

Commission SCoT Quelle démarche logistique dans la grande région grenobloise ?

14 décembre 2017 – Agence d'urbanisme

Première séance de travail – partage des éléments de diagnostic

Elus référents : Pierre Béguery et Luc Rémond



ÉTABLISSEMENT PUBLIC DU **SCoT 2030** DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE

Déroulé de la séance

Introduction

1. Définitions : contours et éléments de contexte
2. Positionnement logistique de la région grenobloise par rapport à ses territoires voisins
3. 1^{ers} éléments d'analyse du fonctionnement logistique : emplois, foncier
4. 1^{ers} retours des EPCI
5. Construction collective de la feuille de route pour 2018

Introduction

Introduction : Rôle et attendus des commissions du SCoT

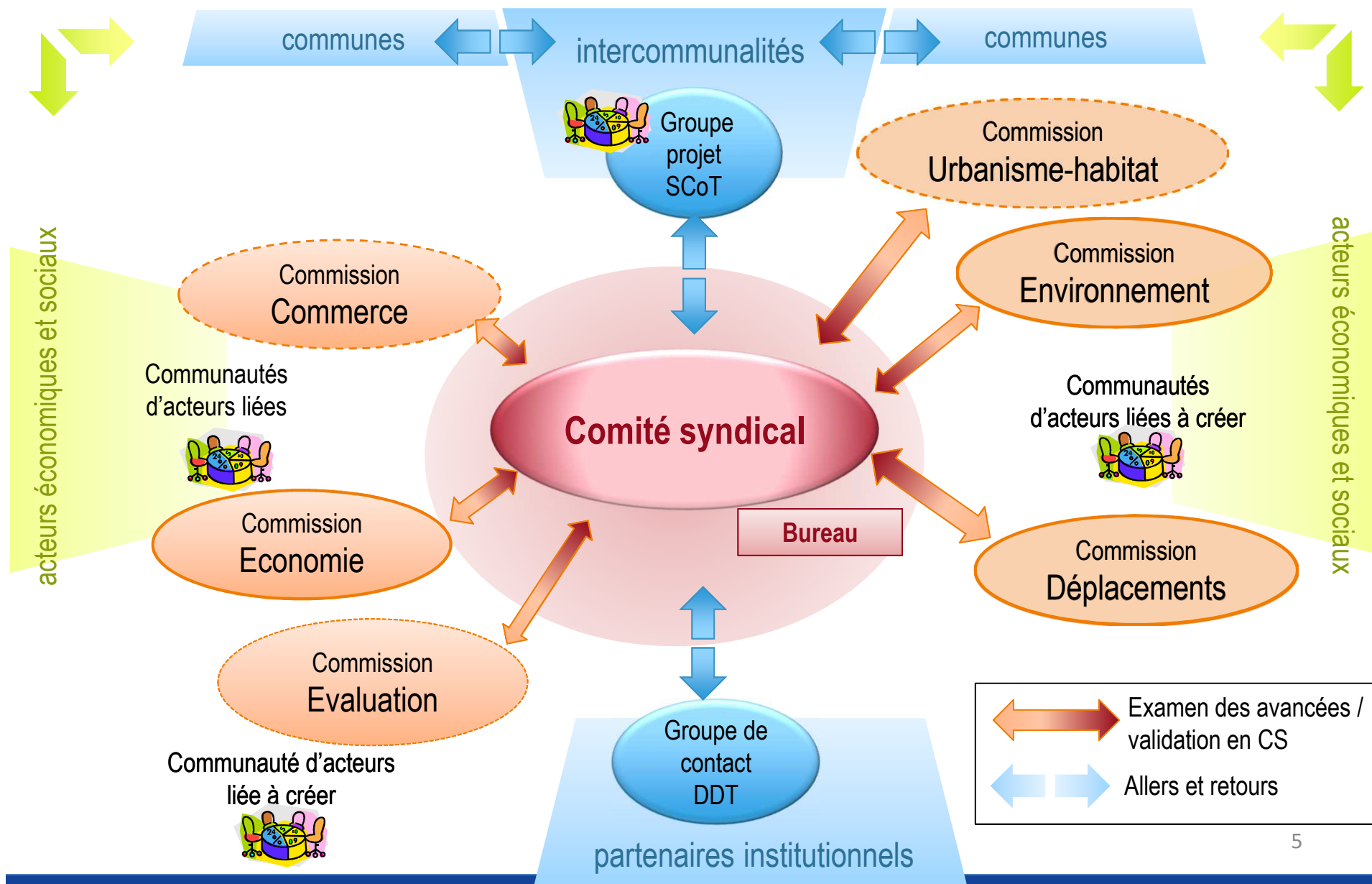
Qui fait quoi ?

- Animation >> **1 élu référent par Commission**, désigné par le Comité syndical.
- Participants >> élus du Comité syndical (titulaire + suppléant), + élus des territoires.
- Organisation et alimentation >> EP SCoT avec appui de l'AURG .
- Possibilité d'ouvrir à des Communautés d'acteurs réunissant largement les acteurs liés au thème de la Commission et issus des partenaires de l'EP SCoT: collectivités locales, services de l'Etat, EPIC, entreprises, monde associatif, représentants de la société civile...

Dans quels buts ? Rôles principaux dévolus de ces lieux d'échanges

1. **Préciser collectivement les modalités d'application du SCoT** : trouver des solutions aux questions posées, aider à traduire le SCoT, nécessitant notamment :
 - ✓ des précisions méthodologiques et techniques + outils de sensibilisation,
 - ✓ si besoin, des études spécifiques
 - ✓ que le CS acte les avancées des travaux : publications, délibérations...
2. **Suivre les actions liées à la mise en œuvre, favoriser la cohérence, coordonner.**
3. **Maintenir la dynamique de la dimension de région grenobloise, de dialogue inter-territoire...**

Fonctionnement de l'EP-SCoT



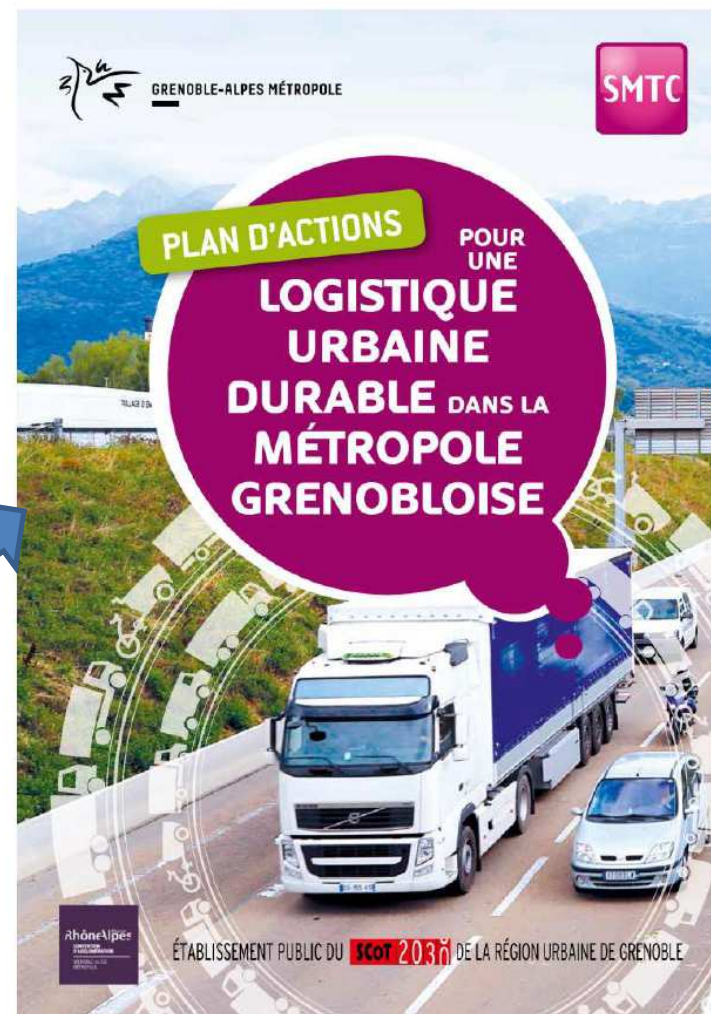
Origine de la demande

- La logistique identifiée comme un sujet prioritaire par 2 commissions du SCoT et leurs élus référents :
 - ✓ Economie
 - ✓ Déplacement

- Une démarche qui s'inscrit dans le plan d'actions pour une logistique urbaine durable de Grenoble Alpes Métropole signé par le Président de l'EP SCoT en 2015

L'EP SCoT porteur potentiel de l'Action n°4
« *Elaborer un schéma des équipements logistiques à l'échelle de la région urbaine grenobloise* »

- ✓ Une démarche qui vise à créer une dynamique sur la logistique, complémentaire à celle du plan d'actions pour répondre aux enjeux logistiques à d'autres échelles.



Les principales actions menées par la Métropole Grenobloise

- **Démarche de Zone à Circulation Restreinte (ZCR) pour les véhicules de transport de marchandises :**
 - Préfiguration de ZCR sur le centre-ville élargi de Grenoble pour les véhicules utilitaires légers (VUL) et poids-lourds (PL) non-classés (VUL mis en circulation avant le 30/09/1997 et PL mis en circulation avant le 30/09/2001).
 - Une démarche d'élargissement du périmètre et de renforcement de la réglementation est actuellement menée avec les communes volontaires afin d'assurer une plus forte diminution de la pollution.
- **Dispositif d'aide pour l'acquisition d'un véhicule utilitaire ou poids-lourd moins polluant** à motorisation électrique, Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) ou hydrogène (aide éligible aux entreprises de – de 250 salariés implantées sur le territoire de la Métropole).
- **2 Centres de Distribution Urbaine (CDU) en phase de démarrage :**
 - un CDU dédié à l'alimentaire piloté par le Marché d'Intérêt National
 - un CDU généraliste piloté par EVOL
- **Dispositif de disque de livraison** sur Grenoble et Echirolles pour réglementer l'usage des aires de livraison (durée d'arrêt limitée à 20 minutes)

Objectifs de la séance >> clarifier la feuille de route de la démarche pour lancer une dynamique politique et technique

- 1. Partager de 1^{ers} éléments de diagnostic** (travail exploratoire de l'AURG pour éclairer la situation)
- 2. Échanger sur les sujets à travailler en priorité**
- 3. Fixer les principaux objectifs** (ex. stratégie de localisation / répartition des sites et équipements logistique, visées opérationnelles...)
- 4. Repérer des acteurs à impliquer**
- 5. Commander des approfondissements techniques, de benchmark**
- 6. Échanger sur l'opportunité d'organiser des visites de sites pour développer le partage de bonnes pratiques**

1 – Définitions – contours et éléments de contexte

La logistique, c'est quoi ?

La logistique peut se définir comme « *la mise à disposition du bon produit au bon endroit et au bon moment, au moindre coût* » (CEREMA, 2015)

Une fonction support pour l'attractivité économique du territoire...

- **Pour l'économie productive** (Teisseire, Caterpillar, Feropem, Radial...)
- **Pour les entreprises locales** de la distribution et du e-commerce (King Jouet, Photoweb...)
- Pour l'approvisionnement des commerces et des services : Grandes et moyennes surfaces, petits commerces...
- Avec des emplois non délocalisables et non spécialisés

... avec des externalités négatives :

- ✓ Pollution de l'air
- ✓ Bruit
- ✓ Consommation d'espace
- ✓ Occupation du domaine public
- ✓ Sécurité routière
- ✓ Embouteillages

A retenir

- **Un sujet stratégique qui participe à l'attractivité du territoire... mais qui peut aussi être source de nuisances**
- **Un sujet qui se joue à une échelle large avec des interdépendances territoriales fortes, notamment liées à une raréfaction du foncier économique dédié**
- **Un métier en évolution : développement du conditionnement, informatisation, ...**

La logistique, quels attendus ?

Pour les transporteurs et logisticiens, la logistique idéale passe par:

- Une localisation et un foncier adaptés
- Des voies réservées à l'approche des villes
- Des livraisons sur de larges plages horaires et avec des emplacements dédiés et libres
- Pas de « relivraison » (lorsque le destinataire est absent)

Pour les collectivités, la logistique idéale est :

- Peu consommatrice d'espace et avec un ratio surface/emploi important
- Faiblement polluante et se fait en respect de la réglementation en vigueur
- Favorable au report modal
- Support d'énergies renouvelables
- Partie prenante de la compétitivité économique du territoire

Pour les habitants, la logistique parfaite représente :

- Une distribution « invisible » (sans bruit, sans double file, sans congestion)
- Des produits livrés rapidement et en bon état

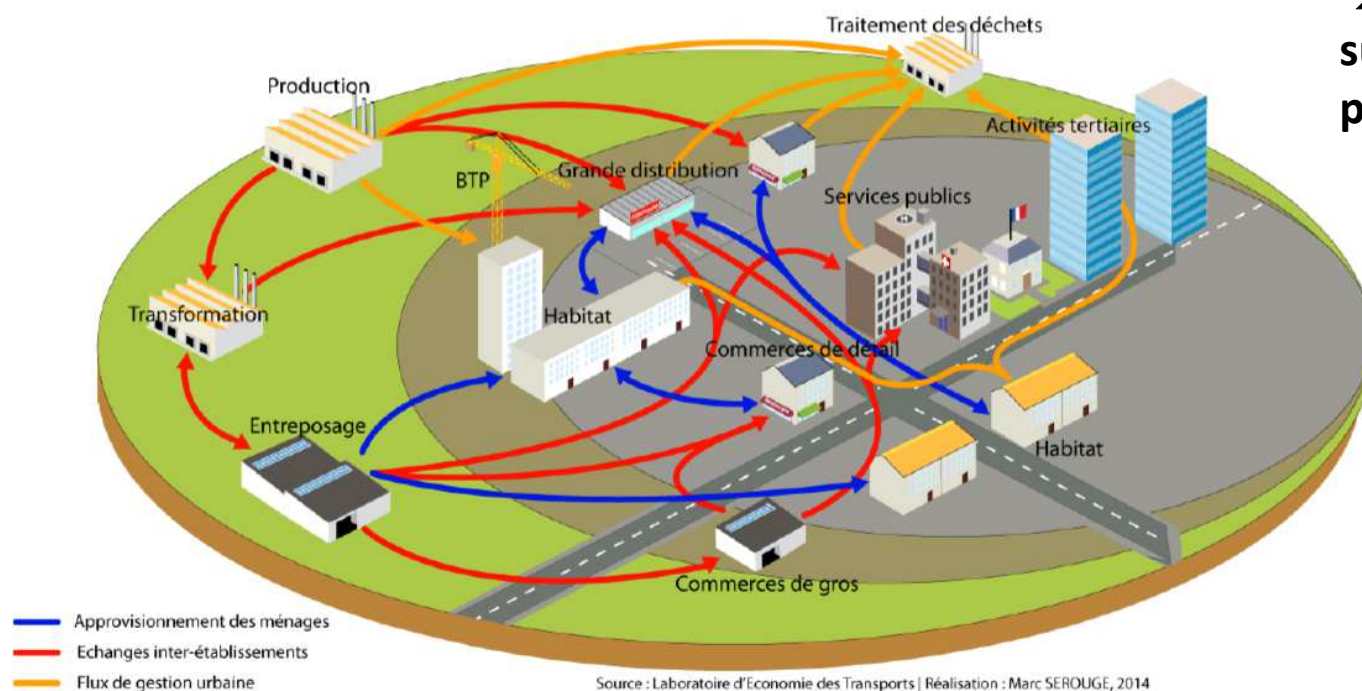
Problématiques également identifiées par les 70 acteurs rencontrés lors de la réalisation du diagnostic de 2013
(Calberson, La Poste, Schenker-Joyau, Geodis, MIN de Grenoble, Label Ville, PhotoWeb, ...)

La logistique, c'est quoi ?

En lien avec les aires urbaines, on parlera de **transport de marchandises** ou encore de **logistique urbaine** : « l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises »
(D. Patier, 2002)

→ Le transport de marchandises est un système complexe et regroupant une multitude d'acteurs

→ La logistique est un sujet transversal et pluridisciplinaire



La logistique, c'est quoi ?

Les trois grandes composantes du transport de marchandise

Part en véhicules-km équivalents-VK	Composantes du TMV
50%	<i>Flux des ménages</i> 
40%	<i>Flux inter-établissements</i> 
10%	<i>Flux annexes</i> 

Source : Laboratoire d'Economie des Transports | Enquêtes TMV 1998 | Réalisation : Marc SEROUGE, 2013

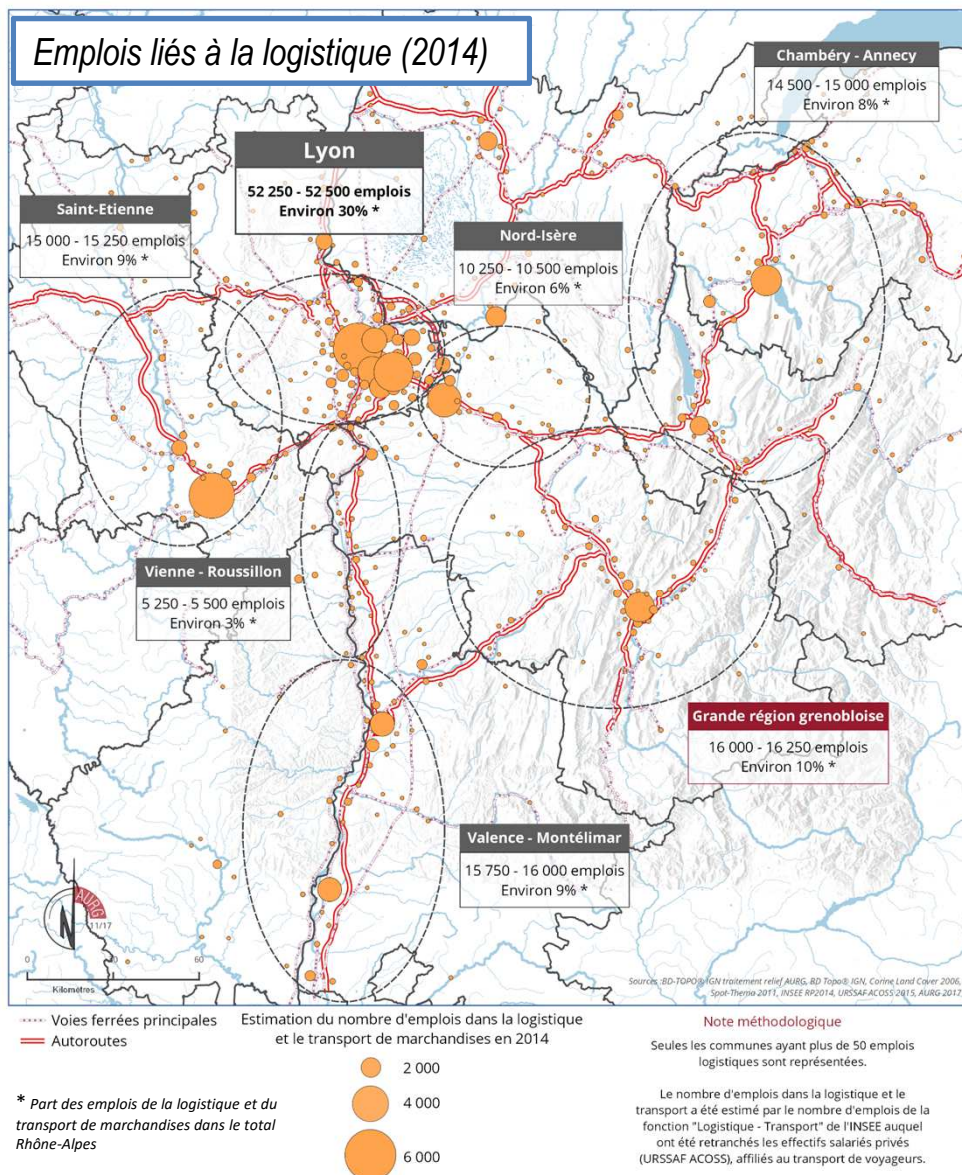
Flux sur lesquels
la démarche peut
agir
indirectement

Flux sur lesquels
la démarche
peut agir
directement

L'évolution rapide des pratiques d'achat en lien avec le e-commerce devrait faire évoluer cette répartition

2 – Positionnement logistique de la région grenobloise

La région grenobloise, à l'écart du grand corridor logistique de la vallée du Rhône



La région grenobloise compte environ **16 000 emplois** dans la logistique et le transport de marchandises.

Avec une répartition diffuse sur son territoire.

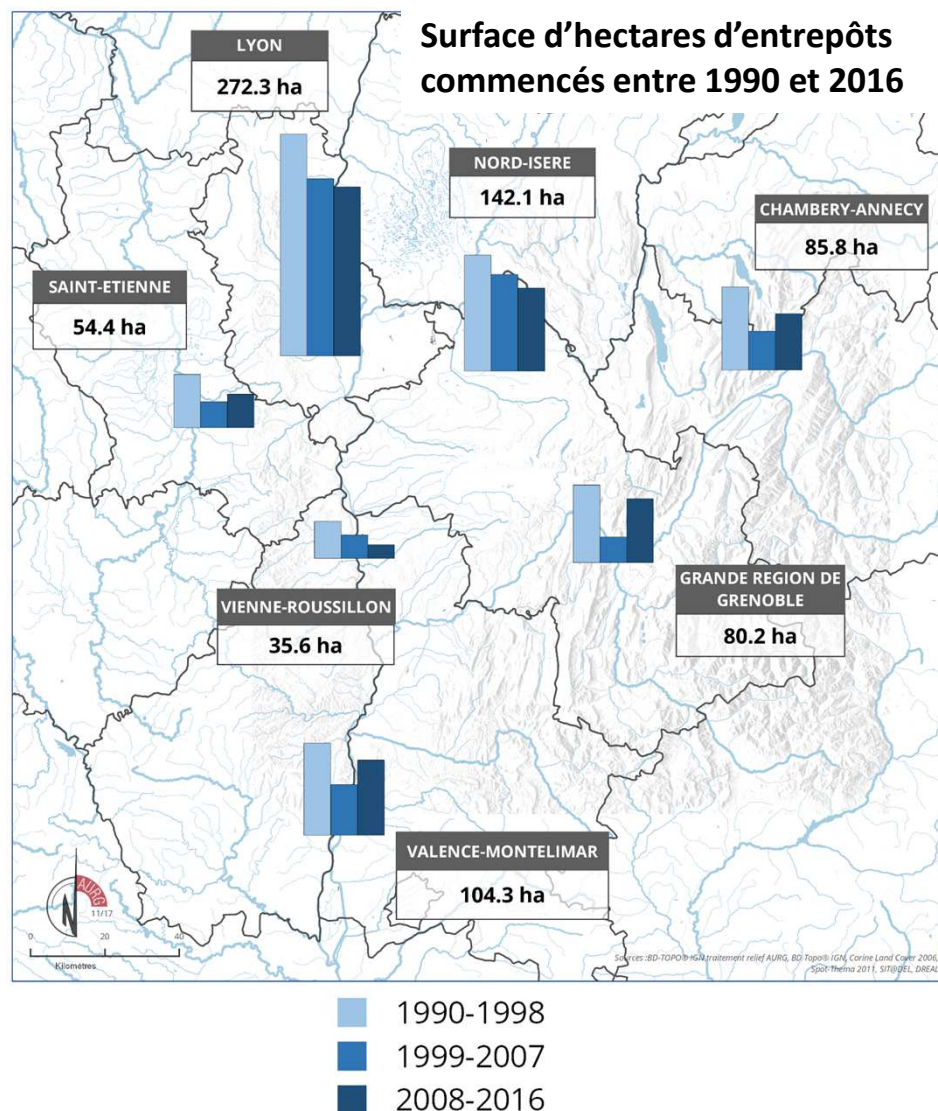
Elle comporte un nombre d'emplois

- ✓ comparable aux autres territoires urbains : Saint-Etienne, Chambéry-Annecy, Valence-Montélimar
- ✓ ... supérieur au Nord-Isère ou à Vienne-Roussillon.

La proximité avec le grand pôle logistique du Lyonnais a permis à la région grenobloise de ne pas avoir à développer l'accueil de la logistique pour autre chose que pour répondre aux besoins de ses entreprises.

➔ Une logistique au service du fonctionnement du territoire

Une surface consacrée aux entrepôts plus faible que les autres territoires de la région mais une tendance récente à la hausse

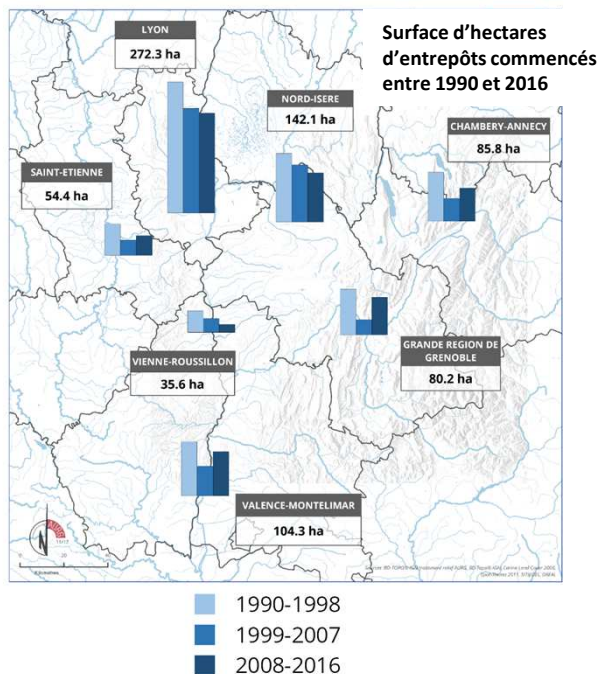


- 80 hectares d'entrepôts ont été commencés depuis 1990
- Soit 3,5 fois moins que la région lyonnaise
 ➔ *Cette moindre consommation foncière s'explique du fait d'un territoire contraint.*
- Une tendance à l'augmentation de la construction ces dernières années alors qu'une baisse s'observe dans des territoires plus dédiés à la logistique
 ➔ *Ce qui peut s'expliquer par l'implantation de gros entrepôts ces dernières années dans la région grenobloise et par l'ouverture à l'urbanisation de gros tènements.*

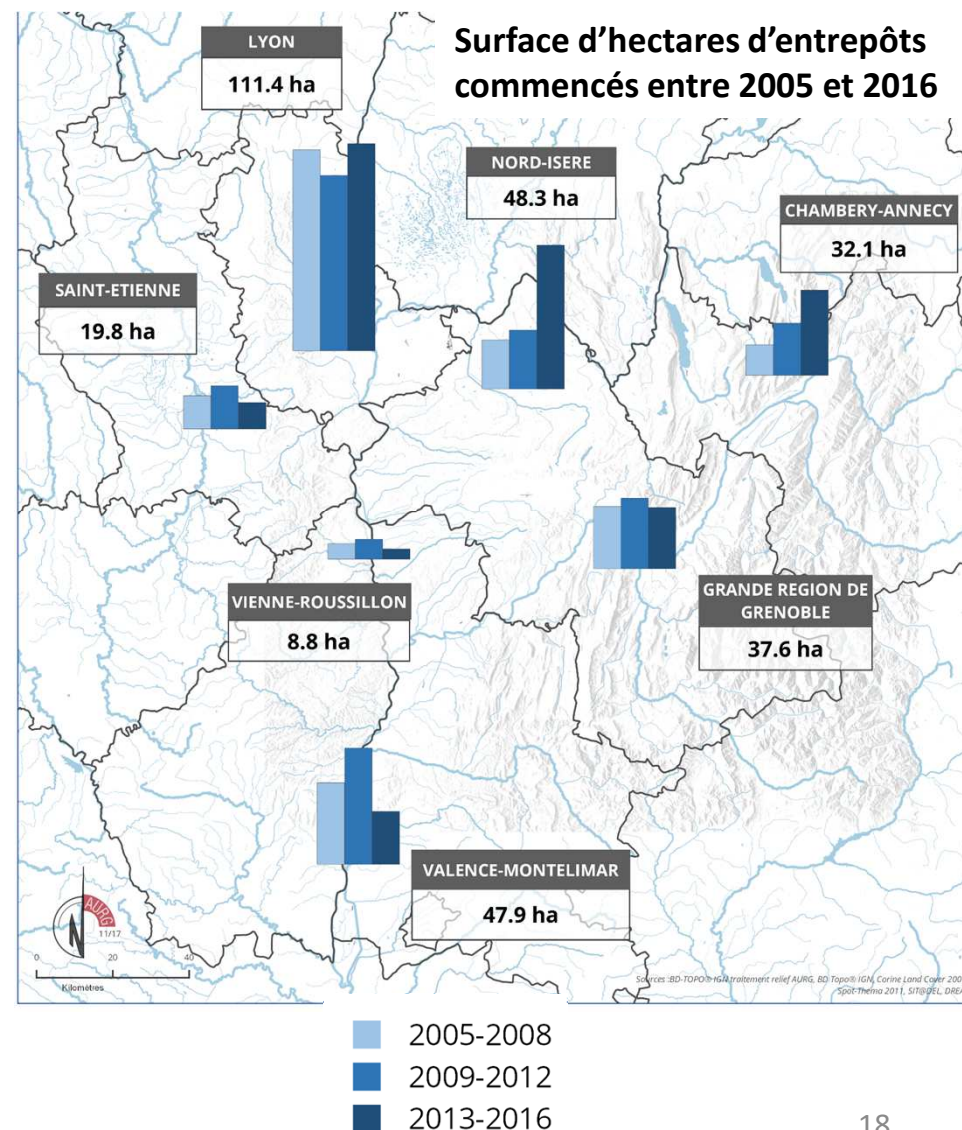
Vigilance méthodologique :

- Cette première analyse foncière se fait uniquement en fonction des entrepôts
- Les entrepôts peuvent avoir d'autres vocations que logistique

Une consommation foncière pour les entrepôts constante ces dix dernières années dans la GREG

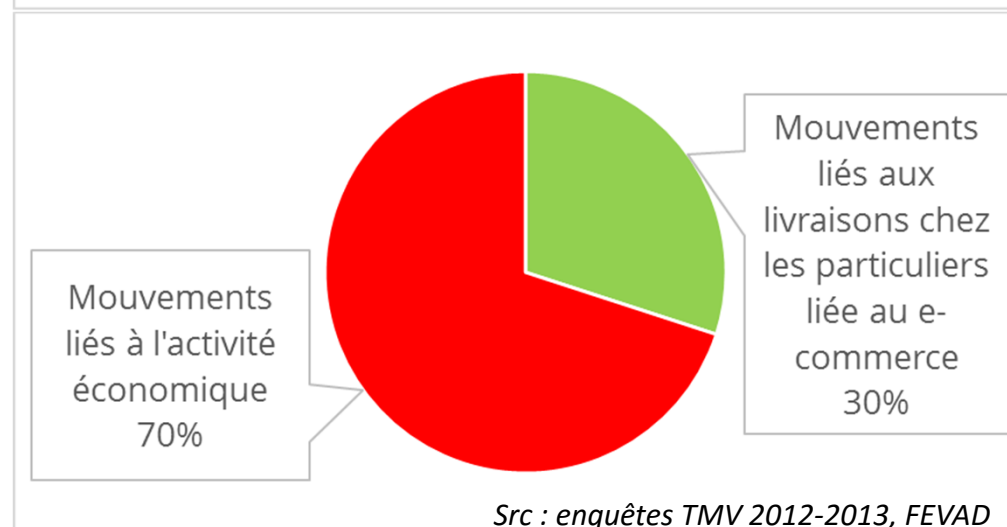
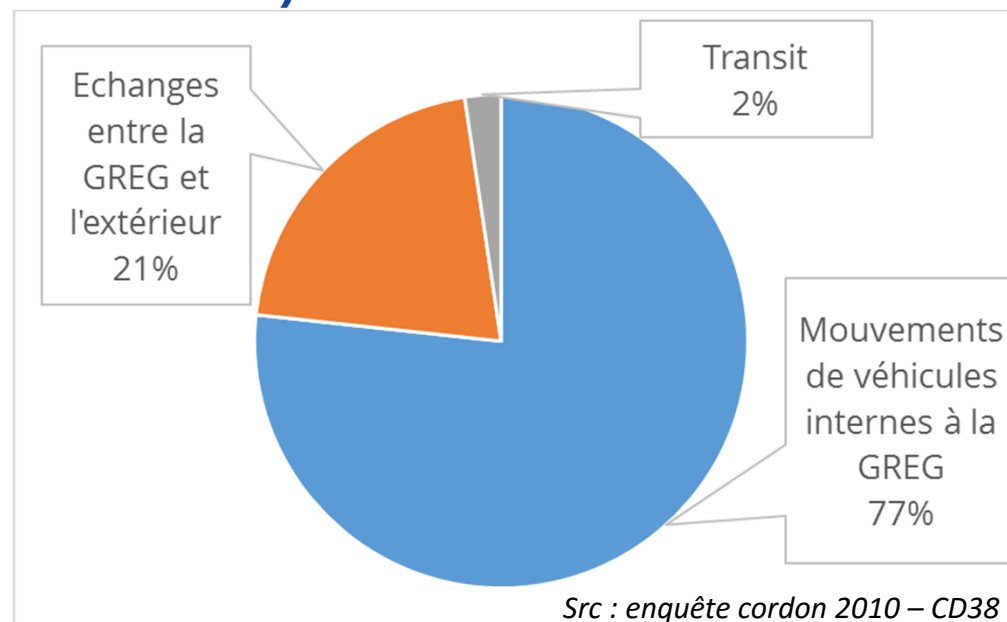


- 38 hectares d'entrepôts ont été commencés depuis 2005
- ➔ *Soit trois fois moins que Lyon*
- Au regard des autres territoires, une consommation foncière constante dans le temps
- Avec Valence-Montélimar, la grande région grenobloise connaît un rythme de construction plus important ces dix dernières années

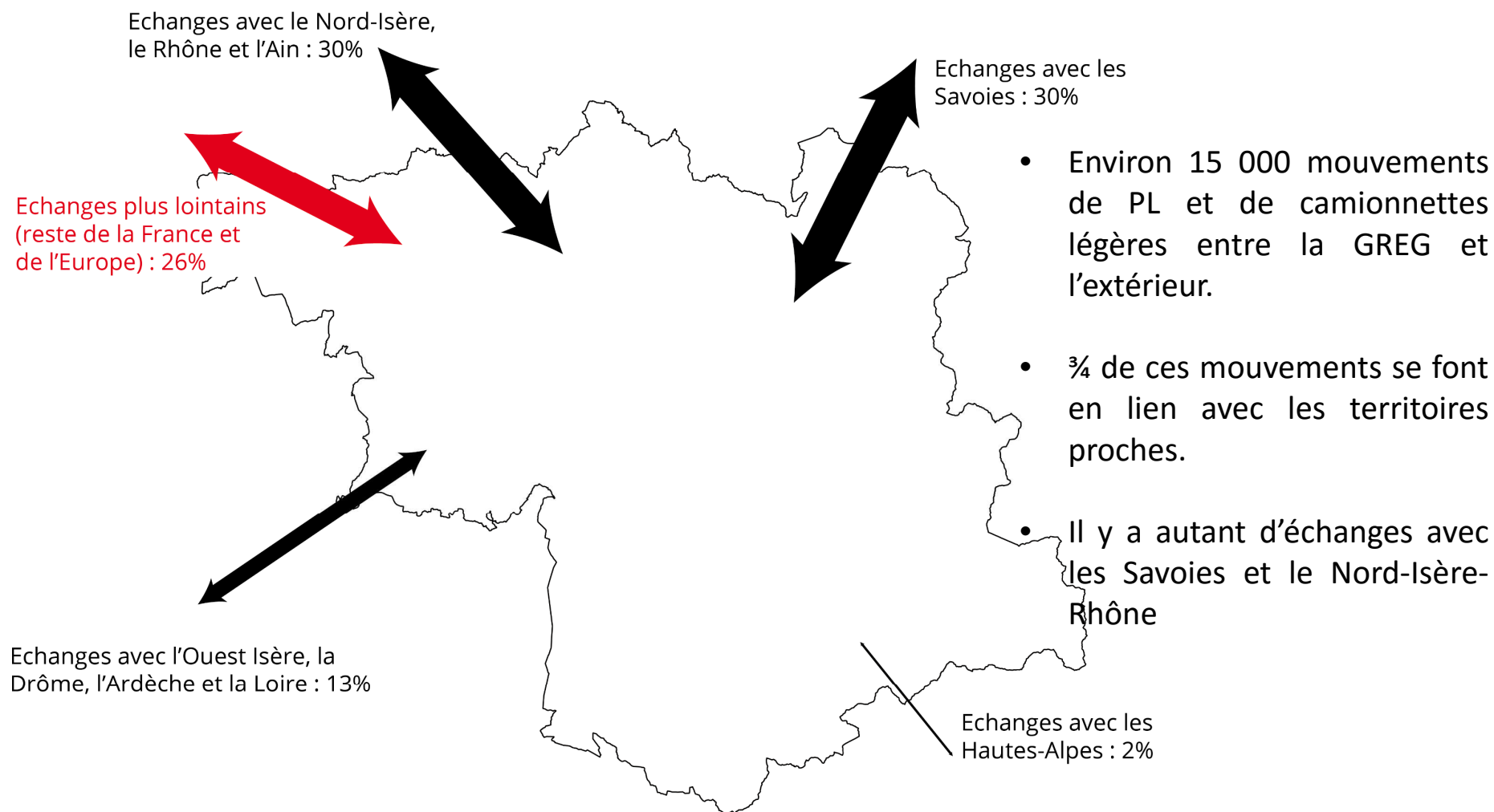


Des mouvements de véhicules de transport de marchandise principalement en lien avec le territoire (très faible part du transit)

- Les flux de transit par la GREG sont marginaux et ne représentent que 2% des flux poids lourds et véhicules utilitaires légers
- Sur un jour ouvré moyen, on peut estimer que la GREG est concernée par 70 000 à 75 000 mouvements de poids-lourds et de véhicules utilitaires légers liés au transport de marchandise.
→ Soit 0,5% des flux totaux
- Les enquêtes récentes montrent **une optimisation des livraisons** liées à l'activité économique mais une croissance des mouvements liés au e-commerce



Des flux d'échanges essentiellement avec les territoires voisins



Source: Enquête Cordon 2010 sur le périmètre EMD réalisée par le CD38, flux poids-lourds et camionnettes légères

3 – 1^{ers} Éléments d'analyse de la logistique dans la GREG

3 – 1^{ers} Éléments d'analyse de la logistique dans la GREG

1 - Focale de l'emploi

2 - Focale du foncier

Une concentration des emplois spécialisés dans la branche nord-ouest de la Métropole de Grenoble

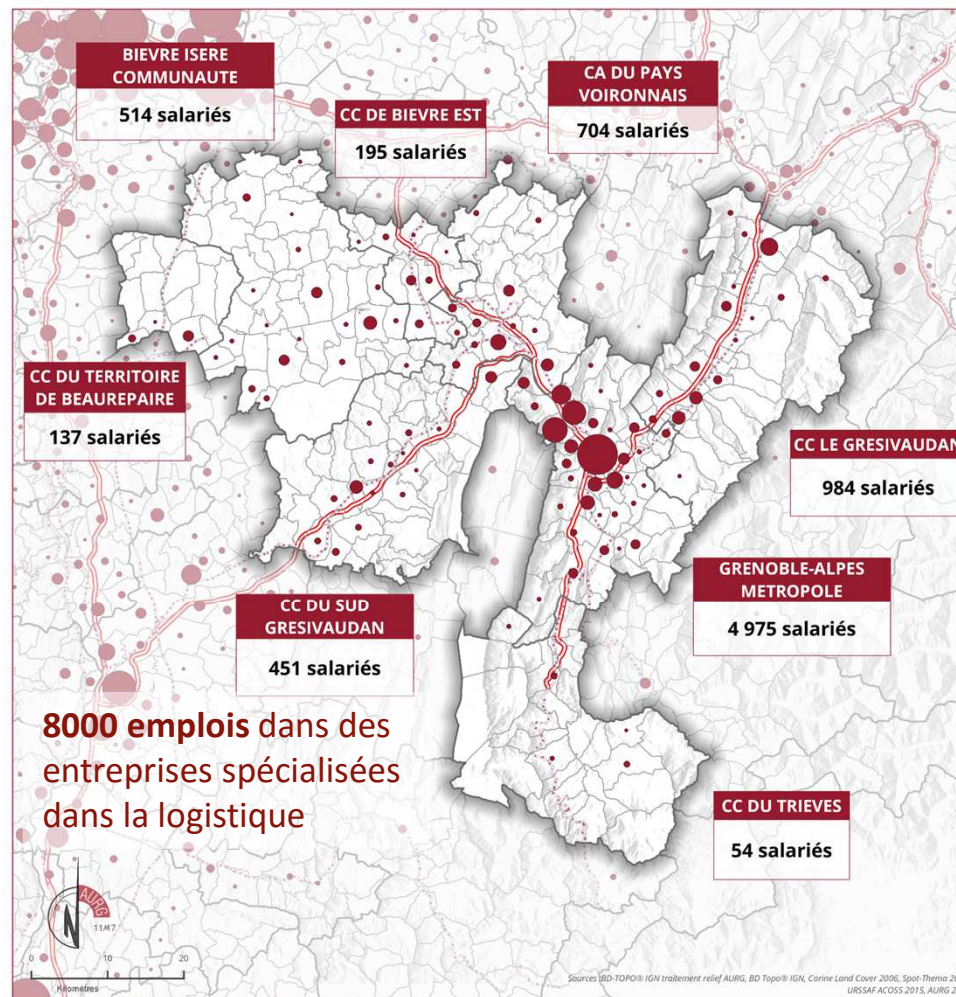
Une caractéristique de la logistique dans la grande région de Grenoble est que « seulement » la moitié des emplois liés se situent dans des entreprises spécialisées (environ 8 000 emplois sur les 16 000 emplois liés à de la logistique)

→ Une tendance à l'externalisation de ces pratiques semble s'observer ?

La répartition des emplois spécialisés apportent les enseignements suivants :

- Le poids de Grenoble Alpes Métropole et de sa branche nord ouest (25 % des emplois logistiques de la GREG) en fait un pôle majeur
- Le Grésivaudan (12%), la couronne sud de Grenoble (8%), le sud de la CAPV (7%) et les Bièvre apparaissent (10,5%) aussi comme des pôles importants en matière d'emplois logistiques

Effectifs salariés privés dans le secteur d'activité de la logistique et du transport de marchandises dans la Grande région de Grenoble (2015)



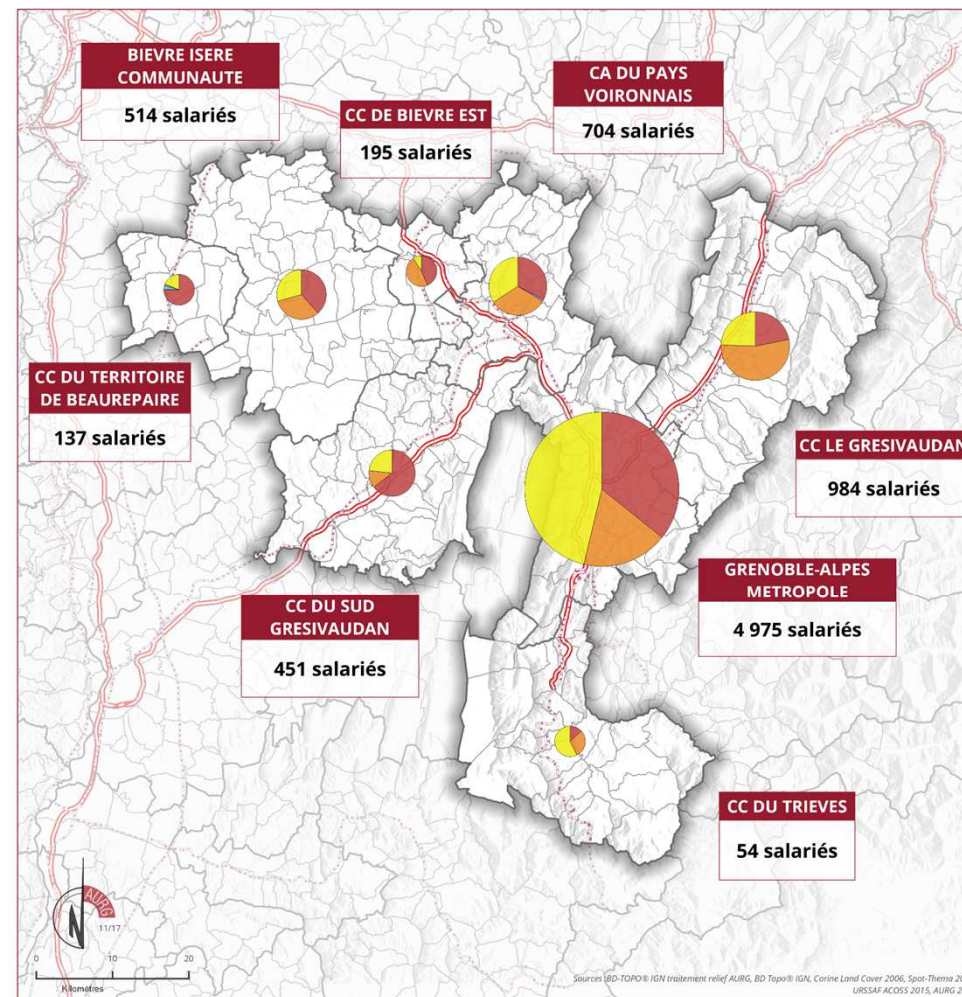
>> Une analyse complémentaire pourrait identifier la localisation des emplois non spécialisés dans la logistique

Une répartition des emplois logistiques différenciée par territoire

- Grenoble Alpes Métropole : une logistique qui joue un rôle de fonction support, en lien avec le développement du numérique comme en témoigne l'importance d'accueil d'activités postales.
- Le Grésivaudan : une logistique qui joue un rôle principal d'entreposage en lien avec l'approvisionnement des entreprises et commerces locaux. Des évolutions récentes diversifient le positionnement.
- Le Sud Grésivaudan : une prédominance des activités de fret terrestre.
- Les autres territoires ont une répartition équilibrée des différentes activités liées à la logistique.

➔ Se dessine une tendance du report vers l'extérieur du cœur de la métropole grenobloise des fonctions d'entreposage et de fret : comment anticiper de manière collective et accompagner ces mutations ?

Effectifs de la logistique et du transport de marchandises par activité principale de l'établissement dans la Grande région grenobloise (2015)



Répartition des effectifs salariés privés de la logistique et du transport de marchandises par activité principale de l'établissement

- Transports de fret terrestres
- Transports de fret par eau
- Transports de fret aériens
- Entreposage et services auxiliaires des transports
- Activités de postes et de courrier

Un secteur qui perd des emplois

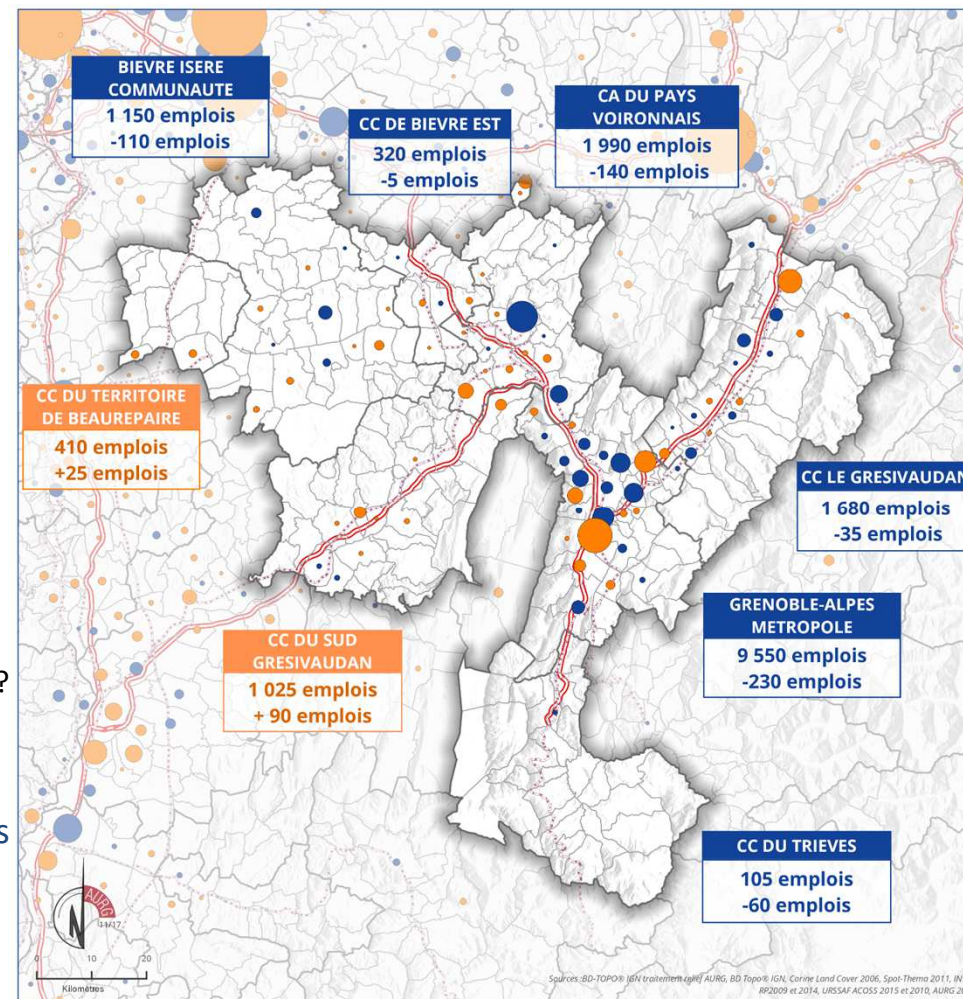
Globalement des pertes d'emplois logistique sur l'ensemble du territoire, ce qui trouve une explication dans l'absence d'implantation de nouvelles activités logistiques.

Cependant, quelques exceptions sont à soulignées :

- le sud CAPV : redistribution d'activités logistiques situées à Voiron et se rapprochant des grands axes autoroutiers
- Seyssins, Pont de Claix : en lien avec la plateforme chimique
- Inovalée : développement d'activités logistique intégrées à des entreprises non spécialisées ?
- Pontcharra : dynamisme logistique en lien avec la Savoie ?
- Le sud Grésivaudan : quelle logique ?

➔ Il est nécessaire de comprendre les contextes de ces évolutions par secteur pour en tirer des enseignements. La rencontre des EPCI doit être complétée par celle d'acteurs privés pour apporter des clefs de compréhension

Dynamique de l'emploi dans la logistique et le transport de marchandises entre 2009 et 2014



Voies ferrées principales
Autoroutes

Solde d'emplois dans la logistique et le transport de marchandises (2009-2014)



Note méthodologique

Ont été représentées les communes enregistrant, en 2014, un nombre d'emplois dans la logistique et le transport de marchandises supérieur à 20.

Le nombre d'emplois dans la logistique et le transport a été estimé par le nombre d'emplois de la fonction "Logistique - Transport" de l'INSEE auquel ont été retranchés les effectifs salariés privés (URSSAF ACOSS), affiliés au transport de voyageurs.

3 – 1^{ers} Éléments d'analyse de la logistique dans la GREG

1 - Focale de l'emploi

2 - Focale du foncier

Forte consommation foncière pour des entrepôts le long de l'A48

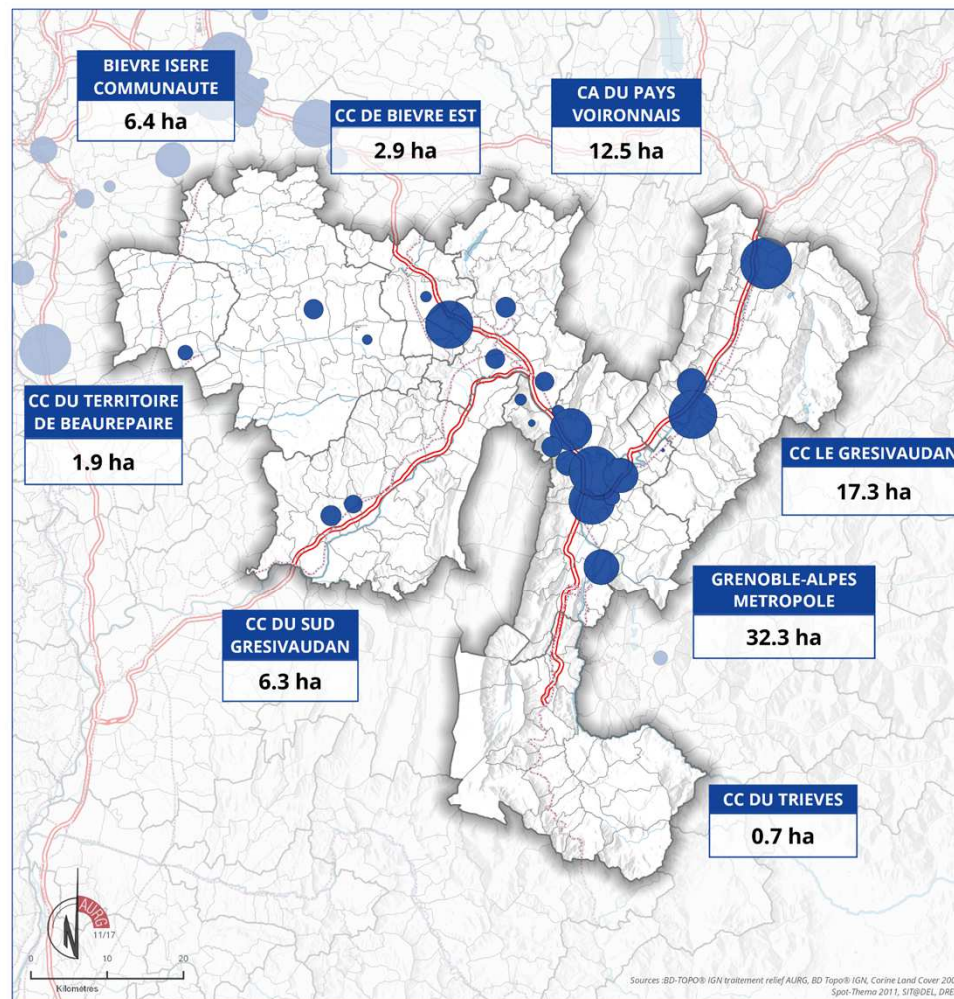
L'analyse foncière donne une lecture différente que l'analyse par l'emploi :

- L'importance du cœur de la métropole de Grenoble autour de 4 communes : Grenoble, Echirolles, Saint Martin d'Hères et Saint Egrève
- Le dynamisme de Rives dans la construction d'entrepôts apparait clairement
→ Une logistique faiblement pourvoyeuse d'emplois
- Le développement des activités d'entreposage dans le Grésivaudan avec des projets en cours d'étude ou de réalisation
- La Côte Saint André, Vizille et St Marcelin/ Chatte apparaissent comme des pôles secondaires d'accueil d'entrepôts

>> Pour aller plus loin, quelques pistes de travail :

- Identification de la part d'entrepôts dédiés à des activités de l'économie productive
- Identification du potentiel de reconversion des entrepôts existants

Surfaces d'entrepôts commencés entre 1990 et 2016 dans la Grande région grenobloise (en date de prise en compte)



Voies ferrées principales
Autoroutes

Volume de surfaces d'entrepôts commencés entre 1990 et 2016 (en date de prise en compte)



Note méthodologique

Ont été représentées les communes enregistrant une surface d'entrepôts autorisés supérieure à 1 hectare.

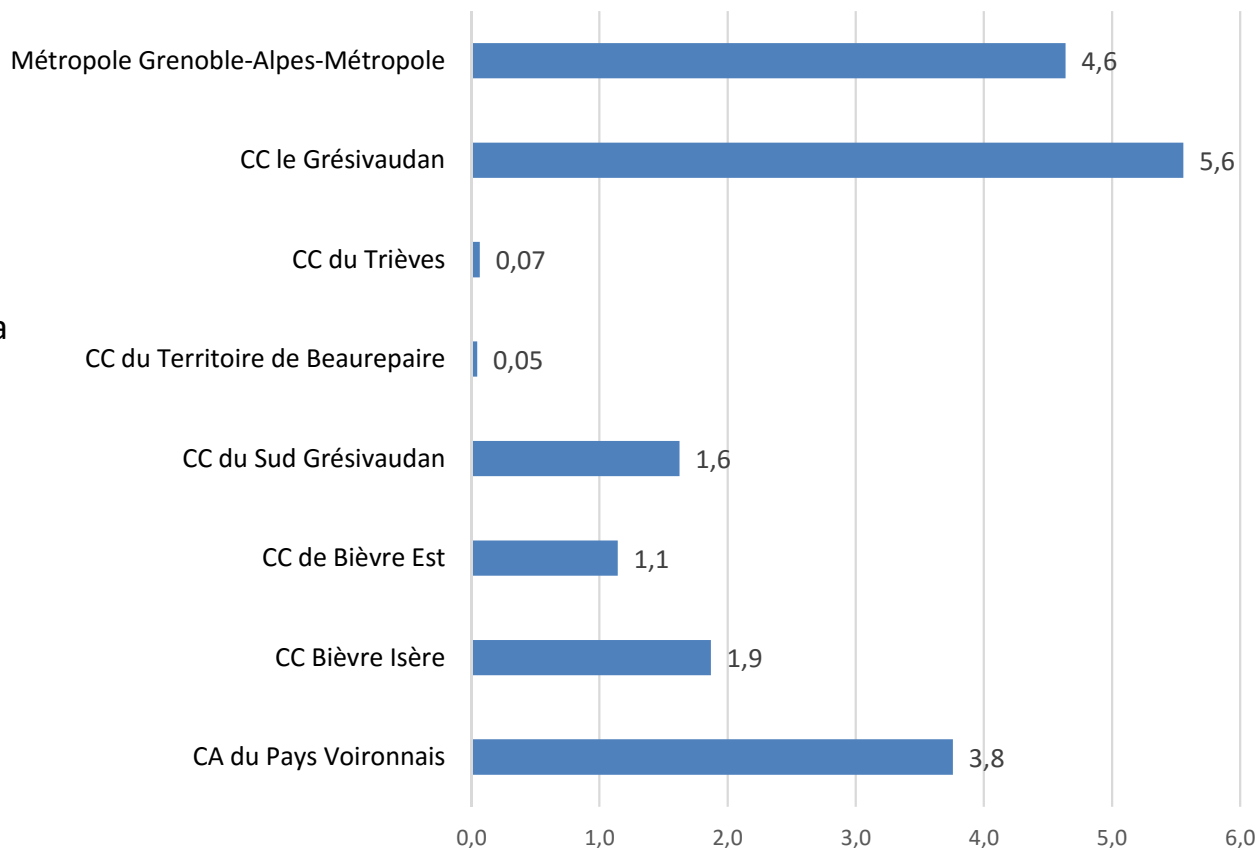
Un récent rééquilibrage de la dynamique de construction d'entrepôts

Surface d'entrepôts commencés en hectares entre 2010 et 2016 dans la GREG
(en date de prise en compte)

- Depuis 2010, il y a eu plus d'entrepôts commencés dans le Grésivaudan que dans la Métropole de Grenoble
- Au regard des surfaces consommées depuis 1990, il y a un ralentissement très net dans la métropole grenobloise

→ Ce qui concorde avec la vision des territoires et le rééquilibrage logistique de ces dernières années

- Les autres territoires ont une dynamique de construction d'entrepôts conforme aux tendances passées

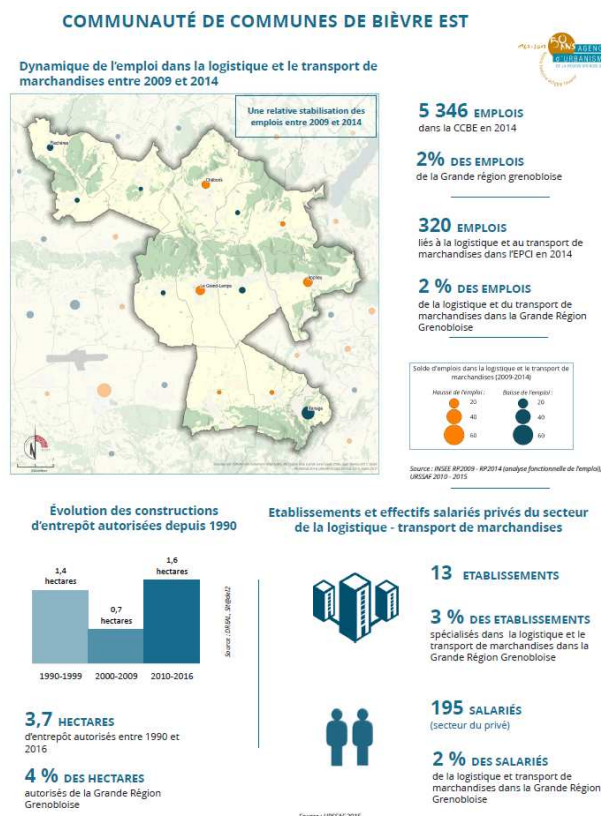


Source : DREAL, Sit@del2

4 – 1^{ers} retours des EPCI

Des premiers retours qui montrent les difficultés d'accueil de la logistique mais une volonté de travailler ensemble

Les services économiques de 4 EPCI ont été rencontrés sur la base d'un questionnaire commun et de fiches par EPCI :



- La rareté du foncier disponible rend prioritaire l'accueil d'activités productives au détriment de la logistique
- Une logistique souvent perçue par le prisme de ses nuisances engendrées
- La difficulté des collectivités à trouver des réponses à l'accueil d'activités logistiques nécessaires au bon fonctionnement des entreprises locales à l'exception du Grésivaudan
- Une volonté de participer à cette réflexion collective pour trouver des solutions à l'accueil d'activités logistiques mais aussi pour participer à la structuration de la grande région grenobloise
- La rencontre des acteurs privés nécessaire pour bien comprendre leurs besoins et travailler avec eux les solutions

5 – Construction collective de la feuille de route pour 2018

Partage des questionnements et enjeux – quelques propositions (1/2)

- **Quels sont les besoins actuels et futurs des entreprises vis-à-vis de la logistique ?**
 - Comment anticiper les évolutions ?
 - Comment inciter les entreprises dans leur choix d'implantation ?
- **Quels sont les besoins des logisticiens et des transporteurs ?**
 - Comprendre la structuration des logisticiens : taille des structures, entreprises locales, ...
 - Comment apporter une réponse en termes de localisation et taille de site adaptée + accessibilité ?
- **Quelle est la qualité de services rendus par les sites économiques ?**
 - Modalités d'accès (multimodales) aux sites, fonctionnalité...
 - Enjeu de modernisation / requalification des sites accueillant la logistique, les étendre...
- **Quelle capacité d'accueil foncier ?**
 - Comment anticiper collectivement ?

Partage des questionnements et enjeux – quelques propositions (2/2)

- **Réflexion sur les modalités d'aménagement des plateformes logistiques :**
 - intégration aux sites, hauteur des bâtiments, densité des sites...
 - ➔ quels sont les outils à disposition des collectivités ?
- **Prise en compte des enjeux de transition énergétique**
 - Motorisation des véhicules : PL, pile à combustible pour les chariots élévateurs, aide à l'achat de véhicules « propres », ...
 - promotion des énergies renouvelables (photovoltaïque...)
 - Articulation les différentes publiques liées : document d'urbanisme, politique foncière, plan d'actions des PCEAT...
- **Comment contribuer au report modal via les équipements et infrastructures**
 - Installations terminales embranchées
 - Transbordement rail/route
 - Centre de distribution urbaine...
- **Quelles sont les démarches impactant la logistique :** Zone de Circulation Restreinte, Centre de Distribution urbaine, ... ?
- **Quelle prise en compte des grands projets d'infrastructures :** Lyon Turin, Port de Salaise (axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône), ... ?

Quels approfondissements techniques pour répondre aux enjeux identifiés ? Premières propositions

- **Consolider l'analyse en matière de déplacement en utilisant l'outil de modélisation du transport de marchandises, FretUrb**
 - ➔ Objectif : affiner la connaissance du territoire et identifier des corridors logistiques
- **Aider à changer le regard sur la logistique** : la logistique est indispensable à l'activité du territoire, elle est pourvoyeuse d'emplois, ...
- **Modalités d'accès (multimodales) aux sites**
 - ➔ Objectifs : inciter à un transport de marchandises moins routiers /
Conserver les équipements pour ne pas préjuger de l'avenir
- **Aménagement de plateformes logistiques** :
 - ➔ Construire un carnet de référence sur la base d'un travail de benchmark qualitatif et de visites de sites logistiques de la région (Bourget du lac, St Quentin Falavier) pour développer l'échanges de bonnes pratiques.
-

Pour aller loin, il faut mobiliser grand

Quelles gouvernance > créer une dynamique la plus large possible :

- **Pour mobiliser les élus et techniciens à l'échelle de la région grenobloise >> La commission SCoT**
- **Pour mobiliser les professionnels :**
 - >> **Ouvrir la « Commission » en « Communauté d'acteurs »** en invitant les professionnels...
 - >> et s'inscrire en complément du comité de concertation de la logistique urbaine de Grenoble Alpes Métropole au sein duquel ils sont déjà mobilisés
 - > interventions à prévoir...
- **Intégrer les territoires voisins :**
 - ✓ Les massifs : Vercors, Chartreuse, Oisans, Matheysine ?
 - ✓ La vallée du Rhône ? > en lien avec la gouvernance renforcée qui va être mise en place autour de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône
 - ✓ Le Nord Isère, via les SCoT, les EPCI.... ?

ÉTABLISSEMENT PUBLIC DU **scot 2030** DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE

21 Rue Lesdiguières - 38000 Grenoble
Tél. 04 76 28 86 39 Télécopie 04 76 47 20 01
epscot@scot-region-grenoble.org
www.scot-region-grenoble.org

