

# La logistique en région Centre-Val de Loire

## Éléments de contexte et objectifs de l'étude

Depuis 2013, et le vote au Parlement pour l'instauration d'une Conférence Nationale sur la Logistique, la logistique est devenue un enjeu national porté dans le débat public. Cette Conférence marque la volonté des acteurs publics de s'impliquer sur ce sujet réservé jusque-là largement à l'initiative privée. La puissance publique a l'ambition de réaliser une politique cohérente sur l'ensemble du territoire national.

Dans ce contexte la DREAL Centre-Val de Loire a commandé une étude aux objectifs multiples :

- Éclaircir le concept de logistique sur le territoire national, dont la définition n'est pas identique pour tous les acteurs ;
- Analyser l'activité logistique en région Centre-Val de Loire et proposer des recommandations circonstanciées ;
- Valoriser des initiatives locales en faveur du report modal.

## Définition de la logistique

La logistique, telle que présentée dans cette étude, s'attache à la définition anglo-saxonne de la « *supply chain* », en ce sens qu'elle ne se limite pas aux entreprises de transport et d'entreposage. Elle s'appuie sur l'ensemble du tissu économique régional et sur ses fondamentaux (démographie, activité des secteurs primaires, secondaires et tertiaires, réseaux de transport), ce qui permet de mieux comprendre et analyser les différents paramètres qui agissent sur la réussite, ou non, de ce secteur d'activité.

## Un secteur pourvoyeur d'emplois

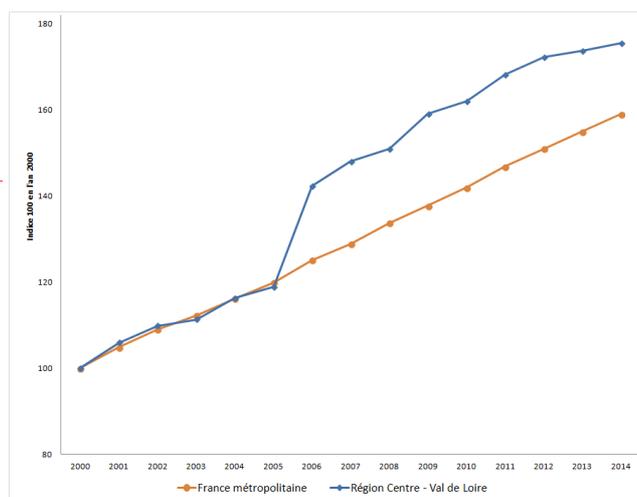
La logistique représente en France 10 % du PIB, 12 % du chiffre d'affaires des entreprises et entre 1,6 et 2 millions d'emplois soit 8 % des salariés du pays. Cette activité a donc une importance considérable sur la compétitivité de l'économie française.

Avec un taux de CDI de 82 %, le transport est au-dessus de la moyenne française, tandis que les activités d'entreposage recrutent davantage en CDD ou en intérim, et restent marquées par un faible taux de CDI avec 66 %.

## L'immobilier logistique

Malgré la crise financière de 2008, les données de l'INSEE montre une croissance ininterrompue des constructions de surfaces logistiques. La région Centre-Val de Loire a connu une croissance de l'immobilier logistique plus importante que la moyenne nationale sur la période 2000 – 2014.

Avec 380 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts créés sur la frange nord de la région (Loiret et Eure-et-Loir) sur la période, la région a bénéficié de sa proximité à l'Île-de-France pour en devenir une base-arrière logistique.



Surface des entrepôts construits entre 2000 et 2014 – L'indice 100 représente l'ensemble des entrepôts construits entre 1984 et 2000 – Base SITADEL, réalisation CEREMA NC

# Centre-Val de Loire : une région fracturée

## Région Centre-Val de Loire : la fracture Nord/Sud

Le Centre-Val de Loire dispose d'une économie globalement dynamique avec une composante industrielle élevée (17 % de l'emploi salarié contre 13 % au niveau national) et un solde commercial excédentaire. La région reste toutefois une « terre de sous-traitance » et reste donc dépendante de décisions extérieures.

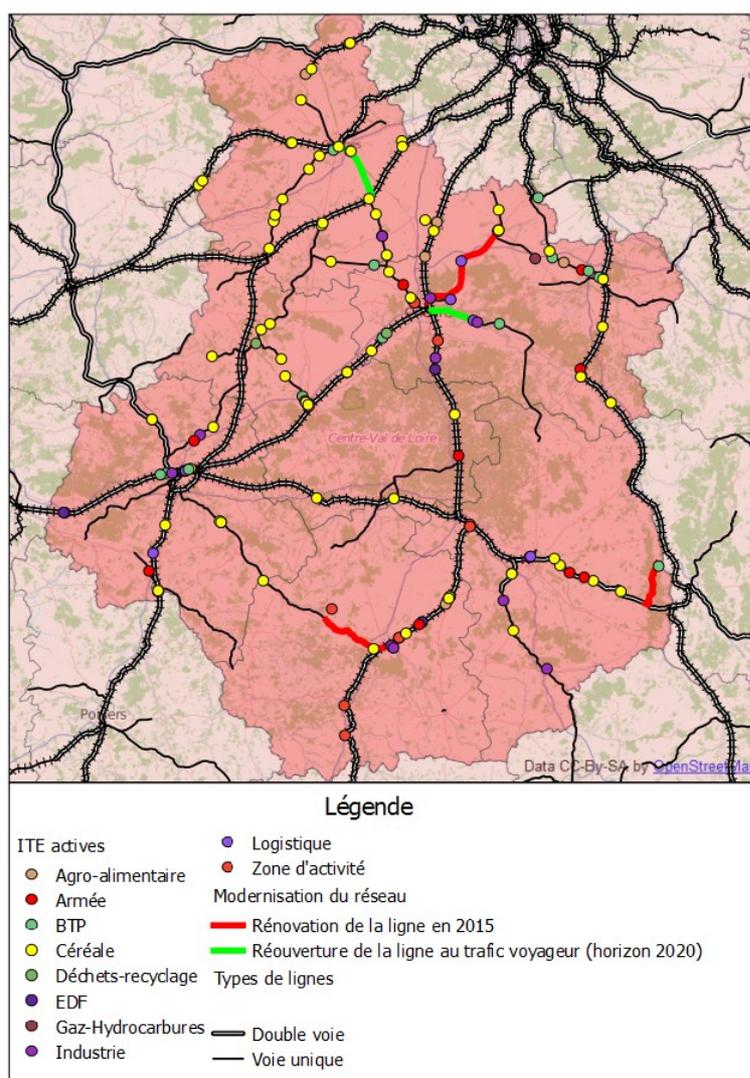
Par ailleurs, l'analyse territoriale de la région Centre-Val de Loire montre une fracture entre le Nord de la région et le Sud. Le Nord, frange francilienne à son extrémité, pourvu d'agglomérations urbaines pourvoyeuses d'emplois et démographiquement dynamique, occupe une place prépondérante dans les investissements privés (industries de la pharmacie et de la cosmétique, investissement agricole...) et publics (réseaux routiers, urbanisme...). Au contraire, le sud de la région est doté d'industries plus traditionnelles ayant davantage subi la crise, la démographie est stagnante voire régresse, le revenu disponible des ménages est plus faible. Cette division se manifeste également sur les réseaux de transport.

## Une région bien équipée en infrastructures de transport

La région Centre-Val de Loire est structurée par un réseau de routes nationales et d'autoroutes d'une longueur de 1330 km. En termes de densité, la région est 3<sup>e</sup> derrière l'Île-de-France et les Hauts-de-France avec 34 m/km<sup>2</sup>. Le développement de ce réseau reste hétérogène, le nord de la région étant le mieux pourvu en routes structurantes.

La Loire n'étant pas navigable, le réseau fluvial reste extrêmement marginal en région Centre-Val de Loire. Les canaux de Briare, du Loing, et latéral à la Loire, à petit gabarit, n'offrent pas les conditions idéales pour l'usage du mode fluvial. Leur usage est donc marginal.

Le réseau ferroviaire régional est, quant à lui, de qualité hétérogène. La ligne à grande vitesse, inaugurée en juillet 2017, côtoie des lignes capillaires dédiées au fret vieillissantes, non électrifiées, en voie unique équipée de systèmes de signalisation peu performants. Ces 432 km de lignes capillaires sont cependant d'une importance capitale, car elles permettent d'atteindre des entreprises agricoles usagers du mode ferroviaire. Les 174 installations terminales embranchées du territoire forment autant de points d'entrée à ce réseau qui maille la région.



Répartition des ITE par activités en région Centre – Val de Loire, CEREMA 2014

# Les initiatives locales en faveur du report modal

## Port sec de Vierzon

Cette plateforme de transport combiné, ouverte en 2015, a pu voir le jour grâce à une initiative du groupe *Combronde* conjuguée à la réactivité de la communauté de communes Vierzon Sologne Berry. Elle est utilisée par l'opérateur ferroviaire de proximité *Ferovergne*, depuis son inauguration, en point d'appui sur la liaison Gerzat (Puy-de-Dôme) ↔ Le Havre, à raison de trois allers-retours hebdomadaires.



Photo : Alexis VERNIER, Cerema

## L'usage de la voie fluviale à petit gabarit



Photo : Alexis VERNIER, Cerema

Le carrier des *Agrégats du Centre* a réalisé, avec le concours de VNF, une expérimentation d'usage de la barge fluviale pour alimenter la région parisienne. Le canal latéral de la Loire a dû être réaménagé pour l'occasion. Après des débuts encourageants, les inondations de l'année 2016 ont cependant contraint VNF et le carrier à repousser l'exploitation permanente de la voie d'eau.

## Axéreal, usager massif du mode ferroviaire

La coopérative agricole *Axéreal* dispose de 47 installations terminales embranchées en région Centre-Val de Loire et sur sa périphérie (départements de la Nièvre et des Yvelines). *Axéreal* recense les qualités du mode ferroviaire : diminution du nombre et de la durée des procédures, capacité à massifier les trafics vers les unités de production et les ports, enfin désenclaver des territoires où les adhérents ont des difficultés à trouver des transporteurs routiers disponibles.



Photo : Bruno MEIGNIEN, Cerema

# Propositions d'actions

## **Création d'un schéma régional logistique**

---

Un schéma, non prescriptif, traiterait des enjeux essentiels de la logistique sur le territoire, notamment :

- Les infrastructures de transport sur le territoire, en particulier la question du financement de la multimodalité ;
- La gestion du foncier, notamment sous l'angle de la densification afin d'éviter le mitage des territoires par de nouvelles implantations logistiques ;
- La formation professionnelle en logistique, afin d'asseoir durablement les compétences sur le territoire ;
- Enfin, la prise en compte de la mutation de l'économie due aux outils numériques

Sa réalisation devrait se faire par une large concertation de l'ensemble des acteurs du territoire, tant économiques, administratifs et associatifs. Voici une liste, non exhaustive, des acteurs qui pourraient participer à une telle concertation :

- Les professionnels du transport (transporteurs routiers, ferroviaires, fluviaux, commissionnaires de transport, logisticiens...) ;
- Les associations en lien avec ces professionnels, notamment celles en charge des questions de formation professionnelle ;
- Les chambres consulaires ;
- Les gestionnaires du foncier ;
- Les chargeurs (industries agroalimentaires, distributeurs, céréaliers, industries pharmaceutiques et cosmétiques, industries des matériels de transport...) ;
- Les élus locaux et leurs services ;
- Les services de l'État (DDT, DREAL, DIRECCTE) ;
- Des universitaires, chercheurs et spécialistes de la logistique, permettant de synthétiser, d'animer et de rendre compte d'une vision élargie de la logistique.

## **Lancement d'une étude d'opportunité pour créer un opérateur ferroviaire de proximité**

---

En dépit d'actions locales initiées dès 2009, il n'existe actuellement aucun opérateur ferroviaire de proximité (OFP) en région Centre-Val de Loire. Pourtant des sources intéressantes de trafics sont captables, notamment chez les céréaliers, les carriers, ou encore les industriels réalisant des produits à plus haute valeur ajoutée.

Afin de relancer cette initiative, une étude d'opportunité sur la question est proposée. À titre de recommandations, il est préconisé :

- D'inclure une variété la plus large possible de chargeurs afin d'identifier l'intégralité des besoins régionaux ;
- D'initier un dialogue avec de nombreux partenaires ferroviaires susceptibles d'être intéressés par la démarche ;
- D'inclure un logisticien, voire des transporteurs routiers intéressés pour participer à l'initiative.