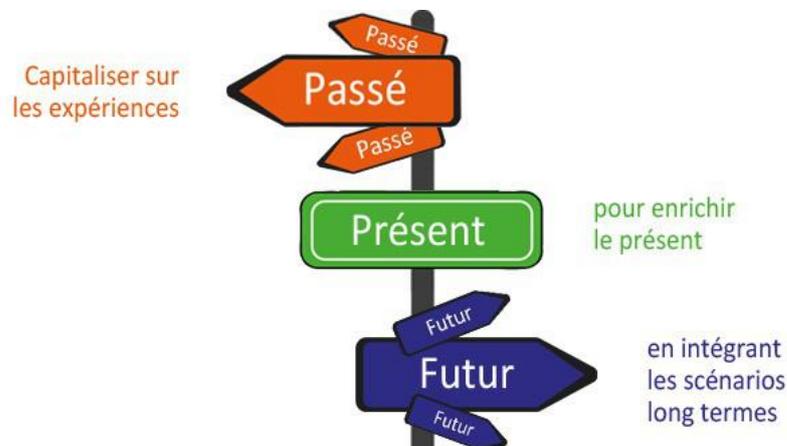


# MOBILITÉ VOLET LOGISTIQUE : FONCIER ET PLATE- FORMES LOGISTIQUES

Synthèse des ateliers de  
Prospective



## Le Partenariat entre la Région et les agences d'urbanisme de Provence-Alpes-Côte d'Azur

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les quatre Agences d'urbanisme présentes sur le territoire régional sont engagées depuis 2014 dans un partenariat d'une ampleur inédite en France. La mutualisation des capacités d'études et d'observation à l'échelle régionale produit de la mise en commun d'expertises, de productions de données et d'analyses. Ces actions couvrent des thèmes variés et transversaux, comme la mobilité, la planification, le développement durable, l'aménagement ou l'économie. L'objectif de ces travaux est de permettre une meilleure coordination des politiques publiques au niveau régional.

© photo de couverture : [www.seemy.com](http://www.seemy.com)



# Sommaire

<b>Introduction</b>	<b>5</b>
<b>Synthèse et recommandations des Tables Rondes</b>	<b>10</b>
<b>1   Intermodalité / accessibilité</b>	<b>10</b>
1.1   INTERMODALITE / ACCESSIBILITE : RECOMMANDATIONS GENERALES DES GROUPES DE TRAVAIL	11
<i>LES ORIENTATIONS GENERALES :</i>	11
1.1.1   Développer le report modal	11
1.1.2   Optimiser le système logistique	12
1.1.3   Le fret ferroviaire	12
1.1.4   Le fret fluvial	14
1.2   L'ACCESSIBILITE DES SALARIES AUX ZONES LOGISTIQUES	14
1.2.1   L'accessibilité routière	14
1.2.2   La logistique du « dernier kilomètre »	15
1.3   GOUVERNANCE (INTERMODALITE ET ACCESSIBILITE)	15
1.4   INTERMODALITE / ACCESSIBILITE : LES APPROCHES TERRITORIALISEES	16
1.4.1   Zoom sur les infrastructures routières et de fret ferroviaire du Vaucluse	16
1.4.2   Zooms sur quelques sites à vocation logistique dans le secteur Var / Alpes-Maritimes	17
<b>2   Requalification / densification / extension</b>	<b>19</b>
2.1   LES CONSTATS / CONTRAINTES	20
2.2   LES RECOMMANDATIONS	21
2.1.1   Enjeu n°1 : Trouver du foncier pour la logistique	21
2.1.2   Enjeu n° 2 : Mener des études prospectives sur les évolutions économiques et sociétales	22
2.1.3   Enjeu n° 3 : Mobiliser la planification et la réglementation :	22
2.1.4   Enjeu n°4 : Mobiliser des ressources extérieures	22
2.1.5   Enjeu n° 5 : identifier les bonnes pratiques	22
2.1.6   Enjeu n°6 : le rôle de la Région	22
<b>3   Franges et synergies territoriales, logistique urbaine</b>	<b>23</b>
3.1   LES FRANGES TERRITORIALES	23
3.2   FRANGES TERRITORIALES, LES ENSEIGNEMENTS DES ATELIERS	25
3.2.1   Le positionnement du MIN de Chateaurenard	26
3.2.2   Le projet de nouveau MIN	27
3.2.3   Intermodalité et accessibilité	27
3.3   LES SYNERGIES TERRITORIALES	28
3.4   SYNERGIES TERRITORIALES, LE CAS DU TERRITOIRE VAR – ALPES-MARITIMES	30
3.4.1   Les constats	30
3.4.2   Les recommandations	30
3.5   LA LOGISTIQUE URBAINE	31
3.5.1   Logistique urbaine, le cas d'Aix-Marseille-Provence	31
<b>Annexes : synthèse conclusive</b>	<b>33</b>
<b>  Intermodalité/Accessibilité</b>	<b>33</b>
<b>  Foncier logistique</b>	<b>34</b>
<b>  Logistique urbaine (foncier)</b>	<b>35</b>
<b>  Spécificités des Bouches du Rhône</b>	<b>35</b>
<b>  Spécificités du Vaucluse / Couloir Rhodanien</b>	<b>35</b>
<b>  Spécificités du Var / Alpes-Maritimes</b>	<b>36</b>



# Introduction

Le travail réalisé en 2019 dans le cadre de la fiche « Région Mobilité » a consisté en la présentation de diagnostics et l'animation d'ateliers sur l'aménagement logistique (foncier et plateformes) dans les 4 départements des Bouches-du-Rhône, du Vaucluse, du Var et des Alpes-Maritimes. Ces ateliers s'adressaient à différents types de participants : acteurs publics (collectivités locales et organismes publics), aménageurs, logisticiens, etc.

- Un premier atelier sur les Bouches du Rhône s'est tenu le 1er octobre à l'Agam (Marseille).
- Le second atelier, Var – Alpes-Maritimes a eu lieu le jeudi 7 novembre au parc logistique des Bréguières.
- Le troisième atelier sur le Vaucluse s'est déroulé le mardi 12 novembre à l'AURAV (le Pontet).

Les 3 ateliers, qui ont accueilli chacun entre 25 et 30 personnes, étaient organisés de façon similaire.

## *Ils se déroulaient en 3 temps :*

- **La présentation d'un diagnostic, avec un temps d'échange ;**
- **Un temps de déambulation dans la salle autour des « hubs logistiques du territoire »**, avec travail par post-it apposés sur les photos aériennes et les éléments de diagnostic proposés, permettant d'enrichir les propositions d'aménagement pour chacun de ces territoires logistiques ;
- **Un temps de travail en petits groupes autour de 3 thématiques :**
  1. Intermodalité/accessibilité,
  2. Franges, synergies et logistique urbaine,
  3. Extension/ densification/ requalification.

## *Les premiers enseignements de la démarche :*

Les présentations des agences ont permis de dresser un premier portrait du foncier logistique en région (hors départements alpins).

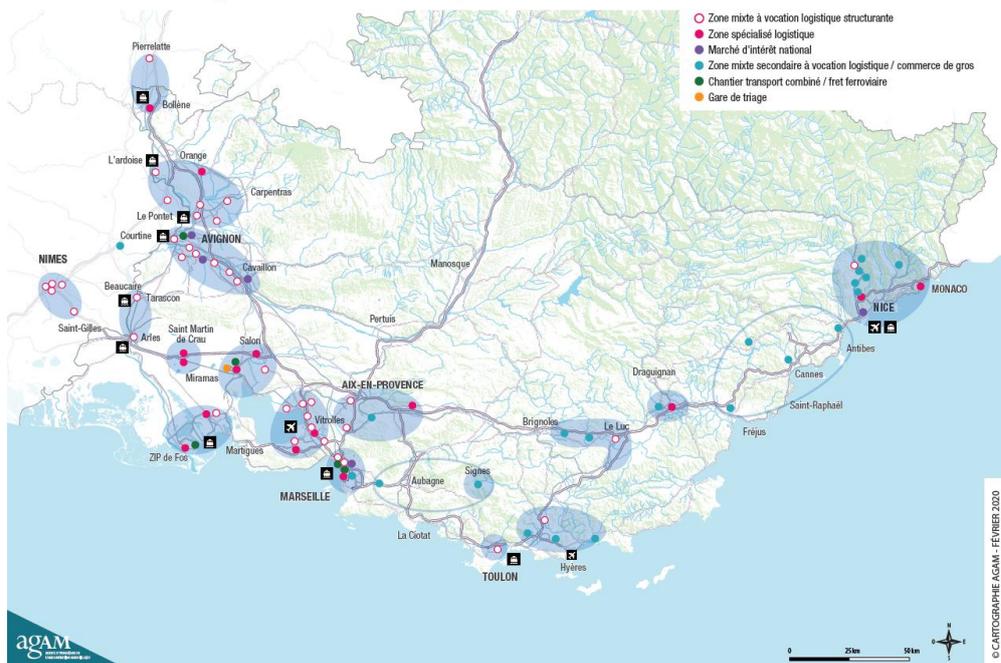
L'approche développée par les agences s'est notamment appuyée sur des travaux réalisés précédemment pour la Délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône - DIMERS (les pôles industriels ont toutefois été sortis du champ d'analyse et certains regroupements ont été décomposés pour un meilleur équilibre entre les territoires). Des données issues de Sud Infos<sup>1</sup> ont été également intégrées, notamment pour le Var et les Alpes-Maritimes, complétées par une approche par photos aériennes, l'expertise des agences, et intégrant également des compléments des acteurs mobilisés lors des Ateliers.

Les agences d'urbanisme se sont attachées à faire ressortir non seulement les sites logistiques mais également les grappes ou hubs logistiques, généralement liés soit à un type de logistique soit à un positionnement géographique spécifique, et qui définissent autant d'espaces d'intervention dans une démarche de planification et de programmation.

---

<sup>1</sup> <https://visu.sud-foncier-eco/> (à noter des limites méthodologiques des données sur les emplois et les disponibilités foncières)

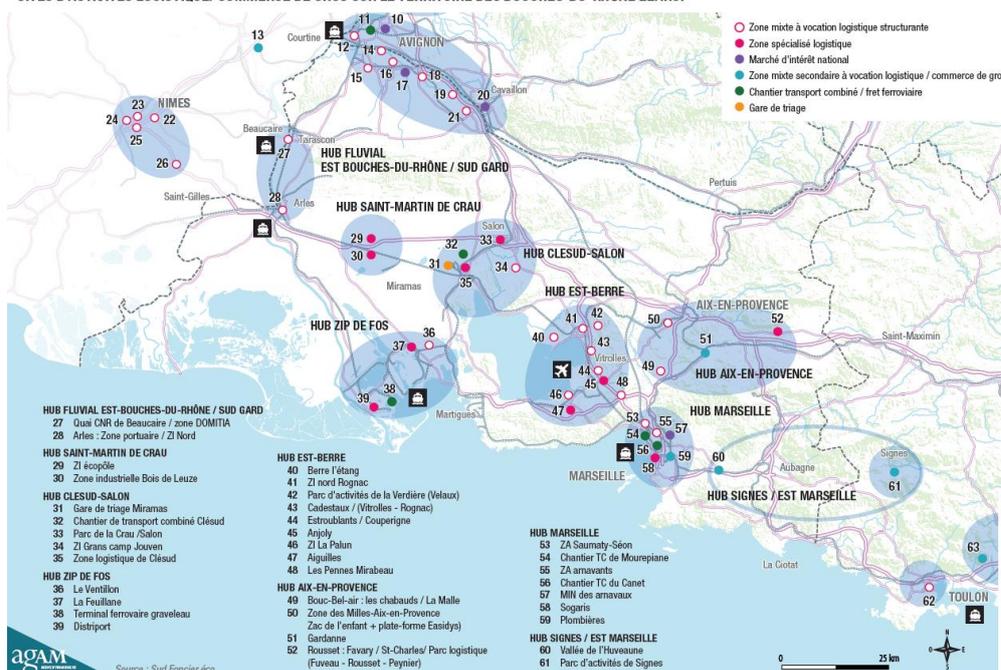
## LES SITES D'ACTIVITÉS LOGISTIQUES DE LA RÉGION PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR



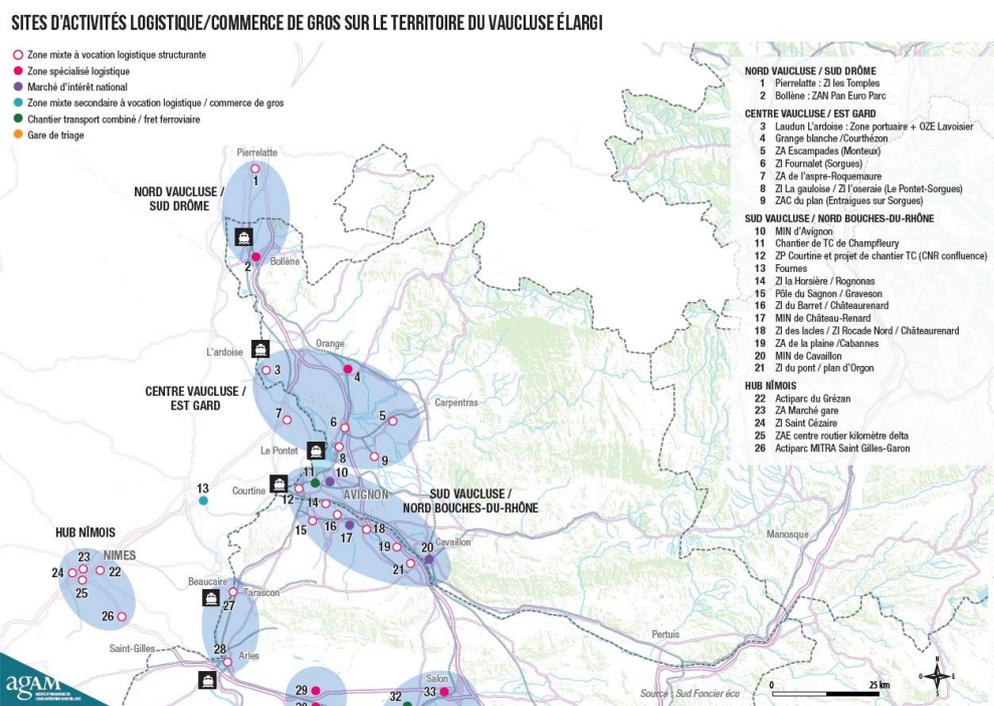
La démarche a laissé percevoir des problématiques différentes, selon les 3 territoires analysés :

- Les Bouches-du-Rhône**, qui constituent un territoire logistique d'excellence, avec notamment la présence du GPMM, disposent d'une grande diversité de logistiques, nécessitant des approches très différentes en matière de problématiques foncière et d'aménagement. L'activité logistique est structurée autour de six hubs principaux en son centre, et deux hubs aux franges du territoire (Nord Bouches-du-Rhône / Sud Vaucluse et hub fluvial Est Bouches-du-Rhône / Sud Gard). Il existe également potentiellement une problématique de frange avec l'Ouest du Var, autour du parc d'activités de Signes.

## SITES D'ACTIVITÉS LOGISTIQUE/COMMERCE DE GROS SUR LE TERRITOIRE DES BOUCHES-DU-RHÔNE ÉLARGI

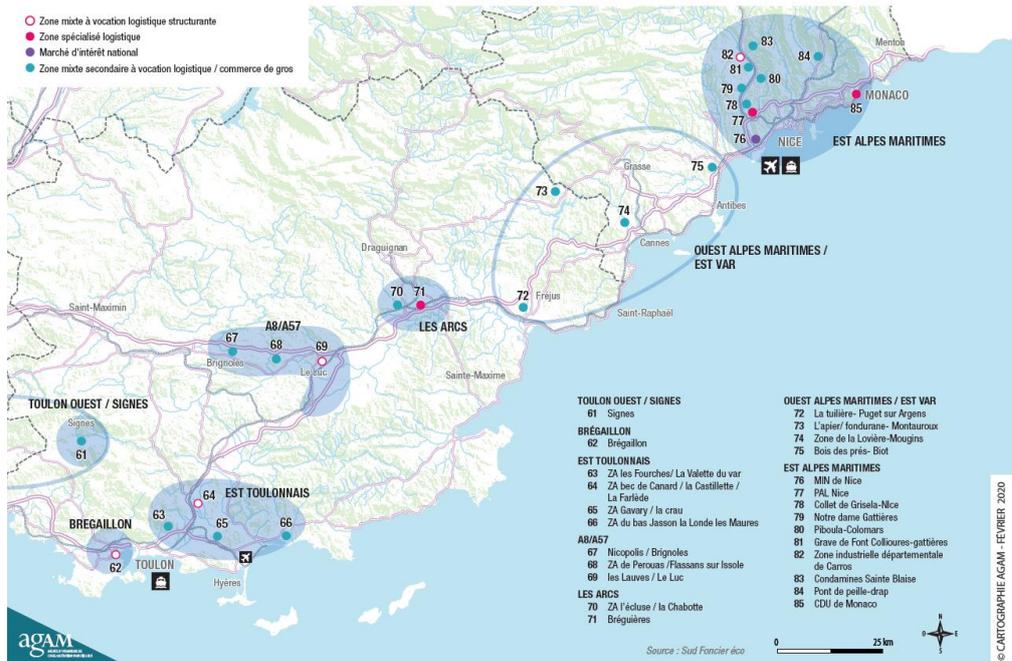


- **Le Vaucluse**, qui représente également un territoire à forte vocation logistique, notamment de par sa situation de carrefour, à laquelle s'ajoute la présence de l'industrie agricole-alimentaire fortement ancrée dans le territoire provençal-vaclusien. Cette opportunité constitue d'ailleurs une chance en termes économiques, qui nécessite néanmoins une planification logistique pensée et structurée. L'activité logistique est concentrée sur trois secteurs géographiques, se prolongeant sur le Nord des Bouches-du-Rhône, l'Est Gard et le Sud de la Drôme.



- **Le Var et les Alpes-Maritimes**, qui à l'inverse ne sont pas des territoires spécifiquement logistiques, même si la problématique de la logistique d'approvisionnement y est prégnante, compte tenu notamment de la densité urbaine de ses territoires littoraux, de la rareté et de la cherté du foncier. La présence du corridor A8, support d'importants flux de transit constitue une autre spécificité de ce territoire. Celui-ci tend à devenir également, notamment avec la zone logistique des Bréguières aux Arcs, le support de fonctions logistiques régionales.

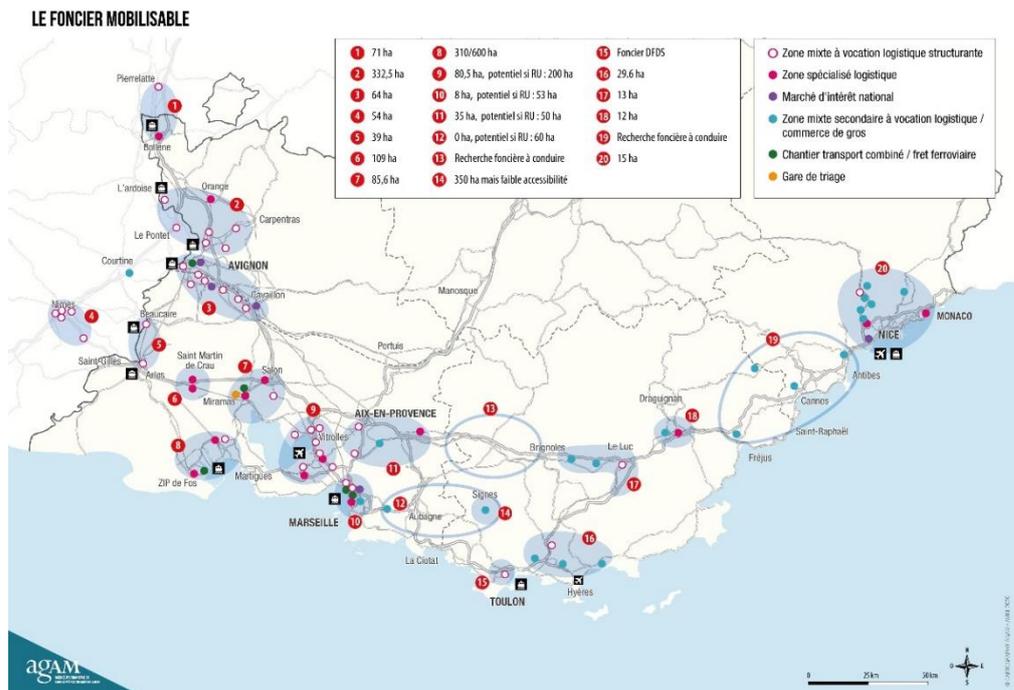
## SITES D'ACTIVITÉS LOGISTIQUE/COMMERCE DE GROS SUR LE TERRITOIRE VAR/ALPES MARITIMES



### Le foncier mobilisable :

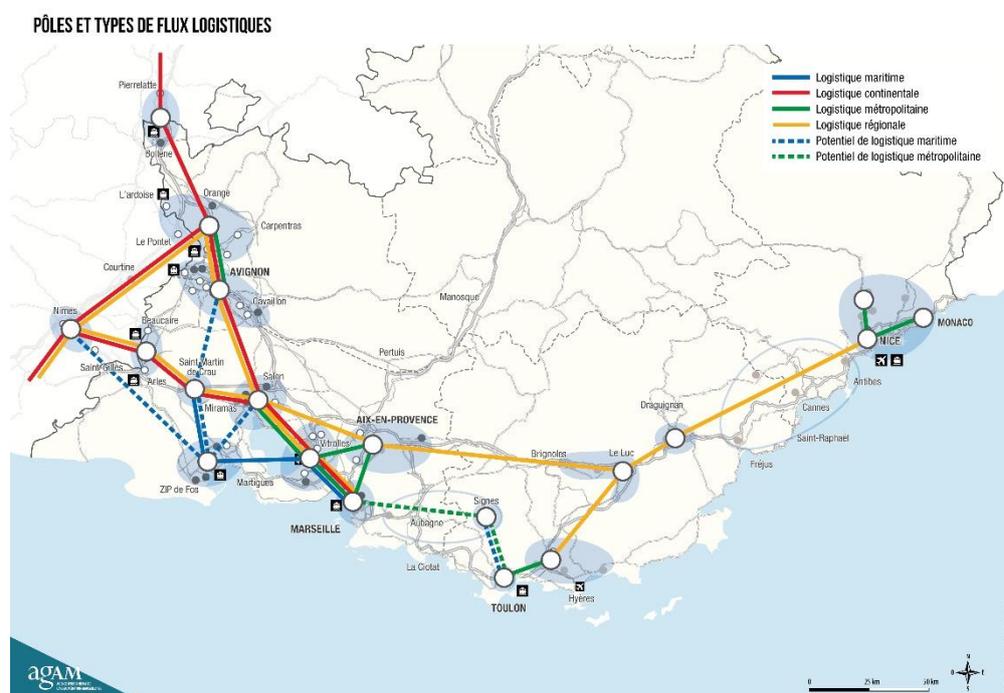
Par la suite, une recherche a été conduite sur le foncier mobilisable sur l'ensemble des hubs ou grappes logistiques. Le foncier mobilisable comprend le foncier disponible et l'ensemble des projets d'aménagement de court, moyen ou long terme. Parfois, il a été mentionné, pour certains territoires et lorsque l'exercice a été conduit, des potentiels fonciers mobilisables sous réserve de la conduite d'opérations de renouvellement urbain des zones d'activité, qui suppose la mise en œuvre de stratégies volontaristes d'action foncière. Il ne s'agit donc pas de disponibilités foncières immédiates.

Carte du foncier mobilisable pour la logistique dans les départements rhodaniens et littoraux de la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur



La carte ci-dessus laisse apparaître une situation disparate entre les différents territoires qui se situent dans des dynamiques différentes. Si le Var et les Alpes-Maritimes se caractérisent traditionnellement par une pénurie foncière en terme de foncier à vocation logistique, avec 70 ha environ de disponibilités (si l'on excepte le potentiel de la zone de Signes, dont la vocation n'est pas forcément adéquate), il apparaît que le Vaucluse et ses franges territoriales pourraient constituer dans une certaine mesure un réservoir pour la logistique régionale, en tout cas pour l'espace centre Vaucluse-Est Gard (plus de 300 ha, avec notamment les réserves foncières de Laudun L'Ardoise et d'Entraigues le Plan). A contrario, la situation dans les Bouches-du-Rhône apparaît plus tendue, avec des disponibilités foncières modérées, voire très faibles pour la ville-centre (Marseille). La bonne nouvelle vient toutefois de la capacité du GPMM à générer du foncier logistique sur son propre domaine, y compris en dehors des zones de Distriport et de la Feuillane, afin de répondre notamment aux objectifs de développement de ses trafics, 3 M d'evp en 2030, soit 350 ha de besoins en foncier logistique supplémentaire, et 4 M d'evp en 2040, soit 450 ha en 2040.

Les besoins de la logistique portuaire ou maritime sont correctement identifiés, notamment pour les bassins Est du GPMM (50 ha de besoins identifiés) et les autres ports régionaux (Toulon, Nice). Il est cependant plus difficile d'évaluer les besoins des autres types de logistique, notamment continentale, régionale, métropolitaine et urbaine : choix différents des ratios démographiques et macro-économiques, stratégies évolutives de la logistique de la grande distribution, etc. Par ailleurs, si de nombreux sites étudiés peuvent être associés à un type dominant de logistique (cf. présentation Bouches-du-Rhône, atelier du 1er octobre 2019), tel n'est pas toujours le cas dans les Bouches du Rhône et le Vaucluse, ce qui rend le calcul des surfaces par type de logistique relativement complexe.



# Synthèse et recommandations des Tables Rondes

Les présentations effectuées par les agences d'urbanisme ont permis des échanges constructifs. Les comptes rendus des tables rondes ont servi quant à eux de matériaux pour élaborer une synthèse et des recommandations pour les 3 thématiques traitées.

## 1 | INTERMODALITE / ACCESSIBILITE

Le sujet se présente différemment selon les territoires.

**Les Bouches-du-Rhône** constituent aujourd'hui un système logistique à part entière avec :

- la présence du port de Marseille Fos,
- un maillage performant en zones logistiques spécialisées et multimodales de niveau européen,
- des chantiers de transport combiné et terminaux ferroviaires (3 zones au sein d'AMP : Miramas, Fos, Marseille),
- une desserte fluviale du port de Marseille Fos et du port d'Arles (bien que celle-ci irrigue assez peu le reste du territoire).

Il s'agit donc aujourd'hui d'agir pour y renforcer le développement du fret ferroviaire et fluvial.

La question de l'accessibilité des salariés aux zones logistiques comporte aujourd'hui en revanche de larges marges de progrès à réaliser dans ce territoire.

**Le Vaucluse** recèle un fort potentiel logistique à organiser davantage, d'autant que se dessinent plusieurs grands secteurs logistiques géographiques.

Le Sud-Vaucluse est doté d'un chantier de transport combiné rail-route (Avignon-Champfleury) dont la zone de chalandise s'étend également au Nord du département des Bouches-du-Rhône, en lien notamment avec le MIN de Chateaufort.

Il a été projeté un temps de remplacer le terminal de transport combiné de Champfleury par un chantier tri-modal fer-fleuve-route à Courtine (peu éloigné de Champfleury), mais ce projet a été classé sans suite à ce jour.

Le Sud Vaucluse connaît également des problèmes très prégnants d'infrastructures routières (le mode routier demeure par ailleurs dominant dans la logistique), d'autant que les pré-post acheminements des chantiers de transport combiné et portuaires sont routiers.

Le Vaucluse ainsi que l'autre rive (le Gard) sont également dotés de plusieurs ports fluviaux opérationnels sur l'axe rhodanien (Courtine, le Pontet, l'Ardoise...).

De même, un projet de chantier multimodal fer-fleuve-route au niveau du port de l'Ardoise (l'Ardoise éco-fret) a également été évoqué par le passé, dans un contexte où (bien que situé sur l'autre rive) le Centre et le Nord Vaucluse connaissent également de forts développements logistiques.

**Le Var et les Alpes-Maritimes** apparaissent plus en retrait sur le sujet du report modal (absence de chantier de transport combiné, ...), la logistique multimodale ne constituant pas une spécificité de ces territoires, à l'inverse de la logistique d'approvisionnement. Le sujet du fret ferroviaire reste toutefois posé pour un certain nombre de pôles logistiques connectés au fer (Les Bréguières et le port de Toulon notamment).

Au-delà des spécificités locales identifiées dans le cadre de ces ateliers territoriaux, d'autres questions se posent pour l'ensemble des territoires :

- La complémentarité entre les différents chantiers de transport combiné et les différents ports fluviaux à l'échelle du delta rhodanien constitue un sujet important, notamment à l'échelle régionale.
- L'accessibilité des salariés aux zones logistiques, et dans une moindre mesure celle de leur accessibilité routière.
- Enfin, l'établissement de critères justifiant ou non l'ouverture / réouverture d'Installations Terminales Embranchées pour les zones logistiques.

## 1.1 | Intermodalité / accessibilité : recommandations générales des groupes de travail

Dans les Bouches-du-Rhône, compte tenu de ce qui est précédemment énoncé, le débat a porté de manière transversale sur les enjeux, les ressources et les actions à conduire dans le domaine de l'intermodalité/accessibilité. La réflexion est apparue davantage territorialisée autour de problématiques plus locales dans les 2 autres territoires. Des orientations générales ont toutefois été regroupées pour les 3 secteurs.

### *Les orientations générales :*

#### 1.1.1 | Développer le report modal

- Il est nécessaire aujourd'hui de **développer le report modal de marchandises** pour diminuer les émissions de GES, la dangerosité et les impacts négatifs du transport routier sur la santé et sur la congestion routière.
- Il y a 2 axes de travail à étudier pour favoriser une logistique à bas carbone : une logique de **massification pour la longue distance**, et un **développement des services de proximité** pour les opérateurs : Il faudra prendre en compte la tarification, les aides, les exonérations et la fiscalité.
- **Des aides financières**, sous une forme à préciser, pourraient être accordées, dans le cas où la part modale du transport ferroviaire serait supérieure à un certain seuil.
- Une **règlementation supplémentaire pour les zones logistiques périphériques** existantes et à venir dès leur conception pourrait également être appliquée (imposition d'une part modale ferroviaire minimum par exemple).
- Enfin, il faudrait aussi mettre en œuvre **des plans de mobilité de zone inter-entreprises obligatoires** (voyageurs + Fret). En effet, si les Plans De Mobilité d'Entreprise (PDME) sont obligatoires sur les périmètres des PDU (pour les entreprises de plus de 100 salariés), tel n'est pas le cas pour les PDMIE. Par ailleurs, les marchandises ne sont pas prises en compte dans les PDME. Il faudrait pouvoir intégrer un volet marchandises dans les plans de mobilité de zone.

### 1.1.2 | Optimiser le système logistique

Pour rendre le système logistique plus vertueux, il faudrait de prime abord travailler sur **l'optimisation des chaînes logistiques globales et ensuite optimiser le remplissage** des poids lourds et des véhicules de livraison, y compris pour la desserte finale et enfin pour le **e-commerce**.

Il serait également nécessaire **de vulgariser davantage les enjeux de la logistique** pour faciliter le changement de modèle économique et **de mieux évaluer les «coûts cachés»** du système actuel.

### 1.1.3 | Le fret ferroviaire

Le potentiel ferroviaire existe dans la région, mais il y a un **problème de sillons**, avec notamment une priorité accordée aux voyageurs. Les infrastructures ferroviaires sont néanmoins plus adaptées dans l'Ouest de la région, mais elles n'en sont pas moins saturées.

Le développement du fret ferroviaire en région doit s'appuyer sur :

- **Le renforcement des axes Nord-Sud et littoral**

Sur l'axe Nord-Sud ferroviaire, il faudrait :

- ✓ Augmenter les volumes de fret ferroviaire et massifier d'avantage :

Il faut rappeler que « Les trois-quarts des marchandises sont transportées en France sur une distance inférieure à 150 km (donc quasi exclusivement par le mode routier), alors que le monde ferroviaire, inadapté à la fonction messagerie, nécessite des distances d'au moins 500 km et des volumes massifiés », selon l'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est (OITC).

Pour autant la concurrence avec la route n'en est pas moins sévère également sur la longue distance (sur le 1/4 de marchandises restant). Ainsi, « alors qu'on enregistrait en 2008 94 millions de trains-kilomètres on comptait à la même époque 200 millions de trajets camions dont 80 % de moins de 150 kilomètres, soit 40 millions de trajets camions longue distance (plus de 150 kilomètres) en concurrence directe avec le fret ferroviaire, représentant 6 milliards de camions-kilomètres » (cf. Rapport du Sénat de 2010, « Avenir du fret ferroviaire, comment sortir de l'impasse ? »).

- ✓ Garantir la bonne attribution des sillons aux entreprises ferroviaires (EF) :

La gestion publique des sillons doit en particulier être améliorée pour répondre aux attentes des opérateurs privés, notamment pour rapprocher le temps de l'attribution des sillons du temps de l'économie. Ainsi selon le rapport Astérés sur le fret ferroviaire (octobre 2014) « Le fonctionnement actuel d'allocation des sillons obligerait les transporteurs à prévoir leurs demandes de sillons entre 7 et 19 mois en amont du trajet pour finalement être assurés moins d'une semaine à l'avance de leur disponibilité effective ».

Il faut également abaisser les contraintes, en permettant par exemple l'augmentation des circulations nocturnes.

Enfin demeure la question de la rive gauche (sur-exploitée et mixte fret-voyageurs) par arpport à la rive droite (dédiée au fret mais sous-exploitée).

Sur l'axe littoral, il faudrait intégrer d'avantage la problématique du fret dans le projet LNPCA.

- **Le développement des autoroutes ferroviaires...**

... afin de transférer les poids lourds sur le rail. Dans ce domaine, il faudrait également développer le gabarit P400 (accessibles aux semi-remorques de plus de 4 m de haut) : celui-ci, différent de la technique Modalhor privilégiée en France et très utilisée dans les autres pays européens, permet d'accueillir des trains plus longs et plus lourds. Un projet d'autoroute ferroviaire est notamment programmé à partir des bassins Est du port de Marseille Fos, mais CléSud a également été évoqué pour les P400. Enfin, il s'agit de mettre aux normes les infrastructures au bon gabarit. Des points durs sont déjà identifiés : tunnels marseillais et tunnels entre Toulon et Aubagne. Ces obstacles doivent être levés pour permettre de développer l'offre d'autoroutes ferroviaires.

- **Le maillage régional par les chantiers de transport combiné rail-route...**

... en distinguant leurs parts de marché respectives (pas de sites à priori à moins de 80/100 km les uns des autres). Différents sites de transport combiné ont notamment été analysés, dont particulièrement CléSud/Miramas et Champfleury. Il a notamment été rappelé l'importance de l'efficacité pour tout chantier combiné d'une connexion de qualité (directe) au réseau ferroviaire national (RFN).

- **La réactivation-modernisation-crédation d'embranchements ferrés...**

... des sites logistiques est identifiée dans les documents d'urbanisme. Il a toutefois été souligné qu'il n'était pas nécessaire de raccorder toutes les zones logistiques (critères à définir, étude de marché, ...). Le cas de la zone des Bréguières a notamment été évoqué, celle-ci ayant bénéficiée de la réalisation d'une Installation Terminale Embranchée (ITE) qui a coûté 3 millions d'euros et reste inutilisée à ce jour. Ainsi l'entreprise LIDL présente sur le site, et interrogée à ce sujet, considère que le modèle économique pour utiliser le ferroviaire n'existe pas aujourd'hui pour la grande distribution.

- **La réactivation de connexions et de liaisons ferroviaires**

Dans le même ordre d'idées, la CCI du Var a lancé les travaux pour la réhabilitation de la connexion ferroviaire du port de Brégaillon à la Seyne-sur-Mer. Le départ du roulier turc de Brégaillon vers Sète a toutefois tari pour un certain temps le marché du fret ferroviaire en provenance de Brégaillon.

La question de l'utilisation de la ligne ferroviaire Gardanne-Carnoules a également été abordée, rappelant qu'elle comportait moins de tunnels que la voie littorale. Toutefois le dernier utilisateur (le Ministère des Armées) a retiré ses derniers trafics en 2019. La ligne va être déclassée par SNCF Réseau, rendant quasi-impossible tout projet de réouverture.

Enfin, le cas de la réouverture de la gare au Sud du Parc d'Activité Logistique (PAL) Saint-Isidore a été aussi cité dans le cadre d'une finalité voyageurs, mais qui pourrait ouvrir à plus long terme des perspectives pour le fret. Il faut préciser que l'on parle ici d'une ligne secondaire, en voie métrique, en dehors du RFN : la ligne des Chemins de Fer de Provence. Cette ligne pourrait néanmoins avoir de l'intérêt pour de la logistique urbaine, pour le transport des marchandises entre le PAL et le centre-ville de Nice.

- **Le développement du fret ferroviaire courte distance**

Celui-ci redevient un sujet d'actualité, notamment avec le projet de Service Public de Fret ferroviaire de la métropole d'Aix-Marseille-Provence. Dans ce domaine, il y a toutefois un modèle économique à identifier ou à définir et à valoriser les incidences positives.

- **Le recours plus systématique aux partenariats public-privé...**  
... pour développer de nouveaux services et sécuriser le retour sur investissement. Si ce modèle a été largement développé en France pour les lignes à grande vitesse de voyageurs, c'est moins le cas pour le fret ferroviaire, à l'exception du contournement fret Nîmes-Montpellier. Certains projets étrangers existent dans ce domaine (ex. le projet « Norpatagonico » en Argentine).

#### 1.1.4 | Le fret fluvial

- Assurer un **développement coordonné / complémentaire des sites portuaires sur les 2 rives** et leur bonne desserte routière pour les pré-post acheminements (particulièrement le Vaucluse, la desserte routière du port d'Arles étant de bon niveau).
- En **apprécier le potentiel pour la distribution urbaine et les flux BTP / matériaux** (notamment sur l'étang de Berre et les bassins Est depuis la ZIP de Fos ou l'axe Rhône-Saône).

## 1.2 | L'accessibilité des salariés aux zones logistiques

Dans le domaine de l'accessibilité des salariés aux sites logistiques, il est nécessaire de **renforcer la desserte en transport en commun (TC) pour les salariés** et d'anticiper les problèmes d'accessibilité de la ressource humaine. Il faudrait notamment **développer des services privés de lignes de bus et moduler le Versement Transport** : avec une différenciation par zone en fonction de la masse salariale, associée à la baisse du VT pour les zones logistiques excentrées, permettant le financement des services de bus dédiés. A long terme, se profile l'enjeu des navettes autonomes et donc celui de la mixité des réseaux.

Différents PDIE sont en cours aujourd'hui sur plusieurs zones d'activité (ZIP de Fos, les Bréguières, etc.). La création d'associations de zone là où elles n'existent pas encore est de nature à accélérer ces dispositifs. Il a été proposé (cf. page 8 : PDE/PDIE) **de rendre ces plans de mobilité inter-entreprises obligatoires.**

A noter qu'une zone logistique comme le Parc d'Activité Logistique de Saint Isidore (pourtant de taille plus modeste que CléSud ou Saint-Martin de Crau) a également développé un projet de réouverture de la gare située au Sud de la zone et de la ligne ferroviaire la reliant à Nice et à la ligne des chemins de fer de Provence, afin d'améliorer l'accessibilité des salariés et des clients à la zone.

### 1.2.1 | L'accessibilité routière

- **Le désengorgement, l'amélioration et la sécurisation des infrastructures routières** : l'atelier du Vaucluse a laissé paraître une forte attente des acteurs privés dans ce domaine (rappelant que le fret passe à 88% par la route...), ce qui est valable pour les différents territoires. Des projets ont notamment été programmés par l'État et les autorités locales, mais leur réalisation a été parfois reportée.
- **Les zones à vocation logistique doivent bénéficier d'une bonne accessibilité routière** :  
✓ Ainsi, a été cité le cas du parc d'activités du plateau de Signes (à équidistance entre Marseille et Toulon), dont le potentiel de développement est important. Bien que la vocation logistique de ce site ne soit pas avérée, il va de soi que la réalisation des différents projets d'amélioration de l'accessibilité routière évoqués conditionne grandement la possibilité de développement de fonctions logistiques sur ce site.

- ✓ L'accessibilité des sites logistiques passe également par une signalisation adéquate, avec encore des marges d'amélioration réalisables (Exemple des Bréguières, où la collectivité a dû négocier pied à pied pour obtenir un panneau...).

### 1.2.2 | La logistique du « dernier kilomètre »

Il apparaît dans ce domaine que l'enjeu est davantage **le développement des véhicules propres et la robotisation de la desserte que l'accès ferroviaire.**

**Sur le premier point**, de nombreux dispositifs se mettent en place, y compris sur le plan réglementaire, par exemple avec la mise en œuvre des zones à faibles émissions. Le développement de stations GNV pour les PL, des véhicules électriques (et des bornes électriques) et des vélos cargos est aujourd'hui en cours.

**Sur le second point**, le numérique et la robotisation sont également en mesure d'améliorer la performance des opérations de logistique urbaine grâce à la collecte et l'exploitation des données, en s'appuyant sur des outils d'aide à la décision, notamment sur les possibilités de mutualisation offertes par le Big Data, la Blockchain, les objets connectés ou encore l'intelligence artificielle. Cette logistique a déjà transformé les services (traçabilité des produits) et les pratiques des chauffeurs-livreurs (optimisation des tournées, robots suiveurs pour la livraison de colis, etc.).

Les innovations concernent aussi les entrepôts qui deviennent de plus en plus automatisés, changeant de fait la configuration des bâtiments. Les recherches sur les véhicules électriques, connectés, voir autonomes, occupent le devant de la scène et interrogent sur la capacité des villes à répondre aux évolutions de la technologie.

Régulièrement, les avancées en matière de drones terrestres et aériens pour les livraisons font la une de la presse spécialisée. L'optimisation des livraisons est également porteuse d'amélioration en matière de rationalisation des flux et plus largement de développement durable.

Il s'agit d'un secteur dont la rapide évolution complexifie l'aménagement urbain des villes, mais qui doit aussi s'adapter aux contraintes de la ville dense (taille des véhicules, horaires de livraison, pollution, etc...).

### 1.3 | Gouvernance (intermodalité et accessibilité)

- Nécessité d'une **véritable gouvernance et volonté politique**,
- Importance de **mobiliser les entreprises**,
- Piste de la **mutualisation des moyens de transport**,
- Outil des **Contrats de Transition Ecologique<sup>2</sup> mobilisables**.

---

<sup>2</sup> Les contrats de transition écologique, dont la mise en œuvre a démarré en 2018, sont une démarche innovante pour accompagner et soutenir la transformation écologique des territoires. Ils illustrent la Méthode souhaitée par l'État pour accompagner les collectivités locales : une co-construction avec les territoires d'une transition écologique génératrice d'activités économiques et d'opportunités sociales. Les projets sont concrets, au service du quotidien des habitants et des salariés, en participant à l'évolution des collectivités locales, des associations et des entreprises.

Chaque territoire peut s'appuyer sur son contrat de transition écologique pour développer ses axes stratégiques en fonction de ses propres spécificités : énergies renouvelables, efficacité énergétique, mobilités, ruralité et agriculture, économie circulaire, construction et urbanisme, biodiversité, etc.

## 1.4 | Intermodalité / accessibilité : les approches territorialisées

### 1.4.1 | Zoom sur les infrastructures routières et de fret ferroviaire du Vaucluse

- **L'accessibilité routière :**  
Le sujet du désengorgement du réseau routier du Vaucluse a été largement évoqué :
  - ✓ Sanctuarisation de voies d'accès PL,
  - ✓ Traitement de la problématique de l'échangeur de Bompas et d'Orange,
  - ✓ Opportunité d'une seconde traversée du fleuve, payante le cas échéant,
  - ✓ Bouclage de la LEO.
- **Le devenir du chantier multimodal de Champfleury** (ainsi qu'un éventuel nouveau chantier tri-modal Fer-Fleuve-Route à Courtine) a largement focalisé le débat et les acteurs ont émis le souhait que soit assurée la pérennité du fret ferroviaire depuis le hub avignonnais. A ce sujet, ont plus particulièrement été évoqués :
  - ✓ La vétusté du chantier combiné de Champfleury proche de la saturation (qui aura lieu une fois le 3ème train de Froidcombi en exploitation) et sous optimal d'un point de vue opérationnel (voies de 300-350 m maximum générant de nombreuses manœuvres).
  - ✓ L'enjeu de sécurité du site lié à sa vétusté.
  - ✓ Le besoin d'anticiper la croissance des flux avec un nouveau chantier plus optimal (3 options potentielles à étudier : réadapter le site actuel avec extension du terminal existant, nouveau chantier à Courtine ou à Barbentane en proximité immédiate du hub agroalimentaire de Chateurenard).
  - ✓ Dans le cas de Courtine, un projet phasé eut été plus pertinent (extension par étapes fonction de la croissance du trafic avec étalement de l'investissement dans le temps). La CNR, bien que sensible à l'enjeu de multimodalité du fret, ne peut être maître d'œuvre d'un tel projet (à noter toutefois qu'elle peut proposer des contrats de concession/d'occupation longue durée aux porteurs de projet/investisseurs d'un chantier combiné à Courtine) ; SNCF Réseau n'est pas un développeur-gestionnaire de chantier combiné (mais il joue un rôle crucial dans l'allocation de sillons).
  - ✓ Le projet de Courtine<sup>3</sup> est conditionné par l'identification d'investisseurs / porteurs de projet (développeurs immobilier logistique, opérateurs ferroviaires, chargeurs, etc.), et sa performance opérationnelle doit encore être démontrée.
  - ✓ L'opportunité de transport fluvial de vrac à Courtine (le trafic conteneurs étant plus hypothétique) : la CNR est prête à étudier la faisabilité d'un port fluvial à Courtine sachant que des prospects (BTP) se sont manifestés, avec l'accord de la ville et de la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon. Un port vrac à Courtine serait complémentaire du port du Pontet et compatible avec le développement d'autres activités : loisir, plaisance, champ photovoltaïque (cf. projet Confluence).

---

<sup>3</sup> Ces propos sont tout de même à nuancer en l'absence de la SNCF à l'atelier.

### La zone logistique des Bréguières aux arcs



### Les Bréguières :

La zone des Bréguières constitue (avec le port de Toulon et l'aéroport de Nice), l'un des 2 ou 3 outils majeurs de la filière logistique dans ce territoire. Cette zone, qui dessert aussi bien les Alpes-Maritimes que le Var, est un succès avec la présence aujourd'hui de ID logistics, La Poste, Thalès. Cela a d'abord été un pari des élus, sans qu'il y ait forcément un modèle économique au départ.

L'accessibilité de la zone a été évoquée à plusieurs niveaux :

- **L'accessibilité routière immédiate** peut encore être améliorée, notamment la signalisation (d'importantes difficultés rencontrées ne serait ce que pour l'obtention d'un panneau par exemple).
- **L'accessibilité des salariés** également (plus de 600 emplois aujourd'hui) : les trois quarts des salariés résident dans le secteur, dans un périmètre intégrant les différentes communes de la Dracénie, dont Draguignan, Vidauban, le Muy et le Luc. Une association de zone et un PDIE sont actuellement en réflexion au sein de la zone. Le secteur est desservi par un arrêt de bus et la gare les Arcs Draguignan est à proximité. La communauté d'agglomération a également créé une piste cyclable de 15 km (à terme elle atteindra 40 km) en site propre, du nom de vigne à vélo. Elle veut également développer les vélos électriques.
- **Le fret ferroviaire** : concernant le fret, la zone des Bréguières bénéficie d'une Installation Terminale Embranchée qui a été financée par la Région, le Département, la Communauté d'Agglomération et l'Europe (FEDER) pour un coût de 3 millions d'euros. Mais il n'y a pas de demande de fret, ni de train à ce jour. L'entreprise LIDL de la Zone s'est exprimée sur le sujet : le modèle économique pour utiliser le ferroviaire n'existe pas aujourd'hui, en tout cas pour les Bréguières. Seule l'évolution des réglementations nationales ou européennes peut faire changer les choses en profondeur (en suisse, par exemple, cela est obligatoire). Le recours à une taxe Poids Lourds pourrait par ailleurs constituer un premier levier, de façon à rendre le recours au chemin de fer économiquement plus crédible et surtout rentable.

- **L'économie circulaire**

En matière de développement durable, LIDL essaie d'être exemplaire et récupère par exemple tous les déchets et bio-déchets issus des magasins et les renvoie à la plate-forme logistique où a été mis en place un dispositif de recyclage des déchets optimisé (centre de tri mais pas de méthanisation). Cette démarche pourrait constituer néanmoins une expérimentation à étudier. Il serait ainsi possible d'imaginer par exemple un approvisionnement de la ville de Nice en boissons et un retour des déchets recyclables vers Les Bréguières.

### *La Métropole Nice Côte d'Azur et le PAL :*

Avec plus de 45 entreprises et disposant d'une surface de 24 ha (dont 1/3 relevant de la propriété de Monaco Logistique), le PAL est l'unique site dédié à la logistique du département et il joue un rôle majeur dans l'approvisionnement du territoire monégasque. Les flux entre la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) et le PAL pourraient avoisiner 800 000 tonnes annuelles et 1 800 salariés fréquentant le PAL entre les chauffeurs et les employés.

- **Accessibilité des salariés** : concernant l'accessibilité du PAL, ce dernier s'est mobilisé pour la remise en service de la gare de fer qui jouxte le PAL au Sud. La réouverture de cette gare permettrait au PAL d'être connectée tant avec Nice centre qu'avec la ligne des chemins de fer de Provence qui relie Nice à Digne.
- **Fret ferroviaire** : projet d'abord destiné aux voyageurs, la remise en service de la voie de chemin de fer pourrait être l'opportunité d'une réflexion sur la création d'un ITE par la suite pour le fret ferroviaire afin de créer une liaison entre le PAL et Nice centre pour la logistique urbaine.

PAL de St Isidore à Nice © Epa Eco vallée Plaine du Var



### *Le port de Toulon et la connexion ferroviaire de la Seyne :*

- **Fret ferroviaire** : le projet de connexion ferroviaire à la Seyne fait l'objet d'un soutien financier. Demeure les problèmes de la demande, notamment avec le départ du groupe DFDS (groupe danois assurant la liaison en navire roulier avec la Turquie), de gabarit des tunnels, et de la capacité de la voie littorale.

Des solutions devront notamment être imaginées pour attirer de nouvelles lignes maritimes. Au demeurant, l'affirmation de la vocation fret du port de Toulon est relativement récente avec 0,99 Mt de trafic ro-ro turc à la Seyne en 2017 (et 0,52 M de roulier corse sur les quais du centre-ville), dans un contexte où les seynoïses ont perdu l'habitude d'être voisins d'un port de commerce.

### La zone de Signes :

- **Un positionnement prometteur ?** : la zone de Signes compte 2000 salariés (8000 prévus en 2050) et regroupe différentes filières : agro-alimentaire, santé et bien-être, sport mécanique et mobilité, énergie. Elle fait l'objet d'un projet INNOVAR<sup>4</sup> avec Toulon Provence Métropole. Les participants du groupe de travail considèrent cette zone comme stratégique, avec des atouts importants : son positionnement (20 min. de Toulon, 20 min. de Marseille), ses espaces (240 ha), etc. En outre elle bénéficie d'une démarche « d'Atelier des Territoires » lancée en 2019<sup>5</sup>. Elle a bénéficié également de l'apport méthodologique de l'ADETO et de l'AFUSI (Association de Développement des Entreprises de Toulon-Ouest et l'association syndicale libre du pôle d'activités de Toulon Est) qui ont travaillé ensemble sur le projet.
- **Une vocation logistique ?** : si elle n'est pas à proprement parler une zone de logistique, les fonctions s'y référant sont présentes : notamment celles de pièces détachées. Le port de Toulon a des projets sur Signes concernant les véhicules de location, et la Région concernant les sports automobiles<sup>6</sup>. La question de la fonction logistique à Signes est donc posée.
- **Une accessibilité routière déficiente ?** : néanmoins l'accessibilité de la zone pose souci. Ont été évoqués des projets de contournement et celui de la CCI relatif à un barreau routier. La topographie pourrait également rendre le projet compliqué et le passage de PL délicats. En conclusion, il est légitime de parler de la fonction logistique à Signes mais la question de la déficience de l'accessibilité, notamment routière, est majeure.

## 2 | REQUALIFICATION / DENSIFICATION / EXTENSION

La question de la requalification, du renouvellement urbain et de l'extension a été abordée dans les différents territoires. Toutefois, les problématiques foncières ne sont pas exactement les mêmes :

- entre les Bouches-du-Rhône, pourvues de grandes zones logistiques et disposant de quelques réserves foncières (GPMM, etc...) et les Alpes-Maritimes, où le foncier disponible est très rare et notamment fléché en priorité sur d'autres activités,

---

<sup>4</sup> INNOVAR : projet de construction d'infrastructure de production, de distribution et de stockage sur le territoire du Var pour la mobilité terrestre et maritime autour de l'hydrogène. La première station a été inaugurée au Castelet en juin 2018.

<sup>5</sup> Les Ateliers des Territoires visent à faciliter l'émergence d'une stratégie et à engager les acteurs locaux dans un processus de projet grâce à la concertation et la co-construction. Il s'agit d'une démarche nationale portée par le Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales. Le premier atelier a été organisé en 2006.

<sup>6</sup> La Région et différentes collectivités locales subventionnent depuis plusieurs années le Groupement d'Intérêt Public du Grand Prix de Formule 1 et ont également soutenu la création d'un pôle d'activités économiques autour de cet événement. Le Var accueille désormais un foisonnement d'entreprises liées aux sports mécaniques et aux véhicules innovants autour du prestigieux circuit « Paul Ricard » du Castelet mitoyen du parc d'activités de Signes.

- le Vaucluse et le Var sont dans une situation intermédiaire, avec toutefois une rareté de grands espaces disponibles.
- enfin la question se pose également différemment selon qu'on se situe dans des zones excentrées, en proche périphérie des villes ou en cœur de ville (dernier kilomètre).

La question des friches et du renouvellement urbain est d'actualité dans tous les territoires, tout comme la difficulté et la complexité croissante de la poursuite des extensions de zones logistiques ou de la création de nouvelles zones logistiques (cf. arrivée de nouveaux décrets ZAN...). Le sujet est complexe à tous les niveaux, même si la Métropole d'Aix-Marseille-Provence tend par exemple à se doter d'outils en la matière (comme le projet d'élaborer un schéma directeur de la logistique), les autres territoires étant moins bien pourvus dans ce domaine.



Marseille, la friche industrielle de COFRAPEX

## 2.1 | Les constats / contraintes

Les contraintes pour l'activité logistique ont été largement soulignées :

- La rareté et la cherté du foncier disponible (particulièrement dans le Var et les Alpes-Maritimes).
- La non-disponibilité de grandes surfaces et la difficulté voire l'impossibilité à conduire des extensions de zone aujourd'hui notamment en zones naturelles et agricoles (cf. Vaucluse).
- Les nuisances éventuelles, les risques (PPR), l'image négative et les incompatibilités de la logistique avec certaines activités en zone dense.
- Les entreprises implantées en plateformes logistiques et les zones d'activités économiques acceptant de la logistique et des activités associées (transports, flux de marchandises) sont parfois soumises à des réglementations (ICPE) contraignantes.
- Les concurrences de vocations (commerce de gros, logement en zone dense) et la propension des collectivités à préférer des zones d'activité mixtes, avec activités tertiaires de bureau en zone dense.

Sur le plan technique, ont été soulignées les difficultés à requalifier les friches industrielles (surface adaptée, prix et coût de la réhabilitation, contraintes techniques du rehaussement). Et de façon plus générale, la complexité et la difficulté de plus en plus grande à faire aboutir des projets logistiques.

Dans le département des Alpes-Maritimes, il a notamment été souligné que les prix auxquels louent les opérateurs sont chers, contrairement à d'autres territoires. La conséquence directe est l'absence de friches pouvant être valorisées en site logistique, qui sont plutôt au profit d'une « économie » tournée vers le bureau, l'artisanat ou l'industrie à forte valeur ajoutée, qui évincent ainsi tout projet logistique.

Enfin, a été souligné le manque de performance de l'échelle communale (PLU), insuffisante pour coïncider avec la portée des enjeux liés à la logistique.

## 2.2 | Les recommandations

### 2.1.1 | Enjeu n°1 : Trouver du foncier pour la logistique

La priorité doit aller à la **reconquête de friches ou au renouvellement urbain dans les zones d'activités existantes**. En effet, non seulement le foncier devient une denrée rare, mais la ressource foncière doit être aujourd'hui optimisée. De façon générale, il faut limiter les projets en extension, qui vont de toute façon être de plus en plus difficiles à conduire (cf. remarques édictées sur le Vaucluse).

Il faut également **développer la connaissance et l'observation foncière**, en particulier en ce qui concerne les friches, de même qu'étudier les dépôts de permis de construire. Il faut aussi recenser l'ensemble du foncier disponible, notamment à l'échelle régionale ; des outils existent déjà qu'il s'agit de mieux mobiliser : observatoire du foncier économique, fichiers Sitadel, etc...

Il s'agit également (cf. Bouches-du-Rhône/ Var – Alpes-Maritimes) de **relocaliser une partie des activités logistiques en zone dense** (quitte à ce qu'elles soient regroupées dans des espaces dédiés), des activités qui seront par ailleurs plus accessibles au personnel. Comme ces activités peuvent néanmoins présenter un certain degré d'incompatibilité, il faut y privilégier la logistique urbaine (petites surfaces, parfois inférieures à 500 m<sup>2</sup>), les fonctions de logistique à grande échelle ayant davantage vocation à se situer à l'extérieur des zones denses afin de limiter les nuisances et où il y a potentiellement du foncier disponible (cf. Var – Alpes-Maritimes).

Compte tenu de la rareté foncière, **les zones mixtes constituent une solution préférentielle pour accueillir de la logistique**. La plurifonctionnalité des zones d'activité doit être maintenue, car c'est l'assurance que le tissu économique puisse continuer à se développer en cas de départ de telle ou telle entreprise. Toutefois, accueillir de la logistique en zone mixte nécessite, soit de pouvoir y développer des espaces dédiés séparés, soit d'anticiper en amont les conflits d'usage à l'intérieur des zones d'activité.

Compte-tenu de **la rareté foncière et de l'absence de grandes surfaces disponibles** (cf. Vaucluse), même s'il peut y avoir de la surface cumulée, il s'agit également de bien « calibrer » le foncier logistique (la principale problématique de la logistique dans le bassin de vie d'Avignon) ou alors de bien programmer les cibles (PMI-PME).

Il est également possible de cibler les zones commerciales (représentant un fort potentiel pour localiser des activités logistiques plus particulièrement urbaines). Il y a également des enjeux autour de la mutualisation des espaces collectifs (bassin de rétention, restauration...) au sein des zones d'activité.

## 2.1.2 | Enjeu n° 2 : Mener des études prospectives sur les évolutions économiques et sociales

L'objectif est de mieux comprendre ces évolutions sociales, économiques et technologiques (e-commerce, ...) pour anticiper les besoins mais aussi l'évolution de l'immobilier logistique (entrepôts modulables, ...).

## 2.1.3 | Enjeu n° 3 : Mobiliser la planification et la réglementation :

Les implantations de projets logistiques n'étant pas «des cibles d'attractivité» privilégiées pour les collectivités, il s'agit alors de mettre en place des cadres réglementaires permettant de fixer des espaces en activité logistique. Il s'agit notamment de définir des zonages dans les PLU : ZAC, zonages spécifiques, et de trouver les formes d'encadrement et d'accompagnement nécessaires à la mobilisation rapide du foncier communal (référentiels fonciers, opérations d'aménagement, etc...).

## 2.1.4 | Enjeu n°4 : Mobiliser des ressources extérieures

Pour développer des projets logistiques, il est également possible de faire appel à des outils ressources.

Il existe notamment des ressources de niveau régional, en particulier l'EPF Paca, qui met en œuvre, pour le compte de l'Etat et des collectivités territoriales qui en ont la compétence, des stratégies foncières publiques. L'EPF PACA aide les collectivités à assurer la maîtrise foncière de leurs projets. Il est un accélérateur de projets capable de mobiliser des moyens d'acquisition, de portage et d'ingénierie foncière.

En matière de requalification et de stratégies de développement durable de zones d'activité, l'ARPE (Association Régionale Pour l'Environnement) peut également fournir son expertise.

Enfin pour l'aménagement, il est possible de faire appel à des aménageurs privés.

La fiscalité locale peut constituer également une ressource pour l'attractivité logistique. Au-delà des dispositifs de zones franches (ex : ZFU Saumay Séon), la fiscalité foncière peut être un levier pour attirer des entreprises logistiques (cf. notamment la Belgique), tout comme, dans un autre registre, la diminution des délais de constitution et d'instruction des dossiers d'autorisations administratives pour les entreprises logistiques.

## 2.1.5 | Enjeu n° 5 : identifier les bonnes pratiques

A l'instar des exemples identifiés dans le Var et les Alpes-Maritimes :

- Les Bréguières, pour la forte volonté politique qui a permis de faire aboutir ce projet,
- Monaco, pour l'expérience «Une Ville, Un Transporteur».

## 2.1.6 | Enjeu n°6 : le rôle de la Région

Comme cela a été souligné dans le cadre de l'atelier Var – Alpes-Maritimes, la question du foncier logistique doit mobiliser différentes échelles d'intervention.

Si le rôle des EPCI est essentiel sur le plan réglementaire et la conduite des projets, l'Etat et la Région doivent également porter une stratégie régionale, par exemple au travers d'un outil de type Schéma Régional de la Logistique, qui permettrait notamment de planifier des espaces régionaux dédiés pour les activités logistiques par exemple dans les ZAC.

## 3 | FRANGES ET SYNERGIES TERRITORIALES, LOGISTIQUE URBAINE

### 3.1 | Les franges territoriales

De façon générale, la coopération interterritoriale reste faible et à améliorer entre les différents territoires étudiés. C'est notamment pour quoi la nécessité d'une vision d'ensemble à travers l'action menée par la Région, notamment au sein du territoire « Var – Alpes-Maritimes » a été largement soulignée (cf. orientations et propositions).

Plusieurs territoires de frange sont toutefois apparus comme des espaces à enjeux en raison des synergies entre eux, en **particulier l'espace Sud Vaucluse / Nord Bouches-du-Rhône**. Les franges entre le Var et les Bouches-du-Rhône ont été évoquées dans une moindre mesure : si l'A8 n'est pas apparue comme un territoire de synergies potentielles à ce jour, **le projet de zone d'activité à Signes** a fait l'objet d'échange nourris en ateliers, compte tenu du positionnement de ce grand projet entre Toulon et Marseille. La fonction logistique y est toutefois peu développée pour le moment et l'accessibilité ne plaide pas en définitive en faveur d'une spécialisation logistique pour cette zone.

La notion de franges territoriales se décline par ailleurs selon qu'on désigne les franges **des départements** (Bouches-du-Rhône, Vaucluse, etc.) ou les **franges territoriales des EPCI** : AMP, Grand Avignon, etc. (sachant que les territoires institutionnels ne sont pas forcément les territoires pertinents du point de vue économique). La question est particulièrement prégnante pour Aix-Marseille-Provence et les Bouches-du-Rhône, où la problématique de franges territoriales est dédoublée : en effet, à l'intérieur des Bouches-du-Rhône, un des enjeux importants est la fusion envisagée entre la Métropole et le Département.

La zone de Saint-Martin de Crau est à ce jour entièrement intégrée dans la couronne logistique du GPMM, mais elle reste en dehors de la programmation de la Métropole. Arles reste institutionnellement en marge de la Métropole, mais l'enjeu de synergie entre le port fluvio-maritime d'Arles et le port de Marseille-Fos est fort et son intégration donnerait à Aix-Marseille-Provence une véritable dimension de métropole fluviale et rhodanienne. La connexion entre le Rhône et l'étang de Berre (évoquée notamment dans différents documents métropolitains, DIS système logistique et portuaire, SCOT et PDU) pourrait également faire l'objet d'une réflexion plus approfondie.

Le potentiel logistique du Nord-Ouest du département, territoire provençal par excellence, est encore peu pris en compte, malgré l'existence de liens forts entre les différents MIN, et notamment de Châteaurenard et de Cavaillon, avec le MIN de Marseille. L'intégration de ce territoire au sein de la Métropole fait par ailleurs débat au sein de l'intercommunalité de Terre de Provence.

Quant aux franges du département des Bouches-du-Rhône, la coopération avec les départements voisins sur le thème des franges territoriales apparaît peu développée, à fortiori dans le domaine de la logistique.

Dans ce domaine, la concentration des principales fonctions logistiques régionales en son sein (et la construction récente de la Métropole) expliquerait semble-t-il que la métropole AMP et le département ne s'y soient pas intéressés jusqu'à récemment.

Toutefois la Métropole AMP a entrepris depuis cette année une réflexion globale sur ses territoires voisins<sup>7</sup>. L'Agam a également réalisé plusieurs publications/travaux sur le couloir rhodanien et dans le cadre de l'action de la DIMERS. Le GPMM et la Métropole se sont également largement inscrits dans cette dernière et participent également à Medlink<sup>8</sup>. Cette vision supra-territoriale est donc actuellement en construction, avec une prise de conscience des interdépendances de la métropole avec les territoires adjacents.

Les coopérations avec le Vaucluse sont encore peu développées dans le domaine de la logistique, notamment alimentaire, mais aussi en matière de report modal ferroviaire et fluvial (et encore moins avec le Gard), malgré les enjeux très forts relevés dans le Nord-Ouest du département des Bouches-du-Rhône (cf. voir zoom ci-après). Elles sont également peu développées avec le Var, malgré l'intérêt de la Métropole AMP pour les développements futurs de la zone d'activité de Signes.

Pourtant, la thématique des franges revêt un grand intérêt pour le rayonnement de ce territoire. La problématique du couloir rhodanien (cf. DIMERS) est indissociable du rayonnement de la Métropole AMP et du port de Marseille Fos, dont Avignon et Nîmes constituent des avant-postes. Outre l'enjeu portuaire, de nombreuses thématiques logistiques se prêtent à une approche interterritoriale et notamment celles de la logistique agro-alimentaire et du report modal. Les territoires entre Avignon et Nîmes, (et au-delà Sète-Montpellier) ainsi que le Nord du département des Bouches-du-Rhône et Arles, devraient être des espaces de coopération privilégiés avec le Gard et le Vaucluse et leurs villes centres.

De même, la coopération entre AMP et l'agglomération toulonnaise devrait être renforcée ; la ZA de Signes pouvant par ailleurs accueillir les développements conjoints de Toulon et de Marseille. Enfin la question des coopérations entre le port de Marseille Fos et de Toulon La Seyne est encore balbutiante, malgré la proposition de création d'un GIE des ports de la façade méditerranéenne par la DIMERS.

**Le territoire du Vaucluse**, où la fonction logistique est importante, **développe également une vision supra-territoriale**, en se revendiquant d'un territoire plus vaste, celui de la **Grande Provence**, en lien également avec les réflexions de la DIMERS, qui intègre notamment l'Est du Gard, mais aussi le Nord et l'Ouest des Bouches-du-Rhône (Arles, Saint Martin de Crau). Il y a d'autre part une problématique évidente de franges logistiques pour le Vaucluse, tant au Sud (espace Nord Bouches-du-Rhône / Sud Vaucluse), qu'à l'Ouest (Est Gard) qu'au Nord (Sud Drôme / Nord Vaucluse). Cette problématique a d'ailleurs été largement prise en compte par l'AURAV dans sa présentation conformément aux spécificités du territoire et aux stratégies territoriales mises en œuvre par le département et le Grand Avignon.

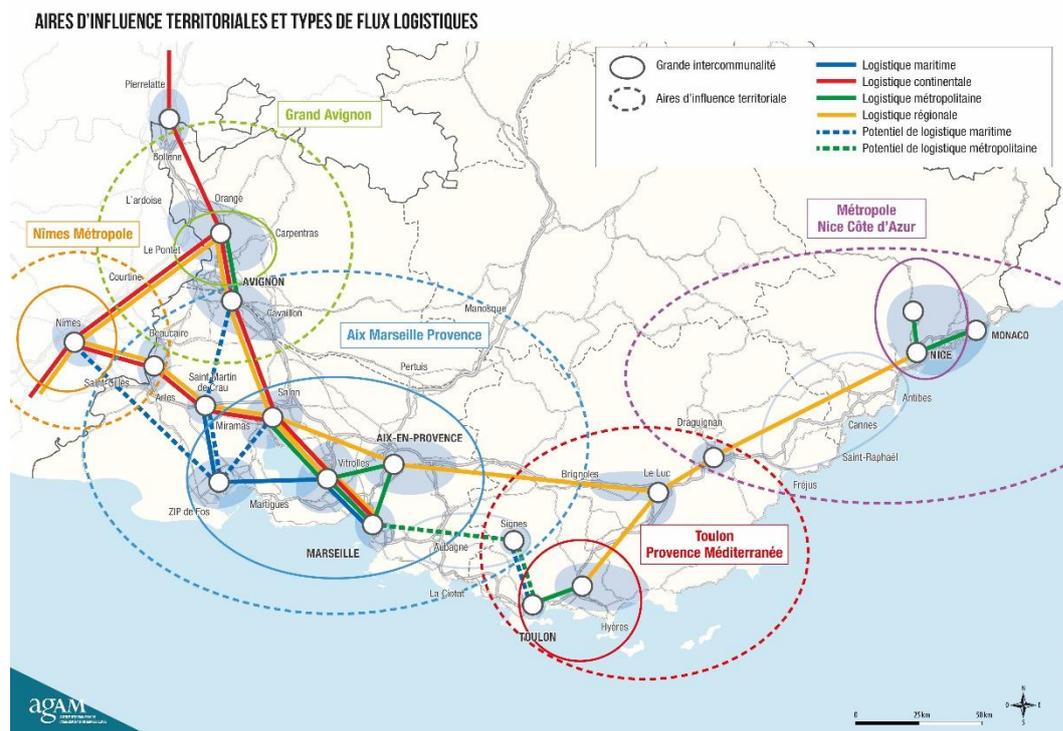
**Le territoire Var – Alpes-Maritimes** apparaît peu concerné par la problématique des « franges logistiques », en tout cas à cette échelle (hors de la question du devenir de la zone de Signes). Ce qui ne signifie pas qu'il n'y ait pas une problématique de synergies territoriales avec les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse, particulièrement pour la logistique régionale.

---

<sup>7</sup> Un cahier introductif « Interactions, synergies, liens... ce qui relie la Métropole aux territoires voisins » est en préparation.

<sup>8</sup> Medlink : les ports maritimes et fluviaux localisés sur l'axe Méditerranée Rhône Saône (Port de Marseille-Fos, Port de Sète, Port de Toulon, Port d'Arles, Port d'Avignon le Pontet concernant le périmètre du delta) ainsi que les gestionnaires, les opérateurs privés et les développeurs d'infrastructures se sont regroupés en une bannière commune. Ils constituent la première entité fluvio-portuaire française visant à structurer une offre de services pour coordonner et optimiser l'offre logistique et de transport massifiée pour les flux nationaux et internationaux.

La diminution de sa dépendance du point de vue logistique à l'égard des Bouches-du-Rhône et (dans une moindre mesure) du Vaucluse devrait constituer à cet égard, un fort enjeu de réflexion pour ce territoire.



Toutefois, il en va tout autrement si l'on regarde les franges orientales du territoire : avec, d'une part, l'existence de liens logistiques car le Parc d'Activités Logistiques au Nord de Nice constitue la « base arrière » de la Principauté de Monaco, et d'autre part, la problématique transfrontalière avec l'Italie, où le transit de poids lourds constitue un fort enjeu.

### 3.2 | Franges territoriales, les enseignements des ateliers

Sur la question des **franges territoriales et des « effets » frontières**, l'atelier Bouches du Rhône a préconisé des logiques de maillage plutôt que de synergies à mettre en œuvre (complémentarités des acteurs / des logistiques / chaîne-produit complet), la nécessité d'une plus grande coordination publique (planification–politique-acteurs) et enfin la nécessité de distinguer les « frontières » des acteurs économiques et les frontières administratives.

Dans le Vaucluse, l'atelier a abordé les questions de franges territoriales, à partir du cas de la communauté d'agglomération « Terre de Provence », située au Nord-Ouest des Bouches-du-Rhône, et contiguë au territoire du Grand Avignon et au département du Vaucluse.

Dans le Var et les Alpes-Maritimes, la question des franges territoriales a été peu évoquée, hors le cas de Signes.

#### *Terre de Provence / étude de cas : « franges territoriales »*

- Ce territoire est à la fois très tourné vers les Bouches-du-Rhône (rôle de distribution sur Marseille et Aix, forte complémentarité avec le MIN des Arnavaux, et aussi en lien avec Arles) mais il dépend aussi du Vaucluse pour les infrastructures de transport (cas du chantier multimodal et de l'A7 par exemple).

Il est également particulièrement concerné par les problèmes de saturation routière et de report des projets d'infrastructures routières dans le Sud Vaucluse (carrefour de Bompas, LEO pour ne citer que ces exemples).

- Le MIN de Chateaurenard est l'outil majeur du territoire du point de vue de la logistique alimentaire (18 ha).
- Le potentiel logistique du secteur est important, notamment en lien avec la présence du MIN de Chateaurenard, mais souvent sous-évalué (7 zones à dominante logistique, soit 286 ha hors MIN). Outre la forte présence d'entreprises de transport, on y trouve de nombreuses entreprises liées à la logistique alimentaire (centrales d'achat, transport, négoce, agro-alimentaire, distribution alimentaire, etc.). Plusieurs investissements logistiques y ont été réalisés ces dernières années comme par exemple la plateforme logistique de Biocoop à Noves en 2018, sur 30 000 m<sup>2</sup>, ou encore la plateforme logistique d'ID Logistics qui s'est implantée dans la zone du Sagnon (35 Ha) à Graveson en 2010.
- Le territoire a été particulièrement concerné par le débat entre les partisans du rattachement à la Métropole AMP et les élus hostiles à ce rattachement (présidence de l'agglomération), conformément à l'identité très spécifique de ce territoire charnière entre terres irrédentes ou au contraire porte d'entrée et « grenier » de la Métropole AMP.
- Enfin, il faut noter que le territoire « Terre de Provence-Grand Avignon » a fait l'objet d'un atelier des territoires intitulé « l'économie agricole au service de la mise en cohérence des territoires » sous l'égide de la DREAL, de la DDTM des Bouches du Rhône et de la DDT du Vaucluse en 2016-2017.

### 3.2.1 | Le positionnement du MIN de Chateaurenard

Il y a **23 Marchés d'Intérêt National (MIN) en France**, de différents types : de production et de distribution. Le MIN de Chateaurenard est un MIN de production. Ceux d'Avignon et de Marseille sont des MIN de distribution alimentaire.

Le MIN de Châteaurenard est un lieu de massification important dans les Bouches-du-Rhône en matière de logistique alimentaire à différentes échelles : grands flux (60% des flux à destination de la France, 10% pour l'export) et distribution régionale.

Il se situe au cœur d'un bassin de production agricole (+ de 1 000 producteurs) assez considérable qui connaît une forte concentration de centrales d'achat (60% des centrales d'achat alimentaires des Bouches-du-Rhône).

Du point de vue régional, l'activité du MIN de Chateaurenard (10<sup>ème</sup> MIN de France) est complémentaire de celle du MIN de Marseille, dont il constitue un débouché important (massification à Châteaurenard, distribution finale au MIN des Arnavaux). Il est également en lien avec la grande distribution et ses entrepôts dans les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse, notamment les plateformes de cross docking de Cavaillon, ou encore Easydis à Aix et Logidis à Salon.

Châteaurenard est davantage spécialisé dans les produits français, mais a vocation à devenir un hub agro-alimentaire international. Notamment en captant les flux de l'hinterland du port de Marseille-Fos, particulièrement ceux des fruits et légumes en provenance d'Israël et du Maroc. Il est en relation avec différents groupes de distribution internationaux en matière de fruits comme la compagnie fruitière (dont le siège social est aux Arnavaux à Marseille).

**Le territoire « Terre de Provence »** compte également un certain nombre de murisseries sur son territoire (fruits tropicaux) pour le compte de ses différents

groupes. Une société comme Méhadrin (Israël) présente à Châteaurenard alimente par ailleurs directement Rungis par la voie ferrée Valenton-Avignon. Un grand nombre de camions sont ainsi écartés de l'A7.

Les entreprises de distribution de fruits et légumes veulent toutes s'implanter à Châteaurenard. Plus ces entreprises en sont éloignées, plus leurs coûts logistiques sont élevés, du fait de leur éloignement du MIN, de même que du proche chantier de transport combiné de Champfleury.

En définitive, le MIN de Châteaurenard constitue un grenier et une porte d'entrée pour le territoire des Bouches-du-Rhône (avec un triptyque agriculture / agro-alimentaire / produits finis).

### 3.2.2 | Le projet de nouveau MIN

**Le projet de nouveau MIN** (plus de 130 000 m<sup>2</sup> de nouvelles installations à l'horizon 2021) développe un objectif de création de 1600 emplois directs (contre 300 actuellement). Un cluster a été créé autour du projet du MIN regroupant plus de 100 adhérents et réunissant de 10 à 12% des entreprises locales, dont la compagnie fruitière et intégrant la SEMMARIS (Rungis).

Un bureau d'études spécialisé a été missionné et un comité de pilotage constitué, composé de l'État (Préfecture et Direction des Territoires), la Région, le Département, Terre de Provence Agglomération, la Mairie de Châteaurenard, la CCI du Pays d'Arles, des représentants des agriculteurs locaux et la DRAAF PACA. Le projet bénéficie également de subventions (dont l'agglomération de « Terre de Provence », la Région, le Département)<sup>9</sup>.

La communication a été assurée, notamment via un travail avec Provence Promotion, et une participation à différents salons à Berlin, à Madrid, etc. Une société publique « SPL Grand marché de Provence » a été créée.

Le projet comprendra 3 espaces différenciés : un « cœur » de MIN de 35ha, un pôle logistique de 10 000 m<sup>2</sup>, et un pôle bio sur la commune de Noves.

Un pôle logistique sera également créé dans le cadre du projet de nouveau MIN et localisé sur la ZI des Iscles. Il est notamment prévu :

- le regroupement des transporteurs,
- la création de boxes,
- la construction d'entrepôts frigorifiques,
- la création d'un centre de vie de 600 m<sup>2</sup> avec bureaux et salles de réunion.

### 3.2.3 | Intermodalité et accessibilité

**Avec le chantier combiné rail-route de Champfleury**, le MIN dispose d'un outil multimodal essentiel (40% des flux de Champfleury sont des flux de fruits et légumes). Mais l'amélioration de la desserte routière pour les pré et post acheminements n'en reste pas moins un enjeu important, avec en particulier l'enjeu d'amélioration de la circulation à Bompas et la reprise du projet de la LEO.

**Le chantier de transport combiné voisin de CléSud à Miramas**, qui monte en puissance, a pareillement été évoqué comme une alternative possible si la modernisation du terminal de Champfleury n'allait pas à son terme. Toutefois, les marchés et chalandises de Champfleury et de CléSud sont aujourd'hui très différents.

**La fin du train Perpignan-Rungis** pourrait ouvrir par ailleurs des perspectives nouvelles pour Champfleury. Le MIN de Saint-Charles de Perpignan est le premier hub de l'import-export de fruits et légumes en France.

---

<sup>9</sup> A hauteur de 28 millions d'euros pour le Département et 20 millions d'euros pour la région PACA ;

Pour certains acteurs locaux, l'arrêt de la ligne Perpignan-Rungis pourrait le cas échéant constituer une opportunité pour le chantier de transport combiné d'Avignon, à partir duquel pourrait s'organiser la massification du fret ferroviaire pour les fruits et légumes du Sud de la France, même si la route demeure à ce jour la principale alternative.

Pour le directeur du MIN, les priorités d'investissement pour le secteur dans les années à venir devraient donc être :

- L'échangeur de Bompas (80 000 camions sur le pont de Bompas)<sup>10</sup>,
- La LEO,
- Le chantier de transport combiné rail-route de Champfleury.



Le MIN de Chateaufort

### 3.3 | Les synergies territoriales

Au sein de **la Métropole AMP**, la prise en compte du «système logistique métropolitain» a progressé en matière d'analyse des différentes fonctions logistiques du territoire (cf. DIS logistique) et de planification, avec l'élaboration prochaine d'un schéma directeur de la logistique. Toutefois, les synergies territoriales doivent encore être renforcées au sein même du territoire métropolitain : signature d'une charte-port-métropole (la charte ville-port ne concerne que les bassins Est du GPMM), stratégies globales en matière de fret ferroviaire et de foncier logistique, etc.

Ainsi dans le domaine du fret ferroviaire, la cohérence entre les différents projets de restructuration de chantiers de transport combiné dans la métropole (CléSud, Mourepiane, Fos) doit par exemple être renforcée, plutôt que d'aborder chaque projet séparément.

**Dans le Vaucluse**, la problématique logistique est très présente même si ce sujet n'a pas encore émergé comme une priorité à l'échelle départementale et de l'agglomération d'Avignon.

---

<sup>10</sup> L'amélioration du système d'échanges du carrefour de Bompas est à l'étude depuis plusieurs années. La configuration de ce carrefour n'est pas adaptée à l'importance des trafics, supérieurs à 10 000 véhicules par jour toutes branches confondues, qui engendrent d'importantes perturbations aux heures de pointe dans ce secteur.

Les zones logistiques émergent encore trop souvent au gré des opportunités foncières. Les fonctions importantes dans le domaine de la logistique dans le Vaucluse militeraient en faveur d'une plus forte prise en compte de la logistique et des enjeux de sa planification. Un schéma directeur de la logistique (comme à Montpellier et sur AMP) pourrait également constituer un bon outil pour cela.

**Le Territoire Var – Alpes-Maritimes** n'est pas un territoire majeur du point de vue des fonctions logistiques, mais la logistique n'en est pas moins prégnante compte tenu de la densité démographique des territoires urbains littoraux à desservir. Quelques pôles logistiques sont à prendre en considération :

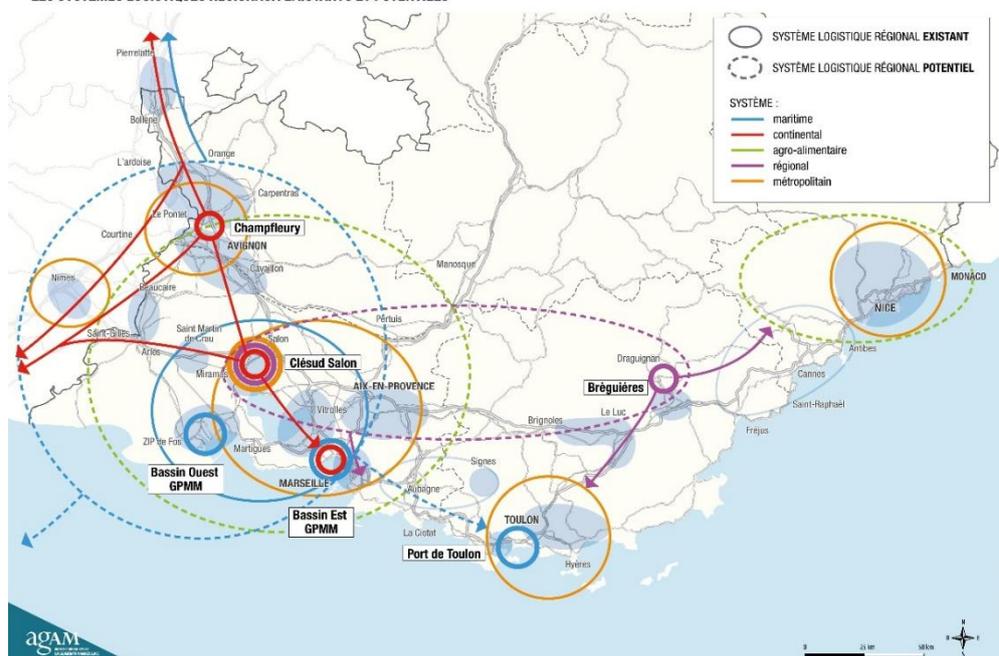
- présence du 1<sup>er</sup> aéroport de Provence (Nice) et des fonctions logistiques de fret express liées,
- potentiel fret du port de Toulon en forte augmentation ces dernières années, vers la Corse et la Turquie, malgré un coup d'arrêt récent, avec le départ à Sète de l'armateur (DFDS) qui opérait le fret en provenance de la Turquie.
- l'activité du port de Nice est par ailleurs essentiellement tournée vers les passagers (hors un trafic résiduel de ciment).

Mais l'élément majeur du point de vue des synergies entre le Var et les Alpes-Maritimes est sans doute la consolidation de **la zone logistique des Bréguières aux Arcs**, dont la zone de chalandise se situe à l'échelle de l'ensemble du territoire Var – Alpes-Maritimes. Commercialisée en totalité, cette zone est un succès, mais qui ne répond sans doute pas à l'ensemble des besoins du secteur.

Au-delà, les problématiques concernent **essentiellement l'échelle des grandes agglomérations** qui accueillent la majeure partie de la logistique d'approvisionnement (Métropole Nice Côte d'Azur et agglomération toulonnaise) et qui sont également le support de politiques territoriales d'aménagement.

Reste le rôle dévolu à l'axe A8, dont on a vu qu'il était le support d'importants flux de transit, avec les nuisances associées à ce type de trafics. Toutefois, celui-ci pourrait être également le support de synergies en matière de logistique régionale, des Bréguières à CléSud, en passant par le pays d'Aix-en-Provence. L'opportunité d'une ou 2 implantations logistiques nouvelles pourrait également être envisagée, dès lors qu'elles seraient judicieusement pensées, notamment pour réduire la dépendance de ce territoire à l'égard des Bouches du Rhône et du Vaucluse et desservir efficacement les agglomérations.

LES SYSTÈMES LOGISTIQUES RÉGIONAUX EXISTANTS ET POTENTIELS



## 3.4 | Synergies territoriales, le cas du territoire Var – Alpes-Maritimes

### 3.4.1 | Les constats

**Les synergies ne sont pas organisées à l'échelle de systèmes logistiques inter territoriaux.** Les logiques individuelles d'opérateurs et les logiques d'opportunités dominent. Pour les acteurs privés, qui sont en concurrence, ce sont des logiques de maillage territorial propre à chaque entreprise ou groupe qui sont à l'œuvre. Les territoires « jouent » également des stratégies « individuelles » et non de synergie et/ou de complémentarité, donc plutôt d'opportunités. Peu de territoires du Var et des Alpes-Maritimes souhaitent accueillir des activités logistiques.

D'autre part, nous sommes dans un contexte (surtout pour les Alpes-Maritimes) où les implantations de projets logistiques ne représentent pas « des cibles d'attractivité » pour les collectivités, alors que les opérateurs recherchent des sites : le territoire ne peut donc pas répondre immédiatement aux besoins en logistique sans une stratégie adaptée.

### 3.4.2 | Les recommandations

Pour développer les synergies territoriales, il faut s'appuyer sur :

- **Le rôle des EPCI**, qui disposent de moyens d'action, avec la nécessité d'une volonté politique forte pour organiser la logistique. « Il faut une volonté politique forte pour organiser la logistique ... qui s'organise d'abord au sein de chaque territoire (les EPCI) : à ce jour les enjeux locaux n'intègrent pas toujours les relations logistiques avec les voisins ou les longues distances ».
- **Le rôle des documents d'urbanisme et de planification** (comme par exemple le PLU métropolitain de MNCA) et l'adaptation des réglementations.
- ✓ Exemple de **solutions foncières dans le PLU métropolitain de MNCA**, qui préconise de réserver 15 hectares dont une partie dédiée à la logistique et d'équilibrer l'opération par du logement ; ces 15 ha sont fléchés au Sud de Lingostière, en anticipation, pour qu'à moyen terme (2025) la Métropole dispose d'une vraie zone logistique (en extension du PAL).
- ✓ Exemple de **l'adaptation de la réglementation des aires de livraisons et des zones à faibles émissions**, qui constituent un enjeu pour rendre plus « attractives » les zones logistiques, pour que chaque territoire puisse développer une offre, dans un contexte de contraintes environnementales et économiques croissantes, d'enjeux de réduction des GES, de coûts croissants des carburants, d'impératif de réduction des déplacements de camions, etc.
- ✓ Exemple de **l'adaptation des documents d'urbanisme (PLUM) et du zonage** pour permettre d'approvisionner la Métropole « au plus près » (et la rendre moins dépendante des zones logistiques extérieures).
- ✓ Exemple des Bréguières qui est trop éloignée pour certains types de livraisons (poste courrier, messagerie, etc.) représentant des problèmes de flux de camions de plus en plus nombreux, et qui ne répondent pas forcément aux enjeux actuels (besoins en livraisons rapides, montée du e-commerce, nécessité de diminuer la pollution et le nombre de kilomètres, taille et motorisation des véhicules, etc.).

- **L'anticipation des besoins et la capacité à se saisir d'une opportunité foncière** (potentiel ad hoc) :
- ✓ **Exemple des Bréguières** (10 ans), une zone dédiée entièrement à la logistique (avec la zone commerciale adjacente). Un appel d'offre a permis d'encadrer le projet et maîtriser son « intégration » (économique et environnementale) ; pour les Bréguières, la DUP en 2006 s'est appuyée sur une **volonté politique forte de la Dracénie** et une « vision » du devenir d'un site à fort potentiel (Axe A8, terrain adapté...), y compris sur le plan de sa desserte ferroviaire (restée malgré tout à ce jour non utilisée).
- **Les besoins de mise en adéquation** entre l'action foncière, les besoins des opérateurs/clients de plateformes et les nouvelles demandes, spécialement de logistique urbaine :
- ✓ **Besoins d'adapter l'aménagement et la réglementation** en fonction de nouvelles demandes, telles que messagerie, petits flux, intégration de la logistique dans des parcs d'activités ou besoins **croissants** de logistique urbaine nécessite de développer des sites logistiques en espaces contraints (zone urbaine, foncier cher, etc.), comme à Cannes-Antibes.
- **La nécessité d'une offre disponible organisée et visible...** dans un contexte où les sites qui disposent encore d'offre sont peu nombreux alors qu'il existe une forte demande des entreprises/logisticiens sur les départements des Alpes-Maritimes et du Var.
- **L'intervention nécessaire de la Région** : il est proposé par les participants que la Région se dote d'un Schéma Régional de la Logistique qui permettrait aux acteurs (gestionnaires de plateformes, promoteurs d'espaces logistiques, opérateurs, etc.) de s'inscrire dans un système organisé de la logistique régionale. Il n'existe pas encore de document de cadrage régional qui permettrait d'anticiper les localisations préférentielles ou les sites à enjeux (dédiés) à cette échelle et de limiter ainsi les logiques d'opportunités générant : concurrence des territoires, éparpillement des localisations, logique non coordonnée de territoires plus ou moins favorables à l'accueil de la logistique, logique d'éviction d'activités logistiques, etc.

## 3.5 | La logistique urbaine

Le thème de la logistique urbaine monte en puissance dans les grandes agglomérations de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ainsi Aix-Marseille-Provence a créé en 2018 un « service marchandises et logistique urbaine », qui gère l'action de la Métropole dans ce domaine. Elle a également ratifié en décembre 2019 son PDU avec un volet logistique urbaine. Cette préoccupation existe également au sein de la Métropole Nice-Côte d'Azur, dont le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUM) tient également lieu de PDU, avec notamment un Plan de Déplacements des Marchandises en cours d'élaboration.

### 3.5.1 | Logistique urbaine, le cas d'Aix-Marseille-Provence

#### **Différents enjeux ont été soulignés :**

- La réduction des distances (dernier km), du temps d'approche (moins de km et moins de PL), l'enjeu de proximité avec la ville dense pour la logistique urbaine (les Pennes Mirabeau plutôt que Vitrolles, Lingostière plutôt que Le Broc),
- La pratique des stockages réduits (flux tendus),

- La taille des espaces logistiques (surfaces inférieures à 5 000 m<sup>2</sup>, voire moins de 500 m<sup>2</sup> pour les espaces logistiques de proximité).
- L'importance du coût de transport pour le dernier km,
- L'enjeu de la sécurité des sites.

#### Différentes actions ont été proposées :

- La réservation de surfaces dédiées à la logistique accessibles (document d'urbanisme),
- Pour Marseille, la reproduction de Sogaris / Arenc (propriétaire la métropole) sur le 11<sup>ème</sup> arrondissement (cf. Boulevard Urbain Sud à venir) et Aubagne, et le maillage du grand centre-ville en ELP (au sens large) pour la logistique de proximité,
- La réservation de surfaces en périphérie pour la messagerie, la distribution, et la revalorisation de l'image de la logistique (urbaine),
- La création de sas de livraison-multi-commerces (mutualisation) en boutique (hors horaires ouverture),
- L'anticipation des espaces de livraison hors voirie (cf. responsabilisation des commerçants).

Différentes ressources peuvent être mobilisées dans le cadre d'un leadership des collectivités locales :

- **La réglementation et la fiscalité** (pour favoriser les véhicules propres et adaptés (ZFE, ZTR, la mutualisation - CDU, etc.) et la professionnalisation des opérateurs de logistique urbaine,
- La recherche d'un engagement des acteurs privés (vertueux) (sous forme de charte du transport de marchandises, ...),
- Un renforcement de l'observation des dynamiques de marché / d'acteurs, une augmentation des connaissances (monitoring),
- La mutualisation / optimisation des espaces et des moyens,
- Des normes à faire évoluer en matière de cohabitation logement-économie (question d'une mixité verticale),
- La recherche de solutions technologiques pour diminuer les nuisances.



La plate-forme logistique urbaine de Marseille-Arenc située au cœur d'Euroméditerranée © Soaris

# Annexes : synthèse conclusive

## | INTERMODALITE/ACCESSIBILITE

### Développer le report modal pour diminuer les GES, la pollution, le bruit, la congestion routière

<b>Orientations</b>	Massifier et augmenter les volumes de fret ferroviaire pour la longue distance Développer les services de proximité Réexaminer les contributions d'attribution des sillons aux EF (équilibre voyageurs/fret) Abaisser les contraintes (ex : circulation la nuit)
<b>Planification</b>	Schéma régional de la logistique Schémas directeurs métropolitains de la logistique Mobilisation des PDU et plans locaux de mobilité Plans de mobilité de zones inter-entreprises voyageurs et fret obligatoires
<b>Règlementation</b>	Règlementation supplémentaire pour les zones périphériques (imposition d'une part modale ferroviaire, par exemple).
<b>Financements</b>	Aides financières aux entreprises utilisant le fer Prise en compte de la tarification, des aides, des exonérations et de la fiscalité
<b>Gouvernance</b>	Nécessité d'une véritable gouvernance et volonté politique Importance de mobiliser les entreprises Explorer les pistes de la mutualisation Valoriser l'outil des contrats de transition écologique
<b>Communication</b>	Vulgariser davantage les enjeux pour faciliter le changement de modèle économique et mieux évaluer les « coûts cachés » du système actuel
<b>Innovation</b>	Recherche de solutions technologiques pour diminuer les nuisances

### Développer le fret ferroviaire

<b>Orientations</b>	Renforcer les axes Nord Sud et littoral (rive gauche, rive droite et LN PCA) et développer les autoroutes ferroviaires Mailler le territoire par des chantiers de transport combiné Développer le fret ferroviaire courte distance (OPF) Réactiver-moderniser-crée des embranchements ferrés Réactiver des connexions et liaisons ferroviaires Recourir plus systématiquement aux partenariats public-privé
---------------------	--

### Développer le fret fluvial

<b>Orientations</b>	Assurer un développement coordonné et complémentaire des sites portuaires sur les 2 rives Apprécier le potentiel pour la distribution urbaine et les flux de matériaux et du BTP
<b>Planification</b>	S'appuyer sur le plan Rhône, Medlink,

### Améliorer les infrastructures routières

<b>Orientations</b>	Désengorger, améliorer et sécuriser les infrastructures routières Améliorer l'accessibilité routière et la signalisation des zones logistiques
---------------------	---

### Améliorer l'accessibilité des salariés aux zones logistiques

<b>Orientations</b>	Renforcer la desserte TC pour les salariés et développer des services privés de lignes de bus Moduler le versement transport avec une différenciation par zones Rendre les plans de mobilité de zones obligatoires
---------------------	--

### Optimiser le système logistique

<b>Orientations</b>	Optimiser les chaînes logistiques globales Optimiser le remplissage des poids lourds et des véhicules de livraison (y compris e-commerce)
---------------------	--

## Développer la logistique urbaine

<b>Orientations</b>	Déployer les véhicules propres et adaptés à la livraison urbaine
<b>Planification</b>	PDU et schémas directeurs de la logistique Plans de développement des stations GNV, bornes électriques, vélos-cargos
<b>Règlementation</b>	Adapter les réglementations dans les hyper-centres (ex : ZTR) et mettre en œuvre les ZFE
<b>Innovation</b>	Améliorer la performance des opérations de logistique urbaine grâce à la collecte et l'exploitation des données numériques Entrepôts automatisés Véhicules connectés, autonomes, drones...

## | FONCIER LOGISTIQUE

### Armature territoriale et synergies du foncier logistique

<b>Connaissance/Observation</b>	Développer la connaissance et l'observation foncière (s'appuyer sur fichiers Sitadel, Sud foncier éco, ...)
<b>Gouvernance</b>	S'appuyer sur les EPCI avec la nécessité d'une volonté politique forte pour développer la logistique Etablir une stratégie régionale portée par l'Etat et la Région
<b>Planification</b>	Au niveau des EPCI : SCOT, schémas de développement économique, schémas directeurs de la logistique (EPCI ou départements) Au niveau de la Région : schéma régional de la logistique avec espaces dédiés aux activités logistiques, logique de maillage plutôt que de synergies et coordination avec le SRADDET
<b>Action foncière</b>	Au niveau des EPCI, établir des documents de programmation foncière Au niveau de la Région : schéma foncier régional de développement économique, mobilisation de l'EPFR

### Franges territoriales

<b>Connaissance/Observation</b>	Développer la connaissance des systèmes logistiques infrarégionaux
<b>Gouvernance</b>	Renforcer la coopération interdépartementale et interterritoriale et coordonner en s'appuyant sur la Région
<b>Planification</b>	Identifier les espaces de franges à enjeux dans le cadre des SCOT et à l'échelle régionale Identifier les espaces pertinents pour les acteurs économiques (différents des territoires administratifs)

### Générer du foncier pour la logistique

<b>Connaissance/Observation</b>	Anticiper les besoins et mener des études prospectives sur les évolutions sociétales, économiques et de l'immobilier logistique Identifier et recenser les friches et enjeux de renouvellement des zones d'activité
<b>Planification</b>	Mettre en œuvre des référentiels fonciers
<b>Action foncière</b>	Reconquérir des friches et valoriser des zones d'activités existantes Relocaliser une partie des activités logistiques en zone dense Acquérir des espaces en zone mixte Calibrer justement le foncier logistique, cibler les zones commerciales et mutualiser les espaces collectifs

### Améliorer l'efficacité de l'action foncière

<b>Orientations</b>	Anticiper les besoins et la capacité à se saisir d'une opportunité foncière Trouver les formes d'encadrement et d'accompagnement nécessaires à la mobilisation rapide du foncier Mettre en adéquation l'action foncière, les besoins des opérateurs et les nouvelles demandes (logistique urbaine, e-commerce) Améliorer l'organisation et la visibilité de l'offre logistique Mobiliser la planification et la réglementation Mobiliser les ressources extérieures S'inspirer des bonnes pratiques (ex : Bréguières, Monaco...)
<b>Planification</b>	Définir des zonages adaptés dans les PLU (ZAC, zones spécifiques) avec mise en place des cadres réglementaires nécessaires

<b>Action foncière</b>	Référentiels fonciers, opérations d'aménagement, ... Fiscalité adaptée (ex : ZFU Saumaty Séon) Recours à des aménageurs privés et des opérateurs régionaux : EPF, ARPE ... Promouvoir les appels à projets
------------------------	---

## | LOGISTIQUE URBAINE (FONCIER)

<b>Planification</b>	Réservation de surfaces dédiées à la logistique accessibles (documents d'urbanisme) Réservation de surfaces en périphérie pour la messagerie, la distribution Maillage de la ville en hôtels logistiques (exemple : reproduction de Sogaris à l'Est de Marseille) Maillage des grands centres villes en ELP (au sens large) pour les expressistes Création de sas de livraison-multi-commerces (mutualisation) en boutique (hors horaires ouverture), Anticipation des espaces de livraison hors voirie (cf. responsabilisation commerces)
<b>Gouvernance</b>	Recherche d'un engagement vertueux des acteurs privés Charte des bonnes pratiques / cahier des Charges pour favoriser un changement des comportements (cf. bruit)
<b>Règlementation</b>	Normes à faire évoluer en matière de cohabitation logement-économie (mixité verticale)
<b>Organisation</b>	Mutualisation / optimisation des espaces et des moyens
<b>Connaissance / Observation</b>	Renforcement de l'observation des dynamiques de marché et des acteurs et monitoring
<b>Fiscalité</b>	Mise en œuvre de dispositifs innovants
<b>Communication</b>	Revalorisation de l'image de la logistique urbaine
<b>Innovation</b>	Innovation dans l'insertion urbaine des espaces logistiques (mixité fonctionnelle, ...)

## | SPECIFICITES DES BOUCHES DU RHONE

### Synergies

<b>Gouvernance</b>	Renforcer les synergies territoriales au sein de la Métropole AMP : charte port/métropole, fret ferroviaire et fluvial, foncier logistique, coordination entre services et acteurs
--------------------	--

### Franges

<b>Gouvernance</b>	Développer les coopérations entre AMP et ses voisins : Ouest du département (Saint Martin de Crau, terre de Provence, Arles, ...), Ouest BdR-Est Gard (axe fluvial), Nord BdR-Sud Vaucluse (logistique alimentaire), Ouest Var S'appuyer sur la région, la DIMERS, etc...
<b>Planification</b>	Intégrer la problématique des franges dans la planification métropolitaine Développer la coopération entre les PAT

### Fret ferroviaire

<b>Projets</b>	CléSud, Fos, Mourepiane, AF bassins est, P400, gabarit du tunnel, SPFF, ZSP
----------------	---

### Fret fluvial

<b>Planification</b>	Complémentarité entre les ports fluviaux de Fos et d'Arles
<b>Projets</b>	Projet à Arles

### Desserte routière

<b>Projets</b>	Fos Salon, contournement de Martigues-port de Bouc, contournement d'Arles
----------------	---

### Foncier

<b>Projets</b>	Nombreux projets de création et d'extension de zones d'activité
----------------	---

## | SPECIFICITES DU VAUCLUSE / COULOIR RHODANIEN

### Synergies

<b>Planification</b>	Mettre en œuvre un schéma directeur de la logistique pour le grand Avignon
----------------------	--

### Franges

<b>Gouvernance</b>	S'appuyer sur la gouvernance à l'échelle de la Grande Provence
--------------------	--

	Développer les coopérations du département avec les Bouches du Rhône, le Gard et la Drôme
<b>Fret ferroviaire</b>	
Projets	Modernisation du chantier TC de Champfleury (3 scénarios)
<b>Fret fluvial</b>	
Projets	Aménagement du port du Pontet
<b>Desserte routière</b>	
Projets	LEO, carrefour de Bompas et échangeur d'Orange

## | SPECIFICITES DU VAR / ALPES-MARITIMES

<b>Synergies</b>	
Gouvernance	Renforcer la coopération entre Var et Alpes-Maritimes
<b>Franges</b>	
Planification	Réduire la dépendance logistique à l'égard des Bouches du Rhône et du Vaucluse
<b>Fret ferroviaire</b>	
Projets	ITE Bréguières, connexion port de Toulon la Seyne
<b>Accessibilité des salariés des zones logistiques</b>	
Planification	Mise en œuvre de PDIE (Bréguières, PAL...)
<b>Foncier</b>	
Planification	Trouver des solutions pour le foncier logistique dans un contexte de pénurie foncière
Projets	Extension du PAL, déplacement du MIN de Nice



