



**DDTM** *Gironde*

Direction Départementale des Territoires et de la Mer

# APPROCHE TERRITORIALE DE LA LOGISTIQUE EN GIRONDE

## Rapport Final



**Novembre 2016**

## Présentation de l'équipe

Cette étude a été réalisée sous la direction de **Philippe DUONG**, directeur de Samarcande TLT, avec :

- **Nathalie MATTIUZZO**, Directrice d'études à Samarcande TLT
- **Vincent SANTOUL**, Chargé d'études à Samarcande TLT

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>6</b>
<b>1. LA LOGISTIQUE : CADRAGE ET GENERALITES.....</b>	<b>7</b>
<b>1.1. Le 21ème siècle, une période de mutations économiques et de rupture pour la logistique</b>	<b>8</b>
1.1.1. Les mutations du système productif .....	8
1.1.2. La production tirée par l’aval et par la distribution .....	9
1.1.3. Les évolutions de la logistique .....	10
<b>1.2. Economie territoriale et économie des échanges</b>	<b>12</b>
1.2.1. Segmentation de l’économie territoriale.....	12
1.2.2. Les enjeux de développement économique territorial .....	13
1.2.2.1. La logistique territoriale : un marché .....	13
1.2.2.2. Le processus d’implantation .....	13
1.2.2.3. Logistique et territoire : variables de localisation .....	15
<b>1.3. La logistique au cœur des enjeux économiques territoriaux</b>	<b>17</b>
1.3.1. La logistique, un enjeu d’abord économique .....	17
1.3.2. Les besoins endogènes et demandes exogènes.....	17
1.3.3. L’accueil des activités logistiques.....	18
1.3.3.1. La Gironde : sur un important corridor européen.....	18
1.3.3.2. Les structures d’accueil : les grands pôles logistiques européens.....	19
1.3.3.3. Les implantations logistiques de la grande distribution et des prestataires .....	19
1.3.3.4. La plateformisation de la logistique .....	21
<b>2. ANALYSE DE L’OFFRE LOGISTIQUE GIRONDINE .....</b>	<b>23</b>
<b>2.1. Les composantes territoriales du système logistique girondin</b>	<b>24</b>
2.1.1. Territoire du SYSDAU.....	24
2.1.1.1. Territoire et démographie .....	24
2.1.1.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques.....	25
2.1.2. Territoire du SCoT du Bassin d’Arcachon et du Val de Leyre .....	28
2.1.2.1. Territoire et démographie .....	28
2.1.2.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques.....	29
2.1.3. Territoire du SCoT Sud Gironde .....	29
2.1.3.1. Territoire et démographie .....	29
2.1.4. Territoire du SCoT Grand Libournais .....	31
2.1.4.1. Territoire et démographie .....	31
2.1.4.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques.....	31
2.1.5. Territoire du SCoT du Cubzaguais.....	33
2.1.5.1. Territoire et démographie .....	33
2.1.5.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques.....	33
2.1.6. Territoire du SCoT Haute Gironde.....	34
2.1.6.1. Territoire et démographie .....	34
2.1.6.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques.....	34
2.1.7. Territoire du SCoT Médoc 2033 .....	35
2.1.7.1. Territoire et démographie.....	35
2.1.7.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques .....	35
2.1.8. Territoire du SCoT Les Lacs Médocains .....	37
2.1.8.1. Territoire et démographie .....	37
2.1.8.1. Les grandes filières économiques et activités logistiques.....	37
2.1.9. Territoire du SCoT de la Pointe du Médoc .....	38
2.1.9.1. Territoire et démographie .....	38
2.1.9.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques.....	38
<b>2.2. Les infrastructures et services de transports</b>	<b>39</b>

2.2.1. Les transports routiers.....	39
2.2.1.1. Un réseau autoroutier de qualité .....	39
2.2.1.2. Les trafics routiers .....	43
2.2.2. Le port et le transport maritime .....	48
2.2.2.1. Des trafics essentiellement issus des besoins locaux.....	49
2.2.2.2. L'infrastructure portuaire du GPMB .....	51
2.2.2.3. Les enjeux de développement issus du Projet Stratégique 2015-2020.....	58
2.2.3. Le transport ferroviaire .....	59
2.2.3.1. Un réseau et des installations terminales centrées sur la métropole bordelaise.....	59
2.2.3.2. La connexion du territoire au réseau .....	63
2.2.3.3. Des trafics essentiellement centrés sur le portuaire .....	63
2.2.4. Le transport fluvial .....	68
2.2.4.1. Un réseau navigable structuré par l'estuaire de la Gironde .....	68
2.2.4.2. Des trafics faibles et centrés sur l'aéronautique complétés par des projets.....	69
2.2.5. L'aérien .....	69
2.2.6. Un système de transport multimodal essentiellement routier .....	70
<b>2.3. L'offre foncière logistique</b>	<b>71</b>
2.3.1. Dynamique logistique immobilière en Gironde.....	71
2.3.1.1. La dynamique logistique dans le temps de 1976 à 2015 .....	71
2.3.1.2. La dynamique logistique sur les territoires .....	72
2.3.2. Les zones d'accueil de la logistique et du transport de marchandises.....	76
2.3.2.1. Les zones existantes.....	76
2.3.2.2. Les zones en développement ou en projet .....	78
<b>2.4. L'accès à l'Internet haut-débit</b>	<b>79</b>
<b>2.5. Les ressources humaines</b>	<b>80</b>
2.5.1. Evaluation des emplois logistiques et dynamique .....	80
2.5.1.1. Les emplois externalisés .....	80
2.5.1.2. Les emplois externalisés et internalisés.....	81
2.5.2. Les prévisions de recrutement .....	82
2.5.3. Les formations disponibles.....	83
2.5.3.1. Les références en Gironde .....	83
2.5.3.2. Les références en Aquitaine .....	86
<b>2.6. Analyse des politiques publiques locales</b>	<b>87</b>
2.6.1. Les lieux de la logistique.....	90
2.6.2. La multimodalité .....	93
2.6.3. La logistique urbaine .....	95
2.6.4. Conclusions .....	97
<b>3. ANALYSE DE LA DEMANDE LOGISTIQUE GIRONDINE</b>	<b>98</b>
<b>3.1. Une forte concentration des établissements générateurs de flux sur l'aire métropolitaine bordelaise</b>	<b>99</b>
3.1.1. Les principaux inducteurs de la demande en Gironde .....	99
3.1.2. Les sites industriels .....	100
3.1.3. Le commerce de gros.....	102
3.1.4. Les établissements logistiques et de transports de marchandises .....	102
<b>3.2. Analyses des besoins logistiques des filières locales</b>	<b>104</b>
3.2.1. Les industries agroalimentaires .....	104
3.2.1.1. Chiffres-clés et zoom sur 2 secteurs : vin et céréales.....	104
3.2.1.2. Les IAA, une supply-chain tirée par la demande.....	109
3.2.1.3. La viticulture, une filière structurante en Gironde .....	110
3.2.2. L'industrie aéronautique .....	114
3.2.2.1. Un secteur fortement présent en aval de filière .....	114
3.2.2.2. Une supply-chain tirée par les assembleurs aéronautiques .....	118
3.2.2.3. Enjeux et besoins.....	120
3.2.3. Les matériaux de construction (granulats et matériaux).....	121

3.2.3.1. Une activité génératrice de flux massifs et concentrés .....	121
3.2.3.2. Une chaîne logistique générant et gérant des flux massifs .....	123
3.2.3.3. Enjeux et besoins .....	124
3.2.4. Les industries chimiques .....	126
3.2.4.1. Un secteur peu présent mais avec des établissements majeurs .....	126
3.2.4.2. Des supply-chains diversifiées .....	128
3.2.4.3. Enjeux et besoins .....	130
3.2.5. Le bois .....	131
3.2.5.1. La Gironde au cœur du premier bassin sylvicole français .....	131
3.2.5.2. Une logistique principalement en amont de la filière .....	133
3.2.5.3. Enjeux et besoins .....	135
3.2.6. La valorisation des déchets .....	136
3.2.6.1. Un gisement girondin important .....	136
3.2.6.2. Une reverse-logistics requérant une optimisation constante des flux .....	139
3.2.6.3. Enjeux et besoins .....	141
3.2.7. La grande distribution .....	142
3.2.7.1. Des acteurs majeurs et en nombre limité .....	142
3.2.7.2. Situation en Gironde .....	145
3.2.7.3. Une supply-chain structurée au niveau national s'adaptant aux contraintes locales .....	147
3.2.7.4. Enjeux et besoins .....	149
3.2.8. Les prestataires logistiques .....	150
3.2.8.1. Une présence modeste de la « grande logistique » .....	150
3.2.8.2. Des vocations logistiques plutôt endogènes .....	152
3.2.8.3. Enjeux et besoins pour les prestataires logistiques .....	153
3.2.9. Synthèse des enjeux des filières par territoires .....	154
3.2.9.1. Sur le SYSDAU .....	154
3.2.9.2. Sur le Grand Libournais .....	156
3.2.9.3. Sur le SYBARVAL .....	157
3.2.9.4. Sur le Sud Gironde .....	158
3.2.9.5. Sur le Nord Gironde (Cuzaguais + Haute Gironde) .....	159
3.2.9.6. Sur le Médoc (3 SCoT médocains) .....	160
<b>4. PERSPECTIVES ET PISTES DE REFLEXION ET D'ACTION .....</b>	<b>161</b>
<b>4.1. Quelles évolutions prévisibles pour la logistique en Gironde ? .....</b>	<b>162</b>
4.1.1. Mondialisation et supply chain globale .....	162
4.1.2. Articulations fonctionnelles .....	163
4.1.3. Métiers, organisation et technologies .....	164
4.1.4. Transport et multimodalité .....	165
4.1.5. Territoire et politiques publiques .....	167
<b>4.2. Quels besoins et quelle configuration spatiale du système logistique girondin ? .....</b>	<b>168</b>
4.2.1. Besoins fonciers et immobiliers à 2025 et 2040 .....	168
4.2.2. Les axes de développement de la logistique .....	170
<b>4.3. Des questions et des pistes de réflexion .....</b>	<b>171</b>
4.3.1. Axes stratégiques et démarche à mettre en place .....	172
4.3.2. Axe 1 Faire de la logistique un levier du développement durable des filières économiques de la Gironde .....	172
4.3.3. Axe 2 Un accueil équilibré des activités logistiques répondant à une logique de besoins .....	173
4.3.4. Axe 3 Valoriser les flux et favoriser la multimodalité (route, fer, fleuve, mer) .....	173
4.3.5. Axe 4 Créer des emplois et former aux métiers du futur .....	173
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>174</b>
<b>ANNEXE 1 : Documents issus de l'analyse des politiques publiques locales .....</b>	<b>176</b>
<b>ANNEXE 2 : Monographies des zones d'activités accueillant de la logistique et du transport de marchandises .....</b>	<b>190</b>

## Introduction

L'Etat est en train de se doter d'une stratégie nationale « France Logistique 2025 » et la région Aquitaine, au travers de la CERTA, s'est dotée d'un schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine. Il s'agit d'un enjeu majeur pour le développement de l'économie et des territoires car l'économie des flux et des échanges, est devenue une composante essentielle de l'économie mondialisée.

Dans ce contexte, la Gironde, plus important département de la nouvelle région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charente par la population et par son économie, également siège de la seule métropole de la région, est aussi la principale concentration logistique du Sud-Ouest. Les enjeux y sont donc particulièrement forts.

La Gironde profite ainsi d'un positionnement très favorable du fait de sa situation sur un corridor logistique de niveau européen ralliant la Péninsule Ibérique à l'Europe du Nord. Ce corridor permet au département et à sa métropole de créer une richesse potentielle supplémentaire et constitue un atout non négligeable quant au développement d'activités logistiques exogène, sans lien direct avec le territoire départemental. Le caractère portuaire de la Gironde, avec le poids du Grand Port Maritime de Bordeaux, renforce le caractère logistique de la Gironde.

De ce positionnement sur un corridor porteur d'enjeux, relié aux territoires par des infrastructures de transports de marchandises efficaces (autoroutes, voie ferroviaire, Grand Port Maritime) et de la force de son tissu économique et démographique, résultent la nécessité d'organiser les différentes activités logistiques. Celles-ci peuvent être strictement endogènes (distribution urbaine, logistique industrielle locale,...), d'autres essentiellement exogènes, mais sont le plus souvent mixtes.

Dans ce contexte, il s'avère nécessaire de constituer, pour les acteurs de l'économie et de l'aménagement du territoire et pour les utilisateurs logistiques, un socle commun de connaissance, un diagnostic partagé et des outils permettant d'aider à mettre en œuvre des politiques adaptées aux différents enjeux du territoire. Cette démarche pourra permettre de dégager des priorités d'aménagement, des offres foncières adéquates, des services adaptés ou co-produits pour la diversité des usages logistiques (chargeurs et prestataires) et de mettre à jour une gouvernance acceptée et reconnue de tous, rendant possible une politique volontariste et porteuse de l'intérêt public.

Il ne s'agit pas de réaliser une politique du laisser-faire, ou à l'inverse une politique « forteresse », chassant toute activité logistique de territoires valorisables pour des fonctions plus « rentables », mais de permettre de localiser les bons éléments de la chaîne logistique à l'endroit le plus efficient pour leurs utilisateurs et le moins pénalisant pour les populations et de promouvoir une utilisation optimale du "patrimoine" girondin.

Cette meilleure organisation spatiale, qui pourrait valoriser une « plateformisation » raisonnable des activités logistiques<sup>1</sup> pourra en même temps être un outil d'optimisation des localisations opérationnelles de la logistique et un élément majeur d'une relance des modes alternatifs à la route par la constitution d'offres foncières et d'outils et services de transport adaptés à une logistique efficace et durable.

---

<sup>1</sup> Cf notre recherche « Plateformisation » de la logistique, un enjeu d'efficacité économique et de développement durable » (PREDIT)

# **1. LA LOGISTIQUE : CADRAGE ET GENERALITES**

## 1.1. Le 21ème siècle, une période de mutations économiques et de rupture pour la logistique

La question de la logistique ne peut s'appréhender sans la resituer dans son contexte global, dans la mesure où elle est une composante essentielle du système économique et de ses mutations. Ces mutations incluent notamment la transformation des modes de production et de distribution, la restructuration spatiale de l'économie à l'échelle planétaire en lien avec la mondialisation et la révolution informationnelle. Ces évolutions montrent le caractère central et stratégique des activités de l'économie des échanges qui constituent un des vecteurs les plus fondamentaux des mutations en cours. L'économie des échanges, qui comprend bien sûr les activités du transport et de la logistique, mais aussi, plus globalement, toutes les activités qui s'appuient sur les échanges de biens et de services, c'est-à-dire l'industrie, le commerce et la distribution et les services, structure aussi bien le fonctionnement quotidien et permanent des entreprises et des activités économiques, que leurs fondements, leurs stratégies, notamment en termes d'implantation.

L'économie des échanges est confrontée directement et durement aux effets de la crise qui s'est approfondie depuis 2008 et qui amène à un questionnement fondamental sur la viabilité du système économique et social qui en est à l'origine. Bien avant l'éclatement de la crise, l'économie des échanges était déjà confrontée à un certain nombre de contradictions qui la menaient vers un processus de remise en question. Ainsi, la perspective d'un épuisement des ressources naturelles, les questions de l'environnement et de la crise climatique, les turbulences géopolitiques se sont conjugués aux évolutions de fond de la société, caractérisées notamment par l'évolution des modes de consommation, les nouvelles aspirations sociales, la crise du financement public, ...

Ces questionnements aboutissent aujourd'hui à la remise en cause du modèle ancien, à la réflexion autour d'un autre mode de développement et de sa soutenabilité et à la recherche de nouvelles pistes.

### 1.1.1. Les mutations du système productif

Le système productif a considérablement évolué depuis la crise des années 70. Parmi les variables qui aujourd'hui expliquent les mouvements « tectoniques » de l'économie productive mondiale, on peut citer la révolution informationnelle et les nouvelles technologies afférentes qui permettent, entre autre, un effet de levier sur la productivité industrielle, la mondialisation de l'économie, l'émergence d'acteurs globaux.

Le contexte économique mondialisé se traduit par des **mutations fonctionnelles et opérationnelles profondes** du système de production-distribution. Les grands groupes, notamment industriels, opèrent des choix stratégiques de spécialisation fonctionnelle : conserver la maîtrise de la conception, d'une partie du processus productif (fabrication des éléments « nobles » et intégration finale), du pilotage de la chaîne logistique intégrée et des circuits de distribution. A l'inverse, « l'outsourcing » pour les fonctions subalternes est largement développé (externalisation de tout ou partie du process industriel, des opérations logistiques, de l'informatique, des tâches commerciales de base...).

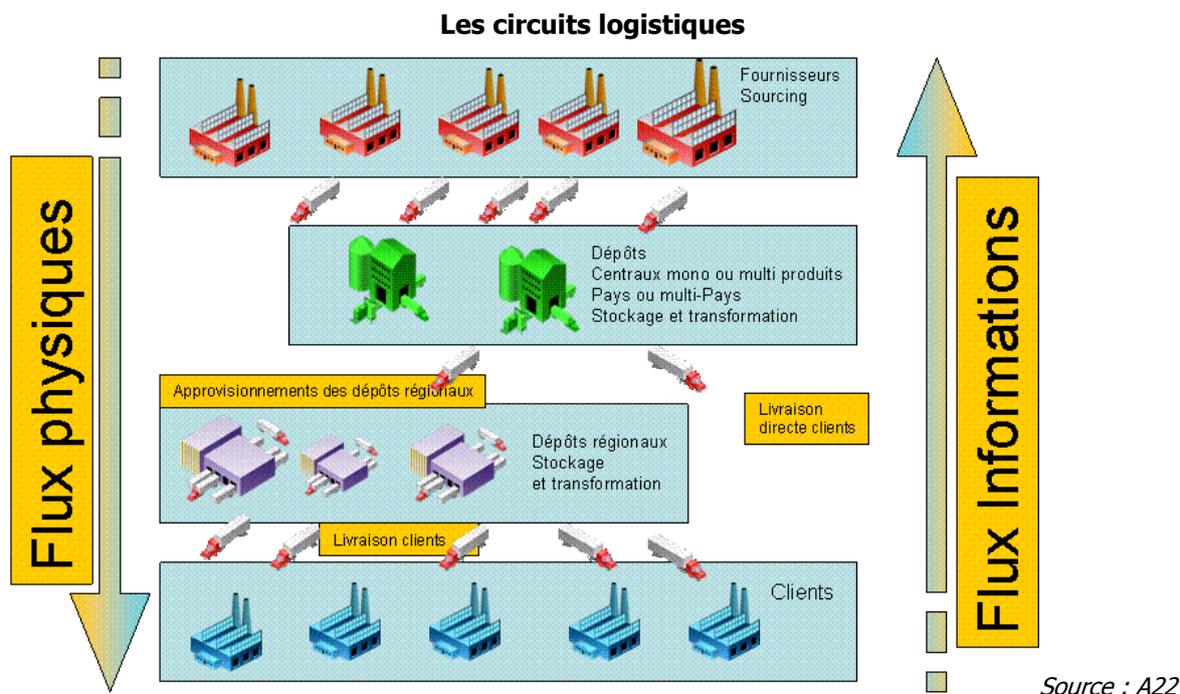
Des **systèmes de production allégés** se mettent en place et se traduisent par la dé-intégration technique de la production, c'est-à-dire la spécialisation des sites de production et le recours massif aux fournisseurs et sous-traitants pour la fabrication des composants ou sous-ensembles. L'allègement de la production se concrétise par des **organisations logistico-industrielles** fondées sur un processus « en temps réel » visant à produire des biens en fonction de la demande et des attentes des clients, tout en minimisant le niveau des stocks à tous les stades (en amont, à l'intérieur du processus productif, en aval). Cela justifie le développement des systèmes de Juste à Temps. Les nouvelles organisations se caractérisent par leur **agilité**, c'est-à-dire leur capacité à réagir de façon flexible en fonction des contrecoups du marché, avec une structure adaptable et évolutive.

Alors que certaines branches industrielles connaissent un processus de quasi marginalisation dans les pays d'Europe occidentale, en particulier les activités à forte intensité de main d'œuvre (textile-habillement, produits de consommation non alimentaires, électronique grand public...), les industries de biens intermédiaires connaissent des évolutions largement conditionnées par des facteurs logistiques : migration de l'industrie sidérurgique ou des engrais de régions intérieures vers des

régions portuaires pour optimiser l’approvisionnement en matières premières pondéreuses importées, rapprochement géographique des fabricants de composants mécaniques ou plastiques des intégrateurs de produits finis (automobile, aéronautique...). Parallèlement, les grandes industries intégratrices si elles restent encore présentes en Europe, restructurent leur outil de production et de conception en fonction des fusions/acquisitions opérées aux quatre coins de la planète. L’implantation d’origine conditionne encore la répartition géographique de l’activité mais de restructurations en restructurations, les sites industriels se modifient, se réduisent, voire disparaissent, sans être compensé par un volume équivalent d’activités nouvelles.

La structuration pérenne d’un système productif éclaté à l’échelle planétaire a des répercussions considérables sur les organisations, les architectures logistiques et la demande de transport.

Les organisations logistico-industrielles qui résultent de la mondialisation se réalisent dans un espace plus vaste qui **accroît les distances d’échanges**, renforcent les contraintes logistiques et sollicitent plus intensément le système de transport, notamment international et intercontinental. **De nouveaux modèles de localisation** apparaissent avec la concentration des sites industriels, la réduction de leur nombre et leur spécialisation. Cela nécessite en parallèle la mise en place de sites d’interface entre production et marché pour optimiser la distribution physique en coût, délai et qualité de service expliquant le développement des **plates-formes logistiques**.



### 1.1.2. La production tirée par l’aval et par la distribution

Les entreprises ont progressivement accordé la primauté à l’aval du système productif : la satisfaction du client est devenue l’objectif premier des firmes et le marketing est la pierre angulaire de leurs stratégies, dans le cadre d’un contexte de plus en plus concurrentiel. Avec des organisations productives « **tirées par l’aval** », le modèle centré sur la production et sur l’usine intégrée (dominant au XXème siècle) est remplacé par une organisation centrée sur l’accessibilité aux marchés ; la gestion des flux entre le cycle de production et la mise à la disposition du client est une clé essentielle de la compétitivité.

Cela explique les logiques nouvelles des localisations des unités produisant des biens personnalisables ou à délais de livraison réduits (denrées périssables) immédiatement mis en marché, à proximité des grands ou nouveaux espaces de consommation, alors que les **biens standardisés ont tendance à être délocalisés dans des zones à faibles coûts salariaux** (Europe de l’Est, Asie du Sud-Est, etc...), qui sont également de nouveaux espaces de consommation.

L'autre phénomène marquant est **le poids décisif de la distribution et des grands distributeurs** spécialisés ou généralistes. Ainsi, sept groupes de la distribution concentrent 80 % de la distribution alimentaire française. Ils constituent influencent, voire structurent un grand nombre de filières industrielles et agricoles, tant en termes de prix, que de volumes et de pratiques logistiques, ce qui induit une fragilisation des entreprises, notamment dans l'agro-alimentaire. Face à un mouvement de concentration de la grande distribution qui devrait se poursuivre, il est clair que les perspectives du secteur devraient être encore bousculées, notamment au niveau logistique avec une domination encore plus forte des distributeurs sur l'amont de la chaîne et sur les fournisseurs et une massification accrue des flux en amont des magasins.

**La grande distribution structure l'économie de la production dans l'économie contemporaine** ; elle constitue ainsi le principal débouché des IAA et de l'industrie des biens de consommation non alimentaires et est aussi le principal importateur depuis les pays « low cost », en particulier la Chine. **Les grands distributeurs constituent le principal acteur logistique dans un pays comme la France**, comme donneur d'ordre de l'industrie et des prestataires et comme opérateur logistique (7 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts et de plates-formes). Les grands distributeurs sont d'importants demandeurs de sites logistiques de grande surface, même si la logistique des GMS (grandes et moyennes surfaces) est déjà largement structurée.

Ces dernières années, les distributeurs ont fortement développé l'importation depuis l'Asie, ce qui signifie que les liaisons avec les ports sont cruciales et ils y implantent souvent des plates-formes d'importation, mais la logistique d'import se fait de plus en plus en amont sur des sites plus proches du barycentre du marché (Ile-de-France, Département du Loiret,...).

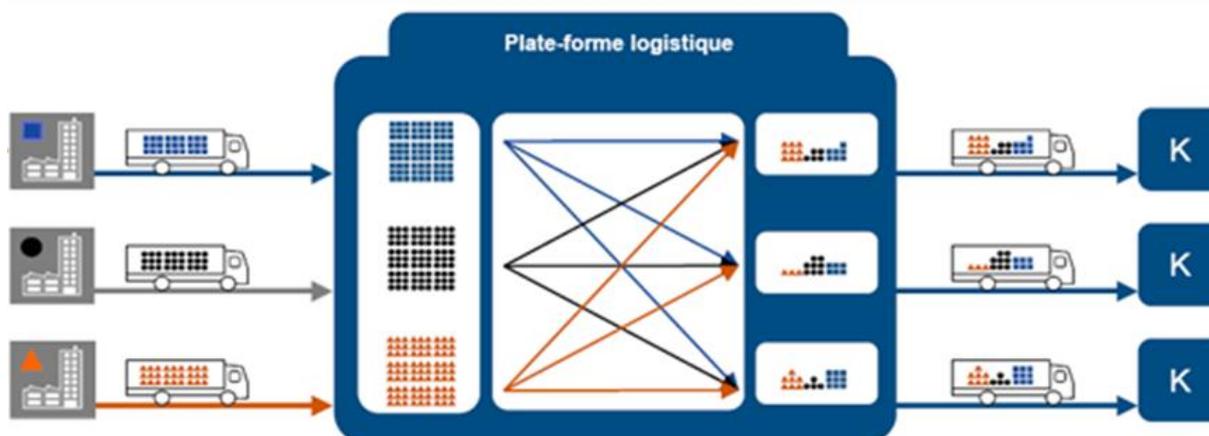
Les phénomènes de juste à temps, les politiques de réduction des stocks, le rôle majeur des distributeurs sur la formalisation des pratiques logistiques de nombreuses filières conduisent à une fractionnement croissant des flux et à une accélération des fréquences. Ces tendances ont essentiellement profité à la route qui a su s'adapter à la réduction de la taille des lots.

### 1.1.3. Les évolutions de la logistique

La logistique a pour objet d'atteindre simultanément un objectif d'accroissement du niveau de service et de réduction des coûts. Ceci a conduit aux politiques de réduction des stocks et parfois d'extrême tension des flux. Le processus de réduction des coûts logistiques et des stocks pourrait toutefois atteindre un plafond difficile à dépasser durablement en raison des contraintes opérationnelles et commerciales et de l'évolution du coût des facteurs (coûts de transport notamment). Les nouvelles variables de développement et de compétitivité logistique résident à plusieurs niveaux complémentaires :

- **La maîtrise d'une supply chain globale**, au sein de laquelle les acteurs dominants des chaînes logistiques (grands distributeurs, grands intégrateurs industriels...) seront en mesure d'articuler des processus intégrés d'achat et d'approvisionnement et des processus de distribution à l'échelle mondiale.
- **Le développement des processus logistiques collaboratifs** entre acteurs amont et aval des chaînes logistiques afin de réduire le niveau des stocks et les ruptures, grâce notamment aux NTIC et aux technologies d'identification automatique (RFID).
- **Le renforcement des pratiques de traçabilité des produits**, notamment dans le cadre du développement des procédures sécuritaires (alimentaire, biens sensibles...).
- **L'évolution des pratiques et technologies de passage par plates-formes** minimisant volumes et durées de stockage et valorisant le transit avec le cross-docking, favorisée par l'automatisation des process et la robotisation..
- **L'automatisation et la robotisation des entrepôts** qui permet une fiabilisation des opérations et une réduction des coûts de main d'œuvre.

### Cross-docking



Source : [keep cool](#)

- **La mutation des processus logistiques sur les points de vente** grâce à la reconnaissance automatique qui pourrait bouleverser certains métiers (caissières).
- **Le développement des nouvelles pratiques de logistique urbaine** avec notamment de nouveaux sites d'interface (PF de distribution urbaine, Espaces Logistiques Urbains) et des modalités de transport novatrices (livraisons mutualisées, véhicules propres...).
- **L'émergence de systèmes logistiques globaux** valorisant l'interconnexion des réseaux d'approvisionnement par des processus et outils standardisés (l'Internet Physique).

Même si elle pourrait marquer une pause en raison de l'écrémage des grands contrats, **l'externalisation des opérations logistiques** devrait se poursuivre sur une base moins extensive et de façon plus approfondie, en direction du tissu d'entreprises de base. Les années qui viennent devraient privilégier le développement logistique des PME, ce qui devrait dynamiser les prestataires logistiques de proximité, au niveau des bassins d'emplois et des régions, en vue de favoriser la mutualisation des sites d'exploitation et du transport. Le développement de la compétitivité des PME, surtout dans une région moyennement industrialisée où les grands groupes pèsent plutôt moins que la moyenne nationale dans le système économique, passe par un accroissement des compétences, des savoir-faire et des moyens logistiques des PME, notamment au travers de la mutualisation des opérations logistiques et de transport, que les prestataires logistiques peuvent aider à mettre en place.

Par ailleurs, le développement de la logistique internationale et intercontinentale en raison de l'accélération de la mondialisation et du faible développement logistique des nouvelles zones de croissance (notamment les pays d'Asie du Sud-Est et de l'Est de l'Europe), permet l'accroissement des compétences et de l'aire d'action des grands prestataires logistiques. Avec les évolutions technologiques, c'est sans doute la variable centrale du processus de restructuration logistique à l'échelle planétaire. L'internationalisation des grands prestataires logistiques et l'extension de leur activité dans les pays développés, émergents ou en développement, apparaît comme un élément clé des politiques de redéploiement de la production et de la distribution. Dans la mesure où ils accompagnent à l'international les industriels et distributeurs français, les prestataires logistiques sont une composante essentielle des opérations de relocalisation/délocalisation des entreprises.

## 1.2. Economie territoriale et économie des échanges

### 1.2.1. Segmentation de l'économie territoriale

La géographie est une composante essentielle de l'activité économique, car le territoire est une variable clé des stratégies, des organisations et des opérations des entreprises, qu'elles soient industrielles, commerciales, logistiques ou de services. L'implantation des établissements et le choix de localisation sont un acte essentiel pour l'efficacité et la compétitivité des entreprises car les caractéristiques des territoires d'implantation constituent des ressources utiles au fonctionnement des établissements et à la réalisation des tâches et fonctions qui leur sont dévolues.

L'économie territoriale est ainsi fondée sur six 6 grandes familles<sup>2</sup> qui permettent de segmenter les entreprises en fonction de leurs caractéristiques territoriales et des critères qui fondent leur implantation géographique :

- **L'économie des ressources** correspond aux activités qui fondent leur activité sur la présence à proximité du site d'implantation de ressources ou de facteurs de production sur lesquels se fondent l'activité de l'établissement concerné (ressources minières, agricoles, mais aussi ressources humaines).
- **L'économie des échanges** correspond aux activités qui cherchent des implantations sur des territoires où les conditions d'échange des marchandises sont favorables et dont les caractéristiques géographiques et techniques favorisent les flux de marchandises et les interfaces entre les différents acteurs de la chaîne économique. Il s'agit des territoires « porte d'entrée » favorisant notamment le transfert entre plusieurs modes de transport (ports, aéroports), des carrefours infrastructurels, des corridors naturels d'échange interrégionaux ou internationaux, qui favorisent les nœuds de transport et permettent les ruptures de charge et les différentes opérations logistiques. Les activités concernées sont bien sûr celles issues du transport et de la logistique, mais également un grand nombre d'activités commerciales et de distribution (notamment la grande distribution qui recherche des localisations optimales au sein d'aires de chalandise, ou d'activités industrielles qui fondent leur implantation sur une localisation optimale pour consolider des flux de matières et de composants provenant de territoires plus ou moins éloignés et qui sont intégrés sur place).
- **L'économie de la connaissance** est celle qui fonde son implantation sur des sites où les ressources de la connaissance sont disponibles localement. Ces activités relèvent de la recherche, de la conception, du développement, de l'innovation, de l'expérimentation, mais aussi d'activités de production qui s'appuient sur des cultures locales, des savoir-faire collectifs et des compétences très précis, rares et pointus.
- **L'économie résidentielle** est celle qui trouve sa justification dans l'existence locale d'un marché suffisamment concentré géographiquement pour induire des activités à usage direct des populations résidentes et des services qui leur sont dédiés. L'activité de distribution relève évidemment de l'économie résidentielle et génère un volume considérable d'activités et d'emplois (commerce de détail et commerce de gros). Il peut également s'agir d'entreprises industrielles qui trouvent une justification commerciale et technique à exercer leur activité à proximité de grands marchés de consommation, comme la fabrication de matériaux de construction ou de composants pour le bâtiment.
- **L'économie touristique** est directement liée à la fréquentation touristique d'un territoire et est justifiée par l'existence de ressources touristiques exploitables. Elle obéit à la même logique que l'économie résidentielle.
- **L'économie de l'environnement** est un nouveau type d'économie qui émerge de façon remarquable depuis quelques années, à mesure que la notion de développement durable gagne la société. Il s'agit aussi bien des énergies renouvelables, que de la valorisation des produits agricoles, de la collecte et du recyclage de tous les types de déchets ou de la fabrication de nouveaux matériaux.

<sup>2</sup> Typologie proposée par Samarcande dans divers travaux sur l'économie territoriale

Les territoires sont ainsi différemment positionnés en fonction des différents critères que recherchent les six types d'économie. Leurs caractéristiques géographiques, démographiques et urbaines, économiques, infrastructurelles, sociales, culturelles, politiques, les prêtent à être plus ou moins adaptés à l'accueil de tel ou tel type d'économie.

## 1.2.2. Les enjeux de développement économique territorial

La logistique a enfin un **fort impact environnemental**. Forte consommatrice d'espace, perturbant le fonctionnement des zones où elles cohabitent avec d'autres fonctions (résidentielles notamment), générant des flux de marchandises et des trafics de véhicules importants, en particulier routiers, la logistique est souvent perçue négativement par les élus et les populations, notamment dans les grandes zones urbaines. La question de l'intégration des fonctions logistiques en zones denses, est devenue une question majeure pour les gestionnaires du territoire, comme pour les opérateurs logistiques, notamment dans le cas de la logistique urbaine ou de la mise en œuvre de zones logistiques dédiées.

### 1.2.2.1. La logistique territoriale : un marché

L'implantation des outils opérationnels que sont les entrepôts, les plates-formes et autres zones et parcs logistiques, sont devenus des vecteurs importants de développement économique local et d'aménagement du territoire. Les implantations logistiques sont aujourd'hui celles qui suscitent la plus forte dynamique d'implantation<sup>3</sup>. Cela explique que les collectivités territoriales, se livrent souvent à une compétition pour accueillir, ou parfois ne pas accueillir les grandes implantations logistiques opérationnelles.

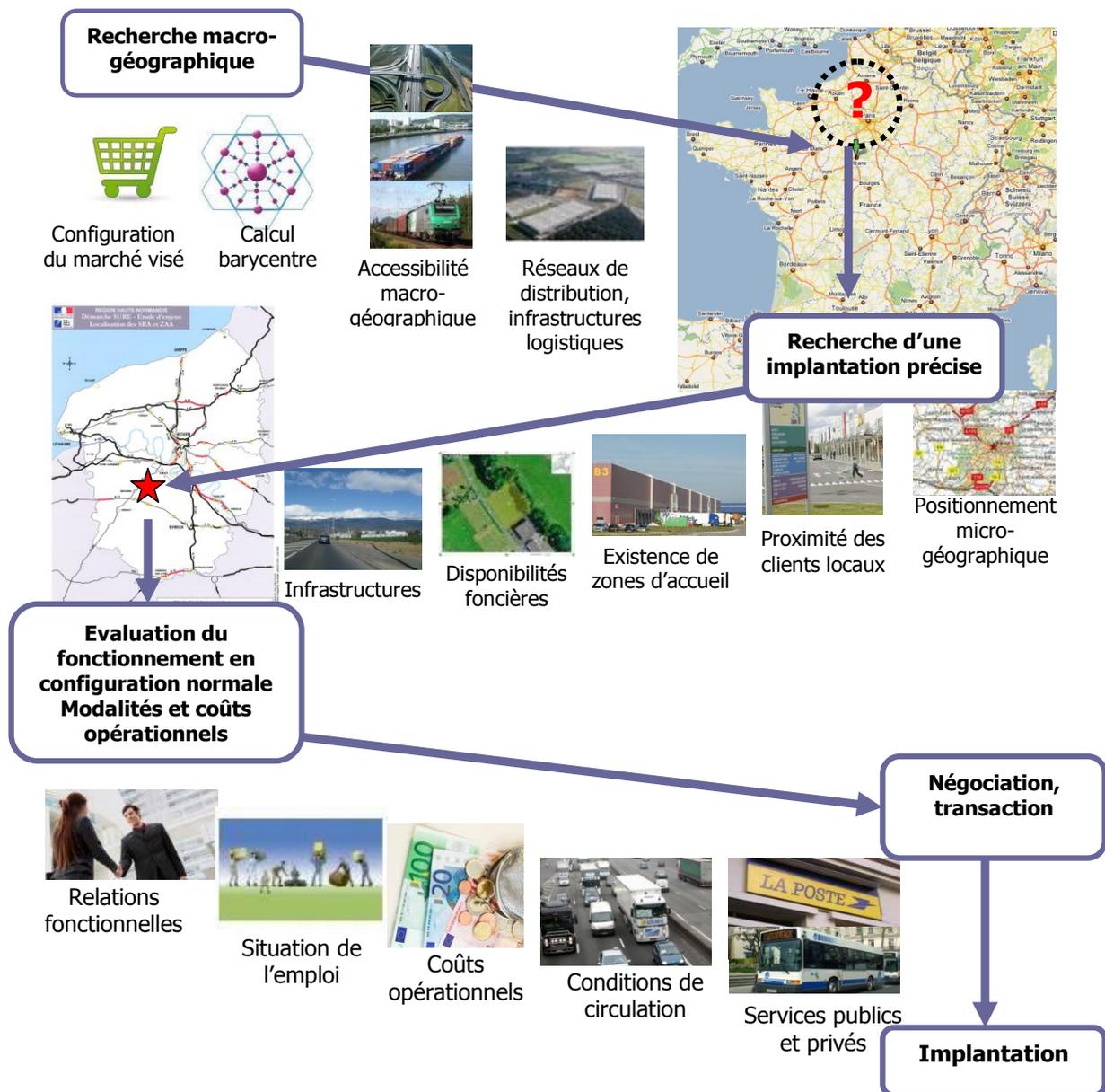
L'implantation logistique fonctionne en réalité comme **un marché** qui s'organise autour d'une offre et une demande logistique territoriale. **La demande** est celle des entreprises industrielles ou commerciales (logistique pour compte propre) ou des prestataires (logistique externalisée), qui recherchent pour leurs sites logistiques opérationnels, des localisations optimales, visant à réduire les coûts et maximaliser les performances organisationnelles offertes à leurs clients. Leur objectif de mieux produire et de mieux vendre sur le marché implique la mise en place des architectures, des organisations et des stratégies logistiques les plus adaptées au produit, à la filière ou au marché concerné, et, dans ce cadre, la recherche de la localisation optimale par rapport au marché, aux coûts opérationnels et à l'efficacité du service. Les entreprises expriment une demande logistique territoriale et vont donc rechercher au travers de méthodes adaptées (recherche de barycentre...) la meilleure localisation possible en fonction de l'offre disponible. **L'offre** est celle des collectivités territoriales, qui ont pour vocation d'aménager et de développer économiquement et socialement le territoire, en fonction notamment des principes du développement durable, en vue de satisfaire les aspirations de leurs mandants (les populations), en valorisant les atouts de leur territoire (positionnement, infrastructures, spécialisation, savoir-faire, ressources humaines et technologiques, etc...) et en réduisant ses faiblesses (ex : enclavement, éloignement, déficit d'offres d'accueil et de service, etc...). Cette offre peut se manifester de façons très différentes : d'une absence totale de maîtrise et de volonté de planification des collectivités territoriales, ce qui fait que c'est la loi de l'offre et de la demande foncière privée qui est la variable clé, à une politique rigoureuse de planification et à une maîtrise assumée de l'aménagement du territoire, ce qui fait que ce sont les choix stratégiques des collectivités qui structurent l'offre.

### 1.2.2.2. Le processus d'implantation

La dynamique d'implantation des sites logistiques pour les entreprises disposant d'une logique et d'une démarche rationnelle de gestion, suit un processus générique, qui peut évidemment varier dans la forme selon le lieu et les circonstances et être perturbé par un certain nombre de contraintes ou d'opportunités. Cette dynamique repose d'une part sur l'analyse des besoins à satisfaire et des opérations à réaliser, et d'autre part sur une analyse territoriale itérative. **L'entreprise recherche d'abord une localisation globale correspondant à la vocation spatiale et factuelle du site**

<sup>3</sup> Evaluation à partir de « Le marché français des entrepôts logistiques », Développement construction : 107 M de m<sup>2</sup> construits de 1980 à 2007, puis 3 M de m<sup>2</sup> en moyenne par an, soit plus de 130 M de m<sup>2</sup>

(logistique de distribution régionale, nationale, européenne, logistique industrielle, etc...). C'est la nature géographique du marché qui va être la variable de base, notamment au travers de la recherche du barycentre, c'est-à-dire le point optimal calculé arithmétiquement à partir des coordonnées géographiques des clients à desservir et du poids relatif de ceux-ci. L'objectif dans ce cas est de trouver le site optimal qui minimise les coûts de transport. Une fois le barycentre identifié, on recherche la meilleure accessibilité macro-géographique, c'est-à-dire la meilleure localisation possible en regard de la desserte en infrastructures de transports et des obstacles géographiques (rapport espace/temps). **Dans un deuxième temps, une fois la localisation optimale identifiée, on recherche la meilleure implantation possible au niveau micro-géographique ou urbain.** On recherche la proximité du plus grand nombre de clients, notamment en zone urbaine, l'existence de zones d'activités ou de zones logistiques dédiées dans le périmètre ciblé, la disponibilité de terrains et les coûts fonciers les plus bas, les infrastructures d'accès locales, d'abord routières, puis multimodales (ferroviaires notamment). **Enfin, quand le site optimal est trouvé, on analysera les conditions concrètes de fonctionnement sur le site ciblé,** et notamment les relations fonctionnelles existant avec les autres acteurs locaux du système logistique, la disponibilité et les conditions d'emploi, les conditions locales de circulation, les interfaces environnementales (zones urbanisées, zones sensibles, etc...), les coûts de transport et les coûts d'exploitation, les services existant tant pour les entreprises que pour les personnes, etc... Face à cette démarche d'investigation, les entreprises confrontent les différentes possibilités d'accueil possibles, la nature et la qualité de l'offre des collectivités les mettent en concurrence. Il existe un fort déterminisme dans les implantations logistiques ; la géographie humaine et économique est ainsi une variable clé qui induit des processus récurrents en matière de localisation des sites logistiques (effet d'agglomération, importance majeure de se positionner au plus près des marchés, comportement grégaire des acteurs, influencés par les principaux décideurs que sont les investisseurs et les grands prestataires logistiques) et favorise ainsi généralement les grandes régions métropolitaines.



Source : Samarcande

### 1.2.2.3. Logistique et territoire : variables de localisation

Pour synthétiser les analyses précédentes, on peut dire **qu'un certain nombre de variables clés justifie fondamentalement les choix de localisation des sites opérationnels** :

- L'accessibilité des inputs, c'est à dire des matières premières, mais aussi des pièces et semi produits ;
- L'aire de chalandise, c'est à dire le potentiel de vente des produits dans l'aire géographique du lieu d'implantation ciblé ;
- Le coût des facteurs (main d'œuvre, mais aussi commodités urbaines, services, énergie,...) ;
- L'existence d'une communauté logistique, c'est à dire d'un tissu relationnel professionnel dans la sphère de la logistique ;
- L'existence de compétences et de savoir-faire, c'est à dire d'entreprises et d'hommes ayant la maîtrise des outils et moyens nécessaires au développement d'une logistique performante ;

- La disponibilité en emplois et en ressources humaines qualifiées ou non, mais correspondant aux besoins opérationnels des sites à implanter ;
- L'existence de disponibilités foncières à un prix attractif et d'une offre immobilière (entrepôts) moderne et adaptée ;
- Une bonne accessibilité et l'existence d'une offre de transport adaptée, routière mais également dans les modes alternatifs à la route ;
- Existence de services aux entreprises, aux véhicules et aux personnes ;
- Les caractéristiques de l'environnement, notamment urbain et naturel, afin de minimiser les risques de perturbations et les conséquences qui pourraient en résulter.

Ces variables territoriales, qui font de l'espace public une ressource majeure, sont au cœur des décisions d'implantation des entreprises, que ce soit pour les sites logistiques, comme pour de nombreux sites de production, dont les logiques d'implantation s'appuient largement sur des critères logistiques.

## 1.3. La logistique au cœur des enjeux économiques territoriaux

### 1.3.1. La logistique, un enjeu d'abord économique

La métropole bordelaise, et la région Aquitaine sont des territoires en croissance démographique importante, disposant d'une industrie assez importante, notamment dans les secteurs de l'économie des ressources (IAA, bois) et des filières aéronautique et chimique.

De nouveaux enjeux apparaissent de façon claire, en particulier avec l'éclairage nouveau de la crise, qui renforce les inquiétudes, mais laisse aussi apparaître des perspectives. Ainsi, des incertitudes se font jour pour de nombreuses filières, en particulier pour les activités liées au marché mondial et dépendant de capitaux étrangers (par exemple l'automobile). L'accentuation de la mondialisation et la restructuration des groupes mondiaux, qui n'ont pas attendu la crise, laissent apparaître en même temps des menaces et des opportunités. Enfin, les enjeux liés à la croissance démographique, confirmés par toutes les prévisions, laissent apparaître des perspectives favorables d'accroissement des activités, notamment de commerce et de services, et donc de la logistique.

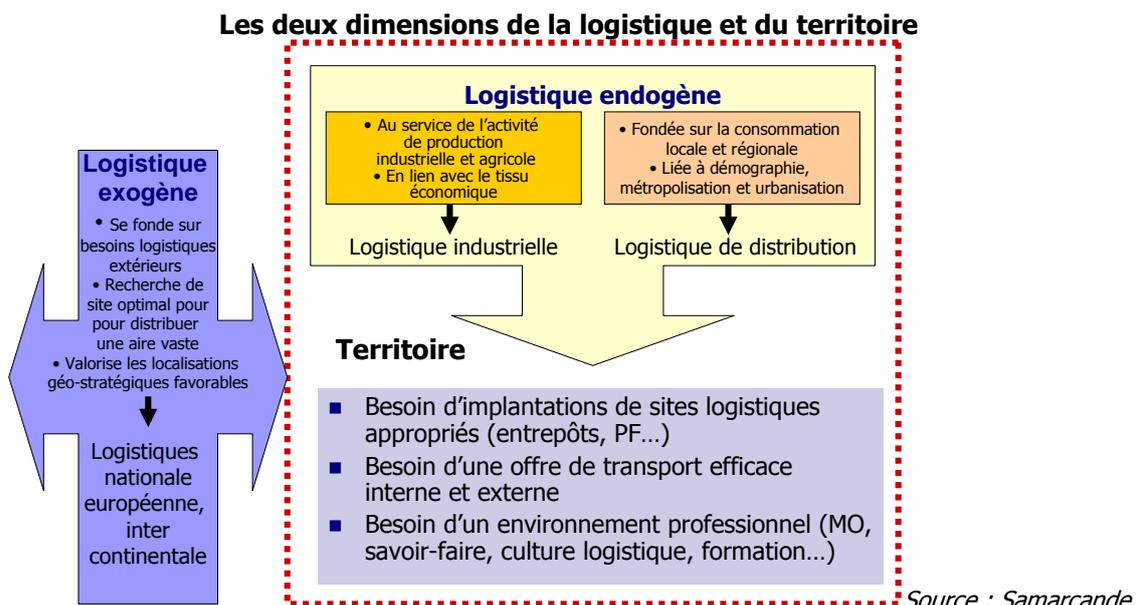
La logistique doit être considérée comme un levier de compétitivité économique, permettant de renforcer et dynamiser les filières économiques de la métropole et du département, de pérenniser les activités et les entreprises (éviter les délocalisations en leur permettant les meilleures conditions d'accessibilité au marché) et d'assurer l'accueil des activités logistiques sur le territoire.

**Un certain nombre d'enjeux spécifiques à la logistique dans la métropole apparaissent :**

- **Valoriser le corridor européen traversant la métropole du Nord au Sud, afin de mieux capter l'économie des échanges et la valeur ajoutée qui peut en résulter.**
- **Valoriser la croissance démographique et les impacts qu'elle engendre sur l'activité économique locale (logistique de distribution et logistique des autres activités résidentielles).**
- **Utiliser la logistique comme un levier pour la dynamisation des filières économiques spécifiques du bordelais.**
- **Repenser le rôle des activités logistiques exogènes, valorisant le positionnement géostratégique favorable de Bordeaux et de son agglomération.**

### 1.3.2. Les besoins endogènes et demandes exogènes

Un des moteurs essentiels de l'activité économique d'un territoire repose sur l'interactivité entre la production et la consommation. Les échanges et les flux qui en sont la conséquence sont le domaine de la logistique qui assure la liaison opérationnelle entre les deux composantes. La logistique se décline ainsi selon deux formes géo-organisationnelles :



- **La logistique endogène qui est fondée sur l'activité de production du territoire considéré, tant pour le marché local que pour l'exportation hors du marché local.** Il s'agit de la **logistique agricole et de la logistique industrielle correspondant à l'activité du tissu économique local et de ses entreprises.** Mais la logistique endogène couvre également l'activité de consommation du territoire concerné et dépend de sa démographie, de sa structure urbaine, de son niveau de métropolisation. Elle recouvre alors la **logistique de distribution locale ou régionale qui correspond aux activités de commerce et de services.**

La logistique endogène repose sur l'articulation entre eux des sites locaux de la supply chain (usines, magasins, plates-formes et entrepôts) qui sont les sites générateurs de flux. L'enjeu territorial est celui de leur localisation, de leur concentration ou de leur dispersion.

Les flux générés peuvent être, pour leurs parts, locaux, nationaux, européens et/ou mondiaux.

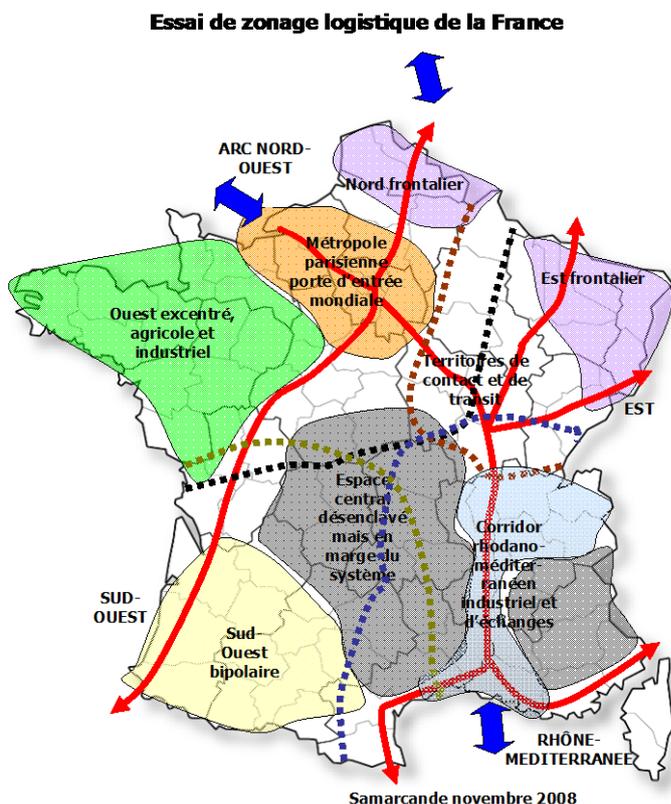
- **La logistique exogène se fonde sur des besoins d'organisations logistiques extérieures au territoire et cherchant un site optimal pour implanter leurs opérations pour distribuer sur une aire vaste aux échelles euro régionale, nationale, européenne ou intercontinentale.** Elle capte surtout des flux provenant et se dirigeant vers des sites extérieurs au territoire de référence.

L'enjeu territorial de la logistique exogène est la recherche des sites « barycentriques » ayant les caractéristiques géo logistiques correspondant aux besoins de l'entreprise concernée.

**La logistique endogène est la plus structurante** car elle repose sur la structure économique et démographique du territoire et est un outil de son développement ; elle concerne tous les territoires. La logistique exogène est surtout une résultante d'un positionnement géostratégique plus global du territoire. Son importance est variable selon les territoires. Elle est plus forte dans les territoires barycentriques, qu'au sein des territoires moins centraux et/ou plus à l'écart des grands corridors (l'Ouest français, notamment).

### 1.3.3. L'accueil des activités logistiques

#### 1.3.3.1. La Gironde : sur un important corridor européen



Le zonage logistique de la France laisse apparaître six grandes zones logistiques, ainsi que des espaces intermédiaires à moindre « personnalité logistique », structurant l'espace national.

Le département de la Gironde est situé sur un de ces six territoires, le **Sud-Ouest bi-polaire**, polarisé par les métropoles de Bordeaux et de Toulouse, qui couvre cette partie excentrée du territoire national, mais sur l'important corridor atlantique qui relie l'Europe du Nord à l'Espagne par l'Ouest.

Contrairement à Toulouse et la Haute-Garonne, Bordeaux et la Gironde sont donc positionnés sur les importants courants d'échange entre l'Espagne et le reste de l'Europe et est prolongé par un espace intermédiaire de transit ouvrant vers le Nord et correspondant à l'ancienne région Poitou-Charentes.

En revanche, à l'Est, la Gironde est relativement isolée du reste de la

France et de l'Europe par l'espace central à la topographie difficile et à l'accessibilité plus problématique, même si la réalisation d'infrastructures autoroutières a sensiblement amélioré les liaisons.

### 1.3.3.2. Les structures d'accueil : les grands pôles logistiques européens

Une territorialisation pertinente du fait logistique invite à dresser une cartographie des principaux espaces d'implantation et de croissance de la logistique en Europe. La carte des implantations logistiques en Europe montre que :

- **Le Benelux (200 kms autour des ports de Rotterdam et d'Anvers) est le centre de gravité de la logistique en Europe**, non seulement parce qu'il accueille les principaux ports européens, mais parce qu'il est au cœur du territoire le plus puissant et le plus riche d'Europe et au débouché du principal axe économique.
- En prolongement du Benelux, **un espace de force s'étend de façon quasi continue le long de la Vallée du Rhin jusqu'à Bâle (Suisse)**, traversant de puissants territoires industriels et urbains qui génèrent une logistique puissante.
- **En France la logistique s'organise autour de deux espaces majeurs ; l'Ile-de-France et le couloir Saône-Rhône**, dans une logique d'axe explicitée plus haut. Toutes les grandes concentrations logistiques françaises sont situées à proximité de la dorsale logistique française (Lille/Paris/Lyon/Marseille).
- **Les autres pôles correspondent à la géographie métropolitaine de l'Europe**, notamment en Espagne (Madrid, Barcelone) en Italie (Milan, Turin, Vénétie), au Royaume Uni (Londres, Midlands) et en Europe de l'Est (Budapest).



**La Gironde se situe dans un axe d'accueil en structuration Péninsule Ibérique du Centre et de l'Ouest - Europe qui est plus un territoire de transit qu'un pôle.** Cependant, l'existence de ces flux sur le département peut être un atout, mais qui n'est pas un gage de réussite absolu pour la fixation d'investissements logistiques.

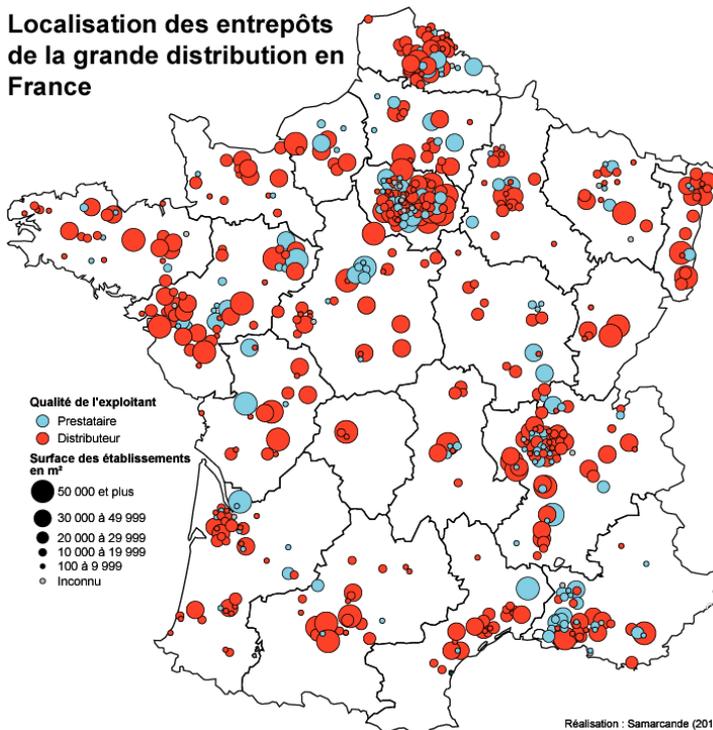
### 1.3.3.3. Les implantations logistiques de la grande distribution et des prestataires

Evaluer la répartition spatiale du fait logistique sur le territoire implique d'utiliser des indicateurs représentatifs. Parmi ceux-ci, les sites logistiques de la grande distribution reflètent une réalité assez clairement indicative du poids logistiques des différents espaces. Les grands distributeurs, qui représentent plus du tiers du chiffre d'affaires de la distribution française et 80 % de la distribution alimentaire, s'appuient sur des plates-formes de groupage et de stockage pour organiser l'approvisionnement de leurs magasins. Ces sites génèrent des flux importants à travers le territoire. Ils sont pilotés par les distributeurs eux-mêmes ou par leurs prestataires.

En France, on compte six grandes concentrations géographiques de cet outil logistique, réparties sur les grands bassins de consommation :

- La première est celle du Bassin Parisien : elle s'étend en forme de croix vers Caen (Ouest), Chalons (Est), Orléans (Sud), et Amiens (Nord) ;
- **La deuxième concentration est celle du Grand Ouest : elle couvre la Bretagne et descend jusqu'à Bordeaux.**
- La troisième concentration est celle de la Vallée du Rhône et de la façade méditerranéenne ;
- La quatrième, à l'Est s'étend sur la Lorraine et l'Alsace ;
- La cinquième au Nord, se concentre autour de Lille ;
- **La sixième, au Sud-Ouest, s'étend le long de la vallée de la Garonne, de Bordeaux à Toulouse.**

**Localisation des entrepôts de la grande distribution en France**

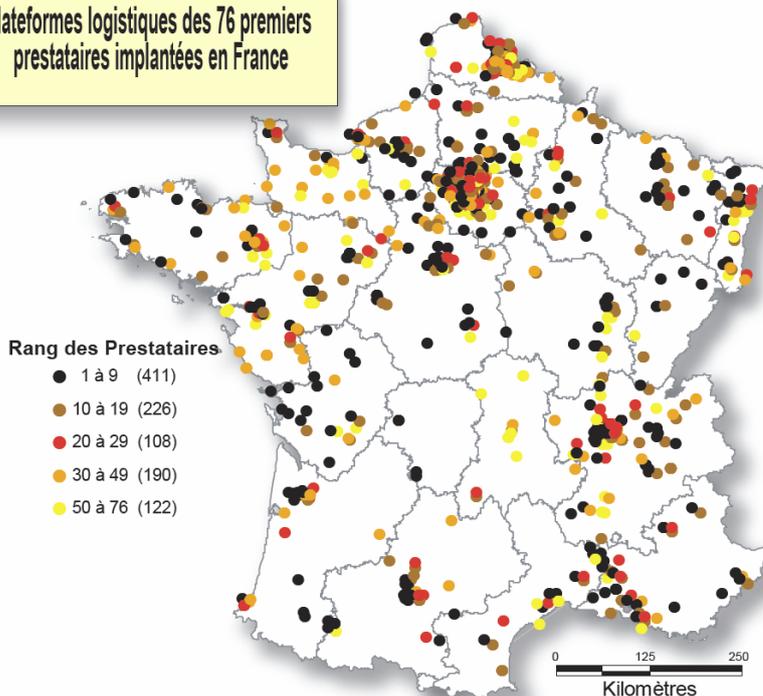


Réalisation : Samarcande (2012)

**Les prestataires logistiques en France suivent un schéma identique aux grands distributeurs avec une présence forte dans les métropoles (Paris, Lille, Lyon, Marseille) et le long de l'axe rhodanien. On peut remarquer cependant une présence plus forte des grands prestataires dans ces régions et sur les pôles toulousains, bordelais et en Alsace-Lorraine mais aussi dans le Grand-Ouest avec une présence non négligeable de plus petits prestataires.**

Leur présence sur les territoires est essentielle pour assurer des prestations complexes permettant notamment une massification des flux et du groupage-dégroupage permettant de rallier à des coûts moindres toutes les régions françaises ainsi que les grandes régions européennes.

**Plateformes logistiques des 76 premiers prestataires implantées en France**



Source : Logistique Magazine 2007.  
Conception, Réalisation : Samarcande.

**La présence importante des plates-formes de la grande distribution et des infrastructures de nombreux prestataires logistiques et/ou transports sur la Gironde en général, et au plus proche de l'agglomération bordelaise en particulier, témoigne de la capacité importante de cet espace à capter des investissements de ces deux secteurs cibles.**

#### 1.3.3.4. La plateformisation de la logistique<sup>4</sup>

L'activité logistique et les implantations induites sont apparues dans leur perception actuelle durant les années 1980. Au départ, la localisation des installations (bâtiments divers et entrepôts) s'est faite au gré d'opportunités foncières permettant de desservir des zones de chalandises spécifiques à chaque filière ou à chaque entreprise, ce qui s'est traduit par un processus d'implantation inorganisé et de mitage territorial. Au fil des années, la maturation profonde du secteur (schémas supply-chains de plus en plus rationalisés, montée en compétence professionnelle), a imposé la nécessité d'optimiser spatialement les implantations. Les sites logistiques se sont multipliés et de nombreuses collectivités territoriales ont vu dans ce secteur un relais de croissance aux activités traditionnelles.

En France, depuis les années 1990, les initiatives des pouvoirs publics se sont multipliées à tous les échelons territoriaux. Celles-ci, aux objectifs divers, de l'aménagement de zones d'activités multimodales dédiées (type plate-forme Delta 3 à Dourges dans la région Nord-Pas de Calais) à l'insertion des activités logistiques dans les divers documents d'urbanisme et d'aménagement, n'ont cependant pas donné lieu à une vision et à une conception cohérentes et adaptées des modalités d'implantation des activités logistiques. Cette période a ainsi vu émerger la notion de zone ou plate-forme logistique sans définition précise et partagée, permettant d'accueillir des activités en forte croissance et à fort impact sur le territoire et l'environnement (construction, trafics de véhicules, paysage, ressources humaines, services...) et souvent mal acceptée de la population. Elles sont devenues des outils de développement et d'optimisation de la logistique en même temps que de développement économique et d'aménagement du territoire.

Les acteurs de la chaîne de décision et d'exécution de l'implantation des bâtiments logistiques étant nombreux (chargeurs, prestataires, aménageurs publics ou privés, collectivités territoriales, services de l'Etat...), les initiatives sont souvent devenues contradictoires car prenant en compte des objectifs parfois divergents : par exemple, volonté de diffusion maîtrisée des investissements pour un meilleur équilibre des territoires pour les pouvoirs publics et à l'opposé concentration des implantations permettant une sécurisation des actifs pour les acteurs privés (l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille ayant accueilli 57% des surfaces d'entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup> entre 1977 et 2011 ou encore localisation de 63% de ces entrepôts dans les 13 plus grandes aires urbaines du pays).

Dans le temps, sur 35 ans, la dynamique de construction a été très fluctuante, dépendante de l'évolution générale de l'économie. Elle a vu l'alternance de périodes fastes (fin des années 1980 et années 2000) et creuses.

La recherche menée par Samarcande a permis d'identifier six types d'implantations : les « implantations isolées », les « zones mixtes », les « zones logistiques de fait », les « ports, aéroports, grandes zones de transports », les « zones logistiques dédiées » et les « parcs logistiques ».

Un taux de plateformisation national prenant en compte les surfaces a été estimé à 29%. Les régions les plus sensibles au phénomène sont essentiellement des régions côtières disposant d'outils portuaires, voire fluviaux, auxquels sont associées d'importantes emprises foncières pour l'implantation d'activités logistiques, telles que la Haute-Normandie, le Nord-Pas-de-Calais, la Corse, la Basse-Normandie et Provence-Alpes-Côte d'Azur, mais aussi Midi-Pyrénées en raison de l'existence de zones logistiques dédiées et d'outils multimodaux massifs.

L'analyse du phénomène de plateformisation, largement inorganisé jusqu'à maintenant, amène à réfléchir à l'intérêt voire à la nécessité de concevoir et de mettre en œuvre une nouvelle façon d'accueillir les sites logistiques. Depuis au moins une vingtaine d'années des réflexions et des projets autour du concept de zones ou plates-formes logistiques ont été menés. Ces zones d'activités ont des caractéristiques permettant de recevoir de façon raisonnée, rationnelle et efficace les activités logistiques dont les modalités opérationnelles et les logiques d'implantation sont différentes de celles qu'on avait l'habitude de recevoir sur les « zones industrielles » classiques développées depuis le milieu du siècle dernier.

---

<sup>4</sup> Voir « La plateformisation de la logistique, un enjeu d'efficacité économique et de développement durable », recherche PREDIT, Samarcande, 2015

Le phénomène de « plateformisation » de la logistique est donc né de la volonté des décideurs publics de mieux organiser l'implantation d'une activité en très forte croissance sur un territoire de plus en plus sensible et saturé et de minimiser les impacts négatifs pour le territoire et les populations.

Parallèlement, cette volonté de mieux organiser l'espace public s'est accompagnée d'une volonté d'accompagner le développement économique local, de mieux soutenir la compétitivité des entreprises et des filières et donc de proposer un cadre opérationnel plus efficace pour les entreprises générant des flux, la plateformisation constituant une opportunité pour donner un cadre plus moderne aux opérations logistiques et les rendre ainsi plus efficaces. Enfin, beaucoup d'acteurs territoriaux et un certain nombre d'acteurs économiques ont vu dans la concentration des activités génératrices de flux, la possibilité de la coupler avec un développement des modes alternatifs à la route, pour développer le recours à la multimodalité et valoriser ainsi les potentiels de mutualisation et de massification des flux qui en découlent.

## **2. ANALYSE DE L'OFFRE LOGISTIQUE GIRONDINE**

## 2.1. Les composantes territoriales du système logistique girondin<sup>5</sup>

Le système logistique girondin est un ensemble territorial qui est structuré par la métropole bordelaise qui polarise la plus grande part de la population, de l'activité économique et donc de la demande et de l'offre logistique. Cette métropole d'un peu plus d'1 million d'habitants (pour l'aire urbaine), est la sixième de France et constitue le cœur du système logistique girondin. Par son potentiel de consommation qui induit un système de distribution puissant et par son activité économique diversifiée avec de nombreuses activités industrielles, elle génère des besoins logistiques considérables.

Au-delà de leur taille, qui induit mécaniquement leur puissance logistique, la métropole et le département sont un important territoire de transit en raison de leur positionnement géographique sur le corridor atlantique qui est un des plus importants corridors européens d'échange. A la convergence d'importants axes routiers et autoroutiers, d'importantes lignes ferroviaires et dotée d'un port maritime de taille moyenne, la Gironde et Bordeaux sont un important territoire de transport et de transit terrestre, qui induit une intense activité d'échanges et de flux et donc de logistique.

Comme tous les territoires métropolitains, la Gironde et Bordeaux sont confrontés à une dualité spatiale « centre-périphérie » où les espaces centraux densément occupés et aux coûts fonciers élevés ont de plus en plus de mal à absorber physiquement l'implantation des activités logistiques, alors que les espaces périphériques, qui bénéficient de plus d'espaces semblent mieux placés pour les accueillir, mais au prix de l'éloignement de lieux de la demande.

Le territoire du département de Gironde est composé de neuf territoires de SCoT, espaces de projets à horizon 2030. Cette partie est une présentation socio-économique de ces différents espaces disposant chacun de caractéristiques et d'identité propres. Ces analyses comprennent les thématiques suivantes : territoire et démographie, économie.

*Légende commune à toutes les cartes représentant la présence d'espaces logistiques sur les territoires.*

<p><b>Superficie de la zone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> 200 ha et plus</li> <li> 100 à 199 ha</li> <li> 50 à 99 ha</li> <li> Moins de 50 ha</li> </ul>	<p><b>Modes de transports présents sur zone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Routier</li> <li> Ferroviaire</li> <li> Fluvial</li> <li> Maritime</li> </ul>
<p><b>PF de transbordement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Ferroviaire</li> <li> Fluviale</li> </ul>	<p><b>Infrastructures de transports</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Autoroute ou 2x2voies</li> <li> Route départementale Médoc</li> <li> Voie ferrée</li> <li> Voie navigable</li> <li> Aéroport fret</li> </ul>
<p><i>Source : entretiens SCoT, GPMB, EPCI, Samarcande</i> <i>Réalisation : Samarcande (2016)</i></p>	<p><b>Vocation/Pratique de la zone</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>ZA Carbon Blanc</b> Mixte</li> <li><b>Bordeaux Fret</b> Logistique</li> <li><b>ZIP Bassens</b> Portuaire</li> </ul>

### 2.1.1. Territoire du SYSDAU

#### 2.1.1.1. Territoire et démographie

**Le SYSDAU compte 98 communes de l'aire métropolitaine bordelaise et regroupe 950 000 habitants.** Cet espace accueille en son sein le territoire majeur du département : Bordeaux

<sup>5</sup> Les données issues de cette partie sont essentiellement issues des documents des SCoT consultés et des entretiens menés en phase 1.

Métropole. Cette communauté urbaine concentre plus de 737 000 habitants, soit  $\frac{3}{4}$  de la population du SYSDAU et près de la moitié de la population départementale.

L'évolution démographique sur le SYSDAU est importante avec des taux de croissance annuels moyens de 0,71% sur l'ensemble du territoire du SCoT. Cette évolution est plus importante sur les territoires du SYSDAU situés hors de Bordeaux Métropole, que sur le territoire de Bordeaux Métropole (0,86% contre 0,68%), signe d'un étalement urbain certain.

Pour asseoir et conforter sa place parmi les grandes métropoles européennes, Bordeaux Métropole a pour objectif d'atteindre le million d'habitants à horizon 2030. D'après une étude de l'INSEE, cet objectif paraît compliqué à réaliser ou se ferait au détriment d'autres espaces girondins, aujourd'hui les plus attractifs en termes de population, deux-tiers de l'accroissement de la population ayant été captés hors de Bordeaux Métropole sur les 20 dernières années<sup>6</sup>.

Des espaces "naturels" sont présents sur le territoire au Sud avec le début de la forêt landaise, et Nord-Ouest avec une frange du Médoc. Au Nord, dans la presqu'île d'Ambès, des "délaissés" sont présents, notamment à cause du caractère inondable de certaines zones.

### 2.1.1.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques

Bordeaux Métropole concentre une grande partie des activités économiques sur le territoire du SYSDAU. Les grandes filières économiques sont présentes dans 4 grands secteurs :

- **Le tertiaire de bureau** sur des pôles ciblés tels le centre-ville de Bordeaux, Bordeaux-Lacs, et un pôle en devenir proche de la gare Saint-Jean, Euratlantique ;
- **Les activités aéronautiques en lien avec l'aviation militaire et le spatial** sur le pôle de l'Aéroport à l'Ouest de la métropole. Cette filière concerne 20 000 emplois, une trentaine d'entreprises dont de grands donneurs d'ordres (Dassault, Thalès, Sabena,...) pour un chiffre d'affaires de 2 milliards d'euros ;
- **Les activités logistiques et industrielles diverses essentiellement le long de la Rocade Nord et Sud** dans l'automobile (Ford à Blanquefort), le transport et l'entreposage (pôles de Blanquefort et Bruges), l'industrie diversifiée sur Pessac-Canéjan ;
- **Les activités portuaires essentiellement sur la presqu'île d'Ambès** en lien avec les activités bord à quai (chimie, conteneurs, céréales,...).

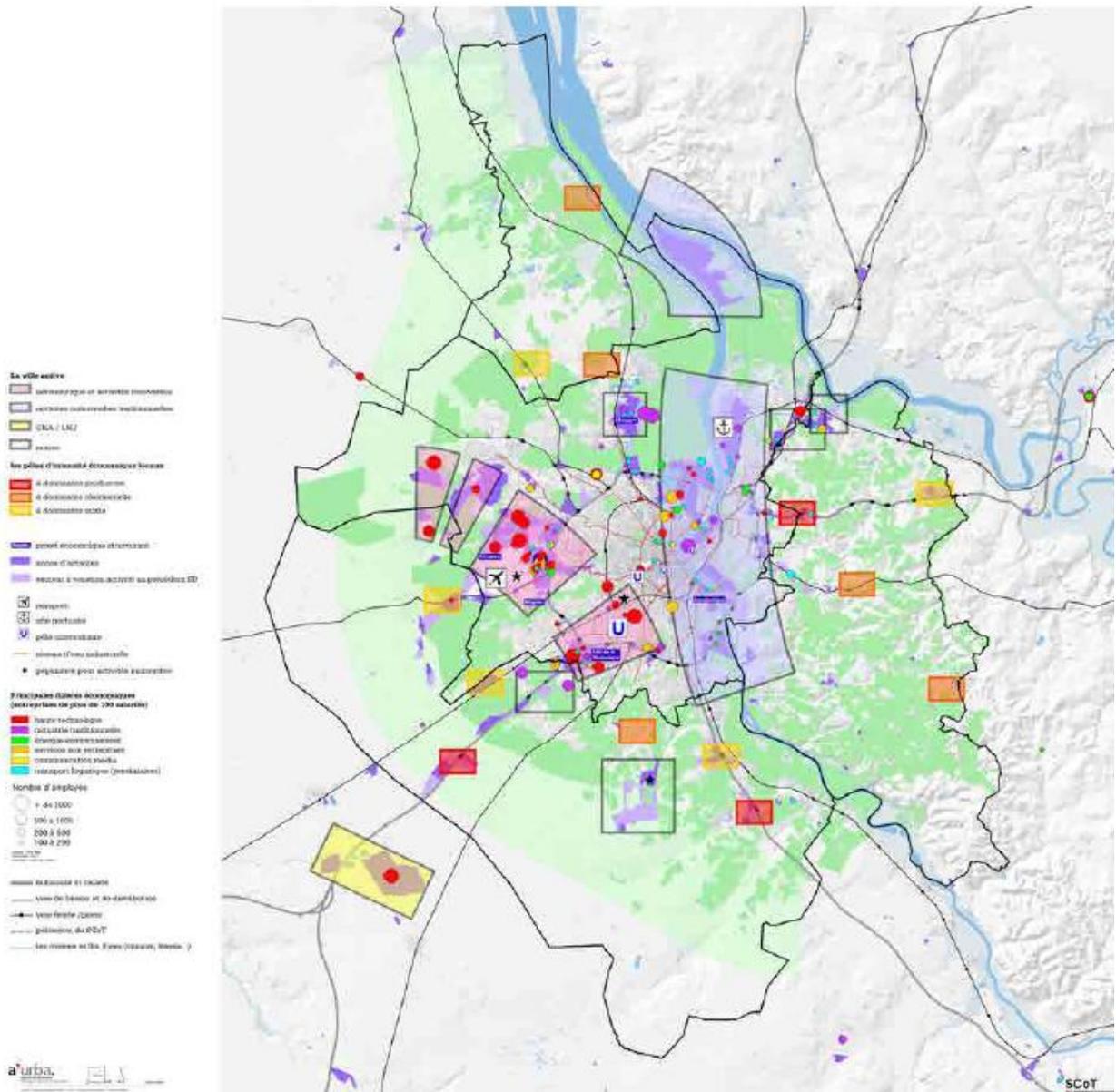
**Les pénétrantes autoroutières font l'objet d'un attrait certain pour les activités logistiques et transport de marchandises** avec des zones d'accueil anciennes (Carbon Blanc, Saint-Loubès, Pessac-Canéjan) et des pôles plus récents apparus au cours des années 2000 (Cestas, Beychac-et-Cailieu). L'A62 fait aussi l'objet d'installation de la filière mais de manière plus parsemée sur différentes ZA portées par les collectivités.

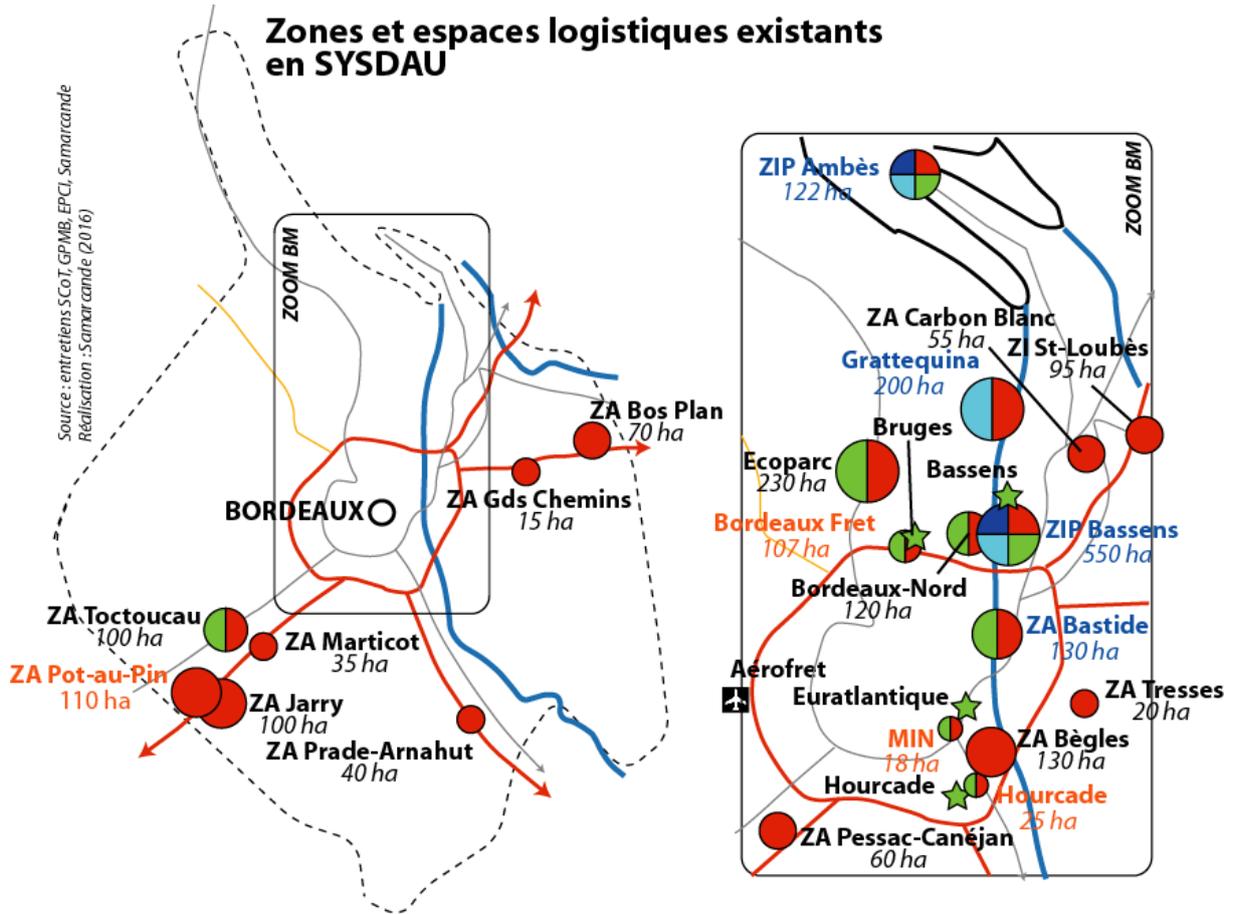
**Des projets multimodaux sont portés par certains acteurs en lien avec les transbordements de granulats, soit par le ferroviaire, soit par le fluvial.** Des plates-formes existent (Hourcade, Bruges, Euratlantique) et des créations sont discutées au niveau local (quai fluvial sur Bègles, Bastide, Euratlantique,...).

Les projets et disponibilités foncières sur cet espace sont localisées au cœur de l'interstice Dordogne-Garonne (ZA Jaugues, foncier portuaire), sur les pénétrantes chacune des pénétrantes autoroutières (Cestas, Vayres) et plus isolé, sur la route du Médoc à Arsac.

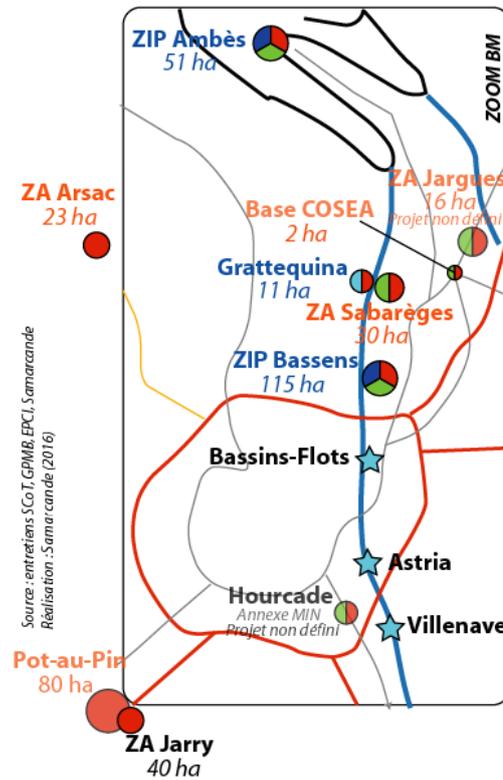
<sup>6</sup> Source : sudouest.fr, 17/09/2013, « Bordeaux : le million d'habitants en 2030, c'est pas gagné »

### Les lieux d'intensité économique





### Disponibilités et projets d'accueil potentiel d'activités logistiques sur le SYSDAU

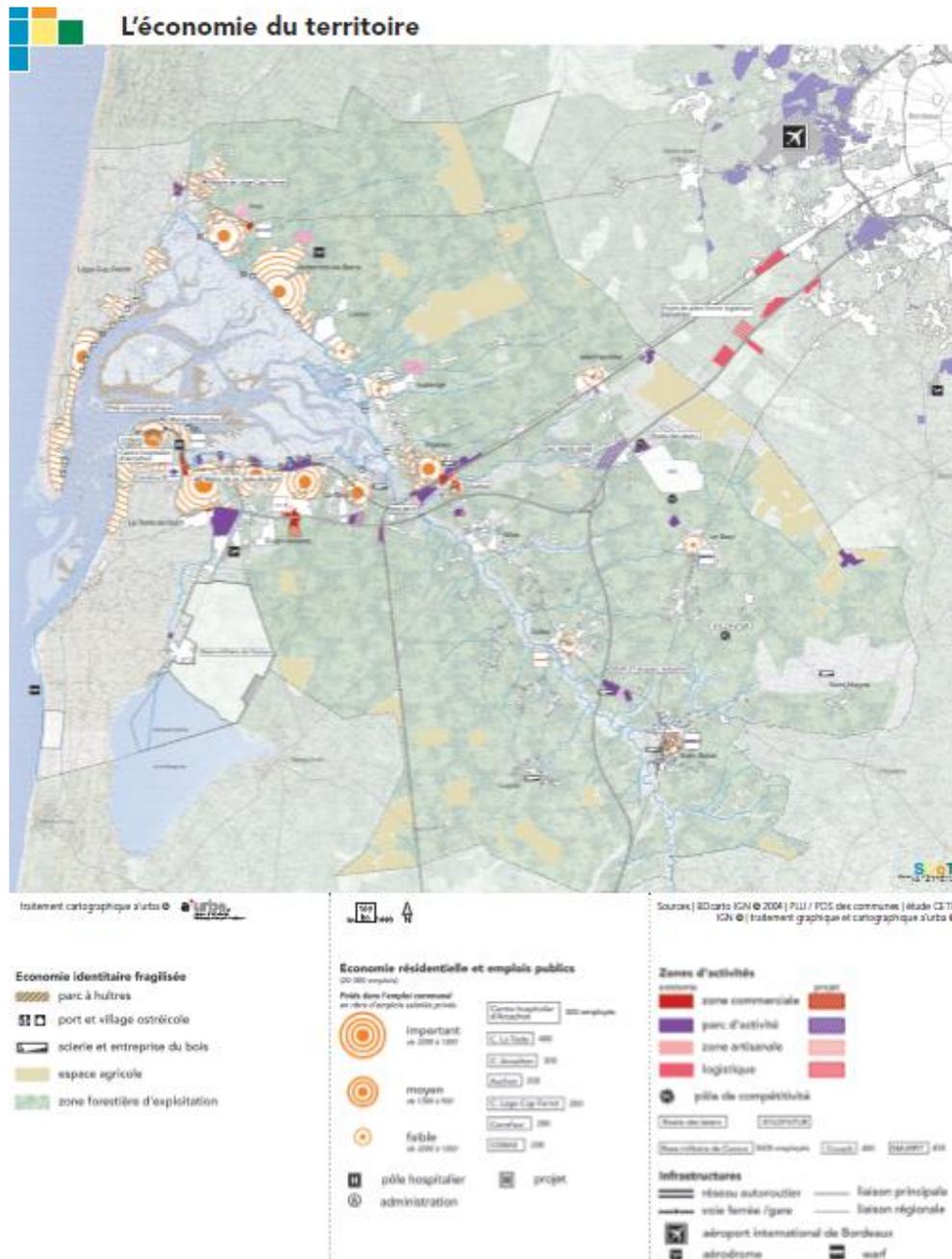


## 2.1.2. Territoire du SCoT du Bassin d’Arcachon et du Val de Leyre

### 2.1.2.1. Territoire et démographie

Le SYBARVAL s’étend sur 2 intercommunalités comptant 17 communes. Le territoire du SYBARVAL comptait en 2009 près de 150 000 habitants dont 124 000 habitants sur les deux intercommunalités composant le Bassin d’Arcachon (COBAS avec 63 000 habitants et COBAN<sup>7</sup> avec 61 000 habitants). Ce territoire connaît une expansion démographique de grande ampleur, la plus forte du département, avec une augmentation de population de 62 000 individus depuis 1975. Entre 1999 et 2009, le taux de croissance annuel moyen a atteint 2,01%.

Les liens avec Bordeaux Métropole sont forts pour ces populations, avec 63% des actifs présents sur le SYBARVAL qui y travaillent.



Source : SYBARVAL, 2013, Diagnostic SCoT

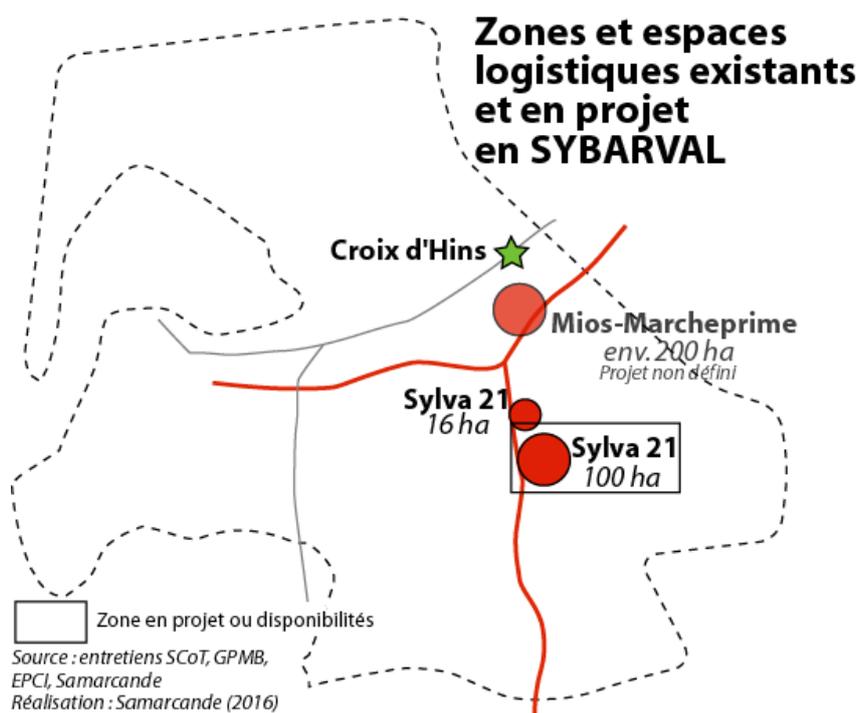
<sup>7</sup> Communauté d’Agglomération du Bassin d’Arcachon Sud et Communauté de Communes du Bassin d’Arcachon Nord

### 2.1.2.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques

L'économie du bassin d'Arcachon est essentiellement liée à l'économie résidentielle et au tourisme avec des équipements commerciaux importants en lien avec le développement démographique continu, mais aussi des sites touristiques et les capacités hôtelières afférentes. Un pôle bois se développe avec la présence historique d'une scierie industrielle à Belin-Béliet (Beynel).

Faute d'avoir pu/su accueillir des établissements industriels ou des activités sur des zones récentes (Mios, Biganos, La Teste-de-Buch), des surfaces commerciales ont été créées. Le SCoT pose la question de la « capacité d'absorption » de ces diverses unités commerciales présentes en périphérie.

Les activités logistiques sont peu présentes mais pourraient recevoir un accueil favorable aux échangeurs de Mios (logistique de grands entrepôts en lien avec l'autoroute A63) et de Belin-Béliet (généraliste et/ou en lien bois). Un projet d'ITE pour le BTP pour approvisionner le territoire en granulats est en projet sur la commune de Marcheprime.



### 2.1.3. Territoire du SCoT Sud Gironde

#### 2.1.3.1. Territoire et démographie

Le Sud Gironde compte 5 communautés de Communes composées de 186 communes. Le territoire du Sud Gironde accueillait en 2010 près de 116 000 habitants avec une augmentation de sa population de +17,3% entre 1999 et 2009. Le territoire est plutôt rural avec sa ville-centre, Langon, ne comptant que 8 000 habitants. Cette évolution de population très positive s'effectue surtout à l'Ouest du territoire, espace le plus proche de la métropole bordelaise, et sur la vallée de la Garonne, le long de l'A62.

#### 2.1.3.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques

L'économie présente est dominante dans le Sud Gironde avec 72,4% des emplois. Les 2 secteurs productifs de cet espace sont le secteur "agricole, sylvicole et pêche" avec 16% des emplois et les industries manufacturières diverses (bois, papier, imprimerie) avec 11,6% des emplois.

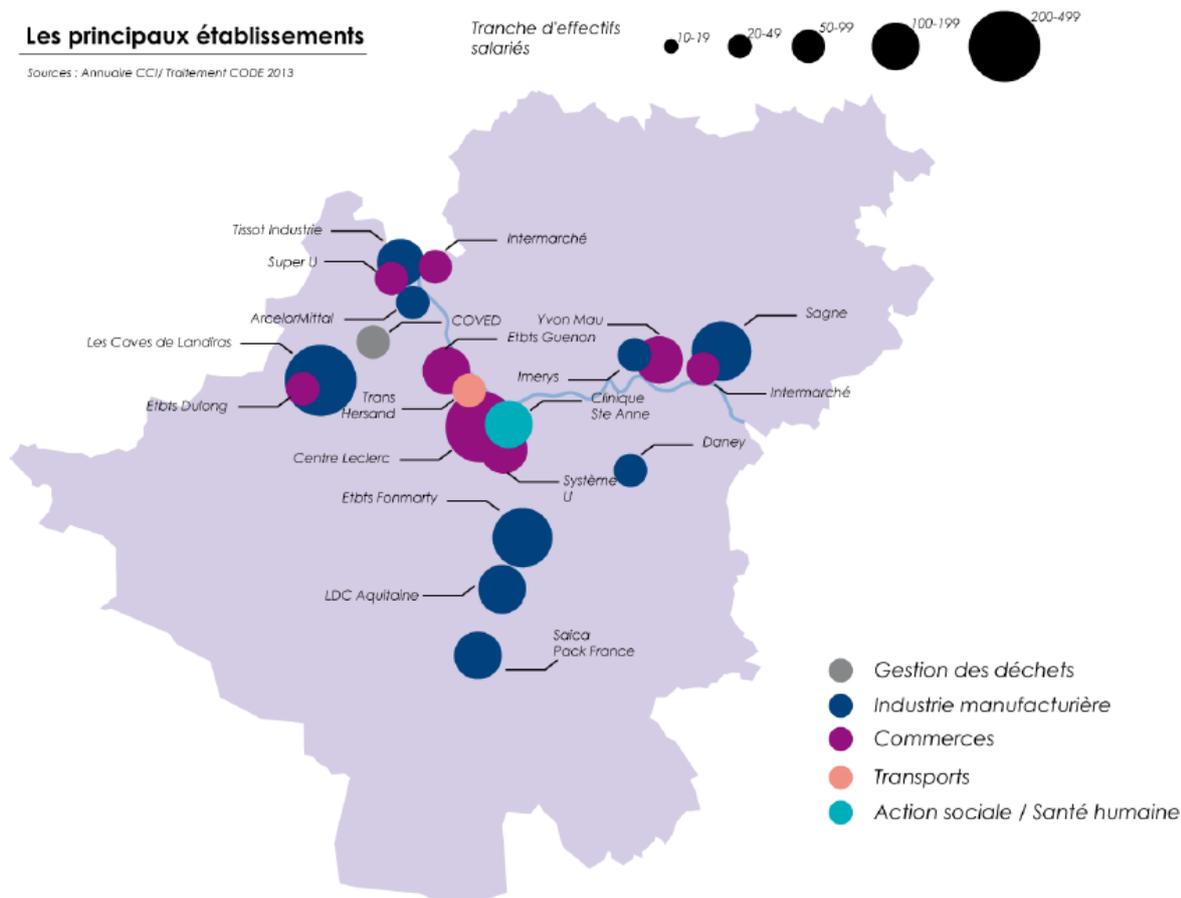
La plus grande entreprise du territoire est les Chais de France (450 emplois) qui réalise de la mise en bouteille de vin. D'autres entreprises sont présentes mais plus modestes en termes d'emplois avec Système U (moins de 200 salariés) et dans la filière BTP à Saint-Michel-de-Rieufret et Illats (Imerys en

liaison avec des gisements d'argile). Une filière bois importante se dégage mais est essentiellement composée de petites structures.

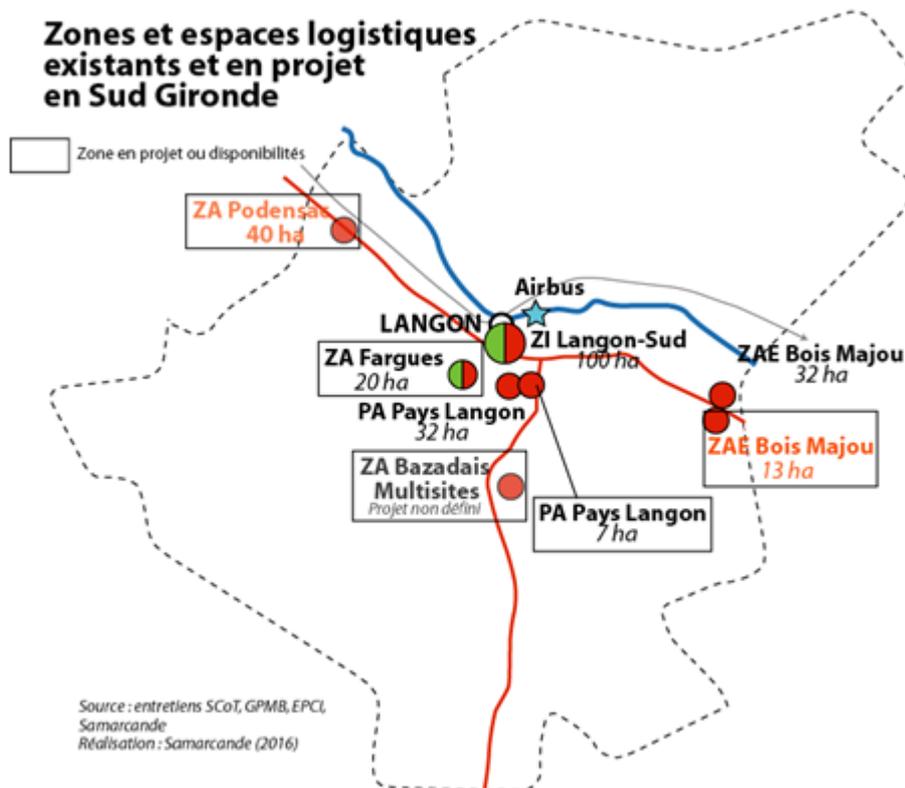
Quelques activités logistiques diffuses sont présentes sur le territoire en prolongement des nombreux établissements présents le long de l'A62 jusqu'à la rocade bordelaise. Il n'existe en revanche pas de réelle polarisation, si ce n'est sur Langon. Des zones d'activités pourraient accueillir des activités logistiques à Fargues (zone longée par une ancienne voie ferrée) et sur l'échangeur autoroutier de La Réole (un îlot de 13 ha disponible sur la ZAE du Bois Majou). Un accueil des activités économiques supplémentaire pourrait être réalisable sur le territoire de la Communauté de Communes du Bazadais avec la volonté de création de zones économiques multisites sur cet espace. De plus, sur l'échangeur 2 de l'A62, une volonté est portée par les la Communauté de Communes de Podensac d'une zone d'activités dédiée à la logistique sur 40 hectares.

### Les principaux établissements

Sources : Annuaire CCI/ Traitement CODE 2013



Source : SCoT Sud Gironde, 2015, PADD



## 2.1.4. Territoire du SCoT Grand Libournais

### 2.1.4.1. Territoire et démographie

Le Grand Libournais compte 7 intercommunalités, dont une Communauté d'Agglomération (la CALI).

**Le territoire du Grand Libournais comptait en 2010 plus de 150 000 habitants dont plus de 70 000 habitants sur la CA du Libournais.** L'évolution de sa démographie connaît une évolution positive avec un taux d'accroissement annuel moyen de +1,12% entre 1999 et 2010 (soit 1 600 habitants supplémentaires par an en moyenne). La proximité de la métropole bordelaise peut expliquer ce phénomène, avec un nombre croissant de migrations pendulaires vers ce pôle d'activités.

Trois espaces de concentration de population cohabitent sur le Grand Libournais avec le bi-pôle majeur de Libourne-Coutras (capté en grande partie par la CALI), un axe de structuration sur la Vallée de la Dordogne et enfin le pôle de Sainte-Foy-la-Grande à l'Est. Malgré la proximité de la métropole bordelaise, cet espace demeure à caractère rural, notamment du fait de son important vignoble.

### 2.4.1.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques

Le Grand Libournais est le deuxième pôle économique girondin après la métropole bordelaise avec 9% de l'emploi départemental. Les grands secteurs économiques sont :

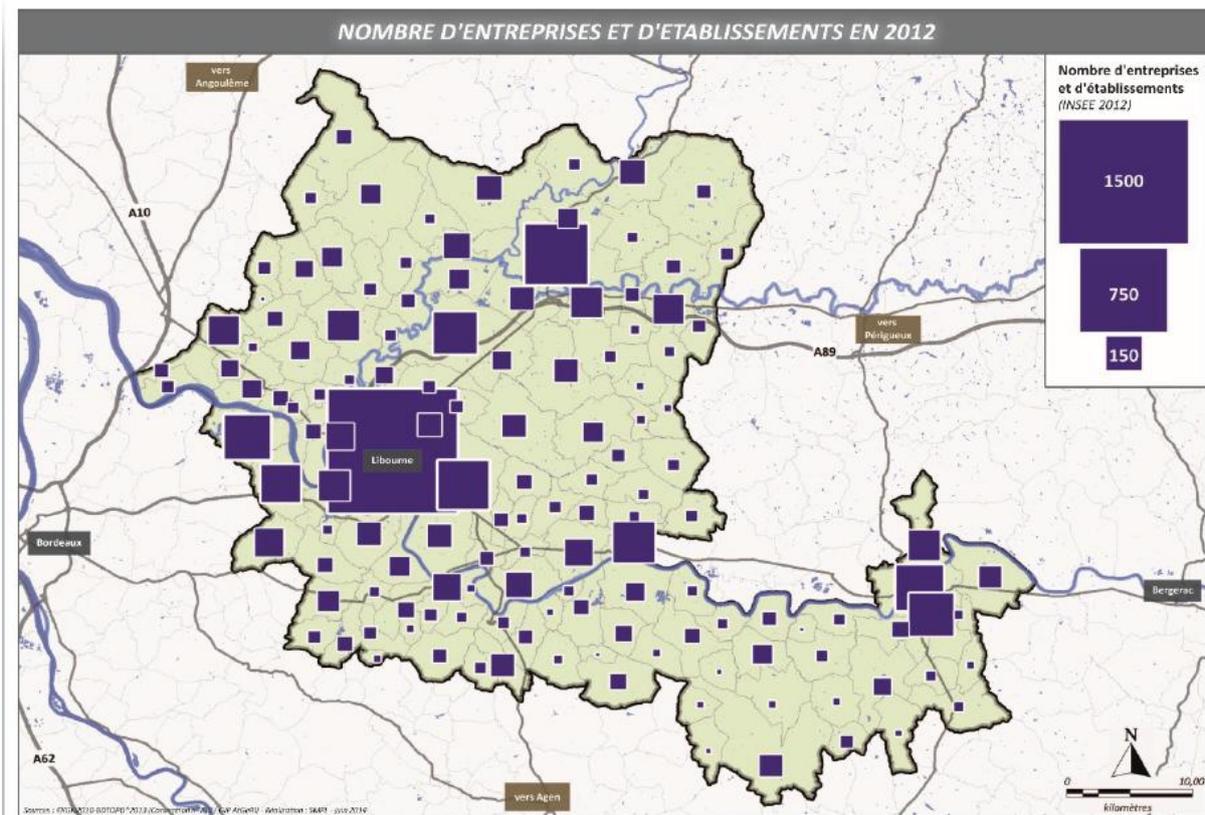
- Forte présence de la **viticulture paysanne** essentiellement composée de petits domaines.
- **Quelques implantations industrielles en lien fort avec la viticulture**, au départ locales, rachetées progressivement par des multinationales. Présence de tonnelleres (Sylvain, Darnajoux), fabrique de capsules (Amcor Flexible Capsules, 200 emplois) et de cartonnage (Smurfit-Kappa, 500 emplois) à Saint-Seurin/Isle. Saint-Gobain à Coutras.
- Toujours en lien avec le vin, **un pôle négociants en vin** le long de la Dordogne à Libourne
- **Des activités industrielles atypiques** pour le territoire à Vézac avec les Fonderies du Belier (sous-traitant auto fabriquant des boîtes de vitesses), une unité industrielle de fabrication de

produits pour la santé animale (avec son siège social), une entreprise agro-alimentaire spécialisée dans la valorisation des algues (Fermentalg).

- **Un grand pôle granulats** expédiant sur les territoires voisins. Aucune carrière n'est embranchée fer.

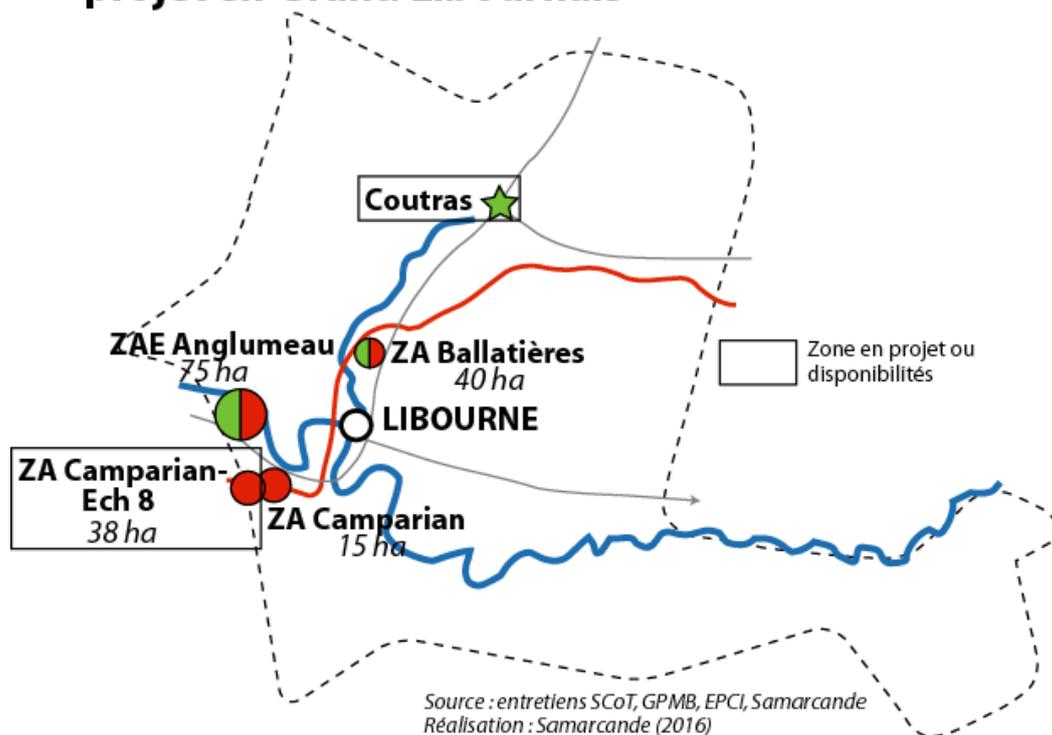
Des activités logistiques sont présentes en lien avec l'activité viticole (négociants en vin, embouteillage) et en lien avec de la logistique routière sur Vayres, le long de la N89. Néanmoins, il n'est pas attendu un grand développement de la filière logistique et transport de marchandises, du fait de la rareté de terrains à vocations d'activités et de leur coût d'aménagement, en lien avec la prépondérance donnée aux terrains viticoles.

En termes de multimodalité, les élus de la CALI souhaiteraient valoriser les installations ferroviaires de l'ancien triage de Coutras pour du transbordement rail-route.



Source : SCoT Grand Libournais, 2015, Rapport de présentation

## Zones et espaces logistiques existants et en projet en Grand Libournais



### 2.1.5. Territoire du SCoT du Cubzaguais

#### 2.1.5.1. Territoire et démographie

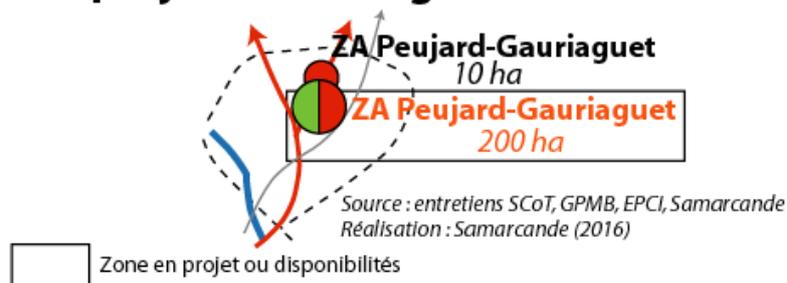
La Communauté de Communes du Cubzaguais compte 10 communes accueillant 23 000 habitants<sup>8</sup>. L'intercommunalité est dominée par la commune de Saint-André-de-Cubzac qui accueille 45% de la population. Ce territoire connaît un fort accroissement démographique avec un taux d'accroissement annuel moyen de +3% entre 2007 et 2012.

Cette intercommunalité dispose de liens forts avec Bordeaux Métropole, 63% de ses habitants y travaillant, bénéficiant des axes de transports importants (A10, ferroviaire).

#### 2.1.5.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques

Le territoire ne possède pas de grandes entreprises génératrices de flux massifs sur son territoire. Un pôle d'activités commercial est présent sur Saint-André-de-Cubzac. Une offre en cours de développement est proposée sur la Zone Logistique Peujard-Gauriaguet avec deux établissements en lien avec la filière vin (Jaillance et Mauco). Les acteurs locaux sont très favorables au développement des activités logistiques en proposant une zone de 200 ha environ.

## Zones et espaces logistiques existants et en projet en Cubzaguais



<sup>8</sup> Source : INSEE (2012)

## 2.1.6. Territoire du SCoT Haute Gironde

### 2.1.6.1. Territoire et démographie

Le SCoT de Haute Gironde comprend quatre communautés de communes pour 55 communes. Il accueille plus de 63 000 habitants avec la ville la plus peuplée, Blaye (près de 5 000 habitants). Les habitants sont assez bien répartis sur le territoire avec des intercommunalités comptant entre 12 000 et 23 000 habitants. Les intercommunalités du SCoT ont des évolutions démographiques contrastées avec un territoire dynamique, la CC de Saint-Savin (+2,5% par an entre 2007 et 2012), et 3 intercommunalités à évolution positive, mais faible (Bourg-de-Gironde avec +1%, Estuaire avec +0,9%), voire stagnante (CC Blaye avec +0,2%).

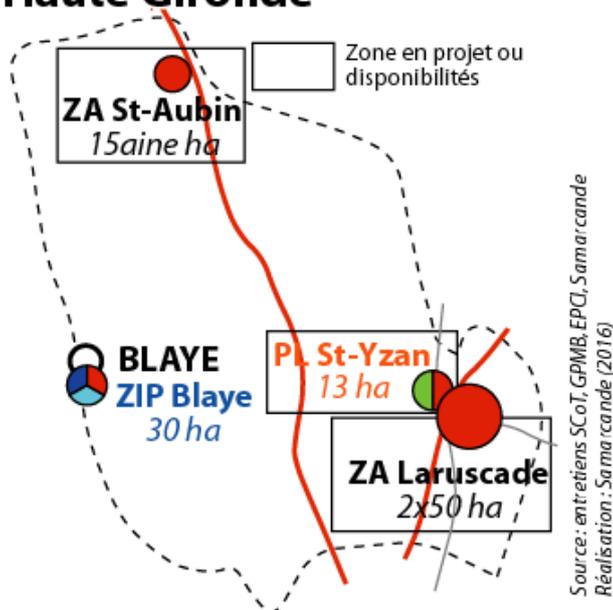
### 2.1.6.2. Les grandes filières économiques<sup>9</sup> et activités logistiques

L'économie de la Haute-Gironde est marquée par les économies viticole, résidentielle et industrielle avec la présence de la centrale nucléaire du Blayais. Les entreprises sont essentiellement des TPE-PME avec 90% des entreprises comptant moins de 10 salariés. Celles-ci sont fortement ancrées dans le territoire, avec des dirigeants issus du Pays. L'industrie et le commerce représentent à eux deux 16% des emplois.

Les activités logistiques sont peu présentes. Un pôle portuaire est présent sur Blaye en lien avec les céréales. Des besoins en termes de logistique en lien avec le nucléaire pourraient voir le jour. Enfin, une zone d'activités ciblée logistique sur 13 ha est localisée sur l'échangeur de la RN10 à hauteur de Saint-Savin au Nord du département. Ce foncier pourrait être embranché fer et prolongé sur la commune voisine de Laruscade avec un foncier potentiel de 2 fois 50 ha.

De plus, une zone d'activités mixte en projet sur Saint-Aubin pourrait elle aussi accueillir du foncier logistique.

## Zones et espaces logistiques existants et en projet en Haute Gironde



<sup>9</sup> Source : Pays de la Haute Gironde, 2014, Diagnostic du territoire de la Haute Gironde

## 2.1.7. Territoire du SCoT Médoc 2033

### 2.1.7.1. Territoire et démographie

Le SMERSCOT est composé de 3 communautés de communes regroupant 28 communes. Ce territoire compte près de 60 000 habitants<sup>10</sup> pour des évolutions de populations contrastées :

- Médoc Estuaire (intercommunalité la plus importante avec 43% de la population) et Centre Médoc ayant un taux d'accroissement de respectivement +2,1% et +2,4% par an,
- Cœur Médoc avec un taux honorable d'évolution de sa population de +1,1% par an.

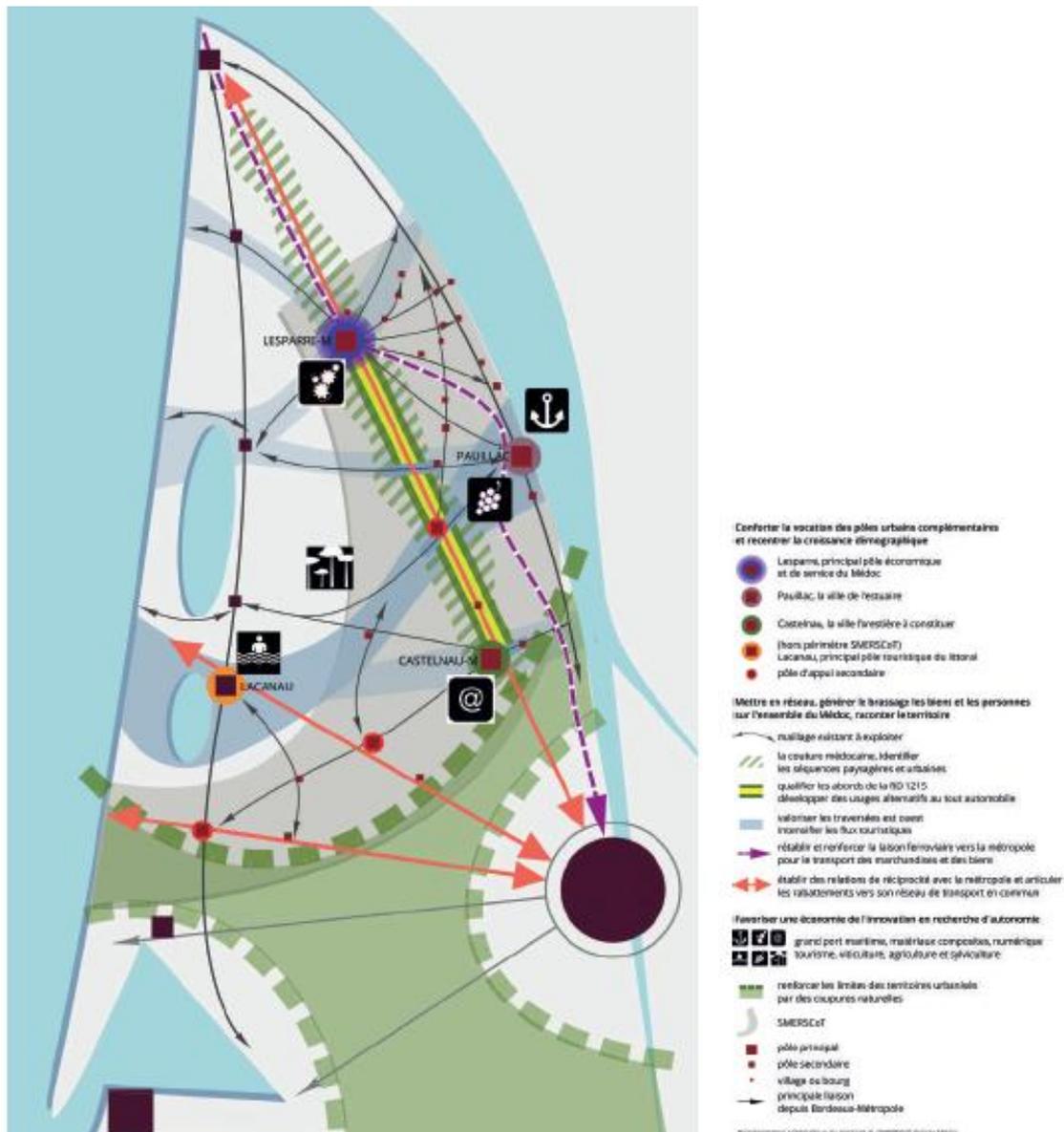
### 2.1.7.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques

Le territoire du SMERSCOT compte près de 12 400 emplois salariés, soit plus de la moitié du Pays Médoc. Cet espace, peu industriel, est très marqué par son caractère "naturel". La composition de ses emplois reflète ce caractère avec :

- 63% des emplois dans la sphère présentielle,
- 27% des emplois dans la sphère agricole (viticulture et bois) dont le plus grand employeur est Rothschild (180 emplois),
- 11% des emplois dans la sphère industrielle avec 2 établissements industriels importants en lien avec l'aéronautique (EADS à Saluanes et Episolon à Gaillan en Médoc).

---

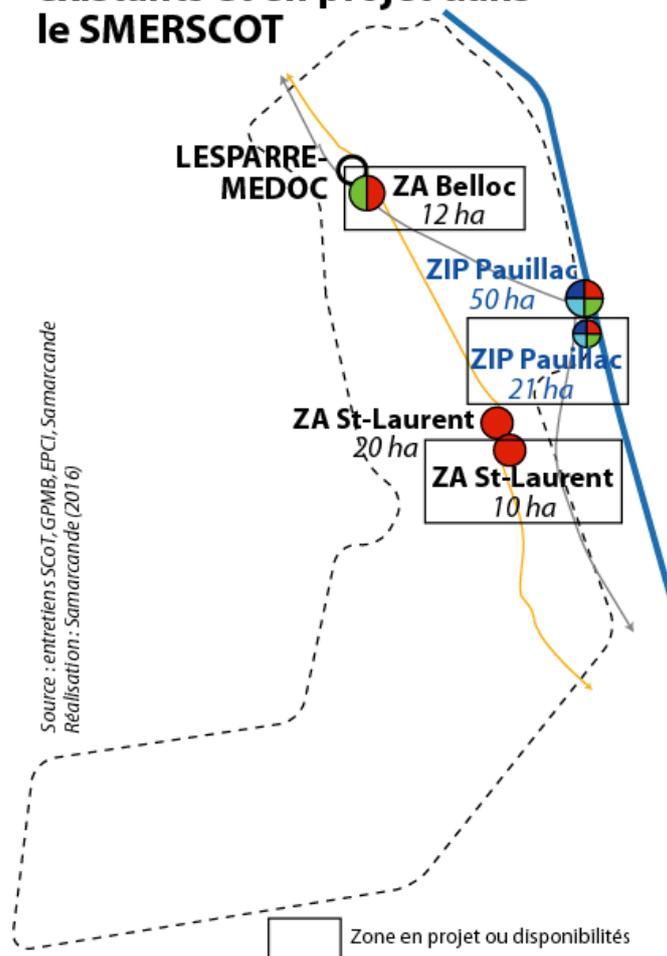
<sup>10</sup> Source : INSEE (2012)



Source : SMERSCOT, 2015, PADD

Les activités logistiques sont peu présentes en dehors des installations portuaires de Pauillac et de logistique viticole, avec une installation majeure, l'entrepôt Rothschild à Saint-Laurent-du-Médoc. Les besoins sur cette filière pourraient s'accroître. D'autres besoins logistiques pourraient voir le jour avec le développement d'une filière des matériaux composites sur Lesparre-Médoc.

## Zones et espaces logistiques existants et en projet dans le SMERSCOT



### 2.1.8. Territoire du SCoT Les Lacs Médocains

#### 2.1.8.1. Territoire et démographie

Le ScoT de la Pointe du Médoc est un document établi à l'échelle d'une communauté de communes comprenant 3 communes. C'est un territoire en lien fort avec ses éléments naturels : océan, lacs et forêt.

Ce territoire accueillait en 2012 plus de 10 000 habitants avec une évolution de population de +2,6% par an entre 2007 et 2012<sup>11</sup>. Lacanau accueille près de la moitié de cette population. Celle-ci peut s'élever à près de 100 000 individus en période estivale.

#### 2.1.8.1. Les grandes filières économiques et activités logistiques

Le secteur du tourisme balnéaire structure l'économie locale avec la côte Atlantique, et cela sur les 3 communes. Néanmoins, la présence de la forêt suscite une économie productive importante, mais la valorisation sur place de la matière première est rare (une seule scierie).

La proximité du pôle aéronautique de Mérignac laisse espérer un développement au moins résidentiel (30 minutes de trajet depuis Lacanau), et peut-être tertiaire avec des projets de plates-formes de co-working.

Les activités logistiques ne sont pas ciblées comme clé du développement économique mais plutôt comme une résultante d'autres activités économiques à créer.

<sup>11</sup> Source: INSEE (2012)

## 2.1.9. Territoire du SCoT de la Pointe du Médoc

### 2.1.9.1. Territoire et démographie

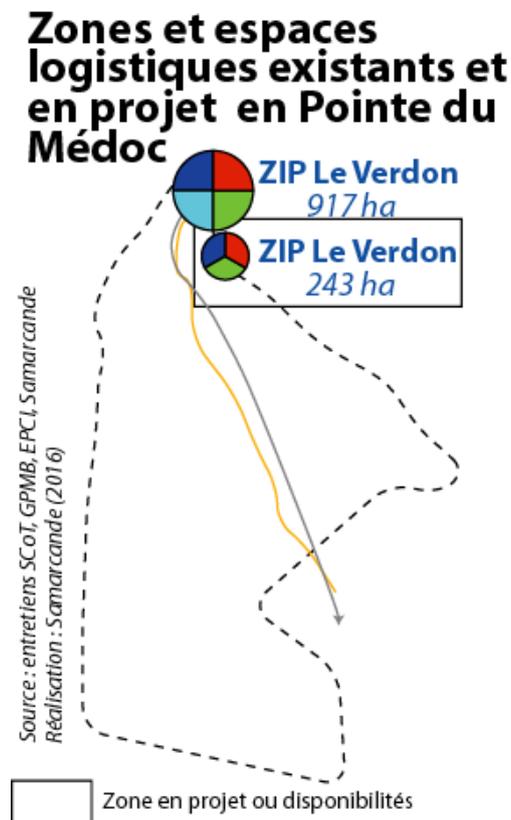
Le SCoT de la Pointe du Médoc est un document établi à l'échelle d'une communauté de communes comprenant 11 communes. Le caractère rural est fort du fait de sa péninsularité.

Ce territoire accueillait près de 15 000 habitants en 2012<sup>12</sup> mais, du fait de sa caractéristique balnéaire, il accueille un pic estival de 130 000 résidents. L'évolution démographique est sensible avec une augmentation de +1,6% par an entre 2007 et 2012. Il s'agit d'un territoire marqué par une grande ruralité, avec la commune la plus importante qui ne dépasse pas 3 000 habitants.

### 2.1.9.2. Les grandes filières économiques et activités logistiques

Le bassin d'emploi local est assez restreint avec moins de 4 000 emplois comptabilisés en 2006 avec 2/3 des actifs résidents sur le territoire intercommunal travaillant sur ce même territoire. Les grandes activités employeuses sont :

- Le tourisme balnéaire et nature, activité exogène dominante, autour des stations de la côte Atlantique avec une capacité hôtelière de plus de 10 000 lits ;
- Les activités sylvicoles et agricoles demeurent présentes avec un maintien des surfaces agricoles depuis les années 1990 après une période de net recul ;
- En termes de développement industriel, les responsables locaux et le GPM Bordeaux souhaitent développer la logistique et l'industrie sur le foncier dédié au Port au Verdon. Ce projet porté depuis les années 1970 n'a à l'heure actuelle, pas été réellement mis à jour, si ce n'est une activité de traitement de conteneurs maritimes. Cette activité, arrêté en 2013 du fait d'une panne des matériels de manutention, doit reprendre dans les prochains mois. Le Verdon dispose aussi d'une zone franche avec notamment un entrepôt de 12 000 m<sup>2</sup>.



<sup>12</sup> Source : INSEE

## 2.2. Les infrastructures et services de transports

L'espace départemental girondin comprend 5 modes de transports de marchandises avec le routier, le maritime, le ferroviaire, l'aérien et le fluvial. Ces infrastructures linéaires ou ponctuelles sont présentes avec des atouts et des faiblesses.

**Les échanges internationaux<sup>13</sup> représentent 8,44 Mt** dominés par les importations (67,4%). Les produits échangés les plus importants sont :

- Les produits pétroliers (36,2%),
- Les produits chimiques (13,6%),
- Les produits alimentaires et boissons (12,4%),
- Les produits agricoles (12,1%),
- Et le bois, papier, carton (9,7%).

Les pays d'échanges essentiels (plus de 100 000 tonnes en imports-exports) assurent un trafic de près de 7,1 Mt (soit 84% des trafics internationaux pour 15 pays). Les échanges les plus importants sont réalisés avec des pays d'Europe Occidentale avec l'Espagne (1,63 Mt), le Royaume-Uni (1,18 Mt), les Pays-Bas (0,58 Mt) et l'Allemagne (0,52 Mt). Seuls les Etats-Unis avec 0,7 Mt est situé en dehors de l'Europe.

### Trafics internationaux de la Gironde avec les 15 premiers pays (en milliers de tonnes)

Pays	Tonnages	Pays	Tonnages
Espagne	1 634	Suède	284
Royaume-Uni	1 184	Italie	235
Etats-Unis	713	Portugal	211
Pays-Bas	578	Canada	189
Allemagne	523	Irlande	162
Russie	501	Lituanie	159
Belgique	468	Chine	134
		Algérie	108

Source : Douanes (2012)

### 2.2.1. Les transports routiers

#### 2.2.1.1. Un réseau autoroutier de qualité

- **Rayonnement autoroutier de la métropole bordelaise**

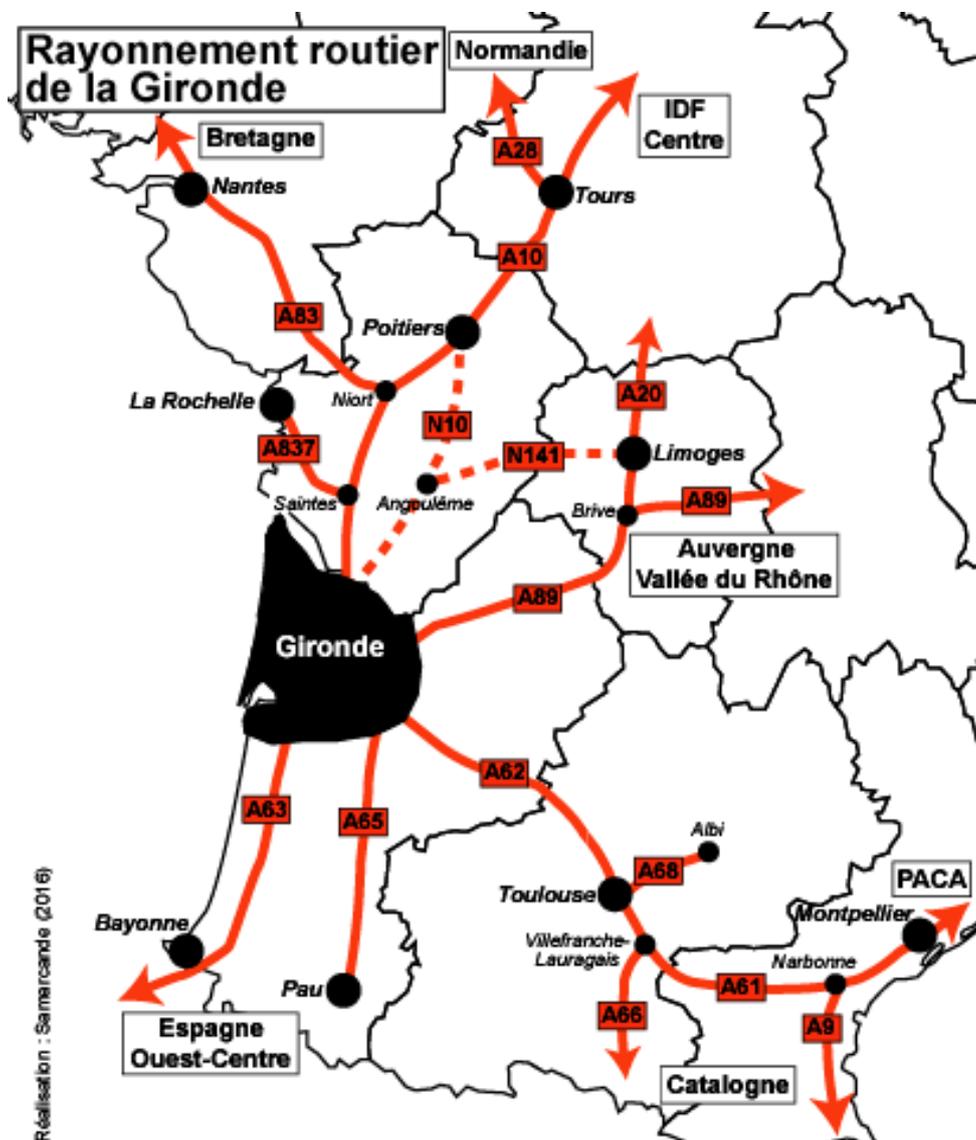
Le réseau autoroutier est bien structuré, rayonnant à 180°, et permet de desservir toutes les régions françaises. L'atout principal de l'agglomération bordelaise est d'être une « étoile » autoroutière avec notamment le corridor européen constitué par l'A10-A63 du Nord e l'Europe à la Péninsule Ibérique. La barrière physique que constitue la chaîne des Pyrénées peut être ressentie comme un handicap pour certaines dessertes ainsi que le Massif Central, pauvre en voies rapides :

- **L'axe Nord/Sud** avec les A63 au Sud vers l'Espagne, A10 vers l'Ile-de-France et l'Europe du Nord au Nord (complété par la N10 via Angoulême) ; cette dernière permettant de rejoindre

<sup>13</sup> Source : Douanes (2012). Ces trafics sont traités de manière distincte car incluant des échanges assurés par les 4 modes de transports internationaux.

l'A83 vers Nantes et la Bretagne et l'A28 vers la Normandie. La récente A65 entre Pau et Langon offre de nouvelles perspectives vers le Béarn et l'Espagne via le Tunnel du Somport.

- **L'axe Est** avec deux liaisons avec l'A89 vers le Limousin, l'Auvergne et la Vallée du Rhône, et l'A61 vers Toulouse, Midi-Pyrénées et la Méditerranée (Languedoc-Roussillon, PACA, Catalogne).



Au niveau départemental, la convergence des autoroutes et voies rapides sur la métropole bordelaise est nette. Cette concentration d'axes majeurs, et notamment le transit permis sur le corridor européen desservant l'Espagne et le Portugal, peut engendrer d'importants engorgements sur la rocade bordelaise, éloignée du centre-ville, mais au cœur d'une première couronne périphérique.



**Ce réseau autoroutier aboutit à une aire de chalandise<sup>14</sup> du département assez dissymétrique géographiquement :**

- A 4 h 30 de temps de conduite (une demi-journée), on parvient à desservir le grand Sud-Ouest français avec l'intégralité de l'ex région Aquitaine et une grande partie de l'ex Limousin et de Midi-Pyrénées. Les Pays de la Loire sont atteints jusqu'au Sud de la Loire. Le Centre est desservi à la marge (la Touraine exclusivement). Des métropoles nationales importantes sont touchées comme Nantes, Toulouse, Limoges, Tours, Lyon, Marseille. Au Sud, en Espagne, les grandes villes du Pays Basque, (San Sebastian, Bilbao, Pampelune) sont touchées.
- A 9 h de temps de conduite (une journée), le territoire français est relié pour un peu plus des  $\frac{3}{4}$  de sa superficie. Seules les régions Alsace, Nord-Pas de Calais et Lorraine ne sont pas touchées. Les régions Picardie, Franche-Comté et Champagne-Ardenne sont atteintes à la marge. A l'Est, aucun pays étranger n'est atteint. Ainsi, de nouvelles métropoles françaises sont atteintes telles que Paris, Lyon, Marseille, Montpellier, Rouen. En Espagne, les grandes métropoles du Nord et du centre du pays sont touchées, en Castille (Madrid, Valladolid), en Aragon (Saragosse) et en Catalogne (Barcelone).

<sup>14</sup> Méthodologie : la carte suivante est obtenue grâce aux données du site Internet de calcul d'itinéraires Mappy avec les critères de véhicule poids-lourd de plus de 12 t ; le calcul s'effectue au départ de Bordeaux et tient uniquement compte des temps de conduite.



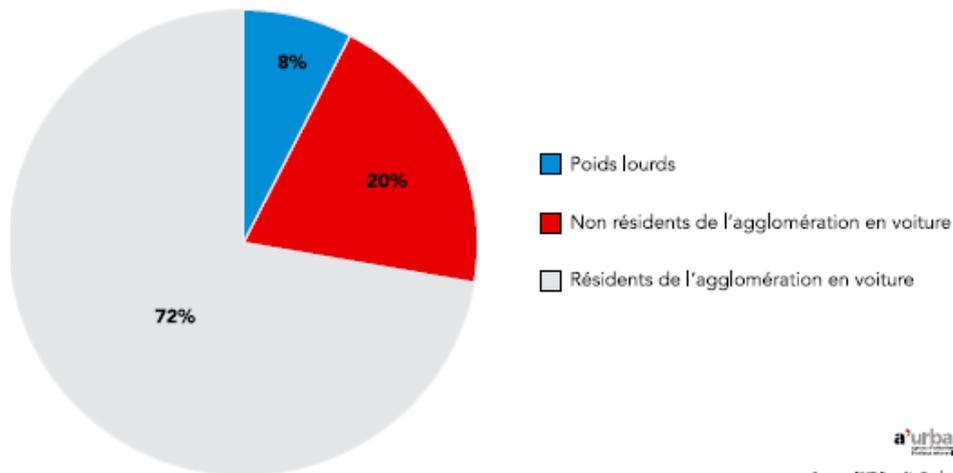
- **L'enjeu rocade**

La rocade représente 226 000 déplacements par jour, soit 7% de la circulation totale de l'agglomération<sup>15</sup>.

**Sur la rocade bordelaise, les poids-lourds représentent en moyenne 8% des véhicules, dont la moitié est en transit, ce qui équivaut à des circulations « parasites » de camions pour 4% de l'ensemble des véhicules. Près des ¾ des trafics sont des trafics de voitures particulières et correspondent à des flux de migrations pendulaires.**

<sup>15</sup> Ces chiffres et les suivants, ainsi que le graphique, sont issus de AURBA, 12/2011, *La rocade et ses différents usages*, DREAL Aquitaine, CR Aquitaine, CG Gironde, CUB

### Répartition des usagers de la rocade bordelaise



Les pics de circulation tous-véhicules sur cette infrastructure sont situés le matin entre 6h30 et 9h30 et le soir entre 15h30 et 18h30. **Ceux-ci sont en augmentation de +60% à +110% sur les 30 dernières années** selon la période de pic de la journée.

#### 2.2.1.2. Les trafics routiers<sup>16</sup>

- Les échanges nationaux

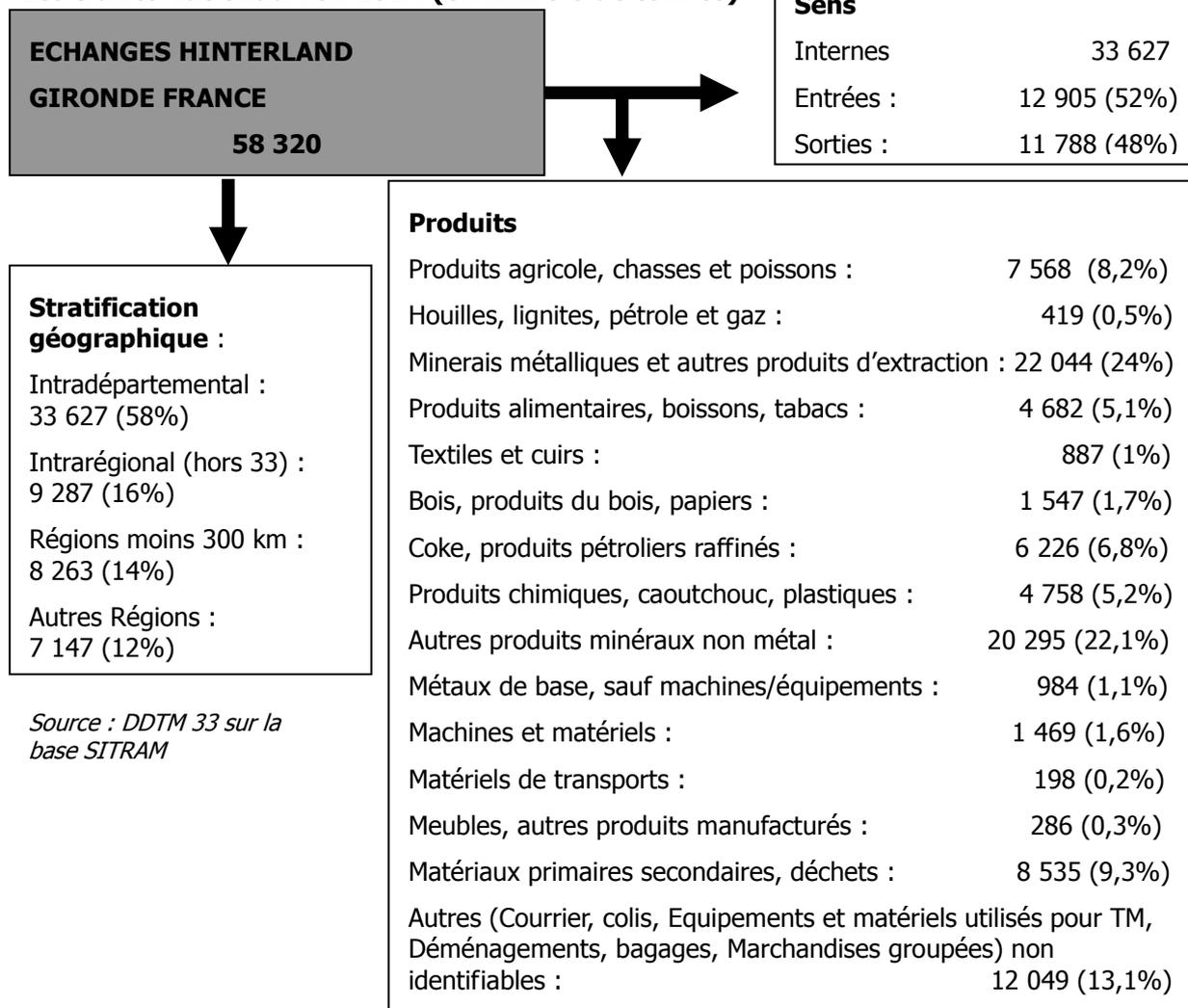
Le trafic routier de marchandises total de la Gironde est estimé à **58,3 millions de tonnes** en 2014 :

- **dont 33,6 millions de tonnes pour l'intradépartemental** (soit 57,6% des trafics),
- **dont 9,3 millions de tonnes pour les autres départements d'Aquitaine** (soit 16% des trafics),
- **dont 8,3 millions de tonnes pour les acheminements de moins de 300 km**, exclusivement sur les régions limitrophes (soit 14,2% des trafics),
- **et 7,1 millions de tonnes pour les régions à plus de 300 km** (excluant Aquitaine, Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes, Limousin).

Les échanges nationaux sont assez équilibrés avec une balance entrées/sorties sensiblement dominée par les entrées qui constituent 52% des échanges.

<sup>16</sup> Cette analyse des trafics a été effectuée grâce à une extraction de l'enquête Sitram fournie par la DDTM 33. Cette base de données est réalisée à partir d'enquêtes auprès des transporteurs.

## Les trafics nationaux en 2014 (en milliers de tonnes)



**Les produits les plus échangés sont les minerais métalliques et non métalliques** (respectivement 24% et 22,1% des charges chacun). Les marchandises groupées constituent 13,1% des tonnages.

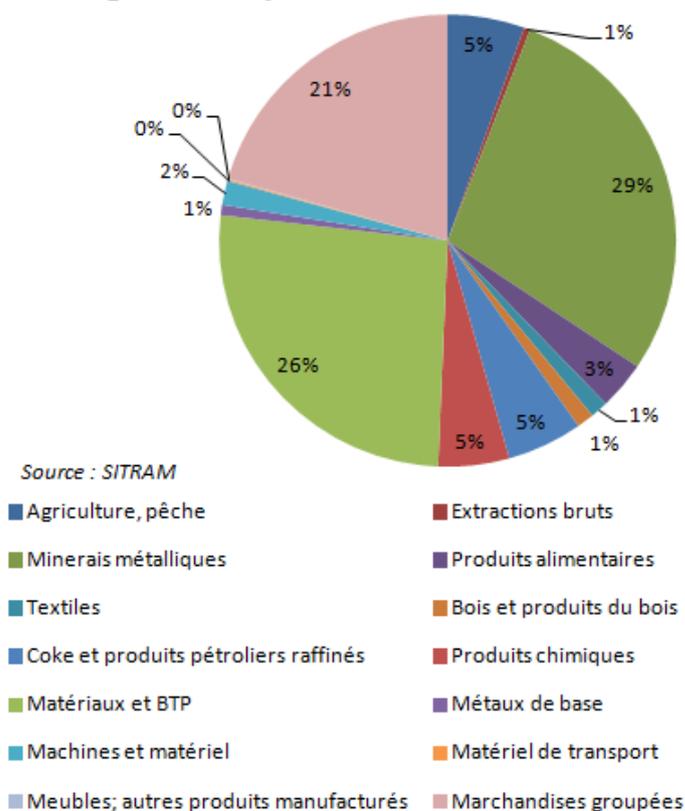
### Les trafics intradépartementaux (33,6 Mt)

Les trafics interdépartementaux représentent 58% des échanges globaux nationaux de la Gironde. Les 3 produits les plus échangés à cette échelle représentent plus des  $\frac{3}{4}$  des échanges. Deux types de produits sont particulièrement présents :

- Les minéraux métalliques et autres produits d'extraction (11,4 millions de tonnes) ;
- Les minéraux non métalliques (8 millions de tonnes) ;
- Les marchandises groupées (6,9 millions de tonnes).

Ensuite viennent des produits de consommation plus courante avec les produits agricoles, les marchandises groupées, les déchets et les produits IAA.

### Echanges intradépartementaux en Gironde en 2014



#### Les échanges nationaux et avec le reste de l'Aquitaine (24,7 Mt)

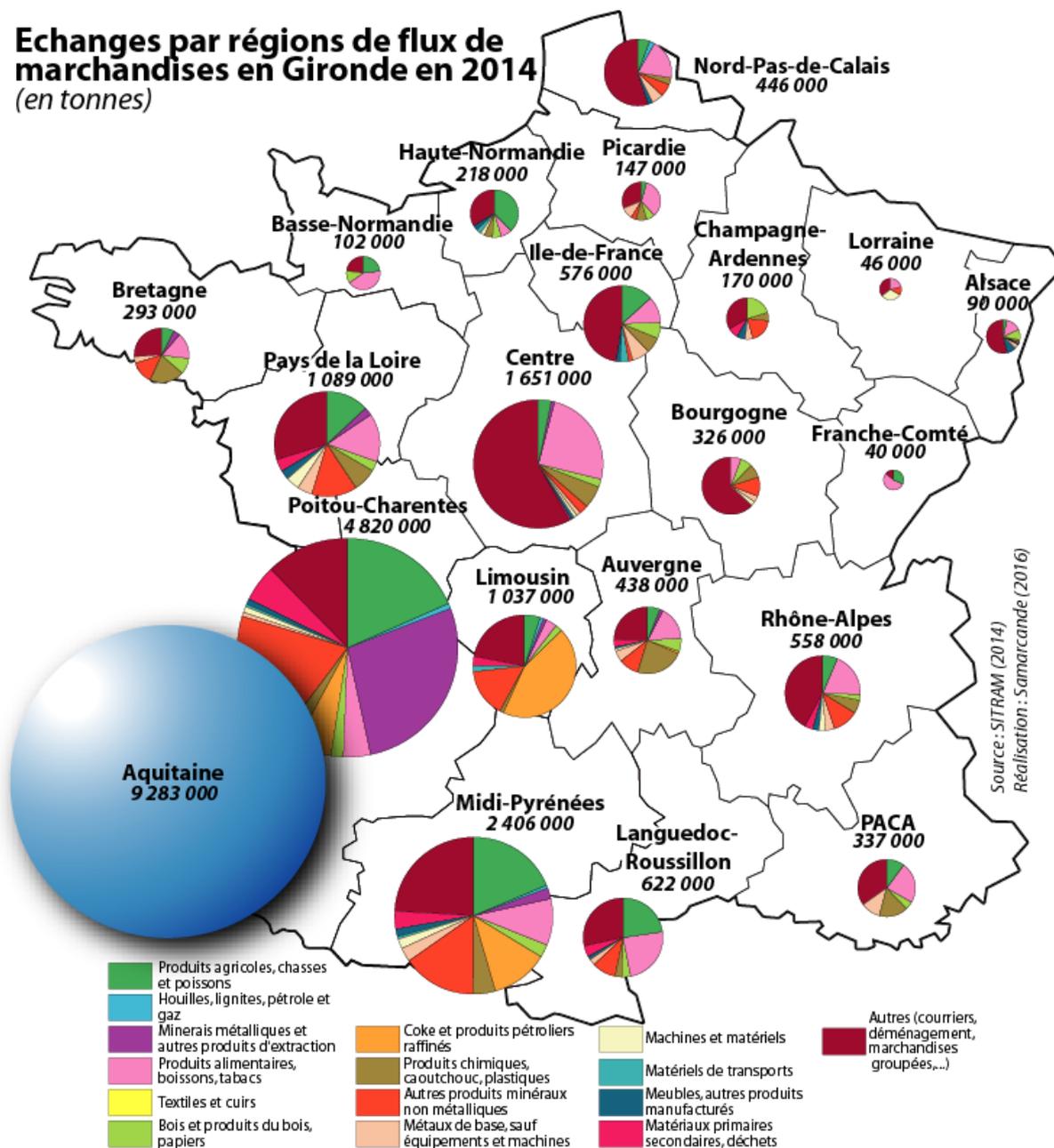
Les 6 produits les plus échangés en Gironde avec les régions françaises représentent 81,2% des échanges du département avec :

- Les marchandises groupées (5,6 millions de tonnes),
- Les produits agricoles, de chasse et de la pêche avec 3,9 millions de tonnes,
- Les minerais métalliques et les autres produits d'extraction (2,9 millions de tonnes),
- Les minéraux non métalliques (essentiellement les produits du BTP) pour 2,7 millions de tonnes,
- Les coques et produits raffinés pour 2,6 millions de tonnes,
- Les produits alimentaires pour 2,4 millions de tonnes.

**La région Aquitaine représente 37,6% de ces échanges et les régions de Sud-Ouest de la France situées à moins de 300 km (Limousin, Poitou-Charentes, Midi-Pyrénées) sont prépondérantes puisqu'elles représentent 33,4% des entrées.**

**Seulement 7,1 millions de tonnes proviennent de régions à plus de 300 km.** Dans cette catégorie, les régions les plus importantes sont Centre (1,65 Mt), Pays de Loire (1,1 Mt), Ile-de-France 0,58 Mt) et Rhône-Alpes (0,56 Mt).

## Echanges par régions de flux de marchandises en Gironde en 2014 (en tonnes)



- **Des trafics de transit terrestre massifs de/vers l'Espagne<sup>17</sup>**

De par sa situation géographique, Bordeaux est un lieu de passage privilégié du transport de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe. Chaque année, ce sont plus de 200 Mt qui sont concernées par cette relation (211,1 Mt en 2011).

**Le maritime assure 54,3% de ces flux. En revanche, sur les modes terrestres, la route est quasi-monopolistique avec 93,2 Mt contre 3,3 Mt au ferroviaire.**

Le partage modal est sensiblement différent selon la relation :

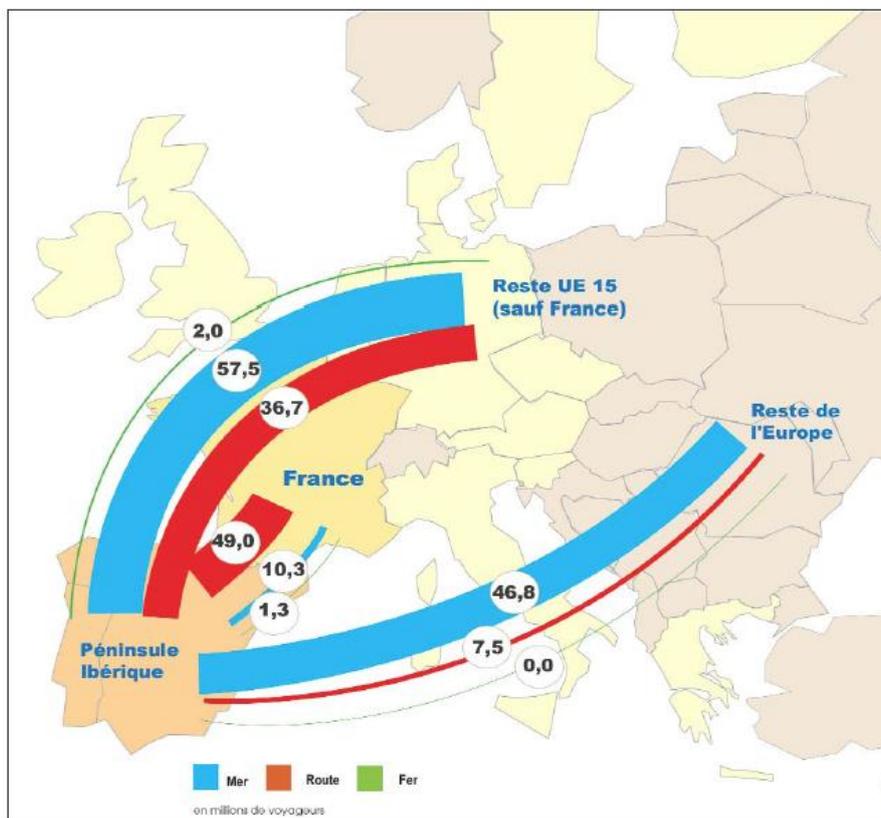
- la route domine pour la relation France-Péninsule Ibérique (49 Mt) avec 80,9% de part modale. Le ferroviaire est faible (2,1%), quand le maritime assure 17% de ces échanges.
- Le maritime (59,8%) domine sur les relations entre l'Europe des 15<sup>18</sup> et la Péninsule Ibérique (96,2 Mt au total), mais est talonné par le routier (38,1%). Le ferroviaire dispose d'une part modale comparable aux échanges avec la France, avec 2,1% des ces échanges.

<sup>17</sup> Les données de cette partie sont issues de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (édition 11/2013)

- Sur les relations avec le reste de l'Europe, le maritime domine nettement avec 86,2% des échanges, le reste étant assuré par la route. Le ferroviaire est inexistant.

Les échanges franco-ibériques représentent plus du quart des échanges européens de la péninsule avec 60,6 Mt (28,7% précisément). Les autres pays de l'UE 15 représentent eux 45,6% des échanges ibéro-européens (96,2 Mt).

### Répartition des échanges transpyrénéens en 2011



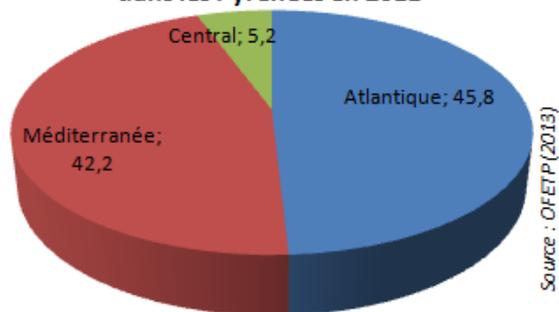
Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, 11/2013

Une évolution à la baisse est observable depuis 2007, en particulier après la crise de 2008-2009 qui a été particulièrement vive pour la péninsule ibérique, après une période de croissance significative. En effet, entre 2001 et 2007, l'évolution de ces échanges était très forte avec +24,7%. **Entre 2007 et 2011, les trafics transpyrénéens ont baissé de 13,2%.**

Sur les échanges routiers, les façades atlantique et méditerranéenne assurent de façon à peu près identique les échanges de la Péninsule Ibérique avec l'Europe. **Avec 45,8 Mt, l'axe Ouest des Pyrénées, via l'Aquitaine et le Pays Basque domine légèrement (49,2%),** contre 42,2 Mt pour l'axe Est via les Pyrénées-Orientales (45,3%). Signalons qu'il y a une dizaine d'années, le rapport était inverse puisque la liaison orientale était la plus importante. Les diverses traversées par les Pyrénées centrales ne représentent que 5,2 Mt (5,6 %).

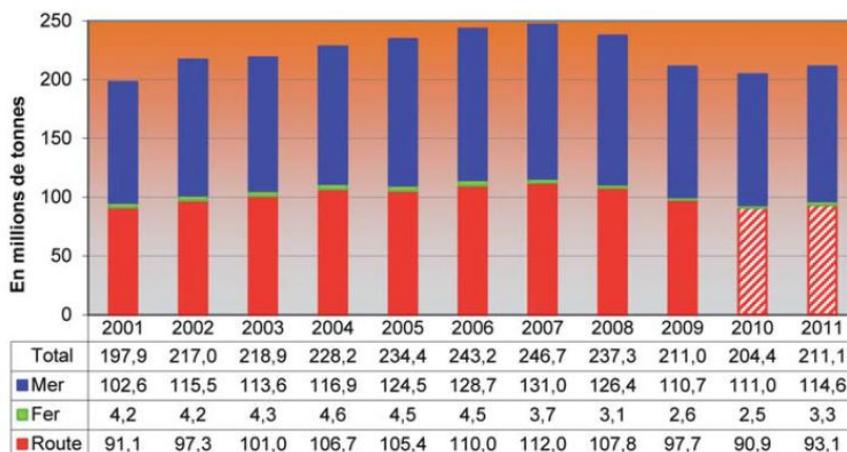
<sup>18</sup> Royaume-Uni, Irlande, Benelux, Allemagne, Italie, Autriche, République Tchèque, Slovaquie, Grèce, Suède, Finlande, Danemark (France exclue)

### Répartition des échanges routiers dans les Pyrénées en 2011



Par mode de transport, l'évolution entre 2001 et 2011 est clairement au bénéfice de la mer avec une part modale en début de période de 51,8% et de 54,3% en fin de période, avec une forte augmentation en volume (+ 12 Mt), alors que la part de la route régressait de 46 % à 44,1 %, mais s'accroissait légèrement en volume. Pendant ce temps, le ferroviaire voyait sa part baisser de près de 25% (de 2,1% à 1,6%) de même que les volumes transportés.

### Evolution des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe géographique



Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, 11/2013

## 2.2.2. Le port et le transport maritime

Le Grand Port Maritime de Bordeaux est une composante structurante majeure du système logistique girondin car elle ouvre le territoire au monde au travers des trafics maritimes qu'il permet. S'il n'est que le huitième port français par son trafic, qui oscille depuis plusieurs années entre 8 et 9 Mt, et a été dépassé depuis plusieurs années par le port de La Rochelle (qui lui a un trafic moyen oscillant désormais entre 9 et 10 Mt), il n'en constitue pas moins un outil logistique essentiel à l'économie de la région et du département.

De plus, le port de Bordeaux est historiquement et spatialement ancré dans le territoire de la Métropole et du département, au travers de ses implantations, jusque dans le centre-ville de Bordeaux. Il est à ce titre un acteur territorial porteur d'enjeux, au-delà des enjeux portuaires : enjeux d'aménagement urbain, enjeux économiques généraux, enjeux logistiques, etc... Les enjeux logistiques sont de quatre ordres :

- **Les enjeux de flux et de transport**, car le port est un vecteur important des échanges économiques du territoire et est au cœur du système de transport et de tous ses modes (route, fer, fleuve).

- **Les enjeux économiques et industriels**, car le port draine une bonne partie des activités économiques du département et de la Métropole (hydrocarbures, chimie, engrais, agro-alimentaire, etc...).
- **Les enjeux logistiques**, car le port est un espace d'accueil et d'optimisation des activités logistiques de toute nature, non seulement parce qu'il est un espace de flux et d'échanges, mais aussi parce qu'il dispose d'espaces d'implantation importants.
- **Les enjeux d'aménagement**, car le port est détenteur de très importantes emprises foncières dans la Métropole ou sur d'autres territoires du département et qui sont d'autant plus convoités qu'ils sont dans des secteurs à forte tension urbaine ; à cet égard le choix de leur affectation ultérieure constitue un enjeu majeur pour le territoire, en particulier pour ce qui concerne la logistique.

### 2.2.2.1. Des trafics essentiellement issus des besoins locaux

**Le Port de Bordeaux est le huitième port français en termes de tonnages maritimes manutentionnés avec 8,43 millions de tonnes en 2015.** Il se place derrière les ports de Marseille (81,71 Mt), du Havre (68,9 Mt), de Dunkerque (46,6 Mt), de Calais (41,85 Mt), de Nantes-Saint Nazaire (25,3 Mt), de Rouen (22,5 Mt) et de La Rochelle (9,8 Mt). Ce trafic est légèrement en baisse par rapport à 2014 (-1,2%).

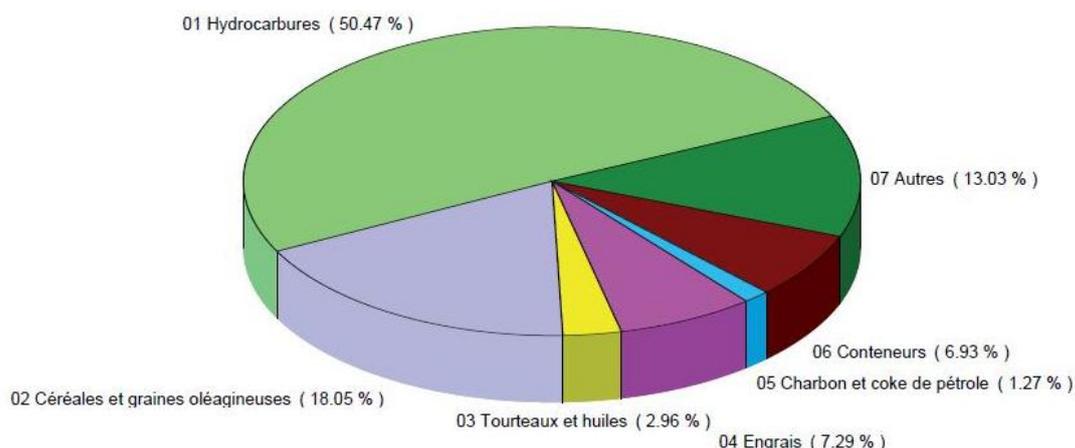
L'hinterland privilégié du port de Bordeaux varie selon le type de marchandises mais peut être estimé en général à un quart Sud-Ouest de la France. Selon une étude du port pour les conteneurs, l'hinterland s'étend de la frontière espagnole, à Toulouse et Poitiers, avec un potentiel de 440 000 EVP (même si les armateurs l'estiment plutôt à 200 000).

- **Les trafics globaux**

Les trafics du port sont sensiblement déséquilibrés avec une prépondérance des entrées qui, en 2014, constituaient près des ¾ du total des trafics avec 6,23 Mt contre 2,3 Mt en sorties.

Les marchandises échangées sont pour moitié en lien avec les hydrocarbures, complétés par les céréales/oléagineux (18%), les conteneurs (7%), les engrais (7%), les tourteaux et huiles (3%), le charbon (1%) et les divers (13%).

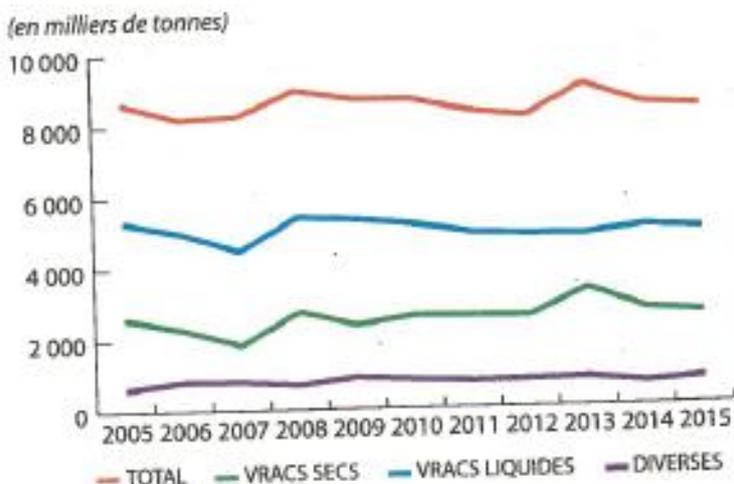
#### Trafics du GPM Bordeaux en 2014



Source : site internet du GPMB

Sur les 10 dernières années, l'évolution des trafics est assez stable entre 8 et 9 Mt traités annuellement sur les infrastructures du GPMB.

**Evolution des trafics du GPMB sur 10 ans**

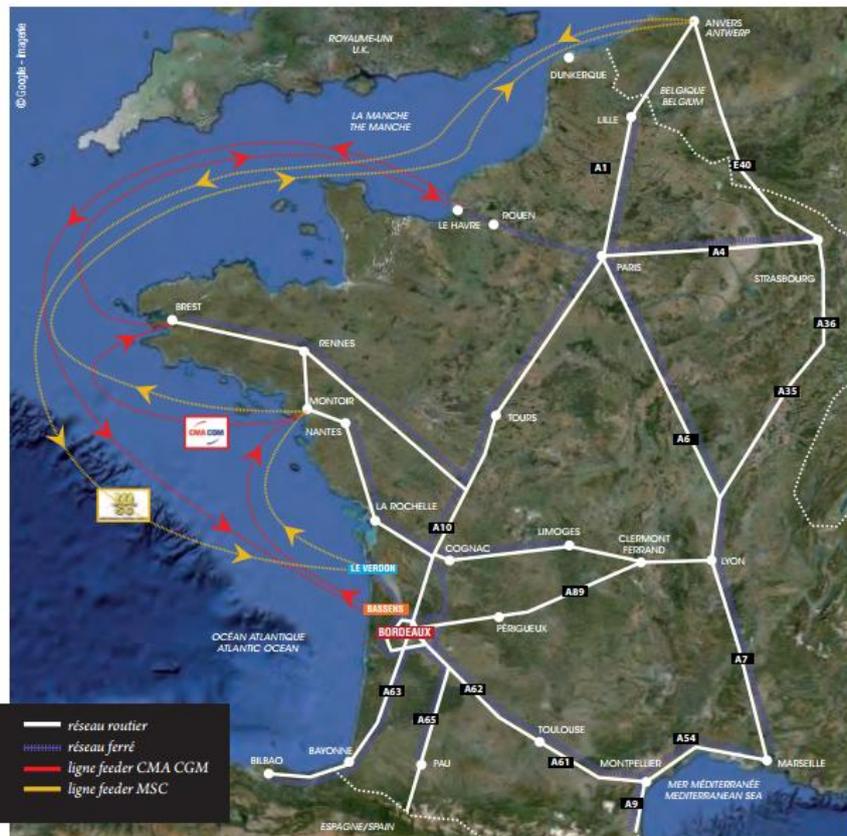


Source : Le Marin, 03/2016

• **Les conteneurs**

Les trafics conteneurs s'établissent à 62 000 EVP pour l'année 2015 dont 25 000 sont opérés par la compagnie MSC et 37 000 EVP par la compagnie CMA-CGM. Ces compagnies assurent chacune un service feeder bi-hebdomadaire : Anvers-Sines-Tanger-Algerias-côte africaine-Angola pour MSC et Nantes-Saint Nazaire, Brest, Le Havre pour CMA-CGM. Il existe une piste pour un troisième opérateur en groupement vers Le Havre, n'appartenant pas à une grosse compagnie.

**Liaisons feeder sur le GPM Bordeaux**



Source : site internet du GPM Bordeaux

Les conteneurs sont actuellement traités à Bassens car le trafic du Verdon a été stoppé en 2013 pour des raisons techniques. Mais l'objectif est de retourner sur le terminal du Verdon, car Bassens est trop

contraint (taille de navires, espaces, accessibilité routière), afin de trouver la taille critique, avoir des navires plus gros avec un nouvel outillage, pour un objectif de 120 000 EVP. Comme il faut 2 h par route pour aller au Verdon, il est envisagé de mettre en place une navette ferroviaire assurée par Europorte entre Bruges et le Verdon avec 3 A/R par jour de 20 wagons (limitation de longueur), puis dans un second temps 4/5 AR par jour, 5 fois par semaine. L'objectif est de d'assurer 90 % du trafic par fer. Ce projet fait suite à une étude sur fonds européens dans le cadre des RTET et sera concrétisé début 2016, le matériel, les locomotives et les cavaliers étant disponibles.

Dans un second temps, le développement des trafics conteneurs s'appuierait sur la mise en place de ports secs dans l'hinterland bordelais. Les sites ciblés sont le Pays basque, Agen, avec un volet ferroviaire et une plate-forme, Angoulême, Cognac, Toulouse.

### 2.2.2.2. L'infrastructure portuaire du GPMB

Le territoire du GPM Bordeaux s'étend le long de l'estuaire de la Gironde, de Bordeaux au Verdon, et est composé de 7 terminaux spécialisés. Ils sont présentés ici du Nord au Sud.

#### Les 7 terminaux portuaires du GPMB



▶ LE VERDON ▶ PAUILLAC ▶ BLAYE ▶ AMBES ▶ GRATTEQUINA ▶ BASSENS ▶ BORDEAUX

Source : site internet GPMB

- **Le terminal du Verdon**

Situé à une centaine de kilomètres de Bordeaux, à l'extrémité Nord du Médoc, **le terminal du Verdon doit devenir dans les prochains mois le terminal de manutention des conteneurs maritimes du GPMB**. Selon son dernier projet stratégique, le GPMB souhaite accueillir de nouveaux

les armateurs maritimes de conteneurs sur ce terminal, dénommé TCSO (Terminal Conteneurs du Sud-Ouest)<sup>19</sup>. Ces armateurs seront en premier lieu les deux présents sur la place bordelaise, MSC et CMA-CGM, actuellement basés sur Bassens, et potentiellement un troisième armateur neutre pouvant regrouper une partie des armateurs non présents.

Ce terminal est embranché fer sur la ligne Bordeaux-Le Verdon et s'étend sur 917 ha. 200 ha seraient à préserver et 37 ha pourraient être aménagés en zone logistique, en lien avec des importateurs chinois (vin, lait, viandes) ; il y a par ailleurs une réflexion pour développer des trafics de clinker et d'éolien.



Source : site internet GPMB

### • Le terminal de Pauillac

Le terminal de Pauillac, au cœur du Médoc et à une cinquantaine de kilomètres de Bordeaux, accueille un terminal hydrocarbures du GPMB sur 2 quais maritimes. En plus de cette activités historique, ce terminal accueille depuis les années 2000 un poste de transbordement mer-fleuve de colis lourds d'Airbus pour des pièces volumineuses de l'A380<sup>20</sup>. Le terminal traite chaque année 710 000 tonnes de marchandises.

Ce terminal est embranché fer sur la ligne Bordeaux-Le Verdon et possède une réserve foncière de 50 ha.

<sup>19</sup> Depuis 2013, les opérations de transbordement des conteneurs maritimes des 2 armateurs présents s'effectuent sur le terminal de Bassens suite à une panne des engins de manutention sur Le Verdon. La reprise du trafic sur Le Verdon, prévue initialement mi-2015, est attendue pour les prochaines semaines. Avant 2013, MSC était présent sur Le Verdon et CMA-CGM sur Bassens.

<sup>20</sup> Les barges fluviales sont ensuite convoyées jusqu'à Langon où le mode routier prend le relais vers les usines Airbus de Toulouse.



Source : site internet GPMB

• **Le terminal de Blaye**

Blaye accueille un terminal spécialisé dans l'exportation de céréales et la réception de vrac liquides du GPM. Il dispose de 3 appontements. Le terminal traite chaque année 300 000 tonnes de marchandises. Ce terminal n'est pas embranché fer<sup>21</sup>, dispose de quais fluviaux et s'étend sur 30 ha.



Source : site internet GPMB

<sup>21</sup> Quelques emprises ferroviaires demeurent sur le terminal, héritage de l'ancienne voie ferrée reliant Blaye à la voie Bordeaux-Saintes.

- **Le terminal d'Ambès<sup>22</sup>**

Le terminal du Bec d'Ambès, situé à l'extrémité nord de la presqu'île d'Ambès et enserrée entre la Garonne et la Dordogne. Plus important terminal du GPMB par le trafic, il constitue le site de stockage principal des hydrocarbures et des produits chimiques du GPMB (Total, EPG, Vermillon). 7 appontements maritimes composent le linéaire de quais. Le terminal assure un trafic de 4 millions de tonnes de marchandises par an (soit la moitié du trafic maritime du GPM).

Ce terminal qui est relié à un pipe, est embranché fer sur la ligne Bassens-Bec d'Ambès et s'étend sur 122 ha et compte une réserve de 40 ha.

La desserte des sites industriels d'Ambès nécessite une revitalisation de la ligne ferroviaire. Celle-ci a été rouverte avec des travaux urgents mais provisoire, mais un projet de rénovation lourde de 20 M€ sur 15 km a été commencé en 2015 (mise en service en 2016) avec un financement européen. Une nouvelle gouvernance a été définie, avec une sortie du RFN, une réduction des règles contraignantes et une nouvelle structure, pilotée par une filiale du port et l'accord de SNCF Réseau. On escompte 300 000 t de trafics, ce qui en fera la ligne la plus chargée d'Aquitaine.

- **Le terminal de Bassens<sup>23</sup>**

Le terminal de Bassens est une composante majeure du système logistique métropolitain. Avec un trafic maritime est de 3,2 millions de tonnes, il se classe derrière le terminal d'Ambès, mais il a un trafic plus diversifié et qui génère plus d'activités industrielles à valeur ajoutée.

Il est composé de plus de 3 km de quais maritimes et accueille des trafics de vracs solides divers manutentionnés (céréales, charbon, produits forestiers, graines oléagineuses, vracs industriels divers et lourds, pneus broyés...). De plus, il accueille actuellement la totalité du trafic de conteneurs maritimes depuis 2013 dont le projet est de le relocaliser sur le terminal du Verdon.

La déconstruction de navires est une activité en développement, permettant de valoriser les cales sèches de Bassens.

Ce terminal est embranché fer sur la ligne Bassens-Bec d'Ambès, dispose de quais fluviaux, et s'étend sur 550 ha.

La zone est saturée, il ne reste que 10 ha, mais on dispose au Nord, de la réserve foncière de Sabarèges (200/300 ha en zones humides inondables) où on pourrait développer 30 à 50 ha et qui est accessible par le pont de la Dordogne et le Pont d'Aquitaine sur la rocade.

---

<sup>22</sup> Le schéma du terminal est proposé page suivante

<sup>23</sup> Le schéma du terminal est proposé page suivante

Approche territoriale de la logistique en Gironde  
DDTM Gironde – Samarçande TLT



Source : site internet du GPMB

- **Le terminal de Grattequina**

Ce terminal d'envergure modeste actuellement (trafics de sables) constitue un espace privilégié de la volonté de développement du GPM au service du territoire métropolitain. Le projet est d'en faire un espace de réception/expédition de colis lourds en lien avec les activités de l'Écoparc de Blanquefort (éoliennes notamment). En complément, des activités de réception de granulats pourraient être accueillies. L'enjeu est important car si l'Aquitaine est équilibrée en production/consommation de granulats, la Gironde est très déficitaire et s'alimente depuis les départements limitrophes uniquement par la route.

Ce terminal n'est pas embranché fer et s'étend sur 200 ha.



Source : site internet GPMB

- **Le foncier sur Bordeaux**

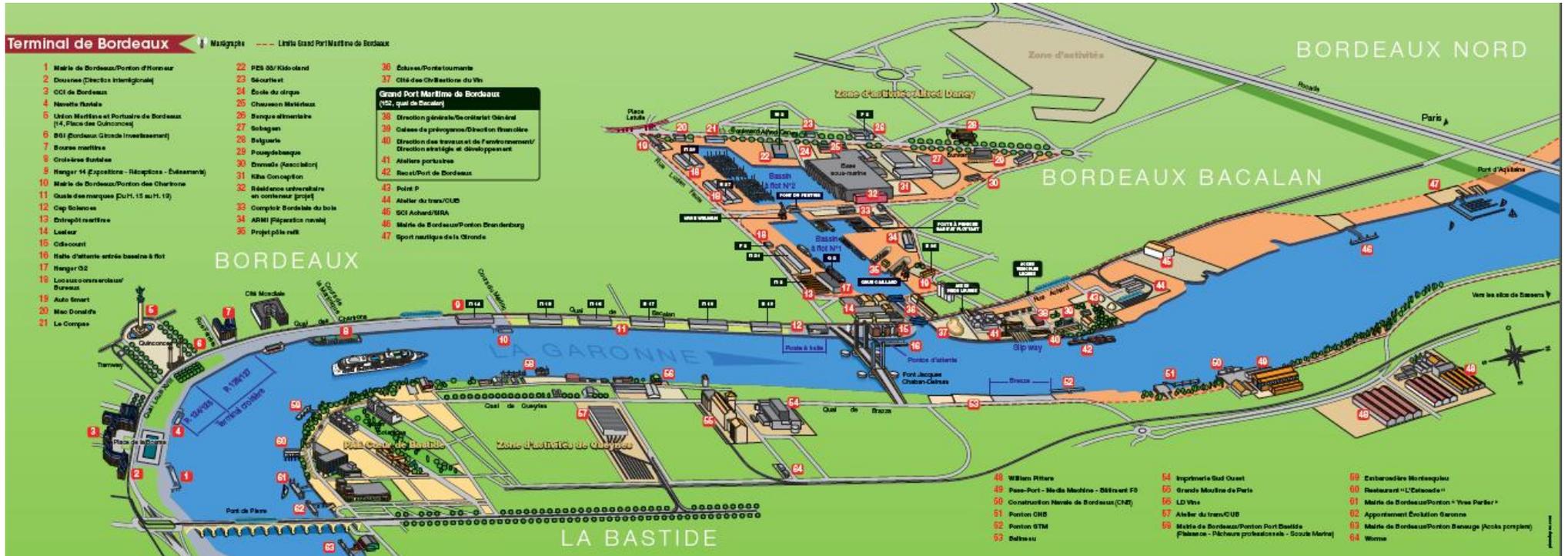
Deux autres terminaux en cœur de Métropole sont rattachés au GPMB et font partie du patrimoine historique de la ville. En matière maritime, il est aujourd'hui à vocation « passagers de croisières » et non plus fret. Il accueille aujourd'hui les services administratifs du GPMB.

Après avoir connu des fortunes diverses, cette zone dont une bonne partie fut longtemps des friches industrielles est intégrée dans le développement urbain de la ville dans le cadre du projet de métropole millionnaire.

Sur le site de Bacalan, les deux formes du bassin à flot devraient accueillir une offre de maintenance de navires de croisières fluviales.

Cet espace, embranché fer uniquement sur la rive droite, s'étend sur 130 ha.

Approche territoriale de la logistique en Gironde  
DDTM Gironde – Samarcande TLT



Source : site internet GPMB

### 2.2.2.3. Les enjeux de développement issus du Projet Stratégique 2015-2020<sup>24</sup>

Le GPMB identifie un certain nombre d'enjeux de développement sur les différents sites composant sont domaine portuaire avec sur :

- Bordeaux-Bastide, terminal croisières pour les passagers.
- Bassens, connexion de la future ZI Sabarèges au ferroviaire ; réorganisation des activités vrac divers avec des parcelles en arrière-plan en rapport avec les trafics effectués en bord à quai ; amélioration de la desserte routière pour fluidifier les trafics.
- Le Verdon : centralisation des conteneurs maritimes sur TCSO avec un objectif de 120 000 EVP à court terme contre 62 000 en 2015 (capacité du terminal de 200 000 EVP) ; développement de plates-formes intérieures (ou ports-sec) connectées au fer et/ou au fluvial. La première sera implantée sur Bruges qui sera reliée au Verdon, suivie potentiellement d'Agen, de la région toulousaine, de Cognac-Angoulême et de Mont-de-Marsan).
- Grattequina, poursuite des investissements pour des importations de granulats et des exportations du pôle énergies renouvelables de l'Écoparc de Blanquefort.
- Volonté de développer la logistique fluviale sur Langon.

Des objectifs par filières complémentaires aux enjeux par terminaux ont été mis à jour avec :

- Céréales, maintien des trafics à 1,4 Mt et augmentation de la part modale du ferroviaire sur les pré-acheminements.
- Hydrocarbures, maintien de la position du GPM et agrandissement de l'hinterland via le ferroviaire.
- Granulats, développement de l'approvisionnement multimodal des grands chantiers de l'agglomération bordelaise.
- Chimie, reconquête des trafics via des démarches commerciales auprès des chargeurs de la région.
- Oléagineux, consolidation de la force du GPM dans le quart Sud-Ouest ; réalisation d'un trafic de 100 000 tonnes maritimes avec Saipol.
- Bois, anticipation des besoins à venir à l'import des industries régionales.
- Affirmation sur les conteneurs en élargissant l'hinterland, en profitant de la hausse démographique de la métropole, en offrant une solution conteneurs avec plus de compétitivité sur TCSO, en organisant des démarches commerciales auprès des IAA (dont les vins et le Cognac qui devraient représenter 40 000 EVP) et enfin, en accueillant un troisième feeder pouvant rassembler les acteurs importants du marché non présents (ex : Maersk, Evergreen et China Shipping).
- Déconstruction, accueil d'un pôle national sur Bassens.
- Filières innovantes à développer et à promouvoir avec l'éolien, les hydroliennes fluviales, les exportations de granulés depuis Bassens pour valoriser la ressource locale, les biocarburants à partir de gazéification et de méthanisation, les exportations de produits valorisables issus des industries aquitaines, devenir un incubateur de projets de logistique urbaine, chimie verte-recyclage-boues de dragage, étudier la création d'autoroutes de la mer.

Suite à la réalisation et la mise en route de TCSO sur l'avant-port du Verdon, **le nouveau grand projet porté par le GPMB est l'élargissement de la Gironde via son projet Gironde XL**. Ce dragage de la Gironde pourrait permettre l'accueil de navires plus importants sur tous l'estuaire jusqu'aux installations portuaires de Bassens et ainsi améliorer sensiblement la compétitivité du Port et des entreprises présentes.

---

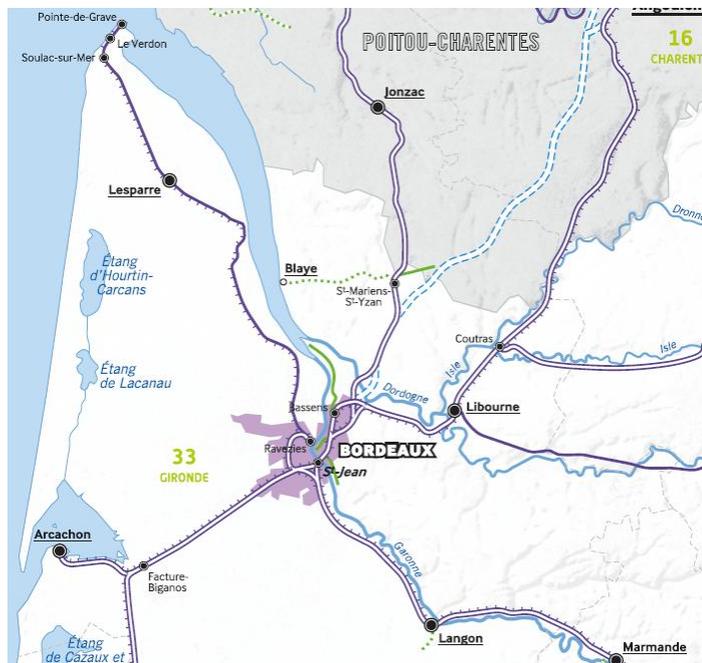
<sup>24</sup> Les GPM français éditent tous les cinq ans un projet stratégique ayant pour objectif de fixer leurs ambitions en matière de développement économique, de construction d'infrastructures et d'environnement. Voir aussi partie 8 et annexe 1.

## 2.2.3. Le transport ferroviaire

### 2.2.3.1. Un réseau et des installations terminales centrées sur la métropole bordelaise

L'étoile ferroviaire bordelaise et son extension à l'Est vers Libourne comporte 4 lignes principales.

#### L'étoile bordelaise, la connexion à l'isthme français



Fond de carte : SNCF Réseau

#### La ligne Bordeaux – Paris, Corridor atlantique vers Paris au Nord et vers la Péninsule Ibérique au Sud

L'axe Paris – Bordeaux constitue l'armature principale du réseau ferroviaire aquitain et son axe le plus performant. Corridor Européen de Fret, cette ligne devrait en outre bénéficier des principaux efforts européens pour construire un réseau de qualité et interopérable « *Le réseau central [dont le corridor Atlantique] se compose des parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de la politique du réseau transeuropéen de transport [...] : les investissements concerneront la modernisation de l'infrastructure existante, la construction de chaînons manquants notamment aux tronçons transfrontaliers, et la suppression des goulets d'étranglement* ». A ce jour l'axe n'est, à l'échelle européenne, ni continu ni interopérable en raison notamment de la différence d'écartement entre les réseaux français et ibérique qui impose des opérations de transbordement à la frontière<sup>25</sup>. Les améliorations nécessaires pour mettre l'axe aux normes attendues sont principalement à réaliser sur la partie espagnole (qui n'est pas à écartement UIC, qui présente des sections en voies uniques non électrifiées et des déclivités importantes limitant le tonnage transporté).

En France, la ligne est électrifiée à double voie et l'axe permet la circulation de trains de 750 m<sup>26</sup> avec une charge à l'essieu est de 22,5 tonnes. Certaines sections sont au gabarit GB1 mais quatre tunnels importants<sup>27</sup> limitent la circulation au gabarit GB toutefois tout-à-fait suffisant pour la circulation des trains du conventionnel et des trains du transport combiné. La relance depuis fin 2015, d'une réflexion sur une nouvelle Autoroute Ferroviaire Atlantique ouvrira en outre de manière corollaire une réflexion sur la mise au gabarit GB1 de l'axe ou de l'itinéraire par Saintes. Sur sa partie française et hors ses 30 derniers kilomètres avant la frontière espagnole, le Corridor est une ligne sans rampes discriminantes<sup>28</sup>.

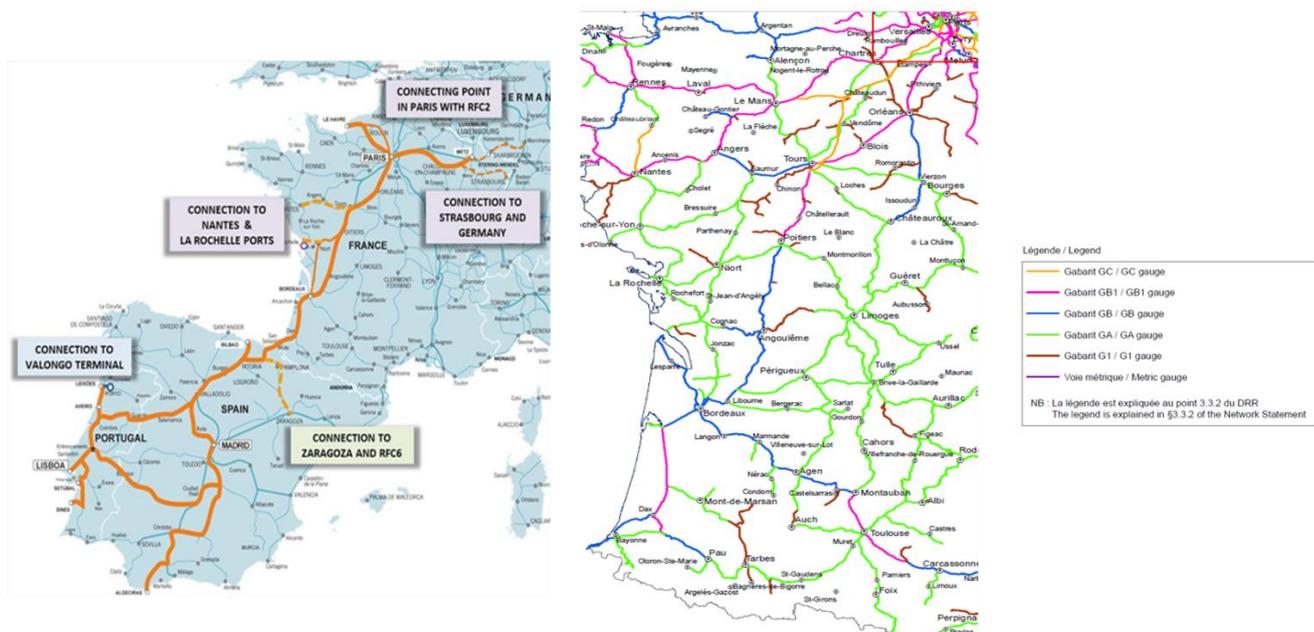
<sup>25</sup> Changement d'essieux ou transbordement wagon/wagon ou wagon/camion pour les solutions multimodales.

<sup>26</sup> Dans le cadre de l'autoroute ferroviaire, il était prévu des convois de 1000 m à 2019 sur l'itinéraire via Niort.

<sup>27</sup> Tunnel des Bâchées 427 m, des Plans 504 m, d'Angoulême 779 m et du Livernant 1467 m

<sup>28</sup> Une rampe plus forte de 10°/°° existe sur la partie Dax / Hendaye

### Corridor Atlantique et gabarit de la ligne

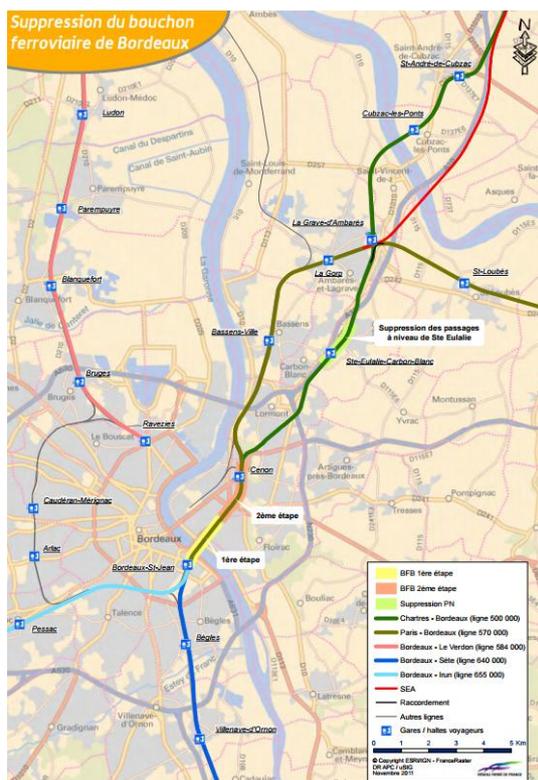


Source : SNCF Réseau

En Aquitaine, le Grand Port Maritime de Bordeaux fait partie du réseau central. A ce titre, il peut prétendre aux financements européens d'opérations visant à accroître le recours aux modes alternatifs. Il a d'ailleurs mobilisé ce financement pour la rénovation de la ligne du Bec d'Ambès et de la ligne Auch-Agen.

Sur la partie française de l'axe, des renouvellements de voies, la modernisation du complexe Hendaye-Irun et, avant l'abandon de l'Autoroute Ferroviaire, la mise au gabarit GB1 de la totalité de l'axe étaient prévus. Une des améliorations notables demeure la poursuite des travaux de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux.

### Poursuite de la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux – Phase 2



Source : SNCF Réseau

### **Ligne Bordeaux-Agen-Toulouse.**

Voie structurante du réseau ferré national, elle en possède toutes les caractéristiques : double voie électrifiée, gabarit GB, charge à l'essieu de 22,5 t. A cette voie majeure s'ajoutent des voies affluentes du réseau capillaire fret : Port-Sainte-Marie vers Condom et Agen - Auch. Ces deux lignes présentent des caractéristiques communes à la majorité des voies secondaires fret : elles sont à voie unique, non électrifiées, au gabarit GA. La charge à l'essieu est par ailleurs limitée à 20 tonnes sur la ligne Port Sainte-Marie – Condom mais à 22,5 tonnes sur Agen-Auch. Ces lignes secondaire fret posent, comme partout ailleurs en France, une question d'équilibre entre, d'une part, le coût de leur maintenance voire des travaux nécessaires à leur modernisation (parfois condition du maintien de trafics) et, d'autre part, les trafics qui y circulent et ce qu'ils rapportent. De sorte que cette problématique a poussé l'Etat, notamment au travers de la conférence ministérielle périodique pour le fret ferroviaire, à rechercher pour ces lignes un nouveau modèle économique. Celui-ci s'appuie sur une participation notable de l'ensemble des acteurs locaux au financement de la rénovation du réseau capillaire. Chargeurs et collectivités territoriales sont ainsi fortement sollicités. Les ports, parce que ces voies secondaires permettent de desservir directement leurs terminaux ou parce que celles-ci desservent des territoires éloignés, mais clients du port (activités céréalières sur la ligne Auch-Agen par exemple), sont également parties prenantes du financement voire d'un nouveau modèle de gouvernance de ces voies (susceptibles de sortir du RFN). Les exemples de la ligne Auch-Agen<sup>29</sup> et surtout de la ligne du Bec d'Ambès, qui regroupe les principales Installations Terminales Embranchées actives de Gironde, témoignent de la mise en œuvre de ce nouveau modèle.

A ces lignes en circulation s'ajoutent des lignes non actives : Nérac – Mézin, Marmande – Casteljaloux et Langon – Fargues. Leur réactivation supposerait des investissements importants de régénération (au minimum de 15 millions d'euros).

### **La ligne Bordeaux-Saintes.**

Cette ligne est à double voie, non électrifiée, au gabarit GA. Pour les frets de/vers le Nord, elle est accessible (depuis la ligne Paris-Bordeaux) via la gare Saint-Jean avec un changement de locomotive en gare. Le développement prévu des TER pourrait fortement limiter les capacités sur cette ligne.

Il conviendra de suivre les réflexions sur le devenir d'une nouvelle autoroute ferroviaire Atlantique et les choix d'itinéraires qui seront fait dans ce cadre. Il est probable que ce service passe par le corridor Atlantique mais s'il passait par l'itinéraire Niort – Saintes, des travaux permettant de mettre la voie aux gabarit GB1 seraient nécessaires de même que le développement de sillons pour le fret.

### **La ligne Bordeaux-Le Verdon.**

La ligne est à double voie électrifiée jusqu'à Ravezies puis à voie unique électrifiée. Elle présente une charge à l'essieu de 22,5 tonnes avec une rampe caractéristique de 10°/00 au-delà de Ravezies. Au gabarit GB elle permet la circulation des trains du conventionnel et du combiné (pour lesquels le GB tend à s'imposer comme une norme).

Sur la section de ligne de ceinture de Bordeaux (partie électrifiée à double voie) la voie a été modernisée sur la quasi-totalité du linéaire en 2010 dans le cadre du CPER, mais la caténaire midi est vieillissante. Sur la partie Ravezies – Pointe de Grave, la voie a été modernisée en 2005 entre Pauillac et le Verdon, la caténaire midi est vieillissante mais a été renforcée au Nord de Pauillac à l'occasion des travaux de modernisation en 2005 et un plan d'action a été réalisé en 2014. La présence de zones marécageuses nécessite des efforts supplémentaires en entretien<sup>30</sup>.

La ligne est circulée par des trafics voyageurs, mais des capacités résiduelles existent pour redéployer une offre de navette entre la plate-forme de Bruges et le terminal du Verdon, navette qui a existé mais qui a été abandonnée – reprise – abandonnée plusieurs fois.

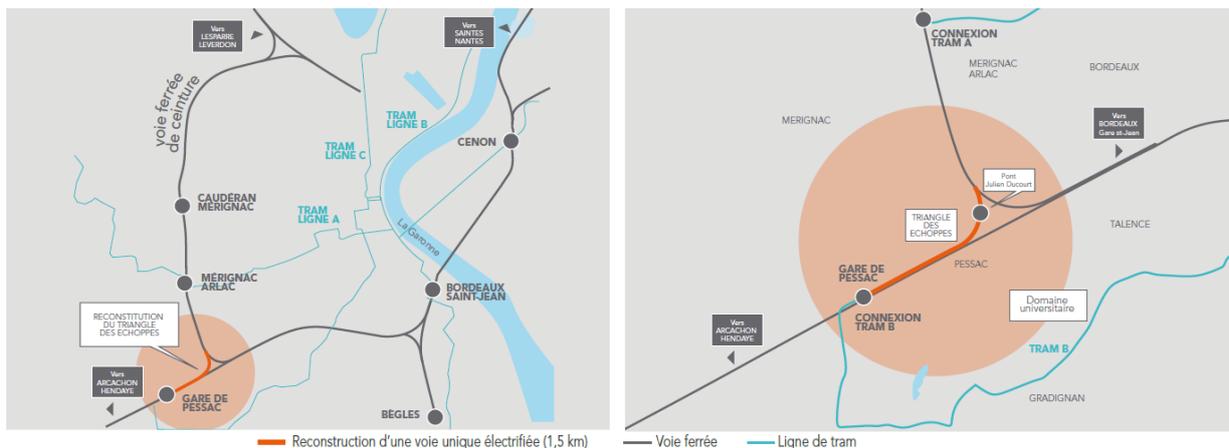
<sup>29</sup> La ligne entre Agen et Auch a fait l'objet d'un engagement de SNCF Réseau en 2014 (pour 1,2 million d'euros), afin d'effectuer des opérations de régénération et permettre le maintien temporaire du trafic après une crue du Gers mais un plan de régénération d'une plus grande envergure doit être mis en place afin d'assurer la pérennité de la ligne. Les travaux sont estimés à 15 millions d'euros (changement des traverses et des ballasts, consolidation des piles de ponts et de viaducs). Des potentiels ont été mis en avant par les porteurs de ce projet. Ils concernent des céréales (Gersycoop à Fleurance et Auch, Val de Gascogne à Sainte-Christie).

<sup>30</sup> Source SNCF Réseau, comité de ligne avril 2015

Le projet du port et de son partenaire Europorte est de redéployer cette navette à très court terme dans le cadre de la reconcentration des trafics conteneurs sur le site du Verdon. 2 allers/retours<sup>31</sup> par jour sur 5 jours seraient prévus en phase de redémarrage, le service pourrait être augmenté par la suite pour atteindre 5 A/R sur 6 jours.

La reconstitution du triangle des échoppes permettra parallèlement (si des besoins existent) de desservir directement les ITE de la ligne Pessac – Facture – Arcachon à partir des terminaux portuaires de la rive gauche. Dans l’hypothèse de la création d’un embranchement (à réaliser donc à étudier spécifiquement) sur la zone de Cestas, le triangle des échoppes permettra de recevoir par train, des conteneurs du Verdon sans repasser par Saint-Jean. Fermé depuis 1951, le raccordement ferroviaire entre la voie de ceinture de Bordeaux et la gare de Pessac va être reconstitué (1,5 km de ligne au niveau du triangle des échoppes à Pessac)<sup>32</sup>.

### Reconstitution du triangle des échoppes



Source : SNCF Réseau

### La ligne du Bec d’Ambès

A ces lignes s’ajoute une ligne secondaire fret desservant le **Bec d’Ambès**. Ligne fret la plus chargée de la région, elle dessert les principales ITE industrielles de Gironde. Sur 15 km, elle bénéficie en 2016 de travaux de renouvellement qui conduisent à sa fermeture pendant 5 mois. A l’issue des travaux, la ligne retrouvera une vitesse nominale de 50 km/h contre 20 km/h actuellement. L’enveloppe budgétaire, de 20 millions d’euros, est abondée par l’Etat à hauteur de 30 %, le Conseil Régional à hauteur de 28 %, l’Europe à hauteur de 20 %, SNCF Réseau à hauteur de 12 %, Bordeaux Métropole à hauteur de 10 %<sup>33</sup>. 300 000 tonnes circulent (hors travaux) sur cette ligne.

### Travaux prévus sur la ligne du Bec d’Ambès

Source : GPMB



<sup>31</sup> Trains de 400 mètres, 20 wagons

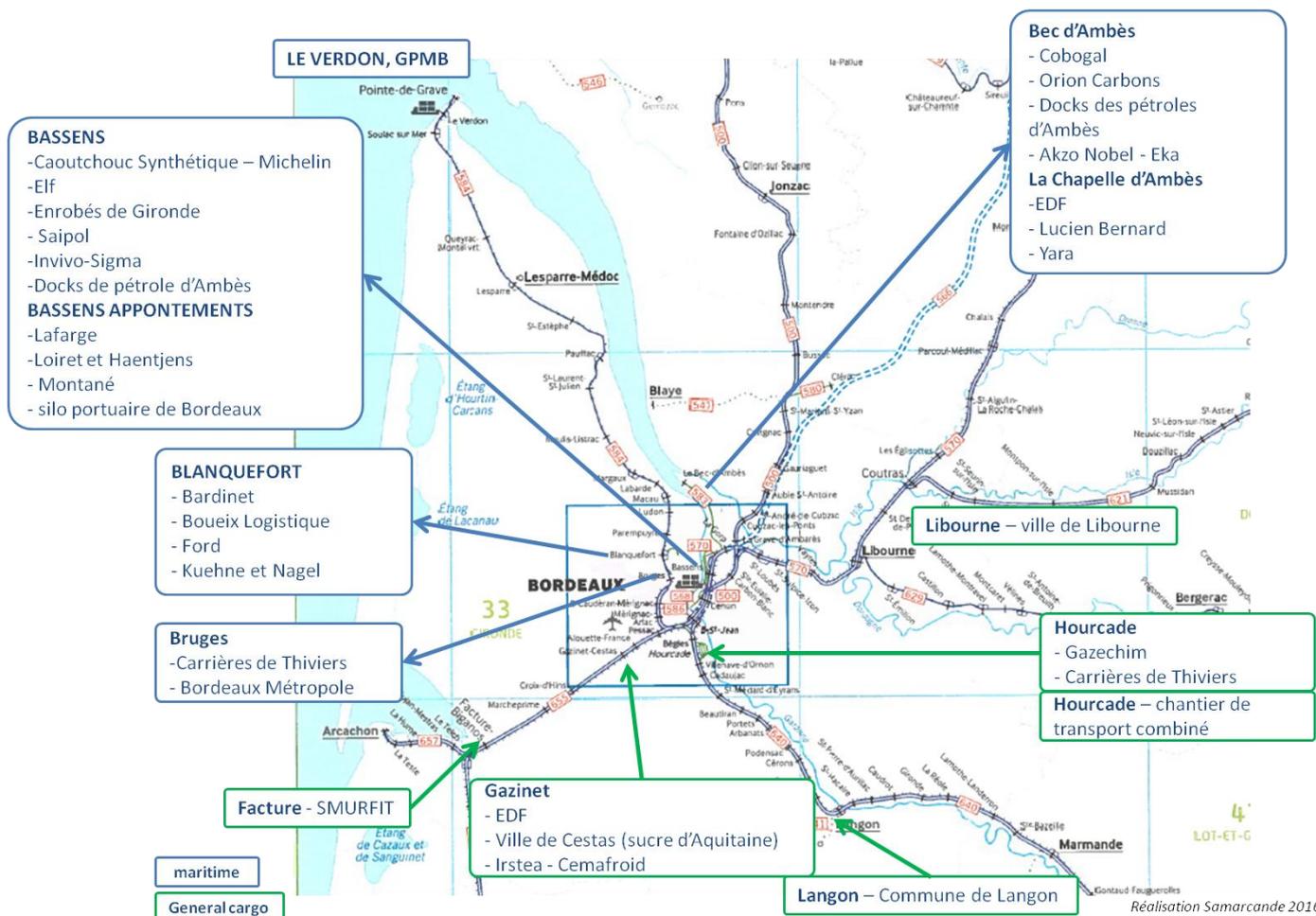
<sup>32</sup> Afin de permettre aux trains de circuler à nouveau, un pont ferroviaire au-dessus de l’avenue Jean-Jaurès a été construit. En gare de Pessac, le quai voie 2 a été prolongé afin de faciliter l’accès aux trains par les voyageurs. Source SNCF Réseau

<sup>33</sup> Projets et activités 2016 SNCF Réseau en zone Aquitaine, dossier de presse janvier 2016

### 2.2.3.2. La connexion du territoire au réseau

La région Aquitaine compte 78 ITE sous convention. Avec 6,8 ITE pour 100 kilomètres de voies, elle présente une densité d'ITE légèrement inférieure à la moyenne nationale (7). Le pôle de Bordeaux est marqué par une forte présence des ITE portuaires (sur RFN<sup>34</sup>), en particulier de la chimie. Hourcade et Bruges accueillent par ailleurs des activités de transbordement de granulats.

Carte des ITE existantes sous convention en Gironde<sup>35</sup>



### 2.2.3.3. Des trafics essentiellement centrés sur le portuaire

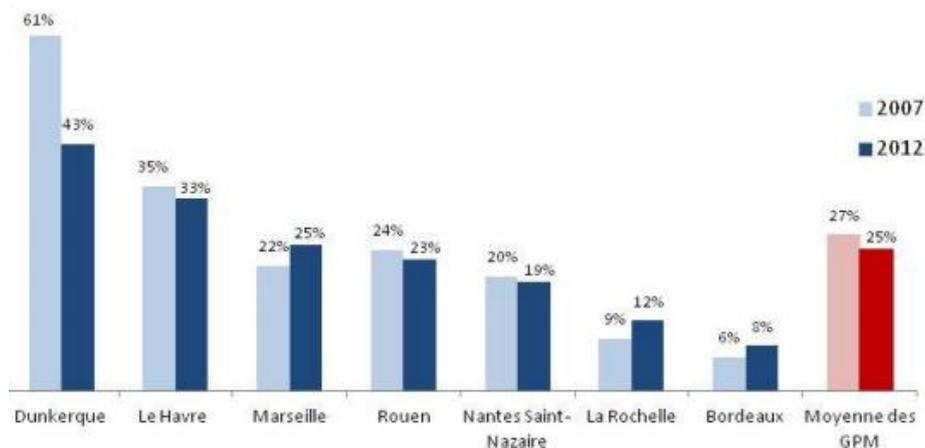
#### Le transport ferroviaire sur le GPMB

En 2012, le mode routier était largement majoritaire avec près de 90% du trafic acheminable. Le ferroviaire traitait environ 5% des trafics et le fluvial (2%), le pipeline (3%).

<sup>34</sup> Réseau Ferré National

<sup>35</sup> Il n'est pas possible de quantifier les trafics et de distinguer les ITE avec ou sans trafics.

### Part modale des trafics non routiers en 2012



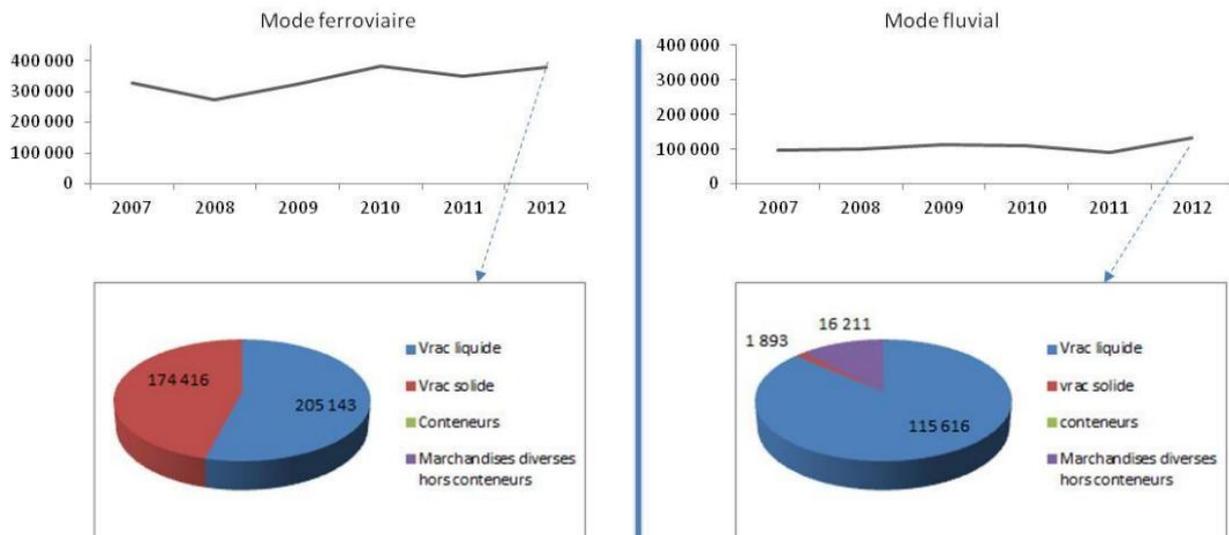
Source : Medde dans Projet stratégique 2014-2019, GPMB

### Parts modales des trafics terrestres du port de Bordeaux

Mode de transport terrestres (données 2012)	Total tonnes	%	Tonnes en sortie	Tonnes en entrée
Fer	379.559	5%		
Route	6.401.996	90%		
Oleoduc	207.263	3%		
Fluvial	133.720	2%		
Total transport terrestre	7.122.538	100%		
Sans transport terrestre	1.069.800	0		
TOTAL Trafic de marchandises	8.192.338	0	6.000.470	2.191.868

source : GPMB

### Evolution des tonnages ferroviaires et fluviaux



Source : Projet stratégique 2014-2019, GPMB

En plus de ces trafics, le GPMB lancera un nouveau service de navette ferroviaire à haute performance entre le terminal conteneurs du Verdon et Bruges à raison de 2 allers/retours quotidiens au début de son activité (soit 60 000 EVP) jusqu'à 5 allers/retours quotidiens en période optimale (soit 120 000 EVP).

## Les trafics ferroviaire conventionnels hors port

Le département de Gironde est un département assez pauvre en trafics ferroviaires en dehors des trafics en lien avec le port et les trafics maritimes. On recense néanmoins quelques trafics exclusivement en train entier (le wagon isolé étant utilisé uniquement pour des trafics portuaires) :

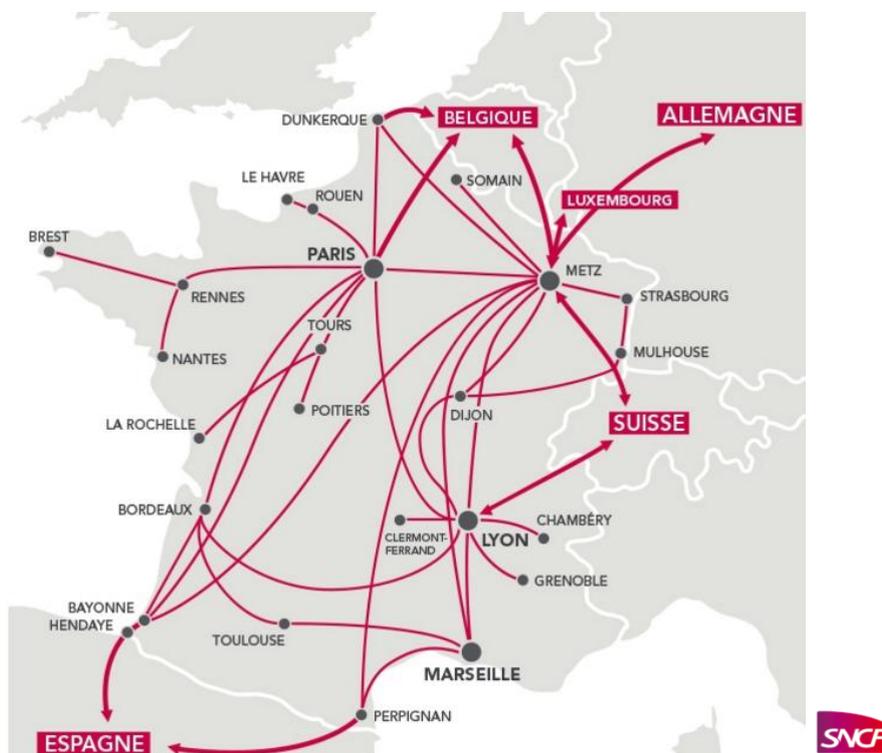
- Des trafics pour des approvisionnements de granulats et de matériaux de chantier sur la métropole bordelaise à Hourcade, Euratlantique, Bruges et sur Bassens ;
- Des trafics d'approvisionnement pour un acteur du bois/papier sur la ligne Bordeaux-Hendaye.

Les principales entreprises ferroviaires sont présentes sur le territoire : SNCF, Colas Rail (pour des trafics de matériaux), ECR (notamment sur des trains du transport combiné<sup>36</sup>), Europorte (titulaire en charge de l'exploitation des terminaux du Verdon) sur le port. L'OFP Sud-Ouest (dont les actionnaires sont notamment des industriels et des céréaliers, la CCI du Pays Basque et ECR) ambitionne par ailleurs de capter des trafics de/vers Bordeaux. L'absence de système statistique d'observation du transport ferroviaire ne permet pas d'identifier les trafics et les parts de marché par acteur. La part de la SNCF s'établirait néanmoins autour de 70 %.

De manière générale, la majorité des trafics ferroviaires girondins sont réalisés en trains entiers (trains du transport combiné, trains de granulats et de céréales notamment). Les trafics diffus, en wagons isolés, ont particulièrement souffert de la crise traversée par le transport ferroviaire et des orientations stratégiques de la SNCF (reconcentration sur des trafics massifiés et rentables) tandis que les opérateurs alternatifs se sont également essentiellement positionnés sur du train entier. Le Multi-Los-Multi-Clients (MLMC) mis en place par la SNCF en substitution du lotissement (et en parallèle de solutions clientes) traite, sur Bordeaux, essentiellement des trafics de la chimie en lien avec les installations industrialo-portuaires du Bec d'Ambès. Les opérations liées au MLMC sont traitées sur le triage d'Hourcade.

En France, les trafics de wagons isolés sont passés d'environ 750 000 à 250 000 wagons (en 2011) et représenteraient aujourd'hui, selon la SNCF, environ 180 000 wagons (données 2015, site Fret SNCF – MLMC).

### Plan de transport du MLMC, SNCF



<sup>36</sup> Trains T3M

## Le chantier de transport combiné rail-route d'Hourcade

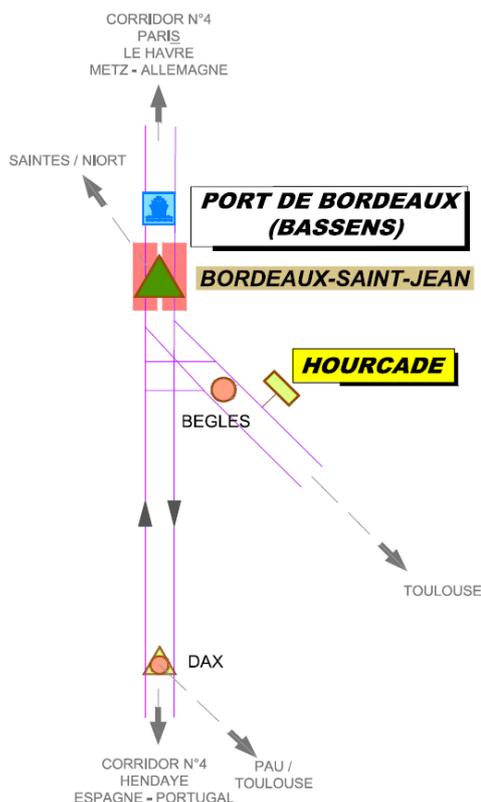
Le chantier d'Hourcade est implanté sur 14 hectares. Il bénéficie de voies longues : 7 voies d'une longueur de 700 à 730 mètres organisées autour de cours de deux à trois voies par cours. Positionné sur la ligne Bordeaux-Toulouse, il est adossé au faisceau d'Hourcade et raccordé à la tête Nord du triage. L'entrée sur le chantier s'effectue par une voie de 979 m.

Un seul acteur – Naviland Cargo - opère sur la plate-forme où il traite ses propres trains et les trains d'autres acteurs (qui commercialisent des services mais sans moyens de traitement sur Hourcade).

Historiquement deux opérateurs étaient présents : Naviland Cargo et Novatrans. A ces deux acteurs s'est ajoutée la présence de T3M durant les années 2000 et de Forwardis (filiale SNCF) en 2015 avec une liaison bi-hebdomadaire de 37 wagons avec Saragosse, fréquence prochainement augmentée à 3 rotations hebdomadaires.

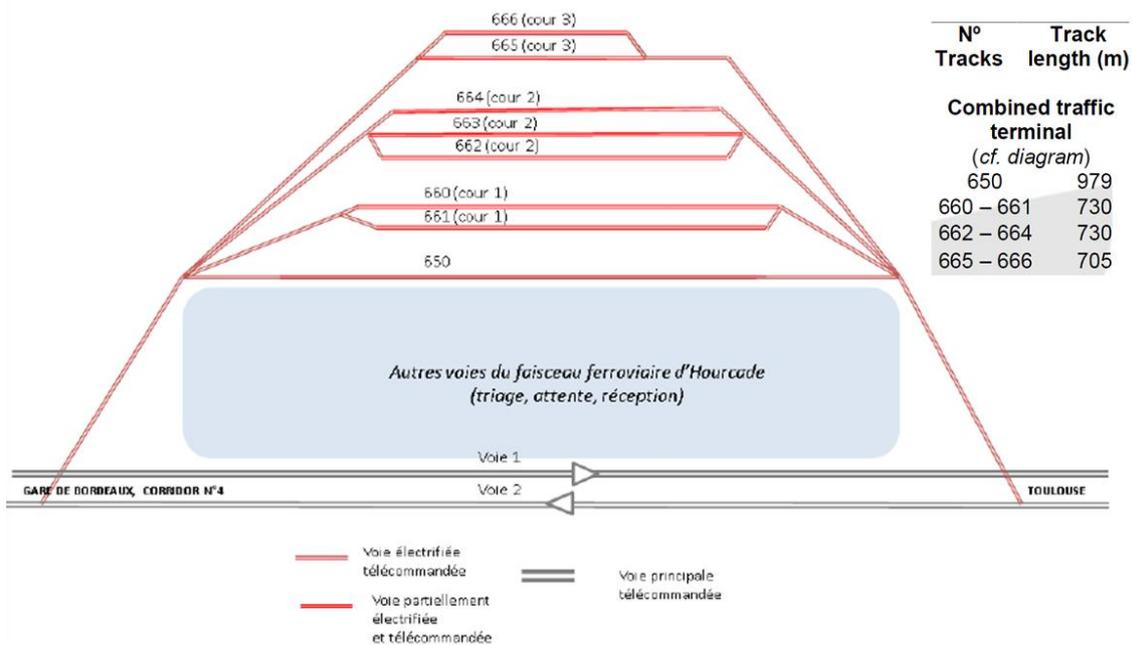
A ce jour, Naviland opère sur le chantier pour son propre compte et pour T3M et Novatrans (qui a quitté le chantier, au sens de son exploitation, après le rachat par le groupe Charles André). Le trafic sur le chantier d'Hourcade est d'environ 70 000 EVP dont 50 000 EVP maritimes (Naviland Cargo) et environ 20 000 EVP réalisés en caisses-mobiles (trafics continentaux) pour T3M et Novatrans. Les trafics maritimes traités sur Hourcade (50 000 EVP) sont des trafics qui « échappent » au port de Bordeaux.

### Schéma du positionnement ferroviaire du chantier d'Hourcade



Source : CID

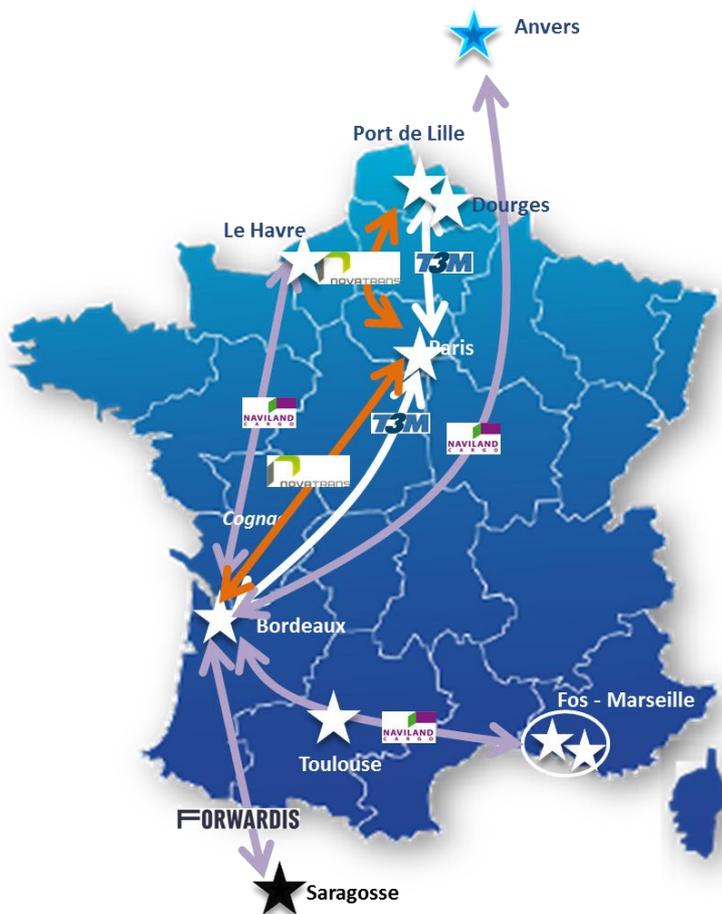
Schéma du chantier de Bordeaux - Hourcade



Source : CID

Liaisons de transport combiné départ/arrivée Hourcade (service en Janvier 2016)

Service : 5 jours / 7 sur chaque relation (hors Saragosse bi-hebdomadaire)



Réalisation : Samarcande (2016)

L'opérateur Ferrovergne - Combronde a souhaité s'implanter sur le chantier. Il est actuellement en recherche d'un site pour implanter une activité combinée.

Dans l'avenir, sur Bordeaux comme sur les autres chantiers, SNCF Réseau souhaite pouvoir distinguer le métier de gestionnaire de chantier / manutentionnaire et celui d'opérateurs commercialisant des services sans moyen de manutention. Cette option était d'ailleurs prévue à l'époque où la SNCF était majoritaire dans le capital de Naviland Cargo et de Novatrans, elle indiquait la voie de chantiers dits « ouverts ». Des Appels à Manifestation d'Intérêt étaient prévues et pourraient être encore activées chantier par chantier, à chaque fois pour l'intégralité d'un chantier. Ce modèle s'oppose à la conception historique des chantiers avec « 1 opérateur – 1 cour dédiée ». Visant une meilleure utilisation des chantiers (moins de neutralisation d'espace), ce modèle peine à s'imposer sur les chantiers « anciens ». Sur des chantiers plus récents ou ré-ouverts, la gouvernance est différente<sup>37</sup>.

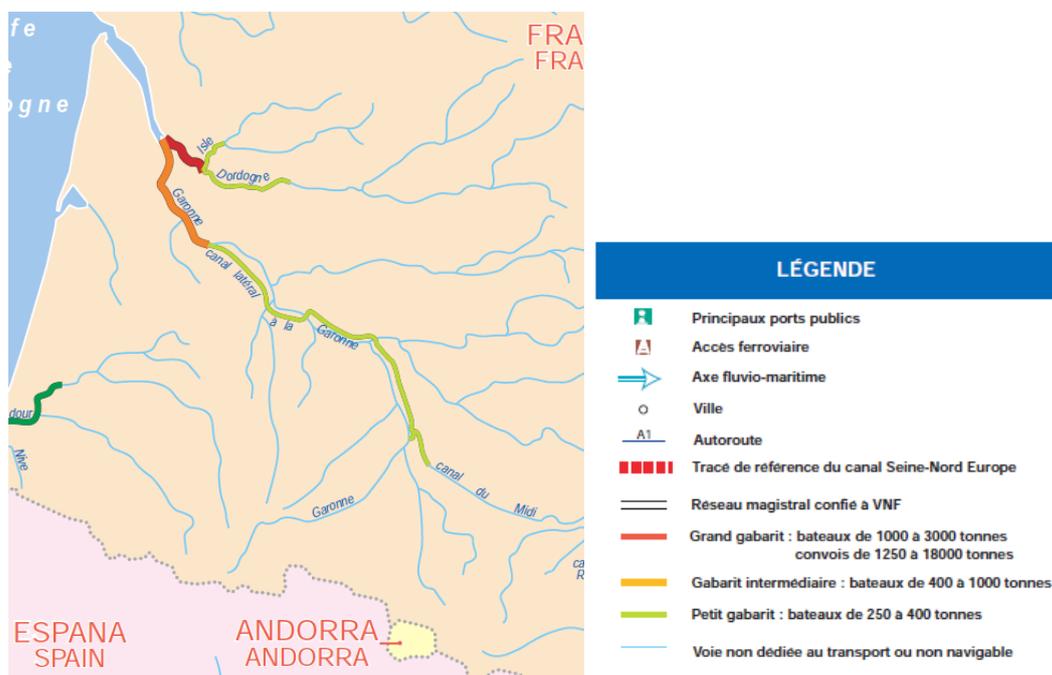
## 2.2.4. Le transport fluvial

### 2.2.4.1. Un réseau navigable structuré par l'estuaire de la Gironde

L'estuaire de la Gironde permet l'accueil de barges fluviales fret sur toute sa longueur de 66 km pour 2h30 de navigation entre Le Verdon et Bec d'Ambès. Il dispose de 3 terminaux portuaires avec Le Verdon et Pauillac sur la rive gauche et Blaye sur la rive droite. A son extrémité aval, deux axes de dessertes fluviales le complètent avec :

- La Garonne sur 72 km du Bec d'Ambès à Castets-en-Dorthe (à une dizaine de kilomètres à l'Est de Langon) pour 4h30 de navigation (convois de 1000 à 1500 tonnes). Cette partie navigable du fleuve majeur du Sud-Ouest se prolonge ensuite avec le Canal Latéral à la Garonne jusqu'à Toulouse sur 193 km et 53 écluses avec une rupture de charge nécessaire à Castelsarrasin du fait de l'arrêt de la pente d'eau de Montech. Les convois peuvent être chargés de 350 tonnes maximum.
- La Dordogne sur 47 km entre Bec d'Ambès et Libourne pour 3h de parcours. Le gabarit maximal est de 3 000 tonnes sur cette section. La possibilité de trafics fluviaux se poursuit sur quelques kilomètres pour des gabarits de 250 à 400 tonnes sur la Dordogne et l'Isle.

#### Zones navigables sur le réseau du Sud-Ouest Français



Source : VNF

<sup>37</sup> Par exemple, LDCT associant plusieurs acteurs (mais Novatrans à 95 %) sur Dourges, CCI de Meurthe et Moselle sur Nancy-Champigneulles après AMI.

### 2.2.4.2. Des trafics faibles et centrés sur l'aéronautique complétés par des projets

Les trafics de marchandises opérés par le mode fluvial dans le département sont très faibles avec, pour la période 2009 à 2013, 245 000 tonnes transportées sur 3 filières<sup>38</sup> : aéronautique (colis lourds pour Airbus), le BTP et les céréales.

Une étude de VNF sur les opportunités de développement du fret fluvial entre la Gironde et Toulouse<sup>39</sup> a ciblé 27 acteurs potentiellement intéressés par des solutions fluviales représentant 2,48 millions de tonnes vrac et conteneurs par an sur 50 origines/destinations différentes. 69% de ces tonnages ciblés sont issus des granulats et 13% de déblais de chantiers. **77% de ces trafics concernent la métropole bordelaise, soit 1,9 millions de tonnes.**

Bien qu'important, ces données sont des tonnages potentiels et ne pourront tous être captés par le fluvial, eu égard à des solutions économiques trop coûteuses.

### 2.2.5. L'aérien

**Le fret aérien est présent sur la zone Aéroport de Mérignac** et est constitué de 8 500 m<sup>2</sup> d'entrepôts pour 3 300 m<sup>2</sup> de bureaux. Y sont présents 15 transitaires, 4 compagnies de courrier/fret express et 4 compagnies aériennes disposant de capacités d'embarquement de fret<sup>40</sup>.

**L'aéroport a assuré un trafic de 9 770 tonnes en 2015 pour une croissance de +16,2% par rapport à 2014. Il était en 2015 le 8<sup>ème</sup> aéroport de fret de Province.** Le fret express représente 73% des tonnages et le fret humanitaire spécifique à Médecins Sans Frontières, qui possède sa plate-forme logistique mondiale à Mérignac, assure 470 tonnes<sup>41</sup> de trafic.

**Trafics de fret aériens par aéroports en France en 2014 (en tonnes)**

Aéroports	Trafics
Paris CDG	1 896 433
Paris Orly	103 706
Toulouse	58 827
Marseille	53 345
Lyon	47 062
Bâle-Mulhouse	42 410
St Nazaire	21 268
Nice	15 305
Rennes	10 343
Nantes	9 204
Bordeaux	8 407

Source : Union des Aéroports Français (2015)

<sup>38</sup> Source : SYSTRA, 2015, *Etude d'opportunité de solutions fluviales pour la logistique urbaine*, CUB

<sup>39</sup> Source : BEM, CTS, 2016, *Stratégie de développement d'une offre de fret sur le canal de Garonne et la Garonne*, VNF, GPMB, CR Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon, CR Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes

<sup>40</sup> Source : site internet de l'Aéroport Bordeaux-Mérignac

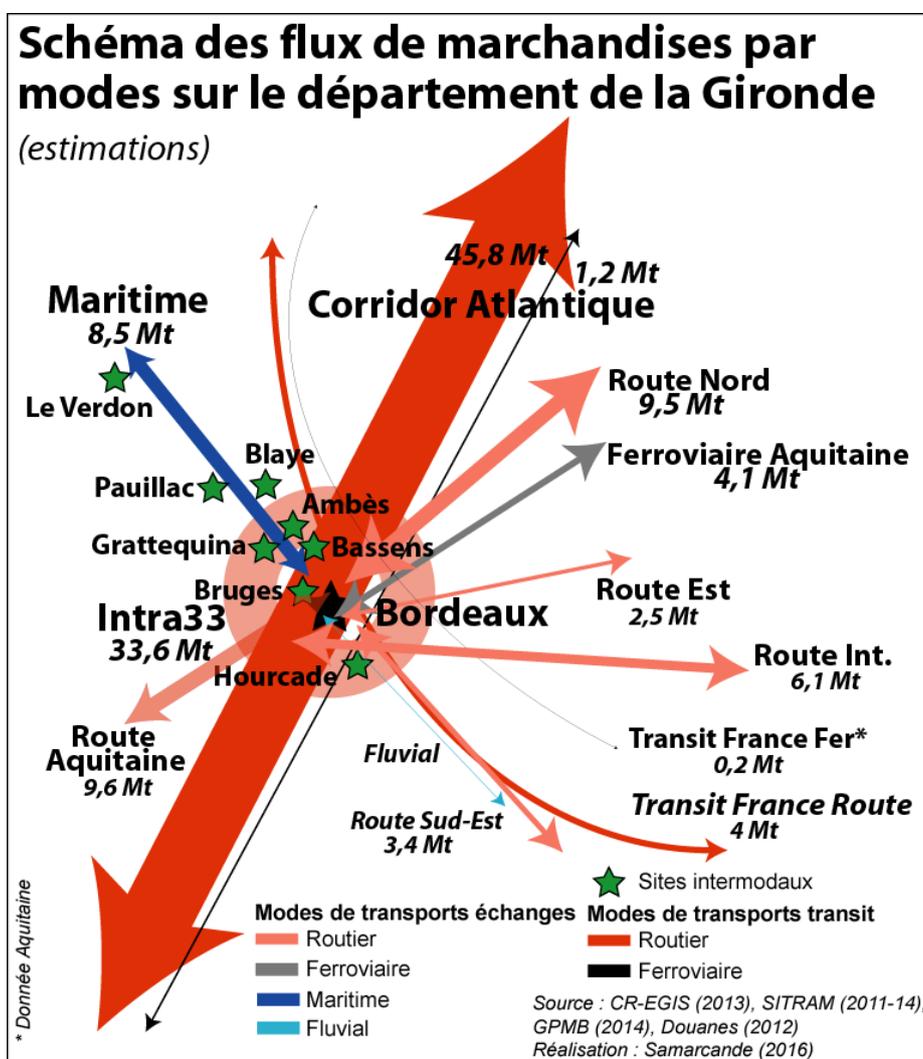
<sup>41</sup> Source : « Fret aérien : l'aéroport de Bordeaux espère franchir un nouveau cap », 23/02/2016, [www.wk-transport-logistique.fr](http://www.wk-transport-logistique.fr)

## 2.2.6. Un système de transport multimodal essentiellement routier

**Le système de transport de marchandises girondin cumule 128,3 Mt de trafic, échanges et transit confondus.**

Les échanges constituent 77,3 Mt, soit 60,2% des trafics globaux. L'intra départemental, de grande proximité, représente 33,6 Mt, quasi-exclusivement par la route et les échanges avec l'Aquitaine 9,6 Mt. Les acheminements avec les autres régions françaises, plus importants en distance, cumulent 19,5 Mt. Le mode portuaire constitue le deuxième mode de transport avec 8,5 Mt.

Le transit est composé de 51,2 Mt. **Au cœur des transits, le Corridor Atlantique sur la Gironde, composé d'acheminements allant de la Péninsule Ibérique au reste de l'Europe, domine la structure des flux de marchandises avec 47 Mt** (route + fer). Un des grands enjeux de ces flux massifs, porteurs d'opportunités mais pouvant être ressentis comme une nuisance certaine pour les départements traversés (pollution de l'air, encombrements routiers, sécurité routière,...), dont la Gironde, est le report modal vers les modes alternatifs tels que le maritime avec par exemple des autoroutes de la mer depuis les ports espagnols et le ferroviaire.



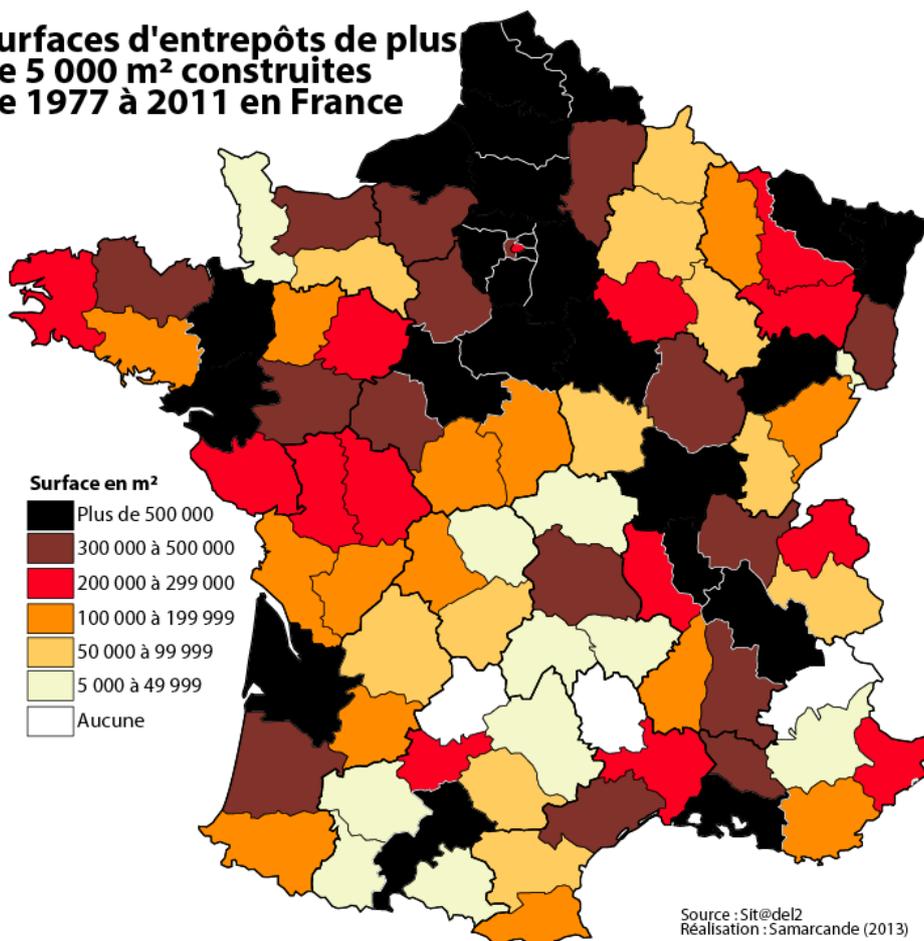
## 2.3. L'offre foncière logistique

### 2.3.1. Dynamique logistique immobilière en Gironde<sup>42</sup>

De 1976 à 2015<sup>43</sup>, le total de surfaces d'entrepôts commencées en Gironde s'élève à près de **1,2 million de m<sup>2</sup>**. La **moyenne annuelle départementale sur cette période est de 29 941 m<sup>2</sup>**.

**Entre 1977-2011<sup>44</sup>, la Gironde a vu se développer près d'1 million de m<sup>2</sup> sur son territoire, soit la 13<sup>ème</sup> dynamique nationale sur la période. Le parc immobilier logistique bâti pendant cette période en Gironde représente 55,2% de la dynamique aquitaine (1,8 millions de m<sup>2</sup>) et 2,3% de la dynamique nationale (44,2 millions de m<sup>2</sup>). Elle se situe derrière les plus grands espaces logistiques nationaux tels que les départements franciliens, du Nord-Pas-de-Calais, des Bouches-du-Rhône, de l'Isère et du Loiret notamment.**

#### Surfaces d'entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup> construites de 1977 à 2011 en France



Sur le territoire girondin, cette dynamique immobilière a connue des évolutions spatiales, bien concentrée essentiellement sur le territoire du SYSDAU, et temporellement contrastées.

#### 2.3.1.1. La dynamique logistique dans le temps de 1976 à 2015

La construction de surfaces de stockage dans le département n'a pas été homogène dans le temps au cours de la période d'étude. Il existe, comme dans d'autres territoires, des différences de dynamisme selon les années, allant du simple (6 840 m<sup>2</sup> en 1984) à 11,5 fois supérieur (78 870 m<sup>2</sup> en 1992). Ainsi, 6 phases peuvent être identifiées :

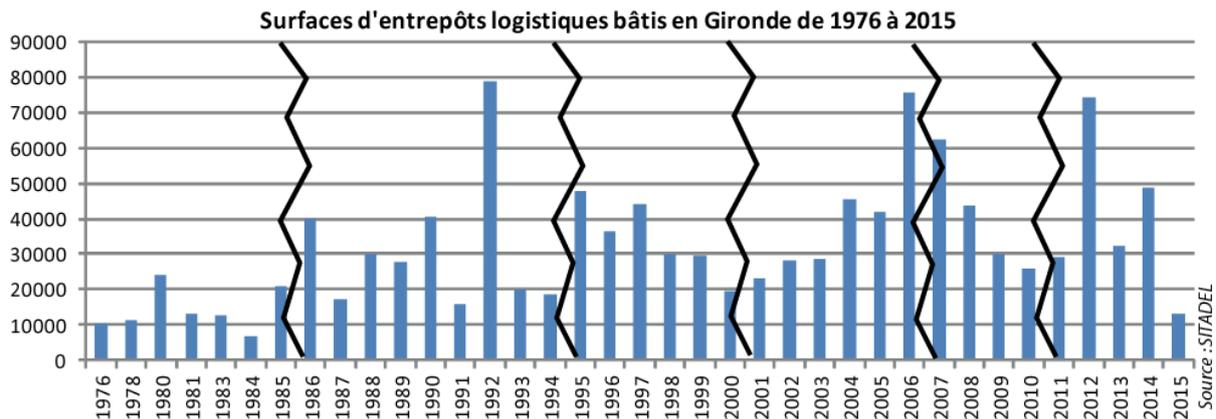
- 1976-1985, une période de stabilité à un niveau faible, de 6 800 à 24 000 m<sup>2</sup>.

<sup>42</sup> Analyse menée sur les opérations d'entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup>.

<sup>43</sup> Dernière donnée disponible issue de la base SITADEL fournie par la DDTM 33.

<sup>44</sup> Données Samarcande issues de la base SITADEL fournie par le MEDDE.

- 1986-1994, une période plus accidentée avec des années prospères (1986, 1990 et surtout 1992, année record de toute la période) et des années moins fortes (1987, 1991, 1993), témoignant d'investissements ciblés.
- 1995-2000, une période haute mais à tendance baissière passant de 47 700 m<sup>2</sup> en 1995 à 19 500 m<sup>2</sup> en 2000.
- 2001-2006, une période haute et connaissant une forte dynamique, exacte inverse de la période précédente voyant les constructions passer de 23 200 m<sup>2</sup> en 2001 à 75 700 m<sup>2</sup> en 2006.
- 2007-2010, une période courte de tendance sensiblement négative (c'est la période de la crise) avec 62 400 m<sup>2</sup> en 2007 contre 25 800 m<sup>2</sup> en 2010.
- 2011-2015<sup>45</sup>, une période en cours accidentée avec une année 2012 très forte en termes d'investissements (74 100 m<sup>2</sup>) et des années à dynamique très correctes.



### 2.3.1.2. La dynamique logistique sur les territoires

A l'échelle communale, la répartition des constructions est très inégale sur le département avec une concentration forte sur la métropole bordelaise. **Sur les 20 premières communes ayant accueilli le plus de surfaces logistiques entre 1976 et 2015, 16 font partie du découpage SYSDAU.** Seules les communes de Langon, La Teste de Buch, Blaye et Landiras ne font pas partie du SYSDAU. **Ces 20 premières communes représentent 82,1% des constructions d'entrepôts de la Gironde** (soit 983 000 m<sup>2</sup>).

La commune ayant accueillie le plus investissements sur la période d'étude est celle de Cestas avec près de 275 000 m<sup>2</sup>, suivie par 2 communes plus proches de la rocade bordelaise avec Blanquefort (106 000 m<sup>2</sup>) et Bassens (105 000 m<sup>2</sup>).

Représentée cartographiquement, la **prégnance de la métropole bordelaise ressort avec près de 1,03 millions de m<sup>2</sup>, soit 85,8% des surfaces bâties.** A l'extérieur du SYSDAU, l'espace le plus dynamique est le Sud Gironde avec 70 093 m<sup>2</sup> pour 5,8% de la dynamique départementale. Les autres territoires d'accueil sont :

- La Haute Gironde avec 46 330 m<sup>2</sup>,
- le Grand Libournais avec 29 583 m<sup>2</sup>,
- le SYBARVAL avec 19 153 m<sup>2</sup>,
- et le Cubzaguais avec 6 089 m<sup>2</sup>.

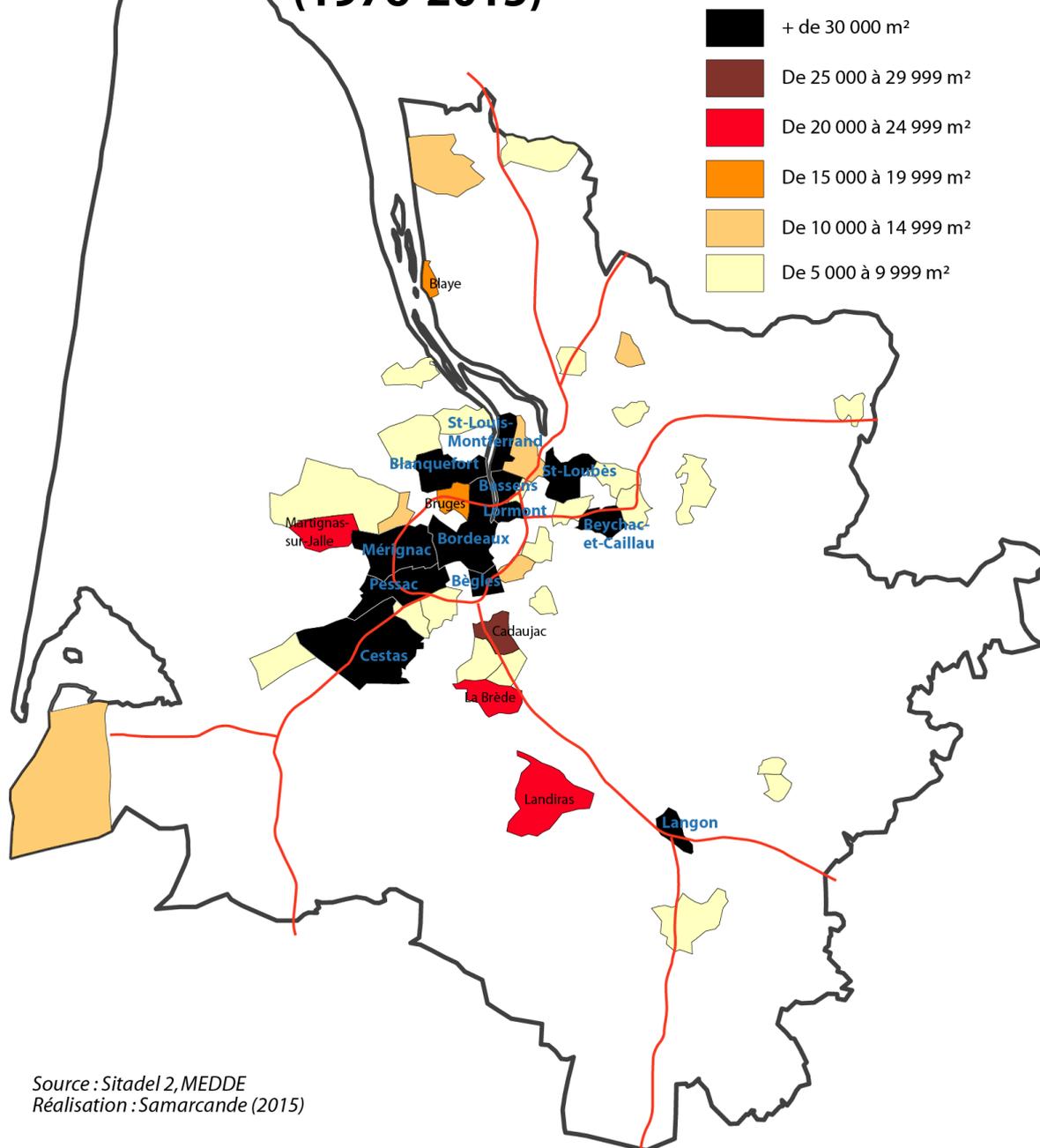
#### Les 20 communes les plus dynamiques en immobilier logistique en Gironde de 1976 à 2015

Communes	Total
Cestas	274688
Blanquefort	106286
Bassens	104690
Beychac-et-Caillau	66707
Bordeaux	54359
Mérignac	38220
Bègles	37229
Lormont	34611
Pessac	34009
Saint-Loubès	31433
Langon	30026
Cadaujac	25836
Landiras	22812
Martignas-sur-Jalle	21155
Saint-Louis-de-Montferrand	20830
La Brède	20711
Bruges	15980
Blaye	15415
La Teste-de-Buch	14113
Le Haillan	14004

Source : SITADEL

<sup>45</sup> Bien que faible, l'année 2015 a été intégrée à cette dernière période car les données ne sont pas toutes disponibles pour cette année et pourraient être supérieures lors de la communication des chiffres définitifs.

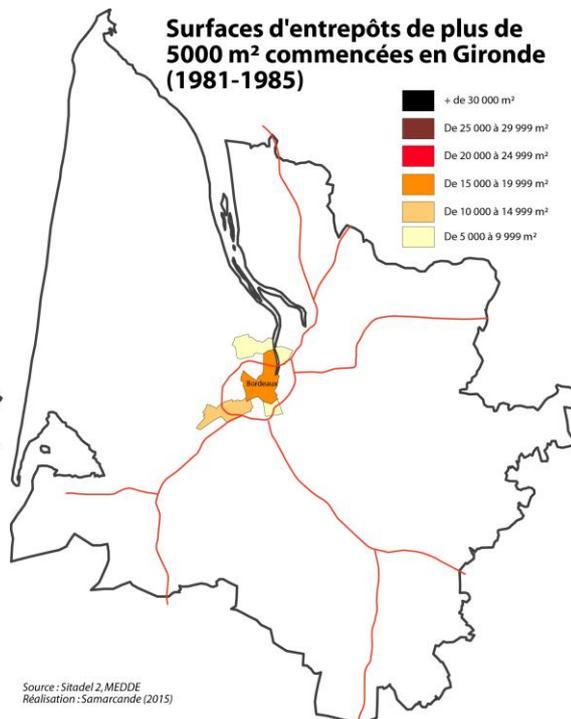
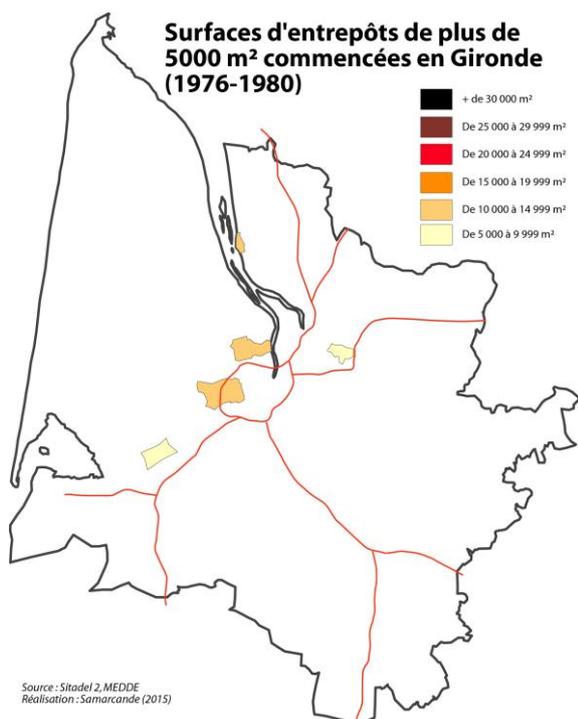
## Surfaces d'entrepôts de plus de 5000 m<sup>2</sup> commencées en Gironde (1976-2015)



Source : Sitadel 2, MEDDE  
Réalisation : Samarcande (2015)

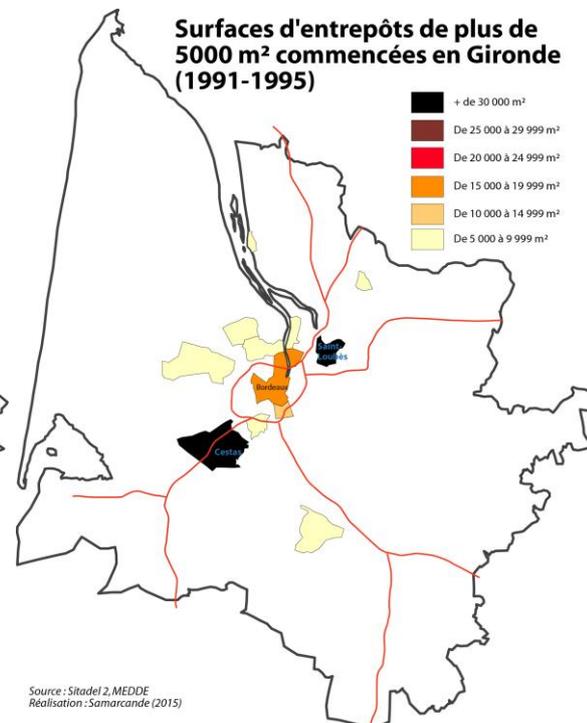
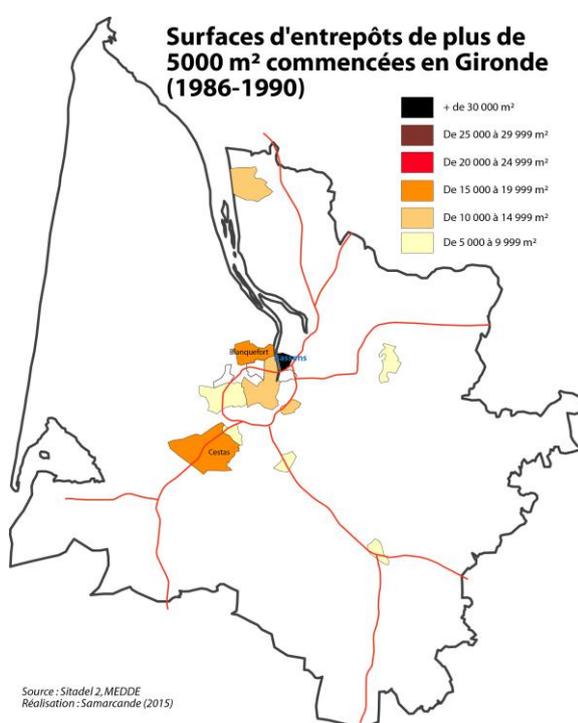
Sur la période 1976-1980, 45 635 m<sup>2</sup> ont été bâtis sur 5 communes dont 2 en bordure de rocade bordelaise (Blanquefort et Mégnac). Une dynamique sensible sur Blaye est aussi constatée. Cette période est la plus faible en termes de surfaces bâties sur la période d'étude.

Sur la période 1981-1985, 53 235 m<sup>2</sup> ont été bâtis sur 5 communes, toutes situées à l'intérieur de la rocade bordelaise. La ville de Bordeaux domine avec plus du tiers de la dynamique



Sur la période 1986-1990, 155 592 m<sup>2</sup> ont été bâtis avec une diffusion vers l'extérieur de l'agglomération bordelaise s'accroissant par rapport aux périodes précédentes. L'importance de la rocade est toujours forte, intégrant des communes plus éloignées dans la dynamique (Cestas, Braud-et-Saint-Louis notamment). Bassens, commune portuaire, accueille plus du tiers de la dynamique du département.

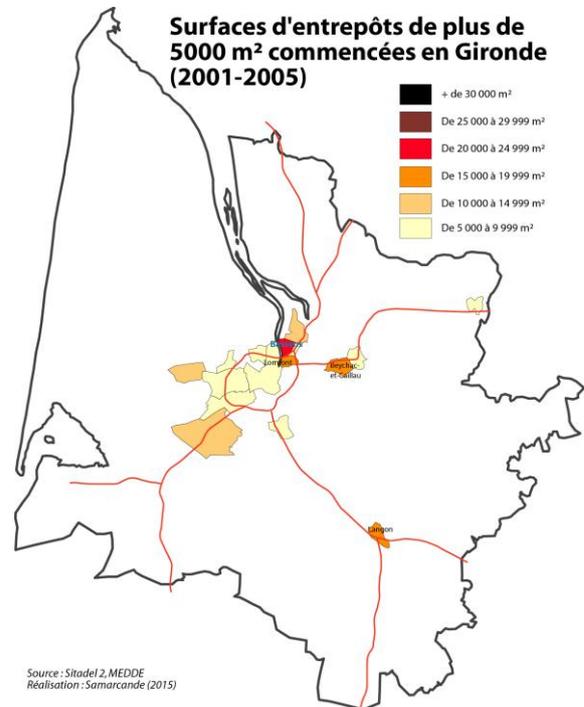
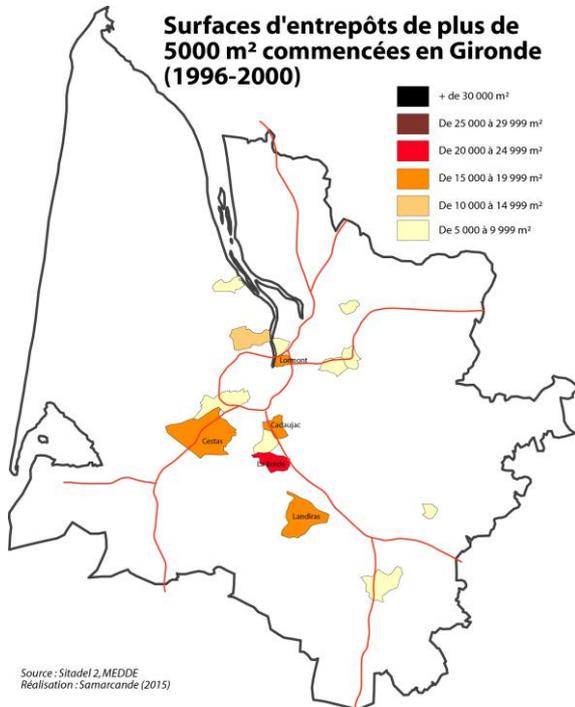
Sur la période 1991-1995, 181 451 m<sup>2</sup> ont été bâtis avec une diffusion plus importante encore que la période précédente. Les communes de Cestas et de Saint-Loubès sont les plus dynamiques avec respectivement 30,4% et 17,3% des surfaces logistiques bâties sur le département. La ville de Bordeaux conserve une dynamique forte avec près de 18 000 m<sup>2</sup>.



Sur la période 1996-2000, 159 500 m<sup>2</sup> ont été bâtis. La diffusion de la dynamique est entamée avec une disparition des investissements sur la ville de Bordeaux et une perte d'influence des communes

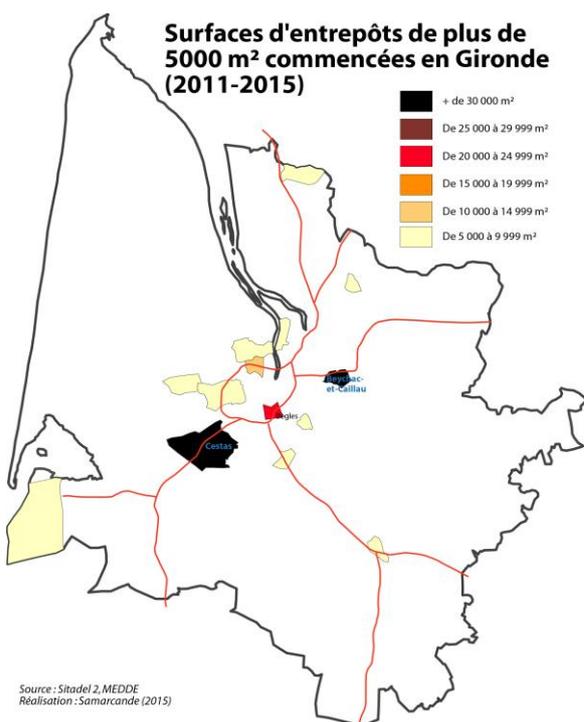
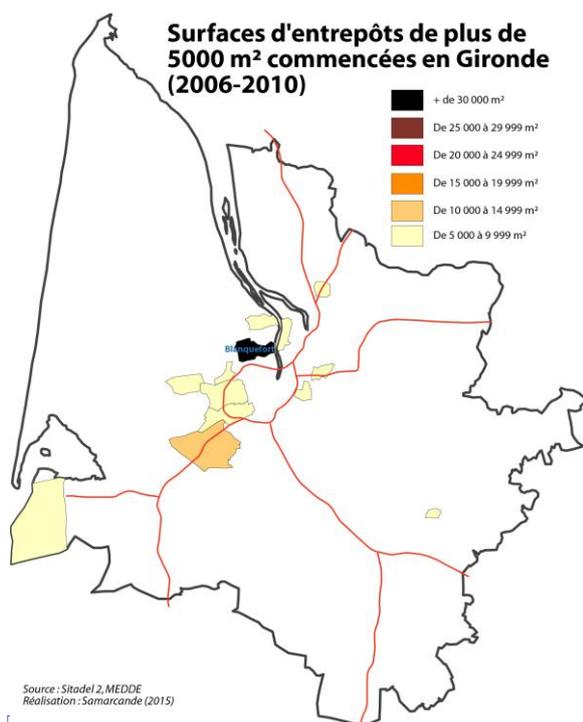
situées au plus proche de la rocade (Blanquefort et Bassens notamment). Les investissements sont réalisés plutôt au Sud de l'agglomération bordelaise avec 4 communes dépassant les 15 000 m<sup>2</sup> bâtis (Cestas, La Brède, Landras, Cadaujac).

Sur la période 2001-2005, 167 135 m<sup>2</sup> ont été bâtis avec un retour des investissements proches de la rocade bordelaise mais avec une influence moindre que sur des périodes précédentes. Bassens représente 12,7% des investissements, et Beychac-et-Caillau, déjà remarqué sur la période précédente, accroît son influence (10,5% des surfaces bâties sur le département).



Sur la période 2006-2010, 237 717 m<sup>2</sup> ont été bâtis dont 17,3% sur la commune de Blanquefort. Ensuite, les communes les plus dynamiques se situent plutôt sur la rocade Ouest de Bordeaux (Mérignac, Le Haillan, Pessac).

Sur la période 2011-2015, 197 370 m<sup>2</sup> ont été bâtis autour de 3 pôles, dont 2 assez éloignés de la rocade bordelaise : Cestas (27% des surfaces bâties du département) et Beychac-et-Caillau (21,5%), complétés par la commune de Bègles le long de la rocade Sud (10,5%).



## 2.3.2. Les zones d'accueil de la logistique et du transport de marchandises<sup>46</sup>

### 2.3.2.1. Les zones existantes

Les territoires du département girondin sont touchés de manière plus ou moins importante par les activités logistiques. Il résulte de cette situation une répartition hétérogène des 34 zones d'accueil de ces activités (sans que ces zones soient spécifiquement à vocation logistique ou portuaire). Ainsi, **le grand territoire d'implantation de zones d'accueil est en premier lieu Bordeaux Métropole qui regroupe 15 zones pour un foncier de 1 830 ha**. Les espaces d'accueil autres sont les suivants :

- Les espaces de déconcentration proches de la rocade bordelaise sur le SYSDAU hors Bordeaux Métropole avec plus de 470 ha sur 7 zones,
- Le Sud Gironde avec 3 zones représentant près de 180 ha,
- Le Grand Libournais avec 3 zones principales sur un foncier de 130 ha,
- Le Médoc (3 SCoT) avec 3 zones pour près de 990 ha (dont les larges propriétés foncières du GPMB sur Le Verdon),
- Plus modestes, le Nord Gironde (Haute Gironde + Cubzaguais) avec 2 zones pour plus de 50 ha et le Bassin d'Arcachon et le Val de Leyre avec 1 seule zone.

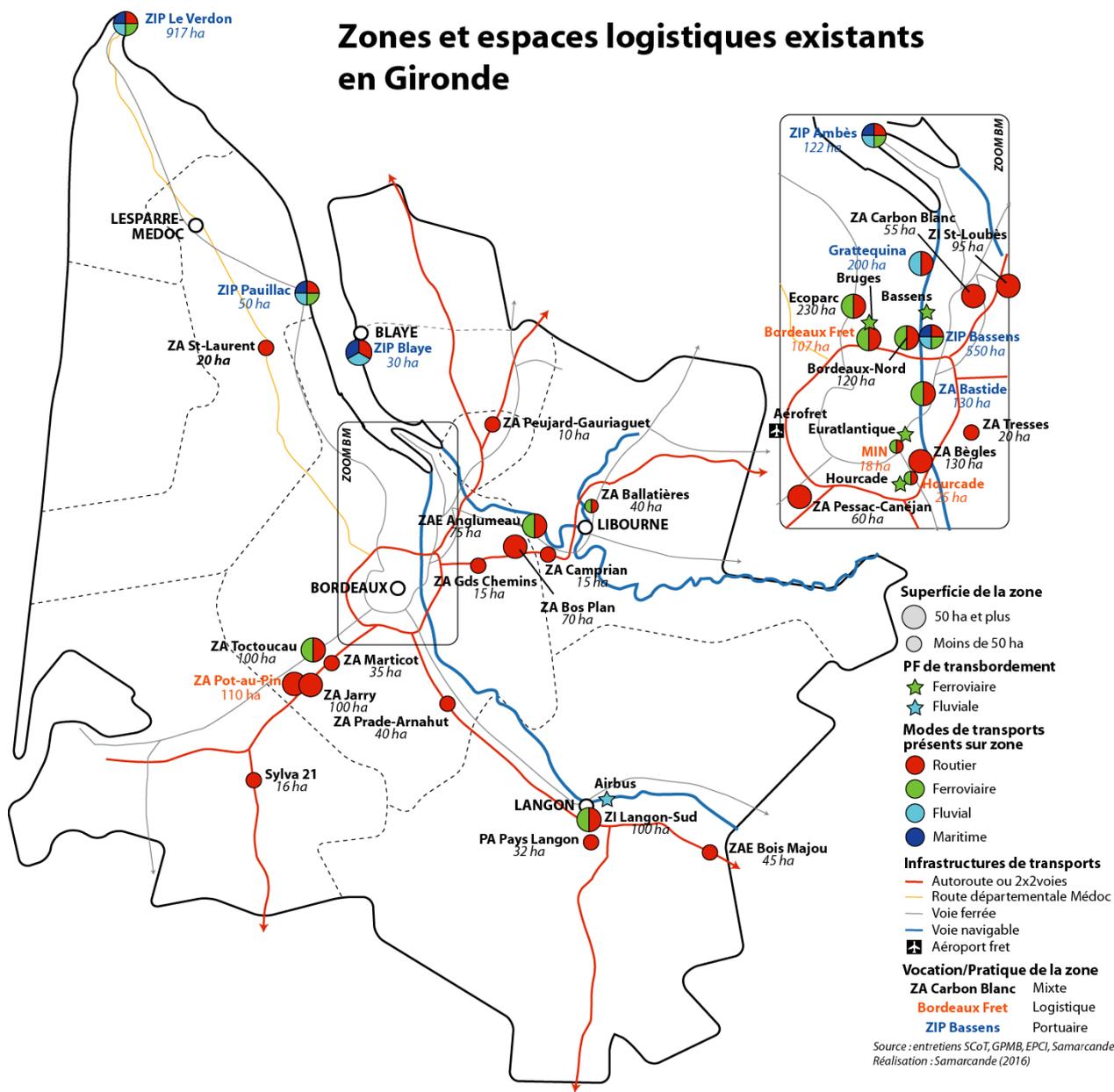
**Sur 34 zones d'accueil, seulement 4 zones sont ciblées à vocation logistique** et localisées en centre urbain (MIN) ou en bord de rocade (Hourcade, Bordeaux Fret). Seule la zone de Pot-au-Pin à Cestas a constituée une proposition devenue progressivement ciblée pour les acteurs du secteur au fil des constructions.

**Les zones portuaires représentent un foncier majeur avec 7 zones pour près de 2 000 ha au total** (dont Bordeaux-Bastide en cours de reconversion). La zone du Verdon représente néanmoins 45% de ce foncier, très éloigné de la métropole et dont une partie n'est pas aménageable.

En termes de multimodalité :

- **La moitié des zones sont exclusivement routière**, localisées essentiellement en bordure d'axes autoroutiers ou de rocade bordelaise ;
- **14 zones sont embranchées ferroviaire** sur 4 axes ferroviaires sur 5 (seule la voie ferroviaire Bordeaux-Saintes ne dispose de zones). Plus de la moitié de ces zones sont situées sur Bordeaux Métropole ;
- **5 zones disposent de quais maritimes** : 4 sur la Gironde et 1 sur la Garonne ;
- **6 zones disposent de quais fluviaux** dont 3 sur Bordeaux Métropole et 3 le long de l'estuaire de la Gironde (1 rive droite et 2 rive gauche). De plus, un quai fluvial dédié aux activités de transbordement fluvial-route d'Airbus est présent sur Langon.
- Ce système multimodal est complété par un aéroport fret à Mérignac.

<sup>46</sup> Voir Annexe 2 pour une présentation des zones et des projets.

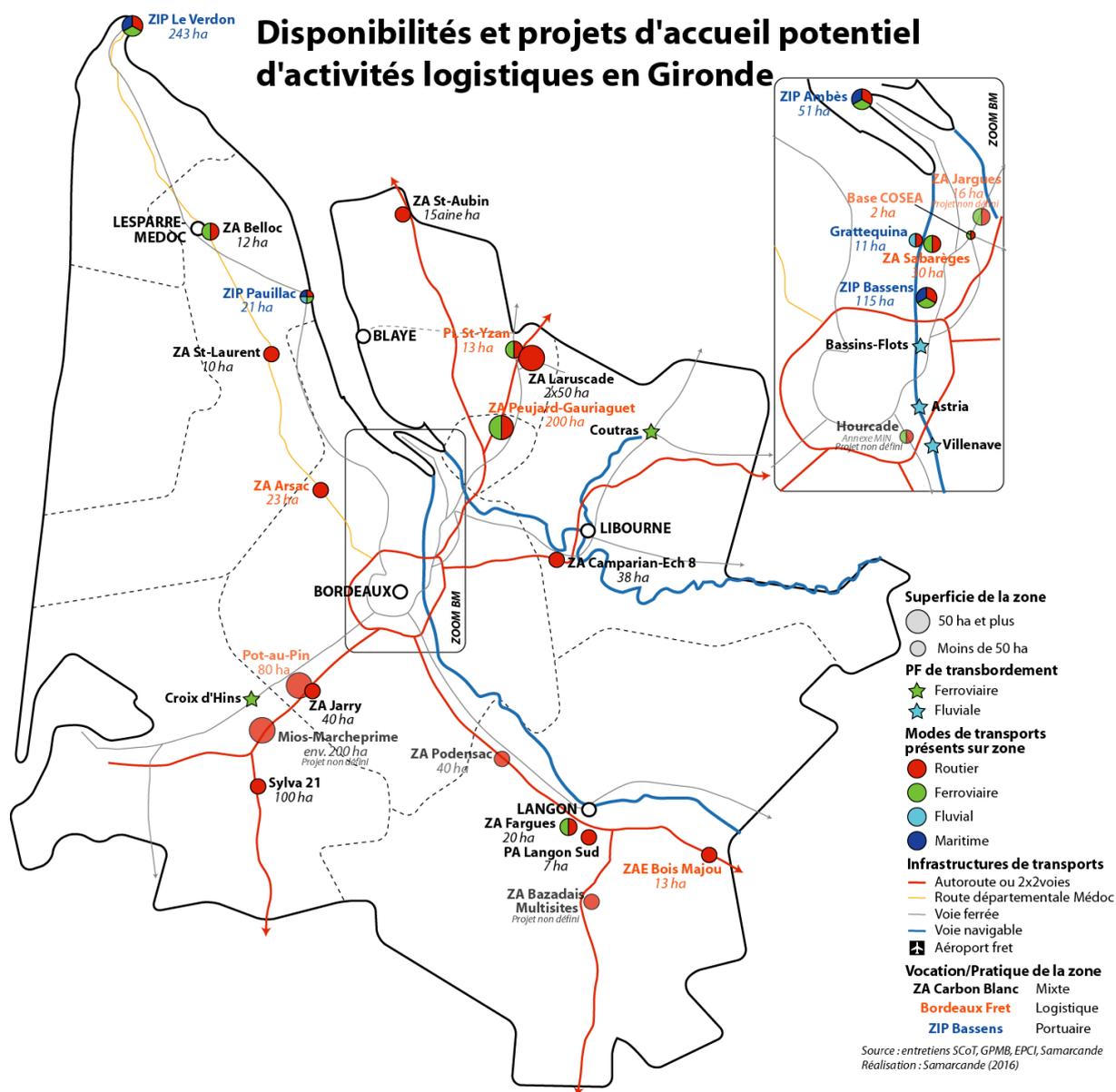


### 2.3.2.2. Les zones en développement ou en projet

Les projets de zones d'accueil d'activités logistiques sont présents en nombre important sur le département. Néanmoins, ces zones en extension ou en projet en sont à des stades d'avancement différents et de natures différentes (multimodalité, dédiée ou non).

Le territoire de Bordeaux Métropole dispose de projets de zones d'accueil mais de nature diverses. **En dehors de la zone d'Hourcade qui pourrait accueillir une annexe du MIN à l'avenir (projet non défini) et de la ZA des Jaugues sur Saint-Vincent-de-Paul (projet sous réserve d'études techniques et environnementales), les zones présentes sont localisées sur du foncier portuaire à vocation prioritairement maritime, hors Sabarèges. Néanmoins, malgré un foncier important, toutes les zones ciblées souffrent de contraintes d'aménagements fortes liées à des risques technologiques (ZIP Ambès, Hourcade) et/ou d'inondations (toutes les zones).** Ainsi, sur les près de 250 ha détectés, une grande partie de ce foncier pourrait être neutralisé pour répondre aux exigences de plans de préventions de risques à venir. Sur les autres territoires :

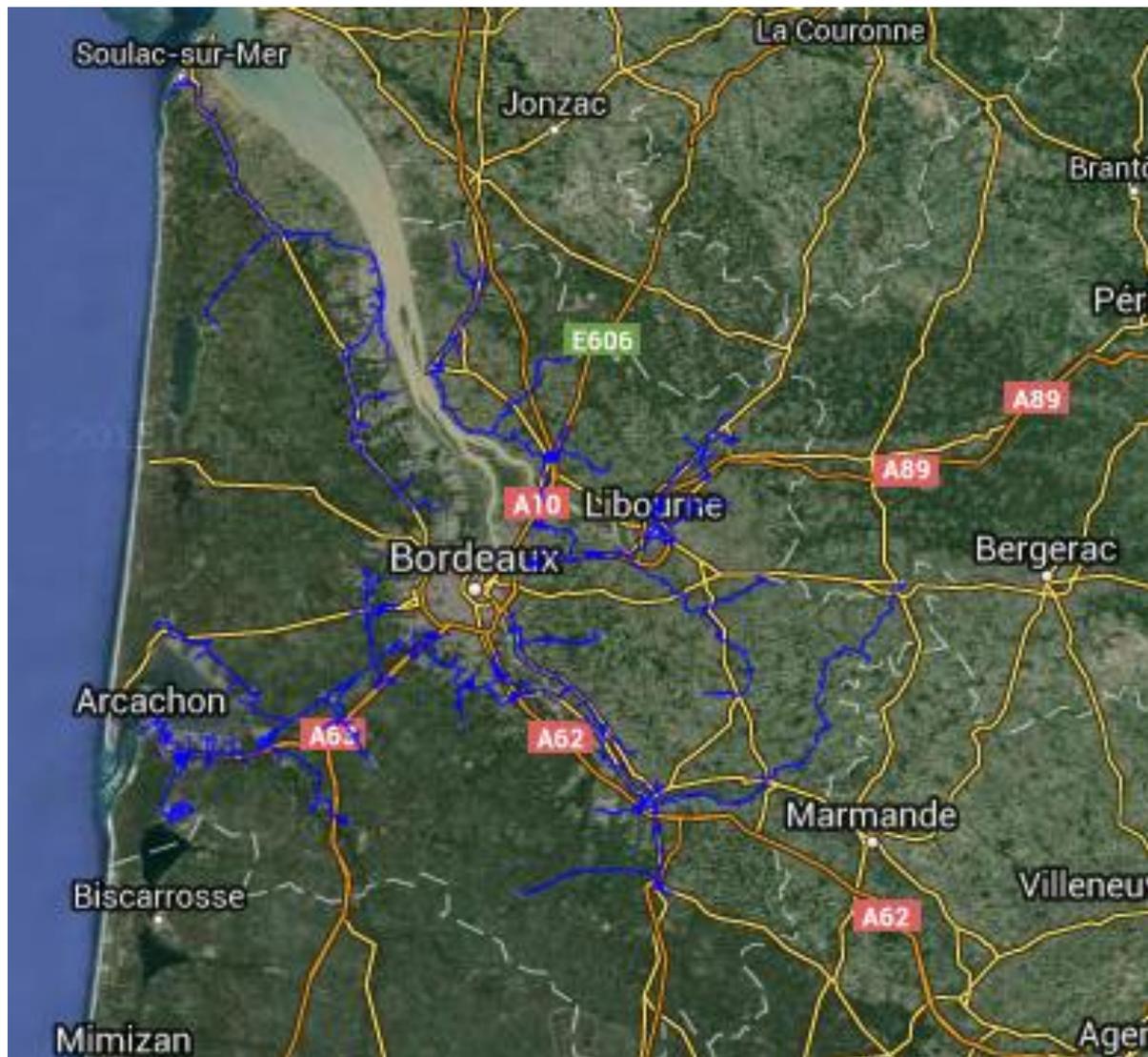
- Sur le SYSDAU hors Bordeaux Métropole, 2 zones de développements voisines sur Cestas en prolongement des zones de Pot-au-Pin (projet) et de Jarry (extension en cours) offrent une visibilité de l'offre claire. Une zone logistique dédiée sur Arsac, en projet depuis le début 2012, peine à trouver des investisseurs ;
- Sur le SYBARVAL, une offre existe sur Sylva 21 mais à vocation Bois, ainsi un établissement logistique en lien avec cette filière pourrait trouver sa place sur cette zone. A horizon 2020, un projet non défini pourrait voir le jour sur Mios-Marcheprime au plus près de l'échangeur autoroutier desservant les deux communes ;
- Sur le Nord Gironde (Haute Gironde + Cubzaguais), 2 zones disposent de fonciers disponibles, une première modeste de 13 ha, embranchable fer, sur Saint-Yzan / St-Mariens ayant connu un projet de développement par un opérateur immobilier spécialisé en logistique, cette zone pourrait connaître une extension de 2 fois 50 ha sur la commune voisine de Laruscade ; et une deuxième mais non ciblées logistique spécifiquement sur Saint-Aubin (axe A10). Enfin, une troisième offre plus massive sur les communes de Peujard et Gauriaguet, le long de la N10 et de la voie ferrée Bordeaux-Saintes, de 130 ha inscrite au SCoT du Cubzaguais, dans la continuité géographique des installations de 2 entreprises liées au vin. Cette zone pourrait être étendue à 200 ha en mobilisant du foncier sur Aubie-et-Espessas ;
- Sur le Sud Gironde, 2 offres immédiates se dégagent avec une zone près de Langon de 20 ha le long d'une ancienne voie ferroviaire, des disponibilités sur le PA Langon Sud existant (7 ha), et la ZAE Bois Majou sur le diffuseur autoroutier de La Réole. Ces zones sont modestes avec respectivement 20 ha et 13 ha (foncier logistique dédié sur Bois Majou). De plus, 2 futures offres non défini sur le Bazadais (dizaine d'hectares) et sur Podensac (quarantaine d'hectares) pourraient se dégager via la volonté d'offre par les acteurs locaux d'un foncier économique ;
- Sur les SCoT Médocains, 4 zones pourraient se développer en extension de zones existantes. 2 zones sont situées sur du foncier du GPMB et représentent l'essentiel de l'offre sur le Médoc avec Le Verdon (243 ha) et Pauillac (21 ha). 2 autres zones portées par les collectivités locales plus modestes sont en lien avec les filières de productions locales (vin sur Saint-Laurent, matériaux composites sur Lesparre-Médoc) ;
- Sur le Grand Libournais, seule 1 zone est en projet de développement avec l'extension des zones situées à proximité de l'échangeur 8 de l'A89 sur 38 ha (inscrit au SCoT).



## 2.4. L'accès à l'Internet haut-débit

L'accès à la fibre optique haut débit sur le département de Gironde est assez inégal sur les territoires. Les territoires irrigués sont essentiellement présent le long des axes autoroutiers A63, A62, A89. De plus, le Médoc est assez bien alimenté. Seule les voies majeures A10 et N10 sont absentes de cette offre au-delà du Cubzaguais.

### Carte du réseau haut-débit en Novembre 2014



Source : [girondehautdebit.fr](http://girondehautdebit.fr)

## 2.5. Les ressources humaines

### 2.5.1. Evaluation des emplois logistiques et dynamique<sup>47</sup>

#### 2.5.1.1. Les emplois externalisés<sup>48</sup>

**Les activités logistiques externalisées sont globalement plus forte sur le département de la Gironde que sur le reste de l'Aquitaine et de la France.** Le caractère métropolitain du territoire favorise cet état de fait :

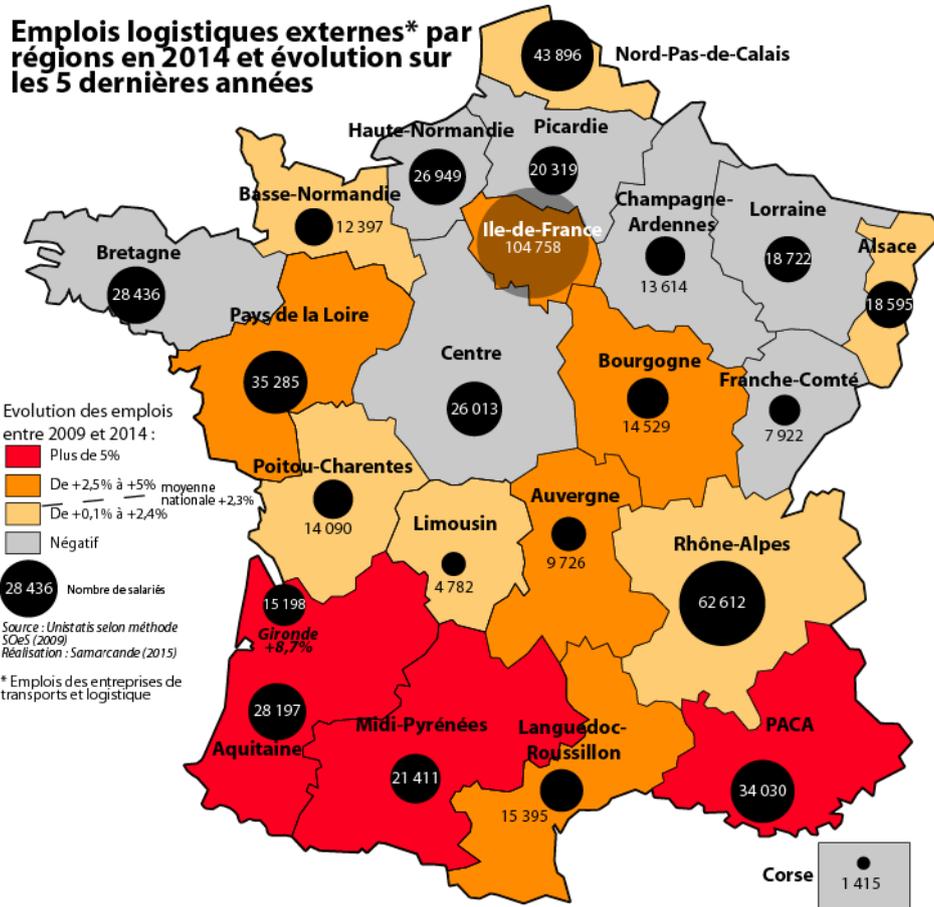
- Le secteur du transport et de la logistique emploie en Gironde 15 198 salariés, soit 3,7% des emplois totaux au sein de 1 649 établissements. La progression de ces emplois est importante avec une hausse de +8,7% entre 2009 et 2014. Cette évolution est sensiblement supérieure à l'évolution globale de l'emploi sur le département (+5,4%).

<sup>47</sup> Mariotte H., 2009, Les fonctions « logistique » et « transport de marchandises », CGDD-SOeS

<sup>48</sup> Codes APE : 4920Z, 4941A, 4941B, 4941C, 5020Z, 5040Z, 5121Z, 5210A, 5210B, 5224A, 5224B, 5229A, 5229B, 8292Z

- A l'échelle de l'Aquitaine, le secteur (28 197 salariés) a une part des emplois logistiques légèrement plus faible avec 3,5% des emplois totaux, ainsi qu'une évolution positive plus modérée avec +5,5% entre 2009 et 2014.
- A l'échelle nationale, l'évolution des emplois logistiques externalisés est de +2,3% entre 2009 et 2014 contre 3,2% sur la totalité de l'emploi.

**La concentration de ces emplois est très forte avec, en 2009, près de 60% des emplois du secteur du département localisés sur le territoire de Bordeaux Métropole<sup>49</sup>, ce qui en fait le premier pôle logistique de Gironde.**



### 2.5.1.2. Les emplois externalisés et internalisés<sup>50</sup>

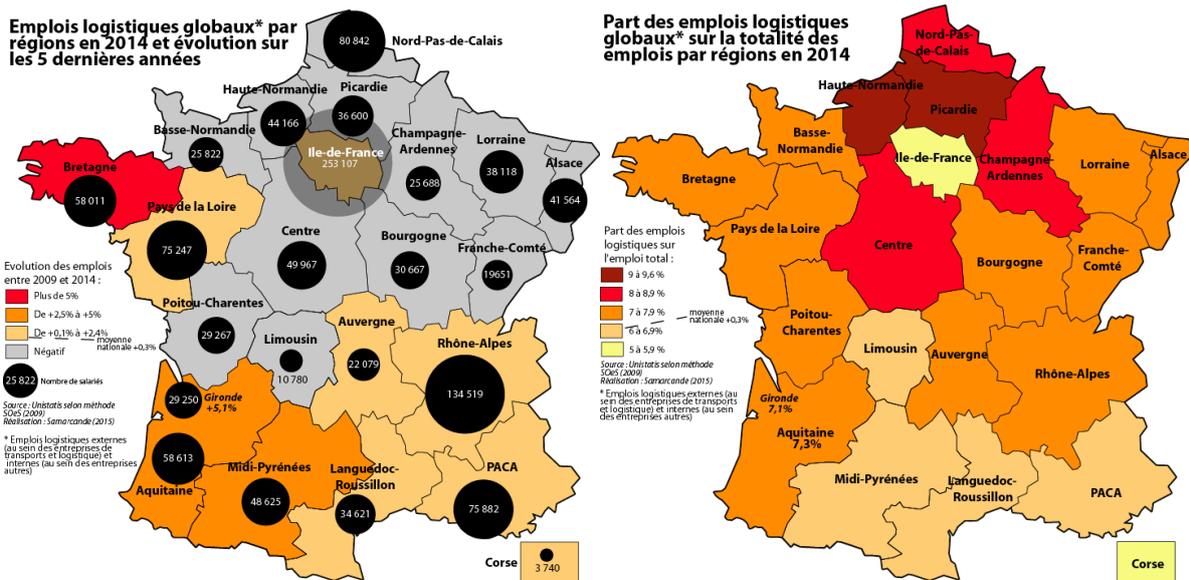
**En incluant la dynamique des emplois logistiques internalisés (exercés au sein des entreprises de l'ensemble des secteurs marchands et non marchands), la dynamique des métiers logistiques est sensiblement plus forte en Gironde que sur les espaces aquitain et national avec :**

- L'ensemble des métiers de la logistique emploient en Gironde 29 250 salariés (soit 7,1% des emplois totaux). Ces emplois ont connu une croissance importante avec +5,1% entre 2009 et 2014.
- En Aquitaine, le total des emplois logistiques représente 58 613 salariés pour 7,3% des emplois totaux et une croissance de +4% sur les années concernées.
- En France, le total des emplois logistiques représente 1 226 826 salariés pour 6,9% des emplois totaux et une évolution de +0,3% sur les 5 dernières années.

**Ces statistiques démontrent la croissance constante de l'influence de la Gironde dans la logistique régionale aquitaine.**

<sup>49</sup> Etude CUB de Samarcande (2012)

<sup>50</sup> Selon le SOEs (2009), soit une part des emplois autres que directement présentes dans les entreprises de transport de marchandises et de logistique.



## 2.5.2. Les prévisions de recrutement<sup>51</sup>

**En 2015, les projets de recrutement dans les métiers du transport et de la logistique (12 métiers) pour l'année suivante au sein du territoire départemental étaient de 2 117 salariés.** Les métiers les plus recherchés en nombre brut sont les ouvriers non qualifiés de l'emballage et de la manutention (40,9% des projets), les conducteurs/livreurs sur courte distance et les conducteurs routiers (respectivement 21,3% et 18,6% des projets).

**Ces données sont proches des données nationales** avec quelques disparités toutefois (surreprésentation des projets d'embauche de responsables logistiques à l'échelle nationale et des conducteurs routiers à l'échelle départementale).

Projets de recrutements dans les métiers TetL et 2015 (en %)

Métiers	Gironde	France
Agents administratifs des transports	0,3	0,4
Agents d'exploitation des transports	1,4	1,7
Cadres des transports	0,0	0,2
Conducteurs et livreurs sur courte distance	21,3	21,5
Conducteurs routiers	18,6	13,6
Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonancement	0,9	0,5
Marins salariés	1,3	2,6
Ouvriers non qualifiés de l'emballage et de la manutention	40,9	42,9
Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention	13,0	12,6
Responsables logistiques (non cadres)	0,7	2,6
Responsable magasinage	1,5	1,1
Cadre et maîtrise d'équipage de la marine		0,3

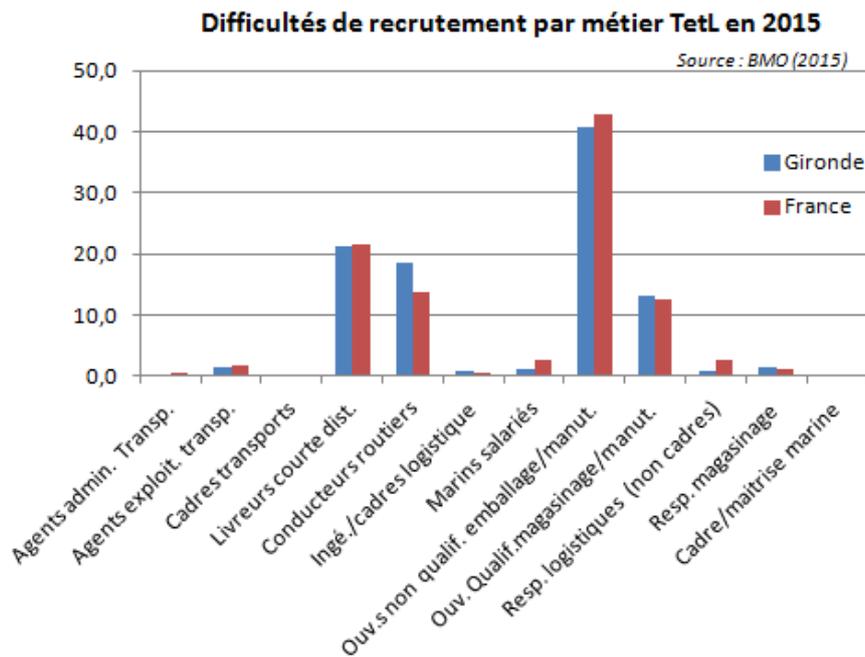
Source : BMO (2015)

<sup>51</sup> Chaque année, le Pôle Emploi effectue une enquête auprès des entreprises de tout secteurs d'activités pour estimer les recrutements à venir au cours de l'année à venir. Cette enquête inclut 11 métiers au sein du secteur des transports et de la logistique présents en Gironde. L'analyse en cours est issue de l'enquête de 2015.

### Sur la Gironde, les difficultés de recrutement se situent principalement dans 4 métiers :

- Les ouvriers non qualifiés de l'emballage et de la manutention (40,9%),
- Les livreurs courte distance (21,3%) et les conducteurs routiers (18,6%),
- Les ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention (13%).
- En revanche, les métiers les plus qualifiés comme les ingénieurs et cadres et les responsables logistiques hors cadres font parties des recrutements les moins compliqués avec respectivement aucune difficultés et 0,7%.

Les difficultés de recrutement en Gironde sont quasi-similaires à la situation nationale en dehors des marins salariés (1,3% en Gironde contre 2,6% en France), les responsables logistiques (0,7% en Gironde contre 2,6% en France) et les conducteurs routiers (18,6% en France contre 13,6% en Gironde).



## 2.5.3. Les formations disponibles

### 2.5.3.1. Les références en Gironde

En Gironde, 22 formations sont disponibles et très diverses autant dans leur niveau de qualification (du CAP/BEP au Bac+6) que sur les thèmes abordés<sup>52</sup> :

- 5 Titres Pro, 2 CAP, 3 Bac Pro, 5 Bac+2, 3 Bac+3, 1 Bac+5 et 1 Bac+6 ;
- 11 sites accueillent ces formations dans 7 communes différentes ; on remarque le quasi-monopole des sites présents sur Bordeaux Métropole, pour une seule exception avec le Lycée Professionnel de St André-de-Cubzac ;
- Des structures d'accueil de formations variées entre des lycées (CAP/BEP, Bac Pro et BTS), un IUT (DUT, Licence), deux instituts de formation spécialisé (AFT-IFTIM et Promotrans). A signaler la présence de formations Bac+5 et Bac+6 à l'ISLI (Kedge), niveau de formation rare dans le domaine du transport et de la logistique, constituant une des différenciations de l'offre de formation à rayonnement national.

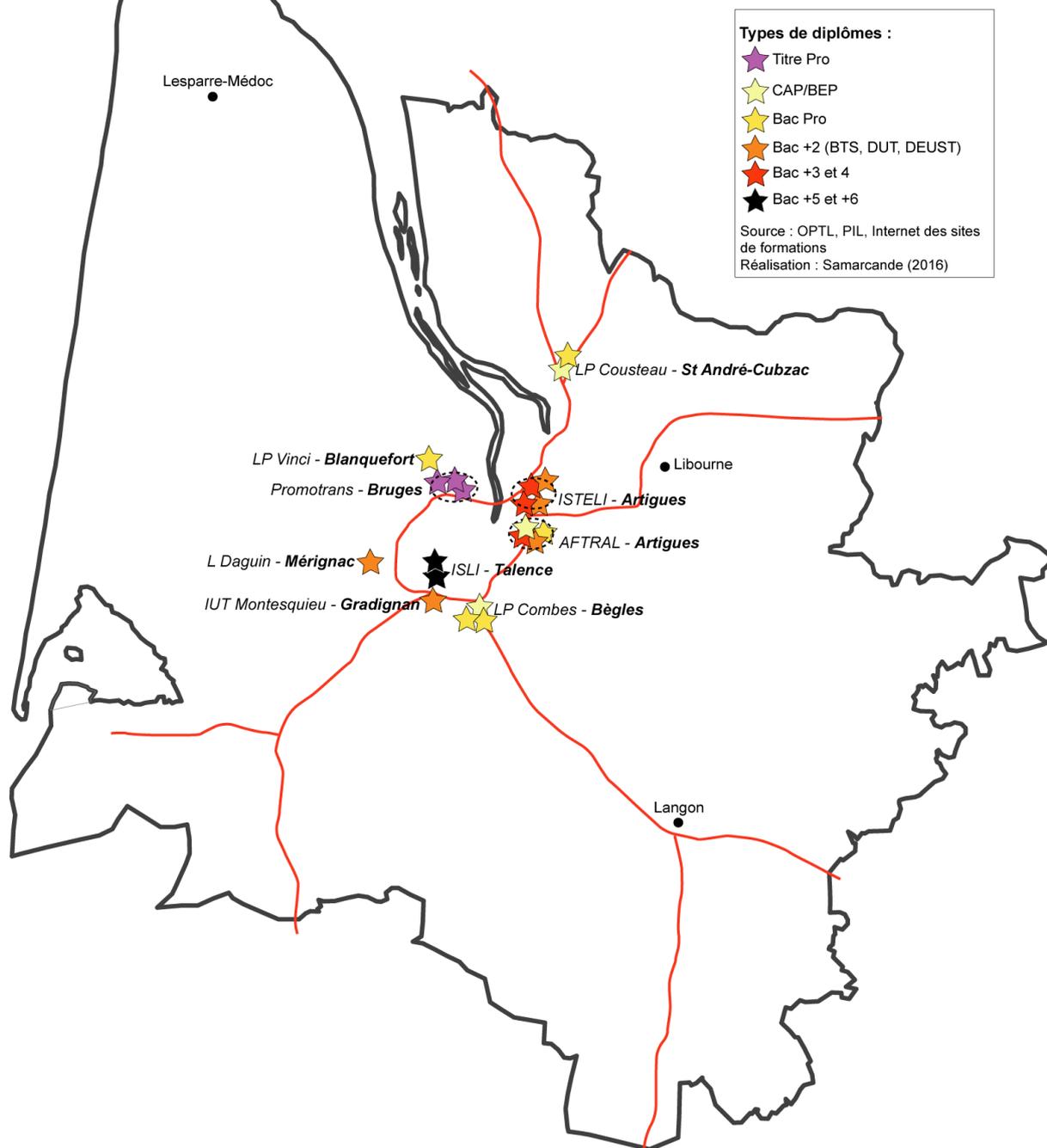
<sup>52</sup> Sources : Sites Internet des établissements, PIL, OPTL

**Principales formations qualifiantes en transport et logistique en Gironde**

Etablissement	Commune	Niveau	Intitulé
Promotrans	Bruges	Titre Pro	Agent magasinier
Promotrans	Bruges	Titre Pro	Cariste en entrepôt
Promotrans	Bruges	Titre Pro	Préparateur de commandes en entrepôts
AFTRAL	Artigues	CAP	Conducteur Routier Marchandises
LP P. Cousteau	St-André-Cubzac	CAP	Opérateur logistique
LP E. Combes	Bègles	CAP	Opérateur logistique
LP P. Cousteau	St-André-Cubzac	Bac Pro	Logistique
LP E. Combes	Bègles	Bac Pro	Logistique
AFTRAL	Artigues	Bac Pro	Logistique
LP L. Vinci	Blanquefort	Bac Pro	Conducteur TRM
L. St Genès	Bordeaux	Bac Pro	Transport
LP E. Combes	Bègles	Bac Pro	Transport
IUT GLT	Gradignan	Bac +2	DUT Gestion logistique et trs formation
AFTRAL	Artigues	Bac +2	Technicien Supérieur Méthodes exploitation logistique
L. F. Daguin	Mérignac	Bac +2	BTS Transport et prestations logistiques
ISTELI	Artigues	Bac +2	Technicien Supérieur Transport Logistique Terrestre
ISTELI	Artigues	Bac +2	Technicien Supérieur Transport Logistique Overseas
ISTELI	Artigues	Bac +3	Responsable Production transport logistique
ISTELI	Artigues	Bac +3	Déclarant en douanes et conseil
AFTRAL	Artigues	Bac +3	Responsable en logistique
KEDGE	Talence	Bac +5	Titre Niv.1 Global Supply-chain management
KEDGE	Talence	Bac +6	Mastère Global Supply-chain management

Sources : Sites Internet des établissements, OPTL

## Principales formations des métiers du transport et de la logistique en Gironde



### 2.5.3.2. Les références en Aquitaine

Au niveau régional, l'Aquitaine propose des enseignements diversifiés mais moins qualifiants que sur l'agglomération bordelaise avec des niveaux CAP et Bac Pro :

- 2 CAP et 3 Bac pro différents,
- 6 établissements au sein de 3 départements (seul le Périgord ne dispose d'aucune formation dans le domaine).

#### Principales formations qualifiantes en transport et logistique en Aquitaine

Etablissement	Commune	Niveau	Intitulé
L. F. Estève	Mont-de-Marsan	CAP	Conducteur Routier Marchandises
AFTRAL	Mouguerre	CAP	Conducteur Routier Marchandises
H. Tazieff	St Paul-Dax	CAP	Opérateur logistique
L. Notre-Dame	Marmande	CAP	Opérateur logistique
L. R. Arrue	St-Jean-Luz	Bac Pro	Transport
L. F. Estève	Mont-de-Marsan	Bac Pro	Conducteur TRM
L. A. Campa	Jurançon	Bac Pro	Conducteur TRM
L. Notre-Dame	Marmande	Bac Pro	Logistique
L. R. Arrue	St-Jean-Luz	Bac Pro	Logistique
H. Tazieff	St Paul-Dax	Bac Pro	Logistique

Sources : Sites Internet des établissements, OPTL

## 2.6. Analyse des politiques publiques locales

*Méthodologie : Cette analyse des politiques publiques locales repose sur l'analyse de 28 documents. Ces documents sont datés de 2004 à 2015.*

### Les études répertoriées

Organisme	Bureau étude	Titre	Année
GPMB	-	Projet stratégique 2015-2020 / Volet n°1 – Positionnement stratégique et politique de développement	2015
CUB	SYSTRA	Etude d'opportunité de solutions fluviales pour la logistique urbaine	2015
CR Aquitaine, CFA-EFFIPLAT	Samarcande, Teirlog	Développement de l'interconnexion des logiques ferroviaires, terrestres, portuaires et logistiques sur le Corridor Atlantique	2015
CR Aquitaine	Egis	Mission d'études sur le report modal en Région Aquitaine	2013
CUB	Interface	Etude pré-opérationnelle pour la mise en œuvre d'un système de logistique urbaine en cœur d'agglomération – Plaine de Garonne	2012-2013
DREAL Aquitaine	Samarcande, Arcadis	Installations terminales Embranchées en Aquitaine	2012
AURBA	-	Atlas des Zones Economiques de la CUB	2012
CU Bordeaux	Samarcande	Filières logistiques endogènes et exogènes sur la métropole	2012
CERTA	CETE / Interface	Quelles orientations pour la logistique urbaine ?	2010
CUB, CR Aquitaine, CD33, GPMB, Hts Garonne Dév.	ACT	Projet de plate-forme logistique multimodale sur le site d'intérêt métropolitain de la zone portuaire de Bassens	2009
CERTA, DRE Aquitaine, ADEME, CETE	C3R	Transports sur le corridor multimodal Atlantique	2006-2007
ORMCA	-	Approvisionnement et transport de granulats	2006
DRE Aquitaine, CERTA, CR Aquitaine	Samarcande	Logistique en Aquitaine et au Nord de l'Espagne	2004

### Les documents de planification territoriale répertoriés

Organisme	Titre	Année
CERTA	Schéma des PF logistiques et ZA multimodales	2015
Pôle Territorial	SCoT Grand Libournais	2015
SYSDAU	SCoT Aire métropolitaine bordelaise	2014
SYBARVAL	SCoT Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre	2013, annulé en 2015
SM Angoumois	SCoT Angoumois	2013
CU Bordeaux	Grenelle des mobilités	2012
CC Lacs médocains	SCoT Lacs médocains	2012
CC Cubzaguais	SCoT Cubzaguais	2011
CC Pointe du Médoc	SCoT Pointe du Médoc	2011
CR Aquitaine	Schéma Régional des Infrastructures de Transports 2020	2009
CR Aquitaine	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable	2006
RFF, CR Aquitaine, CG Gironde, GPMB, CUB, SNCF, DRE	Schéma Directeur ferroviaire conventionnel de l'agglomération de Bordeaux 2020	2005
SMERSCOT	SCoT Médoc 2033 (PADD en cours d'approbation, hors DOG)	-
SM Scot Sud Gironde	SCoT Sud Gironde (PADD exclusivement)	-

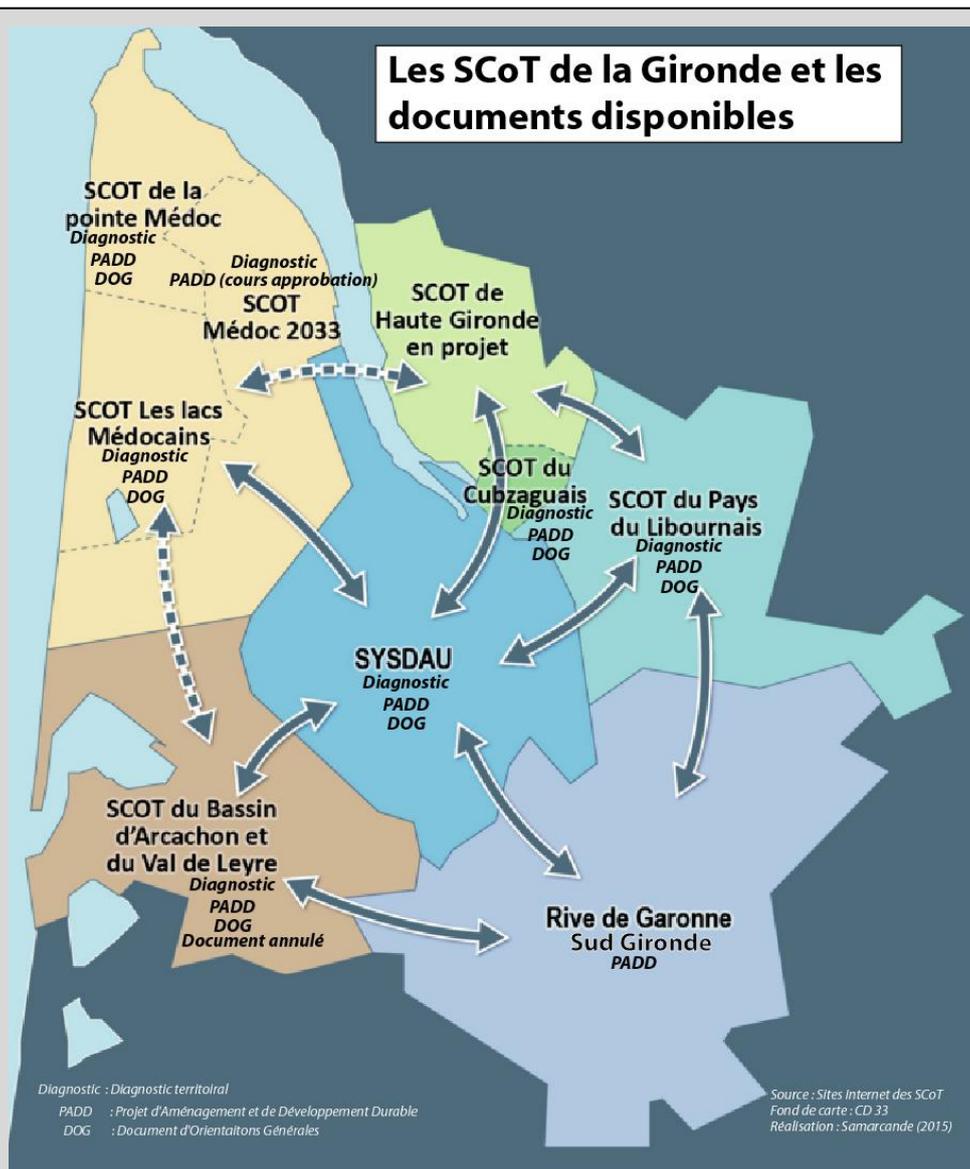
Les SCoT<sup>53</sup>, outils d'orientation de l'aménagement du territoire à l'échelle de bassins de vie, sont à des étapes de développement différents selon les territoires avec :

- 6 SCoT achevés comportant le diagnostic territorial, le PADD<sup>54</sup> et le DOG/DOO<sup>55</sup> ;
- 2 SCoT en cours avec Diagnostic et PADD disponibles (ou avant-projet) ;
- 1 SCoT sans document d'étape provisoire ;
- 1 SCoT a vu son document annulé par jugement du Tribunal Administratif.

<sup>53</sup> Le SCoT de l'Angoumois (agglomération d'Angoulême) a été ajouté à l'analyse à la demande du comité de pilotage du fait de sa proximité avec le territoire girardin et de la volonté réputée d'accueil d'activités logistiques.

<sup>54</sup> Projet d'Aménagement et de Développement Durable

<sup>55</sup> Diagnostic d'Orientations Générales / Diagnostic d'Orientation et d'Objectifs



Au cours de l'analyse des documents d'orientations et stratégiques édités par les différents niveaux de collectivités territoriales, trois problématiques principales ont été dégagées<sup>56</sup> :

- 1. Où situer les activités logistiques sur le département et quelle sectorisation pour une utilisation foncière optimale ?**
  - Enjeu 1.1 Développement du secteur des transports de marchandises et de la logistique pour favoriser les filières productives et de distribution locale
  - Enjeu 1.2. Développement / Mise en avant de zones d'accueil
  - Enjeu 1.3. Mise en place d'une gouvernance nouvelle
- 2. Comment favoriser la multimodalité ?**
  - Enjeu 2.1. Les outils à privilégier
  - Enjeu 2.2. Les espaces d'accueil
  - Enjeu 2.3. Réduire les nuisances afférentes au Corridor Atlantique et tirer parti du positionnement
- 3. Quels leviers pour une logistique urbaine adaptée à la métropole ?**
  - Enjeu 3.1. Définition des leviers des acteurs publics
  - Enjeu 3.2. Elaboration de pistes d'expérimentations opérationnelles

<sup>56</sup> Une problématique spécifique au Corridor Atlantique a été intégrée à celle de la multimodalité.

## 2.6.1. Les lieux de la logistique

Acteur, Année	Thème	Recommandation(s)
DRE, CERTA, CR- <i>Logistique Aquitaine / Nord Espagne (2004)</i>	➤ Développement filiales	➤ « Bordeaux, lieu de passage obligé (...) n'apparaît pas comme un site de valorisation de 1 <sup>er</sup> plan » car, hormis dans le transport combiné, « souffre de l'absence de véritable stratégie logistique et d'une évolution peu encourageante de son port »
CUB, CR, CD33, GPMB, Hts Garonne Dév. – <i>PF Bassens (2009)</i>	➤ Aménagement	➤ Nécessité de préserver des réserves foncières proches de l'agglomération avec des capacités maritimes ➤ Zone pertinente pour des activités logistiques
CR – <i>SRIT 2020 (2009)</i>	➤ Aménagement ➤ Développement filiales	➤ « <u>Stratégie 15 : Développer les ports et le transport maritime</u> » : Aménagement et modernisation des ports aquitains avec création de lignes régulières ro-ro et conteneurs (aides au démarrage de lignes) ➤ « <u>Stratégie 17 : Promouvoir et développer les PF</u> » : schéma directeur des PF, développer Hourcade, Bruges, et ZIP Le Verdon et Bassens ➤ « <u>Stratégie 18 : Développer les offres multimodales</u> » : promouvoir les OFP (filiales agricoles, bois, matériaux et chimie)
CUB – <i>Grenelle des mobilités (2012)</i>	➤ Aménagement ➤ Gouvernance	➤ Elaborer une stratégie partagée en matière industrielle et logistique à l'échelle communautaire, départementale, voire régionale mettant à jour les aménagements prioritaires (PF intermodales, accessibilité logistique, usage du fleuve, pôle stockage de matériaux, réserves foncières pour les grands projets de transport)
SYSDAU – <i>SCoT Métropole Bordeaux / DOO (2011) Voir Annexe 1</i>	➤ Aménagement ➤ Gouvernance ➤ Développement filiales	➤ Elaborer un schéma d'accueil des activités logistique intégrant la relance portuaire et fluviale pour équilibrer l'offre logistique sur l'aire métropolitaine ➤ Rationaliser le foncier et favoriser la multimodalité ➤ Développer la logistique pour être au cœur des échanges ➤ Intégrer les professionnels du transport et de la logistique à une commission Aménagement commercial et économique ➤ Initiatives au niveau InterSCoT à développer
CCC – <i>SCoT Cubzaguais (2011) Voir Annexe 1</i>	➤ Aménagement	➤ Création d'une zone à vocation logistique au nord de la CC de 70 hectares extensibles à 130, en bordure de voie ferrée et de la N10
CC Pointe Médoc – <i>SCoT Pointe Médoc (2011)</i>	➤ Aménagement ➤ Développement filiale	➤ Assurer le développement de la ZIP Le Verdon ➤ Développement envisageable uniquement qua par une synergie entre les acteurs publics et/ou privés nationaux et locaux ➤ Préparer de futurs diplômés pour investir les métiers à venir

<p>CUB – <i>Filières logistiques (2012)</i> <i>Voir Annexe 1</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménagement</li> <li>➤ Gouvernance</li> <li>➤ Développement filières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 3 scénarios développés : laisser-faire ; desserrement organisé ; forteresse</li> <li>➤ 7 actions pour un desserrement organisé dont : définir un schéma logistique à l'échelle métropolitaine ; maintenir et permettre un développement des sites multimodaux et intermodaux ; créer un « écosystème logistique » ; aider à l'excellence logistique</li> </ul>
<p>SCoT <i>Angoumois (2013)</i> <i>Voir Annexe 1</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménagement</li> <li>➤ Développement filières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rôle de carrefour autoroutier et ferroviaire.</li> <li>➤ 240 à 250 ha de foncier économique disponible à 2030 (hors tertiaires et commerciales)</li> <li>➤ 4 espaces économiques à vocation logistique dont un « grande logistique au Sud (pôle Roulet/Nersac) au sein d'une zone mixte de 60 ha</li> </ul>
<p>CR – <i>Report modal (2013)</i> <i>Voir Annexe 1</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Schéma régional de la logistique et du transport multimodal</li> </ul>
<p>SCoT Sud Gironde – <i>PADD (2014)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménagement</li> <li>➤ Développement filière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Axe Val de Garonne accueillant des activités transports et logistique</li> <li>➤ Soutenir les filières locales (artisanat, viticulture,...) mais aussi l'exogène, notamment le transport et la logistique</li> </ul>
<p>CERTA – <i>Schéma PF et ZA multimodales (2015)</i> <i>Voir Annexe 1</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménagement</li> <li>➤ Gouvernance</li> <li>➤ Développement filières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Action 1 : Structurer le hub logistique aquitain en élaborer un schéma directeur par pôle respectant le schéma de référence régional et élaborer un guide de conduite d'opération des aménagements</li> <li>➤ Action 2 : Préserver, valoriser et développer les sites multimodaux en confortant l'observatoire régional des flux, en requalifiant et renouvelant des espaces stratégiques et en accompagnant une nouvelle gouvernance sur les lignes capillaires</li> <li>➤ Action 5 : Créer un « Club de la logistique » aquitain, espace de dialogue permettant de partager les connaissances, animer un réseau d'acteurs et renforcer les compétences</li> <li>➤ Action 6 : Pédagogie auprès des décideurs par la constitution de fiches explicatives des enjeux et vertus d'un secteur logistique optimal</li> <li>➤ Action 7 : Mettre en œuvre une gouvernance territoriale adaptée en identifiant les maillons des prises de décisions, favorisant le dialogue entre chacun et en assurant le suivi</li> </ul>
<p>SMERSCOT – <i>SCoT Médoc 2033 / PADD (2015)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développement filière</li> <li>➤ Gouvernance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Appuyer les filières prometteuses via un cluster Matériaux composites en lien avec le GPMB</li> </ul>
<p>CUB – <i>Logistique urbaine fluviale (2015)</i> <i>Voir Annexe 1</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 3 appontements privilégiés pour le transport de matériaux alluvionnaires vers Bordeaux (Bassens, Euratlantique et Bouliac)</li> <li>➤ 3 appontements dans le Sud Gironde pour les ressources : Langon, Portets et Fontet</li> </ul>

<p>PT Libournais – SCoT Grand Libournais (2015) Voir Annexe 1</p>	<p>➤ Aménagement</p>	<p>➤ Evaluer les possibilités de requalification et développement des infrastructures ferroviaires de la gare de Coutras ➤ Hiérarchisation des ZAE existantes avec 153 ha d’extension ou de création en cours au sein de 8 zones « d’intérêt SCoT ». Pas de nécessité de nouvelles ZAE à horizon du SCoT.</p>
<p>GPMB – <i>Projet stratégique 2015-2020</i> (2015) Voir Annexe 1</p>	<p>➤ Aménagement ➤ Gouvernance ➤ Développement filières</p>	<p>➤ Sites en développement/réorganisation : Pauillac, Le Verdon, Bassens, Grattequina, Ambès, Sabarèges ➤ Enjeu croisière sur Bordeaux-Bastide ➤ Sur les trafics, objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Céréales, maintenir les trafics à 1,4 millions de tonnes et augmenter la part modale du ferroviaire sur les pré-acheminements</li> <li>- Hydrocarbures, maintenir la position du GPM et agrandir l’hinterland via le fer</li> <li>- Granulats, développer l’approvisionnement multimodal des grands chantiers de l’agglomération</li> <li>- Chimie, reconquérir les trafics via des démarches commerciales</li> <li>- Oléagineux, consolider la force du GPM dans le quart Sud-Ouest, réaliser un trafic de 100 000 tonnes maritimes avec Saipol</li> <li>- Bois, anticiper les besoins à venir à l’import des industries régionales.</li> <li>- S’affirmer sur les conteneurs en élargissant l’hinterland, en profitant de la hausse démographique de la métropole, en offrant une solution conteneurs plus compétitive sur TCSO, en organisant des démarches commerciales auprès des IAA (dont les vins+Cognac qui devraient représenter 40 000 EVP) ; en accueillant un 3<sup>ème</sup> feeder rassemblant les acteurs importants du marché des armateurs (Maersk, Evergreen et China Shipping).</li> <li>- Déconstruction, accueillir un pôle national sur Bassens</li> <li>- Filières innovantes à développer et à promouvoir : éolien, hydroliennes fluviales, exports de granulés depuis Bassens pour valoriser la ressource locale, les biocarburants à partir de gazéification et de méthanisation, les exportations de produits valorisables issus des industries aquitaines, incubateur de projets de logistique urbaine, chimie verte-recyclage-boues de dragage, étudier des autoroutes de la mer.</li> </ul> <p>➤ Le Port doit être partie prenante dans les projets portés par les territoires voisins. Plus grande ouverture du port. Information sur les impacts positifs des terminaux ➤ « Vendre » le port auprès des collectivités pour qu’elles en saisissent les enjeux et les atouts pour leurs territoires.</p>

## 2.6.2. La multimodalité

Acteur, Année	Thème	Recommandation(s)
DRE, CERTA, CR – <i>Logistique Aquitaine / Nord Espagne (2004)</i>	➤ Aménagement	➤ « Bordeaux, lieu de passage obligé (...) n'apparaît pas comme un site de valorisation de 1 <sup>er</sup> plan » car, hormis dans le transport combiné, « souffre de l'absence de véritable stratégie logistique et d'une évolution peu encourageante de son port »
RFF, CR, CD, GPMB, CUB, SNCF, DRE – <i>PF Fret (2005)</i> <i>Voir Annexe 1</i>	➤ Aménagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 7 sites de fret conventionnel à développer/pérenniser à court/moyen terme</li> <li>➤ 3 sites à maîtriser foncièrement</li> <li>➤ 6 sites anciens ou en activité à reconvertir</li> <li>➤ 3 sites envisagés mais non retenu</li> </ul>
CR – <i>SRADDT 2020 (2006)</i>	➤ Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Défi n°3 : Relever le défi des échanges, des transports et de la logistique</b></li> <li>➤ <u>Action 15 : Mettre à niveau les réseaux d'infrastructures (dont AF)</u></li> </ul>
CR – <i>SRIT 2020 (2009)</i>	➤ Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ « <u>Stratégie 4 : Report modal de 20 Mt de la route sur le fer</u> » : pénétrante à écartement européen en Espagne, Ecotaxe sur le transit, Développement du TC à Mouguerre pour atteindre 100 000 UIT, GB1 entre Hendaye et Nord Aquitaine, AF Atlantique, Réouverture ligne Pau-Saragosse, contournement ferroviaire de Bordeaux, TCP avec tunnel de basse altitude, trains longs (1 000 puis 1 500 m)</li> <li>➤ « <u>Stratégie 15 : Développer les ports et le transport maritime</u> » : Aménagement et modernisation des ports aquitains avec création de lignes régulières ro-ro et conteneurs (aides au démarrage de lignes)</li> <li>➤ « <u>Stratégie 16 : Améliorer l'accessibilité des ports et de PF multimodales</u> » : Accès ferroviaires et routiers de Bassens et Ambès et ITE spécifiques pour les granulats</li> <li>➤ « <u>Stratégie 17: Promouvoir et développer les PF</u> » : schéma directeur des PF, développer Hourcade, Bruges, et ZIP Le Verdon et Bassens, aides au combiné</li> <li>➤ « <u>Stratégie 18 : Développer les offres multimodales</u> » : Accueillir de nouveaux opérateurs et promouvoir les OFP (filiales agricoles, bois, matériaux et chimie)</li> </ul>
SYSDAU – <i>SCoT Métropole Bordeaux (2011)</i>	➤ Aménagement	➤ Rationaliser le foncier et favoriser la multimodalité sur les sites existants (Hourcade, Bordeaux-Fret, Port, aéroport)
CC Pointe Médoc – <i>SCoT Pointe Médoc (2011)</i>	➤ Aménagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser le fret fluvial et ferroviaire avec améliorations des infrastructures</li> <li>➤ Revoir les accès routiers aux installations portuaires</li> </ul>

CCC – SCoT Cubzaguais (2011)	➤ Infrastructure	➤ Ferroutage envisagé sur la future zone logistique
CUB – Grenelle des mobilités (2012)	➤ Aménagement	➤ Elaborer une stratégie partagée en matière industrielle et logistique (PF intermodales, usage du fleuve, pôle stockage de matériaux, réserves foncières pour les grands projets de transport)
DREAL Aquitaine – ITE (2012)	➤ Ferroviaire	➤ La Gironde, un pôle ferroviaire relativement diffus, équilibré entre TE et WI ➤ Pôle dynamique avec 50% des entreprises ayant augmenté leurs trafics ferroviaires
CUB – Filières logistiques (2012)	➤ Aménagement ➤ Expérimentation	➤ 7 actions pour un Desserrement organisé dont : Maintenir et permettre un développement des sites multimodaux et intermodaux ; Mettre en place des expérimentations et sensibiliser les professionnels aux outils multimodaux
SYBARVAL - SCoT Bassin Arcachon (2013)	➤ Aménagement ➤ Développement filières	➤ Grands enjeux logistiques sur la filière bois à localiser sur le site Sylva 21 ➤ Localiser les entrepôts près des échangeurs de Mios et Salles (sorties 21 et 23) pour canaliser leur développement et éviter l'éparpillement
CR – Report modal (2013) Voir Annexe 1	➤ Aménagement ➤ Gouvernance ➤ Communication ➤ Expérimentation ➤ Organisation	➤ 6 actions au sein de 3 axes stratégiques favorisant le report modal
CR Aquitaine – CFA EFFIPLAT- Corridor Atlantique (2015)	➤ Optimodalité ➤ Aménagement ➤ Infrastructures	➤ <u>Actions aménagement</u> : Améliorer l'intégration du fer au niveau urbain ( <i>contournement ferroviaire de Bordeaux</i> ) ; Etablir un schéma intermodal de l'Arc Atlantique ➤ <u>Actions infrastructures</u> : Préserver les possibilités de redéploiement du réseau et l'optimiser ; Améliorer la connexion des ports au Corridor et Moderniser les RFP et créer des terminaux intermodaux (GPMB) ➤ <u>Actions optimodalité</u> : Intensifier les usages des embranchements ; Soutenir une coopération portuaire de communication et de projets (GPMB) ; Créer de nouveaux points de consolidation des trafics ferroviaires
CERTA – Schéma PF et ZA multimodales (2015) Voir Annexe 1	➤ Aménagement ➤ Expérimentation ➤ Organisation	➤ <u>Action 2</u> : Préserver, valoriser et développer les sites multimodaux en confortant l'observatoire régional des flux, en requalifiant et renouvelant des espaces stratégiques et en accompagnant une nouvelle gouvernance sur les lignes capillaires ➤ <u>Action 3</u> : Organiser l'accessibilité urbaine et la distribution des marchandises et matériaux (voyages-tests transport fluvial de colis lourds depuis le port,

		<p>CDU, bourses numérique du transport)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Action 4</u> : Développer la mutualisation : des infrastructures (ITE) et des moyens (stockages, transports)</li> </ul>
<p>SMERSCOT – SCoT Médoc 2033 / PADD (2015)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Trimodalité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer le foncier du GPMB</li> <li>➤ Relance le fer pour le fret en lien avec le GPMB et la filière Composites/Matériaux éoliens</li> </ul>
<p>CUB – Logistique urbaine fluviale (2015) Voir Annexe 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Organisation</li> <li>➤ Infrastructure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Usage fluvial pour la distribution urbaine de matériaux alluvionnaires.</li> <li>➤ Potentiel ciblé de 220 000 t</li> </ul>
<p>PT Libournais – SCoT Grand Libournais (2015)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en œuvre une exploitation des granulats « éco-responsables », notamment sur l'extraction, la consommation et la transport</li> <li>➤ Evaluer les possibilités de requalification et développement des infrastructures ferroviaires de la gare de Coutras</li> </ul>
<p>GPMB – <i>Projet stratégique 2015-2020 (2015)</i> Voir Annexe 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sites en développement : Pauillac (fluvial, maritime), Grattequina (fluvial), Bassens (route, fer, mer), Le Verdon (mer, fer), Sabarèges (fer) et Ambès (mer, fer)</li> <li>➤ Développement de ports intérieurs reliés fer et/ou mer (Bruges, Agen, Toulouse, Charente, Landes,...)</li> </ul>

### 2.6.3. La logistique urbaine

Acteur, Année	Thème	Recommandation(s)
<p>CERTA – Logistique urbaine (2010) Voir Annexe 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Organisation</li> <li>➤ Foncier</li> <li>➤ Développement filière</li> <li>➤ Gouvernance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 7 axes d'actions stratégiques regroupant 27 mesures</li> </ul>
<p>SYSDAU – SCoT Métropole Bordeaux / DOO (2011)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Organisation</li> <li>➤ Gouvernance</li> <li>➤ Foncier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réaliser un schéma d'accessibilité logistique métropolitaine pour anticiper les besoins à long termes de sites nouveaux sur la métropole et permettre le développement de la logistique du dernier kilomètre</li> <li>➤ Développer les démarches innovantes pour la logistique du dernier kilomètre via les documents d'urbanisme (localiser les sites dédiés prévoir les conditions d'implantations d'espaces dédiés.</li> <li>➤ Programmes d'expérimentations de logistique urbaine sur petites distances et petits volumes</li> </ul>

		<p>(multimodalité fluviale, tramway, véhicules électriques,...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Interroger le devenir du MIN</li> <li>➤ Dégager des pistes pour les acheminements de matériaux de construction, notamment les liens ferroviaires</li> </ul>
<p>CUB – <i>Grenelle des mobilités (2012)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Circulation</li> <li>➤ Organisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Restriction des déplacements non contraints et du trafic des poids-lourds (stockage à proximité de l'agglomération) en heures de pointe</li> <li>➤ Livraisons urbaines : mise en place d'un Observatoire des mobilités avec trafic en temps réel, système de consignes et des aires de stationnement</li> </ul>
<p>CUB – <i>Filières logistiques (2012)</i> <i>Voir Annexe 1</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Organisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 7 actions pour un Desserrement organisé dont : Mettre en place des expérimentations urbaines adaptées au tissu local</li> </ul>
<p>CERTA – <i>Schéma PF et ZA multimodales (2015)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Expérimentation</li> <li>➤ Foncier</li> <li>➤ Organisation</li> <li>➤ Développement filière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Action 3</u> : Organiser l'accessibilité urbaine et la distribution des marchandises et matériaux (voyages-tests transport fluvial de colis lourds depuis le port, CDU, bourses numérique du transport)</li> <li>➤ <u>2 mesures phares</u> : « Elaborer et mettre en œuvre des schémas d'accessibilité urbaine fret » et « Concevoir et dimensionner des espaces (...) de gestion opérationnelle de logistique du dernier km »</li> </ul>
<p>CUB – <i>Logistique urbaine fluviale (2015)</i> <i>Voir Annexe 1</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménagement</li> <li>➤ Organisation</li> <li>➤ Infrastructure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 6 appontements privilégiés de transbordement fleuve-route dont 3 sur la CUB (Bassens, Bouliac et Euratlantique) et 3 en Sud Gironde (Langon, Portets et Fontet)</li> <li>➤ Cible 220 000 t de matériaux reportables sur le fluvial, Exclu les céréales et déchets</li> </ul>
<p>CUB – <i>Logistique urbaine (2013)</i> <i>Voir Annexe 1</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménagement</li> <li>➤ Organisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 3 scénarios de départ : CDU hypercentre (Quinconces), CDU intra-boulevard (Bordeaux-Nord) et CDU extérieur rocade. Exclusion directe du 3<sup>ème</sup> scénario et nouvelle option avec 1 CDU supplémentaire rive droite (Carbon Blanc, prospectif)</li> <li>➤ Meilleur emplacement sur Bordeaux-Nord pour une PF de 3000 m<sup>2</sup></li> <li>➤ Ne recommande pas une création immédiate car les gains espérés ne sont pas assez importants au regard des investissements mais nécessité de garder à l'esprit le modèle.</li> </ul>
<p>GPMB – <i>Projet stratégique 2015-2020 (2015)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménagement</li> <li>➤ Gouvernance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développement d'un hub matériaux à Grattequina</li> <li>➤ Le GPM se doit d'être un leader en matière de nouvelles pratiques multimodales</li> </ul>

## 2.6.4. Conclusions

De l'analyse présente, de nombreux objectifs et enjeux ciblés par les différentes collectivités territoriales locales semblent se dégager, dont **une grande part converge** :

- **Accroître l'usage du mode fluvial pour le transport de marchandises** dans le cadre d'une logistique urbaine plus durable et le développement de filières productives locales (BTP, aéronautique notamment) ;
- **Développer le mode ferroviaire sur le réseau linéaire (voies ferrées) et via des infrastructures ponctuelles (sites de transbordement) adaptées et bien insérées** afin de désengorger le Corridor routier Européen 4 ralliant la Péninsule Ibérique à l'Europe du Nord et de réduire les nuisances liées au transport routier de marchandises (pollution, sécurité,...) ;
- **Accompagner la dynamique au Port**, le GPM Bordeaux, visant à son développement en lien avec les objectifs des acteurs locaux. Il s'agit là aussi de valoriser les nombreuses surfaces foncières appartenant au GPM (Le Verdon, Bassens, Grattequina, Pauillac,...) ;
- **Intégrer les professionnels du secteur du transport et de la logistique dans les décisions les concernant**, via l'établissement de clubs logistiques ou de commissions Aménagement commercial et économique par exemple ;
- **Organiser une logistique urbaine performante sur la métropole bordelaise** via des outils (centre de distribution urbaine en perspective, multimodalité fleuve-route, véhicules propres,...) et des réglementations (schéma d'accessibilité, restrictions de circulations sous conditions,...).

Ces différents documents montrent, en même temps, **des points demeurant en débat** avec notamment :

- **Une gouvernance non définie à l'échelle départementale ou InterSCoT**. A l'heure actuelle, seul le niveau régional (via la CERTA) a commencé à se saisir de cette question à travers le « Schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine » ;
- **Une vision non coordonnée de la logistique à l'échelle du territoire de la Gironde et des approches non pensées sur les modalités d'accueil des activités logistiques entre Bordeaux Métropole et les territoires périphériques**. Ce « laisser-faire » aboutit à un mitage des installations au gré des opportunités foncières et des permis de construire délivrés par les collectivités locales compétentes ;
- **Un mitage des implantations semble de facto se prolonger et devrait persister avec de nombreux projets de zones logistiques ou d'accueil d'établissements** de ce secteur de manière sporadique et non réfléchi (zone sur le Cubzaguais, zone de Saint-Vincent-de-Paul, accueils proches de diffuseurs sur les autoroutes A62 et A63 et sur l'axe RN89-A89) ;
- **Une incertitude quant au rôle du transport ferroviaire dans le système logistique**, qui semble fortement pris en compte dans la problématique portuaire, mais assez marginalisée pour la logistique terrestre, en particulier du fait de la marginalisation de l'offre des opérateurs ferroviaires.

### **3. ANALYSE DE LA DEMANDE LOGISTIQUE GIRONDINE**

## 3.1. Une forte concentration des établissements générateurs de flux sur l'aire métropolitaine bordelaise<sup>57</sup>

### 3.1.1. Les principaux inducteurs de la demande en Gironde

Le système logistique d'un territoire est conditionné par deux variables géoéconomiques majeures :

- le positionnement géostratégique du territoire qui le rend favorable et accessible aux activités logistiques exogènes (voir partie précédente),
- et la présence locale d'activités économiques génératrices de flux, tant dans la sphère de la production que dans la sphère de la consommation/distribution, et qui structurent l'essentiel des besoins et de la demande logistique du territoire. C'est pour répondre aux besoins des entreprises et des filières de l'économie que se constituent des outils, des structures et des activités, qui s'implantent sur le territoire.

Le territoire de la Gironde est au cœur d'une nouvelle région démographiquement et économiquement importante. Avec 1 505 000 habitants (soit **plus du quart de la nouvelle région « Nouvelle Aquitaine »**), il est en croissance sensible (+1,2 % par an entre 2008 et 2013) ; le département suivant, les Pyrénées-Atlantiques, ne compte que 664 000 habitants. La Gironde est donc le principal pôle démographique de la nouvelle région, ce qui a non seulement un impact quantitatif (concentration de population et donc de consommation), mais également un impact logistique plus qualitatif, car la polarisation démographique induit mécaniquement une polarisation logistique, les principaux acteurs de la logistique de distribution s'implantant de façon préférentielle dans les territoires qui concentrent le plus de potentiel commercial. Par ailleurs, l'impact de cette polarisation est renforcé par le niveau de vie médian en Gironde, qui est le plus élevé des départements de la Nouvelle Aquitaine : 20 388 euros par an et par unité de consommation, soit 1 000 euros de plus que la moyenne régionale et nationale hors Île de France (source INSEE).

Ce phénomène de polarisation est d'autant plus accentué que la Gironde est particulièrement bénéficié d'un phénomène de métropolisation, puisque l'aire urbaine de Bordeaux, avec 1 178 000 habitants en 2013, concentre 78 % de la population girondine et 20 % de la population régionale. Les 5 aires urbaines suivantes (de 200 à 300 000 habitants), Bayonne, Limoges, Poitiers, Pau et La Rochelle, ont de 4 à 5,6 fois moins d'habitants.

Avec 635 000 emplois dont 538 000 salariés et dans 157 000 établissements en 2013, la Gironde est également le plus important territoire économique de la région Nouvelle Aquitaine. Elle emploie 3,6 % de ses salariés dans l'agriculture, 6,4 % dans la construction, 10,6 % dans l'industrie et 46,6 % dans les services privés et 33,8 % des salariés travaillent dans la sphère productive et 66,2 % dans la sphère présentielle.

L'agriculture occupe le quart du territoire départemental dont la moitié est consacrée à la viticulture, ce qui en fait le plus grand vignoble de France. Elle assure plus de 80 % de la valeur de la production agricole girondine contre moins de 3 % pour les productions animales. La production de bois est la seconde activité agricole en raison de l'omniprésence du massif forestier des Landes.

En Gironde, en 2013, l'industrie occupe près de 60 000 salariés, soit un salarié sur dix pour l'essentiel dans des petits établissements. On y compte à la fois des industries de pointe et des industries traditionnelles. Trois secteurs assurent 40 % de l'emploi industriel : la fabrication de matériels de transport, aéronautique essentiellement avec 15 % de l'emploi industrie, la fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (14 %) et le travail du bois, industries du papier et imprimerie (12 %).

La construction représente 6,6 % de l'emploi total en Gironde, contre 7,0 % en Nouvelle Aquitaine et le commerce occupe 13 % des salariés du département, dont 55 % pour le commerce de détail et 33 % pour le commerce de gros.

<sup>57</sup> Cette partie est issue de *Samarcande, 2013, Etude sur les filières logistiques endogènes et exogènes à la métropole bordelaise*, CUB

### 3.1.2. Les sites industriels

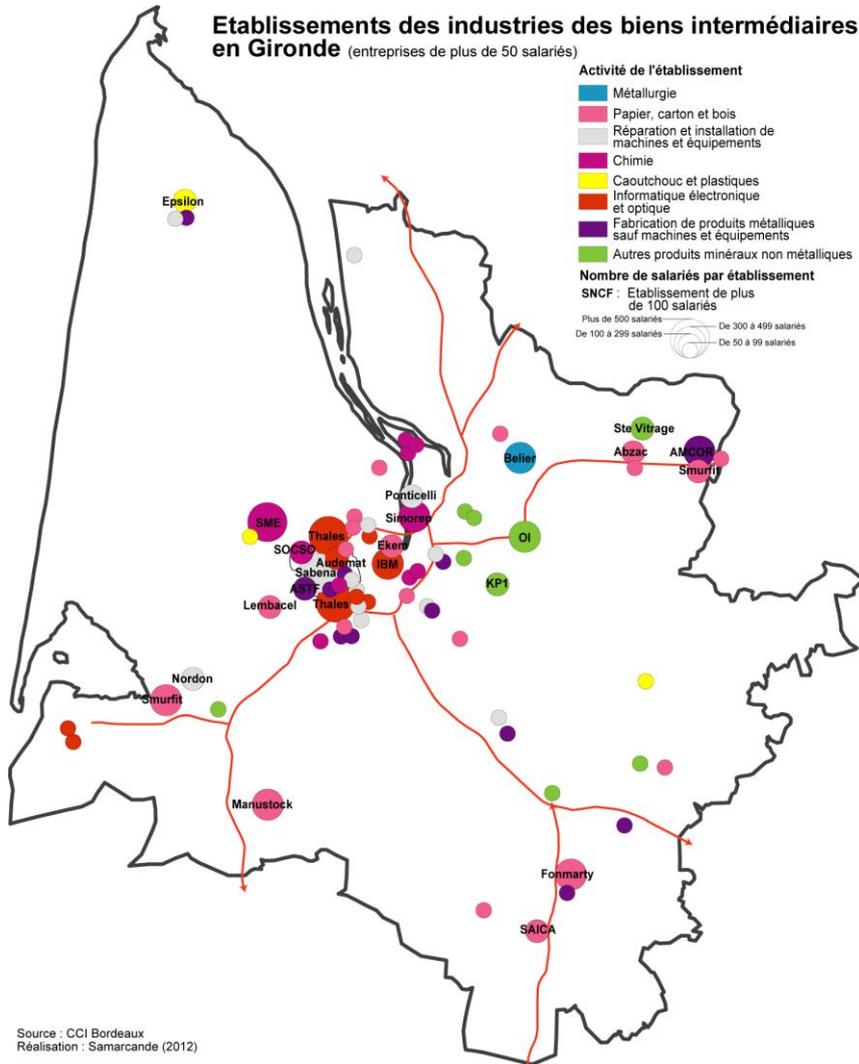
La localisation des établissements générateurs de flux est un indicateur quantitatif et géographique important expliquant la logique spatiale du système logistique. On doit distinguer trois secteurs industriels distincts, qui ont une place économique et logistique bien différenciée économiquement et logistiquement dans la chaîne de valeur :

- **Les industries de biens intermédiaires** en amont du processus productif, qui produisent les matières premières, composants et pièces intégrés dans les autres industries.
- **Les industries de biens d'équipement** qui produisent des machines et équipements servant à la fabrication des autres biens.
- **Les industries de biens de consommation** qui sont fabriqués pour être directement mis à disposition des consommateurs.

**Les industries de biens intermédiaires, en amont de la chaîne logistique, bénéficient de localisations assez concentrées dans la métropole bordelaise, mais avec d'autres localisations plus diffuses dans les territoires périphériques du département.**

La concentration bordelaise est particulièrement identifiable pour l'équipement aéronautique et l'électronique avec Thalès et IBM), surtout à l'Ouest de l'agglomération, la chimie avec SME ou Simorep, le bois, papier, carton, dans des établissements de plus petite taille et les équipements divers avec Ponticelli,....).

Mais on relève aussi la constitution de pôles secondaires non négligeables au Nord des Landes en liaison avec les ressources sylvicoles et la présence du secteur du papier carton (Smurfit notamment) et dans le Haut-Libournais et la Vallée de la Dordogne (verre avec Owens Illinois, produits métallurgiques, papier, carton,...) et dans une moindre mesure, dans le Sud Gironde, notamment dans la filière bois.

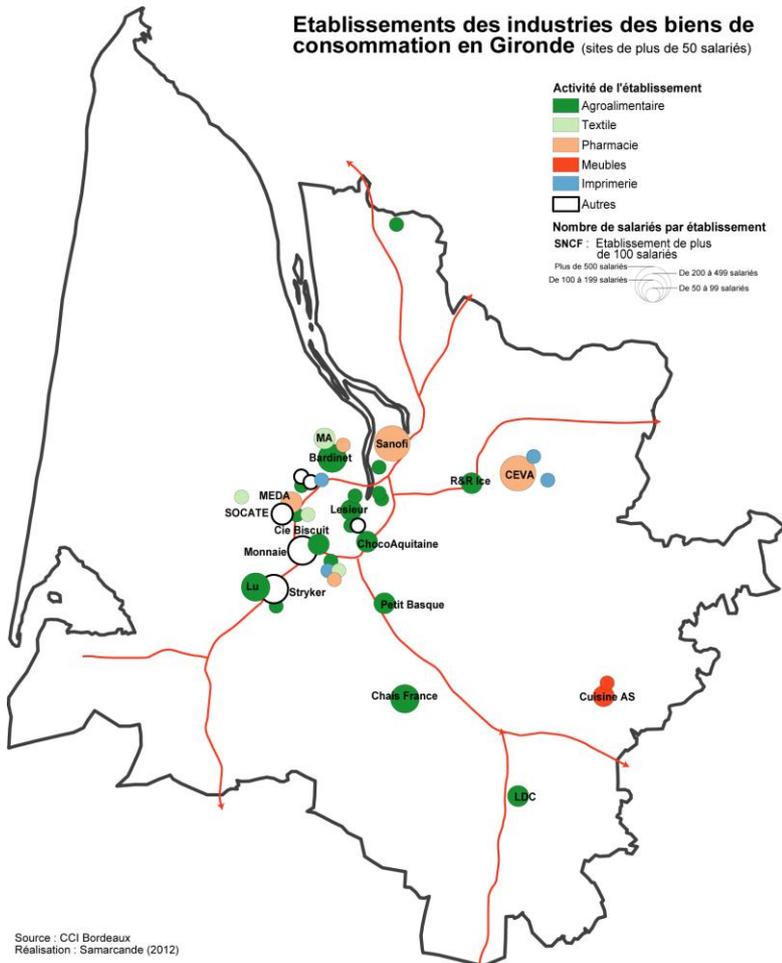
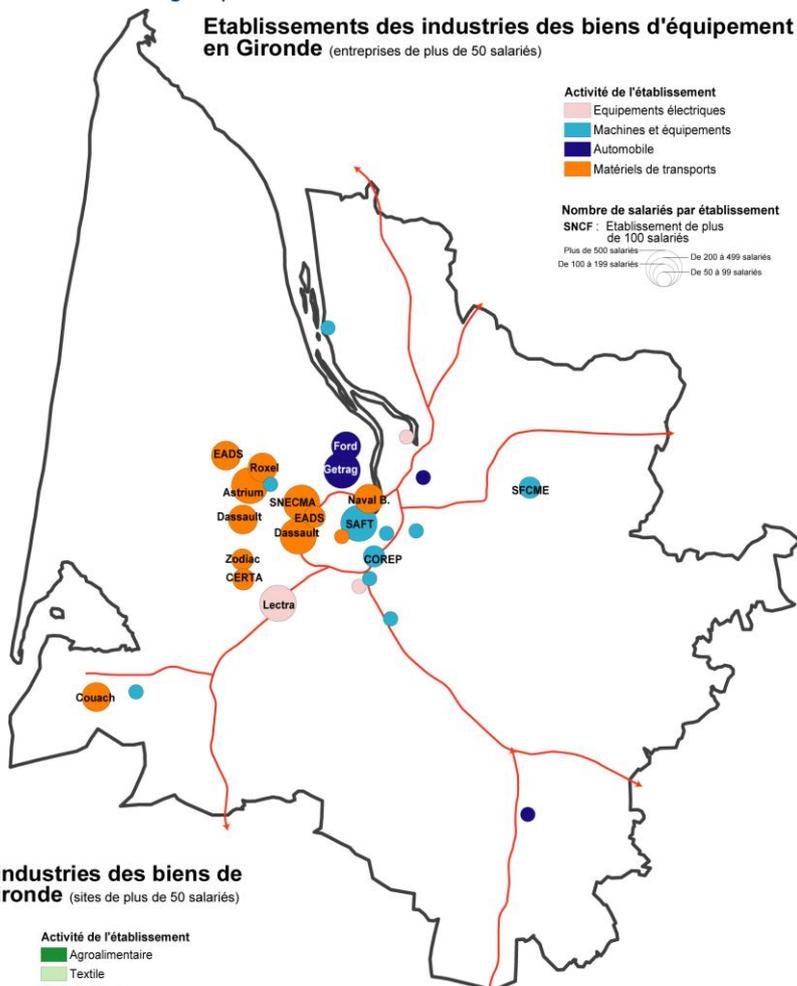


**Les industries des biens d'équipement se localisent préférentiellement à l'Ouest de l'agglomération bordelaise,** autour de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ce qui atteste du lien notable avec l'industrie aéronautique, avec des établissements tels que Dassault, EADS, Zodiac ou Astrium.

La filière automobile est essentiellement présente au Nord de Bordeaux, à Blanquefort, au travers de deux grands établissements : Ford et Getrag.

L'industrie des machines et des équipements est présente au travers d'établissements plus petits localisés essentiellement à l'Est et au Sud-Est de l'agglomération bordelaise.

Seul le Bassin d'Arcachon présente une petite présence de secteur avec le chantier naval Couach à Gujan Mestras.



**Les industries des biens de consommation (y compris les IAA) sont fortement concentrées dans le bassin d'emploi bordelais, essentiellement à l'Ouest de l'agglomération.**

C'est bien évidemment l'industrie agro-alimentaire qui est la plus présente au travers de sites importants notamment dans la biscuiterie ou les huileries (Lu, Choco-Aquitaine, Petit Basque, Lesieur,...), ou en lien avec les spiritueux (Bardinet, Chais France,...)<sup>58</sup>.

La seule autre filière notable est la pharmacie implantée à l'Est de Bordeaux (Sanofi et CEVA).

Source : CCI Bordeaux  
Réalisation : Samarcande (2012)

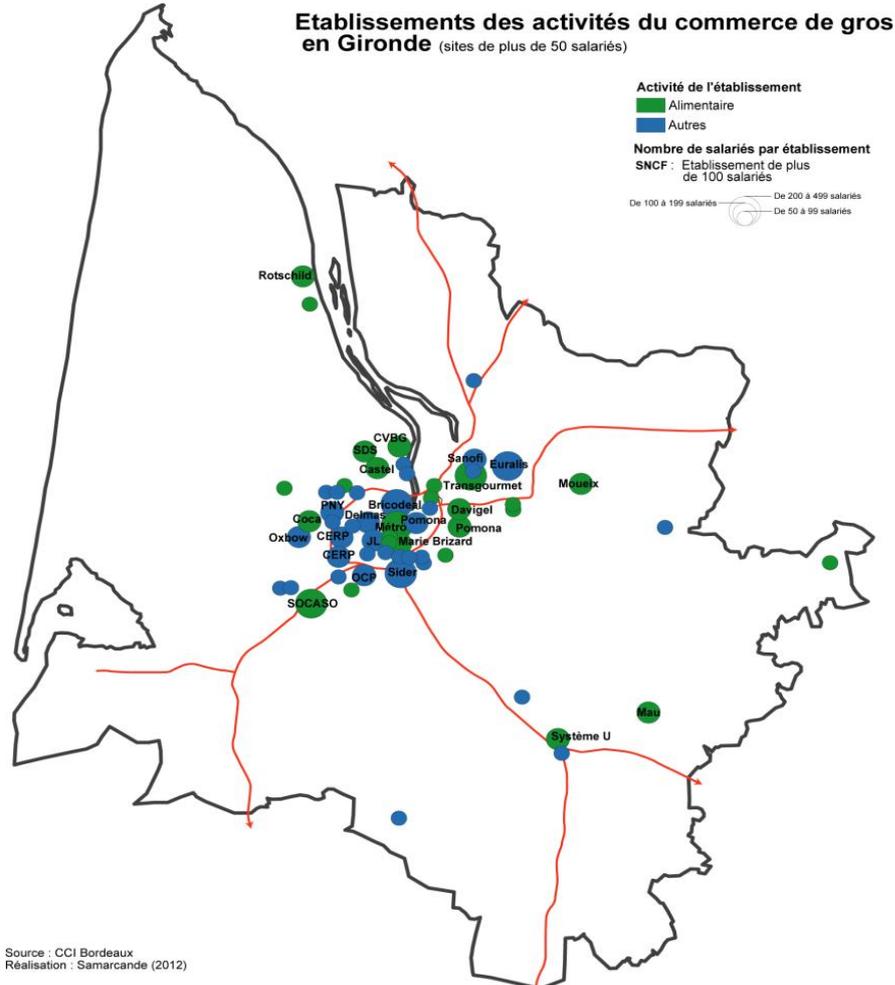
<sup>58</sup> Le secteur de la viticulture, dominant dans les IAA en Gironde, n'est pas très visible sur cette carte, car d'une part, elle relève de l'agriculture et d'autre part, ce qui relève de l'industrie est répertorié dans d'autres secteurs (le verre par exemple pour les bouteilles ou le commerce).

### 3.1.3. Le commerce de gros

Le commerce de gros est une composante majeure du système logistique par la nature et le poids de ses flux et par son rôle important de redistribution locale. **Ses localisations sur le département reflètent l'armature urbaine girondine avec une concentration très importante dans l'agglomération bordelaise.** La concentration des activités dans les plus grandes villes est classique et est la conséquence de la concentration de la consommation locale et de l'attractivité des pôles urbains.

Sur la métropole bordelaise, les localisations sont principalement en cœur de ville ou dans des communes très proches de la rocade.

264 établissements composent le secteur du commerce de gros. La majeure partie des établissements sont des entreprises de moins de 50 salariés (77% de l'échantillon) pour seulement 10 % employant plus de 100 salariés.



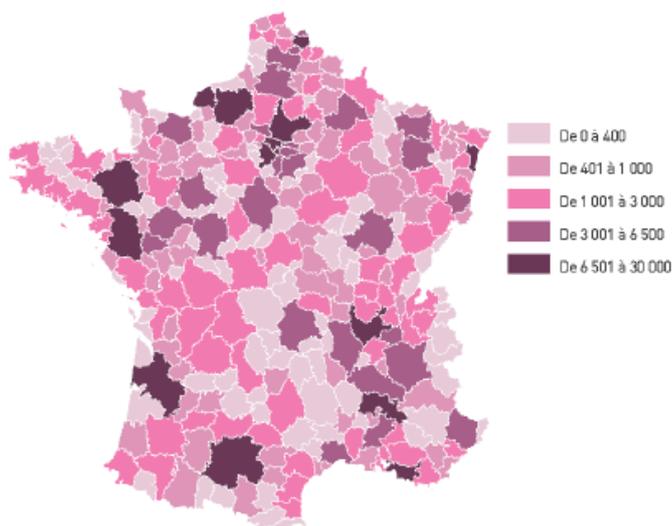
### 3.1.4. Les établissements logistiques et de transports de marchandises

Les entreprises du secteur sont largement concentrées dans les grandes métropoles du pays. Les zones d'emplois qui accueillent le plus grand nombre de salariés en transport/logistiques se situent généralement sur de grandes agglomérations (Lyon, Toulouse, Bordeaux, Rouen, Ile-de-France,...).

**La région Aquitaine possède un pôle majeur dans la métropole bordelaise.** D'autres zones secondaires sont présentes dans les chefs-lieux des départements de la région (Pau, Agen, Périgueux, Mont-de-Marsan) et dans le pôle basque. Ce secteur d'activités compte 181 établissements de plus de 20 salariés dans le département de la Gironde.

#### Nombre d'emplois dans le secteur du transport et de la logistique par zones d'emploi

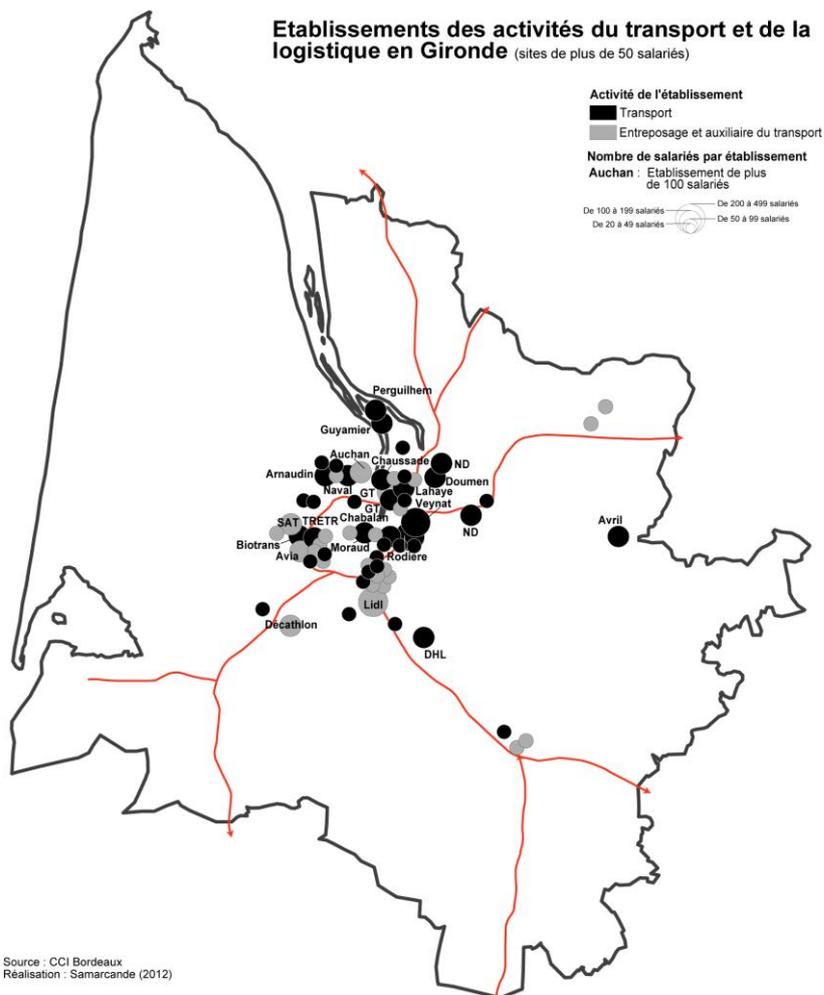
Source : OPTL Aquitaine (2015)



Les entreprises constituant cet échantillon sont principalement des PME avec 62% d'entre elles employant entre 2 à et 50 salariés et 86% moins de 100 salariés. Seuls 3 établissements emploient plus de 200 salariés, dont deux transporteurs (Veynat et Rodière).

**Dans le département, les sites d'implantation des transporteurs et des prestataires logistiques épousent le tracé de la rocade ainsi que les axes de pénétration de l'agglomération bordelaise que sont les axes A10, A62, A89.**

Il est à noter que les transporteurs sont plutôt situés dans la moitié Est de l'agglomération et les entreprises d'entreposage ou les auxiliaires de transport sont plutôt situés à l'Ouest.



## 3.2. Analyses des besoins logistiques des filières locales

Cette partie analyse les besoins et enjeux des filières productives et de distributions locales. Ces résultats sont issus de benchmarking Samarcande et d'entretiens avec les acteurs locaux représentatifs des filières (fédérations et entreprises pilotes). Les filières analysées sont :

- Les industries agroalimentaires,
- L'aéronautique,
- Les granulats et matériaux de construction,
- La chimie,
- Le bois,
- La valorisation des déchets,
- La grande distribution.

### 3.2.1. Les industries agroalimentaires

#### 3.2.1.1. Chiffres-clés et zoom sur 2 secteurs : vin et céréales

##### Chiffres clés en Gironde pour les IAA

L'industrie agro-alimentaire en Aquitaine représentait 2 037 millions d'euros de valeur ajoutée (VA) en 2013, soit 2,4% de la VA régionale totale et 18% de la VA industrielle régionale. L'Aquitaine est la huitième région agro-alimentaire française avec 4,8% de la valeur ajoutée française.

La Gironde est un département où les IAA ont une importance moindre par rapport aux niveaux régional et national, au sein d'une région Aquitaine plutôt forte. Néanmoins, elle se classe comme le 17ème département français dans le secteur.

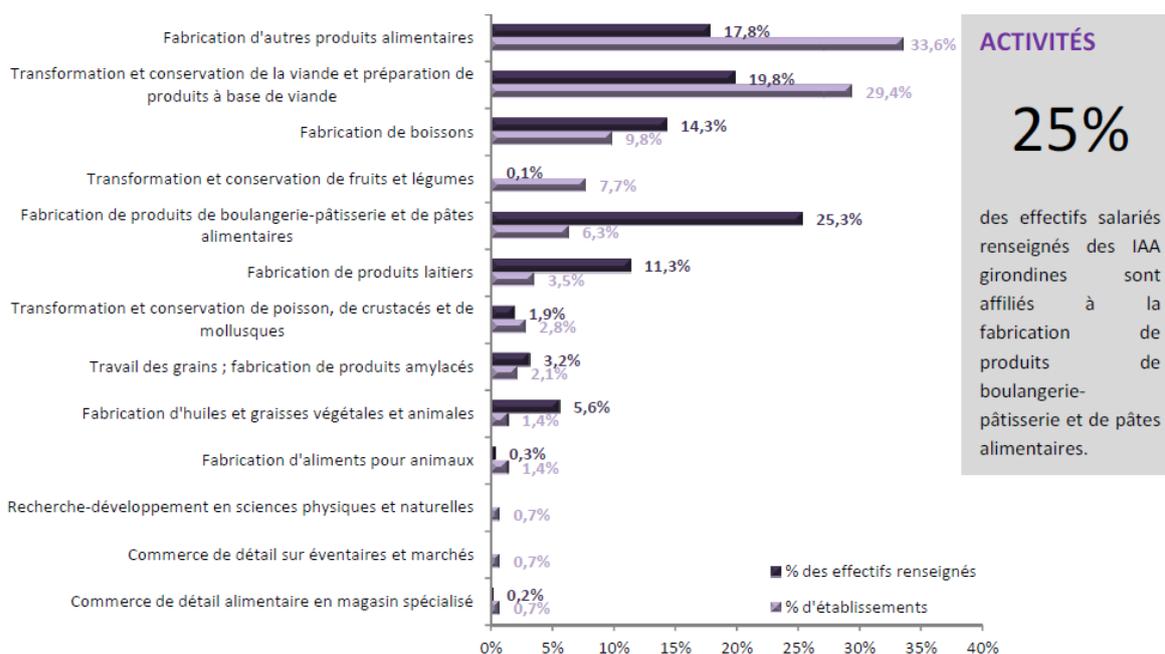
##### Chiffres-clés de l'IAA

	VA (en millions euros)	Effectifs (Part total)	Etablissements (part total)
Gironde	-	1,91%	2,25%
Aquitaine	2 037	3,59%	2,89%
France	42 591	3,01%	2,65%

Source: INSEE (2013) pour VA - CCI (2013) pour effectifs-établissements

Les secteurs dominants de l'IAA en Gironde sont les activités de boulangerie-pâtisserie (25% des emplois), les activités du secteur de la viande (19,8% des emplois) et la fabrication de boissons, dont le vin (14,3% des emplois). 61% des établissements emploient moins de 10 salariés et seulement 11,9% plus de 50 salariés

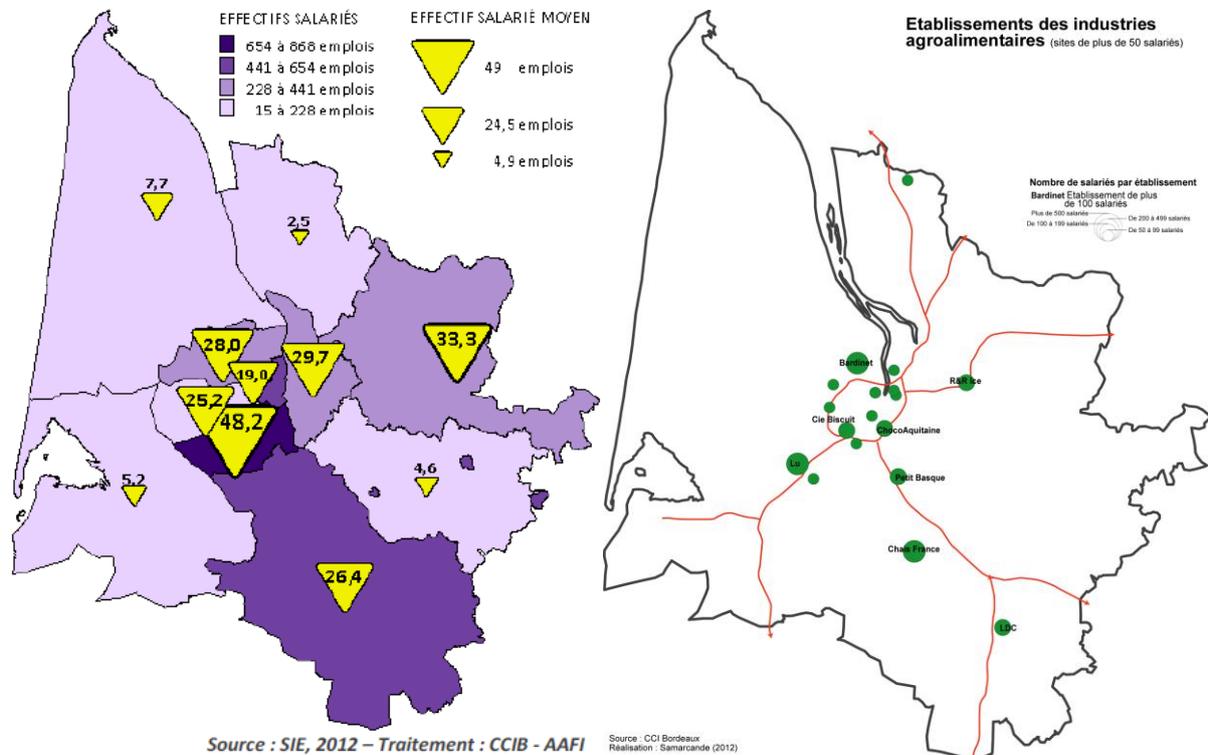
##### Répartition des établissements IAA et de leurs effectifs par domaines d'activités



Source : SIE, 2012 – Traitement : CCIB - AAFI

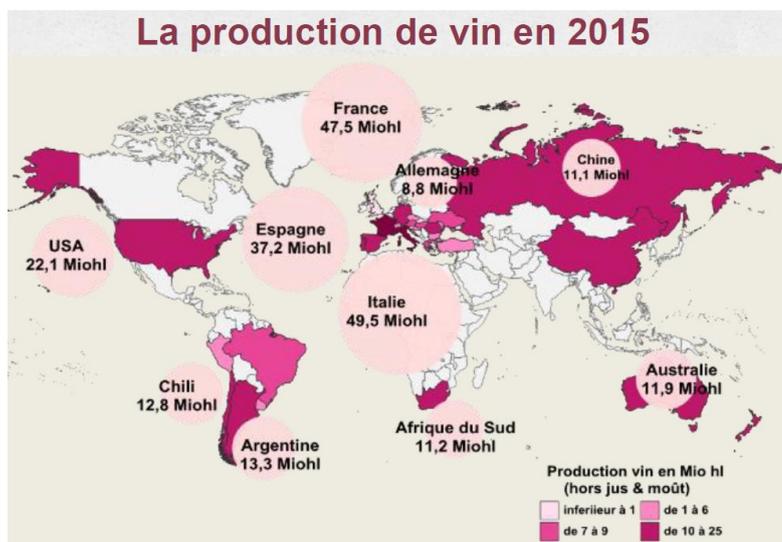
Les grands espaces de l'agro-alimentaire départemental se situent essentiellement à l'Est et au Sud de Bordeaux (transformation de viandes) et dans le Sud Gironde (industries de transformation). Des espaces secondaires se situent aussi sur le Libournais, entre Dordogne et Garonne et au Nord de Bordeaux (activités diversifiées).

De grands noms des IAA sont présents avec certains leaders dans leurs domaines tels que Bardenet (alcools), Lu (biscuits), R et R Ice (glaces), LDC (viandes), Grands Chais de France (vin) complétées par des entreprises d'origines locales (Le Petit Basque).



### Focus sur la viticulture<sup>59</sup>

Le marché du vin est un marché d'excellence pour la France, qui se dispute le leadership mondial avec l'Italie, selon les récoltes annuelles. La production mondiale se situe en 2015 à 274,4 millions d'hectolitres, dont 47,5 millions en France (soit 17,3% de la production mondiale), derrière l'Italie à 49,5 millions et devant l'Espagne à 37,2 millions.



Source : OIV (2016)

<sup>59</sup> Les données à l'échelle nationale et mondiale sont issues de l'OIV (2016) et les données à l'échelle départementale, de France AgriMer et de CIVB, 2015, *Vin de Bordeaux, Repères économiques*

La France, avec l'Italie et l'Espagne notamment, est un pays dont le poids est en décroissance tendancielle, misant sur plus de qualité pour moins de quantité. En revanche, les pays en croissance tendancielle sont des pays de l'Hémisphère Sud (hors Chine) avec les Etats-Unis, l'Argentine, le Chili, l'Australie, l'Afrique du Sud, la Chine et la Nouvelle-Zélande.

La France demeure le premier pays exportateur avec 7,7 millions d'hectolitres, devant l'Italie (5,1 millions).

En termes de consommation, la France consomme 11% de la production mondiale. 5 pays consomment la moitié de la production mondiale avec la France : Etats-Unis (13%), Italie (9%), Allemagne (9%) et Chine (7%). La consommation est plutôt en baisse en Europe, contrairement à la Chine, aux Etats-Unis, au Brésil et à l'Australie notamment.

Le Bordelais constitue le second vignoble français en termes de superficie avec 112 200 ha en 2014, derrière le Languedoc-Roussillon (226 000 ha), mais devant la vallée du Rhône (70 000 ha), le Val de Loire (65 000 ha) et le Languedoc-Roussillon (41 900 ha).

En termes de volumes de productions, la Gironde est le premier département producteur national avec plus de 5,5 millions hl, devant l'Hérault (4,6 millions hl) et les départements voisins du Sud Poitou-Charentes (composé de vins spécifiques pour la fabrication du Cognac).

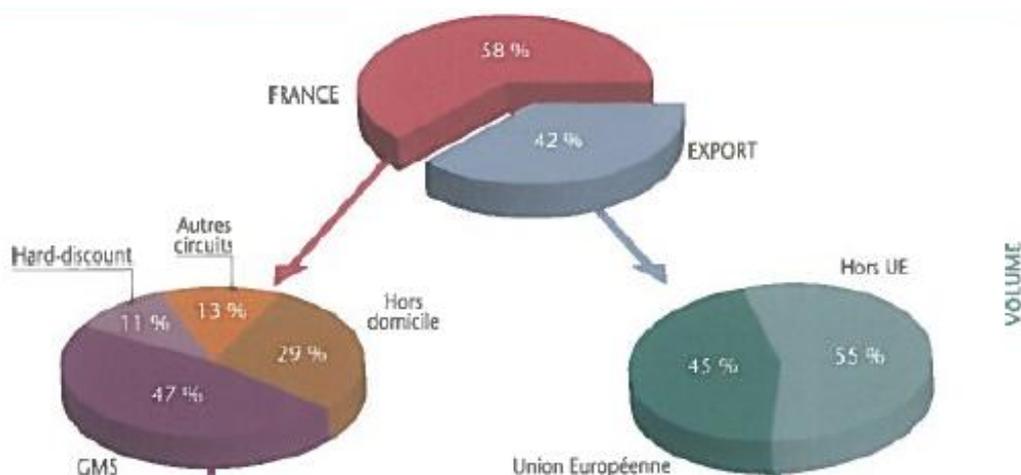
#### Top 5 des départements français producteurs de vins

Département	Production (en hl)
Gironde	5 518 480
Hérault	4 626 009
Charente	4 303 987
Charente-Maritime	4 077 804
Aude	3 568 465

Source : Douanes (2014)

Le marché des vins bordelais est à vocation nationale pour 58% de ses volumes avec une prédominance de la grande distribution et du hard-discount (58% du marché national) et de la restauration hors domicile<sup>60</sup> (29%). A l'export, le marché a une vocation majoritairement hors Union Européenne même si l'UE compose 45% du marché export. Ces exportations massives hors UE induisent notamment des besoins importants en matière de dédouanement et d'acheminements maritimes.

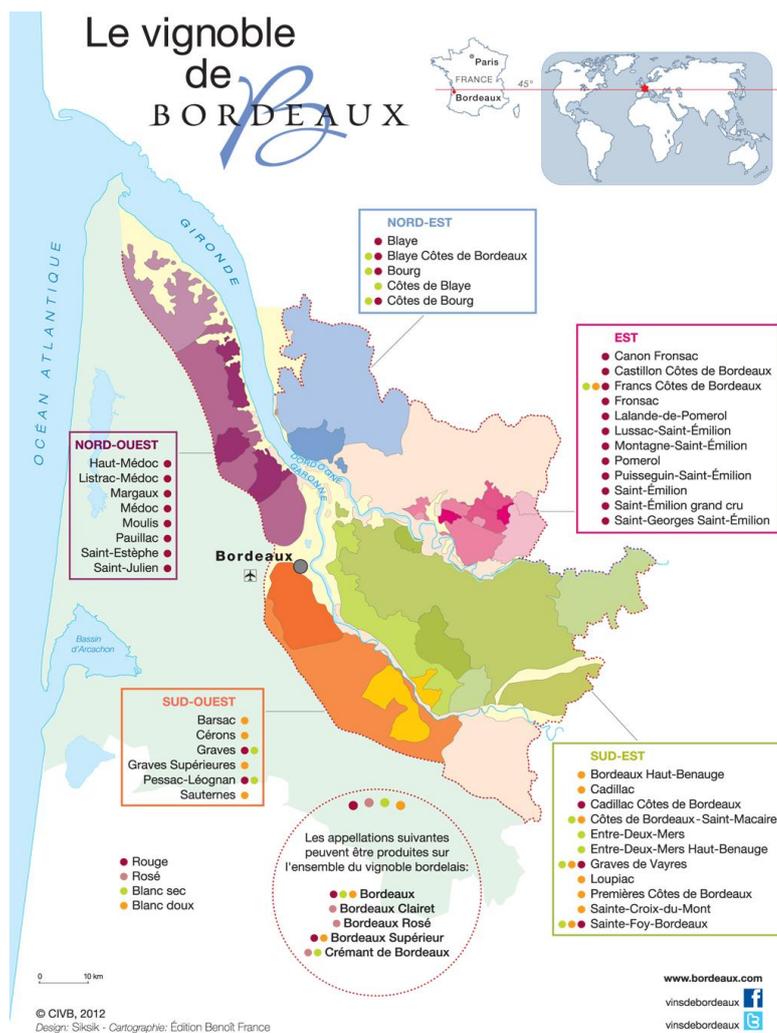
#### Marchés des vins de Bordeaux en 2015



Source : CIVB (2015)

Au niveau national, les zones les plus consommatrices des vins de Bordeaux sont l'Ile-de-France (24%), les Hauts-de-France (16%), et un ensemble Ouest-Nord, composé de la Bretagne et de la Normandie (14,5%) . Le Sud-Ouest (Aquitaine et Midi-Pyrénées) représente 10% des ventes.

<sup>60</sup> Cafés, hôtels, restaurants, restauration collective

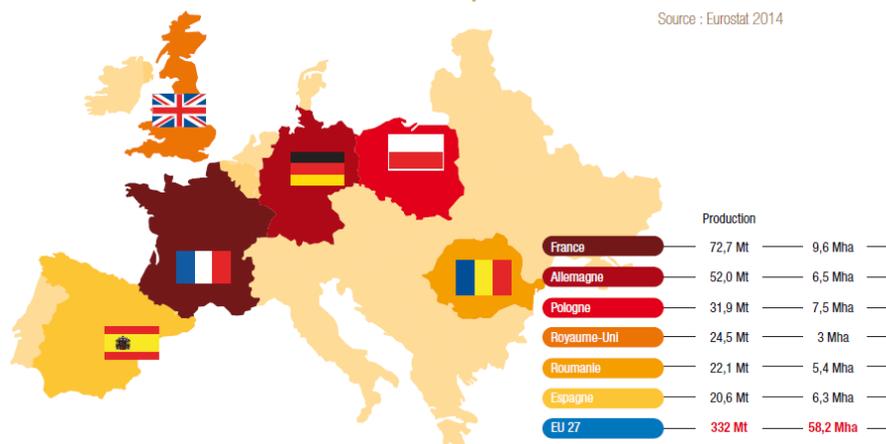


Source : CIVB (2015)

### Focus sur les céréales<sup>61</sup>

La France est un pays leader en matière de production de céréales : il est au premier rang européen et parmi les 10 premiers producteurs mondiaux. Elle a produit 72,7 Mt en 2014 des diverses céréales. Elle se situe devant l'Allemagne (52 Mt) et la Pologne (31,9 Mt). Elle est aussi le deuxième exportateur mondial avec 33,6 Mt, derrière les États-Unis (63,8 Mt).

Les 6 premiers producteurs de céréales (incluant les semences) de l'Union Européenne en 2014



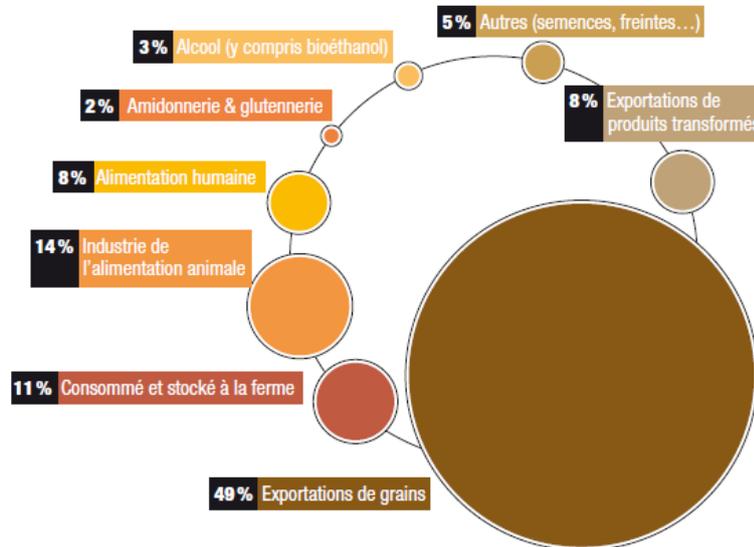
Source : Passion céréales

<sup>61</sup> Les données suivantes sont issues de *Passions Céréales, 2016, Des chiffres et des céréales - L'essentiel de la filière*

En France, la destination première des céréales est l'exportation avec 49% des volumes, principalement à destination du bassin méditerranéen. Ces exportations sont effectuées par les ports maritimes, dont Rouen, premier port européen exportateur de céréales. La moitié restante est soit consommée sans transformation préalable (16%) ou transformée (35%, dont 14% pour l'alimentation animale et 8% pour l'alimentation humaine).

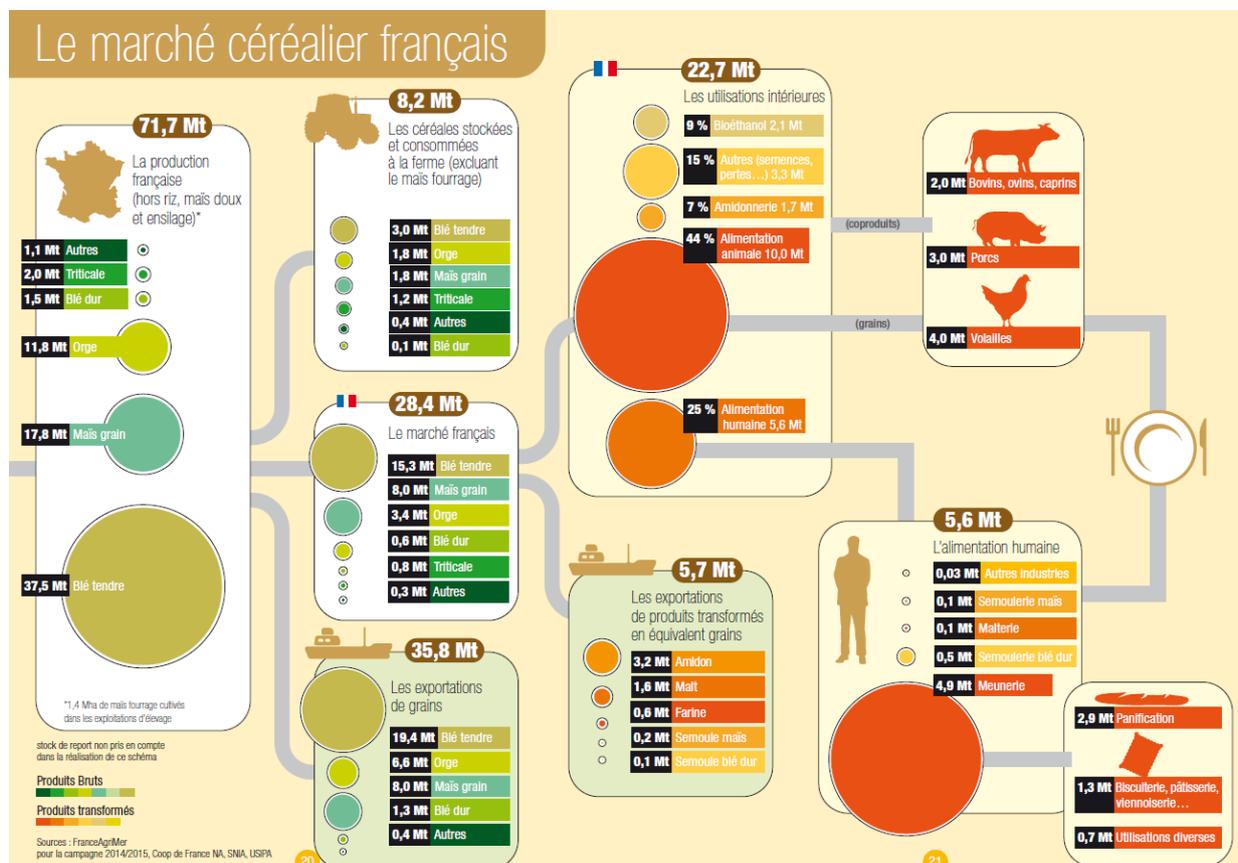
Les utilisations des céréales (hors riz, maïs doux et ensilage)

Source : FranceAgriMer, campagne 2014/2015



Source : Passion céréales

Le schéma suivant synthétise le marché céréalier français.



Source : Passion Céréales

La Région Nouvelle Aquitaine est la deuxième région céréalière française avec 10,3 Mt, entre le Grand-Est (10,6 Mt) et Hauts-de-France (9,6Mt) et Centre (9,3 Mt). Ainsi, la Région assure 14,2% de la production nationale.

Les cinq premières régions céréalières françaises sur la base du nouveau découpage

Source : SSP, 2014



Source : Passion céréales

L'enjeu principal de la filière céréale en Gironde est de trouver le lien le plus efficace et le plus économique entre les champs de récoltes et les ports, pièces essentielles de l'exportation représentant la moitié du marché national. LA place portuaire bordelaise est concurrencée sur certaines marges (Sud Aquitaine et Sud Poitou-Charentes) par les ports de Bayonne et La Rochelle.

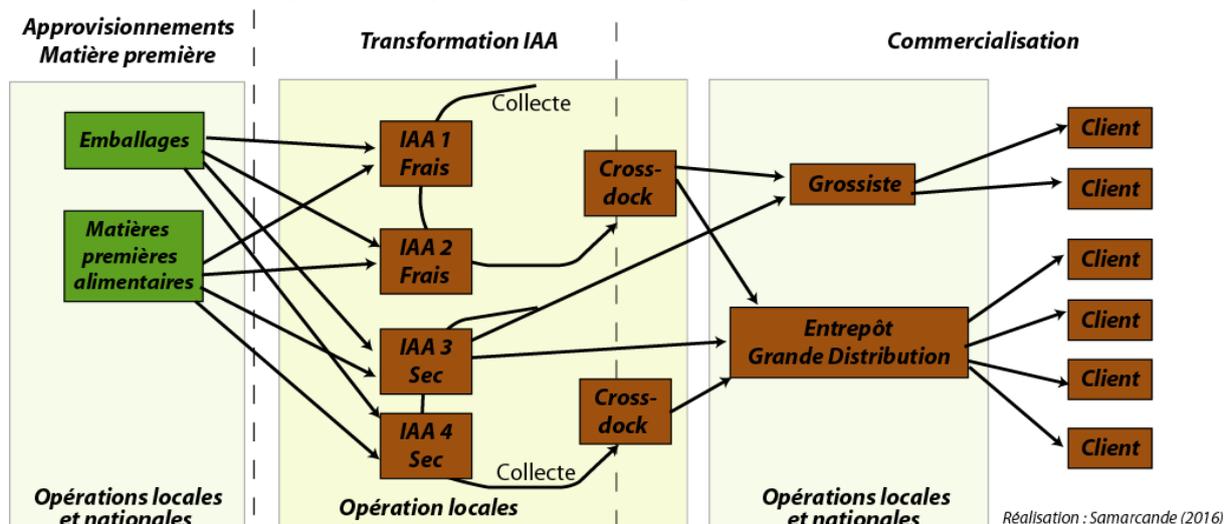
Ainsi, les besoins des acteurs régionaux de la filière et du GPMB pour l'accroissement de ses parts de marché sur son hinterland de référence sont essentiellement la massification des flux dans les pré-acheminements portuaires via l'amélioration des services ferroviaires (infrastructures, services) et via l'amélioration des capacités nautiques de l'Estuaire de la Gironde, porté par le projet Gironde XL. Le transport fluvial ne semble pas être une priorité pour les acteurs de la filière. In Vivo est le seul à utiliser ce mode sur son silo de Blaye pour un seul agriculteur présent sur la Presqu'île d'Ambès. Ce service pourrait tendre à disparaître, In Vivo souhaitant tarifier certaines prestations, ce qui pourrait renchérir l'acheminement fluvial.

### 3.2.1.2. Les IAA, une supply-chain tirée par la demande

Les industries agro-alimentaires agrègent plusieurs filières de nature diverses (IAA animales, végétales, boissons...), mais qui obéissent à une supply chain « générique ».

#### Schéma supply-chain de la filière

##### Schéma logistique type de la filière IAA généraliste en Gironde



#### En amont de filière, des approvisionnements de proximité

Les achats des IAA girondine sont essentiellement de proximité, autant en ce qui concerne les emballages que les produits alimentaires. Ces acheminements sont effectués par mode routier via des camions entiers, voire des lots pour les plus petites structures.

### En aval de filière, une segmentation importante des acheminements

**Les acheminements en aval vers les lieux d'expédition par les fournisseurs de la grande distribution et de la restauration hors domicile sont diversifiés.** Néanmoins, le poids de la grande distribution en Aquitaine semble moins important que dans d'autres régions comme la Bretagne. **Le schéma type de cette distribution est la collecte par des transporteurs généralistes pour les produits secs et de transporteurs spécialisés pour les produits frais et surgelés.** Ces derniers sont en nombre réduits au niveau national dont les plus importants présents sur le département sont STEF, K+N, Olano et Sofrilog. Des tournées de ramassage sont effectuées par ces acteurs permettant de mutualiser les flux de plusieurs industriels des IAA et expédient majoritairement en flux type messagerie, voire en camion directs sur certaines destinations majeures. **Les entreprises générant des flux massifs et pouvant remplir des camions sur une seule destination sont peu présentes en Gironde.**

#### Enjeux et besoins

##### Les enjeux transports :

- **La concurrence réduite sur le segment frais et les investissements importants nécessaires pour s'installer sur le marché pour ces transporteurs-logisticiens** (autant sur les matériels de transport que sur les entrepôts sous température dirigée) **impliquent des coûts de transports importants pour les industriels des IAA.**
- Ce coût important n'est pas aussi élevé sur les produits secs, les producteurs de ces produits pouvant profiter d'une concurrence plus importante, notamment avec l'apport de transporteurs étrangers travaillant en Aquitaine.
- **L'enjeu majeur pour les acteurs de l'agroalimentaire se situe donc dans la mutualisation des transports en aval de la chaîne, des usines aux clients de la grande distribution et grossistes (hors vente directe)<sup>62</sup>.**

##### Les enjeux logistiques :

- **En amont de filière, l'enjeu important est celui de la mutualisation des achats d'intrants.** En Gironde, aucune structure n'existe dans ce domaine. L'approvisionnement mutualisé d'emballages (bocaux, étiquettes, cartons, ...), impulsé à l'initiative de l'ARDIA, ne paraît pas pour l'heure intéresser les entreprises membres, celles-ci craignant d'offrir un avantage compétitif à des concurrents. **Un travail de pédagogie auprès des acteurs de la filière doit être mené pour démontrer les avantages communs que chacun des acteurs IAA pourrait dégager sur ce type de démarche.** Un exemple à suivre pourrait être celui du GIE Synergie Achats<sup>63</sup> porté par 16 entreprises essentiellement bretonnes et 3 affiliés, dont Euralis Gastronomie dans les Pyrénées-Atlantiques.

##### Les enjeux fonciers :

- Les industriels du secteur peuvent s'implanter sur tout types de zones économiques, pourvus qu'elles soient accessibles facilement par les fournisseurs et les clients.

### 3.2.1.3. La viticulture, une filière structurante en Gironde

#### Schéma supply-chain de la filière

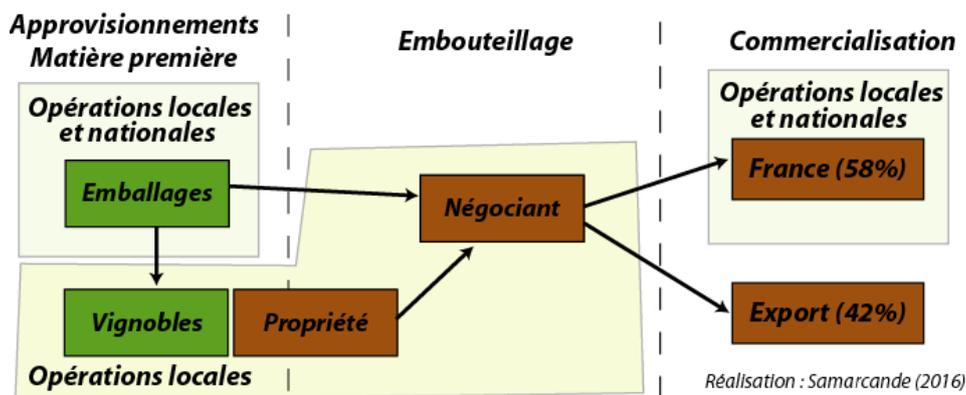
La logistique viticole dans le département est l'une des seules avec l'aéronautique réellement structurée avec une présence complète des acteurs de la filière, des producteurs aux négociants en passant par les transformateurs. Un schéma des acteurs de la filière peut se dégager avec en amont

<sup>62</sup> L'exemple le plus emblématique est celui du GIE Chargeurs Pointe de Bretagne qui mutualise les flux d'industriels situés à l'extrême Ouest de la Bretagne (Cornouaille) dans les produits secs à destination d'entrepôts de trois enseignes de la grande distribution (Auchan, Système U, Carrefour). Ils sont opérés par un logisticien unique (Rouxel Logistique) effectuant des tournées uniques organisées par les industriels. Ainsi, une valeur ajoutée financière et de service supplémentaire est apportée. Une poursuite de cette démarche vers d'autres industriels de la région et sur les produits frais est en cours.

<sup>63</sup> [www.msb-achats.com](http://www.msb-achats.com)

les producteurs fortement présents, en cœur de chaîne, les embouteilleurs et les distributeurs, ce dernier groupe étant moins présent.

### Schéma logistique type de la filière viticole en Gironde



#### Les producteurs – la matière première

La Gironde est le premier département producteur national avec 5,5 millions d'hectolitres. La vigne représente la moitié des surfaces agricoles du département pour 2000 exploitations<sup>64</sup>.

#### Les embouteilleurs

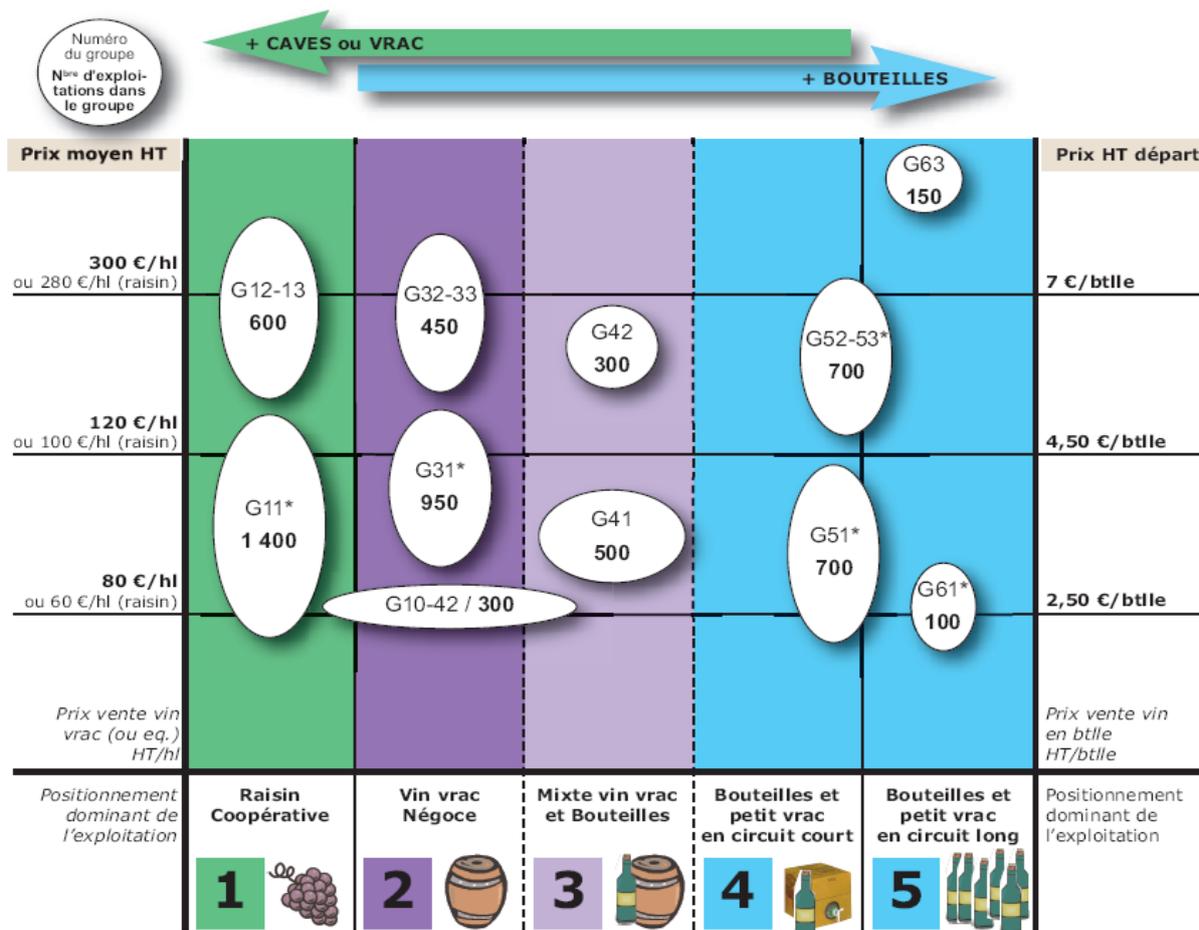
Les embouteilleurs regroupent trois types d'acteurs possédant les schémas d'approvisionnement suivants<sup>65</sup> :

- Les caves particulières. On en dénombre 1 650 en Gironde pour 44 100 hectares de vignes. Leurs approvisionnements proviennent uniquement de leurs propres vignobles et sont embouteillés majoritairement à la propriété. Les schémas d'approvisionnement sont donc simples et ne nécessitent pas de flux de transport importants. Une partie de ces déclarants officie en parallèle dans des caves coopératives. Sur ces ventes directes, seulement 250 exploitations officient en vente directe à longue distance.
- Les caves coopératives au nombre de 39, confortées par 4 unions de coopératives pour les vins AOC. Elles embouteillent les productions de 2 000 exploitations représentant 23 000 hectares. Les flux d'approvisionnement en vins demeurent locaux.
- Les négociants-grossistes pour du vin en vrac qui s'approvisionnent localement pour créer des vins d'assemblage ou des vins de cave, type Castel. Ils sont 330 négociants en vin commercialisant 70% des bouteilles et 91 courtiers en vins concentrant 75% de l'activité vrac. Dans ce cas, les circuits d'approvisionnements sont divers mais une prépondérance est notable sur le local. La production réalisée dans la Région permet à cette catégorie d'acteurs de s'assurer une proximité des approvisionnements. Pour s'approvisionner, les embouteilleurs effectuent des tournées par camions-citernes dans les propriétés avec lesquelles ils sont partenaires ou simplement clients occasionnels (la tendance serait à cette dernière).

<sup>64</sup> Source : Chambre d'Agriculture de Gironde, (2011), Les entreprises viticoles professionnelles en Gironde

<sup>65</sup> Source : Chambre d'Agriculture de Gironde, (2011), Les entreprises viticoles professionnelles en Gironde

### Répartition des exploitations par type de marchés en Gironde



Source : Chambre d'Agriculture de Gironde, (2011), *Les entreprises viticoles professionnelles en Gironde*

### Les distributeurs

Les acheteurs de la filière, ou distributeurs, sont également acteurs logistiques, d'autant que la plupart des ventes se font « départ cave ». Ce sont donc eux qui sont prescripteurs des modes de transport pour la commercialisation. Pour les ventes en Grande Distribution par exemple, ce sont des transporteurs routiers affrétés par les grands distributeurs qui enlèvent la marchandise.

Plusieurs filières de vente sont à distinguer :

- Le marché des Café Hôtels Restaurants (CHR) : la distribution s'effectue majoritairement par le biais de réseaux nationaux de grossistes entrepositaires détenus ou soutenus par des grands brasseurs : France Boissons (Heineken), Elidis Distriboissons (Brasserie Kronenbourg), C10 - Centrale Européenne de Distribution. Ils sont en concurrence avec les cash & carry (Métro, Promocash) et les distributeurs spécialisés en vin, dont principalement la « Maison Richard ». En bout de chaîne, la consommation s'opère selon le type de restauration : indépendante, concédée et collective. Ces canaux représentent 29% du marché national.
- La vente de détail avec :
  - o La filière Grande Distribution commercialise une part importante de la production viticole française grâce à ses hyper et super marchés et dans le hard discount. En 2015 pour les vins de Bordeaux, 58% du marché national est capté par ces acteurs.
  - o La filière des magasins spécialisés dont le groupe Castel (Nicolas) et des cavistes indépendants (10% environ).
  - o Les ventes en ligne : la vente de vin en ligne est un secteur en forte croissance.

- Les ventes à l'export sont majoritairement tenues par des importateurs étrangers. La marché export représente 42% des ventes avec 55% à destination de pays hors UE et 45% à destination de pays de l'UE.

## Enjeux et besoins

### Les enjeux transport :

- **Le transport de marchandises ne constitue pas une priorité pour les producteurs et distributeurs de la filière du fait de négociations de prix des productions départ chais.** Ainsi, les acteurs décisionnaires du transport et de son mode sont constitués par une majorité d'acteurs extérieurs au territoire bordelais, sous-traitant cette prestation à des acteurs logistiques généralistes et/ou spécialisés présents sur la place bordelaise (ex : SDV, Hillebrand,...). Ces derniers acteurs sont alors responsables d'un prix de prestation et d'une durée de réalisation. **Un travail de pédagogie auprès des acteurs de la filière doit être développé pour démontrer les avantages communs que chacun des acteurs du vin pourraient dégager en prenant en charge une part croissante de leurs transports aval.**
- **A l'heure actuelle, le port de Bordeaux est très peu utilisé<sup>66</sup>** pour ces flux du fait d'une offre pauvre en lignes conteneurisées, uniquement feederisées, d'une fréquence pas assez importante (deux liaisons hebdomadaires pour chacune des deux compagnies présentes ralliant Le Havre et Anvers) et d'un transit-time trop important. **De nouvelles lignes connectées à des hubs situés plus au Sud (Leixoes, Tanger, Algesiras,...) pourraient rendre plus compétitive l'offre conteneur du GPMB. La relocalisation programmée du terminal conteneurs sur Le Verdon pourrait de même faire gagner jusqu'à une demi-journée d'acheminement** (la navigation du Verdon à Bassens étant de 10 heures).
- **Le transport combiné rail-route est lui aussi peu utilisé malgré son offre de liaisons sur deux façades maritimes** (Le Havre et Marseille). La fiabilité de l'offre est un frein à son utilisation malgré des fréquences correctes sur la façade de la Manche (5 rotations hebdomadaires) et sur la Méditerranée (3 rotations hebdomadaires). **L'amélioration de la fiabilité du service via de meilleurs sillons semble essentielle.**
- **Au niveau des transports amont, d'approvisionnements de bouteilles en verre étaient autrefois acheminés en ferroviaire par un fabricant sur un entrepôt de Blanquefort.** Avec la restriction de l'offre de wagons isolés de Fret SNCF, ce service a dû s'interrompre, 100% de ces intrants étant désormais réalisés par le mode routier. **Une réorganisation logistique pourrait permettre une reprise de ce trafic via une offre de train entier, mais celle-ci dépend uniquement de la stratégie du producteur.**
- **Une mutualisation des tournées de distribution d'intrants pour la viticulture** (bouteilles vides, emballages) **avec des produits finis** (bouteilles pleines) dans les caves de propriétaires, pourrait permettre une baisse du coût des transports vers des centres d'expédition bordelais de groupage et surtout réduire l'empreinte CO2 du secteur.

### Les enjeux fonciers :

- Les grands groupes présents dans la région bordelaise, disposant de plusieurs caves pourraient être amenés à repenser une part de leur logistique sur le modèle de ce qu'a réalisé le groupe Rothschild ces dernières années à Saint-Laurent-du-Médoc avec un entrepôt regroupant des vins de différentes origines (logistique prestée par Géodis SCO). De même, des groupes extérieurs à la filière, dans des logiques de concentration verticale, comme Carrefour avec le groupe Johanès Boubée, implanté à Beychac-et-Caillau sur 25 000 m<sup>2</sup>, pourraient avoir des besoins de fonciers importants pour des activités d'embouteillage et stockage, dans la continuité d'acteurs spécialisés dans ces métiers (ex : Jalliance à Peujard). **Ces unités de production-logistique doivent disposer de fonciers importants, si possible proche de leurs sources d'approvisionnements principales.**

<sup>66</sup> Deux acteurs logistiques du secteur rencontré nous ont indiqué utiliser le port pour respectivement 5 et 15 % de leurs flux.

### **Les enjeux formation :**

- **Les agents logistiques deviennent progressivement plus que des manutentionnaires dans la filière.** Le caractère international du marché des vins de Bordeaux implique une connaissance accrue des langues étrangères et des formalités douanières. Dans ce cadre, **des initiatives sont en place au sein du CIVB pour accroître la compétence des logisticiens du vin.**

## **3.2.2. L'industrie aéronautique**

### **3.2.2.1. Un secteur fortement présent en aval de filière**

#### **Un secteur industriel en forte croissance composé d'un nombre réduit d'acteurs**

Comme tous les modes de transports, l'aérien est un mode en constante évolution en matière de trafics. Sur les douze dernières années, de 2003 à 2014, le trafic passagers a plus que doublé (de 1,5 à 3,4 milliards de passagers) et devrait continuer son ascension avec 6,7 milliards de passagers en 2032 et 16 milliards en 2050<sup>67</sup>.

Ces augmentations cumulées de trafics et de capacités aériens devraient impliquer un renouvellement du parc des engins dans des horizons temporels similaire. De plus, la part des marchés émergents devrait s'accroître progressivement<sup>68</sup> et un relais pourrait être pris par les marchés asiatiques.

Les deux entreprises leaders dans le domaine civil sont EADS-Airbus (64,4 milliards d'euros de CA pour 6 787 commandes cumulées) et Boeing (88,5 milliards d'euros de CA pour 5 795 commandes)<sup>69</sup>. D'autres constructeurs développent des activités sur les marchés des avions d'affaires et régionaux (de capacité plus réduite) avec des résultats bien en-deçà de ceux des deux leaders et notamment (comprenant les divisions militaires) :

- Dassault Aviation (France), 4,18 milliards d'euros en 2015 ;
- Embraer (Brésil), 6,3 milliards de dollars en 2014 ;
- Bombardier (Canada), 4,35 milliards de dollars en 2013.

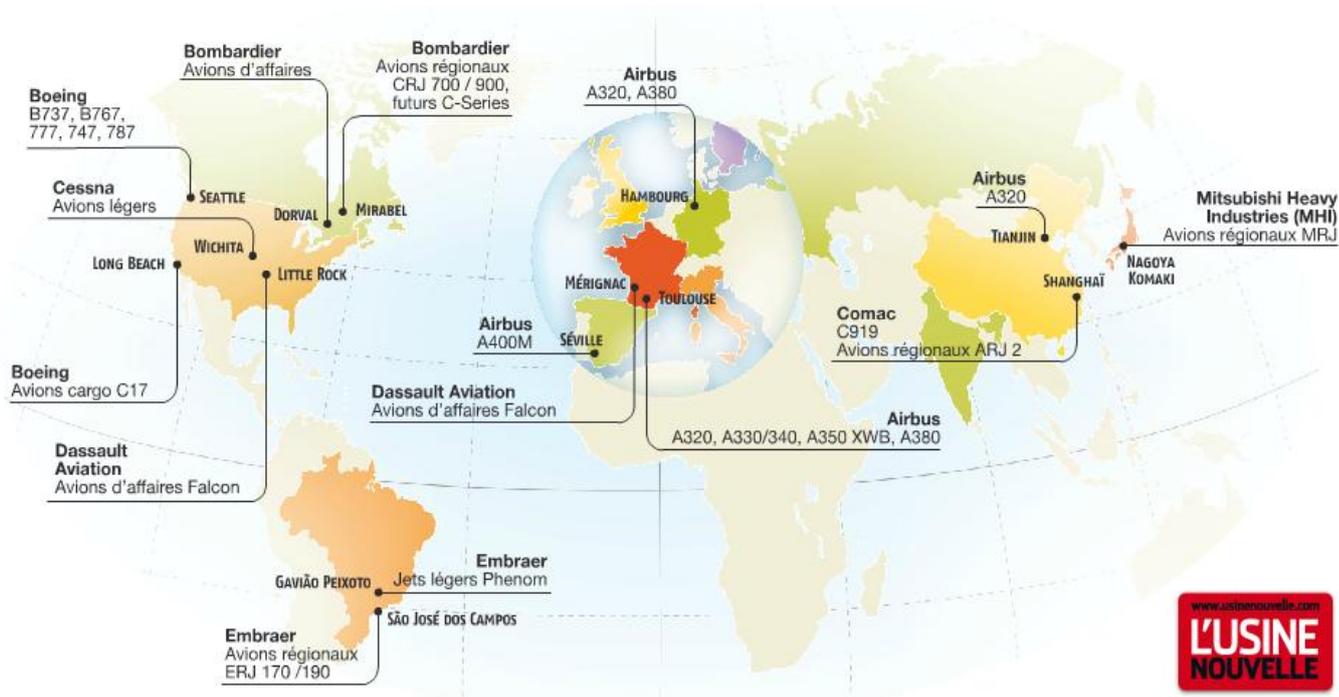
Les sites d'assemblages des avions civils sont implantés essentiellement dans les pays d'origine des grands groupes précités. En effet, l'activité aéronautique est une filière requérant à l'heure actuelle, en plus d'une proximité informationnelle importante, une certaine proximité géographique du fait de livraisons en juste-à-temps de composants destinés à être expédiés et intégrés dans les délais les plus courts possibles. En Europe, les grands sites d'assemblages sont implantés en France (Airbus à Toulouse, Dassault Aviation à Bordeaux), en Allemagne (Airbus à Hambourg) et en Espagne (Airbus à Séville). Seule une partie des productions de l'A320 d'Airbus a été délocalisée en Chine dans le cadre de contrat de ventes de l'avionneur et à terme de transferts technologiques.

<sup>67</sup> Source : IATA dans [www.latribune.fr](http://www.latribune.fr) (10/07/2014)

<sup>68</sup> Entre 1999 et 2009, l'Europe et l'Amérique du Nord ont assuré 65% des commandes, contre 25% pour l'Asie.

<sup>69</sup> Source : [www.capital.fr](http://www.capital.fr) (26/02/2016)

## Les sites d'assemblages de l'aviation dans le Monde



L'activité aéronautique européenne et mondiale est confrontée à cinq enjeux industriels majeurs issus essentiellement de la hausse des standards anti-pollution due à l'augmentation des trafics, et aux nouveaux défis concurrentiels, issus de programmes aéronautiques, impliquant une réduction des coûts de production d'équipements à bas coûts de main d'œuvre, justifiant l'implantation de sites de production dans des pays émergents (Maghreb par exemple).

- Les économies de consommation de carburants
- La green-attitude
- Les économies de sous-traitance avec une facilitation des échanges d'informations
- Les nouveaux arrivants sur le marché

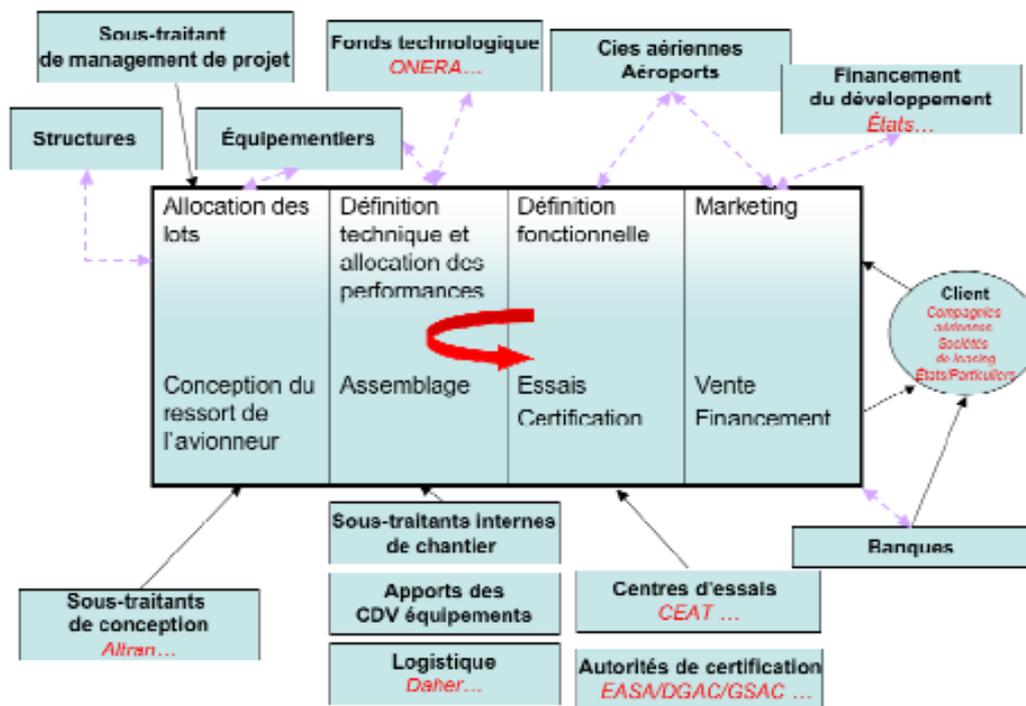
### Une filière composée de sous-traitants partenaires

La filière aéronautique est une filière très intégrée comprenant :

- Les avionneurs, acteurs donneurs d'ordres primaires, à l'initiative des programmes aéronautiques et responsables de leur commercialisation ;
- Des équipementiers, sous-traitants de rang 1 qui développent en partenariat rapproché avec les avionneurs, les programmes aéronautiques et les innovations technologiques. Ces équipementiers sont présents sur l'électronique embarquée et les structures ;
- Des sous-traitants fabriquant de pièces certifiées.

Le développement comprend des liens forts d'échanges d'informations, puis de flux, entre chacun de ces acteurs. Il en résulte, lors de l'établissement d'un programme aéronautique, une logique de partage des risques importante entre les avionneurs et les équipementiers de rang 1. En cela, l'échec commercial d'un programme peut entraîner de grandes difficultés pour un équipementier, même majeur.

### Schéma d'échanges d'informations dans un programme aéronautique



Source : Décision, 2009, *Etat de la chaîne de valeur dans l'industrie aéronautique*, PIPAME

Les grands équipementiers mondiaux se situent essentiellement en Amérique du Nord et en Europe, puis en Asie. Les 100 meilleurs équipementiers sont situés pour 45 d'entre eux en Amérique du Nord et 37 en Europe<sup>70</sup>. En termes de chiffre d'affaires, les 3 leaders sont américains (L-3, UTC et Parker). Les premiers français se classent cinquième (Safran) et douzième (Thalès).

#### La filière en France

En France en 2015, la filière aéronautique employait 185 000 personnes, dont 92% dans l'aéronautique aviation et 8% dans le spatial. Le secteur réalise 50,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2014, dont 65% à l'exportation. Cette industrie a comptabilisé 75,4 milliards d'euros de commandes<sup>71</sup>.

Il s'agit d'une activité très concentrée géographiquement avec 70% de la main d'œuvre salariée regroupée dans trois régions : l'Ile-de-France (28% de la main d'œuvre nationale du secteur, notamment dans les centres décisionnels et de recherche et développement), en Occitanie (28%) et en Nouvelle-Aquitaine (14%).

Outre le leader mondial Airbus présent fortement sur la Région Occitanie, le pays compte un deuxième avionneur majeur avec Dassault Aviation, spécialisé dans les avions militaires et d'affaires. De plus, la France compte sept équipementiers parmi les 100 plus importants du monde : Safran (moteurs, structures et électronique embarquée), Thalès (avionique, logiciels et électronique), Zodiac (équipements, logiciels et électronique), Radiall (équipements électriques), Lisi (équipements), Latécoère (structures) et Mécachrome (moteurs et structures).

#### Une filière très présente en Gironde, essentiellement sur l'Ouest bordelais

La filière compte 130 000 emplois dans les anciennes régions Midi-Pyrénées et Aquitaine, dont le tiers sur l'Aquitaine, pour un chiffre d'affaire de 7,7 milliards d'euros, dont 2,3 milliards en Aquitaine<sup>72</sup>.

Cet espace a la particularité d'accueillir des sites dépendant de grands groupes de la filière cinq firmes constituant le « Big 5 Européen » avec EADS-Airbus, Safran, Thalès et Dassault Aviation. Des

<sup>70</sup> Selon un classement de l'Usine Nouvelle (2015)

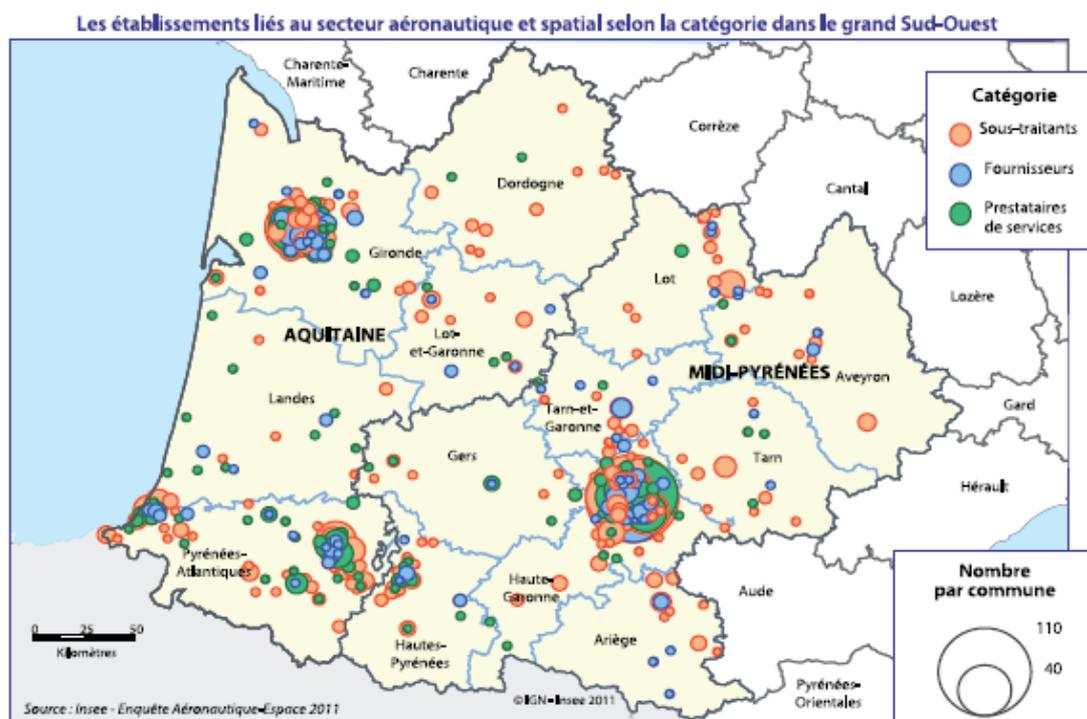
<sup>71</sup> Source : GIFAS (2015)

<sup>72</sup> INSEE (2011)

équipementiers d'envergure mondiale, nationaux et internationaux, sont aussi présents comme Latécoère, Goodrich, Zodiac ou Honeywell,...

En parallèle et en complément de la filière, ces deux régions accueillent des PME-PMI non spécialistes du secteur, mais développant des compétences aéronautiques. L'aéronautique représente pour la majorité d'entre elles une activité certes non négligeable (jusqu'à 25% de leur chiffre d'affaires), mais cohabitent avec les activités automobiles, ferroviaires ou métallurgie. La présence de ce type d'entreprises en Gironde est plus importante que dans d'autres pôles aéronautiques régionaux (sur Pau, le CA aéronautique peut représenter 50% et jusqu'à 80% sur Toulouse)<sup>73</sup>. Néanmoins, elles attendent de la filière aéronautique une montée en puissance au sein de leur activité, en raison de l'expansion actuelle de marché, mais également du recul des autres filières donneuses d'ordre, comme l'automobile. Ces entreprises se situent sur des activités de métallurgie, d'ingénierie/prototypage et de fabrication de matériaux composites et plastiques.

La filière a su se structurer autour notamment d'un pôle de compétitivité à vocation mondiale, Aerospace Valley, créé en 2005, avec deux pôles majeurs de concentration des activités sur les métropoles bordelaise et toulousaine. Quelques pôles secondaires se sont constitués autour de Pau, du Pays Basque et dans les départements du Lot, de l'Aveyron, du Tarn, du Tarn-et-Garonne et du Lot-et-Garonne.



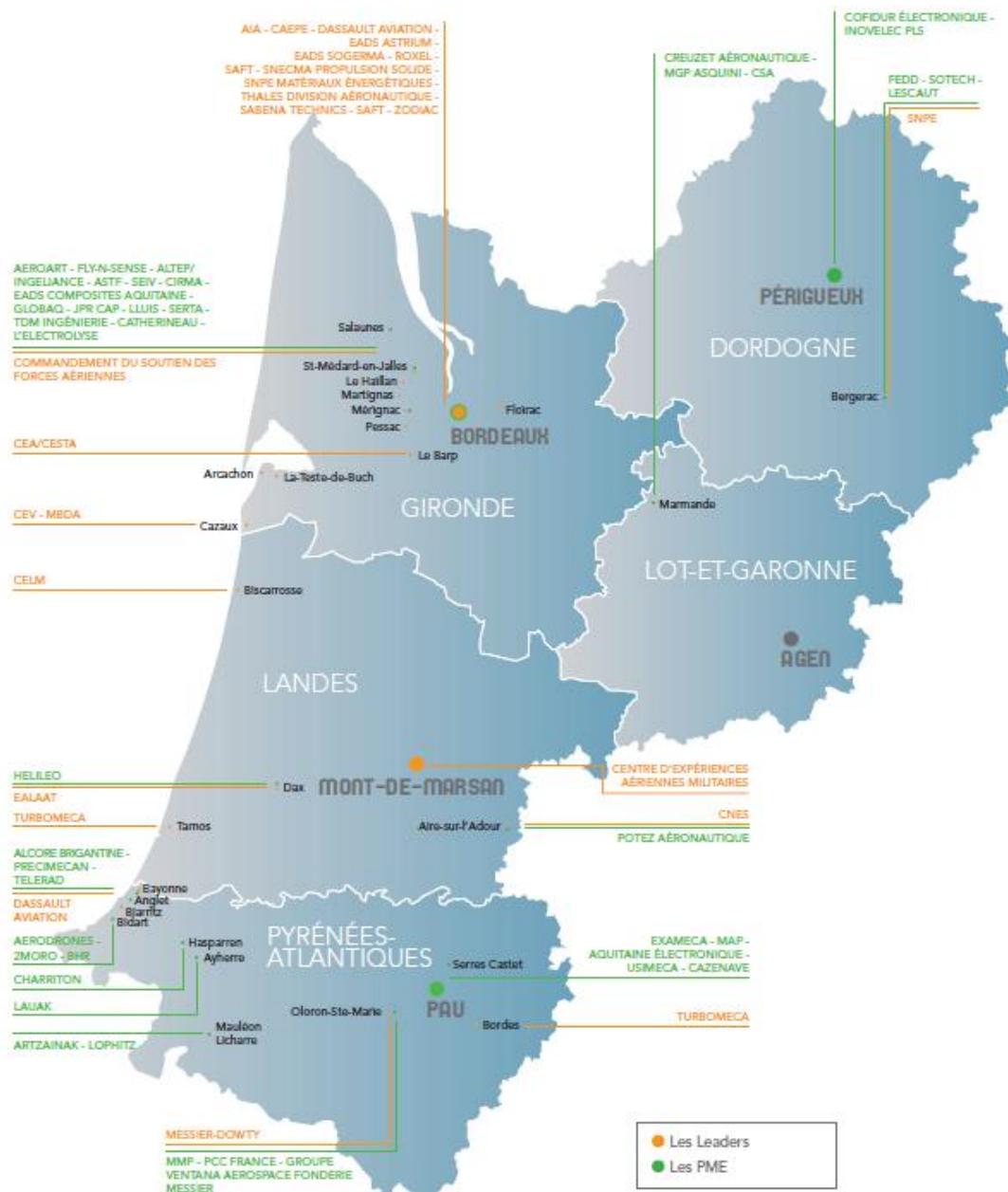
**Le pôle bordelais constitue un pôle majeur au sein de cet ensemble**, avec la présence d'une quarantaine d'entreprises en lien avec la filière<sup>74</sup>. Cinq membres du Big Five européen y sont présents (absence d'Airbus mais présence de sa maison mère, Groupe Airbus), dont un établissement de bout de chaîne logistique : Dassault Aviation pour les avions d'affaires Falcon.

Quelques grands sites d'autres industriels sont présents avec Thalès, Saft ou encore Airbus Defence and Space. Viennent ensuite des établissements issus pour l'essentiel de PME-PMI spécialisées dans l'ingénierie, le militaire, l'aménagement intérieur (en lien notamment avec l'aviation d'affaires et réalisant bon nombre de ses références à façon) ou le militaire (plus en lien avec de grands groupes).

<sup>73</sup> Source : entretien Aerospace Valley

<sup>74</sup> Source : Entretien Aerospace Valley

# Carte AÉRONAUTIQUE, SPATIAL, DÉFENSE EN AQUITAINE



Source : CR Aquitaine

### 3.2.2.2. Une supply-chain tirée par les assembleurs aéronautiques

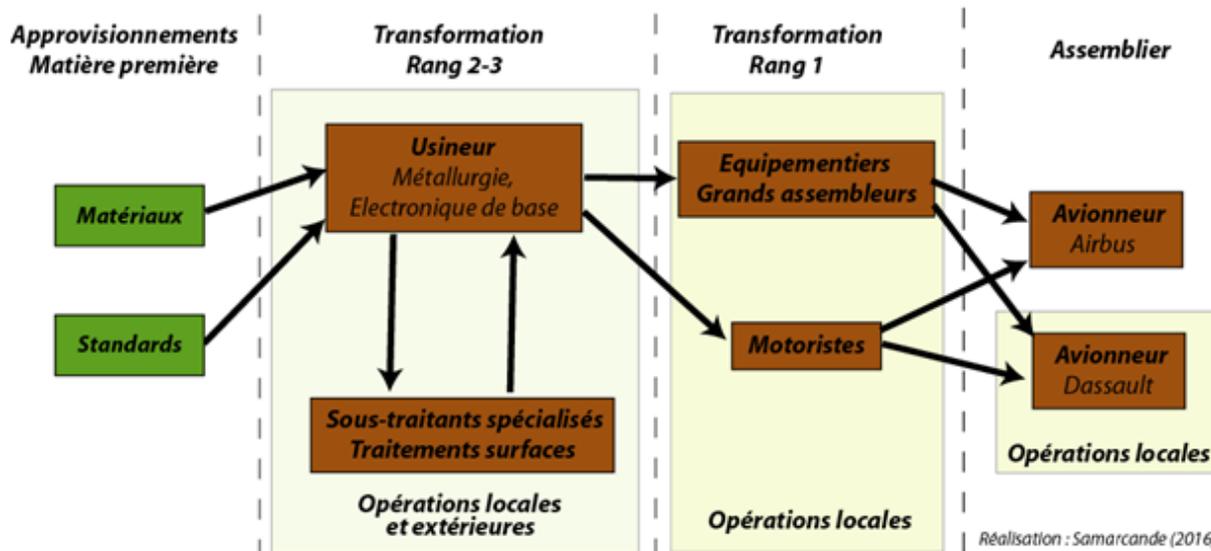
La supply-chain de l'industrie aéronautique est constituée de cinq niveaux principaux, de la matière première à l'utilisateur final et à la maintenance. **La logistique ne constitue pas, en apparence, un enjeu majeur de la filière**, du fait de son poids financier dans la chaîne de valeur avec seulement 3% du prix de revient d'un produit fini<sup>75</sup>.

<sup>75</sup> Source : Entretien Aerospace Valley

Le caractère très intégré de la filière avec **un fonctionnement par "programme aéronautique" aboutit à un système peu souple**, figé pour la durée d'un programme industriel d'une vingtaine d'années minimum.

Cependant, d'un point de vue technique, notamment en raison de la montée en puissance d'une production de plus en plus massive, **l'organisation de la supply chain devient une composante stratégique du processus industriel**, notamment dans la coordination des flux des fournisseurs et sous-traitants.

### Schéma logistique type de la filière aéronautique en Gironde



#### Les approvisionnements primaires

Deux types de produits sont concernés : les matières premières brutes et les biens ayant subi une première transformation comme les tôles et les standards.

Les matières premières peuvent être délivrées directement aux producteurs de la catégorie suivante ou sont plus généralement transformées dans une étape intermédiaire en fonderie, celle-ci permettant la constitution d'alliages propre aux transformations et un transport facilité, car adapté aux convois réguliers.

Les standards aéronautiques ou la quincaillerie sont des produits de classe C (type rivets et fixations) vendus en propre par des entreprises productrices ou pour compte par des grossistes pas nécessairement spécialisés en aéronautique. Le premier circuit est utilisé principalement par les sous-traitants les plus importants de la chaîne, quant au second, cette étape intermédiaire est utilisée plutôt par les sous-traitants de rang 2.

Cette partie de la filière est absente en région Aquitaine.

#### La production de sous-traitance de Rang 2-3

Cet échelon est constitué d'entreprises produisant des biens intermédiaires à destination de sous-traitants de rang 1. Ces entreprises sont souvent non spécialisées dans le secteur aéronautique qui peut alors être considéré comme une activité de complément (bien qu'en évolution positive constante).

Ces acteurs élargissent progressivement leurs compétences sous l'impulsion des donneurs d'ordres primaires puisqu'ils assurent de plus en plus la fonction approvisionnement en matières premières, autrefois réalisée par les avionneurs, donneurs d'ordres primaires, qui étaient alors les plus qualifiés pour connaître ces besoins à la signature de commandes clients.

Les flux sont quasi-uniquement opérés par messagerie express traditionnelle.

L'industrie aéronautique est une activité exigeante en termes de certifications. Ainsi, chaque acteur désirant travailler sur des programmes aéronautiques doit être certifié par l'avionneur. Ces besoins de

certifications impliquent des complications pour le positionnement d'entreprises sur ce secteur, notamment les sous-traitants spécialisés en traitement de surfaces. Ces derniers sont primordiaux pour la production de pièces de qualité par les sous-traitants de rang 2 qui doivent, à plusieurs étapes de fabrication, faire appel à ce type d'opérations. Il peut en résulter pour certaines spécialités et lors de certaines périodes de pics hauts d'activité, des « goulots d'étranglement » pour les sous-traitants spécialisés, peu à même d'adapter leurs capacités de production étant donné le peu de souplesse de leurs outils. Deux acteurs sont spécialisés sur ces métiers dans le bordelais (Electrolyse, ACOS).

La région présente un profil assez riche pour ce type de sous-traitant avec un tissu de PMI important dans le Grand Sud-Ouest. Ceux-ci sont principalement placés sur les marchés du travail des matériaux à base composite/plastiques (SERTA, Composites Aquitaine,...), et l'usinage divers (Omega, SEIV, ASTF,...).

### **La production de sous-traitance de Rang 1**

Ces entreprises sont généralement des filiales d'entreprises multi-secteur mais ayant développé des compétences majeures dans l'aéronautique. Il s'agit des équipementiers électroniques, de trains d'atterrissages, nacelles, motoristes,... ou de grands assembleurs spécialisés (ces derniers étant situés au plus proche des sites d'assemblage finaux).

Ces établissements sont peu nombreux et primordiaux dans le lancement de programmes aéronautiques car ils prennent des risques commerciaux parallèlement aux avionneurs.

Les flux sont, en amont, des biens intermédiaires issus de sous-traitants de rang 2 fournissant des pièces relativement peu volumineuses et denses. Le type d'envoi privilégié est la messagerie express. En amont, les flux desservent directement des sites d'assemblage ou pré assemblage pour les équipementiers et exclusivement des sites d'assemblages pour les grands assembleurs (ex : Latecoère).

En Bordelais, cet échelon de sous-traitance est présent avec des entreprises telles que Thalès et SNECMA (moteurs).

### **Le produit fini**

Le bien fini est produit chez l'avionneur. Cette fonction est fortement capitalistique et trustée, pour l'aviation civile, par deux acteurs essentiels : Boeing et Airbus. Ces acteurs sont des assembleurs, récepteurs de flux des sous-traitants de rang 1.

Cet échelon est présent dans le département avec Dassault Aviation.

### **Le client final**

Deux types de clients achètent des aéronefs : les compagnies aériennes en direct et les sociétés de leasing (location d'appareils).

### **3.2.2.3. Enjeux et besoins**

#### **Les enjeux transports :**

- Aucun enjeu spécifique à la filière sur le transport n'a été détecté. La filière utilise exclusivement le transport routier et marginalement l'aérien via Mérignac pour des réponses à "accident" industriel (rupture de stocks, défaut de fabrication,...).

#### **Les enjeux logistiques :**

- **L'enjeu prioritaire est de sécuriser les approvisionnements.** Pour cela, le système en flux tendus et juste-à-temps impose un souci de bonnes pratiques logistiques constant. Ce souci passe par la confiance envers ses fournisseurs et ses prestataires logistiques et transports qui sont tous certifiés pour toucher le marché aéronautique.
- **L'approvisionnement des PME-PMI du secteur est un enjeu majeur pour ces structures.** Les avionneurs se déchargeant progressivement de leur rôle historique d'approvisionneur général de la filière, les sous-traitants en deviennent responsables. Les difficultés pour des structures de type PMI et non spécialisées sont nombreuses pour profiter de prix compétitifs et de délais d'approvisionnements efficaces, d'autant que cette activité

devient stratégique géopolitiquement. Cette situation peut aussi être ressentie dans une moindre mesure pour les standards aéronautiques (produits de classe C).

- Du fait de stocks réduits et de flux fractionnés, irréguliers mais fréquents, **certaines petites structures de la filière ne disposent pas du seuil à même de réaliser un stockage efficace** avec des retenues de personnels sur des plages horaires non optimisées afin d'assurer les acheminements internes et externes aux établissements. **L'appel à des entreprises spécialisées, type Daher, et leur montée en compétences logistiques spécialisées, mutualisant les besoins de plusieurs PME-PMI locales pourraient accroître la productivité logistique de ces acteurs en partageant des équipes au sein de plusieurs sites industriels.**
- **Certaines entreprises spécialisées souhaitent diversifier leurs marchés.** Dans ce cadre et grâce à leurs laboratoires de recherche et développement, certaines d'entre elles développent des applications externes à l'aéronautique, par exemple en livraisons de marchandises (notamment un projet de livraisons d'analyses médicales par drones).

#### Les enjeux fonciers :

- **La disponibilité de foncier dans l'espace Est bordelais et la capacité des acteurs publics à accompagner la filière dans son développement semblent répondre efficacement aux besoins de la filière.** La logistique de la filière est très essentiellement internalisée, voire prestée sur le site du donneur d'ordres, ce qui réduit considérablement les besoins en matière de foncier logistique.

#### Les enjeux de ressources humaines :

- **La filière aéronautique est une filière intégrant des certifications nombreuses en termes de qualité et de procédures de fabrication.** Pour cela, les postes logistiques requièrent des compétences spécifiques peu enseignées dans les formations logistiques à des niveaux d'études supérieures intermédiaires (Bac+2 et +3). Plus que d'ingénieur logistique recrutables assez aisément du fait du vivier et de l'attractivité de la métropole bordelaise, **la logistique de l'aéronautique sur le territoire semble avoir besoin de cadres et d'ouvriers intermédiaires.**

### 3.2.3. Les matériaux de construction (granulats et matériaux)

#### 3.2.3.1. Une activité génératrice de flux massifs et concentrés

##### Situation en France

Les granulats, c'est à dire les produits minéraux issus de l'extraction des carrières ou des gravières, en amont du secteur du BTP, constituent la matière première la plus utilisée après l'eau et surtout la plus transportée. On en produit 350 à 360 Mt par an en France, soit 20 kg par jour et par habitant.

Composants essentiels pour la construction de bâtiments et d'infrastructures, irremplaçables pour une construction durable, les granulats sont essentiellement issus des ressources nationales, alors que le bois de construction est à 80 % importé. Cette activité dépend de la géologie en amont, la France bénéficiant d'une bonne répartition des ressources.

Ce secteur est par ailleurs très réglementé et donne lieu à une gestion et une planification rigoureuses (Schémas des carrières) qui limite fortement l'ouverture de nouveaux sites d'extraction.



Les produits proviennent de deux familles géologiques :

- les roches meubles essentiellement des alluvions issus de l'érosion, donc proches des fleuves et rivières,
- les roches massives extraites des carrières sur les plateaux, surtout le calcaire, mais aussi les roches éruptives, plus chères et dont la disponibilité géographique est moins fréquente que pour le calcaire et qui impliquent généralement des distances d'approvisionnement plus longues.

L'utilisation peut être divisée en deux types:

- le béton prêt à l'emploi et la produits en béton préfabriqués : produits de - de 20 mm,
- les VRD, notamment pour les routes, nécessitant un concassage : produits de + de 20 mm.

### Situation en Gironde

**La Gironde est le plus gros consommateur de granulats d'Aquitaine** avec environ 9 Mt/an, dont 1 Mt sont des gravats recyclés, l'essentiel de la consommation étant le fait de Bordeaux Métropole, qui concentre les principaux chantiers de construction. **Mais le département est très déficitaire**, car il ne produit qu'environ 5 Mt + environ 1 Mt de matériaux recyclés, ce qui induit un déficit de 3 Mt.

**Le département produit essentiellement des matériaux alluvionnaires**, très présents le long des vallées de la Garonne et de la Dordogne, où ils sont extraits dans des carrières de petite et moyenne dimension. Leur relative proximité des lieux de consommation (notamment Bordeaux-Métropole), induit des distances de transport relativement courtes (30/40 km).

**Les matériaux massifs sont tous importés** de carrières situées dans les départements voisins ou plus lointains : Charente, Dordogne, Deux-Sèvres, ce qui induit des distances de transport de 50 à plus de 150 km pour les roches éruptives qui sont surtout présentes dans les massifs volcaniques.

**Trois groupes d'acteurs** exploitent des carrières :

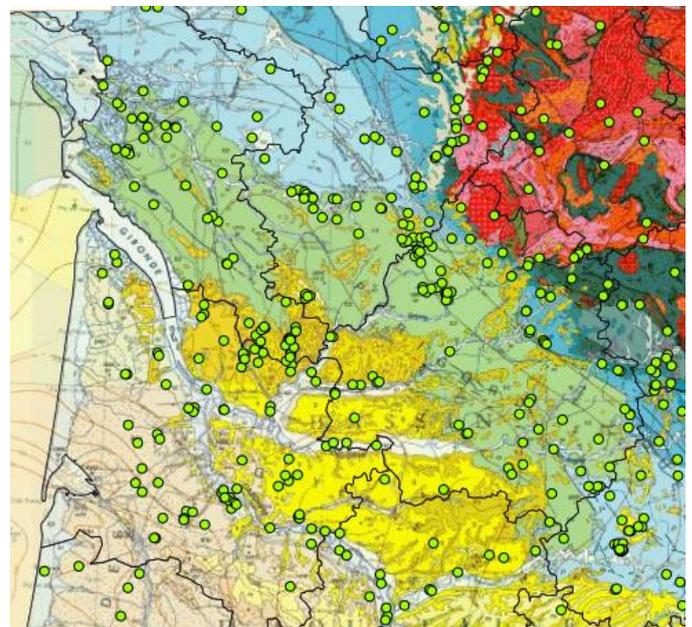
- Les groupes cimentiers qui extraient les matériaux pour leur propre utilisation (Lafarge, Italcementi...),
- Les groupes de travaux publics (Colas/Bouygues, Eurovia/Vinci, Razel Bec/Fayat), qui produisent aussi pour leurs activités de réalisation d'infrastructures),
- Les entreprises indépendantes qui produisent pour des entreprises tiers et qui peuvent être des groupes locaux importants (Groupe Garandeau) ou de petites sociétés locales.

Au niveau régional, les travaux publics absorbent 60 % du marché et le bâtiment, 40 %, avec une forte domination de la métropole bordelaise.

**Environ 3 Mt de matériaux massifs sont ainsi importées des départements voisins** depuis de grosses carrières situées essentiellement en Charente pour le calcaire et en Dordogne pour les roches éruptives. Les approvisionnements sont **essentiellement routiers**, sauf environ 200 à 300 000 t qui sont acheminées par fer sur Bordeaux Métropole depuis la Dordogne (carrières de Thiviers), soit moins de 10 % des matériaux importés.

Par ailleurs, 100/200 000 t de granulats sont issus d'importations maritimes depuis l'Ecosse et la Norvège, qui concurrencent les carrières de la région, mais essentiellement en complément de gamme pour des produits éruptifs de haute qualité.

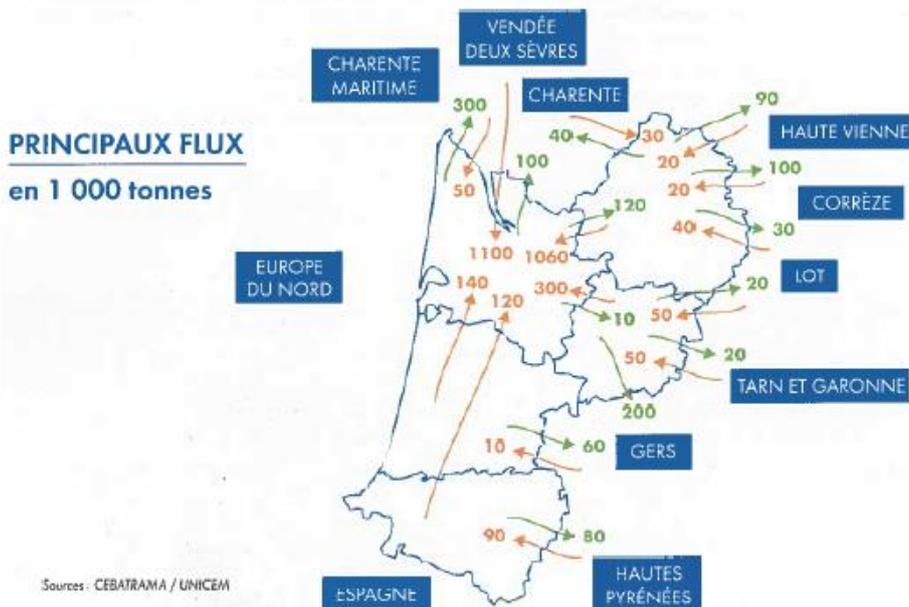
La carte suivante montre que la plus grande partie des importations des matériaux de la Gironde proviennent du Nord (Poitou-Charentes) et du Nord-Est (Dordogne), pour des volumes massifs de



**Localisation des carrières en Gironde et dans les départements limitrophes Source : PDC 33**

plusieurs centaines de milliers de tonnes, ce qui justifie l'emploi de modes de transport massifiés, d'autant que les distances parcourues sont plus importantes que la moyenne.

En revanche, les importations en provenance du Sud (Landes, Pyrénées-Atlantiques, Espagne) sont beaucoup plus faibles (160 000 tonnes), alors que les approvisionnements en provenance des carrières proches de la Garonne (Lot et Garonne), représentent 300 000 tonnes.



### 3.2.3.2. Une chaîne logistique générant et gérant des flux massifs

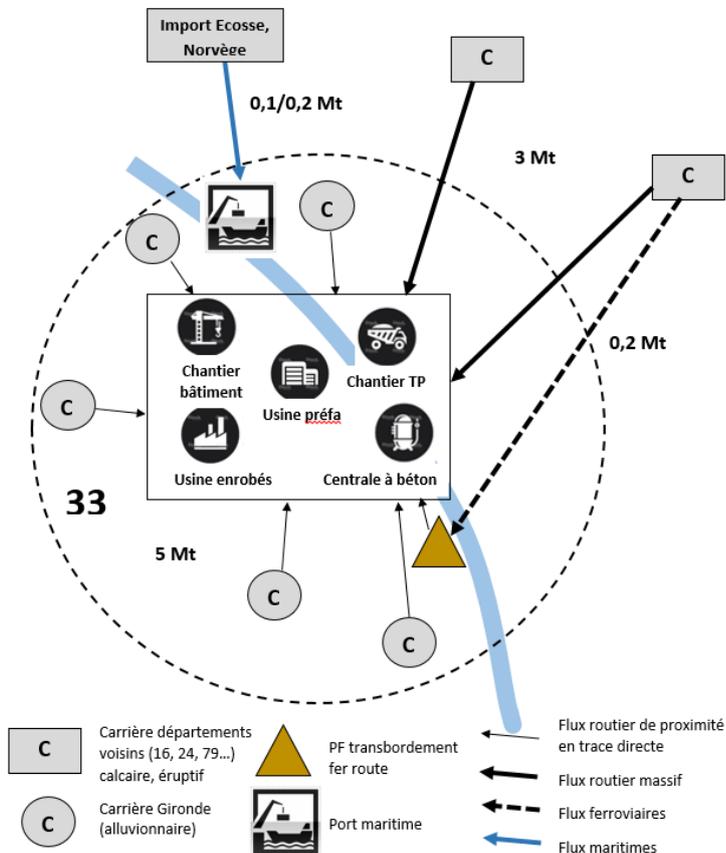
#### Schéma supply-chain

Le schéma général de la supply chain des granulats en Gironde est le suivant :

Environ 6 Mt de granulats produits localement (carrières + recyclage) en liaison avec les ressources géologiques et 3 Mt importées (à plus de 95 % depuis les départements voisins, essentiellement par route), approvisionnent les activités du BTP de Gironde, essentiellement dans la métropole bordelaise.

Ces activités approvisionnées sont essentielles au bon fonctionnement de l'activité construction et sont indissolublement liées aux territoires où on construit, c'est-à-dire essentiellement les villes ; ce sont les chantiers du bâtiment et les chantiers de travaux publics, destinations ultimes et par nature nomades et les centrales à béton, les usines d'enrobés ou de préfabrication qui sont fixes et généralement situées dans l'agglomération bordelaise, qui transforment la matière première, fabriquent des semi-produits, qui sont ensuite livrés sur les lieux de construction (chantiers) uniquement par route.

Schéma synthétique de l'organisation des flux de granulats en Gironde



Si la route constitue le mode quasi exclusif d'approvisionnement et d'expédition vers les chantiers, le fer est utilisé marginalement pour les approvisionnements de moyenne distance et la mer pour les importations.

### Des transports massifs, priorité de la filière

La quasi-totalité des flux est donc **assurée par la route en trace directe**, en transport de proximité, depuis carrières de Gironde (il n'y a pas d'alternative), mais aussi en transport de moyenne distance pour les carrières des départements voisins et pour l'essentiel vers des sites dans la métropole bordelaise, sauf quand il y a un important chantier d'infrastructure, comme une ligne TGV ou une autoroute. Ce transport en trace directe fonctionne dans une logique de juste à temps, qui favorise la route, plus flexible, et rend impossible, sauf exception (par exemple un chantier ferroviaire), un approvisionnement par mode massifié (fer ou voie d'eau), qui exige une rupture de charge et un stockage intermédiaire. La conséquence est une multiplication globale des trafics routiers et leur diffusion sur le territoire, ce qui les rend plus indolores, mais est globalement défavorable aux logiques de développement durable (plus de circulation globale de camions, plus d'émission de CO<sup>2</sup>...).

**La mer** est essentiellement utilisée pour les importations de granulats de Norvège et d'Écosse, mais qui concurrencent les carrières régionales et n'auraient pas vocation à augmenter.

**La voie d'eau** constitue un outil intéressant car il permet de transporter dans d'excellentes conditions économiques, des matériaux à faible valeur. Elle est cependant pénalisée par le réseau fluvial qui n'est pas à un gabarit suffisant en amont de Langon et par les difficultés de navigation sur le canal latéral de la Garonne (beaucoup d'écluses). Elle est également pénalisée par la géographie des carrières, les plus importantes d'entre-elles étant situées assez loin du canal. Cependant, des logiques de rupture de charge et de stockage intermédiaire bord à voie d'eau pourraient avoir un sens pour approvisionner notamment les grands chantiers bordelais comme Euratlantique.

**Le fer** qui n'assure que 0,2 Mt, essentiellement depuis les carrières de Thiviers en Dordogne (1 train par jour en moyenne sur 7/8 mois), est un mode intéressant pour massifier les trafics, faire baisser les coûts et contribuer à la mise en œuvre de logiques et de pratiques de développement durable (un train remplace 50 poids lourds). En effet, si le prix du transport peut représenter 50 % du prix rendu de la marchandise par la route, celui-ci peut baisser à 40 % grâce aux économies d'échelle permises par une expédition par fer. Mais les conditions de mise en place d'une offre ferroviaire performante sont de trois ordres :

- La possibilité technique d'accéder au réseau à partir du lieu d'expédition, c'est-à-dire la carrière (adaptation des voies d'accès, notamment capillaires, existence d'un embranchement).
- La possibilité technique de traiter la réception des matériaux au lieu de destination autour de Bordeaux (accueil des trains, stockage temporaire, reprise par le transport routier).
- La mise en place d'une offre compétitive par les opérateurs ferroviaires.

Or, il s'avère, qu'à ce jour, ces conditions ne sont pas ou pas complètement remplies pour permettre aux carriers qui souhaitent utiliser le fer, de mettre en place (par ex carrières d'Excideuil en Charente) ou développer (carrières de Thiviers) un mode d'acheminement massifié par rail, soit parce que les conditions infrastructurelles ne sont pas adaptées au niveau de la carrière, soit parce que les conditions d'accueil des trains à Bordeaux ne permettent pas d'augmenter le trafic existant (refus d'accueillir des plates-formes embranchés avec stockage), soit parce que les opérateurs ferroviaires ne proposent pas une offre globale et des services adaptés.

### 3.2.3.3. Enjeux et besoins

#### Enjeux transport

- **Les granulats génèrent des volumes transportés considérables** (1<sup>er</sup> produit transporté en France et environ un quart des trafics de la Gironde) ; ils impactent donc fortement le territoire et sont le premier générateur de trafic de marchandises du département, quasi-uniquement routier. Une optimisation des trafics de marchandises (réduction des circulations, transfert modal) passe donc par une action énergique sur ce type de marchandises, d'autant qu'il s'agit de produits pour lesquels des solutions alternatives existent.

- **Le transport routier représente la moitié du prix rendu des granulats** ; la massification des trafics par l'utilisation des modes alternatifs est la seule voie possible pour réduire significativement le coût de transport (de 20 % par un transfert vers le rail en trains entiers).
- **La position ultra-dominante de la route** est notamment due à sa flexibilité et au fait qu'elle permet une dilution du trafic qui le rend plus indolore, à défaut de le rendre écologiquement vertueux. La perpétuation de cette situation qui semble la tendance actuelle, ne pourra être remise en cause sans la mise en place de nouveaux modèles logistiques qui proposent de valoriser les modes massifiés et une restructuration des chaînes logistiques fondées sur la complémentarité entre les modes.
- **Le développement du transport ferroviaire**, qui est un excellent vecteur de massification des trafics, est un enjeu majeur pour la filière, car c'est le seul mode, en raison de l'implantation géographique des plus grandes carrières (Charente, Dordogne), qui permet des approvisionnements massifiés. Mais cela suppose que les conditions d'embranchement des carrières (investissements en infrastructures) et de réception des granulats dans l'agglomération bordelaise (y compris le stockage) soient réunies.
- **Le transport fluvial est plus difficile** en raison du positionnement des carrières par rapport au réseau et de la situation des infrastructures (gabarits, écluses). Les conditions d'une fluviarisation de certains trafics (notamment depuis les carrières du Lot et Garonne) relèvent d'une modernisation des infrastructures et surtout de l'existence de navires adaptés au gabarit Freycinet, qui n'existent pas à ce jour, même si des études ont été réalisées. Elles dépendent aussi des conditions d'accueil de plates-formes fluviales dans les zones de consommation, notamment dans Bordeaux Métropole.
- **Le transport maritime est surtout un vecteur d'importation** et de concurrence pour les carriers régionaux ; bien que le port de Bordeaux mette en place des conditions d'accueil optimisées pour ces trafics (terminal de Grattequina), cette évolution n'est pas souhaitée par la profession.

### Enjeux implantation

- A l'avenir, il est probable que **les schémas départementaux des carrières**, exigés par le Code de l'Environnement et qui définissent les conditions générales de leur implantation, réduisent drastiquement l'ouverture du nombre de nouvelles carrières. On devrait donc s'orienter logiquement vers l'ouverture de moins de carrières, mais plus importantes, plus éloignées des lieux de consommation et générant des flux plus massifs. Cela implique la nécessité d'intégrer leur desserte durable par des modes massifiés, critère qui devrait être reconnu comme essentiel dans les autorisations.
- **L'impossibilité de trouver des espaces pour implanter des plates-formes de transbordement multimodal** (fer-route et fleuve-route) et de stockage dans la métropole bordelaise est réellement un facteur très limitant pour l'utilisation des modes massifiés alternatifs à la route et une situation pénalisante pour le développement durable. La recherche de solutions entre les carriers, les opérateurs de transport et les collectivités territoriales est une impérieuse nécessité.
- **Le traitement des matériaux à recycler** qui représentent 1 Mt, ne trouve pas à proximité des chantiers de démolition d'où ils sont issus (dans l'agglomération bordelaise), les espaces nécessaires pour y implanter les installations nécessaires, ce qui pénalise fortement une activité à fort impact positif pour le développement durable. Là aussi, la recherche de solutions conjointes est une nécessité.

### Enjeux hommes, environnement

- **L'acceptabilité des installations** en amont (les carrières en milieu rural) et aval (plates-formes de transbordement en milieu urbain), en raison des impacts du transport sur les infrastructures et sur l'environnement (nuisances dues aux circulations) est une variable clé du succès de nouvelles chaînes logistiques, plus respectueuses des principes du développement durable. Cela implique des démarches collaboratives entre les professionnels, les habitants et les collectivités territoriales.

- **Le besoin en logisticiens** est de plus en plus avéré pour un métier où la logistique joue un rôle de plus en plus incontournable (plus de 50 % du coût du produit). Des formations dans ces métiers sont de plus en plus fréquemment demandées.

### 3.2.4. Les industries chimiques

#### 3.2.4.1. Un secteur peu présent mais avec des établissements majeurs<sup>76</sup>

##### Situation en France

La France est le sixième pays producteur de produits chimiques dans le monde et deuxième en Europe, après l'Allemagne. Elle a produit 17,7 milliards d'euros de valeur ajoutée en 2012, soit 8% de la VA industrielle nationale. Le secteur emploie 156 600 salariés<sup>77</sup>.

Les débouchés de la filière chimie sont majoritairement l'industrie (48% des volumes). Il s'agit donc de biens intermédiaires, à l'interface des matières premières et des produits de 1ère à 2ème transformation. Les industries concernées sont :

- le caoutchouc-matières plastiques (13,6%),
- l'énergie (6,6%),
- la construction (5,2%),
- la pharmacie (3,4%),
- et les industries agroalimentaires (2,2%).

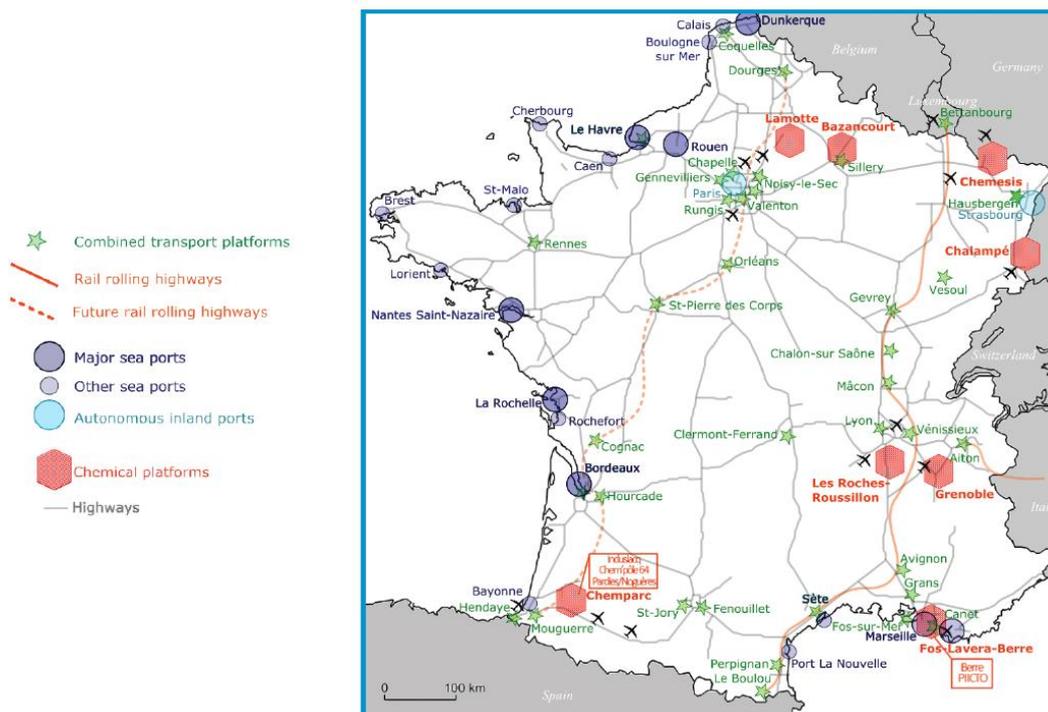
Les autres débouchés de la filière chimie sont à destination des ménages particuliers (30%), de l'agriculture-pêche-sylviculture (11%) et des services (11 %).

En France, les grands bassins de production de produits chimiques sont situés essentiellement dans des zones portuaires, gage de qualité des infrastructures de transport, de qualité et de diversité des modes de transports (tri ou quadri-modalité route, fer, mer, fluvial) et d'acceptation sociale et environnementale. L'UIC a recensé 8 plates-formes chimiques majeures en France, fruit de concentrations, voire de " clusterisation " de la filière sur des espaces définis. Ces zones sont situées dans le Nord-Est parisien (Lamotte, Bazancourt), dans le Grand Est (Chemesis en Lorraine, Chalampé en Alsace), dans la Vallée du Rhône élargie (Grenoble, Les Roches-Roussillon, Fos-Lavera-Berre) et une plateforme isolé à Lacq dans les Pyrénées-Atlantiques. Des espaces de concentration locaux supplémentaires existent dans le pays mais sont moins portés politiquement ou moins importants comme la zone portuaire du Bec d'Ambès en Gironde.

<sup>76</sup> Les données de cette partie sont issues de *UIC, 2014, L'industrie chimique en France - Chiffres et idées clés ; UIC, 2016, Invest in chemical platforms in France, UIC, DGE, Business France ; CCI 33, 2013, Tendances Chimie-Gironde et agglomération bordelaise*

<sup>77</sup> Données UNEDIC (2014)

## Les plates-formes chimiques en France



Source : UIC (2016)

### Situation en Gironde

En Gironde<sup>78</sup>, la filière chimie en 2010 comptait 188 établissements pour 6 757 salariés. Il s'agit d'une filière sensiblement moins présente en nombre d'établissements et de salariés qu'aux niveaux régional et national. En effet, 1,85% des salariés girondins sont employés dans ce secteur quant cette part est de 2,35% en Aquitaine et 2,89% en France. Ainsi, la Gironde constitue le 11ème département en nombre d'établissements et seulement le 24ème en termes d'emplois, démontrant le caractère plus petit que la moyenne des structures locales. En effet, 64% des établissements emploient moins de 10 salariés et seulement 23 établissements emploient plus de 50 salariés.

#### Chiffres-clés de l'industrie chimique

	Effectifs (Part total)	Etablissements (part total)
Gironde	1,85%	0,5%
Aquitaine	2,35%	0,52%
France	2,89%	0,59%

Source: CCI (2013)

Les secteurs de la chimie les plus importants sont ceux de la pharmacie (33% des emplois), du traitement des eaux (17,4%, filière présente selon les besoins endogènes), de la parachimie (12,9%) et de la chimie organique (9,4%).

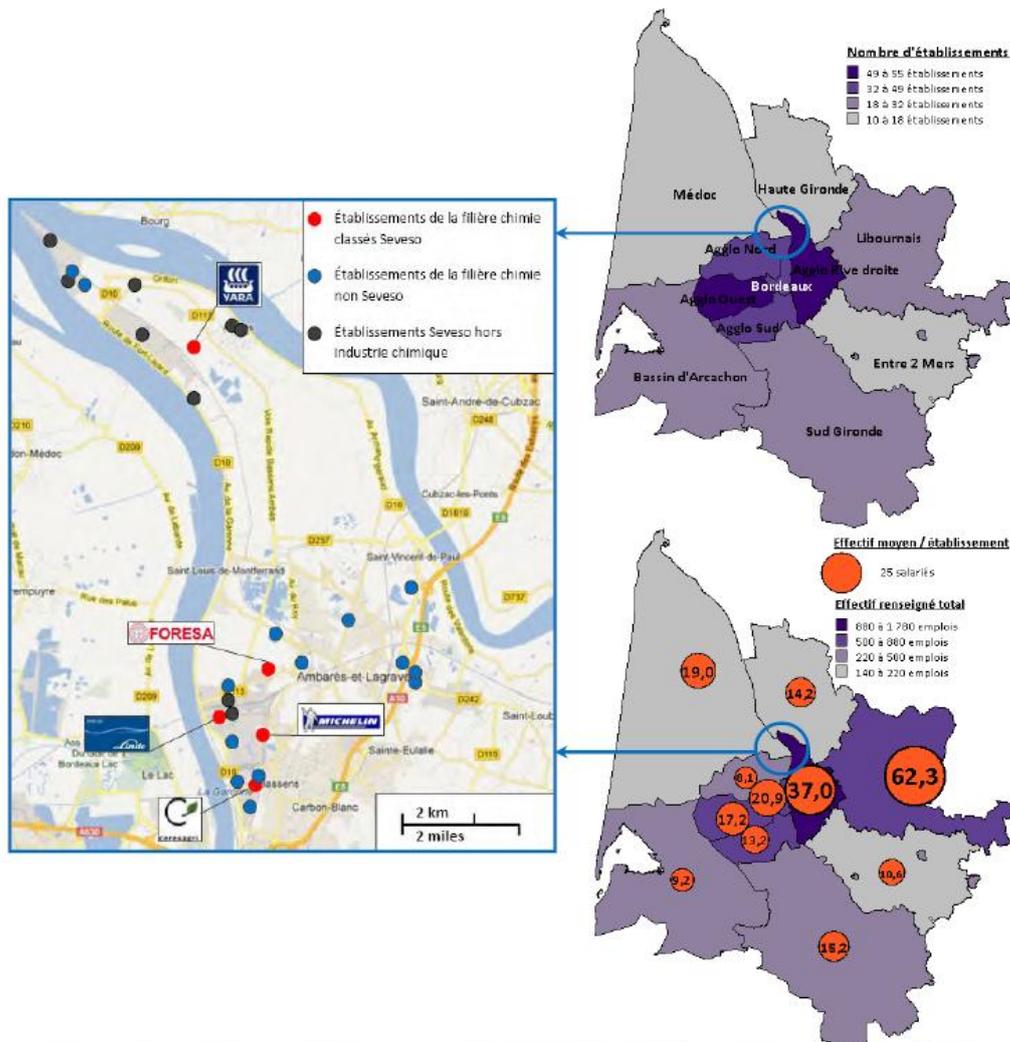
Les activités chimiques sont assez ancrées sur le territoire girondin avec 15 ans d'ancienneté en moyenne pour les établissements concernés. Les établissements présents depuis plus de 20 ans représentent 24% du total des établissements chimiques. Le développement de la chimie est né d'une ambition pour le territoire, afin notamment de compenser la baisse des ressources gazières et la fermeture de raffineries et d'investissement visant à réindustrialiser le territoire (chimie, santé, pharmacie, cosmétologie, industrie alimentaire).

Le développement de la chimie a par ailleurs valorisé un positionnement attractif avec notamment le site d'Ambès, « excentré » mais connecté où existaient peu de contraintes environnementales et où pouvaient être implantées des activités Seveso seuil haut. Les infrastructures portuaires y ont contribué, car la chimie est une filière typique des industries « les pieds dans l'eau », utilisatrices du maritime, du fer et plus spécifiquement de la quadrimodalité bordelaise avec les conduites.

<sup>78</sup> Source : CCI 33, 2013, Tendances Chimie-Gironde et agglomération bordelaise

En Gironde, les établissements de la filière chimie sont très concentrés sur l'agglomération bordelaise avec les plus grands sites tels que Yara, Simorep et SOCSO. Ces établissements sont présents sur le domaine portuaire (Bassens, Ambès) pour les unités les plus à risques en termes technologiques (dont SEVESO) et dans des zones mixtes notamment en bord de rocade bordelaise, pour des unités plus modestes ou moins risquées (notamment en lien avec l'aéronautique sur Saint-Médard).

### Une concentration des établissements chimiques sur l'agglomération bordelaise



Source : CCI 33 (2013)

### 3.2.4.2. Des supply-chains diversifiées

#### Schéma supply-chain

Parce qu'elle regroupe plusieurs segments, la chimie ne donne pas lieu à un type de supply chains mais à des organisations logistiques très différentes selon qu'on se situe dans l'industrie des engrais ou des médicaments par exemple. Nous avons choisi, par conséquent, de présenter deux illustrations correspondant à un entretien mené dans le cadre de la présente mission ainsi que d'un entretien issu d'une mission précédente effectuée pour la CUB en 2012.

<b>YARA – site de production, une présence en Gironde liée aux installations portuaires, une logistique composante majeure de la compétitivité</b>	
<p><b>Le site fabrique des fertilisants</b> (ammonitrates). Il s'agit de la dernière usine d'engrais à base d'azote construite en France (1990). Le site a un rôle de fabrication et de réception d'ammoniac pour le site de Lacq</p>	<p><b>Transport amont</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 100 % des réceptions s'effectuent sur appontement.</li> </ul>
<p><b>LA LOGISTIQUE COMPOSANTE IMPORTANTE DE LA COMPETITIVITE</b></p> <p><b>L'usine et plus globalement le secteur des fertilisants subit une concurrence accrue des pays fournisseurs de matières premières.</b></p> <p><b>Dans ce cadre, la logistique au travers de la maîtrise des coûts et du niveau de service est un élément clé de la performance et du maintien de l'industrie</b></p> <p><b>La présence d'usines sur les ports est un gage d'optimisation de la filière par rapport à une logique d'importation de produits finis qui impliquerait une croissance des importations avec une sensibilité aux cours donc une absence de lissage et une nécessité d'absorber des pointes sur les ports et en matière de stockage.</b></p>	<p><b>Transport aval</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> L'aire de marché de l'usine est un espace Sud France, le Nord de la France étant livré par des usines complémentaires à Saint-Nazaire et en Belgique. L'aire de marché se définit globalement en fonction des localisations et aires de marché des autres usines du groupe et des usines des concurrents. La localisation est liée à l'histoire du développement de la chimie sur Bordeaux, mais la Gironde, en tant que telle n'est pas une aire de marché spécifique. Cependant, la localisation a poussé le groupe à développer le marché du Sud Ouest.</li> <li><input type="checkbox"/> Les flux aval sont majoritairement traités en mode routier. L'usine recourt toutefois au fer pour des relations vers son site de Pradies. Le fer représente 20 % des transports aval.</li> <li><input type="checkbox"/> Hors navette précitée, le recours au fer s'est réduit en raison de la fermeture de dépôts, de nouvelles organisations logistiques vers ou chez les utilisateurs et de la réduction de l'offre</li> <li><input type="checkbox"/> En outre, un des enjeux réside dans le lissage des envois et la baisse des stocks. Cette stratégie est peu favorable au fer</li> </ul>

<p><b>Sanofi – site de distribution de médicaments, une présence sur la Gironde historiquement liée aux installations portuaires et à la présence d'une unité industrielle du groupe.</b></p> <p><b>Une logistique désormais exogène. Une performance logistique dès lors essentielle.</b></p>	
<p>Le site de Saint Loubès est issu de l'histoire de la chimie bordelaise (rachat de Labaz, puis constitution de Sanofi – Synthélabo – Aventis).</p> <p>Il a pour vocation la distribution des produits du groupe auprès des grossistes répartiteurs et des officines de ville.</p>	<p><b>Transport amont</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Le site reçoit ses approvisionnements par la route depuis les usines groupe. L'usine d'Ambarès est traitée comme les autres sites industriels et ne représente que 10 % des flux. En ce sens, l'activité relève bien d'une logistique exogène et d'une vocation nationale.</li> </ul>
<p><b>LA LOGISTIQUE COMPOSANTE IMPORTANTE DE LA COMPETITIVITE</b></p> <p><b>La spécificité du médicament impose des contraintes logistiques fortes, notamment en termes de réactivité, de niveau de service et de maîtrise des coûts. Cette donnée générale se pose avec une acuité renforcée pour un site qui n'est pas barycentrique. La performance passe également par des innovations organisationnelles et techniques en matière de préparation de commandes par exemple.</b></p> <p><b>En raison du positionnement bordelais, peu central en regard de sa vocation nationale, la qualité de la connexion aux axes, en particulier routiers est essentielle.</b></p> <p><b>L'accès directs des sites est également un élément de la compétitivité pour des localisations historiques qui se situent désormais sur des zones à l'urbanisation croissante.</b></p>	<p><b>Transport aval</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Sur le canal des grossistes répartiteurs, le site de Saint Loubès présente une vocation nationale toute France mais ne traite que certaines spécialités pharmaceutiques.</li> <li>❑ Sur le canal des officines, le site traite 13 départements dont la Gironde et des départements limitrophes. Cette logistique endogène est née d'une volonté de valoriser le positionnement du site.</li> <li>❑ Le site n'a plus de vocation intercontinentale et, en ce sens, il n'existe plus de lien avec le port.</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>Schéma des flux</b></p> <p style="text-align: center;">Usines : Non exhaustif</p>

### 3.2.4.3. Enjeux et besoins

#### Les enjeux transport :

- **La multimodalité du transport de marchandises est un grand enjeu pour l'amont de la filière.** Le caractère massif et surtout dangereux du transport en amont est la raison de cet usage important. Ainsi, **la localisation des établissements les plus importants de la filière sur le port s'explique par la disponibilité des modes ferroviaire et maritime** permettant de répondre aux enjeux de la filière. **Des acteurs locaux regrettent la diminution du service de wagons isolés de l'opérateur historique** qui permettait l'acheminement de marchandises via le ferroviaire, mode de transport le plus adapté aux matières dangereuses. Le transport combiné présent sur Hourcade peut répondre à une partie des besoins en aval de la filière mais de manière partielle.

- Les entreprises ont souffert de la réduction progressive de la qualité de service sur la ligne du Bec d'Ambès ces dernières années puis de sa fermeture totale pour travaux. Sa réouverture récente suite à des travaux salvateurs, financés par les pouvoirs publics a permis une reprise des trafics ferroviaires. **Il sera nécessaire à l'avenir de pérenniser les moyens d'entretien et de gestion de la ligne pour ne pas connaître une situation de délaissement identique dans les prochaines décennies.**
- **Le mode maritime présent sur le port est un atout important pour Bordeaux et ses entreprises chimiques.** Les capacités d'accueil de navires à gabarit plus important permettraient aux acteurs chimistes d'accroître leur compétitivité en diminuant le coût de leurs acheminements amont. Certains opérateurs présents augmentent la capacité de stockage de leurs installations et pourraient ainsi accueillir ces cargos plus gros<sup>79</sup>. **Le GPMB souhaite soutenir cette stratégie dans le cadre de son projet Gironde XL visant à élargir les capacités nautiques de l'estuaire de la Gironde.**
- En aval de la filière, ce souci de la multimodalité est moins fort, voire absent. Pour la pharmacie notamment, les flux sont trop diffus et ont besoin d'une rapidité de livraison non assumable par le ferroviaire.

#### Les enjeux fonciers :

- **Le caractère "dangereux" de certaines unités de la filière oblige les établissements chimiques à se préoccuper de l'acceptation locale de leurs installations. Ainsi, il est préférable de localiser les entrepôts et les unités industrielles de la chimie au plus près des usines déjà existantes,** pour peu que les activités soient compatibles entre elles et en accord avec les PPRT<sup>80</sup>. Dans ce cadre, **la poursuite de la politique commerciale du GPMB sur son emprise foncière du Bec d'Ambès autour de la notion de "plateforme chimie" est une démarche à poursuivre.**
- **La localisation d'entrepôts chimiques dans des zones logistiques nouvelles pose le problème de l'attractivité d'une zone d'activités.** En effet, l'installation de telles structures dans des zones mixtes peut ralentir le développement commercial d'une zone d'activités, les prospects suivants pouvant craindre des risques technologiques. Néanmoins, le stockage de matières dangereuses peut être réalisé partout, mais ne permet pas tous les "mélanges". Il existe des interdits majeurs à respecter, signalés en amont par les services publics instructeurs.

#### Les enjeux de ressources humaines :

- **En termes d'emplois logistiques liés à la filière chimie, il n'existe pas de besoins non satisfaits sur le département.** Des formations de sécurité spécifiques sont délivrées par des organismes agréés au sein des usines. Néanmoins, **les process afférents aux besoins de sécurité étant plus stricts que dans d'autres secteurs, la main d'œuvre employée dans le secteur se doit d'être très organisée.** Par conséquent, des postes similaires au sein d'autres filières peuvent être moins rémunérateurs que dans la chimie.

### 3.2.5. Le bois

#### 3.2.5.1. La Gironde au cœur du premier bassin sylvicole français<sup>81</sup>

La Gironde est située au cœur de la première région forestière française avec 1 598 000 ha pour 17% de la surface française. En surface boisée, la Gironde est le deuxième département de la Région Aquitaine avec 494 000 ha, derrière les Landes (568 000 ha).

La FIBA<sup>82</sup> estime que l'Aquitaine représente 40% de la production française de bois d'œuvre, 80% du pin maritime français et 40% de l'industrie de trituration du bois. Ce leadership aquitain sur l'aval de la

<sup>79</sup> Cas de Yara qui doublera sa capacité de stockage sur Ambès passant 10 000 à 20 000 tonnes.

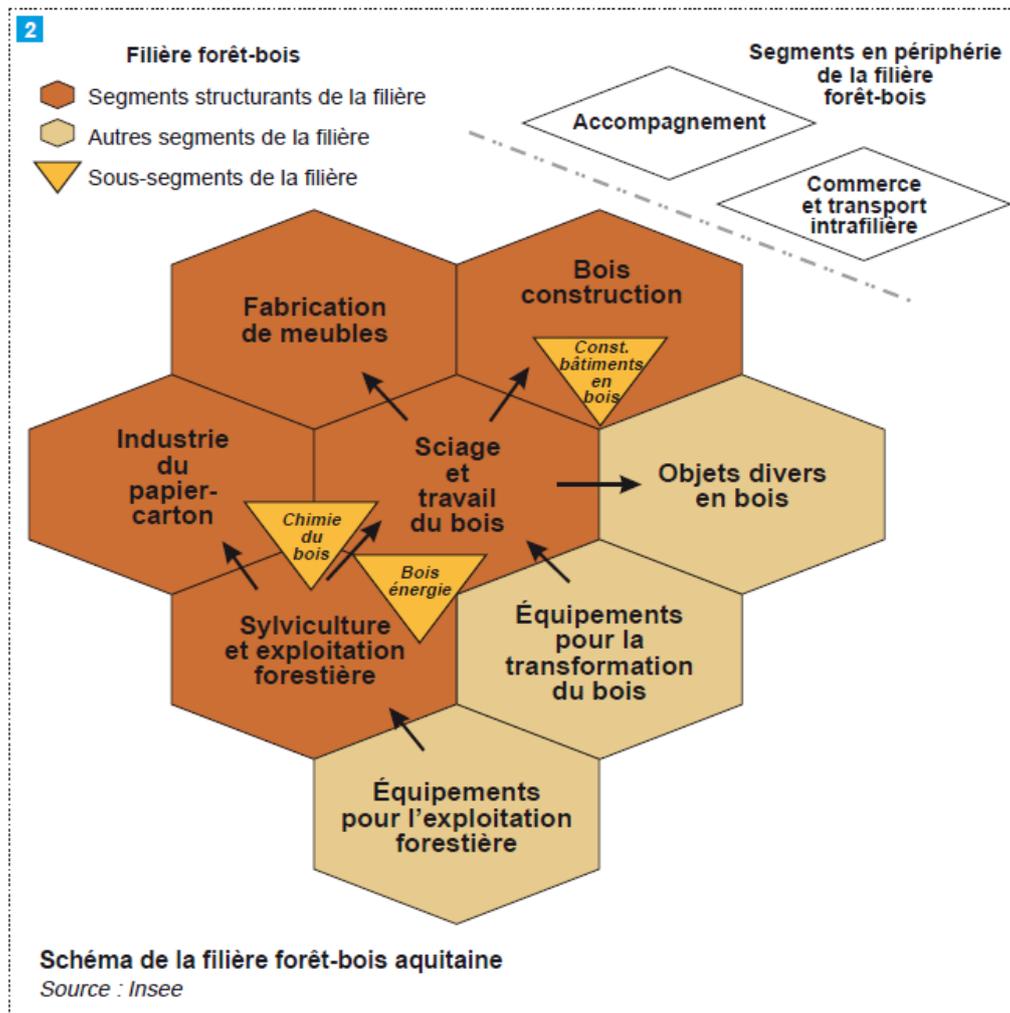
<sup>80</sup> Plan de Prévention des Risques Technologiques

<sup>81</sup> Les données suivantes sont issues de *INSEE, DIRECCTE et DRAAF, 02/2014, La filière forêt-bois : des activités bien implantées en Aquitaine* et *DRAAF ALPC, 2016, La filière forêt-bois en ALPC*

<sup>82</sup> Fédération des Industries du Bois Aquitain (*source : entretien*)

filière s'amenuise à mesure que le nombre de transformation intermédiaires augmente avec, sur la deuxième transformation, une part beaucoup moins importante, sauf pour la fabrication de palettes, avec un tiers de la production nationale de palettes. Cette activité est historiquement forte car en lien avec les activités traditionnelles de la région (primeurs, briqueteries). Sur les activités primaires, la Gironde représente 40% de l'activité bois de l'Aquitaine, avec notamment 1,2 Mt de bois rond maritime (à peu près égal aux Landes).

La filière représente 38 000 emplois directs en Aquitaine<sup>83</sup> et 8 000 emplois indirects, présents au sein des entreprises d'accompagnement (recherche et développement, enseignements spécialisés,...), du commerce et du transport spécialisé. Les segments directs les plus présents et représentatifs de la filière en Aquitaine sont la production de bois au cœur des forêts landaises et la première transformation (sciage notamment). Ainsi, en Aquitaine, un emploi industriel sur cinq est issu de la filière bois avec un ratio plus fort encore sur la zone d'emploi de La-Teste-de-Buch avec 63%.



La localisation des établissements en lien avec la filière bois en Gironde est forte sur un axe Sud Gironde parcourant le département d'Est en Ouest du Bazadais au Sud Médoc, en passant par le Val de Leyre. Quelques PME existent en Nord Gironde et le Libournais, mais ne sont pas équivalentes à la zone précédemment citée. En Gironde, 2 grandes unités de production industrielle majeures sont présentes avec Smurfit-Kappa à Fature et les palettes PGS à Salles.

<sup>83</sup> Sylviculture et exploitation forestière, équipements pour l'exploitation forestière, sciage et travail du bois, industrie du papier et du carton, fabrication de meubles, bois construction, objets divers en bois, équipements pour la transformation du bois.



## **Les approvisionnements en matières premières et les liens avec les unités de première transformation**

Le département de la Gironde se positionne essentiellement à l'amont de la filière bois. Ce positionnement amont s'explique par une présence abondante et de qualité de la matière première dans les forêts du Médoc, du Nord des Landes, et du Sud de la Gironde (du bassin d'Arcachon au Bazadais). Pour la commercialisation du bois, trois modèles coexistent :

- Une part des volumes est gérée par des marchands de bois qui achètent à des propriétaires fonciers le bois qu'ils découpent par leurs propres moyens et qu'ils font transporter jusqu'aux usines.
- Les grandes usines qui achètent directement (ex : Smurfit-Kappa pour une partie de ses flux),
- Les PME du bois (notamment les scieries) qui possèdent des parcs à bois au sein de la région et qui découpent elles-mêmes.

Par exemple, pour le plus grand acteur du département, Smurfit Comptoir du Pin<sup>84</sup>, 70% des flux ont pour destination le département et 30% vers les départements voisins, confirmant une grande proximité des acheminements entre les lieux de récoltes et les unités de première transformation.

Le positionnement fort sur la matière première se complète d'une présence importante d'établissements de première transformation composée de 45 entreprises de sciage et 30 entreprises d'imprégnation du bois dans le département<sup>85</sup> sur un total de 206 entreprises en lien direct avec la filière bois.

Entre les zones de récolte et les unités de première transformation, de la forêt à l'usine, la logistique forestière du bois rond bénéficie d'une réglementation spécifique avec des itinéraires déterminés par la préfecture et des convois de 52 à 57 tonnes. Le bois est stocké temporairement (1 semaine maximum) en bord de route, puis acheminé vers les unités de sciage ou l'usine de Facture, site spécifique dans la supply-chain locale de la filière.

### **Du produit final à la commercialisation**

En deuxième transformation, les grandes unités spécifiques du département sont la fabrication de palettes (dont la plus importante est l'établissement Beynel du groupe PGS à Salles) avec un tiers du marché français<sup>86</sup> des palettes et un tiers du parquet-lambris en bois massif. Une activité particulière et visible sur son territoire, est l'usine Smurfit-Kappa de Facture qui fabrique des emballages de papier kraft de couverture pour carton ondulé. Cette usine consomme à elle seule 1,3 millions de tonnes de bois entre son usine et son unité de fabrication de biomasse.

Sur ce segment au niveau local, le marché en lien avec la viticulture est sensible, mais pas majeur, les tonnelerie travaillant beaucoup avec du bois de chêne et non de pin, caractérisant les forêts de Gironde.

En complément de ces unités industrielles de deuxième transformation présentes au niveau local, de nombreux flux se dirigent vers des unités de production extérieures au territoire, avec les marchés les plus importants, sur les départements limitrophes (Landes, Lot-et-Garonne, Dordogne), sur la région Poitou-Charentes (très présente sur les activités de menuiserie notamment) et sur l'Espagne même si ce dernier marché est en régression ces dernières années<sup>87</sup>.

La commercialisation des produits issus des unités de deuxième transformation est tantôt nationale (notamment pour Smurfit-Kappa), tantôt locale ou régionale pour les unités de menuiseries.

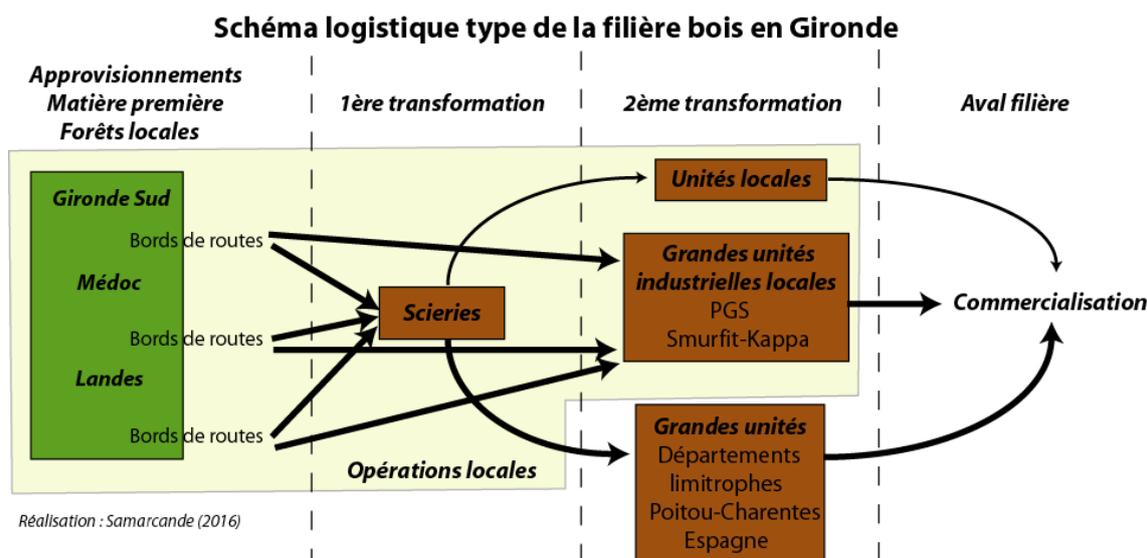
Les liens entre les unités de deuxième transformation et la commercialisation (la distribution du produit fini), s'effectue par voie routière via des camions entiers. Seule l'usine de Facture utilise le ferroviaire pour des expéditions de bobines de papier. Ce mode est utilisé du fait de la volumétrie importante de ce produit.

<sup>84</sup> Branche de l'entreprise ayant pour activité la récolte du bois en mont de toute transformation

<sup>85</sup> Source: Fichier AEF des CCI de France

<sup>86</sup> Source : entretien FIBA

<sup>87</sup> L'Espagne a représenté jusqu'à 30% des exportations de la filière aquitaine.



### 3.2.5.3. Enjeux et besoins

#### Les enjeux transport :

- **Le transport constitue un élément important de la filière bois avec une estimation de 7% du prix de revient du produit fini<sup>88</sup>.** Ce coût important est essentiellement supporté par l'amont de la filière dans l'approvisionnement au cœur des forêts, fortement implanté en Gironde. Il existe des problèmes d'acceptabilité par certaines mairies sur les itinéraires routiers en sortie de forêt, ces dernières reprochant au secteur les gênes induites par la circulation des camions, malgré de grands efforts sur la qualité des véhicules utilisés. **Il pourrait ainsi être intéressant de communiquer autour de la richesse produite par la filière au niveau local pour réduire les réticences locales.**
- La profession demande **des outils cartographiques aux échelles locales et nationales à mêmes de bien orienter les transporteurs dans leurs acheminements de bois ronds.** En effet, il n'existe pas aujourd'hui de cartes d'itinéraires de ce type de convoi à l'échelle nationale. En prolongement, les besoins de repérage au niveau local avec la signalisation des chemins en forêts permettant de rejoindre les stockages temporaires de bois ronds effectués en bord de chemin forestiers est une demande forte de la profession.
- De même, pour les acheminements à vocation nationale, **une harmonisation des réglementation départementale semble pertinente.** Sur certains axes, les réglementation peuvent empêcher la continuité de convois sur des routes pourtant identiques.
- **Les acheminements de la filière en amont sont exclusivement opérés par le mode routier** alors que la filière était un gros remiseur ferroviaire jusqu'aux années 1990. La disparition des gares bois a stoppé les trafics en sorties de bois, simultanément à une hausse des tarifs de l'opérateur historique. **Des pistes pourraient être étudiées pour remettre en place des gares dédiées au bois ou mutualisées avec d'autres filières dans les espaces porteurs d'opportunités.** Au cœur de la filière, seule l'usine de Factice utilise le ferroviaire de manière marginale par rapport à la totalité de ses flux. Cette usine a réalisé des approvisionnements en bois de la région Aquitaine du temps des gares bois, mais a cessé ces acheminements en 2002 suite à une augmentation des prix de Fret SNCF.
- Sur l'aval de la filière, les établissements de la filière n'ont pas de difficultés à affréter des camions entiers.
- Le fluvial semble peu pertinent au regard du réseau navigable existant en Gironde.
- **Sur le portuaire, le Port de Bayonne, semble aux yeux des acteurs de la filière, montrer un dynamisme plus important le Port de Bordeaux sur son hinterland.** En

<sup>88</sup> Ce ration est une donnée englobant toutes les activités de la filière (oeuvre, palette, énergie)

expédition, le GPMB est utilisé quasi-uniquement à l'issue de fortes surproductions, comme à la suite des tempêtes de 1999 et 2009. Les importations de bois pour les usines locales ne sont à l'heure actuelle pas compétitives financièrement, eu égard à la qualité et au prix des récoltes locales. Néanmoins, les acteurs du marché demeurent en veille dans ce domaine.

**L'enjeu principal de la filière pour le port est de demeurer attentif aux modifications futures des bassins de productions.**

#### **Les enjeux fonciers :**

- **Un certain nombre de collectivités se sont intéressées ou s'intéressent à la structuration de la filière bois sur le département et à la création de "clusters" territoriaux**, avec notamment des tentatives, notamment sur Captieux (près de Bazas), mais pas concrétisées ou sur le Médoc, sans résultat probant. La dernière démarche en cours est représentée par la zone d'activités Sylva 21, portée par la CC du Val de Leyre au Sud du département. Néanmoins, malgré un affichage certain, la clusterisation a des difficultés à dépasser le cadre de l'usine Beynel-PGS, établissement historique présent avant la constitution de la zone.
- **Les acteurs du secteur ne signalent pas de besoins de stockage**, les flux s'effectuant de forêt à usine puis d'usine à usine-commerce, les coûts de rupture de charge étant trop importants au vu du prix de revient du transport sur la filière.

#### **Les enjeux de ressources humaines :**

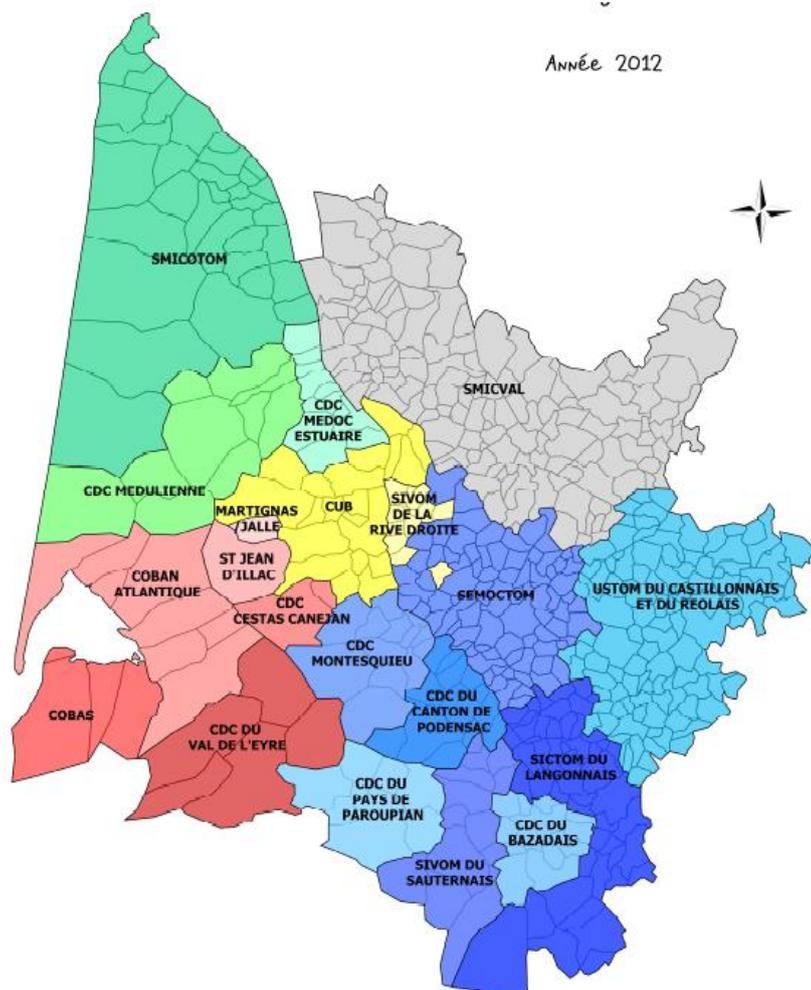
- Malgré des véhicules de transports plus lourds et plus longs en amont de filière, les besoins de formation des chauffeurs poids-lourds ne sont pas spécifiques.
- Des formations existent dans la filière dans plusieurs établissements, notamment à Bazas dans le département (grutiers).

### **3.2.6. La valorisation des déchets**

#### **3.2.6.1. Un gisement girondin important**

Les compétences en gestion et observation des déchets ont été transférées en 2015 des conseils départementaux aux conseils régionaux. Cet élargissement de l'échelle géographique est la conséquence de la nécessité d'accroissement des remises par unités de tris et de valorisation, pour répondre à des coûts optimaux et aux normes croissantes tant en qualité qu'en nombre. Au niveau, local, cette vision régionale est complétée par une réalisation des tâches quotidiennes (collecte, tri, choix de prestataires,...) par 13 syndicats intercommunaux en Gironde.

## Structures en charge de la collecte des déchets en Gironde



Source : CD 33

En Gironde, on évalue la quantité de déchets à 3,4 Mt réparties en trois grandes familles :

- les déchets ménagers avec 1 Mt,
- les déchets économiques (industriels et tertiaires) avec 0,4 Mt
- les déchets du BTP avec 3 Mt dont 90% de déchets inertes à faible valeur ajoutée.

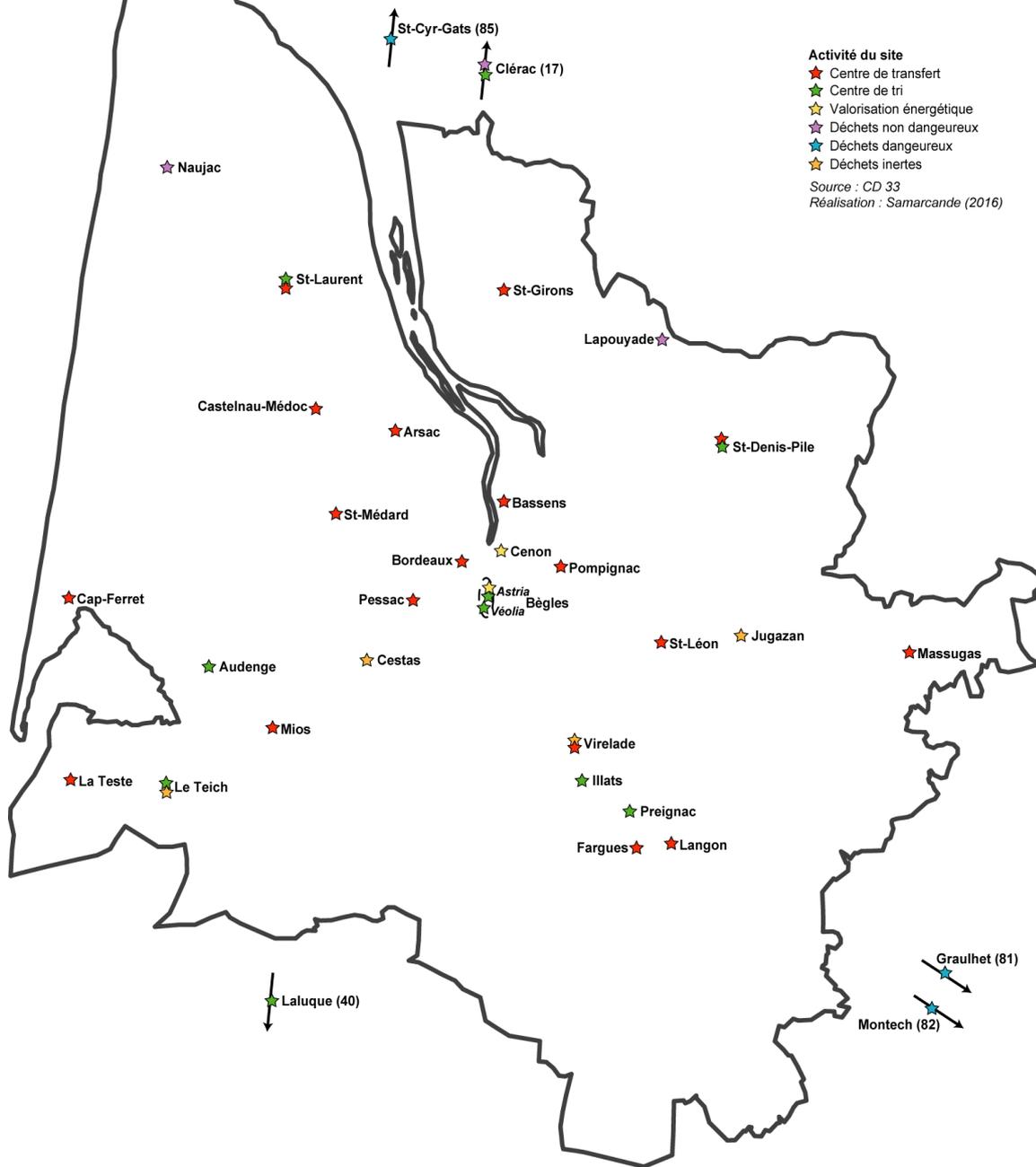
Sept centres de tri ont été créés en Gironde et sont calibrés à 15 000 tonnes minimum ces dernières années. Dans les années à venir, ce seuil de traitement pourrait passer à 30 000 t à 50 000 t pour les adapter aux nouvelles normes, sans déficience de compétitivité. Pour les apports volontaires par les particuliers pour des déchets non collectés au domicile, ce sont plus de 80 déchèteries qui couvrent le territoire départemental.

Les grands centres de valorisation dans l'aire de marché de la Gironde sont pour le groupe SITA les usines de Bruges (Astris), Bédénac et Clérac et pour le groupe Véolia les usines de La Pouyade et Cenon. Les flux vont directement en centre de valorisation. Les centres de valorisation spécialisés coexistent avec les grands centres généralistes varient selon les matières à traiter (ex : ferrailles chez Descors à Arzac, coquilles d'huitres d'Arcachon à Rochefort, déchets dangereux à Montech, Graulhet et en Vendée).

Les aires de chalandises des unités de valorisation varient selon les produits à traiter avec un niveau local pour les déchets inertes (ménagers, gravats,...), pour les plâtres traités (nécessité d'un bassin de 8 millions d'habitants), pour les DEEE (1 site en Europe pourrait suffire). D'autres déchets, très volumineux et à faible valeur ajoutée, peuvent être valoriser dans des pays émergents (notamment en Chine).



## Installations de tri, transfert et valorisation des déchets ménagers en Gironde



### 3.2.6.2. Une reverse-logistics requérant une optimisation constante des flux

#### Schéma supply-chain

**La filière de valorisation des déchets nécessite une proximité géographique la plus forte possible en raison de la faible valeur ajoutée produite par le secteur.** Ainsi, en dehors du traitement de matières dangereuses, toutes les filières de valorisation sont présentes dans le département et à proximité immédiate (Charente, Landes).

**Le mode de transport utilisé quasi uniquement sur l'ensemble de la supply-chain est le routier.** Des études pour l'utilisation de modes alternatifs à la route ont été menées dans le département (ferroviaire sur La Puyade, fluvial sur Astria à Bruges) sans suite aujourd'hui.

Néanmoins, une utilisation du maritime peut être effectuée pour des déchets volumineux à faible valeur ajoutée et demandant une capacité de tri importante (objets amiantés notamment).

**Les déchets ménagers** exigent une supply-chain souple devant sans cesse être adaptée à des normes évolutives et à l'évolution des bassins de vie. Trois grandes étapes rythment cette supply-chain avec :

- **Ménage - Centre de transfert** ; La collecte des déchets auprès des ménages avec des camions-bennes transportant de 2 à 6 tonnes de déchets selon leur densité, vers des centres de transfert (19 en Gironde) permettant de concentrer les flux.
- **Centre de transfert - Centre de tri** ; L'acheminement vers des centres de tri (10 en Gironde), grâce à des camions classiques transportant jusqu'à 40 tonnes selon la densité des déchets. Cette opération, si elle ne se justifie pas par un intérêt de traitement ou de valorisation, se justifie par un intérêt économique, car elle permet de transporter jusqu'à la prochaine étape dans un camion, l'équivalent de 10 à 20 camions-bennes.
- **Centre de tri - Sites de valorisation/incinération** ; l'acheminement vers des sites d'incinération (en Gironde, 3 pour les déchets non dangereux, 4 pour les déchets inertes et 2 pour une valorisation énergétique ; absence d'unités pour les déchets dangereux expédiés sur d'autres départements) ou de valorisation qui recyclent les objets triés en amont afin d'offrir une "seconde vie" à la matière ou brûlent les matières pour créer de l'énergie.

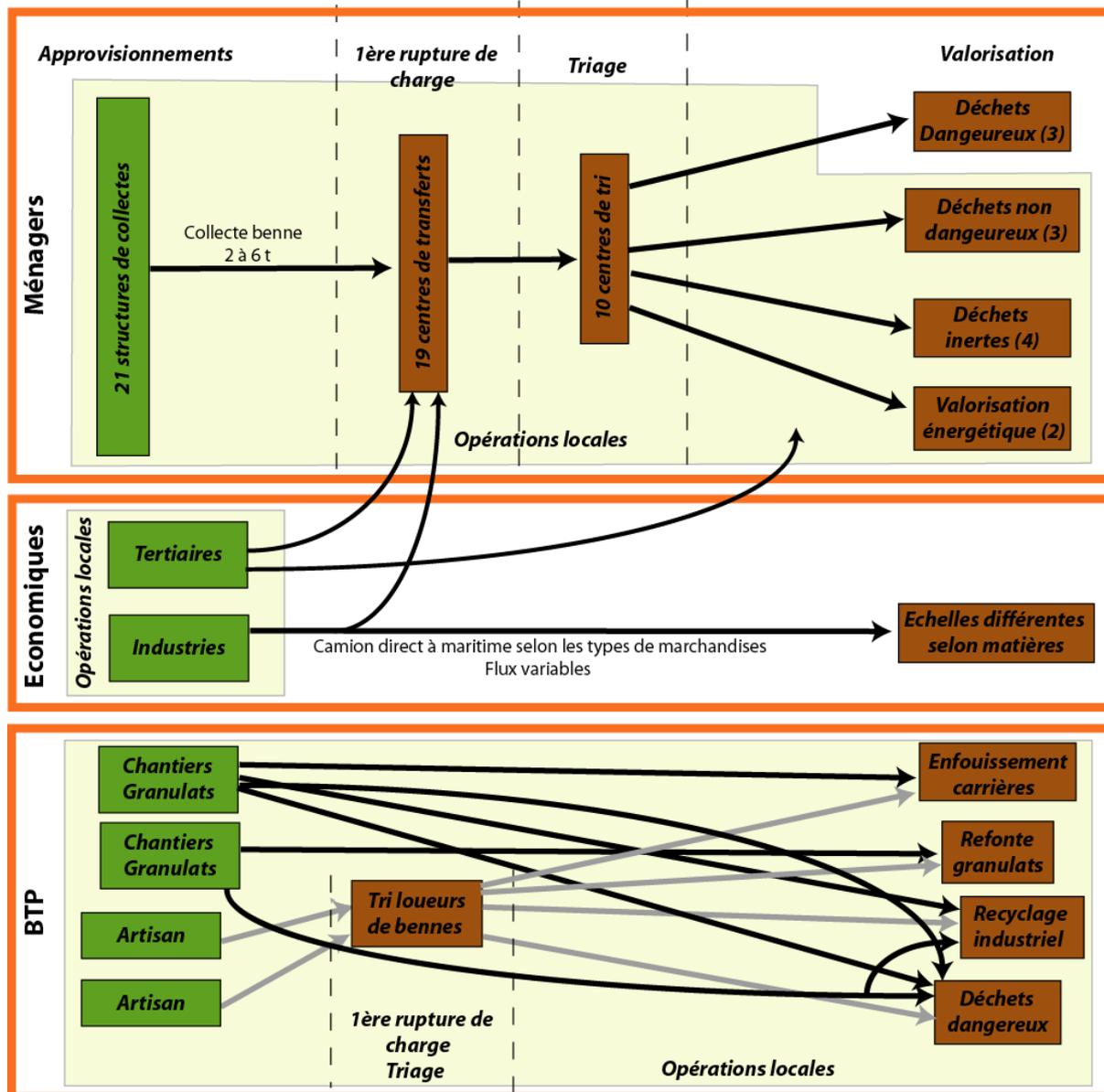
**Les déchets issus des activités économiques** ont des schémas supply-chain sensiblement identiques à ceux des déchets ménagers avec pour une grande part de ces flux, des acheminements vers les étapes intermédiaires de valorisation des déchets ménagers (centres de transfert et centres de tri). Cependant, pour certains produits spécifiques (matières dangereuses, produits chimiques issus des hôpitaux et pharmacies notamment,...), des circuits dédiés coexistent. De même, des usines peuvent valoriser en propre une partie de leurs déchets dans une logique **d'économie circulaire** (ex : Dalkia à Facture effectuant une valorisation énergétique des écorces de bois de Smurfit-Kappa voisine et qui répond à près de la moitié des besoins en vapeur de l'usine).

**Les déchets du BTP et de la construction** nécessitent des filières courtes de valorisation de produits avec un minimum de ruptures de charges. Il existe 2 types de supply-chain de valorisation selon la nature du déchet :

- **Pour les déchets de chantiers inertes que sont les granulats** (90% des volumes), les exutoires se situent à 20 km maximum des chantiers soit pour de la valorisation (refonte granulats) ou du stockage (comblement de carrière). Il n'existe pas de stockage intermédiaire, le secteur effectue uniquement du point à point, du chantier à l'exutoire final.
- **Pour les déchets non inertes issus de chantiers et des artisans-professionnels du secteur** (10% des volumes), il existe des contraintes spécifiques avec des flux plus diffus car concernent plusieurs références (ex : peinture, amiante, plâtres<sup>89</sup>,...). Pour leur valorisation, ces déchets sont récoltés par des loueurs de bennes professionnels qui collectent gratuitement les déchets pour les trier dans leurs établissements. Ce point de tri constitue l'unique rupture de charges entre le gisement et le début de la chaîne de valorisation. Ces derniers, par cette opération, doivent ensuite se charger de valoriser financièrement leur tâche auprès d'entreprises de valorisation. Les professionnels estiment que pour être rentable, 1 camion doit effectuer au moins 6 rotations quotidiennes d'où la nécessité de proximité géographique entre un chantier et la localisation de l'établissement trieur.

<sup>89</sup> Pour les plâtres, impossibilité d'incinération. Il faut les stocker dans des alvéoles spécifiques. Pour l'amiante, 10 000 tonnes générées en Gironde où il n'existe pas de surfaces de stockage sur le département. Ce déchet est traité au niveau régional.

### Schéma logistique type de la filière déchets en Gironde



Réalisation : Samarcande (2016)

### 3.2.6.3. Enjeux et besoins

#### Enjeux transport

- **Les difficultés d'accès dans le centre de Bordeaux** pour la collecte, où se fait la plus grande partie de l'activité en Gironde, constituent un obstacle important pour une collecte optimisée. L'amélioration de l'accès de la métropole est un enjeu important pour les professionnels comme pour les collectivités. Il en est de même pour les **conditions de circulation très problématiques sur la rocade** qui induisent une importante perte de rendement pour les tournées.
- **La mauvaise optimisation des remplissages** des véhicules de collecte en ville, notamment pour les déchets économiques, peut donner lieu à la recherche de partenariats avec des acteurs de la logistique urbaine qui entrent en ville pour des livraisons avec des véhicules pleins et qui pourraient collecter des déchets (par ex des emballages) pour le trajet retour.

- **Un fort intérêt à massifier les flux** vers les centres de stockage comme celui de Lapouyade, notamment par fer pour minimiser les parcours routiers et à envisager les investissements nécessaires pour y parvenir.

### Enjeux implantation

- **Le Plan départemental prévoyait 5 centres de stockage** qui n'ont pas été réalisés, ce qui laisse ouvert le problème du stockage à long terme ; à défaut, il existe un important potentiel de stockage à Lapouyade jusqu'à 2035, qu'il conviendrait d'acter et de valoriser en mettant en place une politique à long terme, y compris en termes de desserte massifiée.
- **La recherche d'espaces à l'extérieur** du périphérique pour gérer les flux du dernier km en partenariat avec des acteurs de la logistique urbaine, pour valoriser et mutualiser d'une part la collecte des déchets économiques (en sortie) et d'autre part les livraisons en cœur d'agglomération (en entrée).

### Enjeux hommes, environnement

- **Le développement de l'économie sociale et solidaire** pour la collecte de déchets économiques en ville, permettant d'employer des personnes socialement fragiles.

## 3.2.7. La grande distribution

### 3.2.7.1. Des acteurs majeurs et en nombre limité

#### Concepts et généralités

La grande distribution est un exemple remarquable de l'émergence de la logistique comme composante majeure de la stratégie des firmes. L'importance conférée à la logistique au sein de ce secteur et l'importance des surfaces logistiques qu'il maîtrise font que la grande distribution joue un rôle central de structuration de la logistique, en général, et des chaînes industrielles qui la concernent.

En effet :

- la grande distribution représente une part considérable du commerce de détail (80 % du commerce alimentaire),
- les grands distributeurs sont, au travers de leurs plates-formes et entrepôts (internalisés ou externalisés), des acteurs logistiques majeurs maîtrisant plus de 5 millions de m<sup>2</sup> de surface d'entreposage,
- la logistique de la grande distribution se structure à l'échelle régionale et joue un rôle important dans la physionomie logistique des territoires,
- l'élaboration de puissantes stratégies et architectures logistiques a été, sur ce secteur, un outil de maîtrise du canal de distribution,
- enfin, la logistique de la grande distribution est significative du passage progressif et erratique, d'une démarche de « coopération conflictuelle » à des logistiques relativement plus collaboratives.

Concomitante de l'internalisation de la fonction de gros, la création d'un outil logistique, par les grands distributeurs, leur a permis :

- de formaliser leurs exigences et les systèmes de pénalités financières en découlant,
- de développer une politique de discount, en partie basée sur des achats et du stockage spéculatifs,
- de concurrencer les marques nationales par le développement du référencement de petits producteurs et par le développement des Marques De Distributeurs (MDD qui représentent aujourd'hui environ 30 % des ventes).

La maîtrise d'un outil logistique, conjuguée aux politiques de réduction des stocks et à l'élévation de la fréquence de livraison des points de vente, a eu pour effet une concentration des stocks sur des

plates-formes (généralement à vocation régionale ou régionale étendue<sup>90</sup>) et la réduction de la taille des réserves arrière des magasins.

Aux flux directs usine et/ou plate-forme de l'industriel vers les magasins se sont substitués des circuits intégrant le passage par une plate-forme du distributeur. Cette nouvelle organisation a déstabilisé la logistique des fournisseurs qui ont revu leurs schémas de distribution et supprimé certains de leurs sites logistiques.

Très rapidement les grands distributeurs ont mené une politique de spécialisation de leurs sites logistiques afin :

- d'éviter le gigantisme,
- de maintenir une homogénéité des techniques au sein de chaque entrepôt. Avec le développement de l'assortiment et la part croissante du non alimentaire<sup>91</sup>, il apparaissait, en effet, de moins en moins pertinent et de plus en plus coûteux de gérer, sur un même lieu, des produits présentant des caractéristiques logistiques très différenciées (origines, conditionnements, fragilité, taux de rotation, périssabilité, sensibilité aux vols...).

Cinq grandes spécialisations ont été développées :

- la spécialisation par famille logistique consistant à distinguer notamment les entrepôts épicerie sèche-droguerie / liquides / frais et/ou surgelés / non alimentaires (avec, dans certains cas des sous-segments),
- la spécialisation par format consistant à distinguer les entrepôts desservant les hypermarchés et très grands supermarchés, de ceux desservant les supermarchés et les magasins de proximité.
- la spécialisation par taux de rotation consistant à créer un ou des entrepôts pour les produits à faible rotation,
- la spécialisation par « origine des flux » consistant à créer des entrepôts « d'importation »,
- la spécialisation par « saisonnalité » consistant à créer des entrepôts « produits saisonniers ou de promotion » ; cette spécialisation pouvant aller de paire avec la création d'entrepôts d'importation (souvent consacrés aux produits saisonniers).

Si les entrepôts ELDPH (Epicerie, Liquides, Droguerie, Parfumerie, Hygiène) et les entrepôts traitant les produits surgelés et frais ont pour objet de desservir des points de vente situés dans un rayon de 300 km maximum (entrepôts régionaux), les vocations géographiques sont plus diversifiées pour les entrepôts non alimentaires. Les choix divergent selon les enseignes, le parc commercial et sa répartition géographique, la part du non alimentaire dans les assortiments, les formats gérés (il y a toujours plus de spécialisation dans les groupes détenant un grand nombre d'hypermarchés que dans les groupes plus recentrés sur les formats supermarché et magasin de proximité, pour lesquels les volumes livrés magasin par magasin sont plus faibles).

La grande distribution, dans son ensemble, présente une logistique encore assez internalisée. Des disparités notables existent, néanmoins, selon les produits et selon les enseignes :

- Selon les produits : certains produits présentent une logistique externalisée y compris au sein de groupes qui ont choisi, globalement, de réaliser en propre leur logistique. La logistique des produits frais et surgelés est ainsi majoritairement externalisée quelle que soit l'enseigne. La spécificité des équipements et l'existence de prestataires spécialisés éclairent ces choix.
- Selon les enseignes : Intermarché ou Leclerc sont des exemples de logiques patrimoniales ; Carrefour se situant plutôt dans une logique mixte (issue de la politique d'externalisation de Carrefour tandis que Promodès, avec lequel il a fusionné, privilégiait l'internalisation). Cora et Système U affichent également une position mixte avec des options différentes selon les produits et/ou les régions. Autre exemple : Casino qui présente la spécificité forte d'avoir créé son prestataire avec Easydis.

<sup>90</sup> La région s'entendant ici comme région du distributeur qui ne correspond pas exactement aux limites administratives

<sup>91</sup> Le vocable alimentaire désigne généralement les produits dits ELDPH : épicerie – liquides – droguerie – parfumerie - hygiène

La grande évolution de la logistique des grands distributeurs réside dans la mise en œuvre de démarches partenariales dont la traduction logistique sont la Gestion partagée des Approvisionnements (GPA) et la Gestion Mutualisée des Approvisionnements (GMA). Reposant sur des échanges d'informations, la GPA et la GMA poursuivent un objectif de réduction des stocks et des ruptures. Elles permettent, a priori, aux industriels (qui se voient par ailleurs affectés des nouvelles « tâches ») de mieux prévoir leur production et introduisent la notion de Juste à Temps dans la distribution. La mise en œuvre de la GPA s'accompagne d'une forte accélération des fréquences de livraison des sites des industriels vers les plates-formes de la grande distribution. Elle nécessite dès lors des reconsolidations et ont, dans ce cadre, abouti au développement de la GMA, solution basée sur une mutualisation entre industriels qui acceptent de mutualiser des surfaces de stockage (externalisées) pour optimiser leur logistique et leur transport. Il est dès lors possible de considérer que la GMA participe aux objectifs du Développement Durable en maximisant les taux de remplissage et en limitant, globalement, les parcours routiers.

### Les évolutions récentes

Les dernières évolutions du secteurs visent à rationaliser plus encore les flux en direction des magasins et les investissements en termes de plates-formes de distribution régionales :

- multicanal avec des entrepôts régionaux desservant différents formats avec la supérette, le supermarché, l'hypermarché, les drives, voire les discounters<sup>92</sup> et les commandes internet.
- entrepôts spécialisés regroupés avec sur une même zone 2 à 3 entrepôts spécialisés par références (frais, sec, surgelés, produits blancs,...). Cette logique provient plus d'opportunités foncières que de réelles stratégies d'optimisation. Néanmoins, les marques sur les territoires sont visibles comme prochainement à Cestas avec Carrefour.

### Les localisations des plates-formes en France

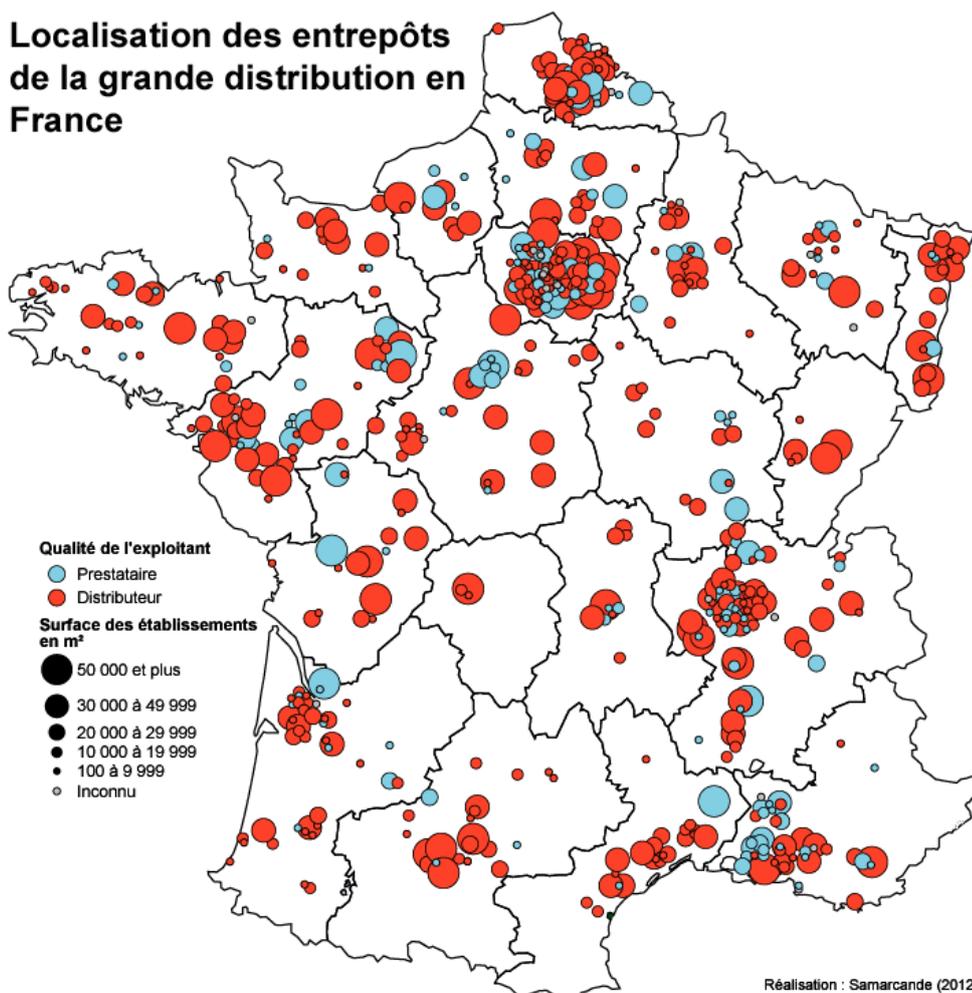
Les grands distributeurs s'appuient sur des plates-formes de groupage et de stockage (entrepôts) pour organiser l'approvisionnement de leurs magasins. Elles sont pilotées par les distributeurs eux-mêmes ou par leurs prestataires. En France, on compte six grandes concentrations géographiques de cet outil logistique, réparties sur les grands bassins de consommation :

- La première est celle du bassin parisien : elle s'étend en forme de croix vers Caen (Ouest), Chalons (Est), Orléans (Sud), et Amiens (Nord). La Normandie concentre ses sites logistiques de la grande distribution sur l'axe Ouest et en particulier le long d'un axe constitué par l'autoroute A13 ;
- La deuxième concentration est celle du Grand Ouest : elle couvre les  $\frac{3}{4}$  de la Bretagne et descend jusqu'au-dessus de Bordeaux;
- La troisième concentration est celle de la Vallée du Rhône-Méditerranée;
- La quatrième s'étend sur le Nord de la Lorraine et l'Alsace,
- La cinquième au Nord, autour de Lille,
- Et la dernière le long de la Garonne, autour de Toulouse et de Bordeaux.

---

<sup>92</sup> ex : Netto pour Intermarché

## Localisation des entrepôts de la grande distribution en France

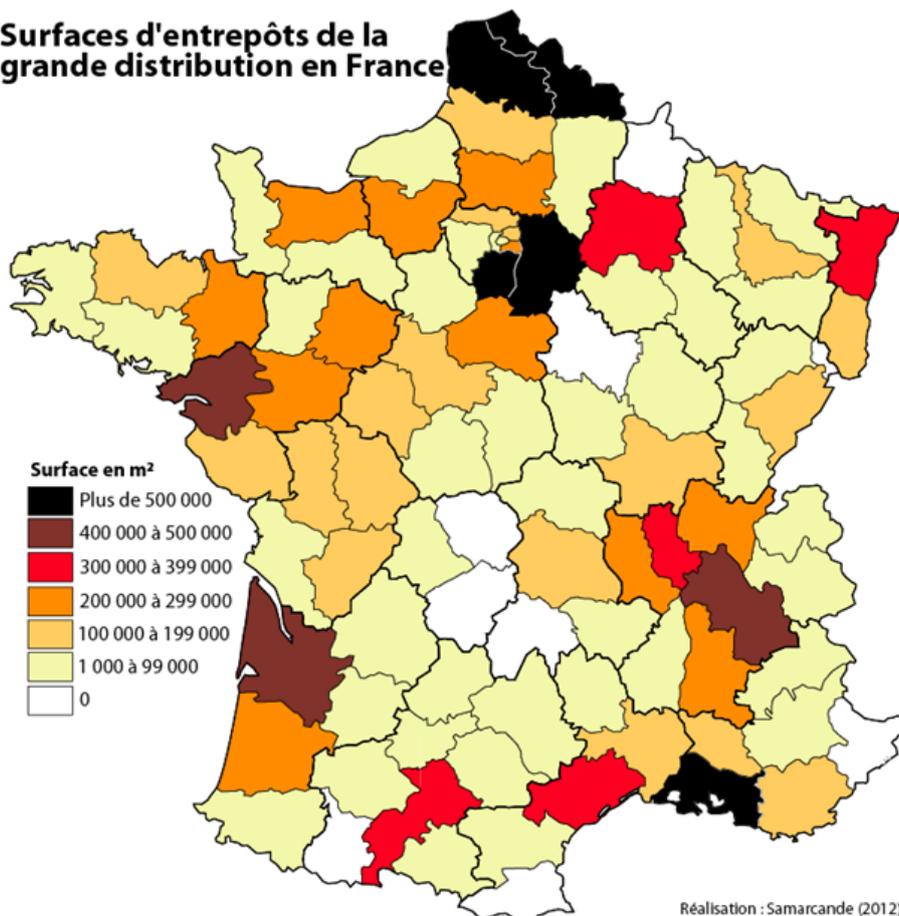


### 3.2.7.2. Situation en Gironde

Les entrepôts de la grande distribution<sup>93</sup> en Gironde représentent une superficie de 436 000 m<sup>2</sup>. **Le département est le 8<sup>ème</sup> en termes d'accueil de surfaces logistiques de ce secteur, au sein de la 6<sup>ème</sup> région française** (6% des surfaces nationales). Le fait de disposer sur son territoire d'une métropole à rayonnement national participe beaucoup à cette concentration de ce type d'investissement.

<sup>93</sup> Données 2012

## Surfaces d'entrepôts de la grande distribution en France



Au cœur du département, 4 grands espaces de localisation apparaissent :

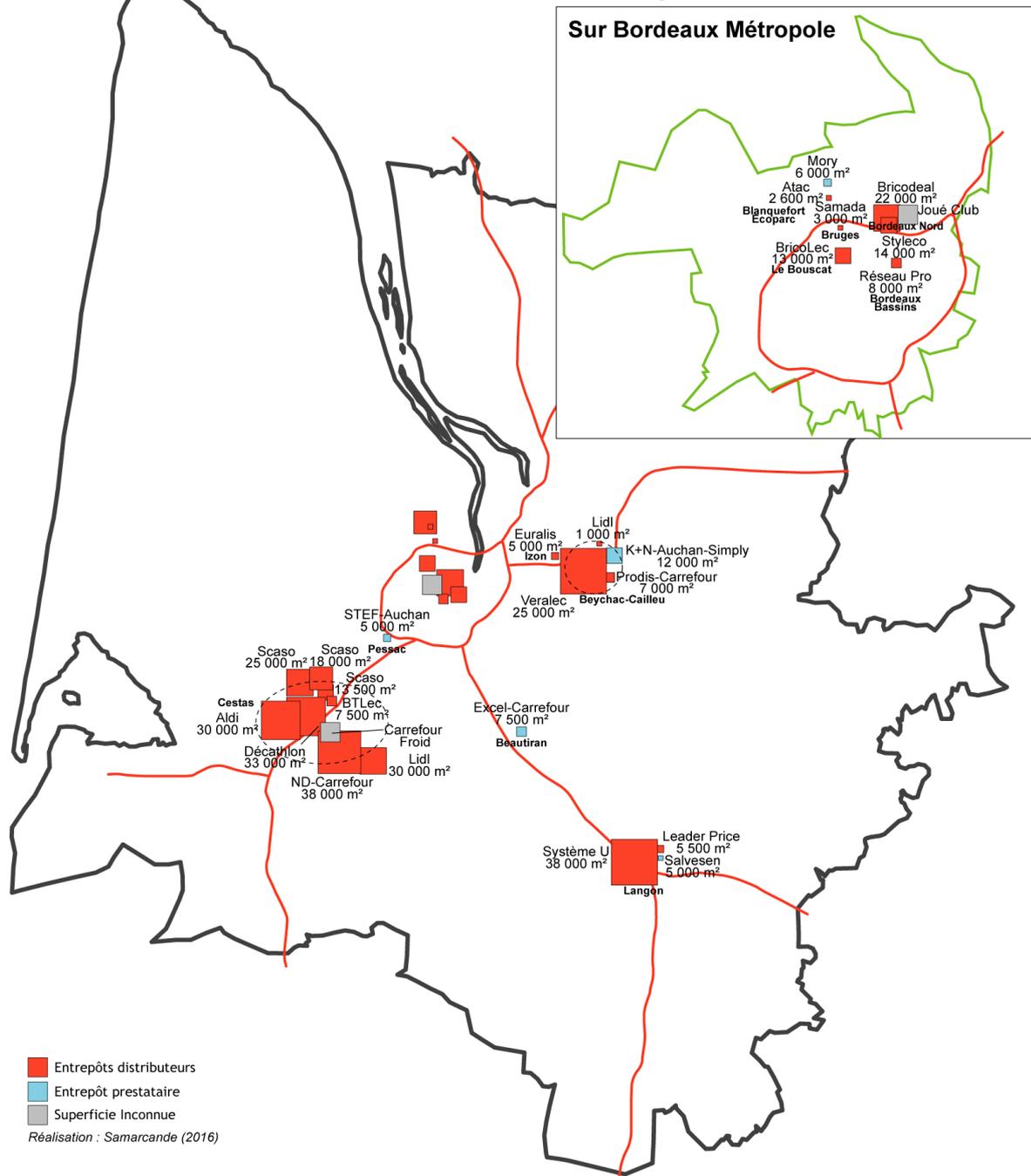
- En bord de rocade bordelaise Nord avec Auchan-Simply Market, et des enseignes de spécialistes (BricoLec, Joué Club, Leroy Merlin). Cet espace est en régression sensible ces dernières années avec la relocalisation de nombreuses surfaces d'Auchan, présent sur Blanquefort et de Carrefour autrefois présent sur Bassens.
- Sur l'axe A63 au droit de Cestas avec les entrepôts SCASO (E.Leclerc), Carrefour, Décathlon et le discounter Aldi et prochainement Lidl.
- Sur l'axe A62 avec Lidl (en cours de relocalisation sur Cestas), Carrefour, Système U et Le Mutant.
- Sur l'axe A89 avec Carrefour, Auchan-Simply Market et Veralec (E.Leclerc) et un nouvel entrepôt SCASO, qui s'ouvre près de la zone de Beychac-et-Caillau.

Sur le département, seules deux grandes enseignes généralistes du secteur, présentes en termes de surfaces de vente, ne sont pas présentes en termes de bases logistiques<sup>94</sup> : Intermarché (présent dans les Landes) et Casino (présent au Nord de Toulouse). Toutes les autres enseignes généralistes sont en revanche présentes, des hypermarchés classiques aux discounters<sup>95</sup> jusqu'à quelques enseignes spécialisées.

<sup>94</sup> Cora ne disposant d'aucun magasin dans la région.

<sup>95</sup> Hors Aldi.

## Localisations des plate-formes de la grande distribution et de leurs prestataires en Gironde



### 3.2.7.3. Une supply-chain structurée au niveau national s'adaptant aux contraintes locales

#### Schéma supply-chain

Les entrepôts de la grande distribution ont généralement des aires de chalandise de 300 km, correspondant au Sud-Ouest, voire au Grand Sud-Ouest selon les enseignes et le nombre de magasins à desservir, regroupant donc les régions Aquitaine, Ouest de Midi-Pyrénées (jusqu'à Toulouse), Sud du Poitou-Charentes (jusqu'à La Rochelle-Angoulême) et Limousin (jusqu'à Limoges). Ainsi, un entrepôt localisé en Gironde répond à la fois aux besoins de consommation locaux et extra-locaux des départements cibles des grands distributeurs. Leur localisation proche de la métropole bordelaise

répond à un besoin de localisation au plus proche du plus grand nombre possible de magasins, dans une logique barycentrique afin de réduire les coûts de transport des tournées.

Dans l'aire géographique du Sud-Ouest de la France, trois logiques de localisation des entrepôts de distribution régionale s'affrontent et se complètent avec :

- une première logique favorisant une distribution par les franges de l'Isthme Français sur les côtes atlantique et méditerranéenne, comme par exemple Système U présent d'une part dans l'Hérault et d'autre part en Gironde ou Auchan présent d'une part dans le Gard et d'autre part en Gironde ;
- une deuxième logique favorisant une distribution par le centre de l'isthme Français via l'agglomération toulousaine et essentiellement le Nord de cette agglomération, jusqu'à Montauban comme par exemple Casino.
- une troisième logique spécifique correspondant à la démarche de groupements de distributeurs tels qu'Intermarché et E.Leclerc. Ces deux enseignes disposent de centrales d'achats spécifiques à l'Aquitaine, héritage d'organisations historiques.
- Seuls Carrefour, Aldi et Lidl disposent d'unités de distribution complètes sur les deux premières logiques, en raison de son tissu commercial dense.



### 3.2.7.4. Enjeux et besoins

#### Les enjeux logistiques et transport :

- **La grande distribution est une utilisatrice quasi-exclusive du mode routier**, mode de transport le plus souple. Ainsi, leur premier besoin est de s'implanter au plus proche d'un diffuseur autoroutier afin de subir le moins de nuisances possibles en termes de circulation (embouteillages), tant pour leurs approvisionnements que pour leurs expéditions.
- **La logistique urbaine en lien avec la métropole bordelaise et notamment le centre urbain de Bordeaux devrait faire l'objet dans les années à venir d'expérimentations et propositions en termes de livraisons adaptées à un milieu urbain dense**, cibles de flux à destination des ménages consommateurs et des activités tertiaires :
  - Des propositions de CDU<sup>96</sup> ont été faites avec pour objectif de mutualiser les acheminements du "dernier kilomètre" de plusieurs transporteurs. Les transporteurs locaux n'ayant pas souhaité poursuivre la démarche, cette option est pour l'heure mise en sommeil.
  - Le MIN Brienne, dans le cadre de son prochain schéma directeur d'aménagement et de ses extensions futures<sup>97</sup>, en lien avec le développement d'Euratlantique, souhaite se positionner comme un "one-stop-shopping" où les professionnels de la bouche (marchés forains, restauration hors domicile) pourraient disposer sur un même lieu de toutes les fournitures nécessaires à leur activité (fruits et légumes, produits secs, viandes, marée, produits biologiques ou exotiques,...). Cette stratégie se complète d'une volonté accrue de mutualisation de ses équipements avec une possibilité d'opérations de cross-docking mutualisé, pouvant servir à différents types d'acteurs tels que des enseignes de la grande distribution ou de la vente directe de producteurs associés, souhaitant une rupture de charge pour livrer le centre-ville bordelais dans des véhicules adaptés (passage de poids-lourds 19 ou 26T à des véhicules plus légers, voire à énergie hors combustion).
  - La livraison du e-commerce via des consignes spécifiques et adaptées dans des lieux de vie et de passage ciblés (centres commerciaux, services publics,...).
  - Un projet en développement piloté par Kedge<sup>98</sup> d'Internet physique pourrait ouvrir la porte à une réorganisation de la logique d'approvisionnement du centre-ville.
- Dans le cadre **des entrepôts de distribution à vocation nationale présents en nombre restreint sur le département** (ex : Cdiscount, Veralec), **des approches via le transport combiné rail-route ou le maritime acheminant des conteneurs pourraient être des pistes de réflexions intéressantes** pour diminuer l'empreinte carbone des acheminements en provenance du Havre et de Marseille. Par ailleurs, Cdiscount est utilisateur des services portuaires pour une petite partie de ses approvisionnements.
- L'accès au mode ferroviaire conventionnel via un embranchement particulier, autrefois moteur dans la localisation d'entrepôts de la grande distribution, n'est plus un argument pour la localisation des établissements de la filière, les acteurs n'étant plus utilisateurs.
- **A l'avenir, le mode fluvial pourrait être étudié par un acteur de la grande distribution implanté à proximité de la Garonne et assez éloigné du cœur de la métropole bordelaise.** Cette solution serait intéressante à étudier dans le cadre de mesures contraignantes non souhaitées actuellement par cet acteur.

#### Les enjeux fonciers :

- **Les acteurs du secteur ont connu ces dernières années d'importantes relocalisations de leurs établissements logistiques en Gironde.** Ainsi, de nouvelles concentrations ont été mises à jour sur les pôles de Cestas et Beychac-et-Cailieu. Ces relocalisations ont été réalisées par un certain nombre de ces acteurs, uniquement via des

<sup>96</sup> Centre de Distribution urbaine, étude CUB, voir annexe 1

<sup>97</sup> Environ 1,5 hectare de foncier issu du rachat de 2 entrepôts voisins.

<sup>98</sup> Programme de recherche cofinancé par Kedge, le MIN et la CCI.

opportunités foncières offertes par les acteurs publics locaux, sans réflexions préalables sur les conséquences induites de telles concentrations (besoins de services aux salariés, voiries locales, dimensionnement parcellaire, multimodalité,...). **Une piste d'action importante serait la constitution d'un schéma du foncier logistique disponible et à venir qui pourra guider les investisseurs du secteur pour faciliter leur implantation/relocalisation sur le département et réduire les nuisances afférentes à de telles installations pour les zones concernées.**

- **Des demandes importantes se font jour sur les différentes pénétrantes autoroutières de la métropole bordelaise. Il conviendrait de mieux organiser les dynamiques en cours (Cestas notamment toujours en cours de développement important) et de créer une nouvelle offre importante en termes de foncier et de rééquilibrage territorial au Nord de la métropole bordelaise (A10), porte d'entrée régionale des marchandises provenant de l'Ouest et du Nord de la France, de l'Ile-de-France et des ports mondiaux du Havre et du Benelux.** Des besoins moins massifs et plus locaux pourraient être à satisfaire sur l'axe A62 en lien avec le Grand-Sud-Ouest Français, cet espace subissant une forte concurrence en premier lieu de la métropole toulousaine élargie, et de l'Agenais.

#### **Les enjeux de ressources humaines :**

- Le bassin d'emplois girondin permet aux plates-formes logistiques du secteur de trouver une main d'œuvre conséquente. **Les formations post-bac sont efficaces et réputées au niveau national. Néanmoins, quelques soucis de formation peuvent être signalés pour les catégories moins élevées**, certaines entreprises se plaignant de la motivation de leurs salariés, essentiellement pour les contrats intérimaires et à durée déterminée.
- **La mise en place de services de transport en commun pour atteindre les zones les plus importantes, essentiellement Cestas, serait un plus non négligeable pour les entreprises et l'accroissement de leur attractivité.**

### **3.2.8. Les prestataires logistiques**

#### **3.2.8.1. Une présence modeste de la « grande logistique »**

Les prestataires logistiques sont devenus des acteurs essentiels du système logistique, car ce sont des entreprises spécialisées qui prennent en charge pour leurs clients industriels ou distributeurs, des opérations logistiques qu'ils souhaitent externaliser. Il peut s'agir, outre le transport, de prestations de stockage et de gestion des stocks, de préparation de commande, de marquage et de conditionnement, d'opérations de pré ou post manufacturing (opérations logistico-industrielles qui apportent une valorisation au produit, comme le montage d'options ou la personnalisation des produits). Ces prestations peuvent être réalisées sur le site de leurs clients ou, plus fréquemment, dans des bâtiments exploités directement par les prestataires. A ce titre, les prestataires logistiques sont les acteurs qui ont, avec les grands distributeurs, le parc le plus important d'entrepôts et de plates-formes logistiques.

Ces acteurs sont généralement de grands groupes, souvent issus du transport, et qui ont une extension nationale et internationale, avec une présence au travers de plusieurs centaines de milliers de m<sup>2</sup> d'entrepôts. Ces groupes sont Géodis (filiale de la SNCF), Kuehne + Nagel, XPO (ex Norbert Dentressangle), DHL Supply Chain, ID Logistics, FM Logistics, etc... Il peut aussi s'agir de prestataires spécialisés comme Daher dans la logistique aéronautique ou Chevalier pour la logistique des boissons. Ces grands prestataires contractent généralement avec des clients importants (grands comptes) et se positionnent géographiquement en fonction de la clientèle potentielle et de leur accessibilité ; c'est pourquoi ils localisent généralement leurs installations près des grandes métropoles, des grandes portes d'entrée logistiques (ports maritimes), des grands corridors ou les principaux carrefours.

Les prestataires s'adressent donc essentiellement aux grandes entreprises qui ont acquis une maturité logistique et qui leur procurent des volumes d'activité suffisants leur permettant de rentabiliser leurs investissements et leurs équipements. En revanche, les prestataires se positionnent beaucoup plus rarement sur le marché des PME qui présentent des volumes d'affaires beaucoup plus faibles et ne

permettent pas de réaliser des économies d'échelle comme avec les grands comptes. Dans certaines régions, il existe des prestataires locaux, qui se mettent au service des entreprises locales, notamment les PME et proposent des prestations adaptées au tissu local, un même site logistique pouvant accueillir plusieurs dizaines de clients pour des prestations adaptées.

Le Sud-Ouest de la France présente une faible concentration des prestataires logistiques, où ils sont moins densément présents que dans l'Arc Nord-Ouest (de la Belgique à l'Atlantique) où l'activité productive est plus dense, ou sur l'axe Lille-Paris-Lyon -Marseille qui concentre, notamment autour des métropoles, une grande partie du marché de la logistique et des grands prestataires nationaux et internationaux.

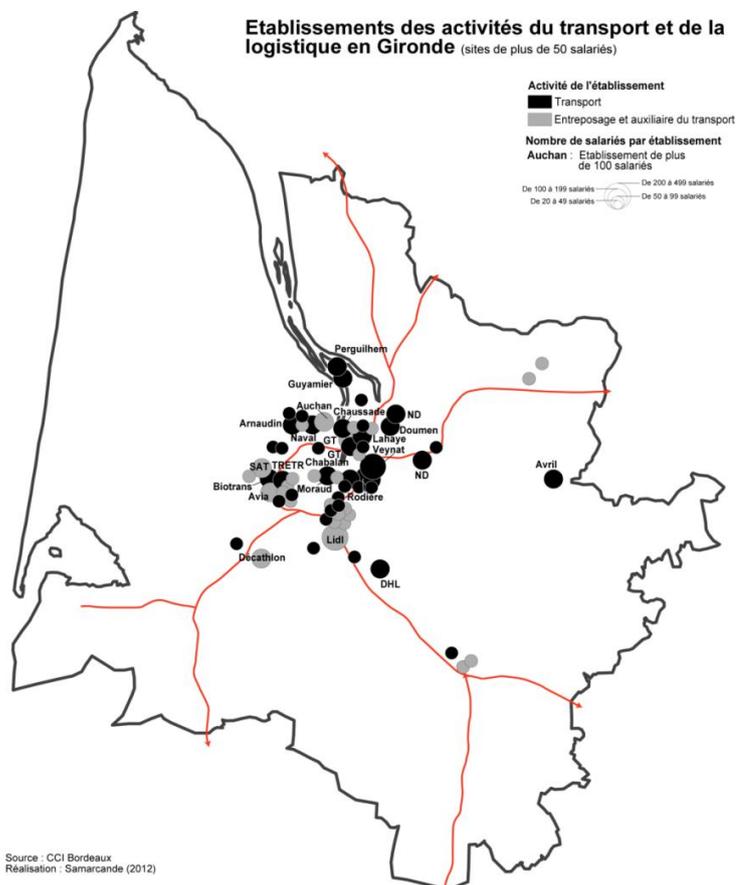
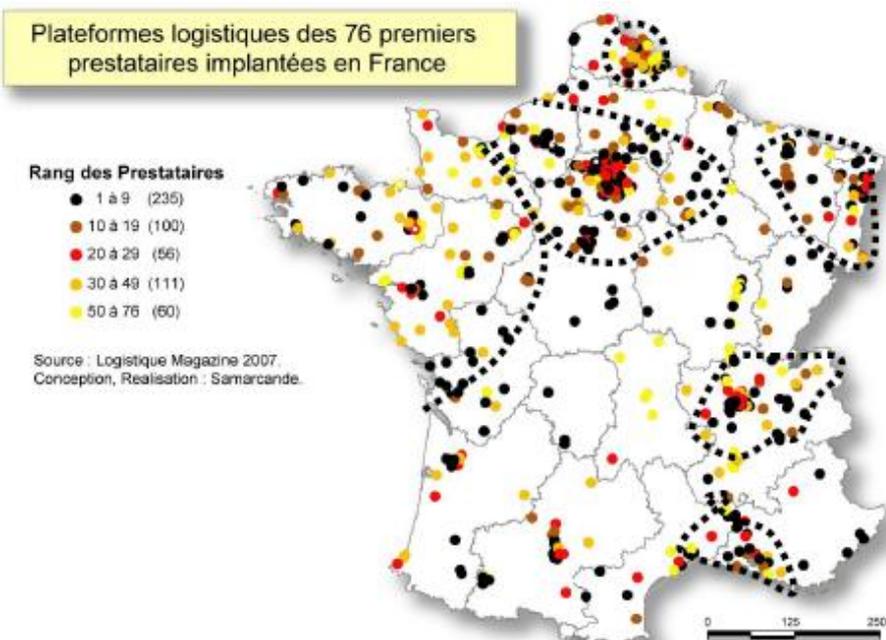
Le Sud-Ouest constitue un marché modeste où les principaux prestataires nationaux sont peu présents, mais qui est hyper-concentré dans la métropole bordelaise et la métropole toulousaine. Par ailleurs, le Sud-Ouest compte peu de prestataires régionaux de taille importante ou moyenne, ce qui indique une faible densité logistique et une insuffisante présence d'acteurs capables de proposer des prestations adaptées au tissu économique local et ses PME.

Dans le département de la Gironde, la quasi-totalité des entreprises du transport et de l'entreposage est située dans la métropole bordelaise, en particulier le long de la rocade.

Les entreprises de transport sont plutôt situées à l'Est de l'agglomération, notamment autour de du pôle ferroviaire bordelais (Bordeaux-Sud, Bègles), des zones portuaires de Bassens et d'Ambès et des zones d'activité de la rive droite (Cenon, Floirac, Carbon Blanc...).

Les entreprises d'entreposage sont en revanche plutôt situées à l'Ouest de l'agglomération, notamment dans les secteurs plus industriels de Mérignac et au Sud-Est à la jonction de la rocade et de l'A62.

Peu de grands prestataires nationaux et internationaux sont présents (XPO, Kuehne + Nagel, Daher, Géodis, La Poste, GT Logistics...). Beaucoup d'entre eux réalisent des prestations sur les sites des clients, dédiées à des activités industrielles (aéronautique,



auto, pharmacie...) ou à des distributeurs (Auchan, Carrefour...). En revanche, on compte très peu de grands entrepôts multi-clients de prestataires.

En matière d'offre immobilière logistique, elle est très déficitaire pour les entrepôts de classe A (aux normes les plus modernes) et plus généralement pour les bâtiments avec portes à quais et il y a beaucoup de besoins non satisfaits dans la métropole bordelaise. Par ailleurs, si la Gironde compte une des plus anciennes zones dédiées au transport (Zone de fret Bordeaux Bruges), elle ne compte pas de



**Le Parc d'activités des Lacs à Blanquefort (Proudreed)**

véritables zones ou plates-formes logistiques publiques, en dehors peut-être du Parc d'activités des Lacs à Blanquefort où existe un parc de bâtiments logistiques locatifs (Proudreed).

### 3.2.8.2. Des vocations logistiques plutôt endogènes

La plus grande partie de l'activité des prestataires logistiques est dédiée aux grands distributeurs dans leur fonction d'approvisionnement-stockage et distribution des magasins de leurs réseaux respectifs, tant pour les produits secs que pour les produits frais et en particulier Kuehne + Nagel pour Auchan et XPO pour Carrefour (voir partie précédente sur la grande distribution). Ce type de prestation logistique pour les grands distributeurs présente un certain nombre de caractéristiques qui permettent de révéler les principales logiques et évolutions à l'œuvre dans la logistique :

- Une origine géographique dominante des approvisionnements en produits à destination de la grande distribution surtout du Nord et du Nord-Ouest (Bretagne, Pays de la Loire) de la France.
- Des destinations régionales pour les produits distribués (Bordeaux-Métropole, Nord-Est, Sud et Est de l'aire de chalandise qui dépasse les limites de la région).
- La nécessité d'une précision de l'implantation des entrepôts car elle conditionne les distances et coûts de transport (depuis les fournisseurs et surtout vers les magasins) qui, cumulées quotidiennement, influent fortement sur les coûts logistiques.
- L'émergence d'un processus de concentration et d'automatisation des entrepôts logistiques, ce qui implique à terme une augmentation de leur taille et une moindre densité d'emplois.



**La PF Auchan prestée par K + N à Beychac et Caillau**

D'autres prestataires comme GT Logistics et Daher, sont spécialisés dans les prestations logistiques pour les industriels sur site des clients, sans mobilisation de moyens immobiliers des prestataires. Il s'agit d'opérations de sous-traitance de compétences logistiques et de mise à disposition de personnel qualifié.

Toutes ces opérations logistiques sont à 100 % routières, et même quand les sites sont embranchés ils n'utilisent pas le fer, car les opérateurs ferroviaires ne proposent plus aujourd'hui d'offres adaptées aux besoins des grands distributeurs.

Par ailleurs, le développement du e-commerce rebat les cartes de la logistique de distribution, avec la forte pression des e-commerçants, qui développent leurs services de façon exponentielle, tant

quantitativement que qualitativement (livraison en 1 h avec le service Amazon Premium), mais dans un contexte de pression à la baisse des coûts de transport vis-à-vis de leurs prestataires.

Dans ce contexte, la restructuration de la Poste, qui voit inexorablement baisser son activité courrier, doit optimiser son activité colis, en hausse tendancielle, mais qui est confrontée à un contexte concurrentiel très vif, tout en maintenant sa vocation de service public. La Poste est ainsi confrontée à la nécessité de mutualiser ses différents trafics, notamment pour maximiser le remplissage des véhicules et favoriser une utilisation optimale de ses outils. Cette évolution de la Poste implique un processus de délocalisation de sites, notamment en vue d'en réduire le nombre et d'optimiser géographiquement les opérations.

### 3.2.8.3. Enjeux et besoins pour les prestataires logistiques

Les prestataires logistiques sont des acteurs particulièrement intéressants pour évaluer les besoins et la demande pour tout ce qui concerne la logistique et le territoire. Comme professionnels de la supply chain et expert des chaînes logistiques de diverses filières, ils sont les mieux à même d'évaluer les principaux enjeux logistiques.

#### Enjeux transport

- **Les difficultés de circulation** sur les routes et autoroutes et en particulier sur la rocade pénalisent fortement la performance des opérations logistiques.
- **Les difficultés rencontrées pour le remplissage des véhicules** par certains prestataires comme la Poste, nécessitent le développement des expériences de mutualisation, notamment dans cadre logistique urbaine.
- **L'offre actuellement disponible en matière de modes alternatifs** ne permet pas d'utilisation du fer et de la voie d'eau pour les opérations logistiques de distribution en amont des entrepôts, sauf pour le transport combiné rail-route.

#### Enjeux implantation

- **C'est le positionnement précis d'un site logistique** par rapport à ses fournisseurs, mais surtout par rapport à ses clients qui induit leur performance, ce qui favorise des localisations en fonction des principaux flux d'approvisionnement (au Nord de Bordeaux pour les fournisseurs de la grande distribution) et des localisations en fonction de la configuration globale du réseau à desservir (autour de la rocade, plutôt au Sud-Ouest ou au Nord-Est de Bordeaux pour la grande distribution).
- **Les évolutions en cours**, comme l'automatisation des entrepôts associée à leur concentration et à la réduction de leur nombre (Kuehne + Nagel, La Poste), implique une augmentation de leur aire d'influence et des critères de localisation différents.
- **La difficulté de trouver des terrains et des bâtiments** dans l'agglomération bordelaise et l'absence de disponibilités d'entrepôts de classe A (correspondant aux besoins logistiques actuels) et de parcs logistiques locatifs (hors ZA des Lacs), rend le marché précaire et induit des besoins réels d'une offre logistique immobilière moderne, mais pas forcément pour des très grandes surfaces unitaires comme sur l'axe LPLM (+ de 20 000 m<sup>2</sup>).
- **Le refus de Bordeaux Métropole de favoriser l'accueil des activités logistiques**, alors qu'elle génère 80 % des besoins logistiques de la Gironde, pose de réels problèmes d'adéquation spatiale de l'offre et de la demande et pénalise les opérateurs logistiques et leurs performances.
- **Quelques sites proches de Bordeaux Métropole offrent des disponibilités foncières** importantes, comme à Cestas et dans une moindre mesure Beychac et Caillau et drainent mécaniquement la demande, en l'absence d'offres pertinentes ailleurs, même si leur localisation n'est pas nécessairement optimale pour tous les opérateurs.
- **L'accessibilité des sites d'implantation logistique** est une question majeure pour les opérateurs, tant pour les marchandises (qualité des infrastructures routières), que pour le personnel non motorisé peut venir de loin (transports collectifs).

## Enjeux hommes, environnement

- **L'automatisation et la robotisation des entrepôts** va favoriser la réduction et la transformation des emplois, ce qui va nécessiter une réflexion dans ce sens pour aider à leur adaptation progressive, notamment en termes de polyvalence, d'ergonomie et de conditions de travail.
- **En cas de fortes concentrations d'implantations logistiques** sur un même site, il y a un risque de concurrence en matière de ressources humaines pour des métiers du même type (ex nouvelle implantation de SCASO à Beychac et Caillau ou développement de la zone de Cestas)
- **L'accessibilité des zones logistiques** pour les personnes non motorisées est un enjeu majeur pour l'employabilité du personnel des sites et zones logistiques.

### 3.2.9. Synthèse des enjeux des filières par territoires

Les parties précédentes ont permis de déterminer les grands enjeux logistiques des filières présentes en Gironde. Les tableaux suivants synthétisent la présence plus ou moins importante de chacune des filières et le(s) segment(s) concerné(s)<sup>99</sup>. Les segments sont selon 3 catégories de verts d'intensités différentes schématisant la présence plus ou moins forte d'entreprises/activités sur le territoire.

Absence	Présence faible	Présence moyenne	Présence forte
---------	-----------------	------------------	----------------

#### 3.2.9.1. Sur le SYSDAU

Filières	Segments / Acteurs	Enjeux et besoins des filières	Partenariats possibles
IAA généraliste	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et métropolitaine</li> <li>➤ Transport vers les PF clients</li> <li>➤ Mutualisation des achats (fournitures)</li> </ul>	Synergies et partenariats sur les achats en amont et les transports en aval avec la totalité des territoires girondins, voire régionaux
	<b>Transformation / PME-PMI</b>		
	<b>Aval</b> PF GD, MIN		
Vin	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Multimodalité vers les ports mondiaux</li> <li>➤ Modes massifiés pour les intrants volumineux (bouteilles vides)</li> <li>➤ Pédagogie logistique</li> </ul>	Synergie avec la totalité des territoires et acteurs de la filière girondine
	<b>Transformation</b> Négociant, Embouteilleur		
	<b>Aval</b> Salons, Caves, Promotion		
Bois	<b>Amont</b> Forêts Sud Bordeaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Acceptabilité locale pour récoltes</li> <li>➤ Ferroviaire amont via gares bois</li> <li>➤ Imports/Exports maritimes de bois ronds</li> </ul>	Partenariats avec les acteurs de la filière des territoires forestiers girondins et aquitains et les opérateurs ferroviaires
	<b>Transformation</b> Scieries, Menuiseries		
	<b>Aval / Commercialisateurs locaux</b>		
Chimie / Pharmacie	<b>Amont</b> Flux ferroviaires et portuaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et métropolitaine</li> <li>➤ Massification des flux en amont (portuaire notamment)</li> </ul>	Synergies
	<b>Transformation</b>		

<sup>99</sup> Amont/récolte, transformation(s), aval/commercialisation,...

	<i>PME-PMI</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développement du ferroviaire suite à 1ère transformation</li> </ul>	
	<b>Aval / Grossistes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pérennité et développement Bec d'Ambès</li> </ul>	
<b>Aéro-nautique</b>	<b>Amont</b> <i>PME-PMI</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Approvisionnements amont mutualisés</li> </ul>	Synergies de flux et transports entre opérateurs dans un contexte de flux tendus
	<b>Transformation</b> <i>PME-PMI, Equipementiers</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Accroître les compétences logistiques via certifications</li> <li>➤ Echanges interfilières</li> </ul>	
	<b>Aval</b> <i>Assembleurs, Equipementiers</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Offre foncière sur l'Ouest bordelais</li> <li>➤ Formations intermédiaires</li> </ul>	
<b>Granulats et matériaux</b>	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mise en place de plates-formes rail-route</li> </ul>	Optimisation des chaînes logistiques avec les acteurs BTP de la métropole bordelaise
	<b>Transformation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mise en place de plates-formes fluviales</li> </ul>	
	<b>Aval</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Plates-formes de recyclage</li> </ul>	
<b>Valorisation des déchets</b>	<b>Amont / Ménages, Activités, BTP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Collecte urbaine et métropolitaine</li> </ul>	Partenariats avec les acteurs des déchets de la Gironde
	<b>Triage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Amélioration axes routiers</li> <li>➤ Développement tri sélectif</li> </ul>	
	<b>Aval / Recyclage, enfouissement, Incinération</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Multimodalité entre amont et valorisation</li> <li>➤ Schéma concentrique</li> </ul>	
<b>Distribution</b>	<b>Amont / Décisions</b> <i>Centrales d'achats coopératives</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et métropolitaine</li> </ul>	Optimisation des flux de distribution au niveau régional (grandes PF des distributeurs) et meilleure organisation du dernier kilomètre Partenariats avec les territoires-relais attractifs en Gironde permettant d'assurer une compétitivité accrue de la logistique tout en déconcentrant les activités
	<b>PF redistribution / Entrepôts GD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Implantations organisées des PF interrégionales avec offres salariés et PL</li> <li>➤ Offre de services sur Cestas et Beychac-et-Caillau</li> </ul>	
	<b>Aval / Commerces particuliers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Contournement routier ouest</li> <li>➤ Multimodalité ferroviaire pré-PF interrégionale</li> <li>➤ Amélioration de la logistique du e-commerce</li> </ul>	
<b>Prestation logistique</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et métropolitaine</li> <li>➤ Implantations organisées des PF interrégionales avec offres salariés et PL</li> <li>➤ Contournement routier ouest et barreau Est</li> <li>➤ Formations ergonomie et polyvalence</li> <li>➤ Besoin de bâtiments modernes adaptés et de zones d'accueil dédiées à la logistique</li> <li>➤ Besoins d'offre foncière au Nord de Bordeaux</li> </ul>	Partenariats avec les territoires-relais attractifs en Gironde permettant d'assurer une compétitivité accrue de la logistique tout en déconcentrant les activités

### 3.2.9.2. Sur le Grand Libournais

Filières	Segments / Acteurs	Enjeux et besoins des filières	Partenariats possibles
IAA généraliste	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et rurale</li> <li>➤ Transport vers les PF clients</li> <li>➤ Mutualisation des achats (fournitures)</li> </ul>	Synergies et partenariats sur les achats en amont et les transports en aval avec la totalité des territoires girondins, voire régionaux
	<b>Transformation / PME-PMI</b>		
	<b>Aval / Vente directe,...</b>		
Vin	<b>Amont / Exploitations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Multimodalité vers les ports mondiaux</li> <li>➤ Modes massifiés pour les intrants volumineux (bouteilles vides)</li> <li>➤ Pédagogie logistique</li> <li>➤ Mutualisation flux intrants-sortants</li> </ul>	Synergie avec la totalité des territoires et acteurs de la filière girondine, y compris BM
	<b>Transformation</b> <i>Négociant, Embouteilleur, Propriétés</i>		
	<b>Aval / Caves, Promotion</b>		
Bois	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mutualisation flux intrants-sortants vin (tonnellerie, emballages)</li> </ul>	Mutualisation issue de prestataires de transports entre fournisseurs et expéditeurs
	<b>Transformation</b> <i>Tonnelleries, Menuiseries</i>		
	<b>Aval / Commercialisateurs locaux</b>		
Chimie / Pharmacie	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et rurale</li> </ul>	Synergies avec les acteurs de la pharmacie locale
	<b>Transformation</b> <i>1 grande unité industrielle</i>		
	<b>Aval</b>		
Granulats et matériaux	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Accessibilité des carrières</li> </ul>	Optimisation des chaînes logistiques avec les acteurs BTP de la métropole bordelaise
	<b>Transformation</b>		
	<b>Aval</b>		
Valorisation des déchets	<b>Amont / Ménages, Activités, BTP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Collecte urbaine et rurale</li> <li>➤ Développement tri sélectif</li> <li>➤ Schéma concentrique</li> </ul>	Partenariats avec les acteurs des déchets de la Gironde
	<b>Triage</b>		
	<b>Aval</b> <i>Enfouissement, Incinération</i>		
Distribution	<b>Amont / Décisions</b> <i>Centrales d'achats coopératives</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et rurale</li> <li>➤ Implantations organisées des PF interrégionales avec offres salariés et PL</li> <li>➤ Contournement routier ouest</li> <li>➤ Amélioration de la logistique du e-commerce</li> </ul>	Optimisation des flux de distribution au niveau régional (grandes PF des distributeurs) et meilleure organisation du dernier kilomètre
	<b>PF redistribution</b>		
	<b>Aval</b> <i>Commerces particuliers</i>		
Prestation logistique		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et métropolitaine</li> <li>➤ Implantations organisées des PF interrégionales avec offres salariés et PL</li> </ul>	Définir la volonté d'accueil de ce secteur et leurs caractéristiques en testant l'attractivité de l'ouest du territoire sur différents

		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Contournement routier ouest</li> <li>➤ Formations ergonomie et polyvalence</li> </ul>	segments
--	--	--	----------

### 3.2.9.3. Sur le SYBARVAL

Filières	Segments / Acteurs	Enjeux et besoins des filières	Partenariats possibles
<b>Bois</b>	<b>Amont</b> <i>Forêts Nord des Landes</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Acceptabilité locale pour récoltes</li> <li>➤ Ferroviaire amont via gares bois</li> <li>➤ Imports/Exports maritimes de bois ronds</li> </ul>	Partenariats avec les acteurs de la filière des territoires forestiers girondins et aquitains et les opérateurs ferroviaires
	<b>Transformation /</b> <i>Scieries, Menuiseries, industries massives</i>		
	<b>Aval /</b> <i>Commercialisateurs locaux</i>		
<b>Granulats et matériaux</b>	<b>Amont</b>	➤ Accessibilité des carrières	Optimisation des chaînes logistiques avec les acteurs BTP imports et exports
	<b>Transformation</b>		
	<b>Aval</b>		
<b>Valorisation des déchets</b>	<b>Amont / Ménages, Activités, BTP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Collecte urbaine et rurale</li> <li>➤ Développement tri sélectif</li> <li>➤ Schéma concentrique</li> </ul>	Partenariats avec les acteurs des déchets de la Gironde, voire des Landes
	<b>Triage</b>		
	<b>Aval / Enfouissement</b>		
<b>Distribution</b>	<b>Amont / Décisions</b> <i>Centrales d'achats coopératives</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et rurale</li> <li>➤ Réponse aux périodes de pics touristiques</li> <li>➤ Implantations organisées des PF interrégionales avec offres salariés et PL</li> <li>➤ Amélioration de la logistique du e-commerce</li> </ul>	Optimisation des flux de distribution au niveau régional (grandes PF des distributeurs) et meilleure organisation du dernier kilomètre (en priorité, tests sur les périodes estivales)  Tester une promotion de l'est du territoire pour des PF
	<b>PF redistribution</b>		
	<b>Aval</b> <i>Commerces particuliers</i>		
<b>Prestation logistique</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine</li> <li>➤ Implantations organisées des PF interrégionales avec offres salariés et PL</li> <li>➤ Formations ergonomie et polyvalence</li> </ul>	Tester une promotion de l'est du territoire pour des PF

### 3.2.9.4. Sur le Sud Gironde

Filières	Segments / Acteurs	Enjeux et besoins des filières	Partenariats possibles
<b>IAA généraliste</b>	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et rurale</li> <li>➤ Transport vers les PF clients</li> <li>➤ Mutualisation des achats (fournitures)</li> </ul>	Synergies et partenariats sur les achats en amont et les transports en aval avec la totalité des territoires girondins, voire régionaux
	<b>Transformation / PME-PMI</b>		
	<b>Aval</b> <i>Vente directe,...</i>		
<b>Vin</b>	<b>Amont / Exploitations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Multimodalité vers les ports mondiaux</li> <li>➤ Modes massifiés pour les intrants volumineux (bouteilles vides)</li> <li>➤ Pédagogie logistique</li> <li>➤ Mutualisation flux intrants-sortants</li> </ul>	Synergie avec la totalité des territoires et acteurs de la filière girondine, y compris BM
	<b>Transformation</b> <i>Négociant, Embouteilleur, Propriétés</i>		
	<b>Aval / Caves, Promotion</b>		
<b>Bois</b>	<b>Amont / Forêts Bazadais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Acceptabilité locale pour récoltes</li> <li>➤ Ferroviaire amont via gares bois</li> <li>➤ Imports/Exports maritimes de bois ronds</li> </ul>	Partenariats avec les acteurs de la filière des territoires forestiers girondins et aquitains et les opérateurs ferroviaires
	<b>Transformation</b> <i>Scieries, Menuiseries, PME-PMI</i>		
	<b>Aval / Commercialisateurs locaux</b>		
<b>Granulats et matériaux</b>	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Accessibilité des carrières</li> <li>➤ Plate-forme fluviale</li> </ul>	Optimisation des chaînes logistiques avec les acteurs BTP imports et exports
	<b>Transformation</b>		
	<b>Aval</b>		
<b>Valorisation des déchets</b>	<b>Amont/ Ménages, Activités, BTP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Collecte urbaine et rurale</li> <li>➤ Développement tri sélectif</li> <li>➤ Centre de transfert bord à voie d'eau (Langon ?)</li> <li>➤ Schéma concentrique</li> </ul>	Partenariats avec les acteurs des déchets de la Gironde
	<b>Triage</b>		
	<b>Aval / Enfouissement</b>		
<b>Distribution</b>	<b>Amont / Décisions</b> <i>Centrales d'achats coopératives</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et métropolitaine (fluvial ?)</li> <li>➤ Implantations organisées des PF interrégionales avec offres salariés et PL</li> <li>➤ Contournement routier ouest</li> <li>➤ Multimodalité ferroviaire pré-PF interrégionale</li> <li>➤ Motivation salariés</li> </ul>	Optimisation des flux de distribution au niveau régional (grandes PF des distributeurs) et meilleure organisation du dernier kilomètre Promotion du territoire auprès des acteurs du secteur
	<b>PF redistribution / Entrepôts GD</b>		
	<b>Aval</b> <i>Commerces particuliers</i>		
<b>Prestation logistique</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et métropolitaine</li> <li>➤ Implantations organisées des PF interrégionales avec offres salariés et PL</li> <li>➤ Contournement routier ouest</li> <li>➤ Formations ergonomie et polyvalence</li> </ul>	Promotion du territoire auprès des acteurs du secteur

### 3.2.9.5. Sur le Nord Gironde (Cuzaguais + Haute Gironde)

Filières	Segments / Acteurs	Enjeux et besoins des filières	Partenariats possibles
Vin	<b>Amont</b> / Exploitations	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Multimodalité vers les ports mondiaux</li> <li>➤ Modes massifiés pour intrants volumineux (bouteilles vides)</li> <li>➤ Pédagogie logistique</li> <li>➤ Mutualisation flux entrants-sortants</li> </ul>	Synergies avec la totalité des territoires et acteurs de la filière girondine à vocation viticole, y compris BM
	<b>Transformation</b> <i>Négociant, Embouteilleur, Propriétés</i>		
	<b>Aval</b> / Caves, Promotion		
Bois	Amont / Fôrets	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Conditions nécessaires sur les zones cibles d'exploitation pérennes (2000 ha de reboisement au nord de l'espace)</li> </ul>	Partenariats avec les collectivités locales, le CD 33, FIBA et SAFER
	<b>Transformation</b> / <i>Menuiseries</i>		
	<b>Aval</b> / <i>Commercialisateurs locaux</i>		
Granulats et matériaux	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Accessibilité des carrières</li> </ul>	Optimisation des chaînes logistiques avec les acteurs BTP exports
	<b>Transformation</b>		
	<b>Aval</b>		
Valorisation des déchets	<b>Amont</b> / <i>Ménages, Activités, BTP</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Collecte urbaine et rurale</li> <li>➤ Développement tri sélectif</li> <li>➤ Centre de transfert bord à voie d'eau (Blaye ?)</li> <li>➤ Schéma concentrique</li> </ul>	Partenariats avec les acteurs des déchets de la Gironde
	<b>Triage</b>		
	<b>Aval</b> / <i>Enfouissement</i>		
Distribution	<b>Amont</b> / <b>Décisions</b> <i>Centrales d'achats coopératives</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et rurale</li> <li>➤ Implantations organisées des PF interrégionales avec offres salariés et PL</li> <li>➤ Contournement routier ouest</li> <li>➤ Amélioration de la logistique du e-commerce</li> </ul>	Optimisation des flux de distribution au niveau régional (grandes PF des distributeurs) et meilleure organisation du dernier kilomètre Promotion du territoire auprès des acteurs du secteur
	<b>PF redistribution</b>		
	<b>Aval</b> <i>Commerces particuliers</i>		
Prestation logistique		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et métropolitaine</li> <li>➤ Implantations organisées des PF interrégionales avec offres salariés et PL</li> <li>➤ Zone logistique Nord Bordeaux</li> <li>➤ Contournement routier ouest</li> <li>➤ Formations ergonomie et polyvalence</li> </ul>	Promotion du territoire auprès des acteurs du secteur

### 3.2.9.6. Sur le Médoc (3 SCoT médocains)

Filières	Segments / Acteurs	Enjeux et besoins des filières	Partenariats possibles
<b>Vin</b>	<b>Amont / Exploitations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Multimodalité vers les ports mondiaux</li> <li>➤ Modes massifiés pour les intrants volumineux (bouteilles vides)</li> <li>➤ Pédagogie logistique</li> <li>➤ Mutualisation flux intrants-sortants</li> </ul>	Synergie avec la totalité des territoires et acteurs de la filière girondine à vocation viticole, y compris BM
	<b>Transformation</b> <i>Négociant, Embouteilleur, Propriétés</i>		
	<b>Aval / Caves, Promotion</b>		
<b>Bois</b>	<b>Amont / Fôrets Médoc</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Acceptabilité locale pour récoltes</li> <li>➤ Ferroviaire amont via gares bois</li> <li>➤ Imports/Exports maritimes de bois ronds</li> </ul>	Partenariats avec les acteurs de la filière des territoires forestiers girondine et aquitaine et les opérateurs ferroviaires
	<b>Transformation</b> <i>Tonnelleries, Menuiseries</i>		
	<b>Aval / Commercialisateurs locaux</b>		
<b>Aéro-nautique</b>	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Enjeux spécifiques Epsilon (multimodalité)</li> <li>➤ Foncier important sur Lesparre-Médoc</li> </ul>	Développement des synergies avec les acteurs de la filière de l'ouest bordelais
	<b>Transformation</b> <i>1 grande unité industrielle</i>		
	<b>Aval</b>		
<b>Granulats et matériaux</b>	<b>Amont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Accessibilité des carrières</li> <li>➤ PF matériaux</li> </ul>	Optimisation des chaînes logistiques avec les acteurs BTP de la métropole bordelaise
	<b>Transformation</b>		
	<b>Aval</b>		
<b>Valorisation des déchets</b>	<b>Amont</b> <i>Ménages, Activités, BTP</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Collecte urbaine et rurale</li> <li>➤ Centre de transfert bord à voie d'eau (Pauillac ?)</li> <li>➤ Développement tri sélectif</li> <li>➤ Schéma concentrique</li> </ul>	Partenariats avec les acteurs déchets de la Gironde
	<b>Triage</b>		
	<b>Aval</b> <i>Enfouissement</i>		
<b>Distribution</b>	<b>Amont / Décisions</b> <i>Centrales d'achats coopératives</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Distribution urbaine et rurale</li> <li>➤ Réponse aux périodes de pics touristiques</li> <li>➤ Amélioration de la logistique du e-commerce</li> </ul>	Optimisation des flux de distribution au niveau régional (grandes PF des distributeurs) et meilleure organisation du dernier kilomètre
	<b>PF redistribution</b>		
	<b>Aval</b> <i>Commerces particuliers</i>		
<b>Prestation logistique</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Enjeux de TCSO sur Le Verdon en devenir</li> </ul>	Réflexion avec les prestataires de logistique portuaire

## **4. PERSPECTIVES ET PISTES DE REFLEXION ET D'ACTION**

## 4.1. Quelles évolutions prévisibles pour la logistique en Gironde ?

Le développement de la logistique en Gironde est fonction de variables générales qui relèvent de l'économie, de la technologie, de l'organisation et de la stratégie des entreprises ou des choix de politique publique. Il est aussi fonction de variables locales, qui concernent l'économie locale, la démographie et les choix des collectivités territoriales en matière de politiques de développement économique et d'aménagement.

### 4.1.1. Mondialisation et supply chain globale

La globalisation de l'économie et la mondialisation des échanges sont à l'évidence les facteurs majeurs qui ont structuré les échanges, les flux et les activités logistiques et de transport de ces dernières décennies. Elles ont structuré les pratiques, les organisations et les stratégies des principaux acteurs logistiques et en particulier les entreprises industrielles et commerciales et les prestataires logistiques. Ces acteurs se sont positionnés autour de chaînes logistiques mondialisées s'appuyant sur des activités productives de plus en plus souvent délocalisées dans des pays à bas coûts de main d'œuvre, la Chine en premier lieu. Cela a favorisé les activités d'export pour les productions encore présentes sur le territoire français et surtout les activités d'import pour les produits de plus en plus fréquemment produits hors de nos frontières. Cela a largement favorisé les territoires ouverts sur les échanges internationaux et en particulier les grands ports maritimes, les grands aéroports intercontinentaux et les corridors continentaux d'échanges. La Gironde en a reçu des effets contrastés, notamment avec le développement de ses activités exportatrices comme l'aéronautique ou la croissance des flux sur le corridor atlantique, mais n'a pas bénéficié des mêmes impacts que dans les grandes régions portuaires ou métropolitaines comme celles des ports du Nord, de Paris ou de Lyon, en raison de sa taille plus modeste et des faiblesses de son port dans les échanges transcontinentaux.

Cette tendance majeure devrait se poursuivre et les échanges internationaux devraient donc être pérennisés, mais avec sans doute une croissance plus modérée que lors de ces trois dernières décennies. Cela peut s'expliquer par les taux de croissance plus faibles de l'économie mondiale et des échanges qui en résultent, la croissance plus modérée de l'économie chinoise qui se tourne de plus en plus vers son marché intérieur et les nettes tendances à des politiques nationales plus protectionnistes.

L'économie devrait ainsi être confrontée au choix de modèles radicalement différents en matière d'articulation du développement industriel, des filières et de la logistique. Ces choix génériques seront fonction des évolutions politiques et économiques aujourd'hui incertaines en raison du nouveau contexte politique mondial (Brexit, conséquences des élections américaines, tendances protectionnistes, évolution des politiques de développement durable, etc...). Parmi les modèles possibles, plusieurs modèles devraient à l'avenir être confrontés, comme :

- Un modèle (pour l'essentiel celui en cours), fondé essentiellement sur la mondialisation, sur la valorisation des avantages compétitifs et la production dans les pays à bas coûts de main d'œuvre et donc sur les importations.
- Un modèle fondé sur des économies plus fermées et dans lequel les échanges mondiaux diminuent au bénéfice de relocalisations dans les pays ou par grandes zones géographiques, sans égards particuliers pour le développement durable (celui annoncé par le nouveau Président des Etats-Unis).
- Un modèle fondé sur le développement durable, un équilibre entre les échanges mondialisés et une nouvelle économie de la proximité, valorisant les ressources locales et l'économie circulaire.

Si l'interdépendance des économies à l'échelle planétaire n'est pas près de s'éteindre, des évolutions dans les pratiques industrielles, commerciales et logistiques se font jour. Ainsi, on note depuis quelques temps l'évolution du paradigme géographique, qui tend à remettre en cause les pratiques de grand import massif et rigide, au bénéfice de stratégies qui valorisent plus la flexibilité et la réactivité et donc la production de proximité géographique, comme par exemple le montre le modèle Zara qui approvisionne majoritairement ses magasins depuis des territoires proches du marché (Europe,

Maghreb) ou l'industrie aéronautique qui favorise les fournisseurs et sous-traitants régionaux ou situés à proximité (en particulier le Maroc).

Les nouvelles circonstances économiques, mais aussi les nécessités du développement durable et les aspirations nouvelles des consommateurs et de plus en plus des producteurs, amène à valoriser l'économie de la proximité. Un relatif retournement pourrait s'établir et voir s'accroître à nouveau les activités à vocation plus endogène, tournées vers le marché local, dans les productions agricoles et alimentaires, mais de plus en plus dans certaines productions industrielles. De plus, l'émergence de l'économie circulaire qui favorise l'emploi des ressources locales, notamment issues du recyclage devrait favoriser ce mouvement. Les logistiques industrielle et de distribution pourraient ainsi s'en trouver durablement modifiées.

L'évolution du monde de la distribution est également une variable majeure de l'évolution du transport et de la logistique. La montée en puissance irrésistible du e-commerce en est assurément le meilleur indicateur. L'émergence d'un nombre considérable de e-commerçants dans tous les secteurs de la distribution, bouleverse le contexte concurrentiel. L'affirmation de géants du secteur comme Amazon imprime désormais le paysage, avec ses immenses plates-formes et ses innovations multiples dans la gestion du dernier kilomètre. La Gironde est assez concernée avec l'implantation historique de Cdiscount et pourrait être un intéressant territoire d'implantation en raison de son positionnement favorable sur le corridor atlantique.

La grande distribution, qui continue à dominer le secteur, souffre cependant de la concurrence du e-commerce et aussi de la modification des habitudes d'achat des consommateurs. Le modèle de consommation de masse caractérisé par les hypermarchés connaît des difficultés et la renaissance du commerce de proximité et des enseignes spécialisées modifient la donne logistique. Les grands distributeurs en profitent pour revoir leurs stratégies d'achats, notamment en se regroupant. En parallèle, ils restructurent leur outil logistique, en développant les pratiques de juste à temps, en concentrant leurs entrepôts et plates-formes et en favorisant les technologies de l'automatisation et de la robotisation, ce qui devrait induire une restructuration du parc immobilier logistique.

Il en est de même pour les prestataires logistiques, dont la taille et l'extension géographique augmente, ce qui induit une montée en puissance des grands groupes multinationaux, maîtrisant les flux globaux qui devraient se développer ces prochaines années (grands groupes allemands comme DHL ou DB Schenker ou américains comme Fedex, UPS ou XPO, prestataires logistiques internationaux comme Géodis, ID Logistics ou FM Logistics,...). Les e-commerçants poussent au développement de logisticiens du dernier kilomètre comme La Poste ou une myriade de nouveaux opérateurs, mais aussi de leur propre outil comme Amazon.

#### 4.1.2. Articulations fonctionnelles

Ce nouveau contexte de l'économie mondiale influe durablement sur le fonctionnement des entreprises et sur leurs relations, en particulier dans le domaine de la logistique.

C'est le cas du rapport de force entre producteurs (par exemple entre éleveurs et industrie agro-alimentaire) et entre producteurs et distributeurs qui sont jusqu'à maintenant particulièrement déséquilibrés au bénéfice des seconds qui ont su imposer leurs contraintes en matière de prix, de conditions de paiement ou de modalités logistiques. Cette situation d'inégalité dans les échanges commerciaux est en train d'être remise en cause par les producteurs, qui commencent à trouver un soutien de la part des pouvoirs publics qui tentent de limiter les abus des distributeurs. Le rééquilibre des relations commerciales pourrait avoir des conséquences non négligeables sur le plan logistique en contribuant à desserrer un peu la contrainte que les clients imposent à leurs fournisseurs, notamment en termes de fractionnement et de délais.

En effet, l'accélération des processus de production/distribution et de la flexibilité des supply chains, leur adaptation permanente aux fluctuations de la demande ont largement contribué à la généralisation des flux tendus et du « lean manufacturing ». Si cela apporte une réelle compétitivité aux entreprises, en particulier celles qui sont situées en aval, au plus près des clients, cela contribue aussi à fragiliser les entreprises situées en amont, les fournisseurs et les sous-traitants, qui n'ont souvent pas les capacités techniques et organisationnelles pour satisfaire à ces contraintes. Un des enjeux de ces prochaines années réside dans l'articulation entre la réduction des contraintes

commerciales imposées par le donneur d'ordre et le maintien de performances logistiques élevées, notamment en termes de fractionnement des flux et de réduction des stocks.

L'évolution actuelle et future réside pour une bonne part dans la mise en place de démarches collaboratives entre donneurs d'ordres et fournisseurs et entre fournisseurs entre eux, voire entre donneurs d'ordre. La mutualisation des opérations logistiques (notamment de l'entreposage) et de transport est la piste qui devrait connaître le développement le plus important, car il permet une massification des flux et une optimisation des moyens opérationnels (entrepôts, véhicules) en agrégeant les trafics d'entreprises différentes, de réduire les coûts opérationnels, tout en proposant une qualité de service maximale, notamment en termes de délais pour ce qui concerne le transport.

Cela implique une démarche forte de concertation, notamment au niveau territorial, afin de valoriser les complémentarités et de trouver des solutions collectives à des besoins individuels. Ainsi, à l'échelle de la Gironde, des démarches de ce type peuvent être mises en place dans le cadre de filières sur des territoires homogènes géographiquement, que ce soit pour des filières productives (par exemple pour la viticulture ou le bois) ou des filières de services urbains (par exemple pour les déchets ou les matériaux de construction). Cette démarche collaborative, fondée sur la valorisation des communautés d'intérêts et de besoins, peut être une base de montée en gamme de la logistique, de réduction des coûts et d'optimisation des outils et moyens, ce qui va totalement dans le sens du développement durable.

Dans cet objectif, la démarche de « clusterisation » de la logistique, qui consiste à rapprocher les entreprises d'un même territoire pour favoriser leur coopération sur des projets collectifs susceptibles d'améliorer le développement, la compétitivité et la modernisation de la « filière » est une démarche qui est appelée à se développer dans le futur, à l'instar de ce qui se fait dans plusieurs régions (Normandie, PACA, Nord-Pas de Calais,...).

Les évolutions pourraient toucher la sphère de la consommation. Ainsi, l'alternative est de plus en plus souvent posée entre la consommation de masse telle qu'elle a été promue et développée par la grande distribution depuis plus d'un demi-siècle, et souvent fondée sur des flux de longue distance et les nouveaux modes de consommation, fondés sur plus de proximité, de durabilité et l'équité des modes de production, la sécurité sanitaire, notamment dans l'alimentation, etc... L'évolution peut donner lieu à des modifications radicales, mais plus probablement à l'articulation des deux tendances, comme on le voit dans la conversion de la grande distribution au commerce de proximité et aux produits bio.

La logistique des grands acteurs de l'économie des échanges va également être confrontée à une évolution duale, qui va articuler une dimension concentrée et une dimension éclatée, parfois au sein du même ensemble économique. Il en est ainsi de la grande distribution et du e-commerce qui développent des outils gigantesques de massification des flux (comme par exemple les entrepôts d'Amazon) en même temps qu'ils promeuvent de façon intense des méthodes et outils de logistique éclatée, notamment pour le dernier kilomètre. Elles utilisent les nouvelles pratiques permises par l'articulation des technologies numériques, du smartphone, de l'économie collaborative et de l'individualisation du travail

Ces évolutions sont enfin permises par une valorisation du rôle des plates-formes logistiques, qu'elles soient urbaines ou non et qui permettent une optimisation du système en permettant l'articulation des fonctions de massification et de démassification des flux.

#### **4.1.3. Métiers, organisation et technologies**

Les évolutions précédentes sont fortement conditionnées et influencées par les évolutions organisationnelles, opérationnelles et technologiques de la sphère du transport et de la logistique.

Au niveau technologique, le secteur de la logistique est fortement impacté par la numérisation de l'économie et la généralisation de l'économie numérique, comme on l'a vu avec la montée en puissance du e-commerce et des nouvelles méthodes et nouveaux outils qu'il met en œuvre (notamment au travers de l'uberisation). De même le développement de nouvelles applications permises par l'économie numérique, comme l'impression 3D et l'extension des Fablab, remettent en cause les fondements de la logistique qui reposent sur une dissociation spatiale des opérations et l'utilisation massive du transport comme support des activités économiques fondées sur l'échange.

Par ailleurs, la logistique et le transport sont directement impactés par les technologies de l'information et de la communication et l'amélioration permanente des systèmes d'information, qui lui permettent de décupler ses performances et la maîtrise des opérations de flux. La logistique est depuis longtemps le premier secteur économique utilisateur d'informatique. Ceci explique qu'elle ait pu en quelques décennies, se doter d'une telle maîtrise de ses opérations informationnelles et physiques à une échelle planétaire. Le développement des progiciels spécialisés et des ERP ou des outils de traçabilité (RFID, identification des mobiles, etc...) donne une puissance décuplée aux systèmes logistiques.

Dans le domaine du transport, les principaux enjeux concernent d'une part l'évolution des véhicules et d'autre part l'organisation des systèmes de transport. L'évolution des véhicules devrait être marquée d'une part par la substitution des énergies fossiles (hydrocarbures), par des énergies renouvelables et en particulier le moteur électrique, d'abord pour les petits véhicules de distribution urbaine et d'autre part par le développement du véhicule autonome qui pourrait concerner le transport de marchandises.

En matière d'organisation de systèmes de transport, la mise en place de systèmes intégrés, comme l'Internet physique, pourrait à moyen terme, révolutionner le transport de marchandises et la logistique. Il s'agit d'un système logistique ouvert exploitant des réseaux d'approvisionnement interconnectés qui utilisent un ensemble de protocoles collaboratifs, de conteneurs modulaires et d'interfaces intelligentes standards pour accroître l'efficacité et la durabilité. Fondé sur la mutualisation, il vise à optimiser le transport de marchandises en réduisant les opérations inutiles et en optimisant le remplissage des véhicules. Les infrastructures logistiques s'organisent autour de points de transit ouverts et distribués où les marchandises sont manipulées, entreposées et reroutées. L'Internet physique pourrait ainsi modifier fondamentalement l'organisation logistique.

Enfin, les évolutions autour des entrepôts et plates-formes logistiques, sont importantes à plusieurs niveaux. Leur concentration et leur gigantification semblent être une tendance forte pour les grands distributeurs et les grands prestataires, pour lesquelles l'automatisation et la robotisation, sont des vecteurs importants, mais qui ont pour impact de réduire l'intervention humaine et donc l'emploi.

Au niveau des métiers et de l'organisation de la fonction logistique, le secteur est marqué d'abord par le développement des systèmes d'information qui fait que les métiers associés prennent une importance de plus en plus grande. Parallèlement, l'excellence logistique va devenir une exigence majeure pour les entreprises. Les grandes bien sûr, mais de plus en plus les PME devront maîtriser les concepts et les techniques nécessaires à une logistique compétitive, et notamment la mutualisation des opérations de transport et d'entreposage.

La montée en compétence des emplois et le développement des formations à un niveau élevé (formations post bac notamment), deviennent donc une nécessité. Autant que celle des technologies, la question de l'organisation et la question des ressources humaines seront au cœur des processus d'amélioration de la logistique.

#### **4.1.4. Transport et multimodalité**

La configuration du système de transport sera à l'avenir une variable essentielle qui conditionnera le futur du système logistique. Les évolutions du transport seront d'abord conditionnées par les modalités de gestion des flux entre les acteurs économiques. Comme développé plus haut, les contraintes du marché, les exigences des donneurs d'ordre et les exigences du développement durable vont de plus en plus poser la question de l'équilibre et de l'articulation entre massification, indispensable pour obtenir des économies d'échelle et réduire les coûts et fragmentation des flux, nécessaires pour assurer le service auprès des clients, qu'ils soient distributeurs et consommateurs et qui exigent de plus en plus des livraisons fractionnées et rapides et le minimum de stock. La généralisation du e-commerce va probablement induire la mise en place de systèmes intégrés et systématisés qui pourraient s'inspirer de l'Internet physique.

De même, la généralisation des technologies de transport à faible émission de CO<sup>2</sup> va modifier les pratiques des transporteurs, en particulier en ville dans le cadre de la logistique urbaine, ce qui supposera la mise en place d'organisations adaptées autour de plates-formes logistiques urbaines et les problématiques de recharge des véhicules électriques, ce qui supposera notamment des stations de rechargement.

Les nouvelles modalités de transport vont générer de nouveaux opérateurs qui devront en même temps maîtriser la complexité de la gestion de réseaux de plus en plus étendus, être capables d'investir dans des infrastructures et des outils de plus en plus importants et coûteux et susciter des prestations flexibles et individualisées, en particulier pour les opérations du dernier kilomètre. Les grands groupes intégrés de transport publics (comme la Poste) ou privés (comme DHL, Fedex ou UPS) devraient jouer un rôle majeur, surtout si des systèmes comme l'Internet physique sont mis en œuvre. Cependant, ils devraient cohabiter avec des entreprises plus petites, innovatrices et agiles, proposant des prestations plus flexibles et s'appuyant sur le travail individualisé et les principes de l'ubérisation.

Quels que soient les scénarios, le transport maritime et les ports vont continuer à jouer un rôle central, non seulement pour les échanges intercontinentaux, mais aussi pour les échanges continentaux. Il faudra durablement compter sur une dualisation des ports maritimes, avec d'une part ceux qui sont ouverts aux grands flux d'échanges mondiaux, essentiellement grâce aux conteneurs, et ceux qui se positionnent sur des niches de trafics et/ou des échanges de nature plus régionale, mais articulés aux grands ports mondiaux. A l'évidence, la Gironde, avec le port de Bordeaux Atlantique, se situe dans la seconde catégorie et son ambition ne doit certainement pas être de vouloir rejoindre la première catégorie (essentiellement les ports du range Nord, certains ports méditerranéens et les hub ports comme Tanger ou Algesiras). En revanche, sa dynamisation et sa compétitivité reposent d'une part sur sa meilleure connexion avec les grands ports (d'où l'intérêt du terminal du Verdon) et sur une meilleure irrigation de son hinterland régional, afin de mieux capter des flux sur des territoires qui sont âprement disputés par les ports concurrents de même catégorie, comme La Rochelle, ou plus importants, comme Le Havre ou Marseille.

L'autre volet de la compétitivité des ports est leur capacité à drainer les flux de leurs hinterlands au travers de modes massifiés qui leur permettent d'obtenir des économies d'échelles et de réduire les coûts de pré et post acheminements, ce qui, jusqu'à aujourd'hui n'a pas été le fort des ports français. A l'instar des ports du Nord, les ports les plus efficaces seront ceux qui seront capables de proposer des solutions multimodales crédibles et performantes aux chargeurs. Ceci suppose des stratégies et des offres précises visant à massifier les trafics à l'intérieur des terres, comme par exemple la réalisation de ports secs, comme l'envisage le port de Bordeaux Atlantique.

L'optimisation modale est, malgré les contraintes, une nécessité pour le système de transport, non seulement pour les ports maritimes, mais pour les trafics à longue distance et les trafics massifs. L'évolution récente des modes alternatifs à la route n'est à cet égard, en France, guère encourageante. Si la voie d'eau a connu des évolutions positives sur les portions du réseau où les infrastructures permettent d'assurer des trafics compétitifs, elle souffre, comme c'est le cas pour la Garonne, du caractère limité et non interconnecté du réseau fluvial français et des lenteurs à réaliser les investissements nécessaires. Son avenir dépend en grande partie de nouvelles infrastructures, ce qui ne sera sans doute pas le cas de la Garonne, et de la modernisation et de l'adaptation au réseau des navires, notamment pour les infrastructures à petit gabarit, ce qui est le cas de la Garonne.

Le transport ferroviaire par contre, qui était encore il y a peu, un mode quasi universel, desservant presque tout le territoire, a subi un effondrement historique que les autres pays européens n'ont pas connu. Son relèvement (le recul a atteint un plancher ces deux dernières années) dépendra de la volonté stratégique des acteurs, et en premier lieu de l'acteur historique, de reconquérir du trafic et des clients. Cela ne pourra se faire qu'au travers de la promotion d'offres innovantes et compétitives, tant sur le segment des trafics massifs comme les matériaux de construction, les céréales, les produits chimiques et les conteneurs, que sur celui des trafics diffus, comme le wagon isolé et surtout le transport combiné rail-route, qui gardent encore quelques appuis en Gironde. Les perspectives promises par l'Internet physique sont, à plus long terme, une opportunité pour les opérateurs ferroviaires, de proposer une offre novatrice et renouvelée aux chargeurs et prescripteurs de transport de fret.

Au-delà, l'avenir des modes alternatifs à la route dépendra de leur capacité à s'intégrer dans les supply chains de leurs clients et à devenir des opérateurs globaux, leur proposant des solutions logistiques et pas seulement des prestations de traction. Cela implique une approche au niveau des entreprises clientes, non seulement au niveau individuel, mais dans une logique de mutualisation des flux au niveau territorial, en vue de proposer des solutions de massification efficaces et rentables. Cela appelle des démarches conjointes des opérateurs, des chargeurs, mais aussi des collectivités publiques pour organiser l'offre au travers de l'amélioration des infrastructures, de l'optimisation de la

rupture de charge (ports, plates-formes, gares, ITE) et de l'animation du tissu économique. La démarche initiée par les OFP pour le fret ferroviaire devrait ainsi se généraliser.

#### 4.1.5. Territoire et politiques publiques

Le territoire dont l'aménagement et le développement dépend largement des collectivités publiques est un support essentiel et un vecteur du système logistique. Des choix qui sont faits en matière de localisation des activités, de spécialisation économique, d'investissements, de politique de transport, d'urbanisme et d'aménagement du territoire, de formation ou de services publics, dépend la configuration des activités logistiques et de transport, leur développement ou leur limitation, la maîtrise de leur impact sur le territoire, l'environnement et les populations.

La démographie est un inducteur majeur de la logistique, car cette dernière est largement au service des activités de consommation et de distribution, très corrélée à la population, sa croissance et sa composition. La Gironde est un territoire de forte croissance démographique. Ainsi, l'INSEE prévoit en 2040 une population de 1 783 000 habitants, soit une croissance de près de 27 % par rapport à 2007. De son côté, la métropole bordelaise se fixe comme objectif d'atteindre le million d'habitants en 2030 (750 000 aujourd'hui). Il est donc évident que les besoins logistiques vont croître d'autant, même si les modalités de croissance seront sans doute différentes en termes de flux et d'implantation de bâtiments, de celle constatée les décennies précédentes.

L'intervention des pouvoirs publics est un inducteur majeur du système logistique territorial et devrait à l'avenir largement façonner le paysage logistique des territoires. Elle devrait dépendre notamment des politiques de régulation des pouvoirs publics, que ce soit en matière fiscale ou de taxation (par exemple pour le transport de marchandises avec la mise en place de systèmes comme l'écotaxe) ou de réglementation. Ces politiques concernent le transport (réglementation des circulations, réglementation sociale, notamment vis-à-vis des transporteurs étrangers) et l'urbanisme (réglementations en matière d'environnement et de sécurité notamment), qui sont dépendantes des évolutions politiques en particulier à l'échelle de la France. Il semble à cet égard qu'on soit entré dans une logique de renforcement de la réglementation pour le transport, notamment vis-à-vis des questions de dumping social, et dans une logique d'assouplissement ou au moins de simplification pour les règles d'urbanisme, en particulier en France. Dans ce cadre, les politiques européennes d'intégration et d'harmonisation, notamment fiscale et sociale, vont jouer un rôle important pour le système logistique et de transport.

La politique nationale en matière de transport et de logistique pourrait avoir un impact très important sur le système logistique. Après des décennies de très faible intervention dans le système logistique national, en dehors des aspects liés à l'infrastructure de transport (ports, voie d'eau, fer, routes), l'Etat semble vouloir jouer un rôle plus proactif, comme cela s'est concrétisé à l'occasion de la Conférence nationale sur la logistique en 2015 et qui devrait déboucher sur une stratégie nationale « France Logistique 2025 » qui intègre une vision logistique intégrée, un système d'observation et une approche articulée entre la dimension économique, la dimension transport et la dimension territoriale. L'affirmation du rôle d'Etat-stratège, fondé sur une meilleure articulation public-privé et la mise en œuvre de masterplans, pourrait, en fonction des évolutions politiques, ouvrir de nouvelles perspectives au système logistique national et aux systèmes logistiques territoriaux

Dans cette perspective, deux dimensions pourraient être valorisées au niveau du territoire et susciter l'intervention des collectivités territoriales :

- La logistique urbaine, qui, après de nombreuses années d'hésitations et de tâtonnements, semble avoir trouvé sa justification, tant au niveau des besoins opérationnels des acteurs économiques, qu'au niveau des politiques urbaines. La croissance ininterrompue du e-commerce et de la logistique du dernier kilomètre n'est sans doute pas étrangère à cette situation. C'est ce qui explique la multiplication des projets, qui émanent autant des acteurs privés que des collectivités territoriales.
- La plateformisation de la logistique qui est un processus récent et qui vise à optimiser et mieux organiser l'implantation des activités logistiques et de transport pour éviter le mitage et l'étalement territorial de sites fortement consommateurs d'espace. La plateformisation permet ainsi de proposer des localisations optimales pour les acteurs économiques, leur permettant d'obtenir des réductions de coûts opérationnels, une meilleure accessibilité, des

économies d'agglomération et la polarisation des flux, qui favorise la mutualisation et la massification des trafics. Elle permet parallèlement de mieux organiser l'espace urbain, de limiter les impacts environnementaux et paysagers de la logistique, de limiter les circulations et de permettre un développement économique cohérent, favorisant notamment les démarches collaboratives (clusters). En outre, la plateformisation est particulièrement favorable à la multimodalité, puisqu'elle permet une concentration des activités génératrices de flux susceptibles d'utiliser le fer ou la voie d'eau et donc une massification de ceux-ci et de limiter la dispersion des investissements coûteux.

Au final, le développement efficace du système logistique du territoire girondin dépend largement des politiques locales qui y seront menées, en articulation avec les politiques nationale et européenne.

## 4.2. Quels besoins et quelle configuration spatiale du système logistique girondin ?

### 4.2.1. Besoins fonciers et immobiliers à 2025 et 2040

#### Méthodologie

La réalisation d'une étude stratégique pour un territoire comme celui du département de la Gironde nécessite de **prévoir la demande en bâtiments logistiques** à moyen et long terme en vue de mieux anticiper l'accueil de ces fonctions à un niveau global et par territoire. L'objectif est ainsi de mieux organiser et canaliser l'implantation de ces activités, tant dans l'intérêt du bon fonctionnement économique des entreprises, que du bon fonctionnement de l'espace public.

L'analyse des permis de construire des bâtiments à usage d'entrepôt de plus de 5000 m<sup>2</sup> (base de données SITA@DEL) nous permet de connaître les tendances de constructions par périodes (années ou groupes d'années) et par territoire. Réalisée pour la période 2001-2015, elle nous permet d'appréhender les rythmes moyens annuels de constructions par entités géographiques.

C'est sur la base de cet indicateur que nous proposons un **essai de prévision des besoins** en locaux de stockage sur la période 2016-2040.

Pour ce faire, nous développerons la méthodologie suivante :

- **Calcul des surfaces totales construites** de 2001 à 2015, permettant de constater l'évolution récente de la dynamique immobilière des activités logistique.
- **Répartition des surfaces observées par grande zone géographique** selon une tendance au fil de l'eau (c'est à dire selon la répartition constatée entre 2001 et 2015) : SUSDAU, SYBARVAL, Sud Gironde, Grand Libournais, Médoc et nord du département (Haute-Gironde et Cubzaguais).
- **Estimation pour chacune de ces zones des emprises foncières nécessaires en hectares** selon une hypothèse d'emprise de bâti au sol de 40% de la surface par les bâtiments, ce qui correspond à la moyenne constatée dans les opérations actuelles d'immobilier logistique sur le bordelais. Cela prend en compte la possibilité que les entreprises se créent quelques réserves et qu'un traitement paysager et infrastructurel qualitatif consomme plus d'espace.
- **Estimation des besoins de surfaces de zones d'activités logistiques sur les territoires girondins** en prenant une hypothèse de 2/3 des surfaces logistiques construites au sein de zones d'activités logistiques<sup>100</sup>. Les COS<sup>101</sup> observables sur les ZA sont évalués à 0,25.
- **Enfin, nous comparerons les besoins en fonciers définis avec les offres foncières détectées auprès des acteurs publics locaux.**

<sup>100</sup> Estimation issue d'une observation nationale du SoeS-CGDD, 07/2012, Les entrepôts et leur activité en 2010, dans Chiffres et Statistiques. Ce ration de 2/3 correspond à des possibilités de développement en dehors de zones d'activités pour des acteurs profitant d'opportunités foncières ou encore d'extensions d'entrepôts existants.

<sup>101</sup> Coefficient d'Occupation des Sols

En 15 ans, entre 2001 et 2015, il s'est construit dans le département 602 222 m<sup>2</sup> d'entrepôts, soit une moyenne annuelle de 40 148 m<sup>2</sup>. On constate sur cette période que ces surfaces d'entrepôts se sont réparties de manière suivante :

- Sur le territoire du SYSDAU, 83% des constructions ;
- Sur le territoire du Nord Gironde, 6% des constructions ;
- Sur le territoire du Sud Gironde, 5% des constructions ;
- Sur le territoire du Grand Libournais, 2% des constructions ;
- Sur le territoire du SYBARVAL, 2% des constructions ;
- Sur le territoire du Médoc, 1% des constructions ;

A horizon 2025, ce serait plus de 400 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques qui devraient être bâtis en Gironde. Ces surfaces bâties devraient représenter 100 ha de foncier total (bâti + nu) en termes de parcelles et 106 ha en zone d'activités.

#### Répartition des besoins de terrains logistiques - Prospective 2025

Espaces	Dyn. An.	Horizon 2025		
		m <sup>2</sup> bâtis	COS 0,4 (m <sup>2</sup> )	En ZA (ha)
SYSDAU	35098	350980	88	93
Libournais	772	7720	2	2
Sud Gironde	1873	18730	5	5
Nord Gironde	1464	14640	4	4
SYBARVAL	941	9410	2	2
Médoc	0	0	0	0
<b>Gironde</b>	<b>40148</b>	<b>401480</b>	<b>100</b>	<b>106</b>

Source : Samarcande d'après SITADEL

A horizon 2040, ce seraient plus d'un million de m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques qui devraient être bâtis en Gironde. Ces surfaces bâties devraient représenter 251 ha de foncier total (bâti + nu) en termes de parcelles et 265 ha en zone d'activités.

#### Répartition des besoins de terrains logistiques - Prospective 2040

Espaces	Dyn. An.	Horizon 2040		
		m <sup>2</sup> bâtis	COS 0,4 (m <sup>2</sup> )	En ZA (ha)
SYSDAU	35098	877450	219	232
Libournais	772	19300	5	5
Sud Gironde	1873	46825	12	12
Nord Gironde	1464	36600	9	10
SYBARVAL	941	23525	6	6
Médoc	0	0	0	0
<b>Gironde</b>	<b>40148</b>	<b>1003700</b>	<b>251</b>	<b>265</b>

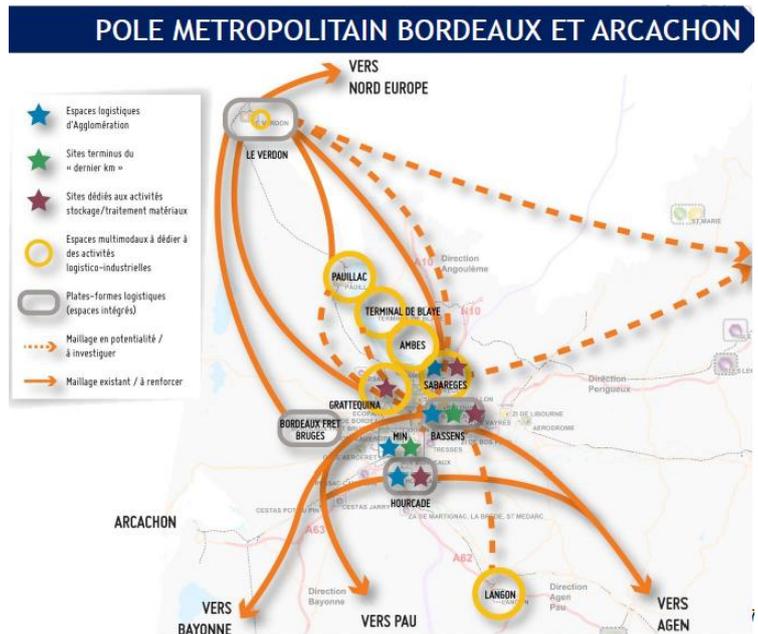
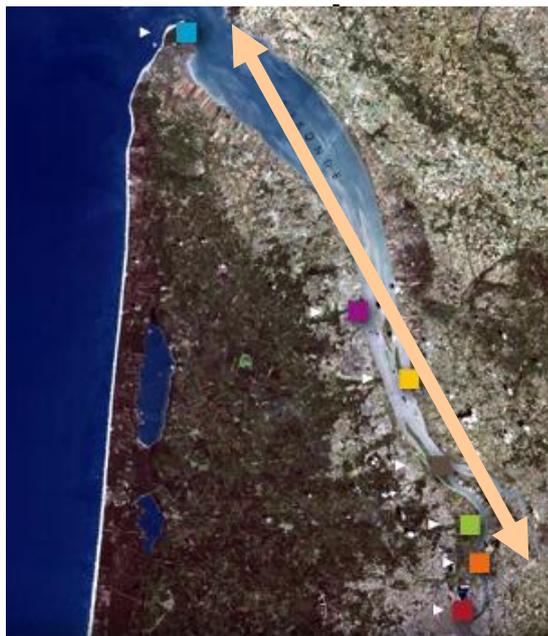
Source : Samarcande d'après SITADEL

Cependant, ces éléments qui reflètent une tendance « au fil de l'eau » ne sont proposés qu'à titre indicatif, car ils ne font que reproduire les tendances passées et ne tiennent pas compte des contraintes, notamment foncières et des choix des collectivités territoriales quant à l'accueil des sites logistiques. Ces chiffres ne sont donc pas une proposition de réalisation, mais une base de réflexion qui permettra de définir des choix et des politiques plus volontaristes en matière d'accueil logistique. En outre, il semble être une dynamique maximale souhaitable. Ceux-ci, sans doute, minimiseront les surfaces dans le SYSDAU, en raison notamment de la volonté de Bordeaux Métropole de limiter l'accueil des activités logistiques. A l'inverse, les politiques d'autres collectivités favorables à leur accueil, pourront permettre d'augmenter sensiblement ces chiffres.

#### 4.2.2. Les axes de développement de la logistique

Cette étude qui a livré un état des lieux et un diagnostic du système logistique girondin, permet d'identifier les grandes dynamiques économiques, sociales et territoriales qui traversent le département de la Gironde. La compréhension de la dynamique logistique territoriale est indispensable pour guider les choix des collectivités en matière de développement, d'aménagement et d'investissements, qui doivent s'articuler avec la réalité concrète de la logistique, du transport de marchandises et de ses acteurs.

L'étude pour un schéma logistique en Aquitaine<sup>102</sup>, dont la présente étude est le prolongement spécifique pour le territoire girondin, a identifié plusieurs pôles logistiques dans la région et en particulier un pôle girondin, très centré sur la métropole bordelaise.



La lecture qu'en font les auteurs, au travers d'une carte de synthèse qui donne leur vision de l'organisation des flux et du système logistique girondin, les amène à privilégier la dominance d'un axe logistique Sud-Est-Nord-Est, qui suit le cours de la Gironde, entre Langon et le Verdon et qui semble structurer le système logistique départemental. Cette vision se fonde sur une double hypothèse :

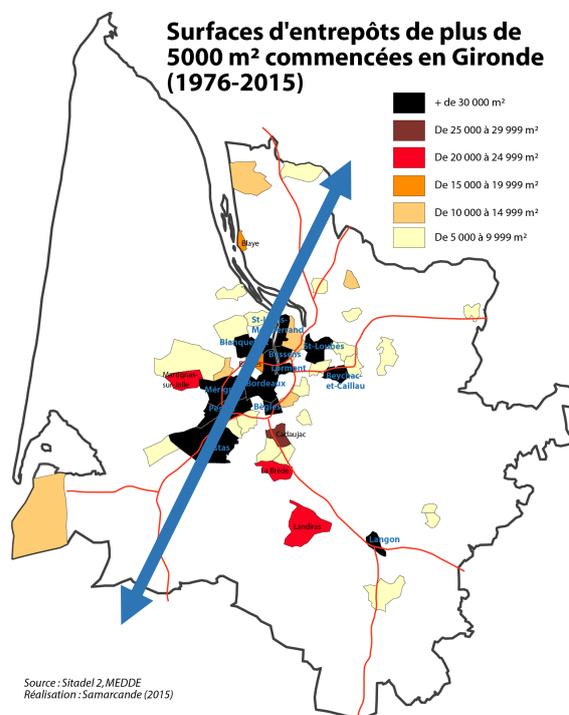
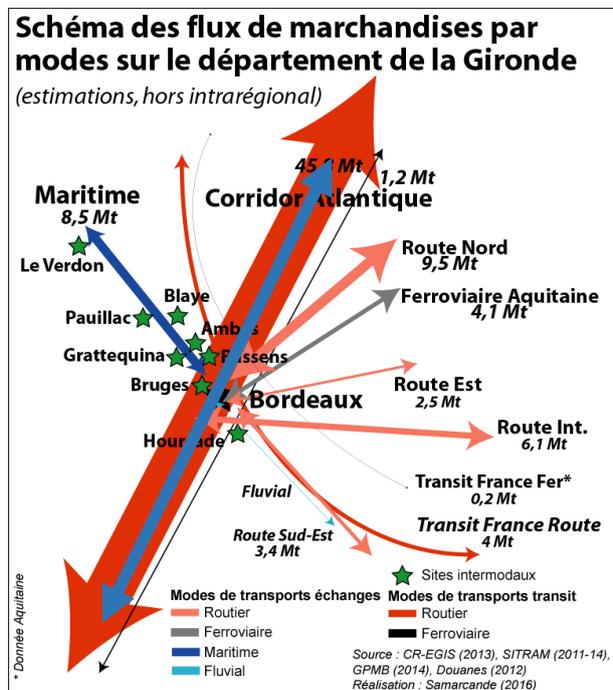
- La logistique girondine est largement structurée par l'axe de la Garonne et de la Gironde et, par extension par les activités et installations logistiques qui lui sont liées, c'est-à-dire la logistique portuaire du Port de Bordeaux Atlantique.
- La logistique girondine est également structurée par les infrastructures et équipements de transport multi et intermodaux et les zones logistiques de caractère public ou semi-public, comme, outre les sites portuaires, la plate-forme d'Hourcade ou la zone Bordeaux Fret à Bruges.

Cette lecture du système logistique girondin laisse donc à penser que les logiques à l'œuvre s'articulent autour des zones logistiques portuaires de la métropole bordelaise et du terminal du Verdon, qui semble être le pôle alternatif à la logistique métropolitaine.

Or, nos investigations et nos analyses, prenant en compte de nombreuses variables d'offre et de demande et se fondent sur une connaissance assez claire des logiques économiques et spatiales des activités qui justifient la logistique, proposent une toute autre réalité.

<sup>102</sup> CERTA, 2015, *Schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine*

Les données spatio-économiques du système logistique girondin nous montrent certes qu'il existe une logique telle que décrite ci-dessus et articulée autour des sites portuaires et autres sites inter et multimodaux, qu'elle a toute sa place dans celui-ci et qu'elle doit être valorisée avec la nécessaire démarche de dynamisation du port et des modes alternatifs à la route. Mais ces flux et ces infrastructures, même si elles ont un caractère stratégique, ne représentent qu'une part très minoritaire de la logistique girondine. Les trafics maritimes (moins de 9 Mt), ne représentent que moins de 8 % de l'ensemble des trafics qui entrent ou sortent du territoire girondin.



Même si c'est regrettable, la mer, le fer et la voie d'eau n'ont qu'une influence très minoritaire sur l'ensemble des flux girondins qui sont très majoritairement terrestres et quasi-exclusivement routiers. Or, la géométrie de ces flux, qu'ils soient entrants, sortants ou de transit, régionaux, interrégionaux ou internationaux, est d'orientation Sud-Ouest-Nord-Est, suivant de façon très précise le corridor atlantique qui relie la Péninsule Ibérique à la France et l'Europe du Nord. Ce constat est corroboré par la géographie de l'implantation des plates-formes logistiques dans l'aire métropolitaine bordelaise et entrepôts qui s'articulent le long du même axe, de Cestas à Beychac et Caillau, les deux principales concentrations logistiques girondines (non mentionnées dans l'étude pour la région), en passant par les communes situées le long de la rocade et qui accueillent une part majoritaire des implantations logistiques du département.

C'est donc nécessairement cet axe « corridor atlantique » Sud-Ouest-Nord-Est, qui devra prioritairement être pris en compte afin que les politiques publiques puissent accompagner efficacement la dynamique logistique à l'œuvre. Cette démarche devra bien évidemment prendre en compte les dynamiques spatiales secondaires, comme celle de l'axe Garonne qui pourra jouer un rôle efficace dans la promotion de solutions alternatives s'appuyant sur le développement du port et de solutions inter et multimodales. De même, des axes secondaires et notamment l'axe Bordeaux-Toulouse ou l'axe Bordeaux-Massif Central pourront également jouer un rôle utile pour un développement équilibré du système logistique girondin.

### 4.3. Des questions et des pistes de réflexion

Cette étude aboutit à un certain nombre de questions posées et de pistes de réflexion pour améliorer et optimiser le système logistique girondin. Elles se concrétisent par des propositions d'une démarche stratégique et d'actions à mettre en place, qui sont des propositions du bureau d'études Samarcande

TLT, mais qui permettent de proposer des pistes d'actions aux collectivités publiques, l'Etat et les collectivités territoriales, afin de structurer et d'homogénéiser leurs politiques en matière de logistique.

#### 4.3.1. Axes stratégiques et démarche à mettre en place

Nous proposons d'articuler la démarche autour de **quatre axes stratégiques** :

1. **Faire de la logistique un levier du développement durable des filières économiques de la Gironde**
2. **Valoriser logistiquement les flux de marchandises qui passent sur le territoire de la Gironde et favoriser la multimodalité (route, fer, fleuve, mer)**
3. **Promouvoir un accueil équilibré des activités logistiques répondant à une logique de besoins**
4. **Créer des emplois et former aux métiers du futur**

La concrétisation de ces axes stratégiques implique la mise en œuvre **d'une démarche adaptée**.

Celle-ci doit partir de la **prise en compte et de la confrontation des différentes visions et des différents objectifs** des acteurs de la logistique girondine, qu'ils soient publics ou privés, chacun dans leur sphère spécifique : l'aménagement et le développement durables du territoire pour les collectivités publiques, l'efficacité logistique au service de la compétitivité des entreprises et des filières pour les acteurs économiques.

Il convient ensuite de **nourrir les réflexions des décideurs territoriaux** qui jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement des activités logistiques en raison de leur rôle dans les politiques d'aménagement et l'accueil des activités économiques, la réalisation de services, les politiques de transport et les investissements afférents, les politiques en matière d'emploi et de formation, les politiques environnementales.

La mise en œuvre des axes stratégiques implique **la promotion de nouveaux partenariats** entre les acteurs, et en particulier entre acteurs publics et acteurs privés pour mettre en place des solutions concrètes répondant aux besoins des entreprises et répondant aux nécessités du développement économique et de la création d'emplois. Cela appelle également des coopérations plus intenses entre les différentes collectivités territoriales, verticales Etat – Région – Département - Métropole / intercommunalités, et horizontales, entre territoires, par exemple au travers des SCoT. Cela implique enfin le développement des approches collaboratives et des mutualisations entre les acteurs privés d'un même territoire ou d'une même filière.

Enfin, cette démarche stratégique ouvre **la possibilité d'une nouvelle gouvernance logistique territoriale** et le partage d'une vision et d'objectifs communs entre acteurs publics et entre acteurs publics et privés pour mettre en place des outils pour améliorer la logistique et le transport de marchandises sur le département. Cela pourrait impliquer la réalisation d'un **schéma logistique** articulé à l'échelle du département et de la métropole bordelaise.

Les quatre axes stratégiques sont présentés ci-dessous et déclinés en actions à promouvoir à l'échelle du département. Ils pourraient

#### 4.3.2. Axe 1 Faire de la logistique un levier du développement durable des filières économiques de la Gironde

- Intégrer la logistique comme volet central des stratégies de filières
- Développer l'aide au conseil logistique (PME)
- Accompagner la mutualisation des opérations logistiques intra et inter-filières
- Soutenir le développement des services des prestataires logistiques pour les PME
- Mettre en place une démarche de soutien logistique aux exportations (viticulture...)
- Réaliser des outils logistiques nécessaires aux activités au service des territoires et (BTP/matériaux, déchets, économie circulaire, logistique urbaine...)

- Promouvoir une démarche coopérative de cluster pour organiser les actions

#### **4.3.3. Axe 2 Un accueil équilibré des activités logistiques répondant à une logique de besoins**

- Mettre en place un schéma départemental des zones logistiques, notamment multimodales, incluant des grandes zones logistiques aux entrées Nord et Sud de la métropole sur le corridor atlantique et des zones d'accueil plus proches des besoins locaux
- Anticiper et organiser les implantations logistiques dans les ZA classiques
- Organiser de façon sélective et optimisée les implantations logistiques
- Mettre en place une politique d'information et d'incitation pour orienter les implantations logistiques

#### **4.3.4. Axe 3 Valoriser les flux et favoriser la multimodalité (route, fer, fleuve, mer)**

- Une « Liaison routière Est » entre le Cubzaguais et le Sud Gironde via Libourne
- Développement de zones logistiques bimodales fer-route
- Redéploiement du fer sur terminaux de Bec d'Ambès et Bassens
- Renforcer l'offre rail-route sur Hourcade
- Autoroute ferroviaire Atlantique remodelée terminal Sud au Nord de l'Espagne
- Utilisation de sites multimodaux (VE, fer) de Bègles, Bruges et Hourcade (MC, déchets)
- Port Bordeaux-Atlantique : déplacement des conteneurs maritimes sur Le Verdon, connexion ferroviaire via Bruges et terminal et son hinterland régional (ports secs)

#### **4.3.5. Axe 4 Créer des emplois et former aux métiers du futur**

- Valoriser et faire connaître les métiers du secteur pour attirer des ressources humaines motivées et formées
- Assurer un lien plus important entre formations et entreprises pour une meilleure connexion des enjeux communs
- Développement des formations internes aux entreprises
- Développement des formations à l'international (langues, douanes...)
- Valoriser les métiers et la motivation vers les métiers de la logistique
- Améliorer l'accessibilité pour le personnel des zones logistiques (transport collectif)

## BIBLIOGRAPHIE

### Documents principaux en lien avec les stratégies de territoires

- ACT, 2009, *Projet de plate-forme logistique multimodale sur le site d'intérêt métropolitain de la zone portuaire de Bassens*, CUB, CR Aquitaine, CD33, GPMB, Hts Garonne Dév.
- AURBA, 2012, *Atlas des Zones Economiques de la CUB*, AURBA
- CC Cubzaguais, 2011, *SCoT Cubzaguais*
- CC Lacs médocains, 2012, *SCoT Lacs médocains*
- CC Pointe du Médoc, 2011, *SCoT Pointe du Médoc*
- CETE / Interface, 2010, *Quelles orientations pour la logistique urbaine ?*, CERTA
- CERTA, 2015, *Schéma des PF logistiques et ZA multimodales*
- Pôle Territorial Grand Libournais, 2015, *SCoT Grand Libournais*
- Samarcande, 2015, *La plateformesation de la logistique, un enjeu d'efficacité économique et de développement durable*, PREDIT
- Samarcande, 2012, *Filières logistiques endogènes et exogènes sur la métropole*, CUB
- Samarcande, 2004, *Logistique en Aquitaine et au Nord de l'Espagne*, DRE Aquitaine, CERTA, CR Aquitaine
- SM Angoumois, 2013, *SCoT Angoumois*
- SMERSCOT, *SCoT Médoc 2033 (PADD en cours d'approbation, hors DOG)*
- SM Scot Sud Gironde, *SCoT Sud Gironde (PADD exclusivement)*
- SYBARVAL, 2013, *SCoT Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre (annulé en 2015)*
- SYSDAU, 2014, *SCoT Aire métropolitaine bordelaise*

### Documents principaux en lien avec le transport

- AURBA, 12/2011, *La rocade et ses différents usages*, DREAL Aquitaine, CR Aquitaine, CG Gironde, CUB
- AURBA, 2012, *Grenelle des mobilités*, CUB
- BEM, CTS, 2016, *Stratégie de développement d'une offre de fret sur le canal de Garonne et la Garonne : VNF, GPMB*, CR Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon, CR Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes
- CR Aquitaine, 2009, *Schéma Régional des Infrastructures de Transports 2020*
- CR Aquitaine, 2006, *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable*
- C3R, 2006-2007, *Transports sur le corridor multimodal Atlantique*, CERTA, DRE Aquitaine, ADEME, CETE
- Egis, 2013, *Mission d'études sur le report modal en Région Aquitaine*, CR Aquitaine
- GPMB, 2015, *Projet stratégique 2015-2020 / Volet n°1 – Positionnement stratégique et politique de développement*
- Interface, 2012-2013, *Etude pré-opérationnelle pour la mise en œuvre d'un système de logistique urbaine en cœur d'agglomération – Plaine de Garonne*, CUB
- RFF, CR Aquitaine, CG Gironde, GPMB, CUB, SNCF, DRE, 2005, *Schéma Directeur ferroviaire conventionnel de l'agglomération de Bordeaux 2020*
- Samarcande, Arcadis, 2012, *Installations terminales Embranchées en Aquitaine*, DREAL Aquitaine
- Samarcande, Teirlog, 2015, *Développement de l'interconnexion des logiques ferroviaires, terrestres, portuaires et logistiques sur le Corridor Atlantique*, CR Aquitaine, CFA-EFFIPLAT
- *Sites Internet du SOeS, SNCF Réseau, VNF, Aéroport de Bordeaux-Mérignac et du GPMB pour la gestion des infrastructures de transports*
- SYSTRA, 2015, *Etude d'opportunité de solutions fluviales pour la logistique urbaine*, CUB

## Documents principaux en lien avec les emplois logistiques

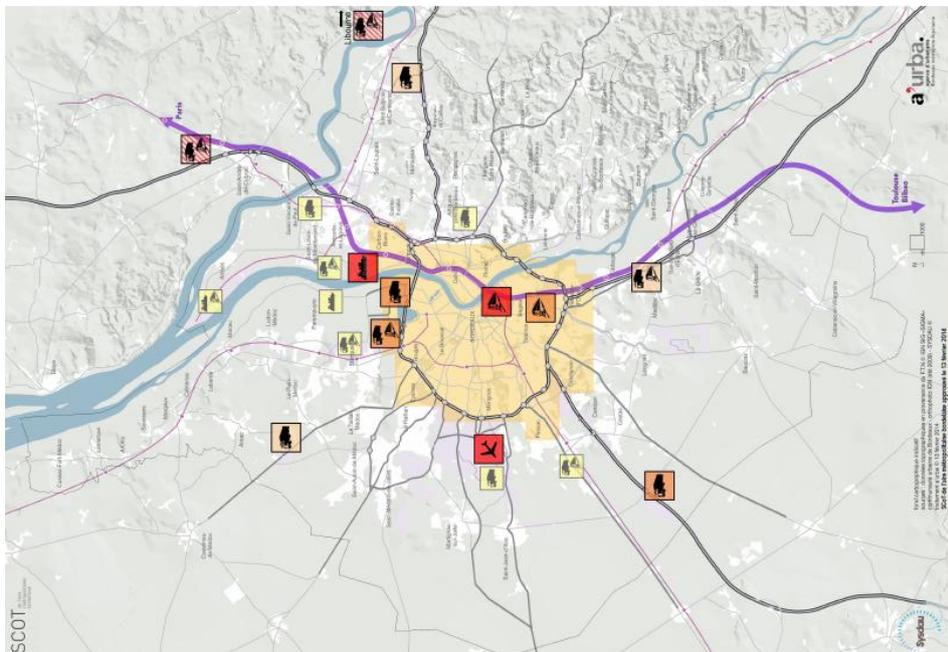
- Mariotte H., 2009, *Les fonctions « logistique » et « transport de marchandises »*, CGDD-SOeS
- OPTL, 2015, *Rapport 2015*
- *Sites Internet Pôle Emploi-BMO et ACOSS pour la quantification des emplois et des tensions de recrutement des métiers du secteur*

## Documents principaux en lien avec l'analyse des filières

- Advancy, 2014, *Prospective - Benchmark européen sur les plateformes chimiques. Quels sont les leviers pour améliorer la compétitivité des plateformes françaises ?*, PIPAME, DGE, UIC
- CCI 33, 2013, *Tendances Chimie-Gironde et agglomération bordelaise*
- CCI 33, 2013, *Tendances Industries agroalimentaires-Gironde et agglomération bordelaise*
- Chambre d'Agriculture de Gironde, (2011), *Les entreprises viticoles professionnelles en Gironde*
- CIVB, 2015, *Vin de Bordeaux, Repères économiques*
- Décision, 2009, *Etat de la chaîne de valeur dans l'industrie aéronautique*, PIPAME
- DRAAF ALPC, 2016, *La filière forêt-bois en ALPC*
- FranceAgriMer, 11/2015, " Les chiffres de la filière viti-vinicole 2004/2014 ", dans *Données et Bilan*, FranceAgriMer
- GIFAS, 04/2016, *Situation de l'emploi en 2015 - Industrie aéronautique et spatiale française*
- INSEE, 02/2016, " La chaîne d'approvisionnement aéronautique et spatiale du grand Sud-Ouest ", dans *INSEE Analyses n°6*
- *INSEE, 2012, L'aéronautique et l'espace en Aquitaine et Midi-Pyrénées - Régions Aerospace Valley*, INSEE, Aerospace Valley
- INSEE, DIRECCTE et DRAAF, 02/2014, *La filière forêt-bois : des activités bien implantées en Aquitaine*
- *Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (SOeS) pour les données de dynamiques immobilières logistiques* (site Internet)
- OIVV, 2016, " Conjoncture vitivinicole modiale en 2015 ", dans *Conférence de presse du DG*
- Passions Céréales, 2016, *Des chiffres et des céréales - L'essentiel de la filière*
- Région Aquitaine, *Aéronautique, espace et défense* (année inconnue)
- SoeS-CGDD, 07/2012, " Les entrepôts et leur activité en 2010 ", dans *Chiffres et Statistiques*
- UIC, 2014, *L'industrie chimique en France - Chiffres et idées clés*
- UIC, 2016, *Invest in chemical platforms in France*, UIC, DGE, Business France
- *UNICEM, document pour les matériaux de construction et les produits du BTP*
- Sétra, 2010, *La logistique de la grande distribution*, MEEDAT
- Sétra, 2008, *Les entrepôts et les plates-formes logistiques*, MEEDAT
- Samarcande, 2011, *Cinq scénarios pour le fret et la logistique en 2040*, PREDIT, MEEDAT
- Samarcande, 2009, *La logistique en France : Indicateurs territoriaux*, PIPAME, DGTIM, DGCIS
- Dablanc L., Frémont A., 2015, *La métropole logistique - Le transport de marchandises et le territoires des grandes villes*, Armand Colin

## ANNEXE 1 : Documents issus de l'analyse des politiques publiques locales

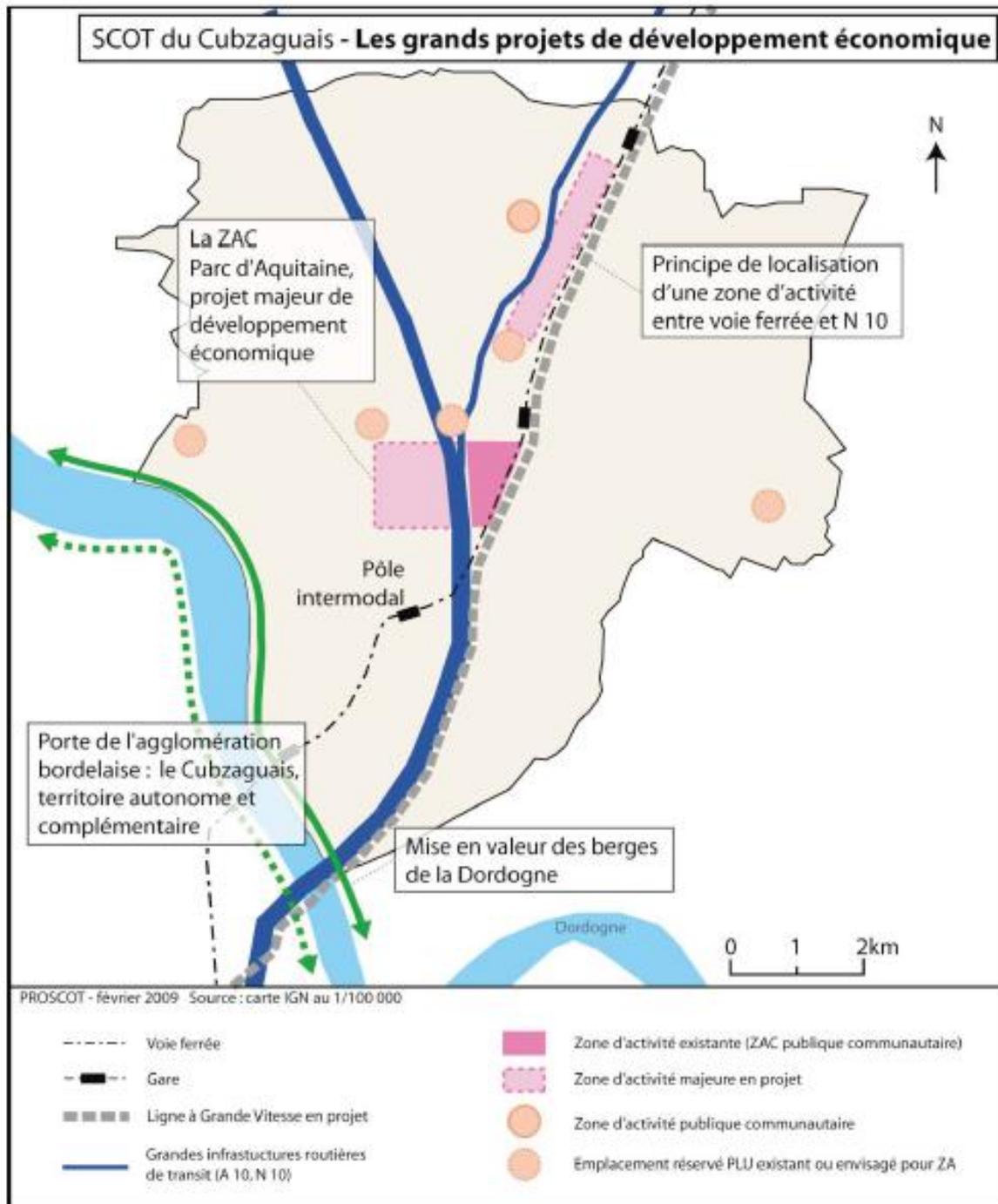
SYSDAU (2011), SCoT/DOO Métropole bordelaise<sup>103</sup>



- **Conforter les sites existants dans une logique de sobriété foncière**
  - Pôles de rayonnement métropolitain : Hourcade, Bordeaux-Fret, Bordeaux-Nord et Cestas-Pot au Pin
  - Pôles complémentaires métropolitains : Beychac-et-Caillau, Arsac, Martillac
  - Pôles secondaires : Aérofret, Axial Wallon à Ambarès, Cestas-Gazinet, Tresses/Carignan, Parcs des Lacs (Blanquefort) et Grattequina
- **Mieux intégrer les sites isolés de logistiques complémentaires à la logistique métropolitaine (A62, A63, A10, RN89, D936, rocade,...)**
- **Identifier des sites supplémentaires** (ex : Saint-Vincent-de-Paul)

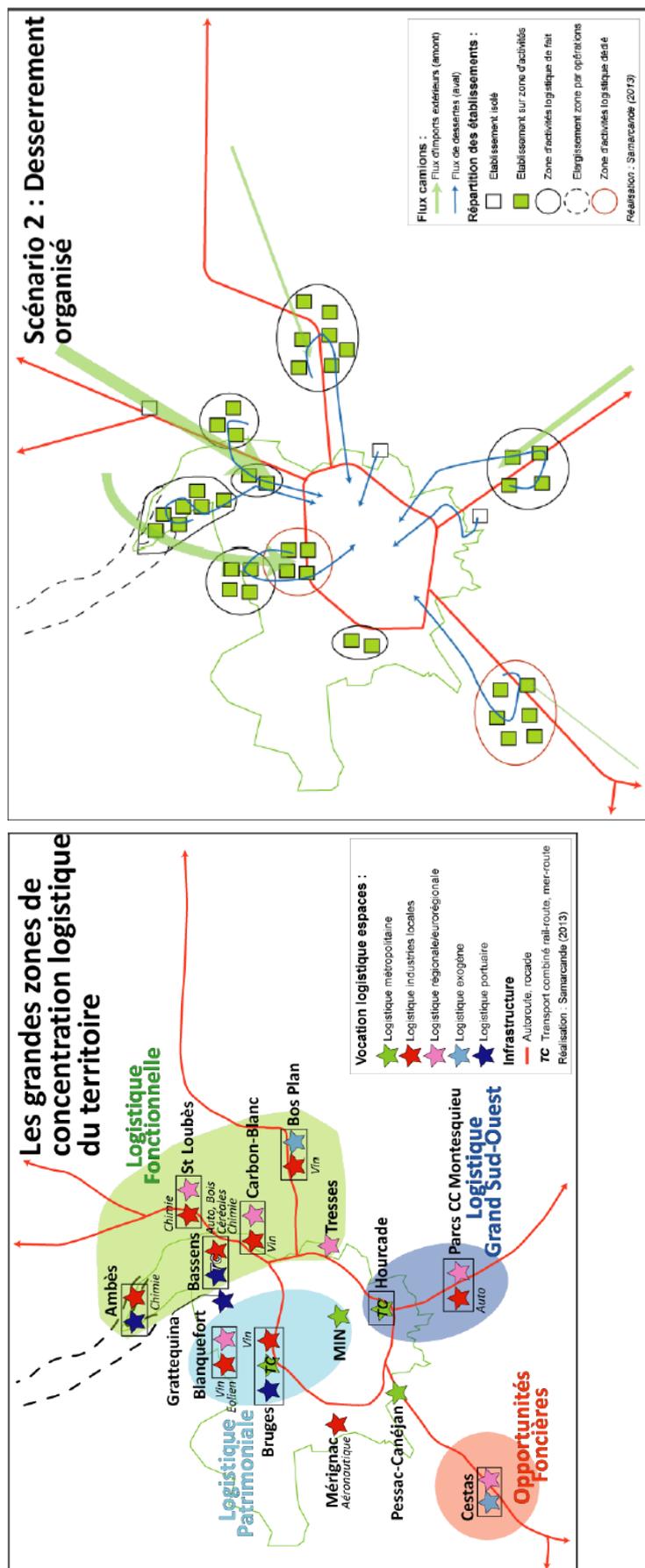
<sup>103</sup> <http://www.sysdau.fr/espace-documentaire>

CC Cubzaguais (2011), SCoT Cubzaguais<sup>104</sup>



<sup>104</sup> <http://www.cdc-cubzaguais.fr/index.php?page=scot>

**CUB (2013), Filières logistiques endogènes et exogènes**



**Le Desserrement organisé :**

- La métropole et les structures hors CUB se dotent d'un schéma commun d'installations des activités logistiques (gouvernance à l'échelle de l'aire urbaine, voire du département)
- Mise en place de services mutualisés et éviter le mitage
- Les opérations foncières logistiques importantes (+ 10 000 m<sup>2</sup>) sont localisés en couronne de desserrement dans les zones en cours de développement et le foncier à vocation endogène à la métropole, voire régional, au plus proche du cœur de la métropole
- Multimodalité favorisée avec les outils du port (Le Verdon, Bassens et Bruges) et Hourcade
- Les espaces à vocation eurorégionale sont localisés préférentiellement en lien avec les ports du Nord sont situés au Nord de l'agglomération (permettant de réduire l'usage amont de la rocade)
- Les espaces à vocation endogène, dont logistique urbaine, sont situés dans la CUB
- Au sud, vocation Grand Sud-Ouest français (A62, A63)

SM Angoumois (2013), SCoT Angoumois DOO<sup>105</sup>

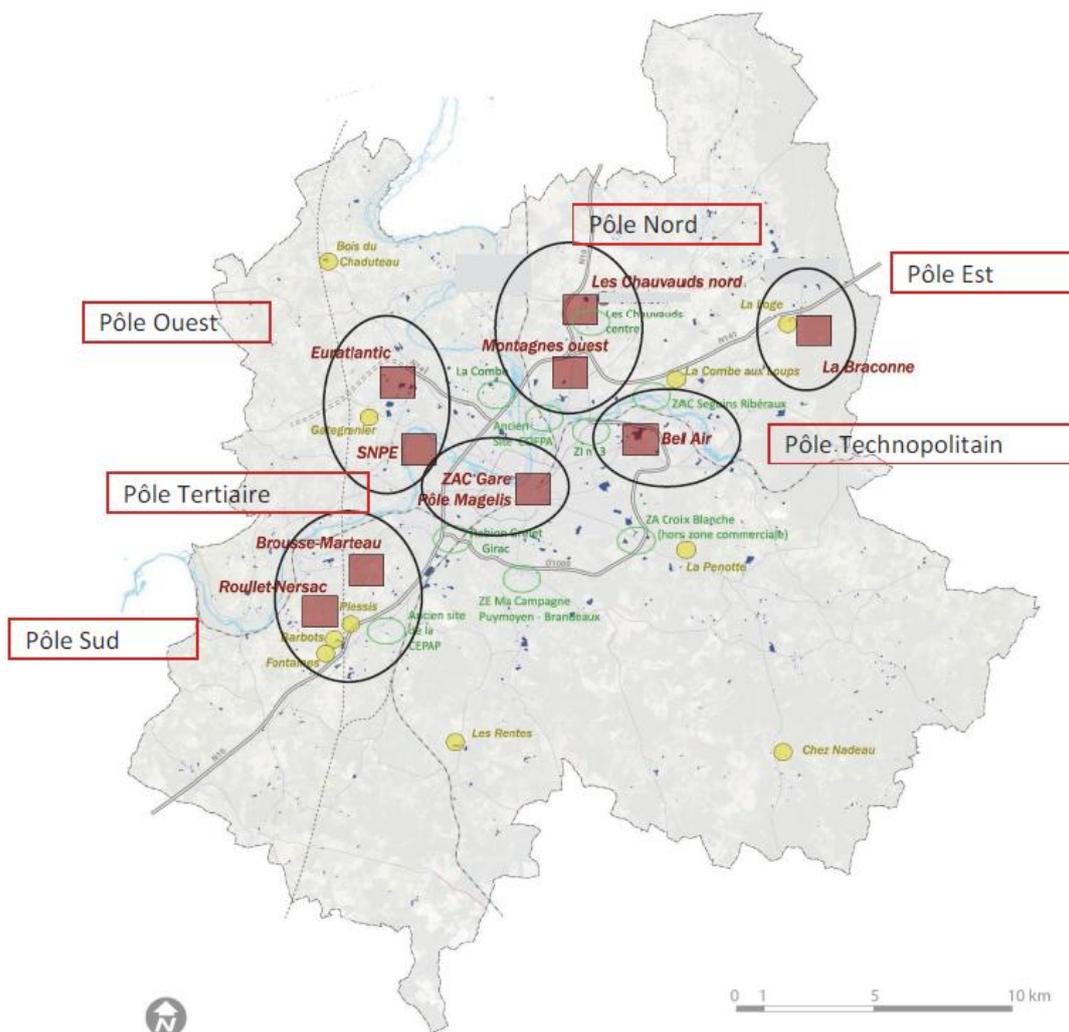


Tableau du positionnement préférentiel des Pôles d'activités à rayonnement régional et départemental de l'Angoumois

Pôle Tertiaire / Pôle Image	ZAC Gare > Pôle Magelis	Tertiaire et Services. Pôle Image.
Pôle Technopolitain	Bel Air	Pôle Technopolitain : Tertiaire ; Services aux entreprises ; Entreprises innovantes : formation, recherche et développement.
Pôle Sud	Roulet / Nersac	Petite et grande logistique : plateforme pour la desserte de proximité (VAD et préparation de commandes). Activités industrielles de grande taille ou pouvant générer des nuisances.
	Brousse Marteau	Eco-activités.
Pôle Ouest	Euratlantic	Petite industrie. Petite logistique.
	SNPE	Bocage d'activités. Activités non sources de nuisance. Services.
Pôle Nord	Chauvauuds (Nord).	Industrie et petite logistique.
	Montagnes Ouest*	Artisanat et petite logistique.
Pôle Est	La Braconne	Eco-activités (à conforter suite aux études environnementales en cours).

<sup>105</sup> <http://www.scotangoumois.fr/spip.php?rubrique18>

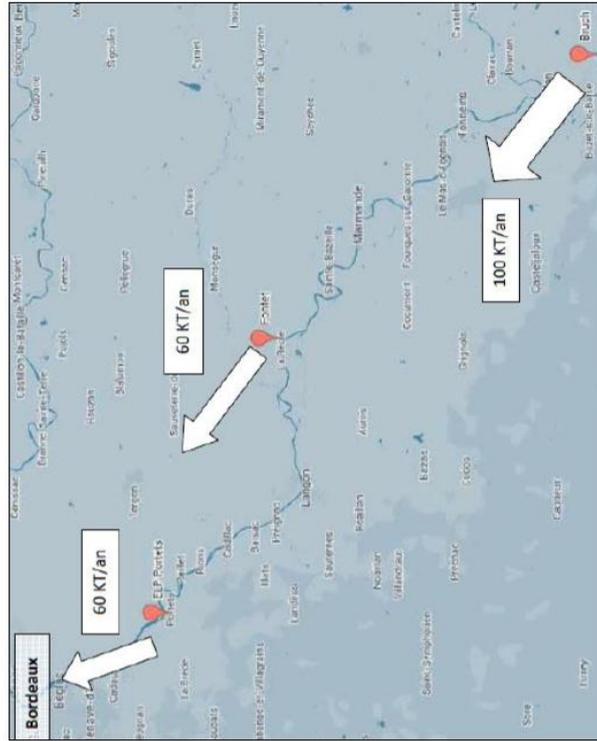
**CERTA (2015), Schéma des plates-formes et zones logistiques multimodales en Aquitaine<sup>106</sup>**



<sup>106</sup> <https://www.certa-aquitaine.org/index.php/nos-etudes>

**CUB (2015),  
 urbaine fluviale**

**Logistique**



**Illustration 15.** Volumes et origines des flux d'alluvionnaires identifiés

- Le terminal de Bassens
- Le site Euratlantique de Floirac
- Le site de Bouliac

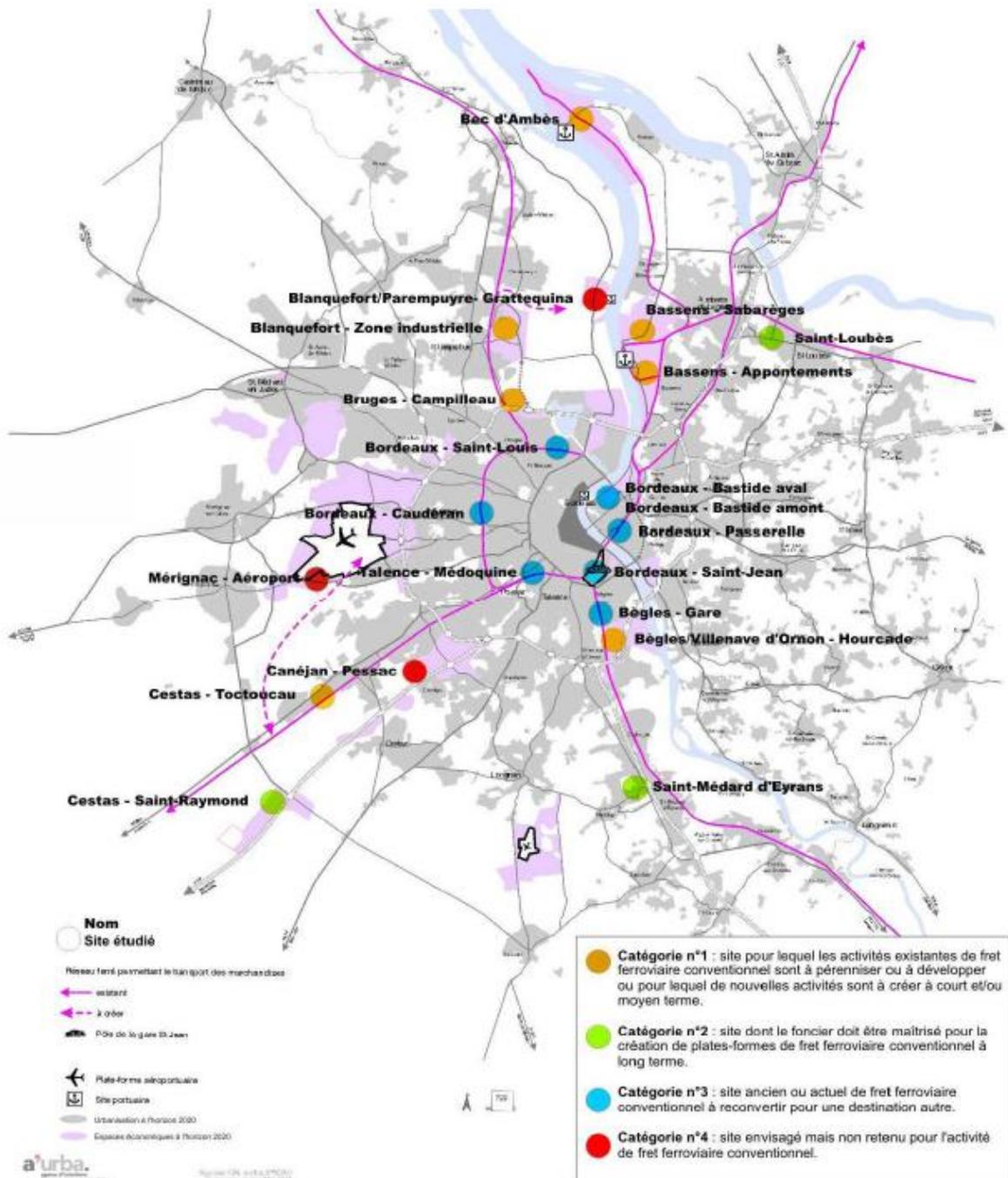


**Illustration 17.** Carte des sites fluviaux dans Bordeaux

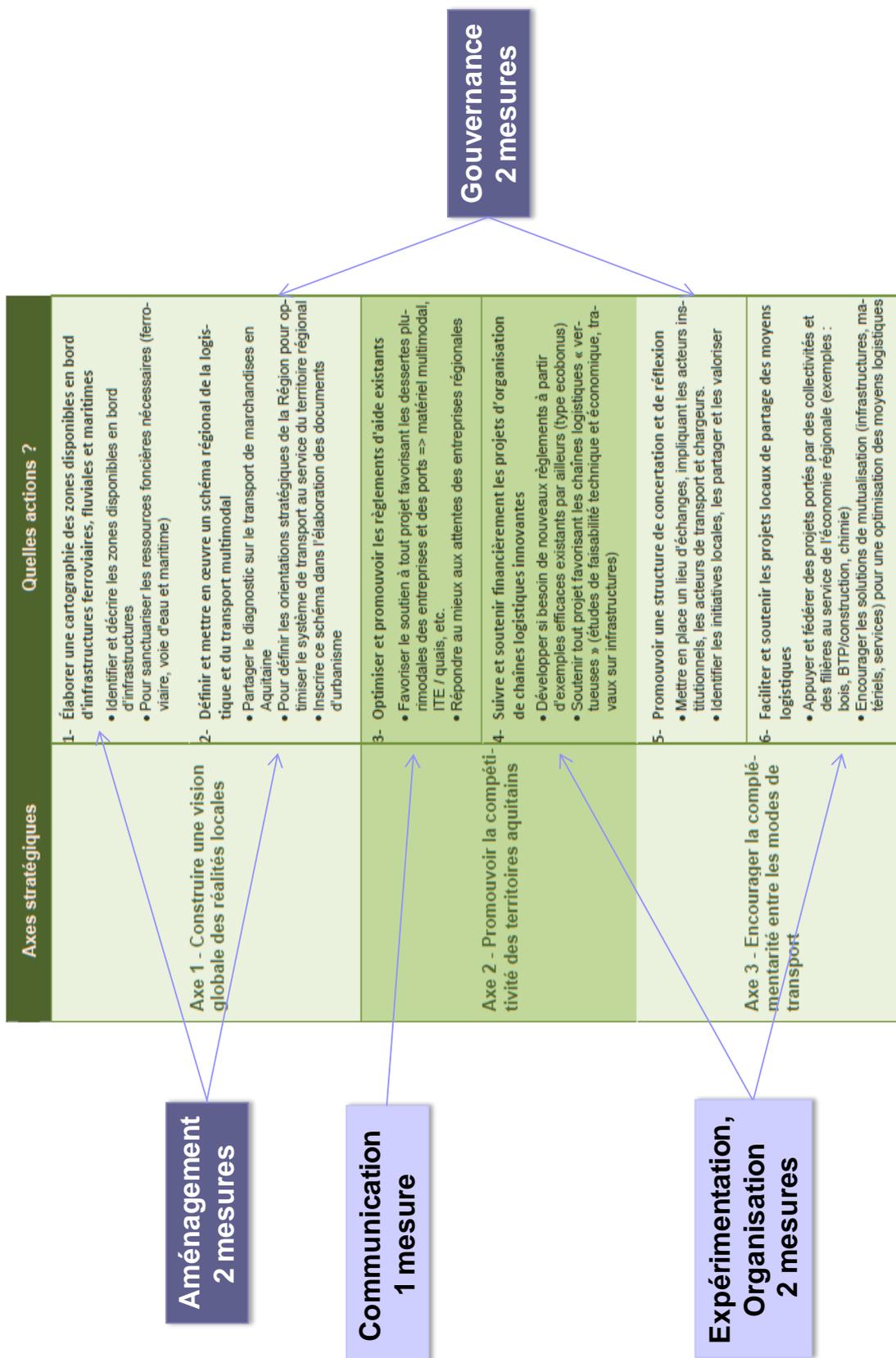
RFF, CR Aquitaine, CG33, GPMB, SNCF, CUB, DRE (2005), Schéma Directeur fret 2020

**VI.1. SYNTHÈSE DES DESTINATIONS RETENUES POUR CHAQUE SITE**

Carte de synthèse :



**CR Aquitaine (2013), Mission d'étude sur le report modal en Aquitaine**



**CUB (2013), La logistique urbaine sur la CUB**

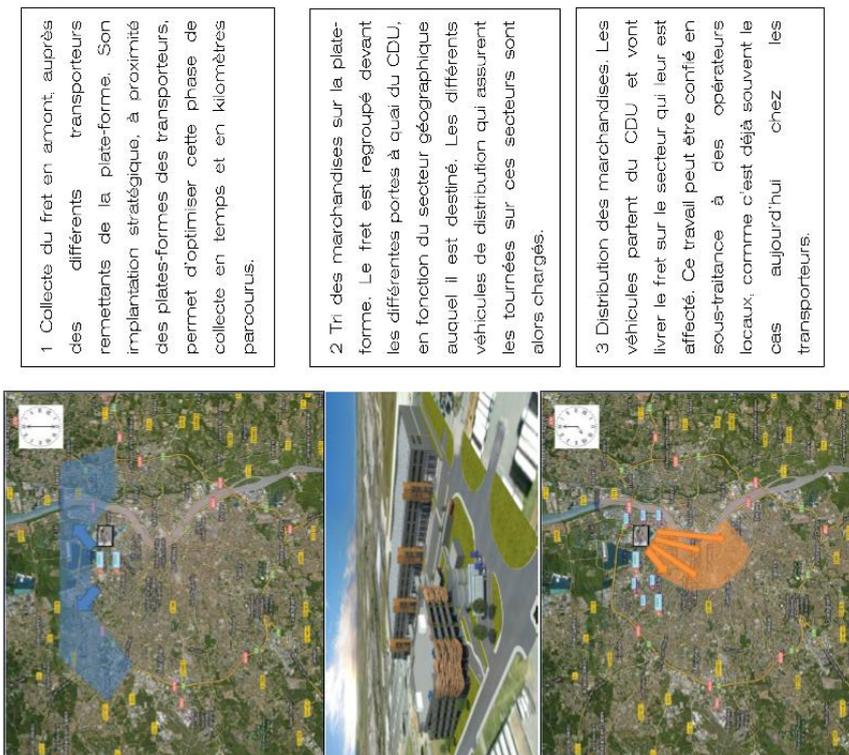


Figure 4 : les 3 temps de fonctionnement du CDU - source: Interface Transport

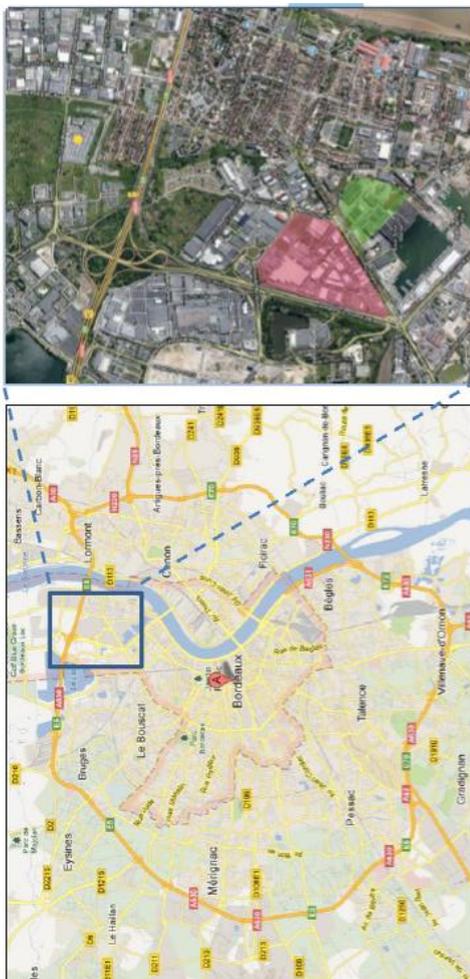


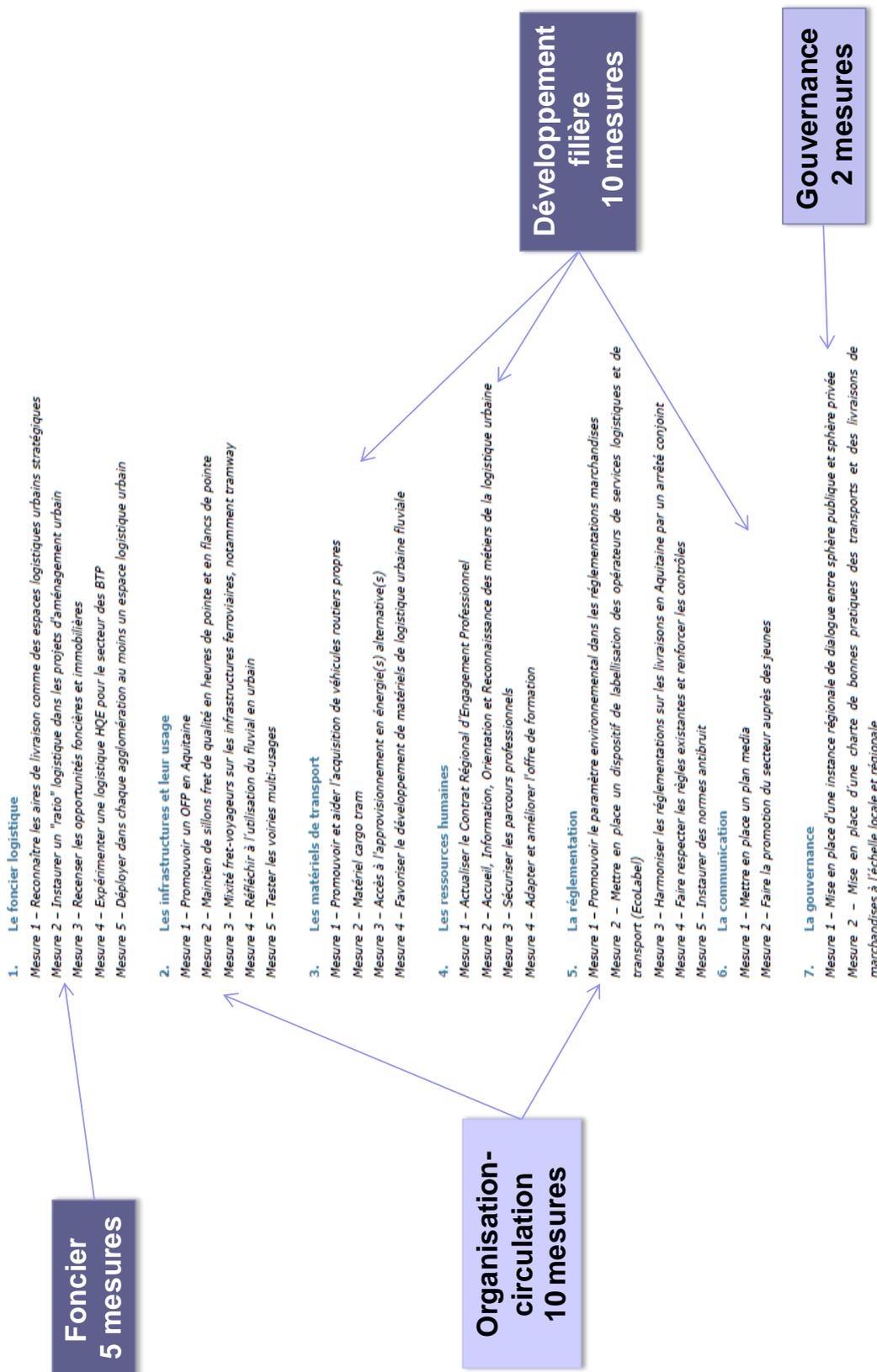
Figure 1 : emplacement des sites pressentis pour le CDU (source : Interface Transport)

CERTA

(2010),

## 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 ? <sup>107</sup>

### Annexe 4 : la liste des actions proposées



<sup>107</sup> file:///C:/Users/Admin/Desktop/Downloads/logistiqueurbaine.pdf

**Pôle Territorial Grand Libournais (2015), SCoT Grand Libournais<sup>108</sup>**

Les besoins en foncier économique				
Niveau de l'armature économique	Localisation et nom du site	Maître d'ouvrage	Surface en extension en ha	Surface en création en ha
<b>Les zones d'activités d'intérêt SCoT</b>	<i>Eygreteau Coutras</i>	CA du Libournais	35	
	<i>Les Dagueys/Les Pradasses Libourne/Les Billaux</i>		17	
	<i>Le Vignon Saint-Denis-de-Pile</i>			25
	<i>Lapouyade</i>		0	20
	<i>Les Chapelles Les Artigues-de-Lussac</i>	CdC du Grand Saint-Emilionnais	10	
	<i>Anglumeau Izon</i>	CdC du Sud Libournais	8	
	<i>Echangeur 8 Arveyres/Vayres</i>			23
	<i>Camparian Vayres</i>		15	
<b>Les zones d'activités de proximité</b>	<i>Frappe Saint-Denis-de-Pile</i>	CA du Libournais	5	
	<i>Laveau Saint-Médard-de-Guizières</i>		8	
	<i>Barry Saint-Seurin-sur-l'Isle</i>		5	
	<i>Landotte Izon</i>	CdC du Sud Libournais	2	
	<i>Saint-Germain-du-Puch</i>		7	
	<i>Lyssandre Grézillac</i>	CdC du Brannais		8
	<i>Pellegrue</i>	CdC du Pays Foyen		3
	<i>La Lande-de-Fronsac</i>	CdC du Canton de Fronsac		5
<b>TOTAL</b>			<b>112</b>	<b>84</b>

<sup>108</sup> <http://www.grandlibournais.eu/le-scot/>



**GPM Bordeaux (2015), Projet stratégique 2015-2020 – Volet n°1 – Positionnement stratégique et stratégie de développement<sup>109</sup>**

*Synthèse SWOT du diagnostic – de nombreuses opportunités à saisir pour le GPMB*

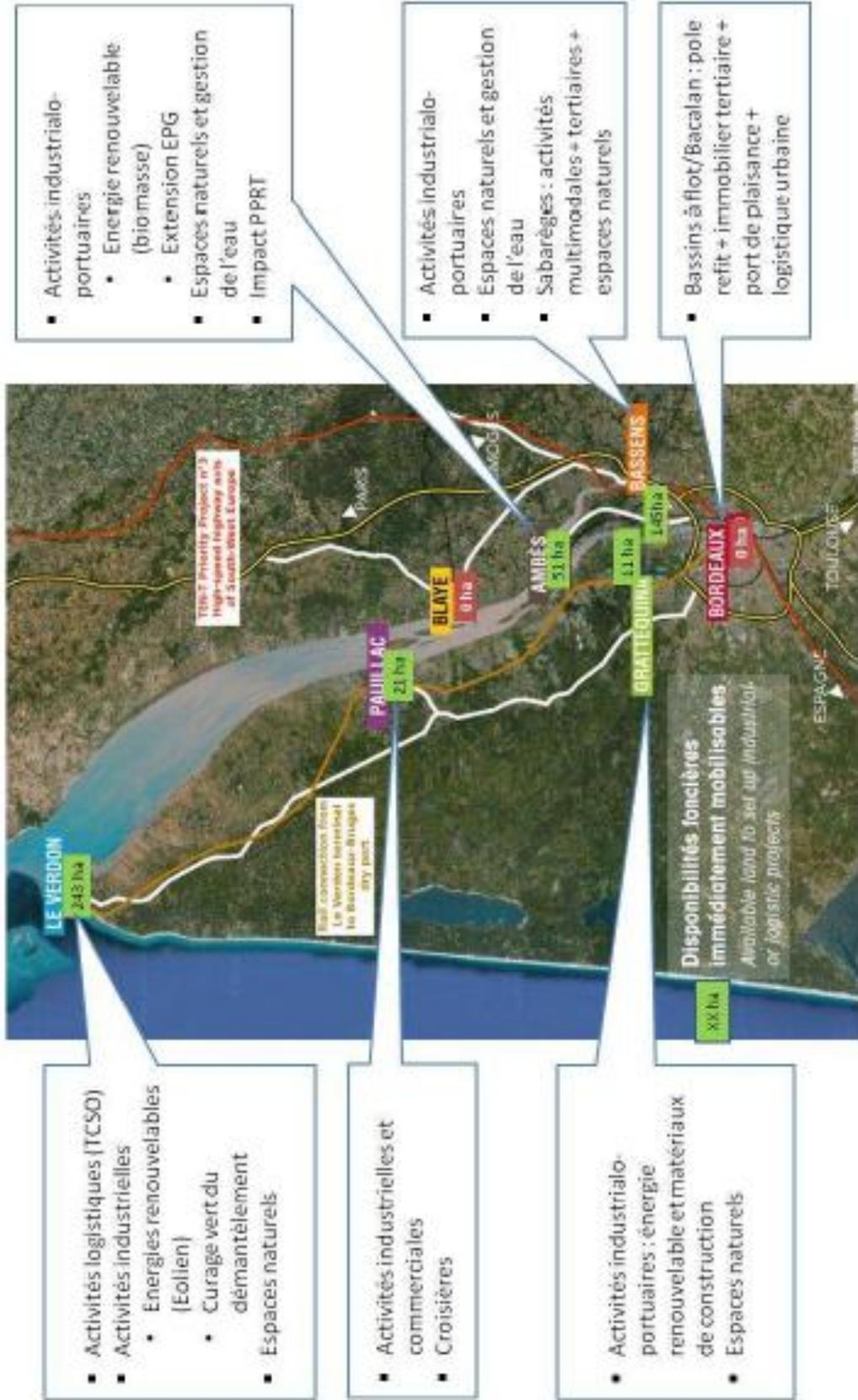
Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un port capacitaire : du foncier disponible « attractif » et des terminaux non saturés</li> <li>▪ Une offre diversifiée : des filières variées, des terminaux en eau profonde et au cœur de l'agglomération</li> <li>▪ Une amélioration continue de l'infrastructure portuaire et des outils modernes et innovants</li> <li>▪ Un positionnement fort et durable sur ses filières historiques : hydrocarbures et céréales</li> <li>▪ Une collaboration engagée avec les collectivités locales et les acteurs étatiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un hinterland immédiat de taille réduite, faiblement industriel et mal desservi</li> <li>▪ Une compétitivité victime de la localisation en estuaire</li> <li>▪ Un manque de fiabilité des opérations portuaires</li> <li>▪ Une diversité de flux à faible volume et sensibles à la conjoncture</li> <li>▪ Un manque de clarté et de spécialisation de l'offre portuaire</li> <li>▪ Une manutention monopolistique et une absence de capacité logistique</li> <li>▪ Une capacité d'autofinancement limitée</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une région historiquement riche en ressources agricoles et forestières</li> <li>▪ Un environnement favorable au développement de filières émergentes</li> <li>▪ Une relance du marché régional de la construction et un développement démographique</li> <li>▪ Une coopération interportuaire à concrétiser</li> <li>▪ Un positionnement au cœur d'un réseau de transport européen en développement à valoriser</li> <li>▪ Des agglomérations de taille importante à proximité (Agen, Montauban, Toulouse)</li> <li>▪ Un réseau ferré et fluvial disponible à valoriser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un patrimoine naturel d'estuaire contraignant</li> <li>▪ Une réduction probable des soutiens financiers de l'Etat sur le dragage face à des besoins croissants</li> <li>▪ Une localisation à proximité de pôles portuaires majeurs qui exercent une pression concurrentielle croissante</li> <li>▪ Un hinterland éloigné diffus et concurrentiel</li> <li>▪ Des dessertes rail/route des différents sites portuaires inadaptées</li> </ul>

**Propositions de ports intérieurs conteneurs reliés fer et/ou fleuve à TCSO**



<sup>109</sup> Voir aussi plaquette commerciale : [http://www.bordeaux-port.fr/sites/default/files/contributeurs/media/pdf/plaquette%203%20volets\\_PRESENTATION%20PROJET%20STRATEGIQUE%20OK.pdf](http://www.bordeaux-port.fr/sites/default/files/contributeurs/media/pdf/plaquette%203%20volets_PRESENTATION%20PROJET%20STRATEGIQUE%20OK.pdf)

Figure 49- Synthèse des vocations principales potentielles du foncier disponible (extrait de l'avant-projet du schéma d'aménagement d'estuaire, GPMB)



## ANNEXE 2 : Monographies des zones d'activités accueillant de la logistique et du transport de marchandises

**ZI Saint-Loubès – Saint-Loubès / Ambarès-et-Lagrave**

Type de zone : Mixte  
Type d'activités logistiques : Industrie, transport, BTP, distribution frais  
Superficie : 95 ha  
Disponibilités : Friches  
Mode de transport : A10  
Entreprises présentes : Transgourmet, 5 transporteurs, Doumen, Sanofi, ND

Source : Google Earth





Sanofi



Transgourmet



Andureau



Tpt Rabotin



Doumen

SYSDAU

ANNEXE 2 : Monographies des zones d'activités accueillant de la logistique et du transport de marchandises

### ZA Carbon Blanc – Carbon Blanc

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : Distribution frais, transport, messagerie  
 Superficie : 55 ha  
 Disponibilités : Friches  
 Mode de transport : A10  
 Entreprises présentes : Tpt Lahaye, La Poste, ancien centre routier, UPS, Sovex (stocks vins), De Rijke, K+N vide



Source : Google Earth

SYSDAU



La Poste



UPS



Tpt Lahaye



Ancien centre routier



Sovex



De Rijke

### ZA Bègles – Bègles

Type de zone : Mixte, commercial  
 Type d'activités logistiques : Distribution frais, transport, déchets  
 Superficie : 130 ha  
 Disponibilités : Aucune  
 Mode de transport : Rocade, A62  
 Entreprises présentes : STEF, Express Marée, AS24, Izaret, pôle valorisation déchets

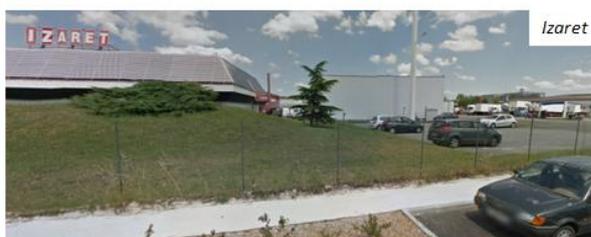


Source : Google Earth

SYSDAU



STEF



Izaret



Pôle Valorisation déchets

3

### ZA Tresses – Tresses

Type de zone : Mixte  
Type d'activités logistiques : Distribution frais, transport, messagerie  
Superficie : 20 ha  
Disponibilités : Aucune  
Mode de transport : Rocade  
Entreprises présentes : Delanchy, Pomona, Tpt Veynat, DPD, Tpt Rodière (isolé vers rocade)



Source : Google Earth

SYSDAU



DPD



Pomona



Tpt Rodière

### Bordeaux Fret – Bruges

Type de zone : Dédiée logistique  
Type d'activités logistiques : Messagerie, Port-sec  
Superficie : 107 ha  
Disponibilités : Rares friches  
Mode de transport : Rocade, ligne ferroviaire Le Verdon-Bordeaux  
Entreprises présentes : Sofrilog, Gefco, Ducros, Hheppner, DHL, Calberson, Schenker, Dascher, Capex, Port-sec, Dartress



Source : Google Earth

SYSDAU



Port-sec



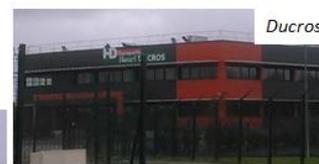
Gefco



Sofrilog



Dartress



Ducros



Calberson



SDV, CMA-CGM



AS24

### Ecoparc – Blanquefort

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : distribution, industrielle, vin, boissons, pharmacie  
 Superficie : 230 ha  
 Disponibilités : Aucune pour logistique  
 Mode de transport : Rocade, ligne ferroviaire Le Verdon-Bordeaux  
 Entreprises présentes : Ford, Getrag, Castel, K+N (Kronenbourg, Rothschild), SIDJ, Hillbrand, SDS, Dartress, Logipharm, GEB, GNBA Logistics, Boueix, Locafrais, Médiapost, Dupin Emballages,...



Source : Google Earth

SYSDAU



### Bordeaux Nord – Bordeaux

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : Transport, messagerie  
 Superficie : 120 ha  
 Disponibilités : Rares friches  
 Mode de transport : Rocade  
 Entreprises présentes : DHL, CCOS, Bricodeal, anciens entrepôts (Heppner, SIDJ), commerces de gros, centre routier



Source : Google Earth

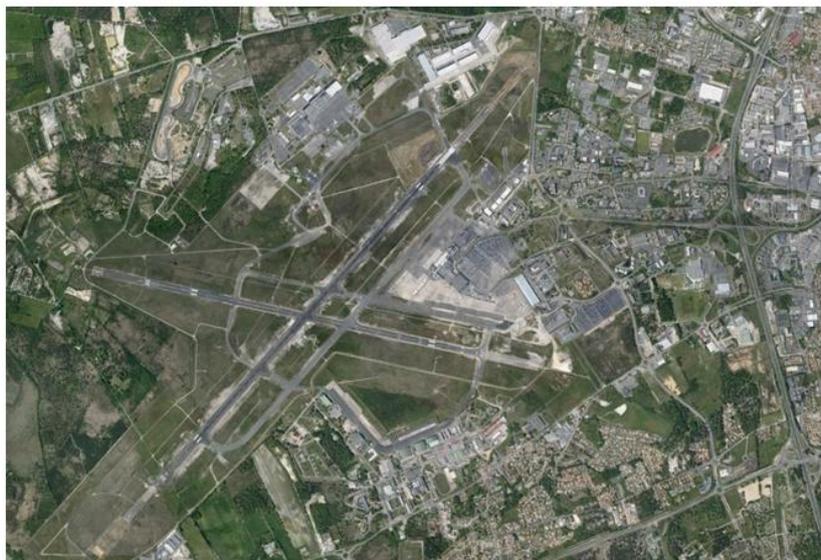
SYSDAU



### Aéofret – Mérignac

Type de zone : Dédicée Logistique  
Type d'activités logistiques : Transport/logistique aérien  
Superficie : 8 500 m<sup>2</sup> d'entrepôts + 3 350 m<sup>2</sup> de bureaux  
Disponibilités : Aucune  
Mode de transport : Rocade, Aéroport  
Entreprises présentes : 15 transitaires, 4 compagnies de courriers/fret express, 4 compagnies aériennes, proximité des donneurs d'ordres et sous-traitants de l'industrie aéronautique

SYSDAU



Source : Google Earth

8

### Hourcade – Bègles / Villenave d'Ornon

Type de zone : Dédicée transport  
Type d'activités logistiques : Transport combiné, messagerie  
Superficie : 25 ha  
Disponibilités : Fortes contraintes (PPRT, PPRI), pas de vision - projet d'annexe du MIN  
Mode de transport : Rocade, carrefour A62, Ligne ferroviaire Bordeaux-Toulouse  
Entreprises présentes : Novatrans, Naviland Cargo, T3M, France Europe Express, 1 carrière pour du transbordement rail-route

SYSDAU

Source : Google Earth



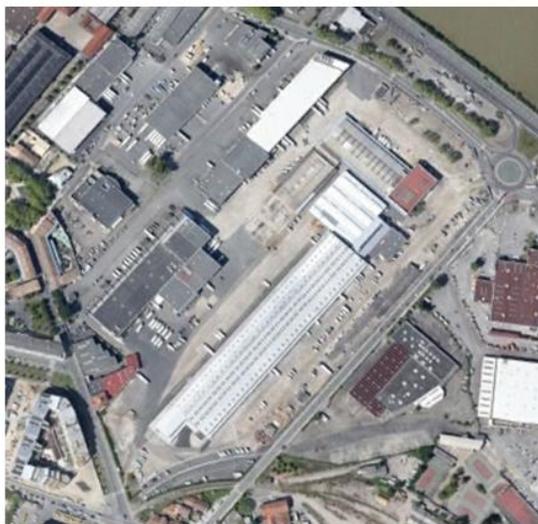
Terminal combiné



**MIN – Bordeaux**

Type de zone : Dédicée commerce de gros  
Type d'activités logistiques : Commerce de gros, logistique  
Superficie : 18 ha pour COS 0,31  
Disponibilités : Aucune sur site, projet d'annexe sur Hourcade  
Mode de transport : A 631, Etoile ferroviaire Bordeaux Saint-Jean  
Entreprises présentes : 112 entreprises dans les F&L (64% CA), Marée (10% CA), Viandes (9%)

SYSDAU



Source : Google Earth

**ZA Pessac-Canéjan – Pessac / Canéjan**

Type de zone : Mixte  
Type d'activités logistiques : Messagerie, transport  
Superficie : 60 ha  
Disponibilités : Aucune  
Mode de transport : Rocade et A63  
Entreprises présentes : Métro, Heppner, TFE, Thalès

SYSDAU



Source : Google Earth

STEF



Heppner



**Terminal Bordeaux-Bastide – Bordeaux**

Type de zone : Portuaire  
Type d'activités logistiques : portuaire vrac, commerce de gros, édition, BTP  
Superficie : 130 ha  
Disponibilités : Aucune  
Mode de transport : routes urbaines, ligne fer, quais  
Entreprises présentes : Sud-Ouest, GMP, Malet, carrières de Thiviers



Source : Google Earth

SYSDAU



12

**Terminal Ambès – Ambès**

Type de zone : Portuaire  
Type d'activités logistiques : Produits chimiques et pétroliers  
Superficie : 122 ha  
Disponibilités : 51 ha  
Mode de transport : voies portuaires ou départementales, ligne fer Bec d'Ambès, quais  
Entreprises présentes : Yara, pétroliers, Tpt Guyamier



Source : Google Earth

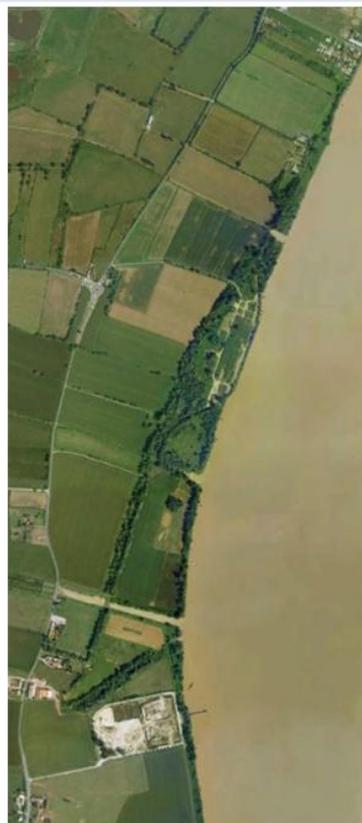
SYSDAU



SYSDAU

### Terminal Grattequina – Blanquefort

Type de zone : Portuaire  
 Type d'activités logistiques : BTP  
 Superficie : 199 ha  
 Disponibilités : 11 ha  
 Mode de transport : D209, Fluvial, Maritime  
 Entreprises présentes : Aucune



Source : Google Earth

14

SYSDAU

### ZA Arsac – Arsac

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : Absent  
 Superficie : 23 ha pour 80 000 m<sup>2</sup> de bâti logistique  
 Disponibilités : 23 ha  
 Mode de transport : D1  
 Entreprises présentes : Aucune



Source : Google Earth



SYSDAU

### Ferroviaire BTP sur Bordeaux Métropole

Des usages de trains entiers sur Bordeaux Métropole pour des trains approvisionnant l'agglomération en matériaux du BTP sur :

- Hourcade
- Bassens ex-site Axial-Wallon (Colas)
- Euratlantique (chantiers OIN)

Des possibilités ciblées sur Bastides pour 2 acteurs du BTP présents

Source : Google Earth

SYSDAU

### ZI Sabarèges – Ambarès-et-Lagrave / Saint-Louis-de-Montferrand

**Projet**

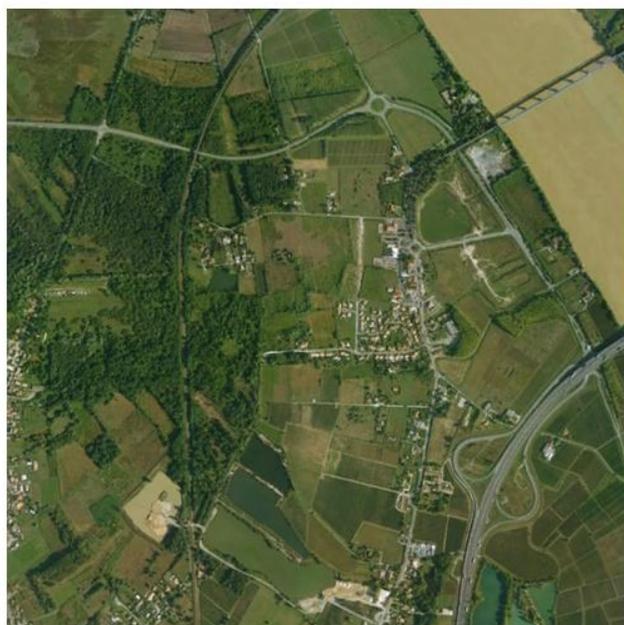
Type de zone : Projet Logistique  
Type d'activités logistiques : Activités maritimes avec priorité aux relocalisations d'établissements présents sur la ZIP Bassens  
Superficie : 200 ha  
Disponibilités : Espace sous contraintes (Zone inondable + bassin d'épandage crues). 30aine ha pourrait être valorisée  
Mode de transport : voiries portuaires ou départementales ligne fer Bec d'Ambès

Source : Google Earth

**Zone des Jaugues + Base COSEA – Ambarès-et-Lagrave / Saint-Vincent-de-Paul**

**Projet**

Type de zone : Projet Logistique  
 Type d'activités logistiques : Messagerie  
 Superficie : 20aine ha  
 Disponibilités : Aucune, zone inondable et ciblée hors urbanisation  
 Mode de transport : A10, ligne fer



Source : Google Earth

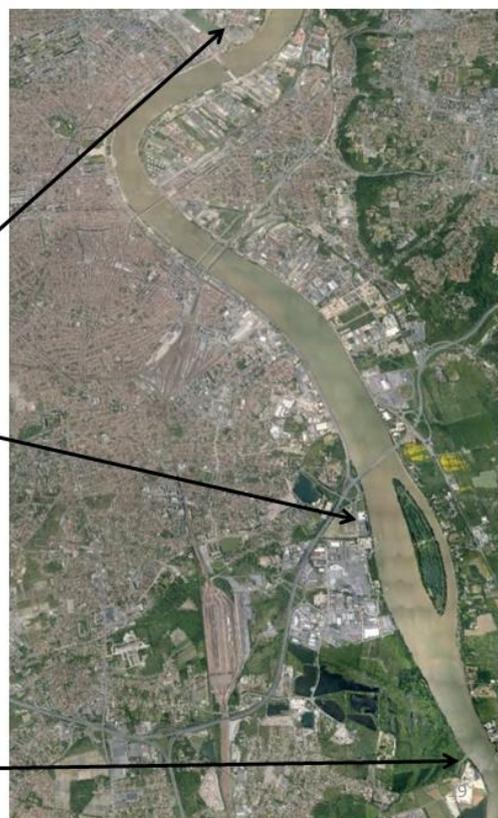
SYSDAU

18

**Fluvial sur Bordeaux Métropole**

BTP : 2 projets portés par des acteurs privés sur les Bassins à Flots (centrale à béton bord à voie d'eau) et plusieurs carriers sur Villenave d'Ornon (zone pavillonnaire à proximité)  
 Déchets : Astria sur Bègles pour des déchets à valoriser provenant de Langon

**Projet**



Centrale à béton bassins à Flots

Astria

Quai carriers mutualisé (Villenave d'Ornon)

Source : Google Earth

SYSDAU

### ZI Marticot – Cestas

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : transport  
 Superficie : 35 ha  
 Disponibilités : Aucune  
 Mode de transport : A63  
 Entreprises présentes : Tpt Lacassagne



Source : Google Earth

SYS  
DAU



Entrepôt



Tpt Lacassagne

### Pot au Pin – Cestas

Type de zone : Logistique  
 Type d'activités logistiques : Distribution  
 Superficie : 110 ha  
 Disponibilités : 80 ha en projet d'extension (non inscrit au SCOT)  
 Mode de transport : A63  
 Entreprises présentes : Carrefour, Aldi, Cdiscount, La Poste, Dujardin-Jeux, Montané, Sonelog



Source : Google Earth

SYS  
DAU



Montané



Aldi



La Poste



Cdiscount

### ZI Jarry – Cestas

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : Distribution, Industrie  
 Superficie : 100 ha  
 Disponibilités : 40 ha  
 Mode de transport : A63  
 Entreprises présentes : Décathlon, Saga Végétal,  
 BTP (à venir Lidl et Carrefour Froid)



Source : Google Earth

Décathlon



SYSDAU

Saga Végétal



### ZI Toctoucau – Cestas

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : Distribution, transport  
 Superficie : 100 ha  
 Disponibilités : Friches  
 Mode de transport : A63, ligne ferroviaire Bordeaux-Hendaye  
 Entreprises présentes : SCASO, Mondial Relay, Trans'Express,  
 Synchrony



Source : Google Earth

Mondial Relay



Trans'Express



Synchrony



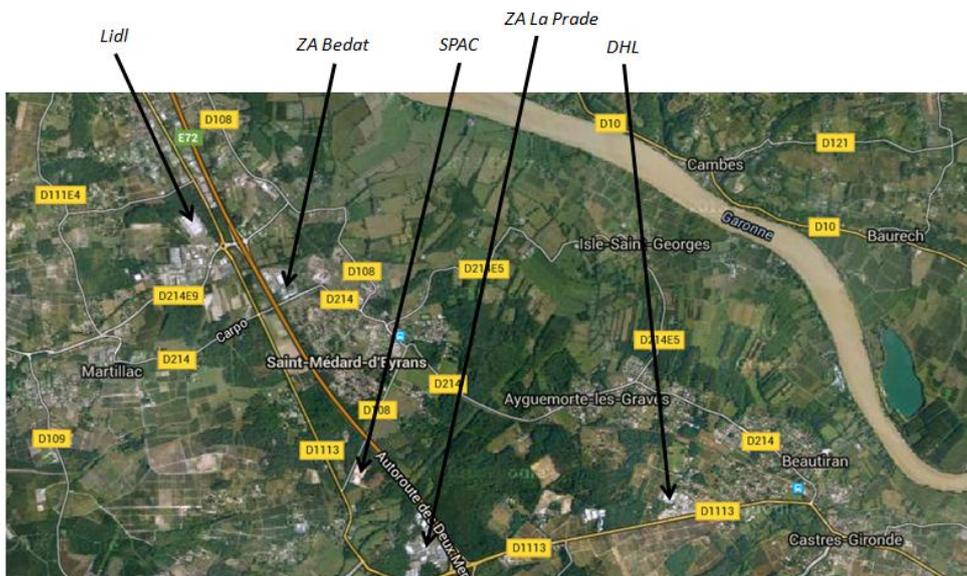
SCASO

23

**Axe A62 – De Cadaujac à Beautiran**

Type de zone : Mixte sur plusieurs ZA  
 Type d'activités logistiques : Diffus prestataires ou distributeurs  
 Disponibilités : Aucune  
 Mode de transport : A62  
 Entreprises présentes : Lidl (ZA Lamouroux en cours de relocalisation), K+N et Trouillet (ZA Bedat), DHL (Beautiran), SPAC (St Médard)

SYSDAU



Source : Google Map

24

**ZA La Prade / Arnahut – La Brède / Saint-Médard d'Eyrans**

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : industrielle, distribution frais  
 Superficie : 40 ha  
 Disponibilités : Aucune  
 Mode de transport : A62  
 Entreprises présentes : Michelin, Soléa, Martin Brower (ancien entrepôt à venir + 1 en construction), SBG, EDMT, Le Petit Basque



Source : Google Earth

SYSDAU



### ZA Bos Plan – Beychac-et-Cailleau

Type de zone : Dominante logistique  
 Type d'activités logistiques : Distribution  
 Superficie : 70 ha  
 Disponibilités : Quelques parcelles  
 Mode de transport : N89  
 Entreprises présentes : XPO Logistics, Lidl F&L, France Boissons, Benito Logistique, Veralec, K+N (Auchan et Symply Market), Boubée (embouteillage vin Carrefour)



Source : Google Earth

SYSDAU



### ZA Grands-Chemins – Yvrac

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : Distribution, transport  
 Superficie : 15 ha  
 Disponibilités : Quelques parcelles en bordure  
 Mode de transport : N89  
 Entreprises présentes : Tam Tam, Davigel, General Trailers



Source : Google Earth

SYSDAU



### ZI Langon – Langon

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : Distribution, transport, industrielle  
 Superficie : 100 ha  
 Disponibilités : Quelques parcelles aménageables  
 Mode de transport : A62, Ligne fer Bordeaux-Toulouse  
 Entreprises présentes : Arcelor Mittal, Système U, Tpt Perrenot, XPO frigo



Source : Google Earth

SCoT Sud Gironde

Système U



XPO



Arcelor Mittal

### ZA Pays Langon – Mazères

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : Logistique F et L  
 Superficie : 32 ha  
 Disponibilités : 7 ha  
 Mode de transport : A62  
 Entreprises présentes : Sain Fruit



**UNE POSITION GÉOGRAPHIQUE PRIVILÉGIÉE**

- > A l'entrée de Langon (sous-préfecture de la Gironde)
- > Au carrefour de grands axes de communication
- > Au cœur d'un bassin de vie de 75 000 habitants
- > Une forte visibilité : 12 000 véhicules/jour
- > Un environnement de qualité

**DES ENTREPRISES DÉJÀ IMPLANTÉES**

- BÂTI LECLERC - Matériaux de construction
- ETS DUFFAUD - Matériel informatique
- ALM - Engins de broyage et dessouchage
- SAIN FRUIT - Grossiste en fruits et légumes
- GERBEC - Plomberie - Electricité
- SOLS PRESTIGE - Revêtement de sols
- SS - Installations téléphoniques et sécurité
- AZCI - Prévention incendie

**QUELQUES CHIFFRES CLÉS**

- > Surface totale : 31,8 ha
- > 50 lots au total
- > Superficies des terrains : de 2 000 à 15 000 m<sup>2</sup>
- > Prix indicatifs : de 30 à 57 € HT/m<sup>2</sup>

**DES ÉQUIPEMENTS À VOTRE SERVICE**

- > Antenne de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Gironde
- > Trajectoire - Club d'entreprises du Sud-Gironde
- > Micro-crèche

Source : CC Langon

SCoT Sud Gironde

Sain Fruit



### PF fluviale Airbus – Langon

Quai de transbordement fleuve-route des colis lourds provenant de Pauillac.  
 Projet de valorisation de cette infrastructure pour d'autres entreprises.



Source : Google Earth

SCoT Sud Gironde

### ZA Fargues – Fargues-de-Langon

Type de zone : Mixte  
Type d'activités logistiques : Projet mixte  
Superficie : 20 ha  
Disponibilités : 20 ha  
Mode de transport : A62, ancienne voie ferrée menant à l'axe Bordeaux-Toulouse  
Entreprises présentes : Aucune

**Projet**



Source : Google Earth

SCoT Sud Gironde

### ZAE Bois Majou – Aillas (La Réole)

SCoT Sud Gironde

Type de zone : Mixte  
Type d'activités logistiques : Transport  
Superficie : 45 ha  
Disponibilités : 13 ha pour logistique  
Mode de transport : A62  
Entreprises présentes : Tpt Monteau, Sud Ouest Logistics



Source : Google Earth



Tpt Monteau



Sud Ouest Logistics

ILOT 1, 4 et 5  
 ACTIVITES LOGISTIQUES,  
 INDUSTRIELLES ET  
 ARTISANALES  
 > Ilots aménagés en 2011

ILOT 2 : ACTIVITES  
 LOGISTIQUES ET  
 INDUSTRIELLES  
 ILOT 3 : ACTIVITES  
 ARTISANALES  
 > Ilots aménagés en 2014



### ZA Ballastière – Libourne

SCoT Grand Libournais

Type de zone : Mixte  
Type d'activités logistiques : Industries, commerce gros,  
 transport routier  
Superficie : 40 ha  
Disponibilités : Aucune  
Mode de transport : N89  
Entreprises présentes : TBE (embouteillage), Tpt Dumain,  
 CEVA, Schneider



Source : Google Earth



Schneider



TBE



CEVA



Tpt Dumain

**ZA Camparian / Echangeur 8 – Vayres**

Type de zone : Dominante logistique  
 Type d'activités logistiques : Transport routier et logistique  
 Superficie : 15 ha  
 Disponibilités : Extension de 15 ha + Projet zone commune sur Vayres-Arveyres de 23 ha  
 Mode de transport : N89  
 Entreprises présentes : GLS, AS24, Tpt Alizair-LPR, STMD, MDL



Source : Google Earth

SCoT Grand Libournais



MDL



Alizair



STMD



GLS



AS24

34

**ZAE Anglumeau – Izon / Vayres**

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : Distribution, Production  
 Superficie : 75 ha  
 Disponibilités : Petites parcelles  
 Mode de transport : N89, ligne fer Bordeaux-Paris  
 Entreprises présentes : OI, Pro et Cie, Tpts Ducamin



Source : Google Earth

SCoT Grand Libournais



Tpts Ducamin



OI



Prod. St-Emilion



RetR Ice Cream

35

**Triage Gare Coutras– Coutras**

Projet de valorisation des installations ferroviaires en gare de Coutras  
 Modes de transports : ligne ferroviaire Paris-Bordeaux, accès A89 via D674 ou D261  
 A proximité, ancien dépôt Veralec relocalisé à Beychac-et-Cailleau (ZA Eygreteau)

SCoT Grand Libournais

**Projet**



Source : Google Earth

**ZA Logistique Pejuard-Gaurriquet**

Type de zone : Dédiée logistique  
 Type d'activités logistiques : vin, volonté picking, transport  
 Superficie : 130 ha extensibles à 200 ha  
 Disponibilités : 120 ha (hors extension)  
 Mode de transport : N10, proximité A10, ligne fer Bordeaux-Saintes  
 Entreprises présentes : Mauco, Jalliance

SCoT Cubzaguais



Mauco



Source : Google Earth



Jalliance

### Terminal Blaye - Blaye

Type de zone : Portuaire  
 Type d'activités logistiques : céréales  
 Superficie : 30 ha  
 Disponibilités : Aucune  
 Mode de transport : D669 puis D937, quais  
 Entreprises présentes : SEMABLA



Source : Google Earth



SEMABLA



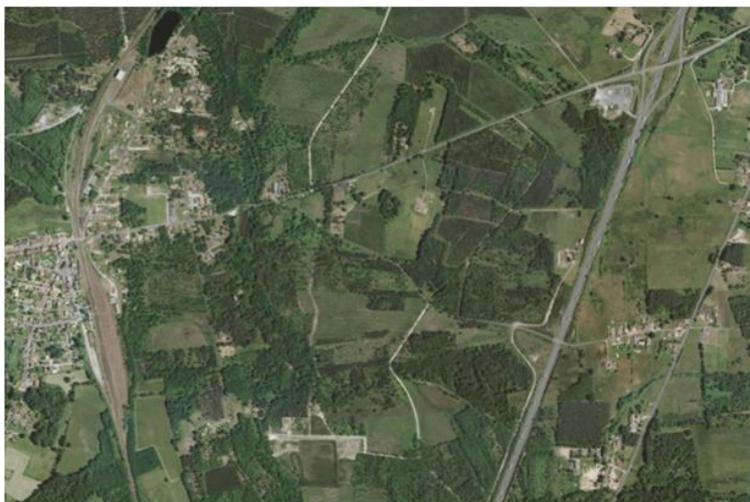
SEMABLA

SCoT Haute Gironde

### Parc Logistique St-Yzan-Soudiac / St Mariens - St-Yzan-Soudiac / St Mariens

**Projet**

Type de zone : Dédiée logistique  
 Type d'activités logistiques : logistique embranchée fer  
 Superficie : 13 ha  
 Disponibilités : 13 ha, extensible sur Laruscade avec 2x50 ha  
 Mode de transport : N10, ligne fer Bordeaux-Saintes  
 Entreprises présentes : Aucune



Source : Google Earth

SCoT Haute Gironde

**ZA St-Laurent – Saint-Laurent-Médoc**

Type de zone : Mixte  
 Type d'activités logistiques : vin, commerce gros BTP  
 Superficie : 20 ha  
 Disponibilités : 10aine ha  
 Mode de transport : D1215  
 Entreprises présentes : Vins Rotschild



Source : Google Earth

SMERSCoT



Vins Rothschild



Promotion entrepôt

**Terminal Pauillac – Pauillac**

Type de zone : Portuaire  
 Type d'activités logistiques : Pétrole, commerce gros BTP  
 Superficie : 50 ha  
 Disponibilités : 21 ha  
 Mode de transport : D1215, ligne fer Bordeaux-Le Verdon  
 Entreprises présentes : pétroliers, Airbus



Source : Google Earth

SMERSCoT



Airbus - Fluvial



Terminal pétrolier

**ZA Belloc – Lesparre Médoc**

SMERSCoT

**Projet**

Type de zone : Spécialisée filière matériaux composites  
 Type d'activités logistiques : industrielle, logistique filière  
 Superficie : 12 ha en projet  
 Mode de transport : D1215, ligne fer Bordeaux-Le Verdon  
 Entreprises présentes : Aucune



Source : Google Earth

**TCSO – Le Verdon**

SCoT Pointe du Médoc

Type de zone : Portuaire  
 Type d'activités logistiques : Conteneurs  
 Superficie : 917 ha  
 Disponibilités : 243 ha  
 Mode de transport : D1215, ligne fer Bordeaux-Le Verdon  
 Entreprises présentes : armateurs maritimes (à venir)



Source : Google Earth

Terminal conteneurs



Voie ferroviaire



SYBARVAL

**SYLVA 21 – Belin-Béliet / Salles**

Type de zone : Dédicée Valorisation du bois  
 Type d'activités logistiques : filière bois  
 Superficie : 41 ha, dont 16 ha occupés  
 Disponibilités : 25 ha  
 Projet d'extension : 75 ha  
 Mode de transport : A63  
 Entreprises présentes : Beynel



Source : Google Earth



Beynel

SYBARVAL

**Zone d'activités – Mios**

Type de zone : Mixte  
 Superficie : jusqu'à 200 ha  
 Disponibilités : horizon 2020 si projet réalisé  
 Mode de transport : privilégie un positionnement proche de l'A63

**Projet**



Source : Google Earth

### ITE BTP Croix d'Hins – Marcheprime

Projet de plateforme de transbordement rail-route d'approvisionnement de produits du BTP pour satisfaire les besoins du Bassin d'Arcachon.  
Possibilité d'expédition de sables de verrerie issu du bassin

**Projet**

SYBARVAL

