

LOGISTIQUE ET TRANSPORT DE MARCHANDISES

PROJETS ET ACTIONS LOCALES À CONSIDÉRER DANS LE SRADDET

- Contribution du pôle sud Nouvelle Aquitaine -



SOMMAIRE

Préambule.....	3
Vers un espace logistique multimodal multisite compétitif connecté aux corridors internationaux.....	4
Développer les infrastructures ferroviaires nécessaires au maillage des plateformes et à l'utilisation des équipements existants	5
Investir pour rendre chacune des plateformes performantes et conforter leur complémentarité	6
Promouvoir Une offre de service optimisée et des conditions d'exploitation économiquement compétitives.....	9
Consolider un espace logistique dans le pôle Sud Nouvelle Aquitaine	10
Assurer les conditions de fonctionnement des sites logistiques et leur intégration urbaine	12
Conclusion	14
Ressources.....	15

PRÉAMBULE

La Région Nouvelle Aquitaine prépare l'élaboration du SRADDET dans la perspective de son approbation avant fin 2018. Les SRADDET fixent les orientations stratégiques et les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, de l'habitat, de gestion économe de l'espace, de désenclavement et d'amélioration de l'offre de services dans les territoires ruraux, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de prévention et de gestion des déchets. L'intégration de la logistique et du transport de marchandises au sein du futur SRADDET participe aux objectifs d'équilibre et de maîtrise de l'énergie pour la transition énergétique et le développement des territoires.



les acteurs du territoire Béarn, Pays Basque et Sud Landes souhaitent transmettre à la Région une note d'enjeux qui fait état des actions, des projets et des besoins identifiés à considérer dans le SRADDET.[...] visent à promouvoir un espace logistique cohérent

En lien avec les travaux engagés depuis quelques années en partenariat, les acteurs du territoire Béarn, Pays Basque et Sud Landes souhaitent transmettre à la Région une note d'enjeux qui fait état des actions, des projets et des besoins identifiés en matière d'organisation logistique et de transport de marchandises à considérer dans le SRADDET et à décliner dans les SCoT.

Ces actions visent à promouvoir un espace logistique cohérent et une organisation des transports de marchandises optimisée au service du développement économique et de l'aménagement durable du territoire Sud Aquitain. Elles ont pour objectif de développer une offre locale de transport multimodale coordonnée, performante et compétitive, connectée aux réseaux internationaux de communication. Elles nécessitent un soutien technico-financier de l'Europe, de l'Etat et de la Région.

Cette note d'enjeux se nourrit du schéma des plateformes et zones d'activités multimodales de portée régionale élaboré en 2015 avec la CERTA en lien avec l'AUDAP et en articulation avec la conférence nationale de la logistique. Elle intègre également les différentes démarches portées par l'agence d'urbanisme sur le sujet avec l'ensemble des acteurs (diagnostic territorial 2015, séminaire logistique « Ondres juillet 2015 », perspectives de développement/aménagement du CEF, accompagnement du SDA port de Bayonne, etc.). Cette démarche a permis de mettre en place une instance de dialogue et de partenariat ⁽¹⁾ (Sud Landes, Pays Basque, Béarn, territoires frontaliers) tel que le préconise le programme d'action national « France 2025 » pour le développement d'un espace logistique structuré. ■

(1) Participants : CCI Pays Basque-Béarn & 65, Agglomérations Pau Béarn Pyrénées, Pays Basque et Marsan, Communauté de communes du Seignanx et d'Oloron, Conseils départementaux 40-64, DREAL, Chemparc, DDTM, Port de Bayonne, AII5Hub, OFP Sud-Ouest, SMACEF, autorités de transport espagnoles...

VERS UN ESPACE LOGISTIQUE MULTIMODAL MULTISITE COMPÉTITIF CONNECTÉ AUX CORRIDORS INTERNATIONAUX

L'ensemble des actions, des projets et des besoins identifiés est lié au développement et à l'aménagement d'un espace logistique sud aquitain performant. Cet espace est constitué de différentes plateformes multimodales complémentaires existantes et en projet s'appuyant sur des équipements potentiellement partagés (ateliers de maintenance...). Il doit être raccordé efficacement au corridor Atlantique Européen, au port maritime de Bayonne, et à l'international, via potentiellement l'aéroport de PAU à plus long terme ou même avec la ligne ferroviaire de traversée des Pyrénées, complémentaire au corridor Atlantique vers Saragosse.

Cette perspective implique de considérer dans le SRADDET la consolidation d'un système logistique sud-ouest construit sur :

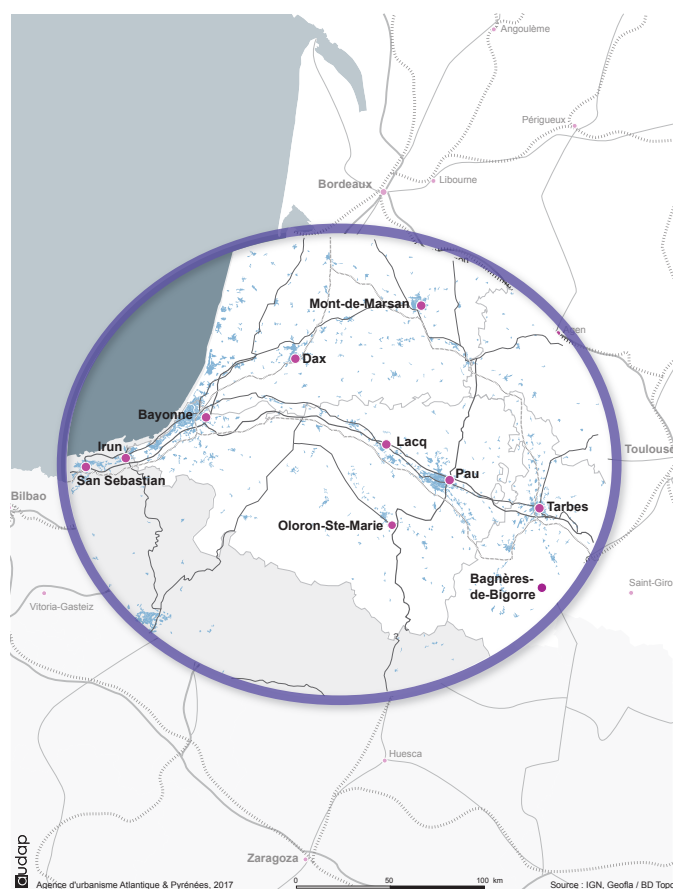
- la complétude du réseau d'infrastructures et équipements ferroviaires,
- la mise en performance de chacune des plateformes,
- le développement d'une offre de service de transport compétitive et attractive,
- l'intégration urbaine des plateformes et infrastructures ainsi que l'inscription de leurs conditions de développement dans les documents de planification et d'urbanisme

La performance du transport ferroviaire participe aussi du développement de l'hinterland du port de Bayonne. « Toute entreprise connectée au réseau ferroviaire est de fait en bord à quai maritime ». Dans le Sud Aquitain, l'offre logistique multimodale optimisée doit notamment permettre de répondre aux besoins de grandes filières économiques : bois & dérivés, céréales, agroalimentaire, chimie, matériaux de construction, logistique fournisseurs sidérurgie. L'aéroport de Pau répond à une autre logique davantage liée à l'activité militaire. Au-delà, le fret aérien n'a pas fait l'objet de définition d'une stratégie de développement particulière à l'exception du potentiel de transport d'animaux vivants selon la CCI Pau-Béarn mais sans que cette orientation ne soit partagée à ce jour. Des pistes pourraient être explorées en lien avec différents autres secteurs d'activités (aéronautique...).

Cette offre logistique doit également contribuer à une gestion optimisée du dernier kilomètre et des transports de marchandises en ville pour répondre à des besoins de plus en plus importants de bassins de consommation et de production en forte croissance, notamment sur l'agglomération littorale.

La sécurisation du réseau routier principal (ex : RN 134) participe également à l'intégration de la chaîne logistique pour la desserte des industriels et des activités économiques. ■

Le pôle Sud Nouvelle Aquitaine Béarn - Pays Basque - Sud Landes et territoires frontaliers



DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES NÉCESSAIRES AU MAILLAGE DES PLATEFORMES ET À L'UTILISATION DES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS

Afin de promouvoir/susciter auprès des entreprises l'usage des transports alternatifs à la route, il s'agit d'en assurer la faisabilité et la fiabilité. Il est pour cela nécessaire de travailler à la complétude et à la performance du réseau ferroviaire.

Compléter les barreaux ferroviaires manquants, réactiver les lignes capillaires

Finaliser l'axe international Saragosse/Pau comme axe complémentaire au corridor atlantique en rétablissant la liaison Canfranc/Bedous dans une logique de transport de marchandises vers Bayonne (port et CEF) et Dax/Bordeaux.

Réactiver la ligne Tarbes/Mont de Marsan, accompagner la montée en charge du trafic en lien avec l'utilisation des ITE le long de l'axe (silos Euralis, Vivadour, etc.), cette ligne pouvant être également une voie de délestage par rapport aux autres axes nord/sud.

Organiser la réhabilitation/création et la réouverture de voies sur les plateformes : Lacq, CEF, port de Bayonne, La-luque.

Sécuriser les infrastructures et renforcer leur performance

Assurer la performance et la robustesse de l'axe Atlantique constituant une infrastructure européenne de transport de fret et de voyageurs (sécurisation des abords et passages à niveau, modernisation de la signalisation, confortement de la plateforme) tout en maintenant les possibilités d'exploitation en lien avec les ITE. Conforter l'axe Bayonne/Puyoo (vétusté, voie unique) à l'instar de la modernisation Pau/Dax.

Connecter les entreprises et rendre accessibles les plateformes

Permettre l'utilisation des installations terminales embranchées par les entreprises (Euralis, Mesples, Lindt..., recensement à fiabiliser) en lien avec les services proposés de l'OFP Sud-Ouest. Organiser l'interface entre les plateformes.

Préserver/créer des espaces de manœuvre (cour de débord/marchandises) pour des activités de chargement et déchargement de wagons.

Compléter les connexions aux entreprises industrielles du port (silos de l'Adour...) et élaborer un plan global de réhabilitation et de maintenance des ITE et des voies internes pour les plateformes du bassin de Lacq.

Amener les industriels locaux à garantir des volumes à transporter, et pas seulement avec l'Espagne, et s'inscrire dans une perspective de report modal.

Maintenir/renforcer l'aide de la Région à l'utilisation, la remise en état ou la création d'ITE.

Poursuivre la recherche engagée d'aide auprès de l'Europe.

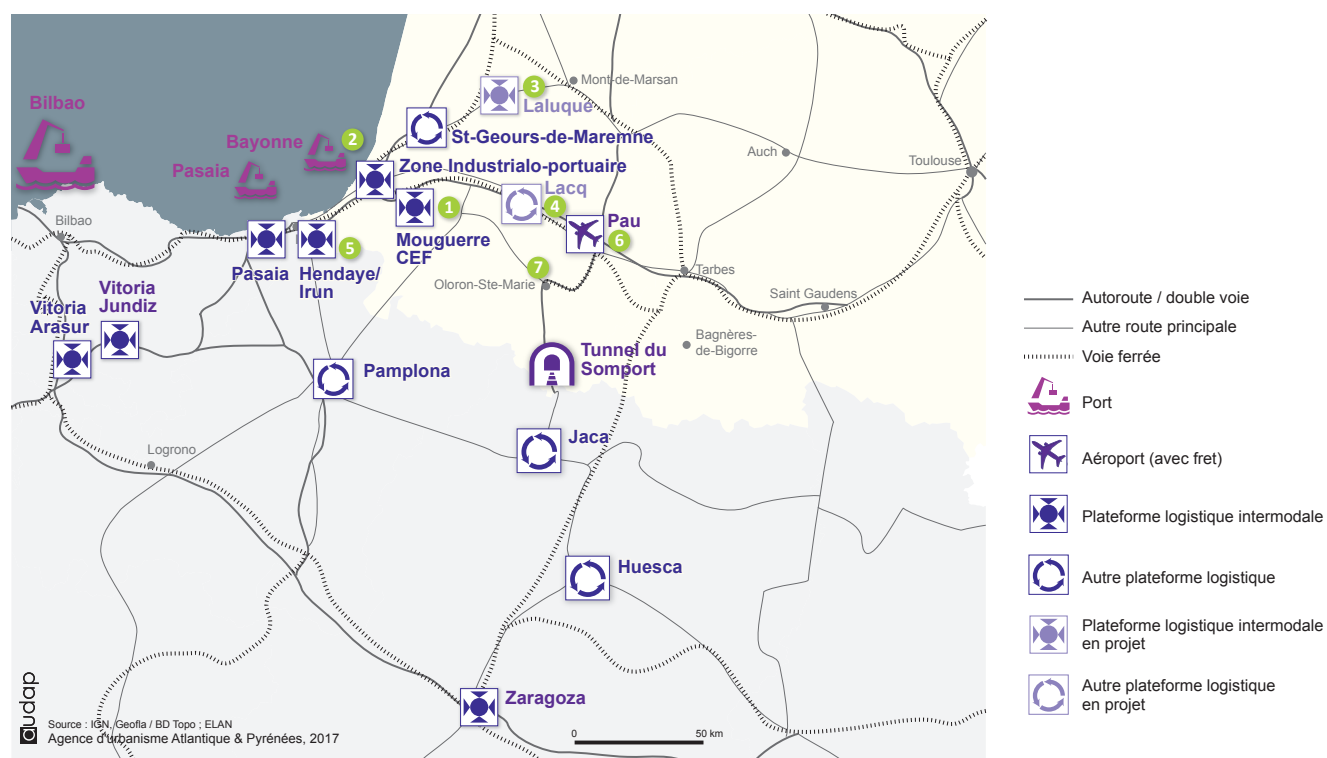
La plupart de ces interventions nécessitent une mobilisation de SNCF réseau dont dépendent de nombreux facteurs d'amélioration du trafic de fret ferroviaire (gestionnaire des infrastructures garant de leur performance). ■



Sécurisation du corridor ferroviaire européen atlantique

INVESTIR POUR RENDRE CHACUNE DES PLATEFORMES PERFORMANTES ET CONFORTER LEUR COMPLÉMENTARITÉ

Le pôle Sud Nouvelle Aquitaine dispose de nombreuses plateformes stratégiques existantes ou en projet qui participent de la construction d'un « espace logistique ». Ces plateformes sont complémentaires entre-elles de par la faible étendue de leurs zones de chalandise, les types de flux considérés (locaux, transit) et les natures de marchandises traitées (vrac conventionnel, caisses mobiles et conteneurs, autres). Afin de favoriser l'attractivité économique de cet « espace logistique » et développer les activités, en complément du maillage d'infrastructures notamment ferroviaires, il s'agit de conforter les aménagements et les équipements de chacune des plateformes pour assurer leur performance. « Susciter la demande par la performance de l'offre ».



- 1 Développer et aménager le Centre Européen de Fret de Mouguerre
- 2 Poursuivre la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Aménagement du port et renforcement des équipements
- 3 Porter le projet de création de plateforme multimodale de Lалуque
- 4 Développer la logistique multimodale sur la plateforme de Lacq
- 5 Anticiper la mutation possible de la plateforme d'Hendaye/Irun
- 6 Ne pas obérer la possibilité d'une plateforme logistique équine à l'aéroport de Pau
- 7 Vers la construction d'une zone logistique multimodale dans le Haut Béarn ?

36

le nombre de trains à gérer au CEF d'ici 2020, au regard des perspectives de croissance

25 000 UTI

le nombre de conteneurs / an qu'il est envisagé de traiter sur le port

1 Développer et aménager le Centre Européen de Fret de Mouguerre - Cf. focus projet

La plus grande plateforme multimodale du sud de la Nouvelle Aquitaine est aussi la dernière avant l'Espagne. Elle est la seule à pouvoir accueillir potentiellement des trains de 750 mètres :

- Une activité diversifiée orientée majoritairement sur du transport combiné ;
- Un doublement du nombre de trains/semaine d'ici 2020 (36 trains/semaine), mais une plateforme d'ores et déjà en limite de capacité impliquant des aménagements à court terme (électrification de tête de faisceau, prolongement de voie et quais, reprises d'ouvrages hydrauliques et accès...) ;
- Des équipements associés à l'activité ferroviaire à créer (station d'entretien) ainsi qu'à la modernisation des infrastructures (aiguillage...) ;
- Une politique foncière et d'aménagement à mettre en place pour garantir l'activité ferroviaire (réservations, déplacements de locaux, occupation temporaire...) ;
- Une optimisation des modalités de gestion/exploitation (traction, utilisation des voies de service, sécurité/contrôle marchandises),
- Un possible Appel à Manifestation d'Intérêt pour recueillir les « possibles » en termes d'aménagement et développement sur les espaces restants et l'étude d'une hypothèse d'autoroute ferroviaire.

2 Poursuivre la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Aménagement du port et renforcement des équipements

L'ensemble des acteurs concernés s'est accordé sur un schéma directeur d'aménagement qui est aujourd'hui dans une phase de mise en œuvre. Trois zones embranchées intégrant des principes d'organisation logistique différents :

- L'espace portuaire de Tarnos et la zone d'activités dédiée au développement de l'industrie dont l'enjeu porte sur l'utilisation des espaces bord à quai et la connexion des entreprises au fer et utilisation (silos Maisica, SETRADA / transport de véhicules...). La sécurisation du port implique de réaliser la voie de contournement du site industriel pour l'accès public aux plages ;
- Le secteur de Saint-Bernard et espaces en proximité de la gare dédiés à du stockage et logistique en lien avec les activités industrielles du port. Les aménagements visent à connecter les entreprises du port et disposer d'espaces de manœuvre (besoin de cour de débord pour les activités de l'OFPP – Des espaces réservés par SNCF réseau). Le SDA prévoit aussi des industries de transformation légère tournées vers les filières bois/biomasse, agroalimentaire et industries innovantes et plateforme BTP.
- Le secteur est un site privilégié d'implantation d'équipements ferroviaires : atelier de maintenance wagon créé,

perspective d'un atelier de maintenance locomotive pouvant servir à l'ensemble du bassin sud-ouest (alternative possible avec le CEF). Il s'agit de garantir, pour l'ensemble des opérateurs, la performance de l'utilisation de cet espace qui intègre les faisceaux de triage de Boucau ;

- La zone de Blancpignon est orientée vers une logistique de conteneurs (25 000 UTI/an) facilitée par la longueur de quai disponible et un tirant d'eau important pour l'accès des bateaux. Cette zone dispose également d'une connexion fer/mer grâce à son raccordement à la « voie du Soufre ». La zone de Saint-Bernard dans le cadre d'une vision s'inscrivant dans la durée, apparaît comme un complément possible à la zone de Blancpignon, zone qui est prioritairement fléchée pour la logistique et le conteneur dans le SDA..

Le développement de l'activité portuaire implique d'anticiper et de garantir des équipements et une offre de service de qualité pour susciter la demande. Par ailleurs, les possibilités de développement des « bases arrières » du port avec une approche par filière restent à définir tel que prévu dans le SDA. Il importe qu'une feuille de route logistique maritime puisse être précisée par la Région considérant les différents ports de la Nouvelle Aquitaine.

3 Porter le projet de création d'une plateforme multimodale sur Laluque

La création d'une petite plateforme rail-route à proximité de la base travaux de Laluque sur la VFU régionale de Tartas permettrait de répondre à un besoin et ainsi compléter le maillage sud-aquitain de sites logistiques multimodaux. Elle serait dédiée au traitement de vrac et dans une moindre mesure aux caisses mobiles en lien avec les activités industrielles locales, bois et produits de carrières notamment. D'autre part, l'usage des voies longues de la base travaux permettrait de consolider des trains jusqu'à 750 m en complément de l'activité de chantier rail-route. Enfin, les perspectives de volumes à traiter justifieraient la mise en place d'un service *in situ* en lien avec l'OFPP, portant sur une machine et le personnel dédié. La ZAC sera créée en 2018 et la plateforme en 2019.



La fonction multimodale du port de Bayonne

4 Développer la logistique multimodale sur la plateforme de Lacq

La connexion Saragosse/Pau par la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse doit permettre de repositionner la plateforme de Lacq dans un réseau international avec l'organisation de flux de marchandises vers le CEF et le Port de Bayonne ainsi que vers Dax et Bordeaux, mais également de l'autre côté vers Saragosse et son terminal maritime sur la méditerranée...

A Lacq, l'enjeu reste lié au stockage, l'approvisionnement et l'expédition de matières dangereuses nécessitant l'utilisation des infrastructures ferroviaires et plateformes existantes, notamment du CEF et du port de Bayonne. Il s'agit d'améliorer l'accessibilité au réseau ferroviaire et maritime.

Un des projets porte sur la constitution d'une zone logistique multimodale avec la modernisation des ITE et l'intensification des trafics de marchandises ferroviaires : création d'une plateforme de massification (Pardies/Nouguères) suite au départ d'entreprises pour le traitement de marchandises en wagons isolés en lien avec les activités des céréaliers, industriels agroalimentaires...

Le projet s'accompagne d'une politique volontariste d'acquisition de foncier par la CCLO et d'aides aux industriels. Par ailleurs, le stockage de transit de matières dangereuses dans cet espace ne pose pas de problème puisque l'infrastructure se situe en zone SEVESO.

5 Anticiper la mutation possible de la plateforme d'Hendaye/Irun ?

La perspective d'une connexion directe entre les réseaux ferroviaires français et espagnol par le biais de la réalisation d'un 3ème rail et des autres mesures nécessaires (signalisation...) supprimerait-elle les besoins de manœuvre de train entre Hendaye et Irun ? Dès lors, le Gouvernement basque espagnol envisage le déplacement de ses activités sur la plateforme de Lezo plus au sud. La vocation urbaine d'Hendaye ne devrait-elle pas être posée ?



Aménagement plateforme multimodale Pardies/Nouguères

6 Maintenir la logistique militaire – Étudier le potentiel de fret aérien / Positionnement par rapport à Saragosse

Si la priorité porte aujourd'hui sur le confortement de l'aéroport de Pau par le développement du trafic voyageur, en matière de transport de marchandises, le développement de l'activité logistique est principalement lié aux activités militaires (transport de troupes et matériel pour des opérations nationales et internationales). Ces activités induisent une économie non négligeable de maintenance et le développement des installations ainsi qu'un volume de fret lourd (transport hélicoptères et matériels) à forte valeur ajoutée.

Au-delà de l'activité militaire, les pistes restent à explorer en matière de logistique marchandises considérant que le transport aérien est réservé aux produits à forte valeur ajoutée, nécessitant un temps d'acheminement rapide, de préférence sur de longues distances. L'exploration pourrait ainsi concerner plusieurs secteurs comme l'aéronautique (pièces/sous-ensembles), l'agroalimentaire (frais/autres périssables à forte marge) ou le médical (médicaments) par exemple... La perspective de transport d'animaux vivants a été travaillée de longue date par la CCI avec la création d'un Poste d'Inspection Frontalier (PIF) mais cette orientation n'est pas d'actualité.

En outre, en termes de logistique, le développement de l'aéroport de Pau pourrait être évalué par rapport à sa fonction de relais/hub potentiel vis-à-vis de la plateforme de Saragosse, terminal multimodal adossé aux Pyrénées.

La possibilité de développer une filière dédiée à la déconstruction/recyclage d'avion en lien avec la plateforme de Saragosse est également évoquée par la CCI au regard des prévisions de marché (explosion de la flotte mondiale à renouveler). Les réflexions ont par contre souligné les faibles perspectives de développement du fret aérien à l'aéroport de Biarritz.

7 Vers la construction d'une zone logistique multimodale dans le Haut Béarn ?

La présence d'entreprises de rayonnement international (Messier, Lindt, Ogeu), l'existence d'ITE et d'un OFP, ainsi que la connexion Pau/Canfranc/Saragosse, invitent à étudier la possibilité de création d'une zone logistique multimodale, l'organisation de services, ainsi que les stratégies de localisation d'entreprises. L'évolution des approvisionnements de Lindt en cacao (port du Verdon puis Barcelone) permet d'émettre l'hypothèse d'un approvisionnement via le port de Bayonne et le train en lien avec l'OFP et l'aménagement d'un ITE à Oloron. L'ensemble des produits de matières premières génère aujourd'hui 8 à 10 poids lourds par jour.

La plateforme routière de Gurmençon assure la logistique de Messier dont les pièces détachées arrivent par voie aérienne depuis Marseille. La connexion avec la plateforme aéroportuaire de Saragosse peut-elle questionner cette organisation ?

L'acheminement de marchandises par train peut être également étudié pour les approvisionnements depuis la Chine et la Russie. ■

PROMOUVOIR UNE OFFRE DE SERVICE OPTIMISÉE ET DES CONDITIONS D'EXPLOITATION ÉCONOMIQUEMENT COMPÉTITIVES

En complément du nécessaire maillage ferroviaire et du renforcement de la performance de chacune des plateformes, la construction du système logistique sud-aquitain nécessite la mise en place de conditions d'exploitation et d'une offre de services attractive. Il s'agit de proposer un modèle économique compétitif aux chargeurs et acteurs de la chaîne logistique. Il est pour cela nécessaire d'harmoniser et de mutualiser les moyens existants.

1

Organiser les tractions ferroviaires et articuler les prestations pour une offre globale, lisible et coordonnée. Gérer les problèmes de surcoûts induits par la multiplicité des intervenants, des contrats et des règles d'accès aux plateformes (Lacq-Mourenx, CEF...);

2

Optimiser les conditions tarifaires proposées pour l'accès aux plateformes ;

3

Favoriser la coopération entre les opérateurs pour permettre d'optimiser la constitution de trains de marchandises et réduire les coûts de transport ;

4

Faire bénéficier le trafic entre le port de Bayonne et le bassin de Lacq d'un statut fiscal et douanier préférentiel » ;

5

Développer l'offre de service de transport de wagons isolés et favoriser les conditions de massification en soutenant les activités de l'OFP Sud-Ouest créées dans cette perspective. L'OFP Sud-Ouest a assuré en 2016 le transport de 100 000 tonnes de marchandises et se situe ainsi au-delà de ses prévisions de départ. Les besoins des industriels et les perspectives de développement sont importants (agriculture/maïs, bois, métallurgie...) soit autant de camions potentiellement reportés de la route vers le train.

6

Promouvoir auprès des industriels l'utilisation du fer et du maritime et soutenir leurs initiatives au sein d'instances de dialogue à développer avec les CCI ;

7

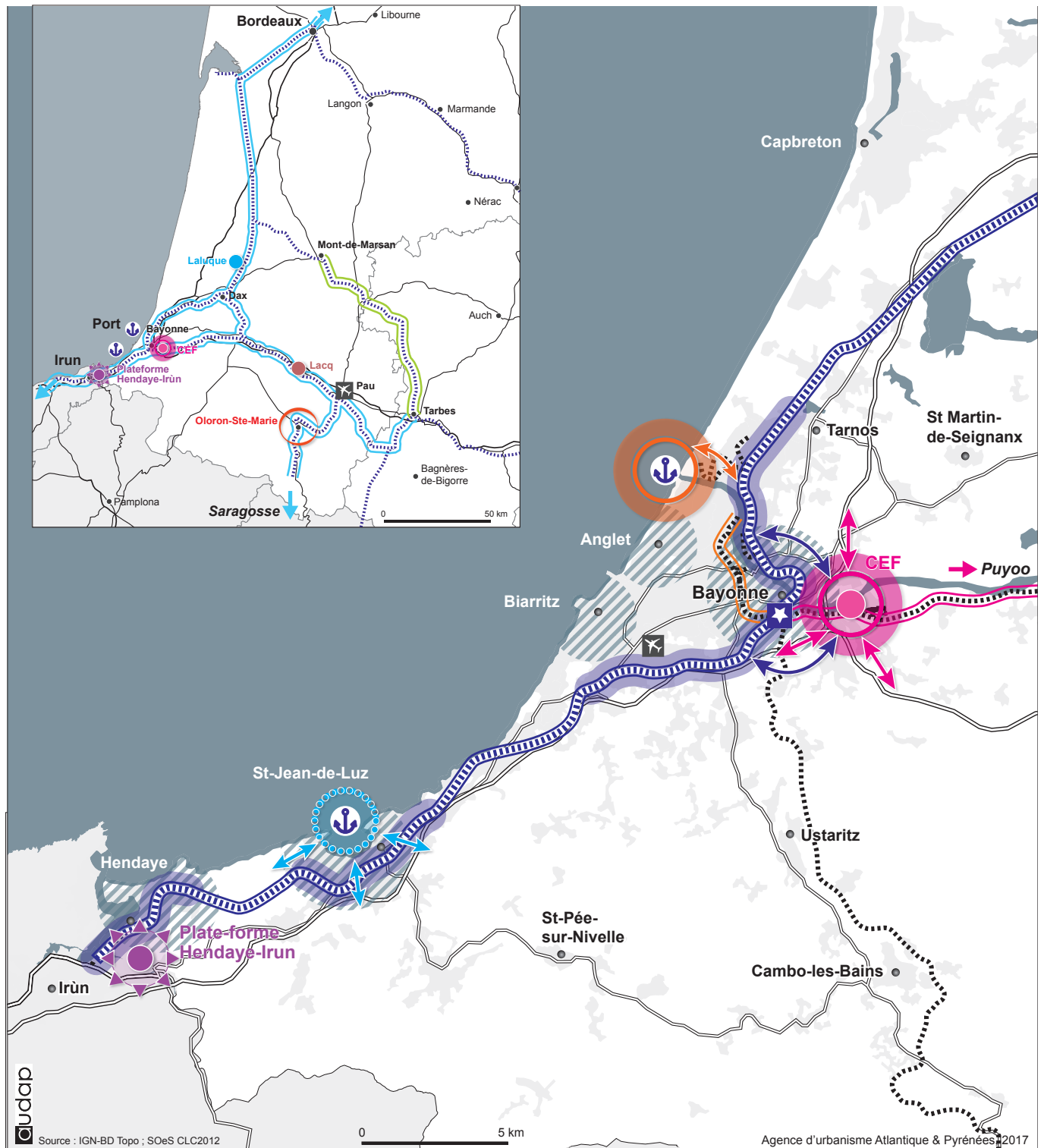
Accompagner la création des équipements nécessaires à la maintenance des matériels ferroviaires (entretien wagons, locomotives, stations-services...) pour une utilisation mutualisée ;

8

Négocier l'accès au réseau et obtenir des garanties de services : conditions et coût de raccordement au RFN, réservation de sillons sur l'axe atlantique et réseau national. ■





CONSOLIDER UN ESPACE LOGISTIQUE DANS LE PÔLE SUD NOUVELLE AQUITAINE

La carte de synthèse schématise les actions qui ont pour objectif de consolider la performance d'un système logistique connecté aux axes de transport internationaux. Elles visent à compléter le maillage ferroviaire, conforter les plateformes, organiser une offre de service compétitive et assurer l'intégration des équipements tout en garantissant les conditions de leur fonctionnement.





Développer les infrastructures ferroviaires nécessaires au maillage des plateformes et à leur connexion aux axes internationaux

Sécuriser les infrastructures existantes et renforcer leur performance










-  Consolider la voie littorale (sécurité, modernisation, confortement plateforme)
-  Moderniser l'axe Bayonne-Puyoo
-  Optimiser l'étoile ferroviaire (raccordement corridor fret européen)
-  Valoriser la « voie du soufre »

Compléter les barreaux ferroviaires manquants et réactiver les ITE et réhabiliter/créer des voies sur les plateformes (Lacq, port, CEF...)

-  Finaliser l'axe international Pau/Saragosse - Bayonne - Dax/Bordeaux ; positionner Lacq ; conforter le corridor atlantique européen
-  Réactiver/sécuriser la ligne Tarbes/Mont-de-Marsan




Développer les activités logistiques, la performance des plateformes et leur complémentarité

Conforter/développer les sites dédiés aux activités multimodales


-  Réaliser les aménagements nécessaires du CEF, dont les infras ferroviaires
-  Poursuivre la mise en oeuvre le SDA du port de Bayonne (3 sites) et renforcer les équipements nécessaires (grue...)
 -  Réaliser les aménagements nécessaires sur la plateforme de Lacq
 -  Créer la plateforme multimodale de Laluque
-  Étudier la faisabilité d'un site multimodal et report modal en Haut Béarn (gare d'Oloron)
-  Maintenir la logistique militaire – Etudier le potentiel de fret aérien / Positionnement par rapport à Saragosse
-  Maintenir l'activité logistique du port de pêche de St-Jean-de-Luz
-  Anticiper la mutation potentielle de la plateforme Hendaye-Irùn
-  Optimiser la gestion du dernier kilomètre de livraison de marchandises en ville

Assurer les conditions de fonctionnement multimodal des zones



Maintenir ou créer des accès routiers

-  Préserver l'accessibilité du port de pêche St-Jean-de-Luz et les espaces logistiques dédiés
-  Réaliser le contournement routier du port de Bayonne (accès digue/plage Tarnos)
-  Garantir les accès routiers et autoroutiers du CEF

Améliorer les équipements ferroviaires et réactiver les branchements aux entreprises

-  Améliorer la performance de connexion du CEF et plateformes au réseau national

Intégrer les zones d'activités logistiques et les infrastructures de transport de marchandises

-  Maintenir/créer des « espaces tampon » entre la ville et les plateformes du port et du CEF
-  Intégrer les infrastructures ferroviaires dans les zones urbaines

ASSURER LES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DES SITES LOGISTIQUES ET LEUR INTÉGRATION URBAINE

Les enjeux dans le cadre du SRADET portent sur la nécessité de garantir les espaces suffisants pour l'accueil ou le développement d'entreprises et la rationalisation de l'usage du foncier considérant la diversité des fonctions logistiques (stockage...). Il s'agit d'assurer les conditions indispensables au fonctionnement des activités et de mettre en place des mesures pour la gestion des nuisances induites.

Préserver/aménager les espaces liés aux activités logistiques

Accompagner des stratégies foncières sur les plateformes multimodales : CEF, Port, Lacq. Les emprises foncières disponibles sur le CEF au droit de la plateforme ferroviaire doivent être réservées à ce type d'activités (cf. plan d'aménagement) et les locaux embranchés exploités en ce sens.

Par ailleurs, la perspective d'une réorganisation/développement du CEF peut se poser en lien avec l'aménagement de la zone des « Salines » à proximité. De même, les espaces libérés sur les plateformes de Lacq peuvent être orientés vers des utilisations logistiques.

La mise en œuvre du SDA du port de Bayonne implique d'organiser les interventions foncières.

Sur ces différentes zones, la question de l'intervention publique et de l'accompagnement de la Région est posée. A l'inverse, différentes emprises ferroviaires situées en zone urbaine s'inscrivent dans des secteurs à projets urbains (rive droite Adour à Bayonne) où la fonctionnalité logistique ne se prête pas à l'usage futur. Les enjeux de mutation de certaines emprises (ex : devenir du faisceau ferroviaire d'Hendaye) nécessitent de penser l'organisation et la planification de la vocation logistique des secteurs.



Accompagner les stratégies foncières sur les plateformes (CEF...)

Affirmer la vocation des sites dans le SRADET puis les documents d'urbanisme

Le SCOT doit préciser la localisation des zones d'activités logistiques ainsi que les orientations d'aménagement qui y sont associées. Les plateformes logistiques multimodales doivent faire l'objet d'un classement spécifique. La vocation économique à usage ferroviaire des espaces du CEF dédiés à cette activité doit être inscrite dans le PLUi. Il s'agira également de limiter/organiser l'urbanisation autour des plateformes et aménager les « franges » : CEF, port...

Préserver l'activité du port de pêche de Saint-Jean-De-Luz

Le port de Saint-Jean maintient une activité pêche qui implique de considérer dans les stratégies d'aménagement et de développement urbains le fonctionnement logistique du port et ses abords au centre-ville. Cependant, le développement du port de pêche implique également de créer une criée déportée à proximité de l'autoroute et des équipements logistiques associés pour traiter les marchandises en provenance ou à destination d'autres ports français (poissons pêchés en mer du Nord par la flotte basque). Une grande partie des marchandises est expédiée en Espagne.



Préserver l'activité logistique du port de pêche de Saint Jean de Luz

Assurer la complémentarité et l'organisation des autres zones qui accueillent de la logistique

Plusieurs autres zones économiques à proximité des bassins de consommation et de production intègrent également des activités/emplois logistiques : Ambroise (St Martin), Joncaux (Hendaye), Jaldai (St Jean), Berreoueta (Urrugne), Induspal (Lons), Berlanne (Morlaas), etc. Une stratégie de développement et d'aménagement globale peut permettre d'optimiser la localisation/relocalisation (St Frédéric, Joncaux...) de ces entreprises et la complémentarité des zones en répondant au mieux à des problématiques de fonctionnement économique et d'intégration urbaine (accès, gestion des flux, etc.). L'implantation d'activités logistiques à proximité de plateformes ou zones multimodales peut être privilégiée.

Intégrer les infrastructures de transport de marchandises

Les principales mesures à considérer portent sur :

- Les garanties d'accès aux plateformes multimodales et l'aménagement physique des itinéraires ;
- L'intégration « urbaine » du réseau ferroviaire dans les zones denses traversées ;
- La hiérarchisation et la sécurisation du réseau routier, le jalonnement poids lourds et la signalisation pour le besoin d'approvisionnement et la desserte camions des entreprises ;
- La redéfinition et le traitement des axes de transport de matières dangereuses et convois exceptionnels à inscrire dans les documents d'urbanisme ;
- Le soutien au report modal pour réduire l'impact des circulations poids lourds en zone de montagne (ex : traversée des vallées pyrénéennes du trafic de transit PL).



Intégrer les infrastructures de transport dans les zones urbaines

Organiser la livraison des marchandises en ville et promouvoir une gestion durable des flux

L'optimisation de la livraison des marchandises en ville et la réduction des nuisances est une nécessité qui s'inscrit dans les Plans de Déplacements Urbains et les Plans Climats Air Énergie (politiques régionales). A l'instar de Bayonne, des espaces de logistique urbaine (dernier kilomètre) à mettre en lien avec les plateformes existantes/à créer qui gèrent l'avant-dernier kilomètre (CEF) peuvent être définis. L'intérêt d'une plateforme de ce type se pose à Pau.

Par ailleurs, la réglementation imposée aux Poids Lourds et le développement de l'utilisation du GNV par ce type de véhicule, impliquent un déploiement des équipements associés (stations), en lien avec la hiérarchisation du réseau routier et les stratégies d'aménagement. ■

CONCLUSION

La mise en œuvre de ces « actions logistiques » concourant à la promotion du report modal, au développement économique et à l'aménagement durable de notre territoire, nécessite le soutien des acteurs publics, dont la Région. Elle implique potentiellement la considération d'une fiscalité adaptée notamment sur le transport routier pour le financement de la multimodalité, à l'instar de ce qui a été mis en place dans le Pays Basque Espagnol.



La mise en œuvre de ces « actions logistiques » [...] nécessite le soutien des acteurs publics, dont la Région. Elle implique [...] la considération d'une fiscalité adaptée [...] pour le financement de la multimodalité.

Les actions liées à l'organisation des transports de marchandises et de la logistique sur « le territoire sud » croisent d'autres politiques régionales en lien avec le schéma de gestion des déchets du BTP et des carrières ainsi que la formation, l'enseignement supérieur et la recherche, nécessaires à la structuration de la chaîne logistique. ■

RESSOURCES

OUVRAGES, ÉTUDES, RAPPORTS

« Fonctionnement logistique Béarn-Sud Landes-Pays Basque », AUDAP, Juin 2015, 24p.

http://www.audap.org/userfiles/downloads/etudes/eco_fonctionnementlogistiqueeterritoires_20150703.pdf

« Transports de marchandises et logistique : quels enjeux de développement et d'aménagement pour nos territoires ? », Actes du séminaire du 03 juillet 2015, AUDAP, Octobre 2015, 28p.

http://www.audap.org/userfiles/downloads/etudes/eco_actes_fonctionnementlogistique_20151015.pdf

Cahiers de l'AUDAP #12, « Logistique urbaine nouveaux enjeux, nouvelles réponses », p5 à 18, Avril 2017

http://www.audap.org/userfiles/downloads/cahiers/cahiers_audap_12_bd.pdf

« La livraison du dernier kilomètre doit-elle transformer l'organisation de la ville ? », Propos de Bruno Durand & verbatim des tables rondes, AUDAP, Avril 2017, 4 p.

http://www.audap.org/userfiles/downloads/conferences/conference_logistique_urbaine_verbatim_20170411.pdf



L'AUDAP est une association partenariale qui a pour objet d'accompagner les collectivités locales dans leurs réflexions et leurs stratégies en matière d'urbanisme, d'aménagement et de développement du territoire. Elle a été constituée en 1998.

--

Rédaction & Conception graphique : AUDAP

Photos : page de garde : Amilaba.fr, banque d'images AUDAP sauf mention

Impression : AUDAP - octobre 2017



**Agence d'Urbanisme
Atlantique & Pyrénées**

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

4 rue Henri IV - Porte J
64000 Pau
Tél. 05 33 64 00 30

www.audap.org

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

