi sur l'ensemble du pôle.

#### LA PRESENCE D'ACTIVITES LOGISTIQUES S'EXPLIQUANT MAJORITAIREMENT PAR UNE LOGIQUE DE PROXIMITE ROUTIERE ET AUTOROUTIERE

Les activités logistiques répondent aujourd'hui quasiment exclusivement à une logique de proximité routière et autoroutière (territoire drainé par l'A62, qui relie Marmande à Agen et traverse ainsi le territoire d'ouest en est, et par la RN21, qui traverse le territoire du nord au sud reliant Villeneuve à Agen).

#### UNE VOLONTE ET UNE FAISABILITE D'ACCUEIL DE NOUVELLES ACTIVITES LOGISTIQUES MULTIMODALES

A ce jour, des flux de céréales et de granulats en particulier, partent par le rail sur les deux lignes capillaires d'Auch-Agen et de Nérac-Condom-Port-Sainte-Marie. Les acteurs du territoire se mobilisent pour assurer la pérennité de ces lignes, l'enjeu pour la filière céréale étant capital ; de même l'enjeu de report modal des flux granulats et bois qui à ce jour empruntent encore la route.

Le développement du **fret ferroviaire** est au cœur des réflexions des acteurs du pôle. Le territoire s'est mis en mouvement en ce sens : une étude pour le lancement d'un OFP et des études d'aménagement préfigurant le développement de nouvelles plates-formes multimodales sont en cours. C'est le cas pour les zones de Feugarolles, de l'Agropole, de Sainte-Colombe pour lesquelles l'arrivée prochaine de la ligne LGV engendre des réflexions sur les connexions potentielles à réaliser pour le développement de véritables plates-formes multimodales.

Des études d'opportunités sur la relance du **fret fluvial** sont également menées.

#### Les enjeux de ce pôle en quelques mots

- (1) Un territoire en projet qui s'intéresse au potentiel de valeur ajoutée des activités logistiques et qui se met en mouvement pour développer cette filière,
- (2) Des acteurs économiques cherchant à créer une dynamique de plate-formisation de zones multimodales redessinant les dynamiques spatiales autour de ce pôle, en le mettant en interface directe avec la façade maritime atlantique et méditerranéenne.

#### ATELIER DU POLE : SYNTHESE DES MESSAGES CLEFS

Le besoin d'organiser, avec des infrastructures adaptées, le potentiel « d'étoile logistique » (ferroviaire mais pas que) en travaillant l'articulation d'Agen avec Bordeaux mais aussi Bayonne, Périgueux et Midi-Pyrénées a été un des points centraux de l'échange.

Lors de cet atelier, les logisticiens ont par ailleurs alerté sur la nécessité d'organiser une desserte logistique performante (dont routière) au risque de voir leurs clients se déplacer (notamment vers MP). Les chargeurs ont quant à eux indiqué se mobiliser pour trouver des solutions de desserte ferroviaire reliées aux ports (ex de Terres du Sud avec Bayonne / intérêt d'un OFP) et les ports ont témoigné de leurs réflexions fortes de ciblage d'espaces d'hinterland sur ce pôle. Les gestionnaires d'espaces et les chargeurs ont en outre expliqué préserver et anticiper la question de la desserte ferroviaire de leurs sites. Ils interrogent cependant leur pertinence devant les fermetures (effectives ou en projet) de lignes capillaires par SNCF Réseau malgré le maintien du paiement des redevances sans certitude de pouvoir ensuite utiliser les lignes ; tandis que les chargeurs se disent prêts à mutualiser leurs ITE et plates-formes pour assurer les seuils de massification. Enfin, sur ce pôle, la navigabilité du fleuve est de nouveau investiguée par VNF, bien que les chargeurs ne se mobilisent pas forcément sur ce volet.

#### 4. [POLE D] PERIGUEUX / BERGERAC

##### UN TERRITOIRE MARQUE PAR UNE DYNAMIQUE LOGISTIQUE EMERGENTE A SOUTENIR

La dynamique logistique du pôle est principalement le fait de deux acteurs industriels : les carrières de Thiviers et les papeteries Condat.

Sur ce pôle, les activités logistiques se sont essentiellement implantées suivant des **logiques de proximité autoroutière**, au sein de ZAE mixtes, pour répondre aux besoins de consommation de l'aire urbaine de Périgueux. Ce pôle questionne son devenir logistique du fait notamment des interfaces avec les espaces logistiques de Brive / Limoges et du centre d'une part, et de Bordeaux d'autre part.

##### UN DESENCLAVEMENT ROUTIER EN PROGRESSION

Le pôle génère des flux et des attractivités différentes des territoires voisins. Il est structuré autour de deux agglomérations : Périgueux et Bergerac. Seule transversale ne passant pas par Paris, l'A89, qui traverse le territoire d'est en ouest, draine le territoire. Le désenclavement de ce pôle a fortement progressé sur l'axe est/ouest grâce à l'A89 mais reste un véritable sujet sur l'axe nord/sud (*cf positionnement du projet de l'Euro 21 que les professionnels représentés par la fédération des transporteurs, les carriers et la CCI appellent de leurs vœux même si aucun financement ni échéancier n'est convenu*).

Les principales villes de ce pôle étant situées le long de la RN21, les flux péri-urbain viennent s'ajouter aux flux nationaux limitant sa fonctionnalité et son attractivité pour le transport de marchandises.

Se sont développées sur ce pôle des zones plutôt mixtes localisées suivant des logiques de proximité avec l'autoroute ; la disponibilité foncière en terrain plat n'étant pas un critère restrictif.

##### UN RESEAU CAPILLAIRE FERROVIAIRE PORTEUR D'UNE ALTERNATIVE AU MODE ROUTIER ?

En termes de voie ferrée, ce pôle est traversé par deux axes perpendiculaires se croisant autour de Périgueux : l'axe Limoges – Périgueux – Agen d'une part et l'axe Bordeaux – Périgueux - Brive d'autre part. Le rail et la route sont les deux vecteurs permettant d'acheminer des marchandises sur ce territoire ; le fleuve, qui traverse le sud de ce pôle n'étant pas mobilisé à cet effet.

Le fret ferroviaire sur ce pôle est peu développé et concerne en import de la pâte à papier et en export du papier et des granulats, essentiellement tourné vers Bordeaux et La Rochelle.

Les collectivités se mobilisent pour évaluer les opportunités de développement du fret ferroviaire : désireuse de soutenir le report modal, l'Agglomération de Périgueux porte ainsi un projet de zone multimodale intégrant la création d'un ITE sur la commune de Sainte-Marie-de-Chignac.



### Les enjeux de ce pôle en quelques mots

- (1) **Poursuivre le désenclavement du territoire en s'appuyant sur les dynamiques des acteurs économiques présents et en mobilisant le réseau capillaire ferroviaire,**
- (2) **La mise en place d'un service ferroviaire compétitif pour les filières granulats et papier de façon, d'une part, à rendre possible le report modal des quelques 500 000 tonnes de marchandises qui passent par la route et d'autre part, à créer les conditions d'une interconnexion de cet espace avec les autres espaces de flux de l'Aquitaine,**
- (3) **Même si cet espace n'est pas appelé à devenir un pôle logistique en tant que tel, il a un rôle fondamental à jouer en relais de celui de Bordeaux et d'Agen; ses interfaces avec les aires de Brive et de Clermont étant à valoriser pour l'Aquitaine, tout comme celles vers Lyon.**

### ATELIER DU POLE : SYNTHESE DES MESSAGES CLEFS

Les échanges ont été centrés autour de la poursuite du désenclavement routier et du renforcement du maillage effectif des espaces économiques avec la métropole, dont le port, dans des déclinaisons multimodales.

Sur ce pôle, nombre d'acteurs ont insisté sur le besoin de poursuivre le désenclavement routier par la création d'une transversale Nord / Sud. La logistique est perçue sur cet espace comme une opportunité de contrer la « désindustrialisation » du territoire. A l'occasion de cette matinée d'échanges, le positionnement stratégique de Périgueux au barycentre de la France et son potentiel d'attractivité logistique - assurant le « 1jour / 1jour » (exemple de Maïsador) facteur de fixation d'activités économiques a par ailleurs été mis en exergue. Le GPMB a en outre exprimé sa volonté de structurer son hinterland en intégrant ce pôle et s'est dit prêt, dans cet objectif, à investir des espaces sur celui-ci. Les chargeurs mobilisant le ferroviaire ont expliqué être en capacité de le mobiliser d'autant plus à condition (i) de pouvoir cibler des espaces multimodaux de déchargement au cœur de la métropole et (ii) d'une meilleure collaboration avec le GPMB pour préserver des espaces de stockage et de valorisation. Des initiatives de chargeurs qui investissent des espaces à proximité de la métropole, à l'instar de CEMEX par exemple qui s'est rapproché de Ferovergne pour une plateforme sur Izon, ont été mises en avant. Enfin, les gestionnaires d'espaces questionnent l'intérêt de réinvestir des friches offrant une opportunité de fret ferroviaire.

## 5. ENJEUX TRANSVERSAUX : EMPLOIS ET COMPETENCES, LOGISTIQUE URBAINE

### EMPLOIS ET COMPETENCES

Eminemment stratégique, puisque la bonne organisation logistique du territoire est un facteur clef d'ancrage territorial des entreprises ; la logistique est aussi une activité pourvoyeuse d'emplois et de richesses. Pourtant, le poids économique de la filière logistique est bien souvent méconnu. Si plus de 35 000 salariés exercent en Aquitaine, un métier spécifique dans les fonctions logistiques ; c'est sans compter le nombre d'emplois logistiques indirects puisqu'aux emplois logistiques externalisés, s'ajoutent l'ensemble des emplois « internalisés » au sein des chargeurs industriels et de la grande distribution de même que les emplois associés à l'ensemble des différents maillons de la chaîne de valeur logistique (en sus des logisticiens, transporteurs et chargeurs susmentionnés, s'ajoutent les emplois des opérateurs, gestionnaires d'espaces et d'infrastructures directement associés aux flux fret). Ainsi en Aquitaine, le transport (de marchandises et de voyageurs) et la logistique jouent donc un **rôle majeur** dans l'économie régionale. Les métiers du transport et de la logistique représentent environ **80 000 actifs occupés** quel que soit le secteur.

Sur le territoire régional, trois acteurs œuvrent directement à la bonne gestion des emplois et compétences logistiques : l'AFT-IFTIM, AQUITAINE CAP METIERS qui intègre l'Observatoire Prospectif des emplois et des qualifications dans les Transports et la Logistique et la DIRECCTE qui

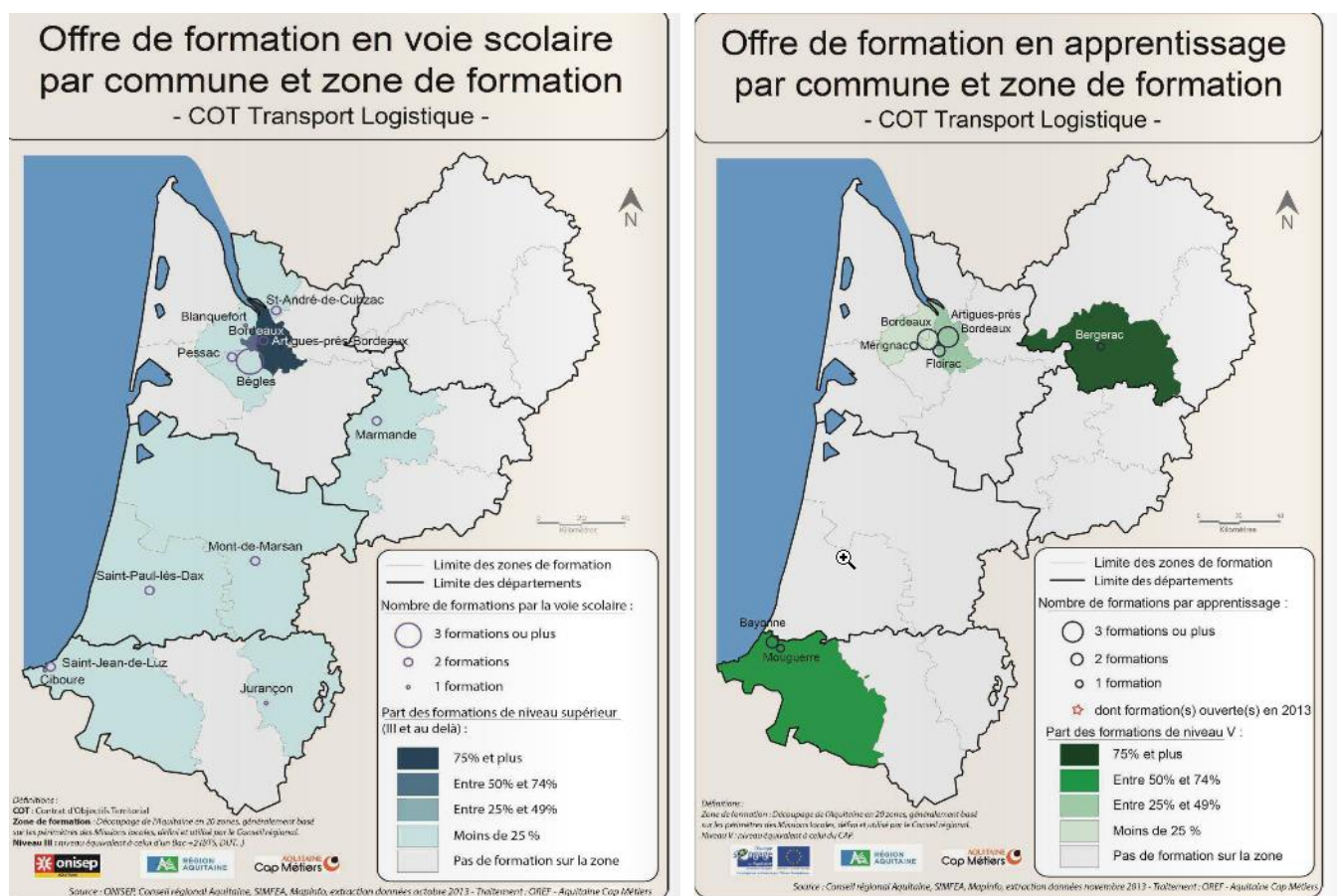
accompagne les acteurs des principales filières sur leurs problématiques de développement économique et de développement des compétences.

En matière de compétences et de formations associées, la 20<sup>e</sup> enquête annuelle de l'AFT-IFTM souligne la recrudescence des réorganisations logistiques au sein des établissements en 2013 face aux nouveaux enjeux de logistique urbaine et d'e-commerce qui doivent être accompagnées par des formations associées.

L'apparition de nouveaux métiers, à l'instar de ceux endossés par des acteurs privés tels que Ferovergne ou Agenia qui intègrent des activités d'opérateur, transporteur, commissionnaire ferroviaire de transport voire aménageur d'espace sont révélateurs des besoins en formations nécessaires pour accompagner la mutation des acteurs de la filière.

En effet, la région Aquitaine offre une palette de formation initiale ou par apprentissage en Transport logistique, et cet existant pourrait constituer une base fertile pour renforcer ces savoirs faire et les développer notamment vers les nouveaux métiers de la logistique et les innovations technologiques engagées dans ce secteur (informatique embarquée, géolocalisation, etc...).

Notons par exemple le DUT Gestion logistique et Transport à Bordeaux avec les options transitaires aériens et maritimes et transport terrestre.



Depuis 2010, on relève une augmentation de 12% des diplômés dans le secteur des transports et de la logistique. Et pourtant ce sont des métiers qui connaissent de réelles difficultés de recrutement liés notamment à des raisons d'attractivité et de connaissance des métiers du secteur, avec d'ici à très court terme des besoins importants liés à des départs en retraite et problématiques de turn-over élevé. La région Aquitaine a donc de réelles potentialités dans ce domaine.

## LOGISTIQUE URBAINE

Qu'ils se chiffrent en monnaie sonnante et trébuchante ou en impacts sociaux et environnementaux, les coûts de la logistique urbaine, fonction vitale du métabolisme urbain, traduisent l'urgence à inventer de nouveaux modèles pour l'acheminement des marchandises en milieu urbain, et ce, afin de ne pas péjorer l'ensemble de l'économie productive et présente.

Les flux de marchandises en ville représentent de fait en moyenne, selon l'Observatoire des Politiques et Stratégies de Transport en Europe (OPSTE), une livraison par emploi et par semaine à destination des activités professionnelles, sans compter les flux liés à la consommation des ménages. Par ailleurs, le transport de fret dans la ville y engendre 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et jusqu'à 50% des émissions de gaz à effet de serre. En termes de coûts, le CEREMA a évalué qu'en moyenne, le transport urbain de marchandises représente le quart des coûts logistiques payés par le chargeur, et selon une enquête du LET (Laboratoire d'Economie des transports à Lyon), le coût du « dernier kilomètre » représente à lui seul 20% du coût logistique total. Or, en corrélation avec la croissance urbaine et l'expansion du e-commerce (qui démultiplie également les flux retours), la croissance de ce transport est estimée à 1,5% par an d'ici à 2025.

Face à cela, les acteurs passent progressivement des paroles aux actes. En Aquitaine, la CERTA s'est emparée du sujet dès 2010 en pilotant une étude sur « *l'analyse des besoins et des attentes à court et moyen termes de transports durables sur les courtes distances par bassin d'activités en Aquitaine – quelles orientations pour la logistique urbaine?* ». Plus récemment, en janvier 2014, la CERTA a contribué à ouvrir le dialogue en organisant une Journée Thématique sur les enjeux et mutations de la logistique urbaine destinée à promouvoir les bonnes pratiques développées dans plusieurs métropoles françaises (Toulouse, Lyon, ...).

La prégnance de ces enjeux étant proportionnelle à la taille des aires urbaines, ils sont particulièrement vifs au sein de Bordeaux Métropole, métropole de droit commun au sens de la loi MAPAM et future métropole « millionnaire ». Sélectionnée pour prendre part à l'Enquête Nationale « Marchandises en Ville » modélisant (FRETURB) le transport de marchandises ; Bordeaux Métropole s'est par ailleurs elle-même emparée du sujet en pilotant, en 2013, l'étude « *pré-opérationnelle pour la mise en œuvre d'un système de logistique urbaine en cœur d'agglomération – Plaine de Garonne* », ainsi qu'une seconde étude sur les « *filiales endogènes et exogènes de la métropole bordelaise* » proposant un modèle de desserrement logistique de la métropole, assises des actuels travaux de cartographie des espaces logistiques métropolitains distinguant la logistique dite « d'agglomération » (commerce, distribution...), la logistique « du dernier kilomètre » et la logistique « des matériaux et granulats ».

**L'éloignement des centres urbains, des sites logistiques et de stockage est problématique.**

**Les représentants de la filière « granulats et matériaux » tirent la sonnette d'alarme.** Il sera « impossible d'alimenter les prochains grands travaux de la métropole » si aucun espace n'est réservé à l'approvisionnement desdits travaux.

**L'opportunité de l'ensemble des modes est réévaluée afin d'optimiser la logistique urbaine sur la métropole bordelaise.** Une étude est actuellement en cours sur « les opportunités de solutions fluviales pour la logistique urbaine », pilotée par Bordeaux Métropole et un voyage test de transport fluvial de colis lourd a été financé par la Région.

Le Commissariat général au développement durable (CGDD) a évalué et chiffré les effets des différents modes de transport terrestres et en particulier leurs effets externes (pollutions, insécurité, congestion) :

- 0,0264 €/t.km pour le transport routier,
- 0,0090 €/t.km pour le transport ferroviaire de fret,
- 0,0079 €/t.km pour le transport fluvial sur le petit gabarit.

La métropole bordelaise illustre bien ce qui se passe à l'échelle nationale : en termes de logistique urbaine, les recherches sont avant tout portées à l'échelle nationale, les expérimentations et

déclinaisons opérationnelles se concrétisent surtout à l'échelle des prochaines métropoles et à l'échelle intercommunale. Sur la métropole, la CCI de Bordeaux a ainsi été désignée comme « chef de file » du sujet de logistique urbaine dans le cadre du Grenelle des Mobilités, et même s'ils ne sont pas nécessairement traités, les enjeux de la logistique urbaine sont de plus en plus évoqués au sein des documents d'urbanisme aquitains.

En Aquitaine, les solutions restent en large partie à inventer et à expérimenter pour que la fonction de service pour le fonctionnement durable des villes aquitaines soit de nouveau conférée à la logistique urbaine. Dans tous les cas, la mutualisation est le point névralgique des solutions expérimentées en logistique urbaine, le partage des installations, immobilier et espaces dédiés et des services permettant de rationaliser et d'optimiser les circuits.

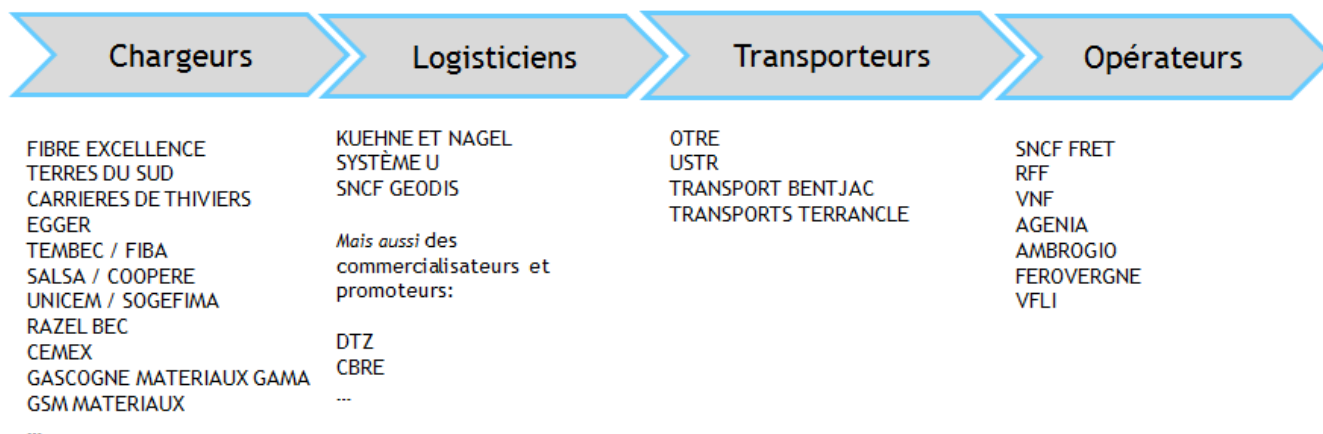
**L'ensemble de ces enjeux, qu'ils soient transversaux ou spécifiques à un pôle, ont été présentés et débattus en atelier participatif, de sorte d'aboutir à un plan d'opérations qui soit révélateur des priorités émanant d'une concertation large du monde économique aquitain.**

# PLAN D'OPERATIONS PROPOSITION

# PRESENTATION

## 1. UN PLAN D'OPERATIONS NE DE LA CONCERTATION DES ACTEURS DU MONDE ECONOMIQUE AQUITAIN

Plus de 130 participants, représentant l'ensemble des maillons de la chaîne de valeur logistique ont pris part à ces ateliers (liste ci-dessous non exhaustive) :



### Gestionnaires d'espaces et d'infrastructures

PORT DE BAYONNE, GPMB (présent aux 4 pôles), SM dont SM d'Aménagement du CEF de Mouguerre, SMIDEM, DREAL, DDT CCI, CR, CA, CC, BGI, etc.

Le plan d'opérations du présent schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine est issu de la concertation générée lors de ces ateliers participatifs, en l'occurrence des attentes partagées en tour de table, des visions exprimées et des actions positionnées comme prioritaires mais aussi de l'ensemble des messages portés lors de la cinquantaine d'entretiens réalisés.

## 2. UN PLAN D'ACTION FIXANT TROIS AXES STRATEGIQUES ET CENTRE AUTOUR DE SEPT OPERATIONS

Ce plan d'action comporte trois échelles de lecture.

- i. **Trois axes stratégiques** permettent de **situer le niveau d'intervention** : aménagement du territoire, gestion et animation et gouvernance.

### AXE 1: AMENAGEMENT

MISE EN ŒUVRE D'UNE ORGANISATION DES ACTIVITES FRET, DANS UNE LOGIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE PRODUCTIVE ET RESIDENTIELLE

### AXE 2: GESTION ET ANIMATION

DEVELOPPEMENT DES PRATIQUES DE MUTUALISATIONS ET DES OFFRES DE SERVICES ASSOCIES, EN FAVEUR DU REPORT MODAL

### AXE 3: GOUVERNANCE

ASSURER UNE ACCULTURATION COMMUNE AUX ENJEUX DE LA LOGISTIQUE

- ii. Ces trois axes sont la clef d'entrée des **sept opérations de ce schéma** :



### AXE I: AMENAGEMENT

MISE EN ŒUVRE D'UNE ORGANISATION DES ACTIVITES FRET, DANS UNE LOGIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE PRODUCTIVE ET RESIDENTIELLE

- |  |   |
|--|---|
| STRUCTURER LE HUB LOGISTIQUE AQUITAIN EN ORGANISANT ET MAILLANT LES DIFFERENTS POLES LOGISTIQUES           | 1 |
| PRESERVER, VALORISER ET DEVELOPPER LES INFRASTRUCTURES MULTIMODALES  | 2 |
| ORGANISER L'ACCESSIBILITE URBAINE ET LA DISTRIBUTION DES MARCHANDISES ET MATERIAUX POUR LES AGGLOMERATIONS | 3 |

### AXE II: GESTION ET ANIMATION

DEVELOPPEMENT DES PRATIQUES DE MUTUALISATIONS ET DES OFFRES DE SERVICES ASSOCIES, EN FAVEUR DU REPORT MODAL

- |  |   |
|--|---|
| DEVELOPPER LES PRATIQUES DE MUTUALISATION  | 4 |
| FEDERER LES ACTEURS DE LA CHAINE LOGISTIQUE ET RENFORCER LE BASSIN DE COMPETENCES REGIONALES | 5 |

### AXE III: GOUVERNANCE

ASSURER UNE ACCULTURATION COMMUNE AUX ENJEUX DE LA LOGISTIQUE

- |   |   |
|---|---|
| ECLAIRER LES ENJEUX REGIONAUX DE LA LOGISTIQUE ET DU REPORT MODAL | 6 |
| ASSURER LES PRISES DE DECISIONS ADAPTEES AUX ENJEUX               | 7 |

iii. Des **moyens d'actions envisagés** sont associés à chacune de ces sept opérations :



## AXE I: AMENAGEMENT

*MISE EN ŒUVRE D'UNE ORGANISATION DES ACTIVITES FRET, DANS UNE LOGIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE PRODUCTIVE ET RESIDENTIELLE*

### STRUCTURER LE HUB LOGISTIQUE AQUITAIN EN ORGANISANT ET MAILLANT LES DIFFERENTS POLES LOGISTIQUES 1

- ELABORER ET METTRE EN ŒUVRE UN SCHEMA DIRECTEUR PAR POLE, METTANT EN PRATIQUE LE SCHEMA DE REFERENCE REGIONAL
- ELABORER UN GUIDE DE CONDUITE D'OPERATIONS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT PAR TYPOLOGIE D'ESPACES

### PRESERVER, VALORISER ET DEVELOPPER LES INFRASTRUCTURES MULTIMODALES 2

- CONFORTER LE ROLE DE L'OBSERVATOIRE REGIONAL DES FLUX ET DES CAPACITES DES INFRASTRUCTURES DE DESSERTE FRET
- REQUALIFIER ET RENOUEVELER DES ESPACES STRATEGIQUES POUR LA LOGISTIQUE OU ACTIVITES MOBILISANT LA DESSERTE MULTIMODALE
- ACCOMPAGNER DE NOUVEAUX CADRES DE GOUVERNANCE POUR LES LIGNES CAPILLAIRES

### ORGANISER L'ACCESSIBILITE URBAINE ET LA DISTRIBUTION DES MARCHANDISES ET MATERIAUX POUR LES AGGLOMERATIONS 3

- ELABORER ET METTRE EN ŒUVRE DES SCHEMAS D'ACCESSIBILITE URBAINE FRET
- CONCEVOIR ET DIMENSIONNER DES ESPACES PROPOSANT UNE ARCHITECTURE DE GESTION OPERATIONNELLE POUR LA LOGISTIQUE DU DERNIER KM

## AXE II: GESTION ET ANIMATION

*DEVELOPPEMENT DES PRATIQUES DE MUTUALISATIONS ET DES OFFRES DE SERVICES ASSOCIES, EN FAVEUR DU REPORT MODAL*

### DEVELOPPER LES PRATIQUES DE MUTUALISATION 4

- MUTUALISER DES PLATES-FORMES PRIVATIVES, DES ITE, APPONTEMENTS FLUVIAUX, ETC
- ACCOMPAGNER DE NOUVELLES FORMES MUTUALISEES DE GESTION DU TRANSPORT INTERMODAL DE MARCHANDISES

### FEDERER LES ACTEURS DE LA CHAINE LOGISTIQUE ET RENFORCER LE BASSIN DE COMPETENCES REGIONALES 5

- STRUCTURER UN « CLUB DE LA LOGISTIQUE » EN AQUITAINE

## AXE III: GOUVERNANCE

*ASSURER UNE ACCULTURATION COMMUNE AUX ENJEUX DE LA LOGISTIQUE*

### ECLAIRER LES ENJEUX REGIONAUX DE LA LOGISTIQUE ET DU REPORT MODAL 6

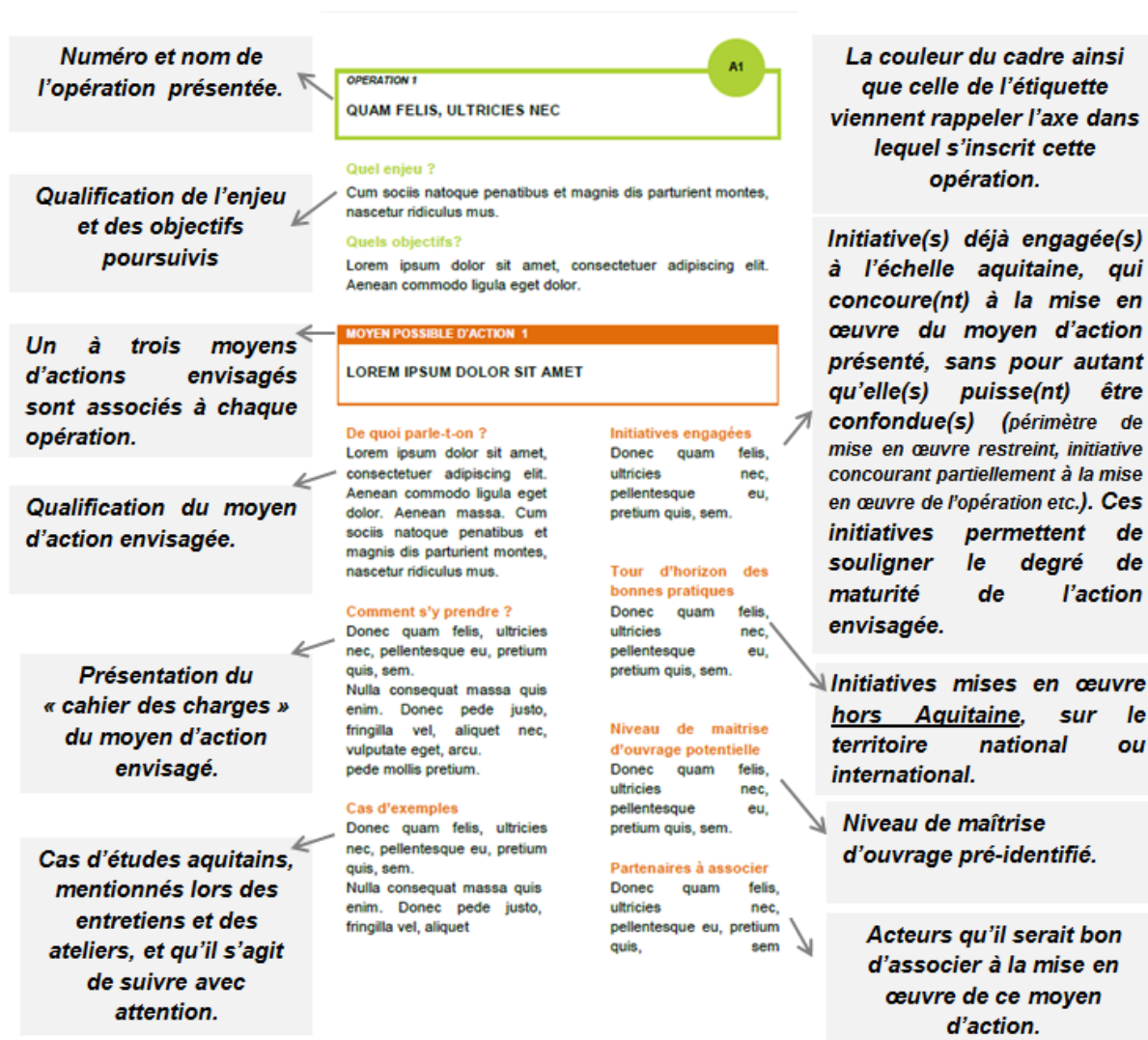
- DEVELOPPER UNE INGENIERIE PEDAGOGIQUE A DESTINATION DES DECIDEURS

### ASSURER LES PRISES DE DECISIONS ADAPTEES AUX ENJEUX 7

- METTRE EN ŒUVRE UNE GOUVERNANCE TERRITORIALE DE LA LOGISTIQUE

### 3. SE SAISIR DES MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES POUR METTRE EN OEUVRE LE PLAN D' OPERATIONS

Chacun des moyens d'actions envisagés est présenté et qualifié selon le cadre suivant :



La couleur du cadre ainsi que celle de l'étiquette viennent rappeler l'axe dans lequel s'inscrit cette opération.

Initiative(s) déjà engagée(s) à l'échelle aquitaine, qui concoure(nt) à la mise en œuvre du moyen d'action présenté, sans pour autant qu'elle(s) puisse(nt) être confondue(s) (périmètre de mise en œuvre restreint, initiative concourant partiellement à la mise en œuvre de l'opération etc.). Ces initiatives permettent de souligner le degré de maturité de l'action envisagée.

Initiatives mises en œuvre hors Aquitaine, sur le territoire national ou international.

Niveau de maîtrise d'ouvrage pré-identifié.

Acteurs qu'il serait bon d'associer à la mise en œuvre de ce moyen d'action.

OPERATION 1

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

**Quel enjeu ?**

- Valoriser les flux pour qu'ils soient vecteurs d'un développement économique durable.

**Quels objectifs?**

- Hiérarchiser et articuler les différents espaces logistiques selon leur typologie pour maximiser les synergies inter- et intra-pôles,
- Programmer et inscrire ces espaces logistiques dans le temps et dans l'espace,
- Mettre à jour les infrastructures nécessaires à leur fonctionnement,
- Assurer les conditions de mise en œuvre de cette programmation,
- Soutenir l'aménagement durable d'espaces logistiques multimodaux et HQE.

MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 1

**ELABORER ET METTRE EN ŒUVRE UN SCHEMA DIRECTEUR PAR POLE, METTANT EN PRATIQUE LE SCHEMA DE REFERENCE REGIONAL**

**De quoi parle-t-on ?**

La présente mission a permis de proposer un schéma de référence (ci-après) des espaces logistiques, en définissant différentes typologies permettant d'en qualifier les principales fonctions et interfaces entre eux.

Ce schéma « prendra corps » territorialement au travers de schémas directeurs, documents cadre planificateurs et prescripteurs, à décliner par pôle, permettant de fixer à l'échelle du pôle, les différentes plates-formes logistiques et zone d'activités multimodales, leur desserte et les services associés.

**Comment s'y prendre ?**

Mettre en place, par pôle, un comité réunissant notamment : l'État, les collectivités territoriales, les entreprises, les opérateurs, qui, à partir :

- du schéma de référence,
- de l'état de la connaissance issu du présent schéma,
- des éléments de connaissance du GECT (Groupement européen de coopération territoriale) sur les projets environnants,

détermineront le rôle, la fonction, la programmation cadre, l'échéancier et la gouvernance potentielle des différents espaces à vocation logistique et l'inscriront au sein des différents documents de planification.

Plus précisément, chacun des schémas directeurs devra :

- Intégrer les interfaces entre ses plates-formes et les plates-formes des autres pôles et des régions voisines (synergies inter-pôles et inter-régionales à assurer - *NB : le rôle des Agences d'urbanisme et Inter Scot sera capital*),
- Définir le positionnement et la programmation des plates-formes logistiques techniques, des zones d'activités logistico industrielles, des zones d'activités dédiées à la logistique d'agglomération, des sites du dernier kilomètre et des sites dédiés pour implanter des activités de stockage / traitement des matériaux,
- Identifier et définir le rôle des différents acteurs publics et privés dont les opérateurs de transports (et notamment les OFP).

**A retenir par pôle issu du schéma de référence :**

**Pole Girondin**

- Intégrer une programmation économique et fonctionnelle des plates-formes d'Hourcade, Bruges et Langon (voire Izon),

- Acter le devenir et le rôle des espaces portuaires dans l'organisation logistique de ce pôle,
- Intégrer une programmation économique du MIN et des espaces économiques identifiés pour le traitement de la logistique urbaine.

### **Pôle Pays Basque / Béarn / Dax / Mont-de-Marsan**

- Intégrer une programmation économique et fonctionnelle des plates-formes logistiques suivantes : le CEF – Mouguerre, les espaces portuaires, Chemparc, Laluque *future base travaux de SNCF Réseau pour ligne Bordeaux-Hendaye et future LGV*,
- Acter le devenir d'Hendaye – Irun à l'aune de la suppression de la rupture de charge entre l'Espagne et la France,
- Créer les conditions d'émergence d'OFP.

### **Pôle Agen / Villeneuve / Marmande**

- Statuer sur les plates-formes spécifiques logistiques pour les carriers et les céréaliers,
- Accompagner les ports dans l'aménagement de leur hinterland (*espaces dédiés sur Agropole ?*),

- Intégrer le MIN dans le traitement des réponses d'espaces pour la logistique urbaine.

### **Pôle Périgieux/ Bergerac**

- Accompagner les ports dans l'aménagement de leur hinterland (*Boulazac ou autres friches ou projets ?*).

### **Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle**

Echelle des pôles logistiques : collectivités, SCOT et InterSCOT, agences d'urbanisme, ports.

### **Partenaires à associer**

Comités 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).

## **MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 2**

### **ELABORER UN GUIDE DE CONDUITE D'OPERATIONS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT PAR TYPOLOGIE D'ESPACES**

#### **De quoi parle-t-on ?**

En sus de la bonne application des schémas directeurs par pôle, l'aménagement durable des espaces logistiques aquitains du 21<sup>e</sup> siècle passera également par un guide de recommandations, à destination des gestionnaires d'espaces et aménageurs, définissant les bonnes pratiques et prescriptions d'aménagement des espaces logistiques régionaux afin :

- d'accompagner les promoteurs dans la construction de plates-formes et espaces logistiques HQE, tirant vers le haut la qualité architecturale et environnementale de ces plates-formes,
- d'intégrer la réflexion multimodale aux projets d'aménagement.

Différenciant les typologies d'espaces logistiques existantes, il s'agit d'un document permettant aux gestionnaires de zones de

comprendre les contraintes économiques et physiques des espaces logistiques et multimodaux et de piloter au mieux les projets d'aménagement de ces espaces.

#### **Comment s'y prendre ?**

Ce guide, élaboré avec l'ensemble des parties prenantes concernées (aménageurs, gestionnaires d'espaces, chargeurs, opérateurs...), se devra de traiter a minima les grandes thématiques essentielles d'accessibilité et caractéristiques physiques permettant le développement de la multimodalité (route, fer, proximité voie d'eau). Il sera illustré de plusieurs cas d'études régionaux.

Une fois le guide créé, la mise en place d'un label (échelle régionale gérée par région selon modalités à définir) permettra d'encourager et de

distinguer les projets qui répondent aux principes-clefs du guide.

### Cas d'exemple

Le besoin de prise en compte des contraintes inhérentes au fret ferroviaire au cœur des réflexions d'aménagement des espaces logistiques :

Les caractéristiques physiques de certains sites (par exemple, le linéaire minimal de lignes ferroviaires des plates-formes logistiques est de 800/900 ml) impactent significativement les coûts proposés par les opérateurs et répercutés sur les chargeurs. Ces contraintes économiques issues de contraintes physiques freinent l'accès des chargeurs à certains services. Le « **guide de conduite d'opérations de développement et d'aménagement d'espaces logistiques** » a vocation à permettre l'intégration de ces réflexions en amont des opérations d'aménagement et de requalification de zones et plates-formes logistiques et multimodales de façon à incorporer ces prérequis aux projets d'aménagement et/ou de requalification et de permettre l'adéquation entre les besoins des chargeurs, logisticiens, transporteurs et opérateurs et les caractéristiques de l'espace ou de l'infrastructure dédiée proposée.

#### Centrale thermique d'EDF à Ambès

L'aménagement de ce site, en cours de déconstruction, ne permet pas en l'état la mobilisation de la voie d'eau. L'aménagement et l'affectation future de cet espace est une démarche qui s'anticipe pour assurer que l'aménagement futur de cet espace intègre les potentiels multimodaux permis par la proximité stratégique de la voie d'eau.

### Initiatives engagées

Le Port de Bayonne a missionné l'AUDAP pour réaliser une charte d'accueil des entreprises, à visée incitative.

### Tour d'horizon des bonnes pratiques

Guide pour des porteurs de projets: concevoir le raccordement d'un parc d'activité ou d'une entreprise au réseau ferre national, CCIR Midi-Pyrénées, 2014

Ce guide, réalisé par la CCIR Midi-Pyrénées, a pour objectif de développer des transports ferroviaires efficaces et performants pour les marchandises.

Le guide s'adresse à tous les porteurs de projet et leur permet de mieux appréhender l'organisation du fret ferroviaire ainsi que les différentes offres de services associés, et de disposer des éléments d'information nécessaires pour mener à bien un projet de raccordement au réseau ferré national en créant une installation terminale embranchée.

Guide pratique du classement AFILOG « Plateforme logistique, quai de messagerie, entrepôt frigorifique », septembre 2011

Ce guide permet d'évaluer, selon le classement AFILOG, une opération donnée, construction neuve ou réhabilitation lourde, pour des bâtiments regroupant une majorité de locaux à activités logistiques (plates-formes logistiques, quai de messagerie ou entrepôt frigorifique) engagées dans une démarche de certification « NF Bâtiments Tertiaires – Démarche HQE ». Ce guide couvre les phases de programmation, de conception et de réalisation. Il permet d'évaluer (liste non exhaustive) :

- l'optimisation des flux intérieurs,
- l'optimisation de la conception des zones de quai pour faciliter les opérations,
- les choix constructifs pour faciliter l'entretien et l'adaptabilité de l'ouvrage.

### Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle

DREAL, CEREMA, Régions, Agences d'urbanisme

### Partenaires à associer

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

OPERATION 2

**PRESERVER, VALORISER ET DEVELOPPER LES INFRASTRUCTURES MULTIMODALES**

**Quel enjeu ?**

- Assurer un portefeuille d'infrastructures capables de soutenir une accessibilité multimodale.

**Quels objectifs?**

- Préserver les lignes ferroviaires existantes, les accès à bord d'eau, pouvant ou ayant contribué à des flux de fret important,
- Préserver les espaces fonciers en capacité de porter des réponses d'accessibilité multimodale de fret,
- Valoriser les friches à vocation d'accueil d'activité logistiques et /ou présentant une offre d'accès multimodal,
- Améliorer la connaissance des flux et besoins en infrastructures de desserte fret et leur capacité à trouver des réponses alternatives à la route pour orienter les schémas futurs à venir.

MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 1

**CONFORTER LE ROLE DE L'OBSERVATOIRE REGIONAL DES FLUX ET DES CAPACITES DES INFRASTRUCTURES DE DESSERTE FRET**

**De quoi parle-t-on ?**

Il apparait nécessaire pour faire évoluer le mix modal aquitain, aujourd'hui fortement déséquilibré, d'avoir une connaissance précise et détaillée **des flux** ainsi que des **capacités et potentialités des infrastructures de desserte fret**.

**Comment s'y prendre ?**

Le cahier des charges de cette structure sera double :

Connaissance des flux

- Réaliser des diagnostics actualisés sur :
  - o la nature des flux et volumes associés,
  - o les origines/ destinations des marchandises (matrice O/D précise par pôle),
  - o l'identité des entreprises émettrices et réceptrices des flux.

Cette connaissance aidera les chargeurs, opérateurs et commissionnaires de transport dans le discernement des marchés potentiels et la recherche de complémentarités et de mutualisations possibles.

Elle permettra aux transporteurs de comprendre l'évolution de l'organisation

logistique du territoire pour évaluer leur éventuel positionnement et de construire leur business-model. Elle permettra enfin aux gestionnaires d'espaces d'évaluer la pertinence du développement d'infrastructures multimodales sur leur foncier.

Disposant d'une bonne connaissance des flux, les fédérations et opérateurs de transport seront à mobiliser.

Capacité et efficience des équipements et plates-formes fret multimodal

- Réaliser un recensement exhaustif des infrastructures et équipements existants (ITE, lignes capillaires, sites multimodaux),
- Réaliser des audits de capacité et efficience des équipements et plates-formes dédiés au fret,
- Classer ces infrastructures par pertinence stratégique (infrastructures nécessaires à pérenniser, infrastructures ayant un potentiel fort, infrastructures inexploitable, etc.).

Dans une période de moyens contraints, les gestionnaires d'espaces et d'infrastructures ont besoin d'arbitrer sur l'entretien, le maintien et



la rénovation des équipements et infrastructures existantes (ITE, lignes capillaires par exemple), dont la dégradation est exponentielle et l'absence d'entretien rédhibitoire. Ces audits de capacité, mis au regard des besoins de l'économie régionale, en particulier ceux des utilisateurs-exploitants de services, permettront d'arbitrer, au cas par cas, sur la préservation et la réhabilitation des outils industriels existants.

### Initiatives déjà engagées

L'UNICEM et la CEBATRAMA disposent d'un bon observatoire actualisé des flux de granulats / matériaux en Aquitaine.

En parallèle d'un voyage test réalisé par la Fédération des transporteurs fluviaux permettant d'auditer la capacité du canal latéral sur le plan de sa navigabilité, VNF réalise une étude de marché sur le canal latéral à la Garonne.

All5hub, association qui agit pour le développement de l'intermodalité, travaille en lien avec l'Eurorégion, sur une étude des flux entre l'Espagne et l'Aquitaine.

### Tour d'horizon des bonnes pratiques

L'Observatoire Régional des Transports (ORT) - DREAL Auvergne, s'engage également sur la formalisation d'un dispositif d'informations et de suivi de la répartition modale des marchandises en Auvergne. Ce dispositif intégrera les informations de l'Observatoire des Poids-Lourds régionaux en cours d'émergence, de l'audit du réseau régional réalisé il y a peu, des éléments d'informations à disposition sur les origines / destinations des marchandises et sur la nature des marchandises mutualisables.

### Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle

CERTA (selon évolution fonctionnement et gouvernance).

### Partenaires à associer

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.

## MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 2

### REQUALIFIER ET RENOUELER DES ESPACES STRATEGIQUES POUR LA LOGISTIQUE OU ACTIVITES MOBILISANT LA DESSERTE MULTIMODALE

#### De quoi parle-t-on ?

L'organisation et la limitation de la consommation foncière sont désormais au cœur des préoccupations de planification et de développement territorial durable. Afin d'éviter des logiques de plate-formisation excessive et court-termiste, il est essentiel de :

- **préserver les espaces fonciers disponibles** en capacité de porter réponse en termes d'accessibilité multimodales fret,
- **valoriser et requalifier les friches** à vocation d'accueil d'activité logistique et/ou présentant une offre d'accès multimodale.

#### Comment s'y prendre ?

##### Préservation des espaces fonciers disponibles

- Recenser le foncier disponible, notamment à proximité des bassins de consommation, en s'appuyant sur les données foncières existantes et intégrer ces données à la réflexion de schéma de secteur permettant de structurer les espaces selon leur degré stratégique et leur typologie,
- Empêcher la mobilisation des espaces fonciers en capacité de porter réponse au besoin d'accessibilité multimodale fret à d'autres fins et programmer le devenir de ces espaces (logistique « d'agglomération », logistique « matériaux et granulats » etc.) en l'actant au sein des documents d'urbanisme prescriptifs.

#### Valorisation de l'existant :

- Prémpter des espaces stratégiques pour des fonctions logistiques et multimodales et sur lesquels une conversion irrévocable risque d'être engagée,
- Identifier les friches à vocation d'accueil d'activité logistique et/ou présentant une offre d'accès multimodale, réaliser un diagnostic technique et arbitrer au besoin leur requalification,
- Programmer leur valorisation et définir une gouvernance adaptée.

#### **Cas d'exemple**

Sur l'ensemble du territoire aquitain, les gestionnaires d'espaces embranchés expriment un besoin d'ingénierie pour évaluer la pertinence de la réhabilitation du fret ferroviaire sur leurs espaces, à l'instar de la CC du Val d'Albret, de la CA d'Agen (vis-à-vis de la zone de Sainte-Marie de Colombe), de la

CA de Bergerac (qui souhaite évaluer l'opportunité de restaurer l'ITE de la PF logistique embranchée de Bergerac), etc.

Sur l'espace métropolitain bordelais, les représentants de la filière granulat et matériaux sont les premiers à déplorer la fermeture de tous les appontements de bord à quai sur la Garonne, contrariant tout projet de transport fluvial en cœur d'agglomération.

#### **Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle**

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

#### **Partenaires à associer**

Etat, collectivités partenaires (Région, département...), CERTA, Agence d'urbanisme, etc. en écho aux comités de pôles.

### MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 3

#### **ACCOMPAGNER DE NOUVEAUX CADRES DE GOUVERNANCE POUR LES LIGNES CAPILLAIRES**

#### **De quoi parle-t-on ?**

Dans un contexte de moyens contraints, et alors que 80% du trafic est supporté par 20% du réseau, constitué de 30 000km de réseau central et 5 000 km de lignes capillaires, la stratégie de SNCF Réseau est de prioriser, eu égard à ses contraintes, les budgets d'investissements là où les chargeurs sont capables d'investir des volumes significatifs. La décision de fermer des lignes capillaires sans possibilité de rachat ne fait pas l'unanimité auprès :

- des chargeurs, qui ne peuvent plus les mobiliser et/ou ont payé des redevances pour leur entretien, sans perspective d'utilisation future,
- des opérateurs ferroviaires de proximité qui ont besoin de ces lignes pour travailler et pour qui, au vu des coûts de réhabilitation induits, voient en ces décisions une irrévocabilité certaine,

- des acteurs publics pour qui ces fermetures de lignes sont un coup porté à l'attractivité de leur territoire.

Pour ne pas péjorer le futur, il est urgent de partager les stratégies à CT et MT de SNCF Réseau sur ces lignes capillaires (sur la base d'un audit partagé) préalable à toute étude de révision du mode de gouvernance de gestion des lignes capillaires.

#### **Comment s'y prendre ?**

- Partager les stratégies de SNCF Réseau,
- Communiquer sur les audits réalisés,
- Identifier les lignes capillaires stratégiques sur le plan de l'économie régionale,
- Mobiliser les collectivités et partenaires impliqués par le devenir de ces lignes,
- Identifier les possibilités de gouvernance décentralisées et/ou territorialisées de ces lignes,



- Constituer un comité d'expert pour le suivi et l'accompagnement de ces nouvelles gouvernances.

### **Cas d'exemples**

#### Du paiement de redevances à la fermeture de lignes

En 2012, SNCF Réseau a fermé la ligne Condom - Port-Sainte-Marie pour des raisons de sécurité pénalisant les ITE de Nérac et Lasserre de Terres du Sud.

#### Ligne Auch-Agen

Raccordée à Bon-Encontre sur la ligne Bordeaux-Toulouse, la ligne traverse deux régions et mesure 64 km. Elle est exclusivement réservée au fret pour le transport de céréales. Face au risque de dégradation de la ligne Auch-Agen pouvant entraîner une fermeture pour des raisons de sécurité, les céréaliers, les entreprises de la filière bois du Lot-et-Garonne ainsi que les acteurs publics, se sont rapprochés pour défendre la remise en état de l'infrastructure. Des travaux permettant le maintien de la ligne pour 1 ou 2 ans maximum, seront réalisés.

#### Ligne Ambès – Bassens

La ligne ferroviaire, de 15.4 km, destinée au fret (quatre allers-retours par jour avec un trafic de 300 000 tonnes nets par an) et mobilisée notamment par les entreprises *Yara, Cobogal et Éka Nobela* va prochainement faire l'objet d'importants travaux de remise à niveaux et

sécurisation, avec une mobilisation multi-partenariales.

### **Initiatives engagées**

#### Ligne Lalauque-Tartas

Le Conseil Général des Landes a récemment contracté un marché concernant la gestion (contrôle, réception de conformité circulation – surveillance en termes de travaux, réparation et réalisation des travaux) de la ligne décentralisée Lalauque-Tartas.

### **Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle**

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

### **Partenaires à associer**

Entreprises ferroviaires, chargeurs, logisticiens.

OPERATION 3

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

### Quel enjeu ?

- Maîtriser les flux urbains de marchandises et l'accessibilité aux bassins de consommation.

### Quels objectifs?

- Assurer l'accessibilité modale en centres urbains par la sanctuarisation d'espaces logistiques multimodaux dédiés à l'implantation d'entreprises de type messagerie / grossistes pour l'approvisionnement des commerces,
- Identifier et réserver à proximité des lieux de consommations, des espaces mutualisés de déchargements avec capacité de stockage pour granulats/ matériaux,
- Concevoir l'architecture de systèmes innovants de gestion opérationnelle pour la « logistique du dernier kilomètre ».

### MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 1

## ELABORER ET METTRE EN ŒUVRE DES SCHEMAS D'ACCESSIBILITE URBAINE FRET

### De quoi parle-t-on ?

- Un document cadre planificateur portant réponse **aux problématiques d'acheminement des marchandises (colis lourd, messagerie, etc. ), dont les granulats et matériaux de construction, en cœur d'agglomération** et permettant de **réserver des espaces mutualisés de déchargements avec capacité de stockages à proximité des bassins de consommation**,
- Un document de référence pour les différents documents d'urbanisme et de planification territoriale (SCOT, PLUi, et PLU).

### Comment s'y prendre ?

#### Une approche par bassin de consommation

A partir d'une cartographie des **bassins de consommation** en marchandises et de localisation des prochains grands travaux des agglomérations, organiser l'approvisionnement de ces sites en identifiant et développant les voies d'accessibilité et en réservant le foncier approprié pour le stockage des marchandises, dite « d'agglomération » (cf glossaire mobilisé par Bordeaux Métropole) en périphérie proche des agglomérations mais aussi pour le

stockage des granulats et matériaux en cœur d'agglomération.

#### Une évaluation de l'impact carbone et des coûts indirects des différents modes de transport comme levier d'action.

La pression urbaine et les externalités négatives, avérées ou projetées, expliquent la frilosité à autoriser et réserver des espaces de stockage en cœur d'agglomération. Cette situation conduit à un éloignement des espaces logistiques, de stockage des granulats et matériaux en particulier, de plus en plus lointain. Le transport routier représentant 95% du transport de granulats, cela génère des émissions importantes de CO2 et des embouteillages. L'évaluation de l'impact carbone et des coûts indirects induits par l'éloignement des sites de stockage permettront de guider le choix des sites de déchargement et stockage fret.

#### Une mise en cohérence régionale, sur l'aspect « granulats et matériaux » avec le Schéma Régional des Carrières (schéma d'approvisionnement)

En ce qui concerne la logistique granulats et matériaux, intégrer les prescriptions en tant que volet constitutif du prochain Schéma Régional des Carrières [prévu par la loi ALUR

du 24 mars 2014 qui précise : « le schéma régional des carrières 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 (...) », venant se substituer aux précédents Schémas Départementaux des Carrières en vue d'une politique d'exploitation optimisée des matériaux (schéma régional s'approvisionnement en cours par la DREAL). La DREAL a de fait engagé, dans le cadre du Cadrage Régional l'Approvisionnement en Matériaux d'Aquitaine, une étude d'élaboration des scénarios d'approvisionnement et de transport en matériaux d'Aquitaine.

### Initiatives engagées

Bordeaux Métropole a initié une réflexion sur la localisation des espaces de logistique urbaine (logistique « d'agglomération », logistique « matériaux/granulats » et logistique « du dernier kilomètre ») et a engagé une cartographie de ces espaces.

### Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle

EPCI, SCOT et InterSCOT.

### Partenaires à associer

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

## MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 2

### CONCEVOIR ET DIMENSIONNER DES ESPACES PROPOSANT UNE ARCHITECTURE DE GESTION OPERATIONNELLE POUR LA LOGISTIQUE DU DERNIER KM

#### De quoi parle-t-on ?

Rejetés par les habitants, l'immobilier logistique a progressivement été repoussé de plus en plus loin des bassins de consommation. Ce modèle n'est plus viable ni en termes de coûts directs ni en termes de coûts sociaux et environnementaux.

De nouveaux modèles de gestion de logistique urbaine au sein d'espaces situés à proximité des bassins de consommations doivent être inventés, qu'il s'agisse de Centres de Distribution Urbaine, Hôtels Logistiques, d'Espaces Logistique de Proximité – déjà expérimenté sur Bordeaux - ou encore de solutions techniques et innovantes (carburants alternatifs pour les transports de fret du dernier kilomètre, livraison de colis lourds depuis les ports jusqu'aux centres urbains en palettes sur barges, etc.).

#### Comment s'y prendre?

##### Des espaces dédiés à valoriser

- Etudier, et valoriser à partir des espaces dédiés à la « logistique du dernier kilomètre » ciblés au cœur des schémas directeurs (Opération 1 – moyen d'action 1), l'opportunité de leur devenir (capacité pour un CDU, etc.).

##### Une ingénierie de projet et des financements à apporter

- Apporter des réponses en termes d'ingénierie de projet (recherche de financement européen sur ces nouvelles architectures de systèmes opérationnel par exemple),
- Afin de statuer sur la faisabilité du recours au transport fluvial pour la logistique du dernier kilomètre, financer des actions /voyages-test, permettant sur des tronçons par typologie de marchandises, de préciser les conditions de faisabilité et les potentialités d'existence de marché pour les opérateurs fluviaux éventuels.

#### Initiatives qui émergent

##### Un projet pilote engagé par le GPMB :

Le GPMB élabore un projet pilote permettant d'apporter en centre urbain des colis lourds sur palette depuis le port et imagine une bourse numérique du transport pour sa mise en œuvre. La mise en œuvre de cette architecture innovante de système opérationnel est soumise à l'obtention de financements européens.

### CDU - Métropole

L'étude pré-opérationnelle pour la mise en œuvre d'un système de logistique urbaine en cœur d'agglomération pilotée par Bordeaux Métropole en 2013 a permis d'envisager trois scénarii répondant à des périmètres géographiques et temporels différents, de dessiner le modèle économique dudit CDU et de programmer le bâtiment, afin d'estimer les gains environnementaux associés à ce projet.

### Solutions fluviales (voyage test)

Le test réalisé sur le canal latéral entre son démarrage à Bordeaux jusqu'à Capestang est porteur d'enseignements sur la capacité du canal. Il s'agissait d'un voyage péniche test pour des transformateurs EDF (colis lourd), pour lequel le mode fluvial pourrait être compétitif. Ce voyage a permis en effet de repérer les endroits les plus envasés.

A ces voyages test doivent être associées des études de marché par type de marchandise permettant de calibrer un peu mieux les Business Plan associés à leur transport fluvial.

NB : l'objectif sur le canal latéral est de pouvoir faire circuler des péniches hors gabarit Freyssinet (car les écluses le permettent) qui seraient ainsi plus porteurs notamment pour les graviers dans le cas d'un tirant d'eau limité (1,7/1,8m).

### Le projet LUDEB du Cluster de la logistique urbaine durable

Initié et financé par la CCI Hauts-de-Seine, la préfecture de la région d'Ile de France, Ports-de Paris et l'AFT-IFTIM, le cluster logistique urbaine durable a pour vocation

d'expérimenter et de développer de nouvelles solutions de transport des marchandises vers et dans les communes de la zone dense métropolitaine.

Le projet LUDEB, Logistique urbaine durable pour les équipements de bureau est un exemple - type de projet - pilote d'architecture de gestion opérationnelle de la logistique du dernier kilomètre : il permet la livraison de produits manufacturés grâce à une caisse multimodale innovante et à une navette fleuve-route porte à porte.

En sus de LUDEB, le cluster mène 11 autres projets d'expérimentation pour une logistique urbaine durable :

1. Espace de livraison urbain (ELU) flottant,
2. Livraison d'équipements de bureaux,
3. Site web de mutualisation de logistique inversée,
4. Tram fret,
5. Dégroupage de conteneurs à bord des péniches,
6. Promotion des outils de la batellerie indépendante,
7. Livraison alimentaire frais et surgelés des particuliers,
8. Péniche de livraison des brasseries en bord de canal,
9. Péniche centre de tri ou préparation de commande,
10. Péniche atelier pour les métiers de maintenance.

**Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle**  
EPCI, CCI.

**Partenaires à associer**  
Syndicats des transports, CCI.

OPERATION 4

## DEVELOPPER LES PRATIQUES DE MUTUALISATION

### Quel enjeu ?

- Amortir les coûts fixes de réalisation et d'entretiens des infrastructures et des services.

### Quels objectifs?

- Atteindre les effets de seuil de rentabilité des infrastructures et services associés des équipements suivants : ITE, plates-formes, lignes capillaires, appontements fluviaux, taxiways,...
- Optimiser les espaces dans des contextes de contraintes foncières,
- Accompagner l'émergence d'opérateurs ferroviaires, fluviaux, de logistiques urbaines,
- Révéler et soutenir les initiatives de mutualisation en émergence.

### MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 1

## MUTUALISER DES PLATES-FORMES PRIVATIVES, DES ITE, APPONTEMENTS FLUVIAUX, ETC.

### De quoi parle-t-on ?

L'engagement de démarches de mutualisations d'espaces et d'infrastructures, qu'il s'agisse de plates-formes privatives, d'ITE, d'appontements fluviaux permettant l'accessibilité en cœur d'agglomération, etc. est **un des principaux leviers en faveur du report modal.**

### Comment s'y prendre ?

Nombreux sont les chargeurs aquitains qui se disent prêts à mutualiser, mais ont besoin de mise en réseau d'information et d'ingénierie pour identifier les opportunités de mutualisations. Aussi, la mutualisation passera avant tout par la capacité à diffuser à l'échelle de la région voire au-delà les éléments d'informations propres à :

- la nature des marchandises mutualisables (tout n'est pas mutualisable),
- aux matrices origines / destinations des flux et à l'identité des chargeurs associés,

et la volonté des chargeurs à partager leurs stratégies réciproques pour identifier les flux mutualisables et opportunités à saisir.

Les fédérations professionnelles peuvent jouer un rôle capital dans cette approche ainsi que

les opérateurs fluviaux ou ferroviaires (à condition de leur existence effective) car ils sont souvent ceux qui assurent cette agrégation des besoins et sont à l'origine des premières approches de mutualisation, ainsi que les clubs existants à l'instar d'All5hub ou de Cliper.

### Cas d'exemples (non exhaustifs)

**Terres du Sud** indique : « notre souhait est de développer le trafic ferroviaire dans un cadre de compétitivité / transport routier et pour ce faire nous sommes à l'écoute de toutes propositions de mutualisation de nos ITE (là où c'est possible) avec d'autres secteurs d'activités ou d'autres metteurs en marché de céréales ».

**Les Carrières de Thiviers** se disent également prêts à la mutualisation.

### Initiatives engagées

#### Mutualisation d'une ITE privée à Izon

A Izon, des réflexions sont conduites par Ferovergne pour mutualiser l'ITE privée d'Owens Illinois.

### Plate-forme de mutualisation

Maïsadour réfléchit à la mise en place d'une plate-forme de mutualisation avec d'autres industriels (y compris de filières différentes).

### Mutualisation d'apportements fluviaux

Acteur majeur des travaux publics en Aquitaine, Fayat Entreprise Travaux Publics a par ailleurs entamé des réflexions de mutualisation avec Lafarge pour la mobilisation de la voie fluviale. Les deux groupes prospectent un site d'implantation sur le canal latéral à la Garonne et travaillent avec la

Fédération des transports fluviaux sur l'économie acceptable du recours au fluvial.

### **Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle**

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

### **Partenaires à associer**

Comités de pôle.

## MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 2

### ACCOMPAGNER DE NOUVELLES FORMES MUTUALISEES D'OPERABILITE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

#### **De quoi parle-t-on ?**

Face aux chaînons manquants de la chaîne de valeur logistique et aux moyens budgétaires contraints, de nouvelles formes mutualisées d'opérabilité de transports fret voient le jour, à l'initiative d'acteurs privés qui s'organisent en travaillant à l'intégration des maillons de la chaîne de valeur logistique, renouvelant les modèles de gestion actuels et inventant de nouvelles gouvernances publique-privée (qu'il s'agisse de concession d'aménagement et de gestion de plates-formes logistique ou zones d'activités multimodales pour ne citer qu'un exemple) en faveur de l'optimisation des circuits, de coûts de transport plus compétitifs et du report modal.

#### **Comment s'y prendre ?**

Les ports mais aussi des entreprises ferroviaires ou opérateurs ferroviaires de proximité œuvrant dans d'autres régions portent une réflexion active pour accompagner cette opérabilité mutualisée du transport ferroviaire fret.

Cette action passe avant tout par :

- l'identification des flux potentiels entrants / sortants avec une approche marché des chargeurs,
- un engagement de ces chargeurs sur des premiers volumes,
- une analyse de la capacité des infrastructures en partenariat avec SNCF Réseau et les gestionnaires

d'espaces d'accueil / d'interfaces nécessaires,

- une définition de gouvernance ad hoc adaptée aux prises de risques et enjeux économiques,
- des moyens associés en ingénierie et portage des risques commerciaux et techniques dans la phase de lancement.

#### **Initiatives engagées**

##### La plate-forme d'Izon

Ferovergne, opérateur ferroviaire et commissionnaire de transport ferroviaire de caisse maritime, a prospecté les propriétaires d'ITE dans la région de Bordeaux. A Izon, une ITE inexploitée, détenue par l'entreprise Owens-Illinois (OI), qui ne la mobilise plus pour des questions de services, a été identifiée. Autour de cet espace, Ferovergne a identifié des potentialités d'aménagement d'un site de logistique ferroviaire (linéaire de voie ferroviaire et espaces de stockage suffisant à bord de voie). Le service proposé par Ferovergne permet à OI d'envisager à nouveau la réutilisation de cette ITE. Par ailleurs, pour permettre la faisabilité de la requalification et de l'exploitation d'un tel site, Ferovergne a cherché à associer d'autres chargeurs potentiellement intéressés (c'est le cas de Cemex – granulats). L'intercommunalité et la commune soutiennent cette initiative.



A travers ce projet, Ferovergne endosse plusieurs métiers : celui de commissionnaire de transport ferroviaire mais aussi demain d'aménageur d'espaces mutualisés pour la construction et l'exploitation d'infrastructures.

#### OFP Bayonne / Pau voire Espagne

Un OFP est actuellement en cours de montage en sud Aquitaine. Sa zone de chalandise porterait sur Bayonne / Mont-de-Marsan / Pau jusqu'à la rampe du Capvern voire vers l'Espagne. Les chargeurs ont exprimé leur intérêt pour la mise en place de cet OFP, à l'instar de l'intérêt porté par Tembec comme première étape au projet de Laluque. La définition d'une gouvernance sur-mesure, publique-privée est en cours de préfiguration.

#### **Tour d'horizon des bonnes pratiques**

##### La plate-forme de Moulin

A Moulin, un modèle économique innovant a vu le jour. La collectivité a investi dans une plate-forme logistique multimodale et a mis à disposition l'infrastructure (ITE + voies ferroviaires de travail, espaces dédiés à de la logistique ferroviaire dont entrepôts et stockage...) à un groupement piloté par Agenia qui loue l'infrastructure et organise les flux autour de 4 métiers : transporteur / manutentionnaire, commissionnaire de transport, opérateur ferroviaire et gestionnaire d'espaces voire concepteur/aménageur. En somme, le groupe a intégré plusieurs des maillons de la chaîne de valeur logistique, pour proposer une offre globale de services. La plate-forme de Moulin fait figure de cas d'exemples sur les nouveaux métiers et des nouvelles formes d'opérabilité du transport de marchandises.

#### **Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle**

Collectivités territoriales.

#### **Partenaires à associer**

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

OPERATION 5

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

### Quel enjeu ?

- Assurer l'existence et le fonctionnement efficient d'une chaîne de valeur logistique performante.

### Quels objectifs?

- Assurer la mobilisation de l'ensemble des maillons de la chaîne de valeur,
- Suivre la réalité de son fonctionnement efficace et être en veille sur les risques de déséquilibres ou déficiences,
- Faciliter la mise en réseau des acteurs publics – privés dans les recherches de solutions pour pallier les déficiences de maillons faibles,
- Améliorer la connaissance des acteurs de la chaîne de valeur sur la filière, les flux et les synergies à valoriser.

## MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 1

### STRUCTURER UN « CLUB DE LA LOGISTIQUE » EN AQUITAINE

#### De quoi parle –t-on?

Tous les maillons de la chaîne de valeur logistique sont bien représentés sur le territoire. Néanmoins, ce tissu d'acteurs s'accorde sur le besoin d'un « club » de la logistique ayant 3 objectifs phares :

#### 1. Centraliser et partager la connaissance

En lien avec l'observatoire des flux et des capacités des équipements et infrastructures, les fédérations et associations existantes (OTRE FNTR, TLF, AFILOG ASLOG, AFT-IFTIM, CERTA, mais aussi ses potentiels membres : SNCF Réseau, SNCF Mobilité, etc), ports, collectivités ; ce « club de la logistique » aura pour vocation première d'être le « guichet unique » des acteurs souhaitant faire le point sur les éléments de connaissance existants ou obtenir une réponse précise quant aux offres existantes et aux modalités et procédures à suivre pour mener leurs projets logistiques et de report modal.

#### 2. Animer un réseau d'acteurs économiques

Véritable passerelle d'échanges et d'information entre acteurs de la chaîne de

valeur régionale, ce « club de la logistique » veillera à :

- partager les contraintes des acteurs et objectifs,
- échanger sur les convergences possibles (stratégies mutuelles, mutualisations possibles, etc.).

#### 3. Renforcer le bassin de compétences régionales

A l'instar du « Club de la logistique de Seine-et-Marne (cf cas d'exemple), il contribuera, afin de renforcer le bassin de compétences régionales à :

- diffuser les offres,
- travailler à une GPEC (Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences),
- appuyer l'activité des organismes de formation.

#### Comment s'y prendre ?

Adossée à une institution existante, le « Club » est une **structure souple d'information et de coopération**. L'adhésion au club n'implique ni cotisation, ni engagement de travail mutuel. Il se différencie de la sorte d'un cluster.

### Cas d'exemple

Exemples d'informations partagées au cours des ateliers et non connues de tous :

- les offres existantes de la SNCF,
- la possibilité de demande des sillons en tant que candidat autorisé : un port, une CCI, sont des candidats autorisés par exemple,
- la distinction existante entre les sillons planifiés des sillons de dernière minute, etc.

### Initiatives engagées

#### All'5'hub

L'Association All'5Hub a été créée en Juillet 2013 (*dans les Pyrénées-Atlantiques*), avec pour finalité de favoriser l'intermodalité dans le transport de marchandises tant routier qu'aérien, ferroviaire, maritime, fluvial dans le cadre d'une politique de développement durable participant au développement, à la compétitivité et à l'aménagement du territoire. Il a par ailleurs vocation à être un hub de référencement pour la mobilité des marchandises; pour la recherche et développement pour des organisations innovantes ; pour des formations / GPEC pour faire évoluer des formations vers la multimodalité ; force de proposition pour optimiser les matériels et les infrastructures de transport auprès des institutions.

All'5'hub, en lien avec l'Eurorégion, réalise une étude apportant un éclairage sur les flux générés en Espagne et les principaux espaces logistiques espagnols frontaliers générateurs de flux.

#### CLIPER

Par ailleurs, le Club Logistique Intermodal Portuaire de l'Euro-Région Aquitaine – Euskadi (CLIPER), présidé par Stéphane Hubert, Responsable d'Approvisionnement à Arkema, intervient sur le périmètre de l'Euro-Région. Ce club compte déjà plus de 50 adhérents et a, à ce jour, appuyé deux projets phares : la mise en marche d'une ligne feeder de conteneurs et le projet d'OFFP.

### Tour d'horizon des bonnes pratiques

#### Club de la logistique de Seine-et-Marne

Une simple inscription à la mailing list suffit à adhérer au Club de la logistique de Seine-et-Marne, animé par Seine-et-Marne

Développement. Le club informe des événements à venir (des réunions thématiques portant sur l'emploi logistique, le risque, le multimodal, la logistique urbaine...); anime le partage d'expérience avec les logisticiens et les élus des collectivités locales du département; diffuse des offres d'emplois et des CV, etc.

#### Cluster Paca Logistique

La vocation du cluster logistique PACA, créé il y a 6 ans et qui compte 70 adhérents, est d'être l'animateur d'une mise en réseau, d'être un centre de ressources (favoriser la création, la diffusion des informations, les connaissances et bonnes pratiques) et de permettre une acculturation commune aux enjeux de la logistique. Structure neutre à l'interface du public et du privé, doté de 4 personnes, le cluster travaille sur trois thématiques clefs : la logistique urbaine, l'aménagement / attractivité du territoire - (immobilier et foncier logistique) et le report modal.

Le cluster n'est pas une structure souple comme peut l'être un « club de la logistique ». Créé sous le statut d'association, il repose sur l'adhésion de ses adhérents. Il est financé par le paiement de ses adhésions et de financements publics (Région Provence – Alpes – Côte d'Azur ; Conseil Général Bouches-du-Rhône, Conseil Général du Vaucluse, Ouest-Provence, CCI Marseille Provence et Euroméditerranée).

La CCI de Perpignan et la Martinique ont également lancé des réflexions quant à la structuration d'un cluster logistique.

#### **Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle**

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

#### **Partenaires à associer**

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

OPERATION 6

ECLAIRER LES ENJEUX REGIONAUX DE LA LOGISTIQUE ET DU REPORT MODAL

Quels enjeux ?

- Faire reconnaître la primordialité de l'organisation logistique du territoire pour le développement de l'économie productive et présenteielle,
- Sensibiliser les élus pour accompagner les décisions adaptées en termes d'aménagement du territoire et de choix économiques.

Quels objectifs?

- Faire valoir les plus-values économiques d'un maillage logistique pertinent (comprendre les impacts mésestimés d'une bonne organisation spatiale des activités logistiques et multimodales en termes de compétitivité et de développement territorial durable de la région Aquitaine),
- Rendre acceptable les activités logistiques et assurer la préservation et valorisation des espaces dédiés et infrastructures de desserte,
- Connaître le poids de la filière logistique.

MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 1

DEVELOPPER UNE INGENIERIE PEDAGOGIQUE A DESTINATION DES DECIDEURS

De quoi parle -t-on?

La dynamique productive régionale révèle un besoin de solutions logistiques autour d'espaces qui agrègent des réponses non seulement en infrastructures mais également en services mutualisés. Ce besoin est d'autant plus important que la nouvelle économie productive consiste en l'agrégation de flux diffus moins massifié qu'auparavant, de sur-mesure et de zéro-stock qui implique de repenser les stratégies logistiques et intermodales.

Au-delà de l'économie productive, c'est tout le bassin de l'économie présenteielle qui a besoin de l'organisation logistique pour éviter le flux des camions traversant le territoire, d'autant que les risques à ne rien faire sont nombreux : industriels s'inquiétant du besoin de délocalisation pour s'approcher de leurs marchés, risque « d'effets tunnel » pour le territoire, etc.

C'est pourquoi, une véritable ingénierie pédagogique se doit d'être élaborée pour expliquer et communiquer sur :

- ces enjeux et ces risques,
- sur les bénéfices à tirer de l'organisation d'un véritable hub

logistique qui mette en complémentarité les différents sites logistico-industriels et plates-formes logistiques, permette la mutualisation des volumes et des infrastructures, etc,

- sur les impacts, mésestimés, d'une organisation spatiale du territoire vertueuse,
- le poids méconnu de la filière (nombre d'emplois directs, nombre d'emplois induits).

Il s'agit en somme de donner à comprendre l'organisation logistique local et ses enjeux et de donner une lecture analytique de sujets spécifiques, **pour permettre la prise de décision.**

Comment s'y prendre ?

Créer des fiches pédagogiques thématiques ciblées, sous forme d'infographies claires **au service d'un dialogue territorial** (séminaires/tables-rondes avec élus).

Au-delà des sujets susmentionnés, il peut aussi s'agir de donner à comprendre des sujets particuliers : OFP, autoroutes ferroviaires, ITE et lignes capillaires, besoin de

services logistique et nouveaux métiers associés, enjeux d'organisation logistique dans le temps et dans l'espace, etc..

### Partenaires à associer

CERTA, organismes de formation.

### Acteurs clefs

« *La prospective, la veille, ainsi qu'un rôle d'éducation populaire en contribuant à mettre à la disposition des citoyens une littérature simple et de qualité* » : de part leurs trois actions clefs, réaffirmées il y a peu par le Ministre de la Ville, les Agences d'Urbanisme régionales (AUDAP et A'URBA) ont vocation à jouer un rôle majeur dans le développement de cette ingénierie pédagogique dédiée (avec l'appui du CEREMA – centre de ressources et d'expertise en matière de transport et de réseaux).

### Initiatives engagées

L'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, en coopération avec un comité technique élargi (CG64, CAPP, ACBA, CRA, DDTM, CCSX, CCNA, CASPB, CG40, ADACL 40, CCI) a lancé une étude sur le fonctionnement logistique de son sous-espace.

Cette étude vise une mise en partage d'une photographie et vision globale de l'organisation logistique des territoires et de ses enjeux selon 5 axes :

1. enjeux de la fonction logistique / acculturation commune,
2. caractérisation des flux d'échanges et de transit (du local à l'international),
3. entreprises, fonctionnement économique et générateurs de flux,
4. infrastructures, équipements et projets,
5. acteurs et approches économique de la filière logistique.

Cherchant à participer à cette acculturation aux enjeux de la logistique, un atelier à destinations d'élus, faisant intervenir leurs homologues pour présenter des retours d'expériences sur des thématiques ciblées, devrait voir le jour.

### Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle

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

OPERATION 7

## ASSURER LES PRISES DE DECISIONS ADAPTEES

### Quels enjeux ?

- Garantir la mise en œuvre des opérations du présent schéma.

### Quels objectifs?

- Identifier le rôle de chacun des maillons dont celui des collectivités territoriales pour la création des conditions d'une logistique vertueuse et soutenable au service de l'économie productive et présente,
- Impulser l'action en faveur d'une logistique multimodale génératrice d'externalités positives.

## MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES 1

### METTRE EN ŒUVRE UNE GOUVERNANCE TERRITORIALE DE LA LOGISTIQUE

#### De quoi parle-t-on ?

La réussite de ce schéma est conditionnée à la mise en œuvre d'une gouvernance affirmée et assumée.

Cette action se veut être la cheville ouvrière de l'ensemble du présent schéma, visant à identifier le rôle de chacun des maillons de la chaîne de valeur, à poser la question des maîtrises d'ouvrages associées aux moyens d'actions actés.

Bordeaux Métropole; tandis que d'autre part, Bordeaux Métropole approfondit sa réflexion uniquement sur la logistique urbaine (granulats, messagerie et dernier kilomètre).

**Niveau de maîtrise d'ouvrage potentielle**  
Région, départements et EPCI.

**Partenaires à associer**  
CERTA.

#### Comment s'y prendre?

- Organiser des tables rondes/ séminaires locaux avec les élus,
- Décider d'une gouvernance inhérente aux moyens d'actions actés,
- Assurer un suivi de la mise en œuvre de ces moyens d'actions.

#### Cas d'exemple :

Sur le territoire de la métropole bordelaise, les ateliers ont mis en exergue le fait que les acteurs institutionnels ne collaborent pas de manière effective pour des solutions convergentes : d'une part, le GPMB structure son hinterland avec un schéma directeur d'aménagement en réflexion sur ses espaces qu'il entend préserver pour soutenir son accessibilité intermodale et le potentiel de desserrement logistique qu'il peut porter pour la métropole n'est pas présenté, même si des réflexions autour de la logistique urbaine et fluviale s'engagent en collaboration avec



#### 4. MAQUETTE DU PLAN D'OPERATIONS

AXE	OPERATIONS	MOYENS D' ACTIONS ENVISAGES	NIVEAU DE MAITRISE D'OUVRAGE POTENTIELLE	PARTENAIRES A ASSOCIER	Priorisation d'engagement	Ordre de grandeur de budget
AXE 1 AMENAGEMENT	1 STRUCTURER LE HUB LOGISTIQUE AQUITAIN EN ORGANISANT ET MAILLANT LES DIFFERENTS POLES LOGISTIQUES	Elaborer et mettre en œuvre un schéma directeur par pôle, mettant en pratique le schéma de référence régional.	<b>Echelle des pôles logistiques : collectivités, SCOT et InterSCOT, Agences d'urbanisme, Ports</b>	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).	<b>COURT TERME</b>	90/120 K€ par pôle
		Elaborer un guide de conduite d'opérations de développement et d'aménagement par typologie d'espaces.	<b>DREAL / Région / Agences d'urbanisme</b>	CERTA, aéroports, autres régions ou territoires ayant déjà fait ou engagé la démarche (ex Midi Pyrénées).	<b>MOYEN TERME</b>	40/50 K€
	2 PRESERVER, VALORISER ET DEVELOPPER LES INFRASTRUCTURES MULTIMODALES	Conforter le rôle de l'observatoire régional des flux et des capacités des infrastructures de desserte fret.	<b>CERTA (selon évolution et fonctionnement et gouvernance)</b>	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.	<b>MOYEN TERME</b>	80 à 120 K€ + moyens animation (1 temps plein annuel)
		Requalifier et renouveler des espaces stratégiques pour la logistique ou activités mobilisant la desserte multimodale.	<b>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</b>	Etat, Collectivités partenaires (Région, Département...), CERTA, Agences d'urbanisme, etc.... en écho au comité de pôle.	<b>COURT TERME</b> (à rendre concommittante)	40 à 80 K€ par étude de faisabilité
		Accompagner de nouveaux cadres de gouvernance pour les lignes capillaires.	<b>SNCF Réseau, Région, collectivités territoriales, ports, entreprises utilisatrices</b>	Entreprises ferroviaires, chargeurs, logisticiens.		A déterminer par projet

**SCHEMA DES PLATES-FORMES LOGISTIQUES ET DES ZONES D'ACTIVITES MULTIMODALES EN AQUITAINE**  
RAPPORT FINAL

	<b>3</b>	ORGANISER L'ACCESSIBILITE URBAINE ET LA DISTRIBUTION DES MARCHANDISES ET MATERIAUX POUR LES AGGLOMERATIONS	Elaborer et mettre en œuvre des schémas d'accessibilité urbaine fret .	<b>EPCI, SCOT &amp; InterSCOT</b>	Fédérations et associations dont à titre d'exemple UNICEM, CEBATRAM, UNPG, Observatoire des Matériaux, ADACL. Etat, CCI, Agences d'urbanisme.		
			Concevoir et dimensionner des espaces proposant une architecture de gestion opérationnelle pour la logistique du dernier kilomètre.	<b>EPCI, CCI</b>	Syndicats de transports, CCI.		
<b>AXE 2 GESTION ET ANIMATION</b>	<b>4</b>	DEVELOPPER LES PRATIQUES DE MUTUALISATION	Mutualiser des plates-formes privatives, ITE, appontements fluviaux, etc.	<b>CCI, acteurs privés, collectivités territoriales, ports, aéroports le cas échéant</b>	Comité de pôle.		
			Accompagner de nouvelles formes mutualisées de gestion du transport intermodal de marchandises.	<b>Collectivités territoriales,</b>	Etablissement publics, entreprises ferroviaires, OFP existants ou en cours de constitution, fédérations de transports routiers, chargeurs.		
	<b>5</b>	FEDERER LES ACTEURS DE LA CHAINE LOGISTIQUE ET RENFORCER LE BASSIN DE COMPETENCES REGIONALES	Structurer un « club logistique » en Aquitaine.	<b>Acteurs Privés</b> (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.	<b>MOYEN TERME</b>	Budget annuel entre 40 à 100K€ selon missions attribuées
<b>AXE 3 GOUVERNANCE</b>	<b>6</b>	ECLAIRER LES ENJEUX REGIONAUX DE LA LOGISTIQUE ET DU REPORT MODAL	Développer une ingénierie pédagogique à destination des décideurs.	<b>A définir à l'échelle des pôles logistiques : acteurs en capacité</b> (AUDAP, A'URBA, CCI 47, CCI 24, Etat avec appui de la CEREMA)	CERTA, organismes de formations.	<b>COURT TERME</b> (à rendre concomitante)	Présente mission (phase 4), ensuite relayée par les agences pour la suite et/ou redéfinition des missions CERTA
	<b>7</b>	ASSURER LES PRISES DE DECISIONS ADAPTEES AUX ENJEUX	Mettre en œuvre une gouvernance territoriale de la logistique.	<b>Région, départements et EPCI.</b>	CERTA.		

# SCHEMA DE REFERENCE DES PLATES-FORMES LOGISTIQUES ET ZONES D'ACTIVITES MULTIMODALES

## 1. ATTRIBUER UNE FONCTION A CHAQUE ESPACE LOGISTIQUE

Le schéma de référence des espaces logistiques est un outil au service de la déclinaison opérationnelle du présent plan. Il remplit deux objectifs.

- A. Il permet de présenter et de qualifier les différentes fonctions existantes des espaces logistiques et multimodaux,
- B. S'affranchissant des profils actuels des espaces logistiques, sans pour autant s'en déconnecter, il se superpose à la cartographie des espaces logistiques aquitains actuels, présentés dans le présent diagnostic, afin d'attribuer une fonction à ce que pourraient être ou devraient être demain ces espaces logistiques et à identifier les fonctions d'actuelles friches ou espaces réservés.

### AVERTISSEMENT

En aucun cas cette représentation cartographique du schéma de référence n'est prescriptive.

Ce schéma de référence a vocation à alimenter la concertation des schémas directeurs, documents cadre planificateurs et prescripteurs, à décliner par pôle, qui, eux, selon un accord multipartite, permettront de fixer à l'échelle du pôle, les différentes plates-formes logistiques et zone d'activités multimodales et leurs fonctions associées et à organiser leur maillage, pour une planification durable des transports fret.

Au moins 5 fonctions se révèlent:



#### 1. Des plates-formes logistiques (espaces intégrés)

- dites « techniques » car on y révèle la présence d'une ou plusieurs infrastructures / services spécifiques,
- qui offrent un service multimodal,
- qui, en centralisant et/ou organisant les flux depuis/vers les ZA logistico-industrielle permettent leur massification (*espace rotule*).

#### 2. Des zones d'activités logistico-industriels

- en constellation autour de ces PF logistiques,
- avec une ou des réponses modales.

#### 3. Des zones d'activités dédiées pour implanter des activités qui structurent la logistique métropolitaine/d'agglomération de messagerie / distribution des magasins de centre-ville, e-commerce, e-drive

- maillées potentiellement aux plates-formes techniques et ZA logistico-industrielles,
- qui peuvent offrir un service multimodal,
- en interfaces avec les plates-formes du « dernier km ».

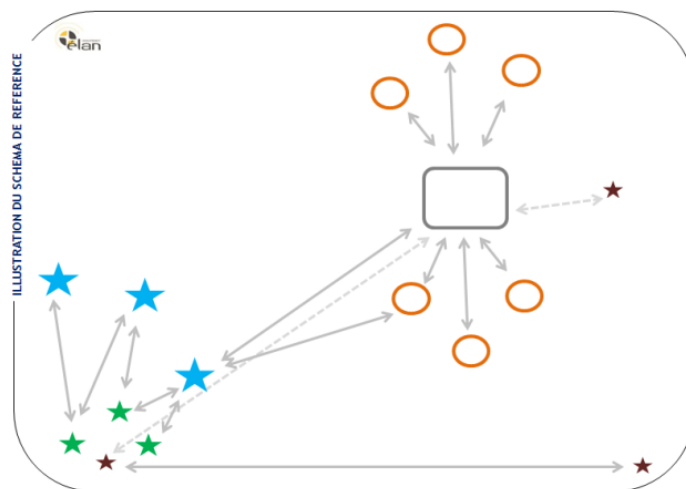
#### 4. Des « sites terminus » du « dernier km »

- permettant la livraison des points de vente finaux avec des modes alternatifs de déplacement (vocation des MIN demain ?).

#### 5. Des sites dédiés pour implanter des activités de stockage / traitement des matériaux

- au plus près des grands chantiers de consommation, avec des échéances temporelles à organiser (logique du « provisoire » à traiter)

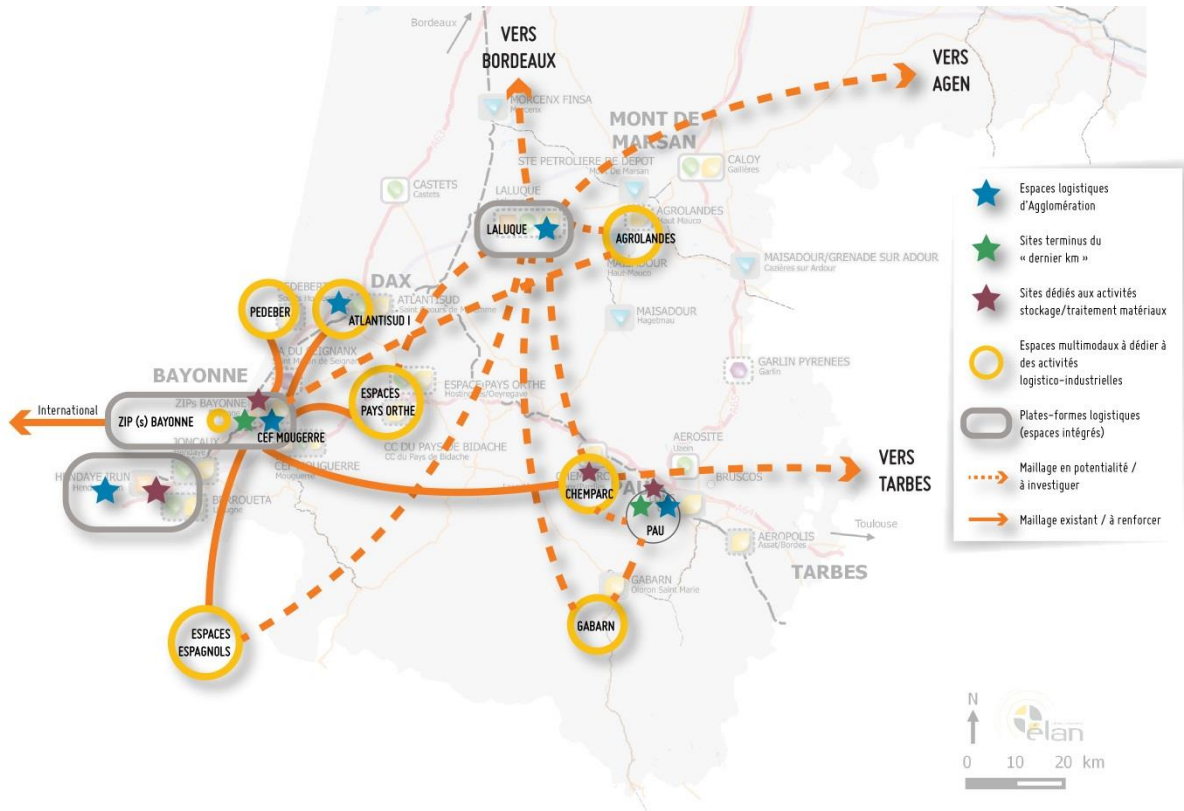
La réflexion sur la fonctionnalité des espaces de chaque pôle permet d'envisager les maillages pertinents à l'échelle d'un pôle logistique et inter-pôles.



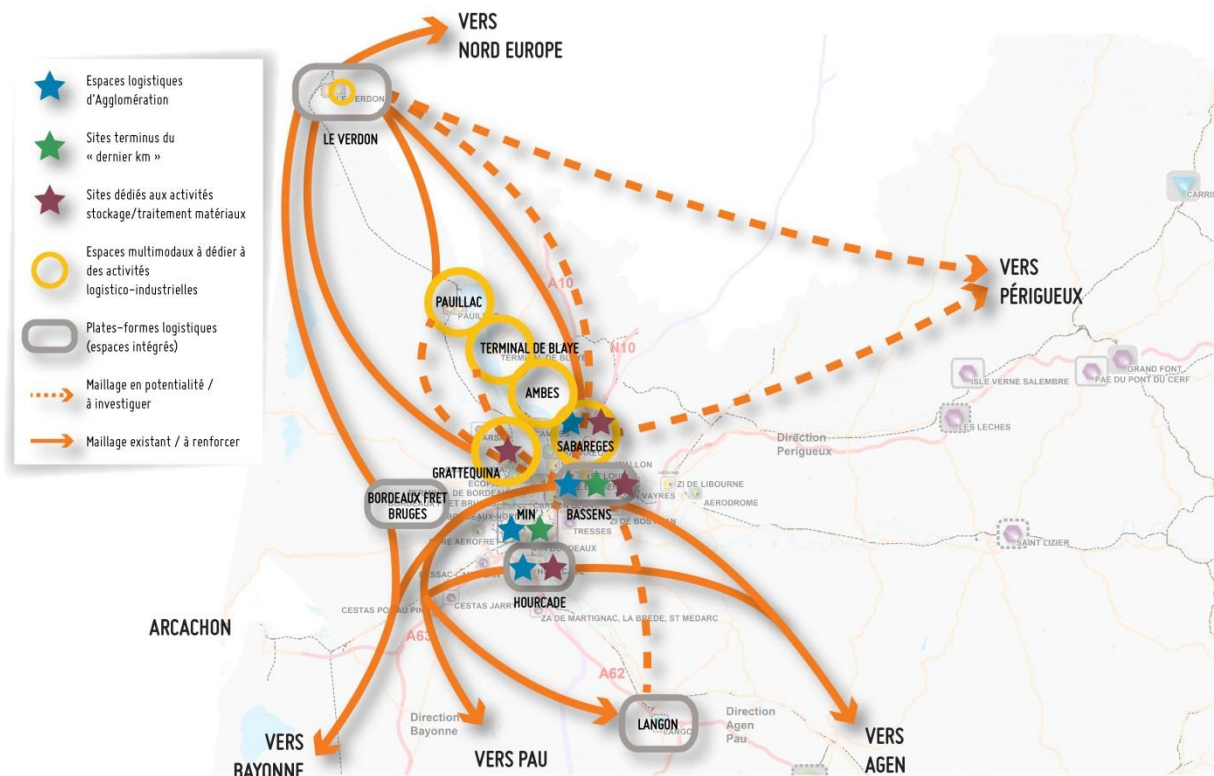
Ainsi, à partir de l'état des lieux des plates-formes et espaces d'activités logistiques ou à vocation multimodales établi dans le cadre du présent schéma, ont été projetés par pôle, selon la typologie présentée ci-dessus, les rapports - espaces (fonctions crédibles) et leurs interfaces (distinguant les maillages existants mais à renforcer dans leur effectivité et les maillages en potentialité – à investiguer).

**Cette approche ne fixe pas les fonctions de ces espaces et ne fige pas la réalité des maillages de demain mais est un exercice prospectif qui donne un cadre de réflexion pour les schémas directeurs à décliner par pôle.**

## POLE BEARN / PAYS BASQUE / DAX / MONT-DE-MARSAN

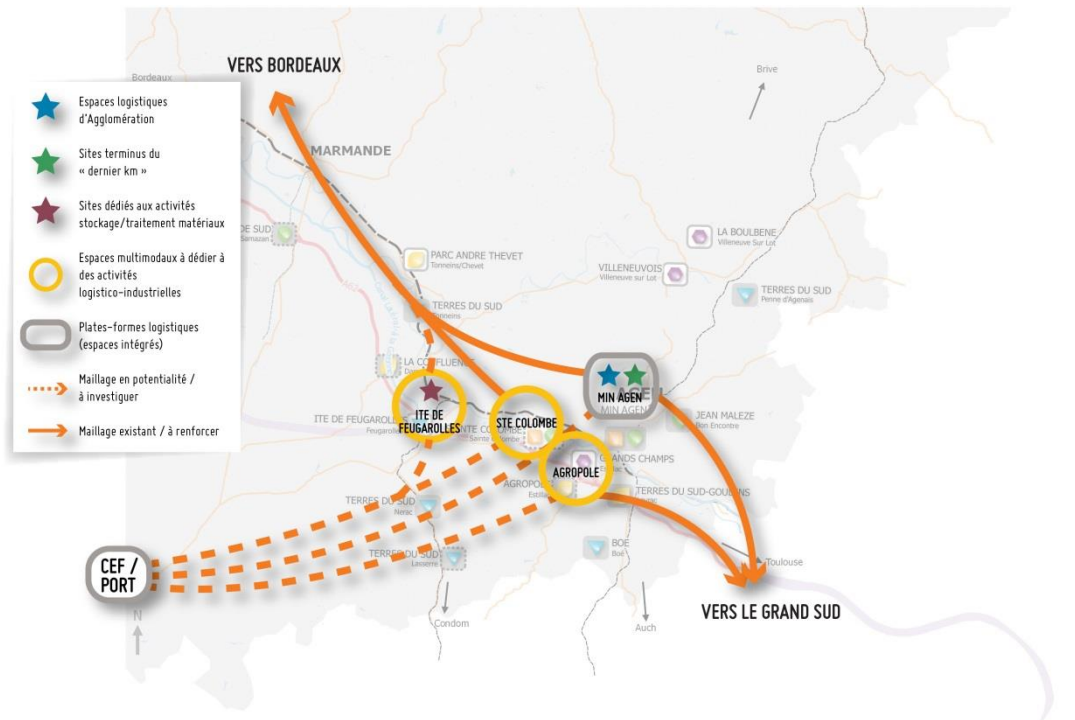


## POLE GIRONDIN

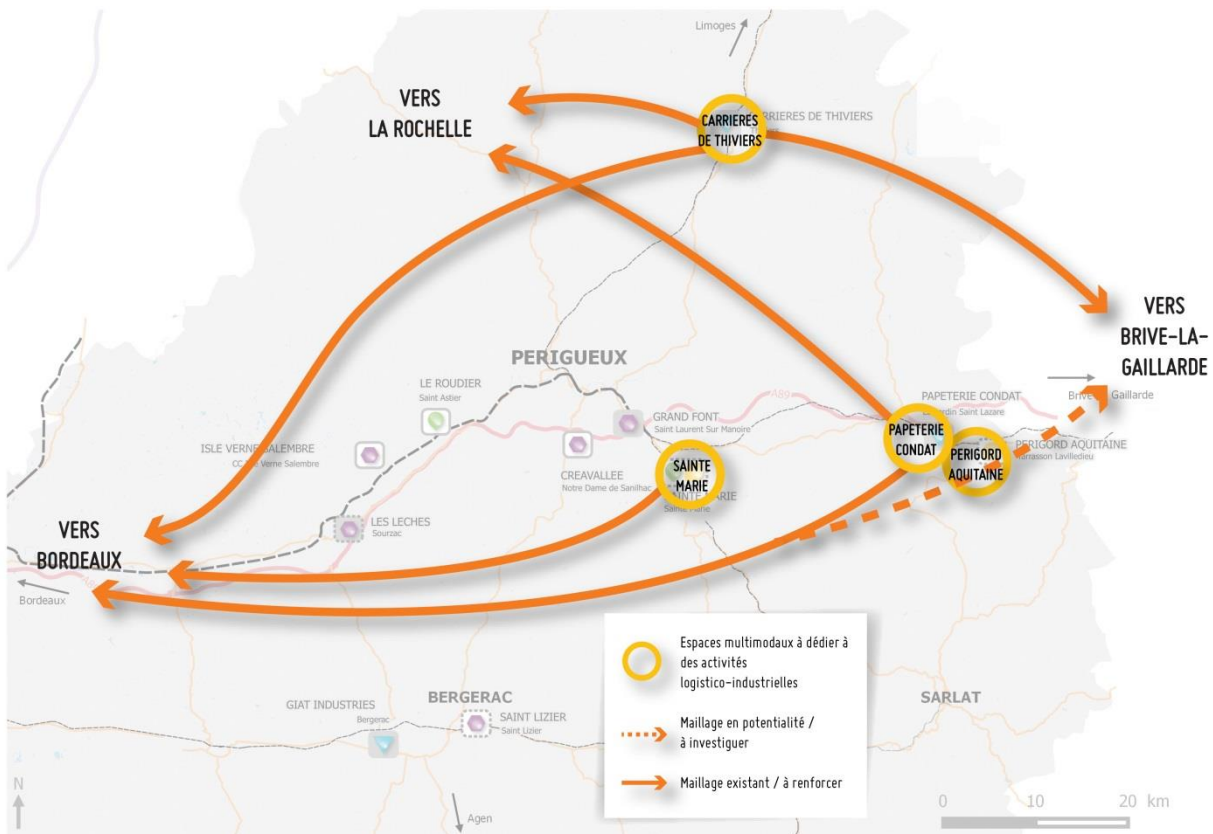




## POLE AGEN / VILLENEUVE / MARMANDE



## POLE PERIGUEUX / BERGERAC





## **2. FICHES DESCRIPTIVES DES ESPACES AYANT FONCTION DE PLATES-FORMES LOGISTIQUES (ESPACES INTEGRÉS)**

Des fiches techniques, jointes en annexe, ont été établies selon le modèle ci-après pour les espaces ayant une fonction de plates-formes logistiques existantes ou en devenir. Il s'agit de : CEF Mouguerre, HENDAYE, HOURCADE, BRUGES, LE VERDON, BASSENS, LALUQUE et LANGON.

# GLOSSAIRE

ADACL	Agence Départementale d'Aide aux Collectivités Locales
A'URBA	Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
ASD	Aéronautique Spatial Défense
ASLOG	Association française de la Supply Chain et de la LOGistique
AUDAP	Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées
BGI	Bordeaux Gironde Investissement
CDU	Centre de Distribution Urbaine
CEBATRAMA	Cellule Economique du Bâtiment des Travaux Publics et des Matériaux de construction Aquitaine.
CEF	Centre Européen de Fret de Bayonne Mouguerre
CESER	Conseil Economique Social et Environnemental Régional
CGDD	Commissariat Général au Développement Durable
CIVB	Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux
CIVRB	Conseil Interprofessionnel des Vins de la Région des Bergerac
CLIPER	Club Logistique Intermodal Portuaire de l'Euro-Région
CPER	Contrat de Plan Etat-Région
CU	Charge Utile
CUB	Communauté Urbaine de Bordeaux
DDT	Directions Départementales des Territoires
DDTM	Directions Départementales des Territoires et de la Mer
DRAFF	Direction régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt
ELU	Espace de Livraison Urbain
EVP	Equivalent Vingt Pieds
FIBA	Fédération des Industries du Bois d'Aquitaine
FNTR	Fédération Nationale des Transports Routiers
GIFAS	Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales
GECT	Groupement Européen de Coopération Internationale
GPEC	Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences
GPMB	Grand Port Maritime de Bordeaux
GPSO	Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest
GSM	Groupement des Sablières Modernes
IAA	Industries Agroalimentaires
INSEE	Institut National de la Statistique et des études Economiques
ITE	Installations Terminales Embranchées
LET	Laboratoire Economique des Transports lyonnais
LUDEB	Logistique Urbaine Durable pour les Equipements de Bureaux
MIN	Marché d'Intérêt National
Mt	Millions de Tonnes
UNPG	Union Nationale des Producteurs de Granulats
OPF	Opérateurs Ferroviaires de Proximité
OPSTE	Observatoire des Politiques et des Stratégies de Transports
ORT	Observatoire Régional des Transports en Europe.
OTRE	Organisation des Transporteurs Routiers Européens
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PF	Plate-forme
PPRI	Plan de prévention du risque inondation
PPRT	Plans de Prévention des Risques Technologiques
RTE-T	Réseau Transeuropéen de Transport

SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDE	Schéma Développement Economique
SGAR	Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
SMIDEM	Syndicat Mixte de Développement Economique du Marmandais
SRADDT	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
SRIT	Schéma Régional des Infrastructures de Transport
TCP	Traversée Centrale des Pyrénées
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TLF	Transport et Logistique de France
TMJ	Trafic Moyen Journalier
UNICEM	Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de Construction
UNPG	Union Nationale des Producteurs de Granulats
UTI	Unité de Transport Intermodal
VNF	Voies Navigables de France
ZIP	Zone Industrielle Portuaire

# ANNEXES

**Il est possible de consulter, sur demande à la CERTA, les annexes de ce document :**

- i. **le diagnostic détaillé** en date de juillet 2014 (qui intègre une bibliographie répertoriant une majeure partie des études menées sur le sujet sur le territoire ; mais également une présentation qualifiée des espaces logistiques aquitains et une vision croisée d'acteurs issue des entretiens menés dans le cadre de cette mission),
- ii. **la revue cartographique** des espaces logistiques existants (format A3) en date de février 2015,
- iii. **les fiches plates-formes logistiques techniques** (espaces intégrés) en date de février 2015,
- iv. **le relevé des échanges des ateliers de travail** organisés dans le cadre de cette mission (liste des participants, messages clefs portés, attentes exprimées, actions prioritaires souhaitées) en date de décembre 2014.

C O R P O R A T E



Tel: 04.67.63.80.62  
[www.elandev.fr](http://www.elandev.fr)

**DIRECTRICE DE PROJET:**  
[Florence.beneteau@elandev.fr](mailto:Florence.beneteau@elandev.fr)