

LA LOGISTIQUE EN NOUVELLE-AQUITAINE

MODIFICATION DU SRADDET

ATELIER - 4 JUILLET 2022



DÉROULÉ DE LA PRÉSENTATION

1. La logistique : le corollaire de l'échange de biens

- introduction aux sujets de la logistique

2. Organisation de la logistique en région Nouvelle-Aquitaine

- état des lieux de la logistique en Nouvelle-Aquitaine : infrastructures, sites, flux, emplois...

3. Identification des interfaces logistiques en Nouvelle-Aquitaine

- base du travail à poursuivre en atelier : les sites logistiques

4. En synthèse

11

LA LOGISTIQUE : LE COROLLAIRE DE L'ÉCHANGE DE BIENS

UN ENCHAÎNEMENT DE PHASES DE TRANSPORT, DE TRI ET DE STOCKAGE

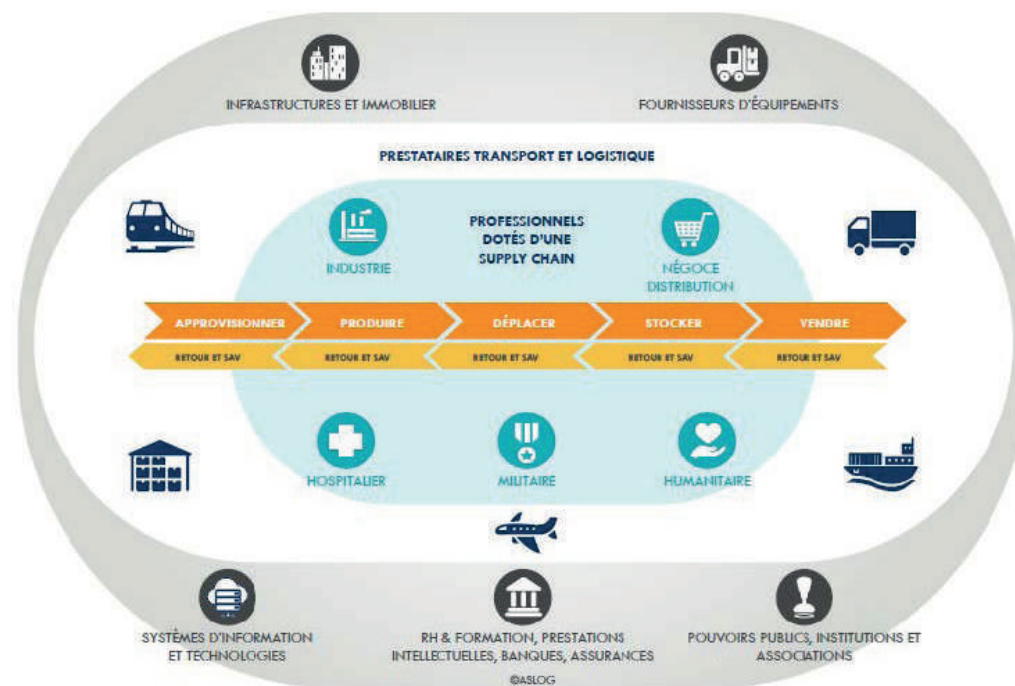
La logistique : une définition

- « ensemble des **opérations physiques** qui permettent d'assurer la **circulation des biens**, du **producteur de matières premières** au **consommateur** du produit fini. »
- « Moyens d'optimiser ces opérations » : **disposer du bon produit, au bon endroit, au bon moment**. Et évidemment, au moindre coût et bien souvent le plus vite possible.

«Chaîne logistique» ou «supply chain»,

- « englobe des activités de **transport** de marchandises, **d'entreposage**, de **manutention**, de **conditionnement** et divers services associés » (INSEE)

L'écosystème de la Logistique, du Transport et de la Supply Chain



2 MILLIONS D'EMPLOIS SALARIÉS

200 MILLIARDS DE CHIFFRE D'AFFAIRES EN 2019 : PLUS DE 10 % DU PIB

350 MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES

78 MILLIONS DE M² D'ENTREPÔTS LOGISTIQUES DE GRANDE TAILLE (PLUS DE 5 000 M²).

UN SECTEUR STRATÉGIQUE, SOUS TENSIONS ET EN MUTATION

Fonction support au développement des activités économiques

- l'**efficacité des systèmes logistiques locaux** conditionne la **performance des économies et des entreprises** (objectif 47 du SRADDET)
- contribue aux enjeux de la **création d'emplois** et de **report modal**.

Un secteur stratégique et résilient en temps de crise, malgré tout fragile, face aux dépendances industrielles

- l'exemple récent de la crise sanitaire : des adaptations rapides
- enjeux de relocalisation des productions pour réduire les chaînes logistiques

Un secteur d'emploi qui fait face à des difficultés de recrutement

- Qui plus est dans un secteur où les salariés sont particulièrement âgés

Des mutations en cours

- **L'évolution** de l'économie et des **modes de consommation** (« ici, tout de suite et au moindre prix »)
- La **robotisation** des opérations
- Les **transformations des commerces** (de l'espace de vente plutôt que de stockage)

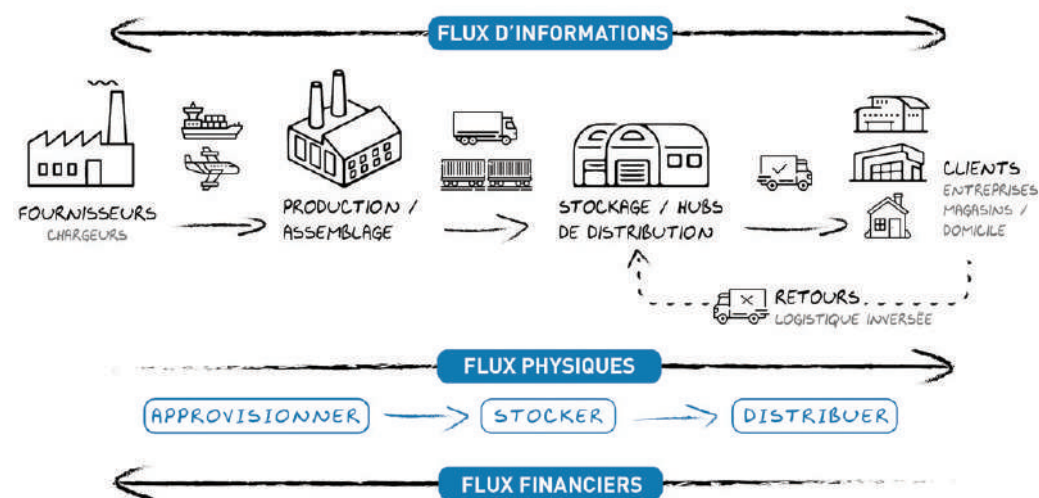
LA CHAÎNE LOGISTIQUE, SUCCESSION DE LIEUX RELIÉS PAR DES INFRASTRUCTURES

Les infrastructures et modes de transport

- le mode **maritime** pour l'acheminement **longue distance**,
- le mode **ferroviaire** pour les longues et moyennes distances,
- le mode **roucier**, solution largement **dominante**, bénéficiant de sa grande flexibilité (itinéraires, volumes, horaires...)
- le mode **fluvial**, solution marginale employée principalement pour des **flux massifiés peu contraints par le temps**

Les interfaces logistiques

- **des interfaces multimodales** (ports et des plates-formes ferroviaires) permettant de passer d'un mode à l'autre
- **des entrepôts logistiques** permettant le stockage temporaire et le dispatching



| 2

ORGANISATION DE LA LOGISTIQUE EN RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

UNE RÉGION AU CŒUR DU CORRIDOR ATLANTIQUE, SUPPORTANT D'IMPORTANTES FLUX DE TRANSIT

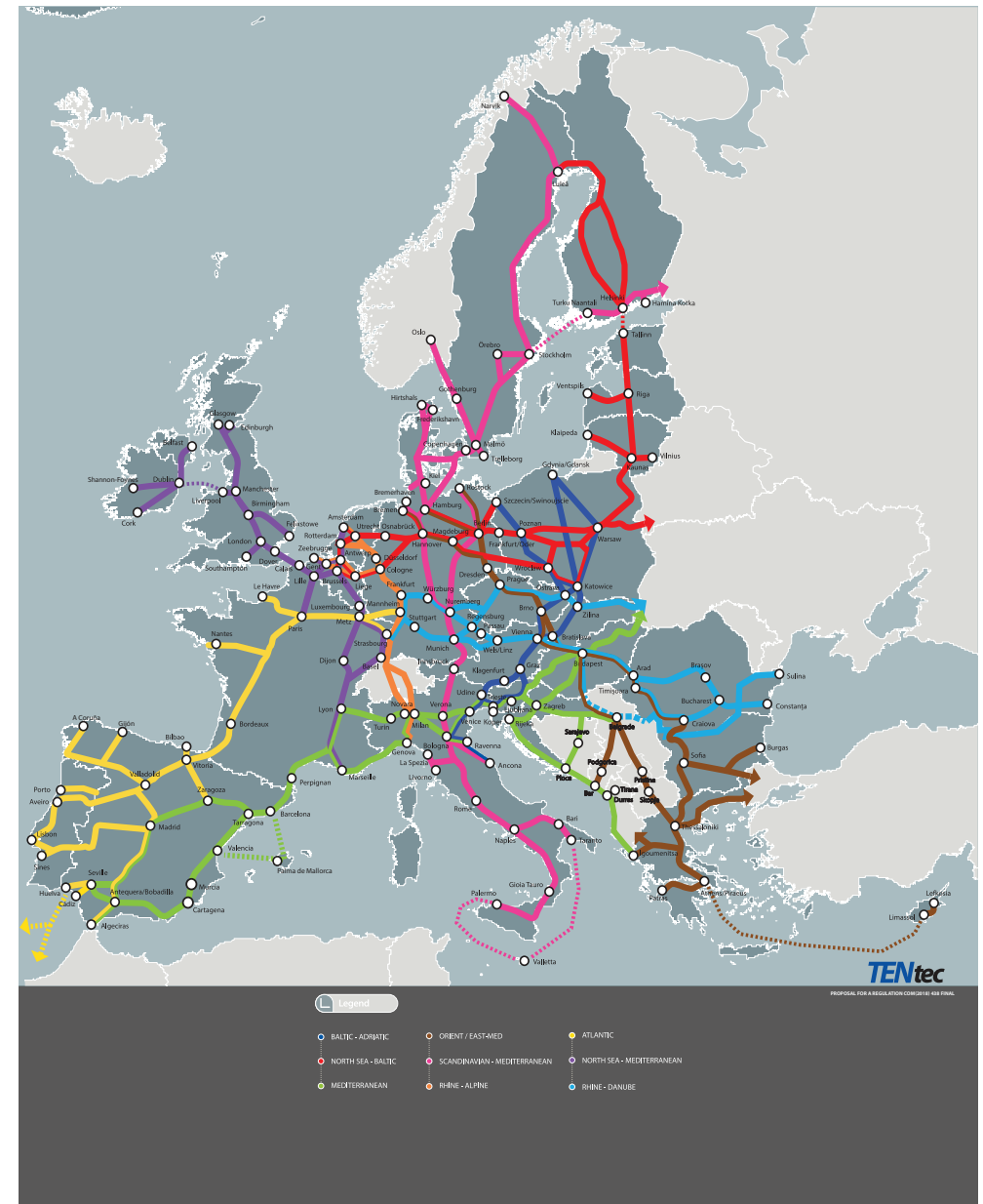
Une région en marge de la dorsale européenne mais aux atouts certains

- notamment en raison de son positionnement géographique sur le **corridor Atlantique**
- Traversée par le **Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T)** du Nord au Sud
- Une structuration des infrastructures régionales existantes autour de l'**axe Nord-Sud**.

Des opportunités économiques potentielles par le développement d'un véritable axe Ouest-Est

Des flux de transport de marchandises en hausse de 30 % entre 1990 et 2018

Le transport de marchandises, un enjeu majeur pour le développement économique et le rayonnement régional



UN LARGE RECOURS AU MODE ROUTIER

90 % du trafic passe par la **route**

- un poids-lourd toutes les 10 secondes sur l'axe Atlantique
- plus de poids lourds à la frontière sur l'A63 que dans toutes les Alpes françaises
- Le transport de marchandises et de voyageurs est responsable de **34 % des émissions de CO₂**

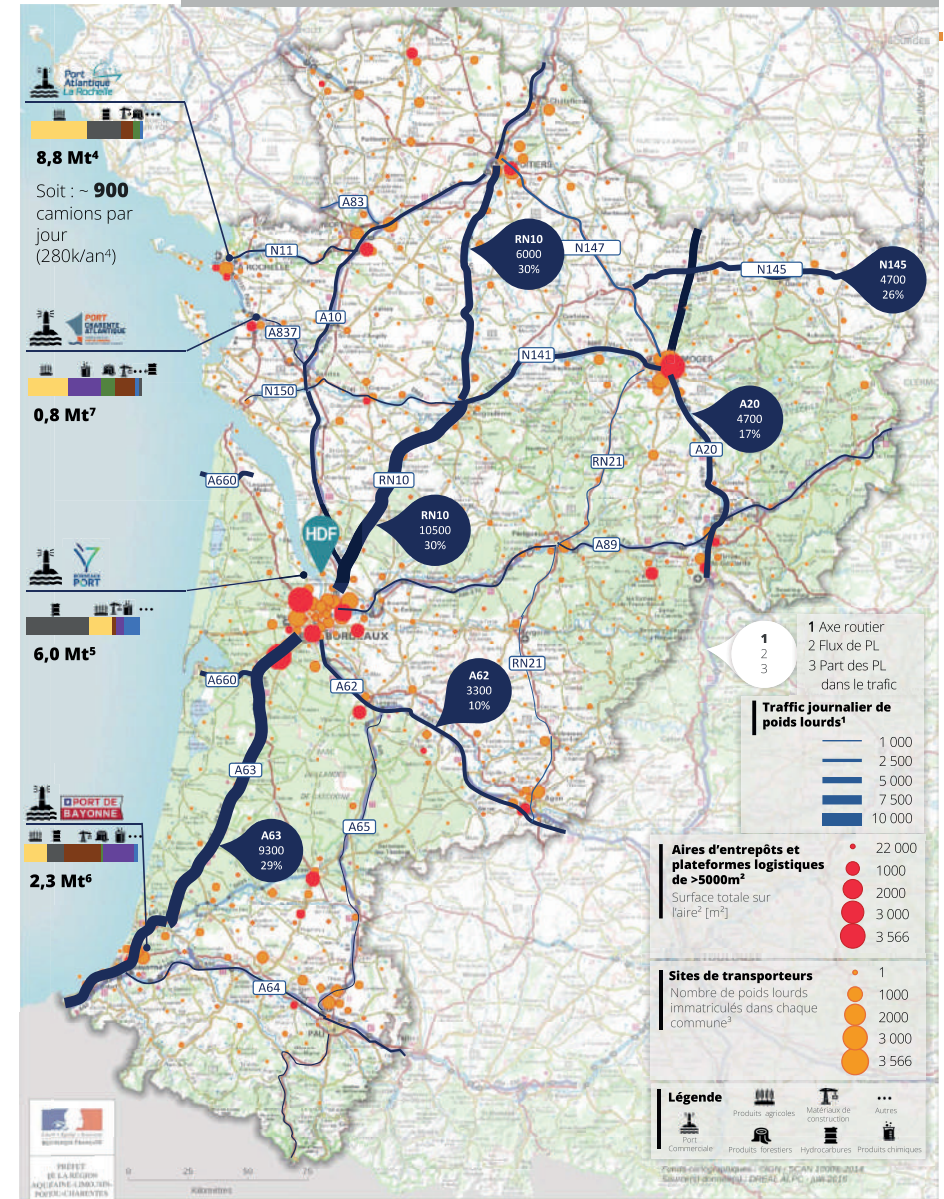
4 ports aux atouts certains, dont l'accessibilité ferroviaire, routière ou fluviale doit être renforcée pour une meilleure efficacité

- La Rochelle : céréales et oléagineux (37 %), produits énergétiques et pétroliers (32 %), produits du BTP (13 %)
- Bordeaux : hydrocarbures (53 %), céréales et oléagineux (13 %)
- Bayonne : métallurgie, engrais, agroalimentaire
- Rochefort Tonney-Charente : marchés agricoles (75 %), bois sciés, matériaux de construction

Un **réseau ferroviaire** qui nécessite des investissements très lourds pour envisager la remise en état du réseau



Superposition des flux de poids lourds (TMJA), entrepôts et plateformes logistiques, sites de transporteurs, et flux portuaires. Juin 2022

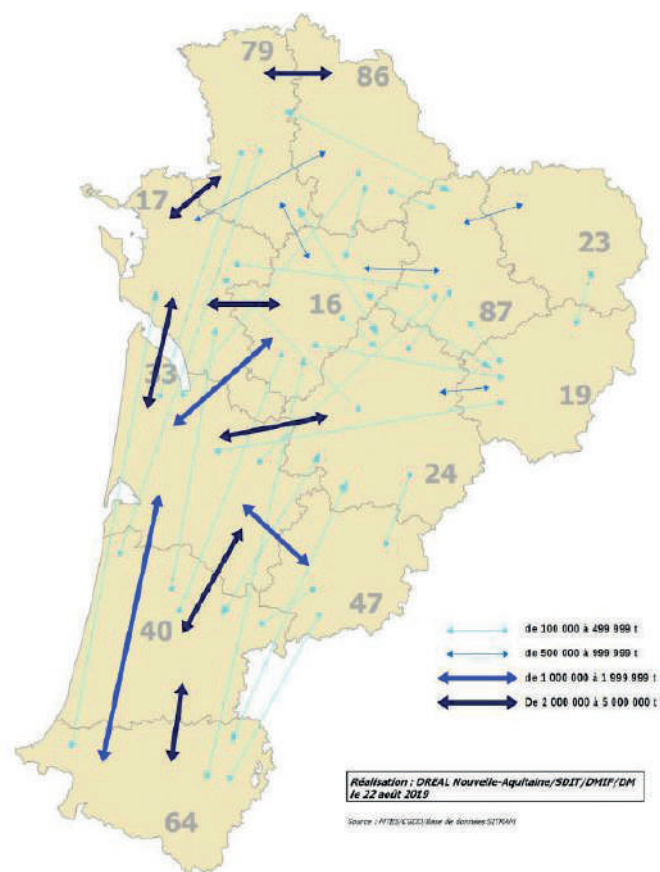


⁴Sources documentaires maritime : Bernard DILSSON, directeur stratégie et transition écologique, Port Atlantique La Rochelle, Années 2021

⁵Source : TMIA 2019 DIR Atlantique + Rapport des concessionnaires d'autoroute

DES FLUX ESSENTIELLEMENT DE PROXIMITÉ

Répartition géographique des flux de marchandises intra Nouvelle-Aquitaine en 2018 (en millions de tonnes)



EN NOUVELLE-AQUITAINE

216 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES (ROUTE) AVEC, POUR ORIGINE ET/OU DESTINATION, LA RÉGION NOUVELLE AQUITAINE

75 % DE CES TONNAGES ROUTIERS SONT INTERNES À LA RÉGION DONT 78 % INTERNES AU DÉPARTEMENT

25 % DE CES TONNAGES ROUTIERS SONT DES FLUX D'ÉCHANGES INTERRÉGIONAUX ENTRE LA RÉGION NOUVELLE AQUITAINE ET L'EXTÉRIEUR DONT 67% SE FONT AVEC OCCITANIE, PAYS DE LA LOIRE ET CENTRE-VAL-DE-LOIRE

L'EMPLOI LOGISTIQUE EN NOUVELLE-AQUITAINE (2018)

Près de 100 000 actifs

« Secteur logistique » ⁽¹⁾ :

- 3 800 établissements employeurs
- 86 100 salariés pour 83 100 équivalents temps plein
- 4,7 % des emplois régionaux (équivalent à la moyenne nationale)

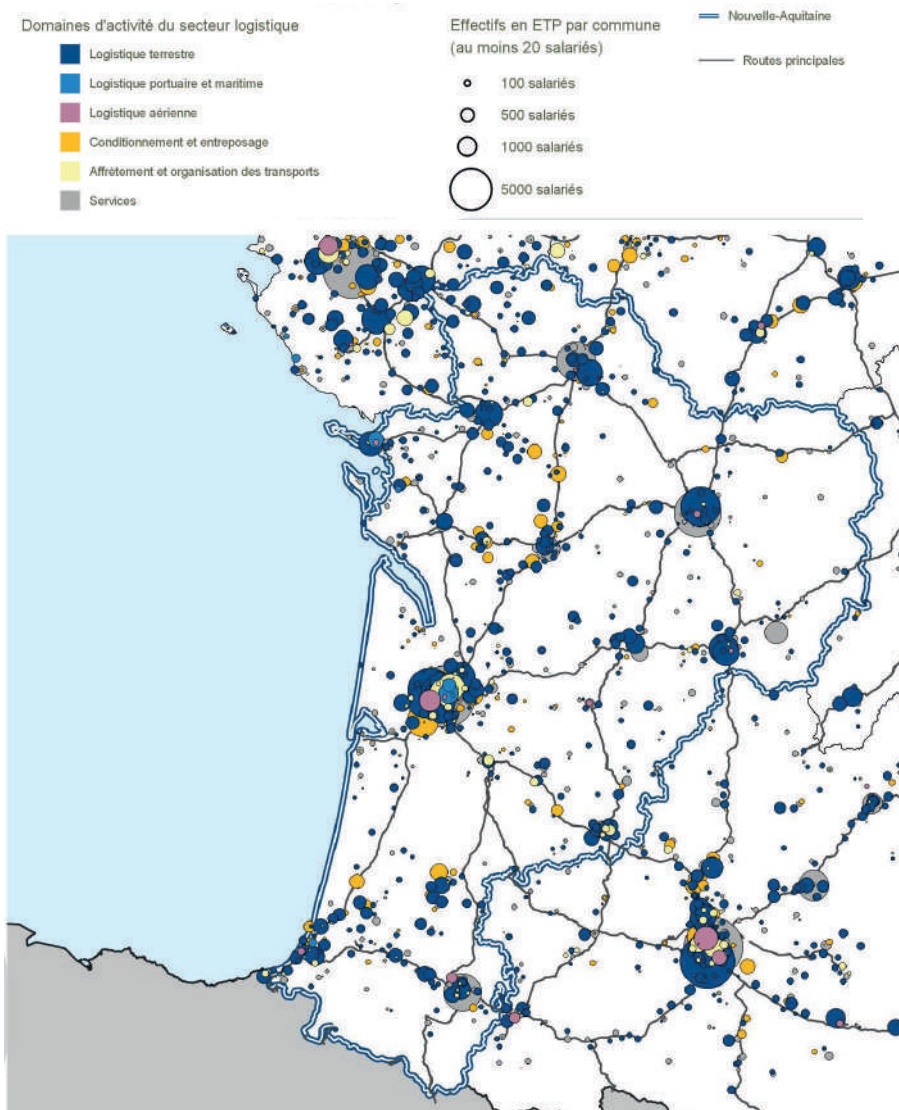
Les « professions logistique » ⁽²⁾

- 111 300 emplois (salariés ou non)
- 35 300 emplois dans le « secteur logistique »
- 76 000 en dehors de ce secteur

Effectifs **plus âgés qu'en moyenne nationale**, alors même que le vieillissement et les difficultés de recrutement sont largement identifiés.

(1) « Secteur » : les salariés des entreprises du monde logistique

(2) « Profession logistique » : les salariés qui ont un emploi logistique



Les emplois salariés du secteur logistique par domaines en 2018

Source : INSEE, Données de cadrage pour les Conférences Régionales de la logistique - Région Nouvelle-Aquitaine, 2022

UNE RÉGION MOINS DOTÉE EN GRANDS ENTREPÔTS

Comparativement aux autres régions, la Nouvelle-Aquitaine est moins dotée en entrepôts de plus de 5 000 m² et ceux-ci sont plus petits

- rapporté à la superficie comme à la population
- le Nord et l'Est de la France mieux dotés > au cœur des principaux axes logistiques européens

	Nombre d'EPL de plus de 5 000 m ²	Surface d'entrepôt en m ²	Surface moyenne des entrepôts en m ²	m ² par rapport à la superficie de la région (km ²)	m ² par rapport à la population de la région
Île-de-France	646	12 497 613	19 346	1040,51	1,02
Hauts-de-France	630	12 660 654	20 096	398,06	2,11
Auvergne-Rhône-Alpes	590	9 634 112	16 329	138,20	1,20
Grand-Est	472	9 432 501	19 984	164,21	1,70
Nouvelle Aquitaine	357	5 177 107	14 502	61,61	0,86
Pays de la Loire	291	4 339 005	14 911	135,25	1,14
Centre-Val de Loire	286	5 074 174	17 742	129,61	1,97
Normandie	279	5 354 299	19 191	179,03	1,61
Occitanie	247	3 941 765	15 959	54,20	0,66
Bretagne	223	2 846 137	12 763	104,61	0,85
Bourgogne-Franche-Comté	207	3 409 286	16 470	71,35	1,22
Provence-Alpes-Côte d'Azur	203	3 585 628	17 663	114,19	0,71
Corse	1	5 000	5 000	0,58	0,01
France métropolitaine	4 432	77 957 281	17 590	143,32	1,20

Source : CGEDD (atlas 2015), IGN, INSEE (RP 2018)
Réalisation : Audap

ÉVOLUTION DU PARC LOGISTIQUE

Une dynamique de construction plutôt faible, hors Gironde sur le temps long

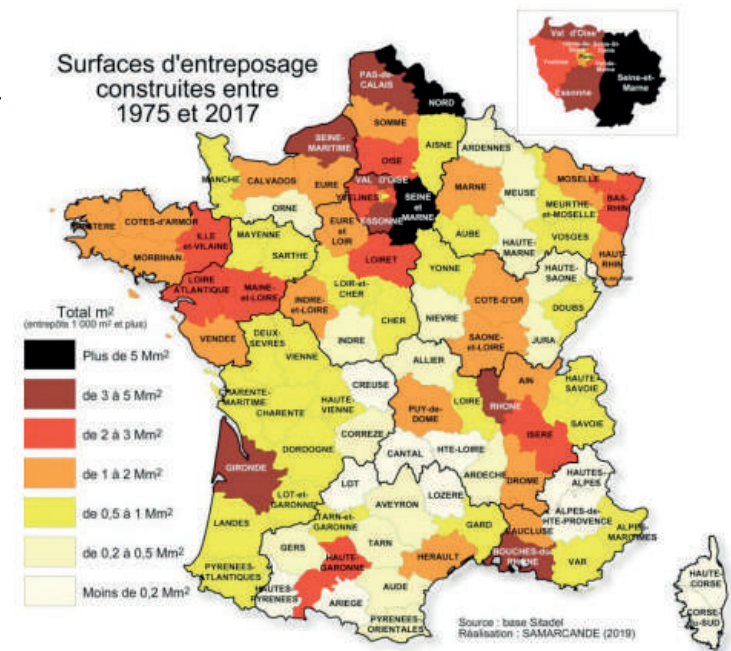
Une dynamique récente à l'œuvre

- 842 000 m² de surfaces neuves ou à construire commercialisées depuis 2011 représentant **42 % du parc total recensé au 1er trimestre 2022**
- Doublement des surfaces neuves placées entre 2011/2016 et 2017/2022

Des besoins exprimés par la profession

- **80 000 m² / an, 15 à 20 ha / an** sur les 10 prochaines années,
- des risques identifiés : hausse des loyers, mise en difficultés PME/TPE du secteur
- Un entrepôt logistique a une durée de vie de 30 ans

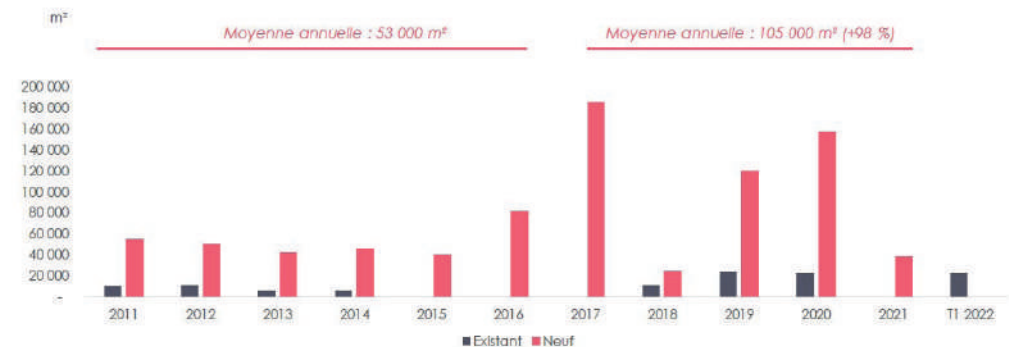
Surfaces d'entreposage construites entre 1975 et 2017



Surfaces d'entreposage construites entre 1975 et 2017
Source : base Sitadel, Samarcande

Une nette progression des commercialisations de surfaces neuves en deuxième partie de décennie

Evolution de la demande placée de surfaces neuves en Nouvelle-Aquitaine



Les 11 dernières années ont été marquées par un fort éloffement du parc de la Nouvelle-Aquitaine. 842 000 m² de surfaces neuves ou à construire ont en effet été commercialisés depuis 2011, soit **42 % du parc total recensé** à la fin du T1 2022.

A noter que les volumes de surfaces neuves placées ont nettement progressé en deuxième partie de décennie (+ 98 %), notamment du fait d'un exceptionnel niveau d'activité en 2017, 2019 et 2020.

| 3

IDENTIFICATION DES INTERFACES LOGISTIQUES EN NOUVELLE-AQUITAINE

LES INTERFACES LOGISTIQUES

Une analyse menée à partir de la typologie utilisée par le Certa pour l'ex-Région Aquitaine (2015) :

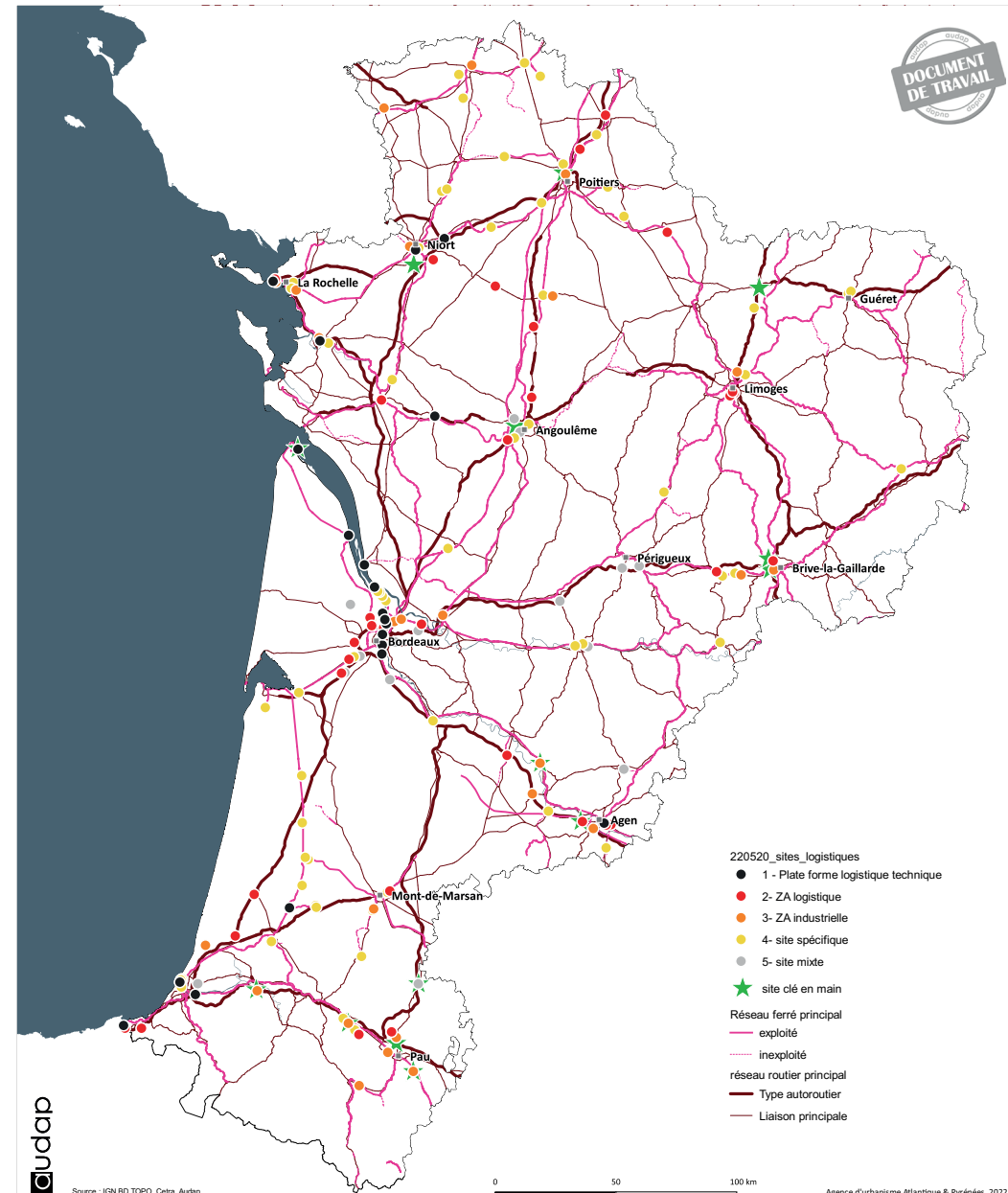
> sites principaux

- 1- La **plate-forme logistique dite « technique »**. Ex : les ports, plates-formes ferroviaires multimodales
- 2- La **plate-forme ou zone d'activités dédiée à dominante logistique**. Ex : les plates-formes logistiques de grandes surfaces

> sites secondaires

- 3- La **zone d'activités à dominante productive avec des services ou activités logistiques**. Ex : activités productives générant d'importants flux
- 4- Le **site spécifique** initialement « privatif » à proximité de voies d'eau ou fer, aérien.
- 5- La **zone dite mixte** avec présence d'activités logistiques ou ayant un positionnement ciblant des activités logistiques.

+ les sites de logistique urbaine



LES SITES PRINCIPAUX

1- Des plates-formes logistiques dites « techniques »

- Des ports : Bordeaux, La Rochelle, Bayonne, Rochefort-Tonnay-Charente
- Des plates-formes multimodales (rail/route) bien réparties, qui ne se font pas concurrence et peuvent être valorisées : Niort, Cognac, Bruges, Hourcade, Mouguerre, Hendaye-Irun, Bordeaux

2- Des plates-formes ou zones d'activités dédiées à dominante logistique

- généralement organisées autour d'une activité phare (ex : base logistique d'un acteur du E-commerce ou d'une chaîne de grandes surfaces)

+ les sites clés en main (14)

Des potentiels d'utilisation des modes alternatifs

- 48 % disposent d'un embranchement fer,
 - 85 % des types 1
 - 31 % des types 2
 - 28 % des sites clés en main
- 20 % disposent d'un bord à quais
 - 55 % des types 1
 - 0 % des types 2
 - 7 % des sites clés en main
- 39 % sont à moins d'un kilomètre d'une voie de type autoroutière
 - 15 % des types 1
 - 48 % des types 2
 - 57 % des sites clés en main

LES SITES INDUSTRIELS CLÉS EN MAIN

Site d'au moins 1 ha pouvant accueillir des activités industrielles ou logistiques.

Immédiatement disponibles. Anticipation de différentes procédures et travaux

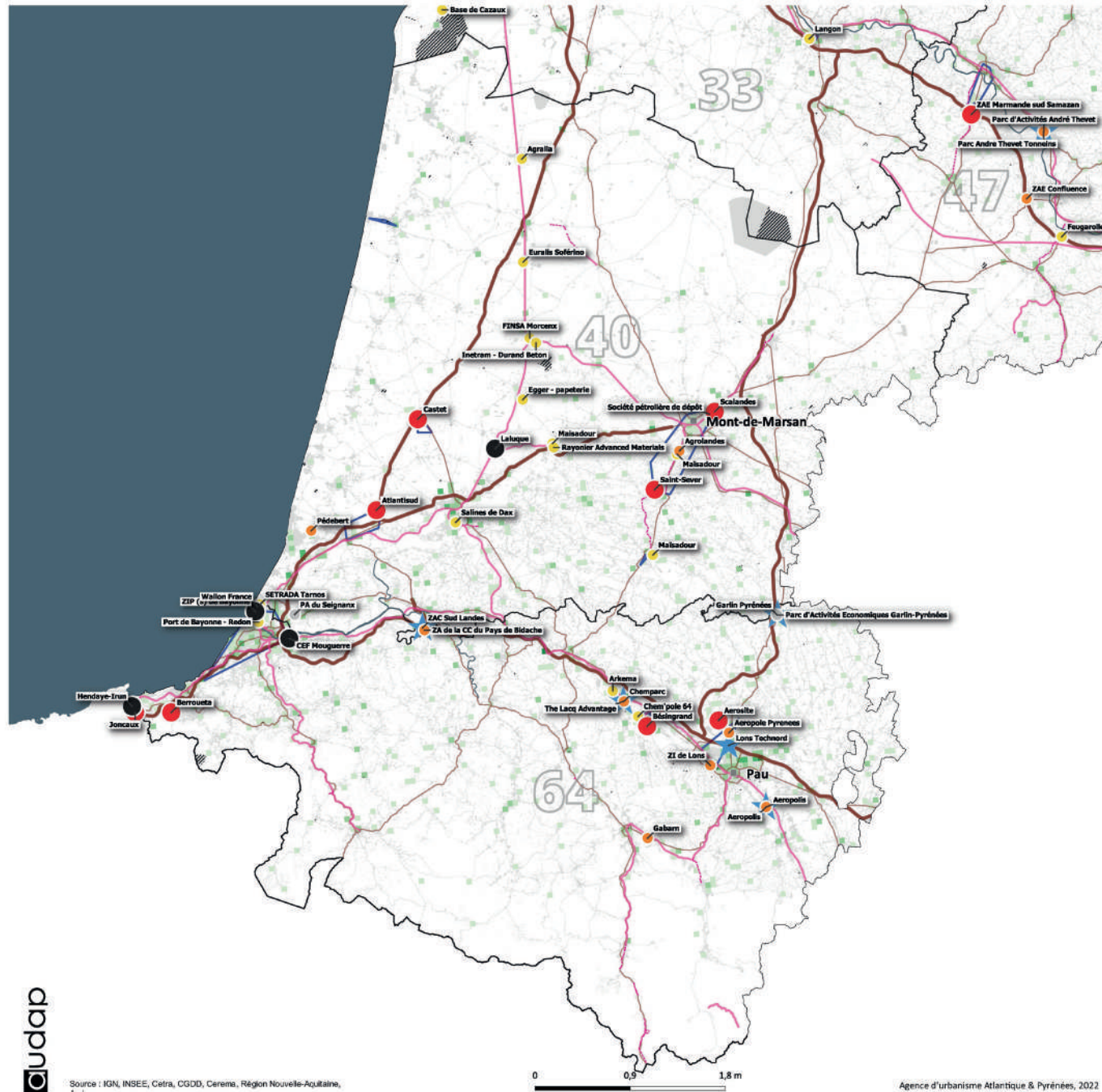
- procédures d'urbanisme, d'archéologie préventive et d'environnement
- travaux d'aménagement (viabilisation, accès, réseaux, dépollution...)

Atout pour **convaincre** les **investisseurs** et accélérer la concrétisation des projets industriels en période de relance

En Nouvelle-Aquitaine :

- SNPE Angoulême (16)
- Quartier d'Entreprises de Brive Laroche (19)
- ZAC de la NAU (19)
- Terminal portuaire du Verdon (33)
- ZAC Sud Landes (40)
- Technopole Agen-Garonne (47)
- Parc d'activités André Thevet (47)
- Induslacq & Chempôle'64 Chemical Parks (64)
- Lonstechnord (64)
- Aeropolis (64)
- Parc d'activités Économiques Garlin Pyrénées - Garlin (64)
- Parc d'activités Les Pierrailleuses (79)
- Parc Aliénor d'Aquitaine - Secteur Nord (86)
- Parc d'activités de la Croisière (87)

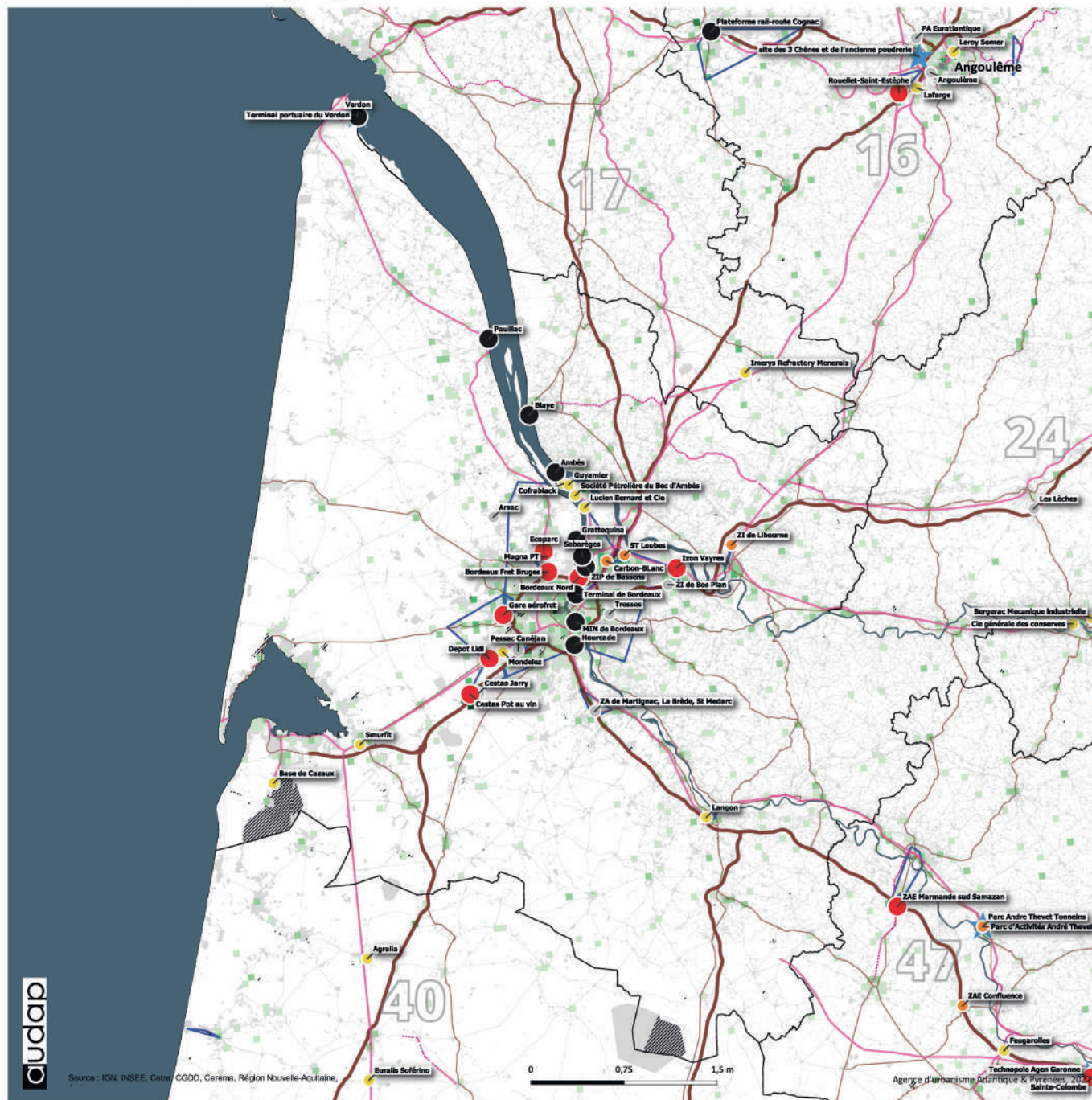
Secteur Landes - Pyrénées-Atlantiques _ sites logistiques

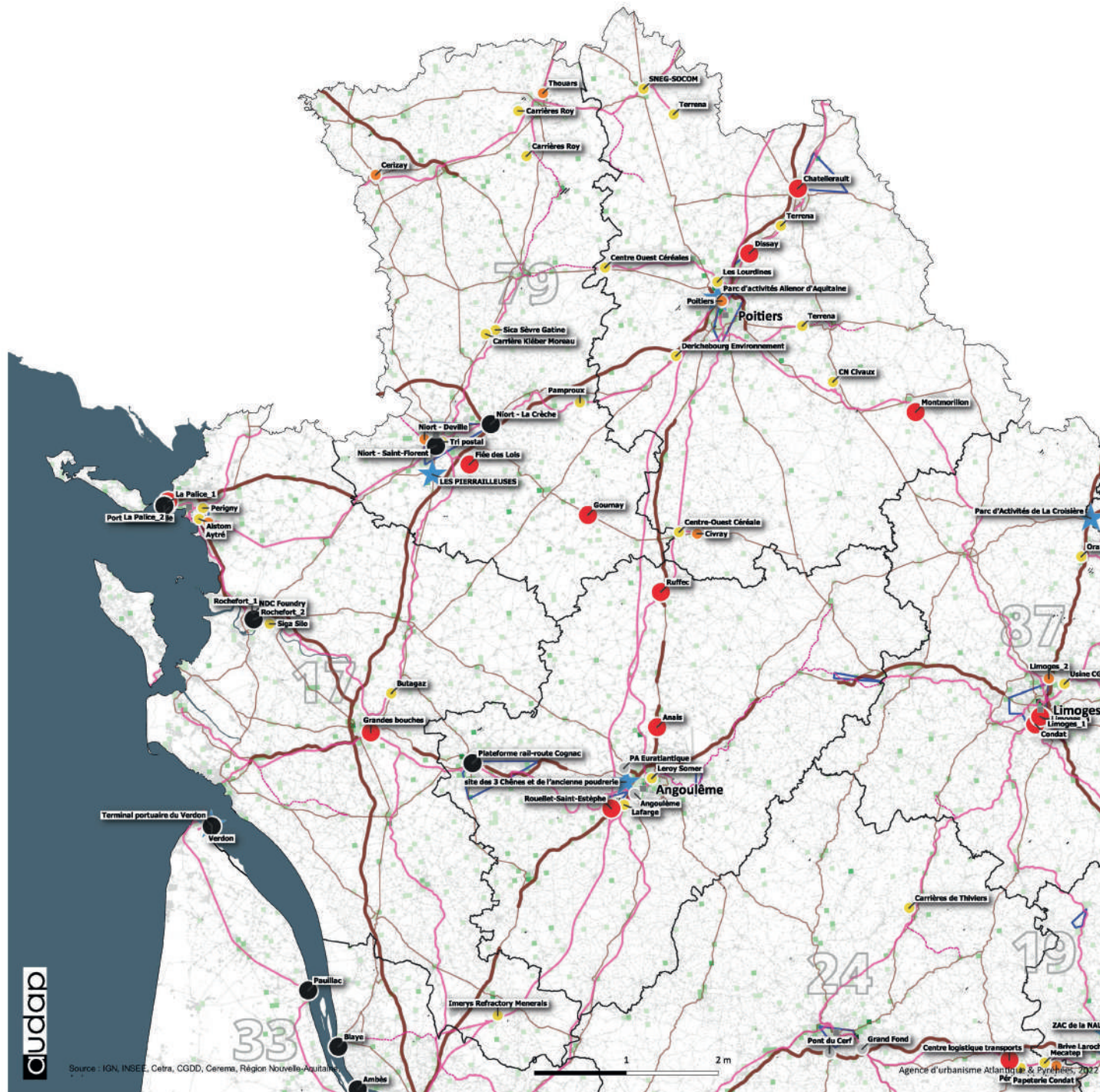


Source : IGN, INSEE, Cetra, CGDD, Cerema, Région Nouvelle-Aquitaine,

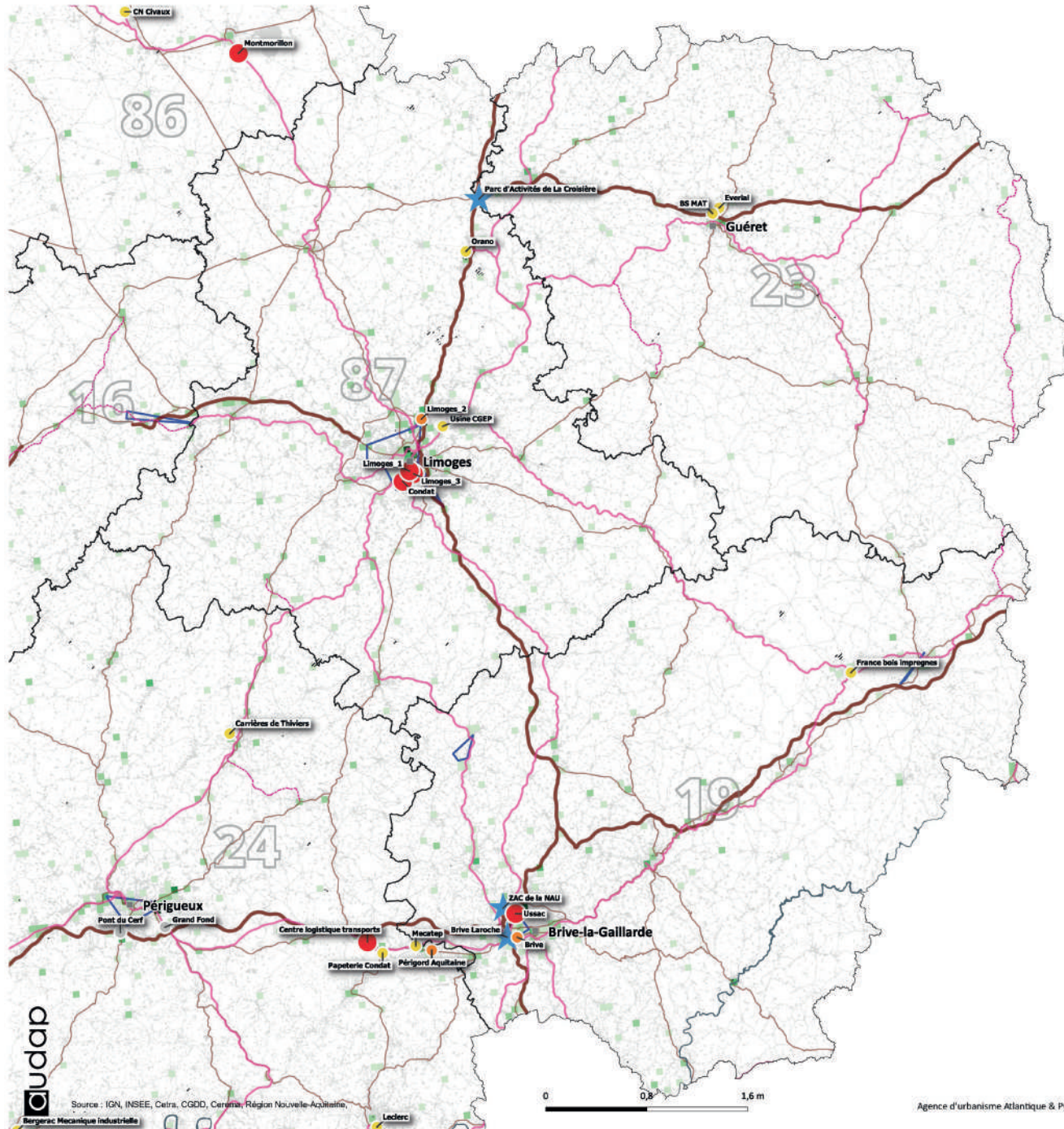
Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2022

Secteur Gironde _ sites logistiques





Secteur ex. Limousin _ sites logistiques



udap

Source : IGN, INSEE, Cetra, CGDD, Cerema, Région Nouvelle-Aquitaine

Bergerac Mécanique Industrielle

Leclerc

Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées, 2022

| 4

EN SYNTHÈSE

A RETENIR

Un secteur **stratégique et dynamique** soumis à des **tensions et mutations**

- croissance des flux logistiques
- difficultés de recrutement, encore plus marqués localement

Une région traversée par un **corridor européen**

- mais des flux essentiellement de proximité
- des enjeux pour développer aussi les axes est-ouest

Prépondérance du **mode routier** dans l'acheminement des marchandises

- des objectifs de report modal face aux enjeux environnementaux
- des investissements forts à consentir pour dynamiser l'usage des modes maritimes et ferroviaires

Des sites principaux **bien répartis** sur le territoire et disposant d'**accès multimodaux** : de véritables atouts

- Des développements récents davantage positionnés au gré d'opportunités routières et des embranchements fer délaissés

Une région relativement peu dotée en entrepôts logistiques

- une dynamique de construction logistique modeste mais conforme à sa population et son économie
- des besoins exprimés par la profession

Les friches, une opportunité ?

- la moitié des friches répertoriées sur Cartofriche à moins de 1 km d'une voie ferrée
- idem pour les friches de plus d'un ha

LES ENJEUX POUR LA LOGISTIQUE DE DEMAIN IDENTIFIÉS PAR LE CILOG EN 2020 ET 2021

- > Mobiliser et former la **ressource humaine**,
 - un corps professionnel âgé (plus encore en Nouvelle-Aquitaine) et des recrutements difficiles.

- > Recourir aux **voies maritimes, fluviales et ferrées** et aux **énergies dites « propres »** permettant l'emploi des modes les plus sobres
 - 90 % du transport de marchandises passe par la route dans la Région

- > Faciliter l'installation de **bâtiments logistiques**, passant notamment par la **valorisation de friches**
 - 20 ha / an demandés par les professionnels pour de nouveaux sites en Nouvelle-Aquitaine

- >> Enjeux pour le SRADDET : se donner des objectifs combinant les **enjeux de multimodalité et de limitation de la consommation foncière**

**Agence d'Urbanisme
Atlantique & Pyrénées**

Petite caserne
2 allée des platanes - BP 628
64106 Bayonne Cedex
Tél. 05 59 46 50 10

1 rue Lapouble
64000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30

www.audap.org



Les membres de droit de l'Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées

LES ENJEUX POUR LA LOGISTIQUE DE DEMAIN

- **Limiter les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur**
 - Renforcer les possibilités de report modal ferroviaire et maritime
 - Optimiser les modes de logistique urbaine (verdissement et organisation)
 - Disposer d'une localisation proche des zones de chalandise pour les interfaces de distribution finale
 - Créer de la mixité fonctionnelle
- **Maîtriser les impacts environnementaux locaux des projets**
 - Réduire la consommation d'espaces liés aux projets
 - Améliorer la qualité environnementale des projets
 - Valoriser et réinvestir les friches
 - Permettre un accès multimodal aux sites
- **Veiller à une structuration plus équilibrée des pôles logistiques**
 - Doter de manière équitable et adaptée les territoires
 - Optimiser et fluidifier les flux et accès pour limiter les conflits d'usage des dessertes
 - Mobiliser et former la ressource humaine

UNE IDENTIFICATION DES INTERFACES À COMPLÉTER

L'analyse menée en Aquitaine doit être faite sur les deux autres ex-régions

Des bases en complément :

- SIRENE (emplois),
- sites logistiques clé en main (programme ministériel),
- atlas CGEDD des aires logistiques,
- la base NAFU exploitée le GIP Aménagement du Territoire et Gestion des Risques.

>> Une mobilisation des territoires pour affiner la connaissance et la répartition dans la typologie

LES SITES SECONDAIRES

3- Les zones d'activités à dominante productive avec des services ou activités logistiques.

- Ex : activités productives générant d'importants flux

4- Les sites spécifiques

- initialement « privatif » à proximité de voies d'eau ou fer, aérien.

5- Les zone dites mixtes

- avec présence d'activités logistiques ou ayant un positionnement ciblant des activités logistiques.

Des implantations davantage au gré des opportunités routières et des embranchements fer progressivement délaissés

- 25 % des sites 3 et 5 disposent d'un embranchement fer,
- 40 % des sites 3 et 5
- sont à moins d'un kilomètre d'une voie de type autoroutière
 - 15 % des types 1
 - 48 % des types 2
 - 57 % des sites clés en main