Observatoire des **déplacements**

SEPT. 2021

LA LOGISTIQUE
DONNÉES ET REGARDS D'ACTEURS

AU SOMMAIRE

ETAT DE LA CONNAISSANCE 3
POINT DE VUE D'ACTEURS LOCAUX 10

1

Les déplacements de personnes font l'objet de nombreux travaux ainsi que d'une attention technique et politique particulière, là où la thématique des déplacements de marchandises reste largement méconnue.

La description des flux de marchandises par les bases de données est faible, tout comme leur prise en compte dans les politiques publiques. Au-delà des flux, c'est tout le secteur de la logistique, ses acteurs, sa logique, son fonctionnement et ses problématiques qui sont peu connus des collectivités.

Le Sud Loire ne déroge pas à la règle, c'est pourquoi l'observatoire des déplacements d'epures, a choisi d'élargir son champ d'expertise à la question logistique.

Cette publication vise à apporter des éléments de compréhension de la réalité des flux de marchandises dans le Sud Loire, à partir de données quantitatives et qualitatives.

2

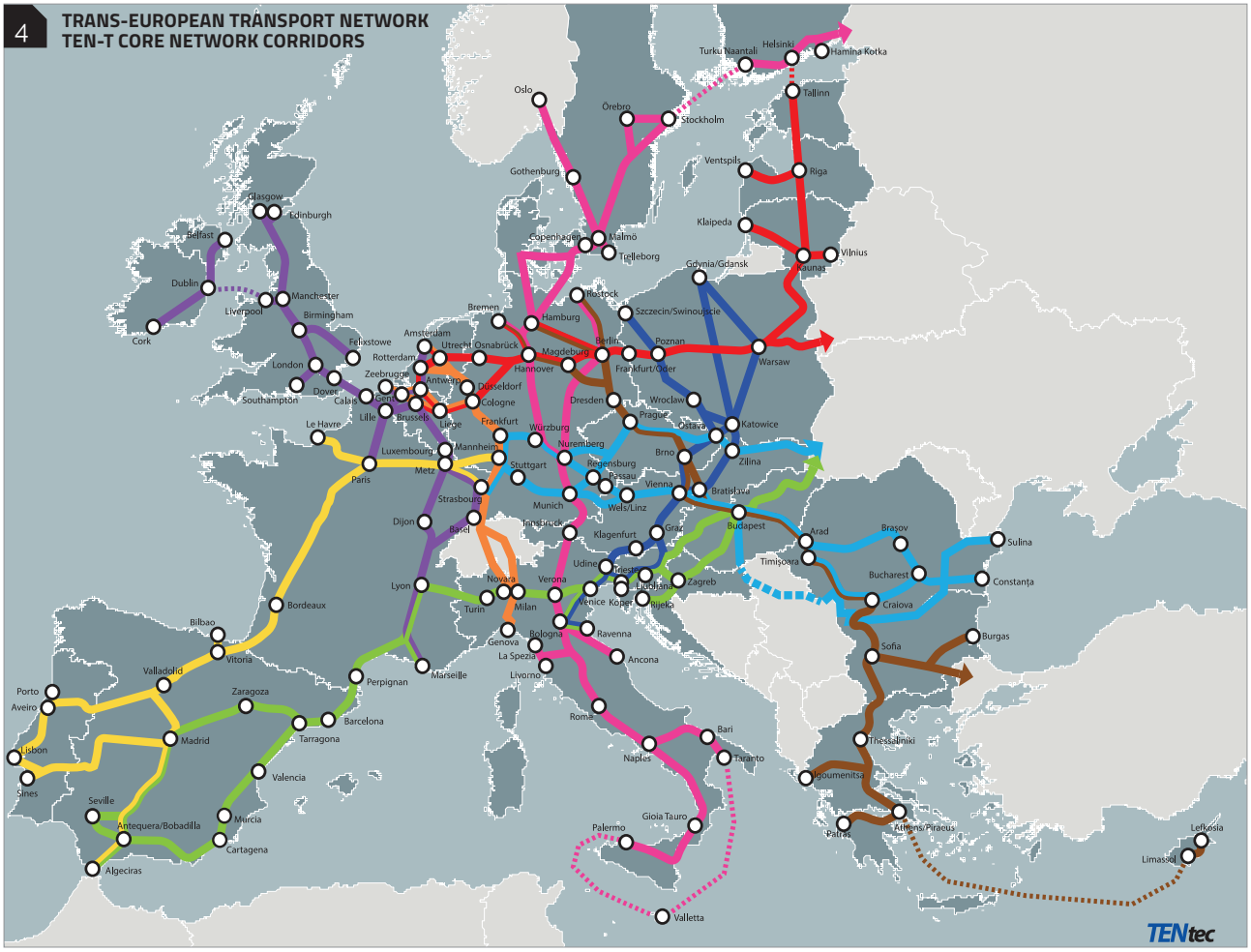
epures
Agence d'urbanisme de la région stéphanoise

1. photo : Trains de marchandise Fret - © epures / **2. photo :** Transport de marchandises - © epures

La Région Auvergne-Rhône-Alpes est traversée par deux des neuf corridors européens de transport : le corridor méditerranéen (Séville-Budapest) et le corridor Mer du Nord - Méditerranée (voir carte). Ce positionnement de carrefour européen a permis le développement d'activités logistiques autour du hub de Lyon, dans l'Est Lyonnais, le Nord-Isère, la Drôme et l'Ain.

Bien que situé à l'écart des axes et plateformes logistiques majeures, le Sud Loire n'en demeure pas moins concerné et impacté par cette activité essentielle à la vitalité économique des territoires, en raison de l'importance et de la diversité des activités économiques productives et, bien sûr, de son bassin de consommation.

3. photo : Camion de livraison Simply Cité devant le centre de distribution urbain (CDU), Saint-Etienne - © epures / **4. Cartographie :** Source : BASED ON THE OUTCOME OF THE INFORMAL TRILOGUE OF 27th JUNE 2013



ETAT DE LA CONNAISSANCE
des flux de marchandises

1. **Photo :** Transport de marchandises - ©epures

* Sources : SOeS, SitraM, SOeS-enquête opérateurs ferroviaires, Voies navigables de France, SOeS-enquête TRM ; route sous pavillon français et voie navigable, 2015

** Avant fusion avec la région Auvergne, les statistiques présentées dans cette publication sont à l'échelle de l'ancienne Région Rhône-Alpes, qui est la plus petite échelle territoriale à laquelle il est possible de décrire les flux routiers et fluviaux.

Méthodologie : les sources de données existantes

- L'Enquête TRM (Transport Routier de Marchandises) réalisée en 2018 par le Ministère de la Transition écologique, qui mesure le transport routier de marchandises (poids lourds) national et international ;
- La base SitraM (Système d'Information sur le Transport de Marchandises ; édition 2015), produite par le Service de l'observation et des statistiques (SOeS), qui décrit les flux de marchandises tous modes à partir de différentes sources (TRM, fichiers VNF, fichiers des opérateurs ferroviaires et des services de douanes) ;
- L'Enquête minéralogique réalisée en 2019 par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, qui décrit les mouvements de véhicules (véhicules légers et poids lourds) sur l'axe A47/N88, en journée.

CE QUE L'ON SAIT DU FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE RÉGIONAL

Avec un commerce international estimé à plus de 97 milliards d'euros en 2015 et un volume de transport interrégional estimé à plus de 337 millions de tonnes de marchandises transportées*, Rhône-Alpes** est la 2e Région génératrice de flux après l'Île-de-France.

La base SitraM est la principale source de données publique décrivant les flux de marchandises. Elle décrit les échanges internes à la France en tonnage et en tonnes*km (à partir de l'enquête TRM, des fichiers VNF et des fichiers des opérateurs ferroviaires), et décrit les échanges avec l'international en valeur monétaire (à partir des fichiers des douanes).

Cette publication ne s'attardera pas sur la description des flux vers l'international dont le volume est moindre que le transport national, et dont l'unité de mesure ne permet pas de comparaisons avec ce dernier.

Des échanges logistiques internes à la Région

Les chiffres et analyses qui suivent traitent uniquement des flux de marchandises internes à la France, en tonnes.

En 2015, sur les 169 millions de tonnes de marchandises expédiées depuis Rhône-Alpes, seules 29 millions de tonnes franchissaient les limites régionales, 83% du tonnage étant transportés en interne à la Région*** (contre en moyenne 79% du tonnage pour les autres Régions françaises).

Des échanges intenses avec la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur

En 2015, le principal partenaire logistique de Rhône-Alpes était Provence-Alpes-Côte-d'Azur**** avec 15,4 millions de tonnes transportées entre les deux Régions par route et voie fluviale. Les échanges avec la Bourgogne (8,5 millions de tonnes), l'Auvergne (6,3), le Languedoc-Roussillon (4,6) et l'Île-de-France (3,9) étaient également importants.

Des échanges réalisés par la route

La base SitraM ne permet pas de connaître l'ensemble des parts modales depuis Rhône-Alpes, les données ferroviaires manquant à cette échelle. Au niveau national, seul 3,3% du tonnage est transporté par le fer.

Selon les informations de la base SitraM, 96% du tonnage expédié depuis Rhône-Alpes l'est par la route*****, et 4% par voie fluviale. Les expéditions vers l'Union Européenne se faisaient à 82% par la route, 6,6% par voie maritime, 4,2% par voie ferrée 1,2% par l'air et 0,1% par voie fluviale******.

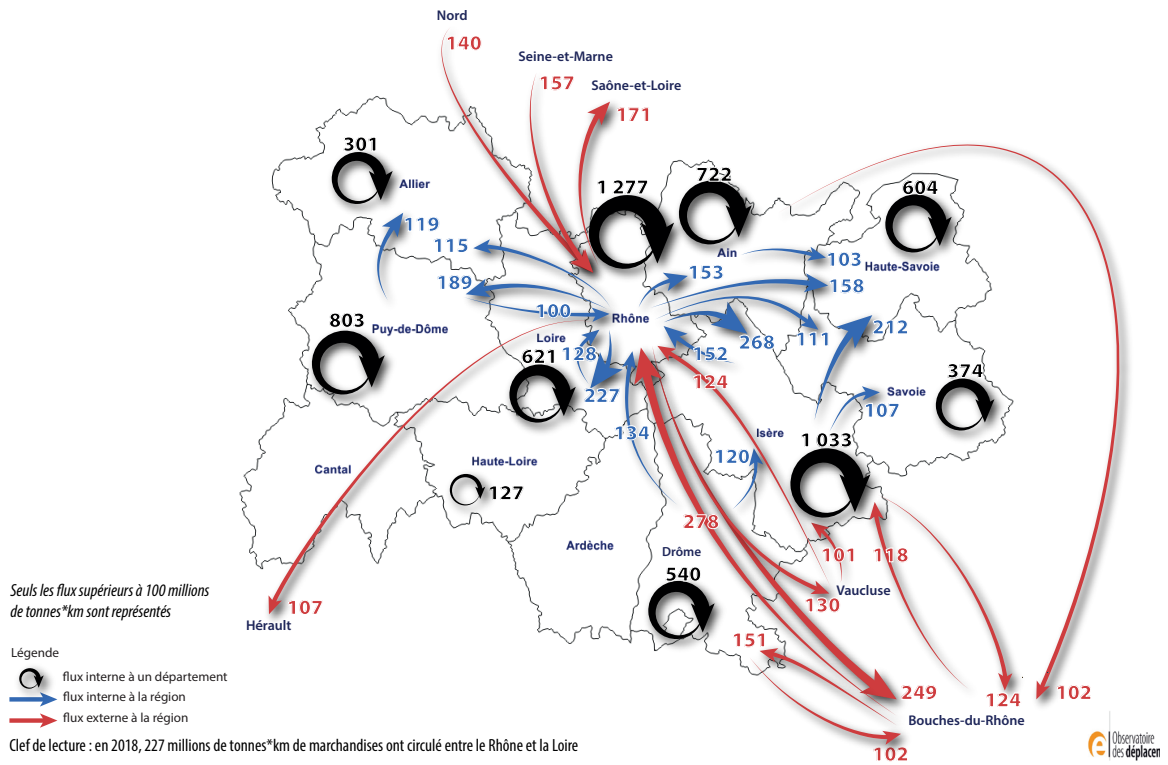
Des flux routiers interdépartementaux intenses

*Les chiffres qui suivent sont extraits de l'exploitation de l'enquête TRM (Transport Routier de Marchandises) de 2018, qui décrit les échanges de marchandises par poids lourds (>3,5 Tonnes) de départements français à départements français en volume (tonnages et tonnes*km).*

29 Milliards de tonnes*km ont été générées en Rhône-Alpes en 2018. La moitié de ces t*km étaient échangées avec d'autres Régions, tandis que 18% circulaient entre les Départements de la Région Rhône-Alpes, et que 32% circulaient en interne aux départements.

Celui du Rhône a généré 8,6 Milliards de t*km, concentrant ¼ des flux internes à Rhône-Alpes. L'Isère a généré quant à elle 5,3 Milliards de t*km soit 1/5 des flux internes. La Loire arrive au 5e rang départemental avec 3,2 Milliards de t*km générées, derrière l'Ain (3,6) et la Drôme (3,3).

2 FLUX ROUTIERS DE MARCHANDISES EN MILLIONS DE TONNES*KILOMÈTRES, EN 2018 (AUVERGNE-RHÔNE-ALPES)
ENQUÊTE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES, 2018



Près de 10% des échanges avec l'extérieur sont effectués avec le Département des Bouches-du-Rhône (1,7 Milliards de t*km) qui abrite le port de Marseille (1er port de France avec plus de 80 millions de tonnes de trafic en 2017*******). D'importants échanges étaient également effectués avec le Vaucluse (717 Millions), la Seine-et-Marne (599 Millions), le Puy-de-Dôme (596 Millions) et la Saône-et-Loire (565 Millions).

Une faible part du transport fluvial, qui n'est pertinent que pour certaines marchandises

Le recours au transport fluvial est très faible en interne à la Région Rhône-Alpes (1% du tonnage), mais est plus important vers (4,2%) et depuis (5,7%) les autres Régions françaises. Tous les types de marchandises ne peuvent se transporter par voie fluviale. Il s'agit d'un mode de transport relativement lent (donc non adapté aux activités de messagerie et livraison express) conçu pour transporter d'importants volumes (masse critique à atteindre) sur de longues distances (215km en moyenne depuis Rhône-Alpes********).

Les marchandises qui se transportent le plus par voie fluviale sont les produits chimiques, les produits pétroliers raffinés, les produits d'extraction et les énergies fossiles (pétrole, gaz naturel, lignite...).

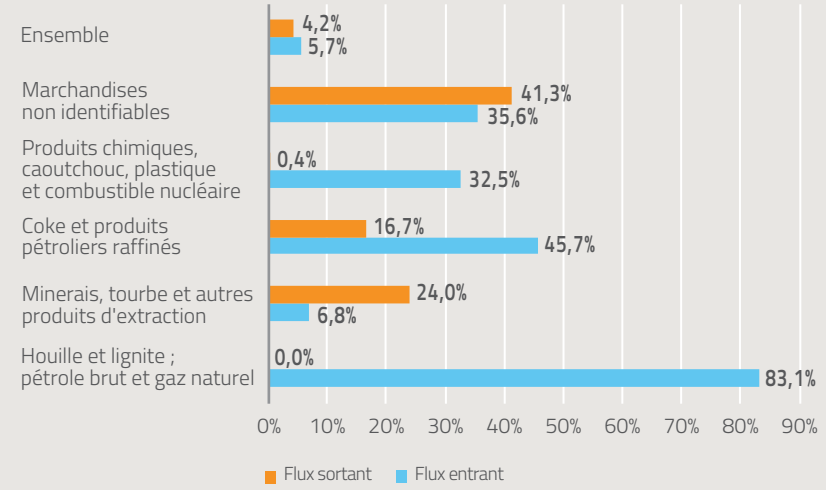
CE QUE L'ON SAIT DU FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE DE LA LOIRE

Parmi les sources de données publiques, seule l'enquête TRM décrit les flux logistiques à la maille départementale. Elle décrit les flux transportés par poids lourds (>3,5 tonnes) en volume (tonnage et tonnes*km).

En l'absence de données disponibles sur le fret ferroviaire, nous savons cependant que plusieurs grandes entreprises sont embranchées (reliées directement au réseau ferré) et que seule une poignée d'entre elles semble être réellement desservie à ce jour...

Il n'existe pas de port fluvial de marchandises dans la Loire. Les échanges routiers représentent donc la quasi-totalité des échanges à l'échelle du département : même les transports intermodaux doivent débuter ou achever leur trajet par la route.

3 **PART DU TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE EN RHÔNE-ALPES PAR TYPE DE MARCHANDISE (EN % DU TONNAGE)**



2. Cartographie : Sources : SoeS, DREAL Aura, 2018 ; Traitement : epures, observatoire des déplacements, 2020 / **3. graphique :** Sources : SOeS, SitraM, SOeS - enquête opérateurs ferroviaires, Voies navigables de France, SOeS - enquête TRM ; Traitements : epures, observatoire des déplacements

*** Sources : SOeS, SitraM, SOeS-enquête opérateurs ferroviaires, Voies navigables de France, SOeS-enquête TRM ; route sous pavillon français et voie navigable, 2015
**** Et la Corse, qui y est statistiquement rattachée dans la base SitraM
***** Sources : SOeS, SitraM, SOeS-enquête opérateurs ferroviaires, Voies navigables de France, SOeS-enquête TRM ; route sous pavillon français et voie navigable, 2015
****** SOeS, SitraM, SOeS-enquête opérateurs ferroviaires, Voies navigables de France, SOeS-enquête TRM ; route sous pavillon français et voie navigable, 2015
******* CGDD, Datalab Transport, 2018
******** SitraM, 2018

En 2018, 3,2 Milliards de tonnes*km ont été générées par les activités économiques de la Loire. Près de 20% de ces t*km étaient transportées à l'intérieur du département (622 Millions de t*km), pendant que 11% étaient transportées vers et depuis le Rhône (355 Millions de t*km). Hormis avec le Rhône, les principaux échanges étaient réalisés avec les Bouches-du-Rhône (194), l'Isère (136) et la Seine-et-Marne (116).

En 2018, la Loire recevait 17 Millions de t*km de plus qu'elle n'en expédiait par la route. La balance était particulièrement déséquilibrée avec les départements du Rhône (-98 millions de t*km), et de la Moselle (-52). Elle était en revanche légèrement excédentaire avec les Bouches-du-Rhône (+4 millions de t*km), et l'était plus largement avec les départements de la Savoie (+23), de Seine-et-Marne (+16), de Loire-Atlantique (+14) et du Cher (+13).

Les échanges avec la Haute-Loire demeuraient assez faibles, avec 24 Millions de t*km expédiées et 17 Millions de t*km reçues.

C'est pour alimenter ces études que la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a commandé la réalisation d'une enquête minéralogique en 2019. Cette enquête décrit les mouvements de véhicules (véhicules légers et poids lourds) autour de l'axe A47/N88, sur un jour de semaine entre 6 h et 20 h.

Un trafic poids lourds important en heures de pointe, lié à des trafics transitant par la vallée du Gier

Chaque jour, 13 600 poids lourds différents empruntent la vallée du Gier (A47/N88 entre Ternay dans le Rhône et Montplaisir à Saint-Etienne). Le trafic de transit (à l'échelle de cet axe) est important, il représente 39% du trafic total (5 330 poids lourds). Le transit se fait essentiellement entre le nœud de Ternay (situé au croisement d'axes et de zones logistiques majeures********) et la plaine du Forez (4 170 poids lourds). Le trafic de transit lié aux activités économiques de l'Ondaine et de la Haute-Loire demeure plus modeste (512 entrées, 649 sorties).

En plus de ce trafic transitant par la vallée du Gier, celle-ci accueille également un trafic local de cabotage (entre 25 et 48% du trafic PL sur les secteurs entre Saint-Chamond et Rive-de-Gier Est) du fait des besoins des populations et entreprises locales. Ce cabotage est fortement départementalisé : à l'exception du transit, l'axe fonctionne en fait presque comme deux infrastructures juxtaposées, avec à l'est de Rive-de-Gier des échanges qui s'intensifient quand on se rapproche de Lyon et à l'Ouest le même phénomène vers Saint-Etienne… Tout cela créant finalement assez peu d'échange entre « basse » et « haute » vallée du Gier.

Près de la moitié des poids lourds recensés par l'enquête********* circule en heures de pointe du matin (entre 6 h et 10 h), en même temps que le pic de fréquentation de l'autoroute par les véhicules légers.

L'A47, UN ENJEU STRATÉGIQUE POUR LA LOGISTIQUE, FRAGILE CORRIDOR RELIANT LE SUD LOIRE AU RESTE DE LA FRANCE ET DE L'EUROPE

Pour la majorité des échanges logistiques externes au Sud Loire, l'A47 est un point de passage obligé pour rejoindre la proche Métropole lyonnaise, la vallée du Rhône, ou bien encore l'Isère et les deux Savoie. Connue pour la dangerosité de son linéaire et ses nombreux ralentissements, notamment au niveau du pont de Givors, l'A47 fait l'objet de différentes études visant à améliorer son fonctionnement et sa sécurité.

4

LES FLUX DE POIDS LOURDS SUR LES AUTRES AXES (COMPTAGES)

En complément de l'enquête minéralogique, des comptages sur voirie sont effectués par le Département de la Loire et la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est.

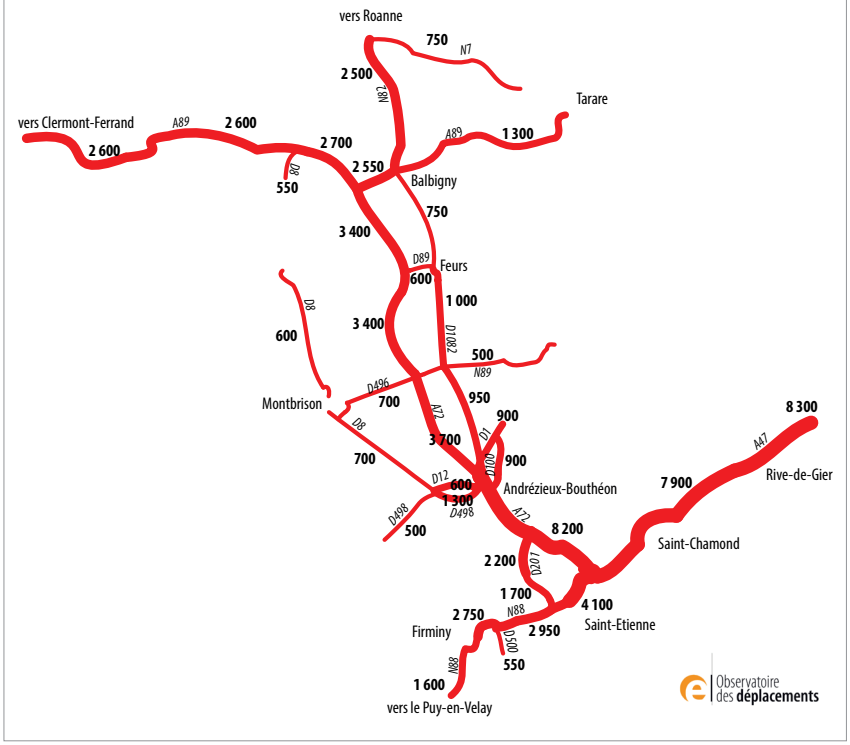
En 2018, les axes les plus fréquentés par les poids lourds sont l'A72 entre Saint-Etienne et Andrézieux-Bouthéon (8200 PL par jour) et l'A47/N88 dans la vallée du Gier (7900 PL ; le tronçon Ondaine étant bien moins fréquenté). Le trafic de poids lourds sur l'A89 est plus modeste, signe que l'A89 "est" (Balbigny – Limonest) ne représente pas une alternative à l'A47, pour les poids lourds en rapport avec le Sud Loire.

Certaines routes départementales sont également très empruntées par les poids lourds, notamment autour de l'échangeur de la Gouyonnière (D498, D12, D100, D1082), en raison de l'intensité économique des activités du Sud de la plaine du Forez. On note également une forte fréquentation des départementales convergeant à Montbrison (D8 et D496).

UN PARC DE VÉHICULES (POIDS LOURDS ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) PRINCIPALEMENT LIÉ AU FONCTIONNEMENT INTERNE DU TERRITOIRE

Le registre électronique national des entreprises de transport par route (2020), nous renseigne sur le nombre de licences de transport intérieur (véhicules de moins de 3.5 tonnes) et de licences de transport communautaire (véhicules de plus de 3.5 tonnes) détenues par entreprise. Si le nombre de licences est souvent supérieur au nombre de véhicules possédés (elles peuvent être achetées en bloc), il donne un ordre de grandeur du parc des entreprises (attribué au siège des entreprises).

5 **TRAFIC POIDS LOURDS DANS LA LOIRE**



On recense 3310 licences poids lourds attribuées à des entreprises dont le siège est localisé dans une commune du Scot Sud Loire. La ville de Saint-Etienne, la zone de Molina ou encore les zones d'activités du Sud plaine (ou à proximité) concentrent plus de la moitié de ces licences.

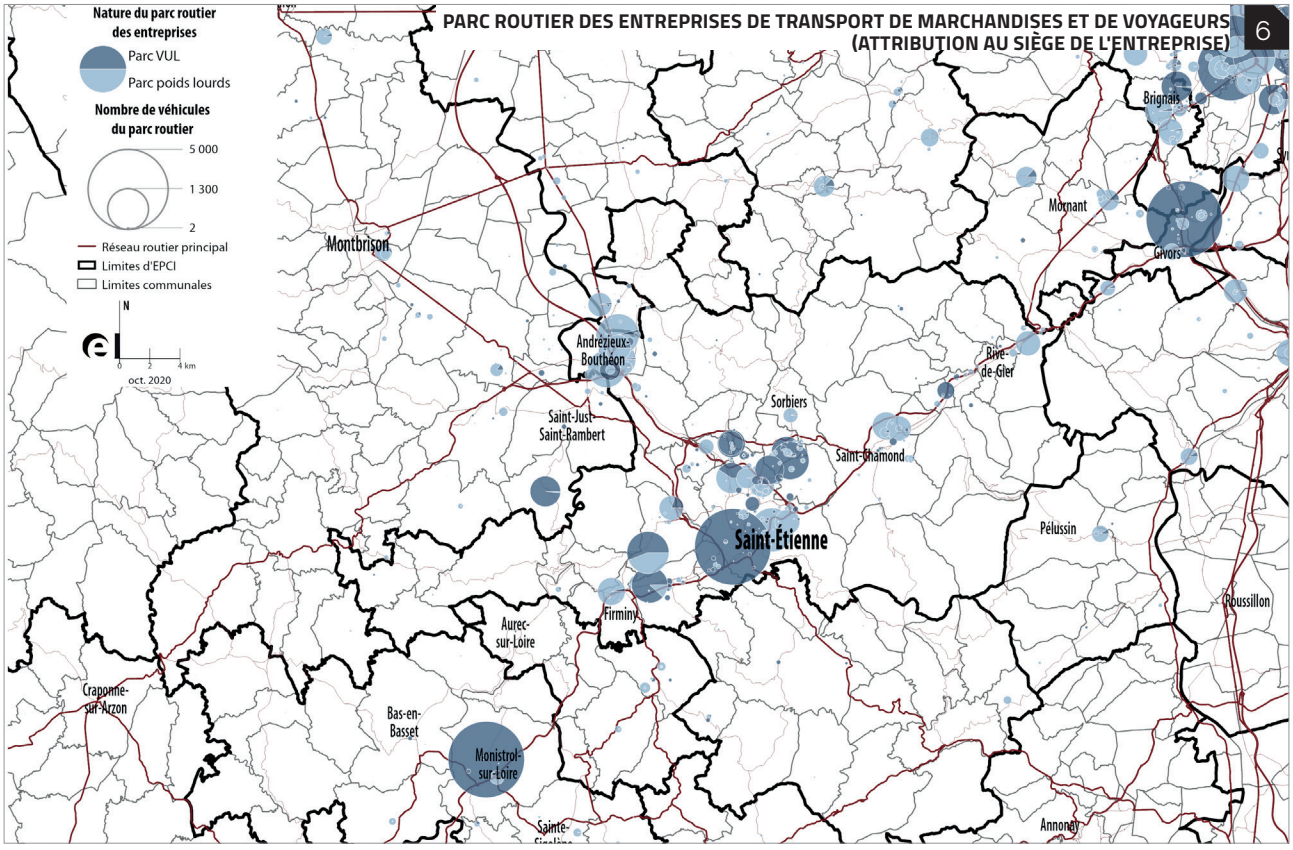
A Saint-Etienne, le parc poids lourds est détenu par des entreprises du secteur de la messagerie, du service aux entreprises d'affrètement et de construction. A Andrézieux-Bouthéon celui-ci est majoritairement détenu par des entreprises de transport routier.

Le parc de véhicules utilitaires légers se concentre à Saint-Etienne et sur la zone de Molina, représentant près de la moitié du parc recensé à l'échelle du Scot Sud Loire.

Ce parc, globalement destiné aux services des entreprises et des habitants du territoire, reste bien moins important que celui observé dans la région lyonnaise et particulièrement dans les grandes zones hébergeant des entreprises de transport national ou international.

4. Photo : ©epures / **5. Cartographie :** Sources : Comptages département de la Loire, Direction Interdépartementale des Routes, 2018

********* Vallée du Rhône, Est Lyonnais, Nord-Isère
********** L'enquête mesure le trafic entre 6h et 20h, elle ne comptabilise pas le nombre important de poids lourds circulant de nuit



LOCALISATION DES PRINCIPALES PLATEFORMES LOGISTIQUES

La carte n°7 présente les principaux sites et infrastructures, supports de l'activité logistique dans l'aire métropolitaine :

- Les « plateformes dédiées » (dont la fonction est quasi exclusivement liée à la logistique) regroupent les ports, les chantiers de transport combiné, les principaux sites de triage de wagons isolés, la zone de fret aérien de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry et les dépôts pétroliers.

- Les « hubs logistiques » sont les zones d'activité de grande taille accueillant les plus fortes concentrations d'entreprises de transport et de logistique.

- Les « espaces industriels » sont des zones d'activité de grande superficie, au positionnement économique mixte et générant de grandes quantités de flux de marchandises.

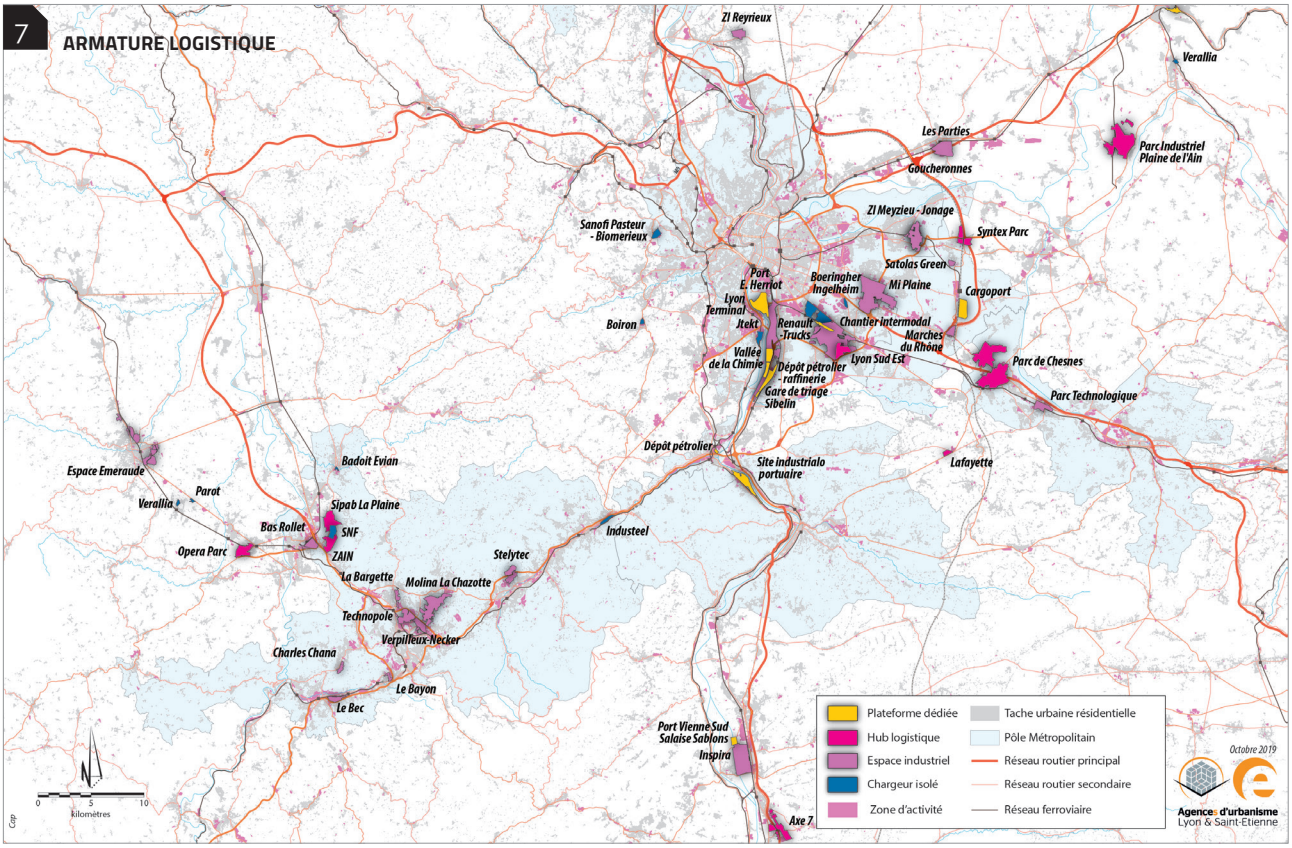
- Les « chargeurs isolés » sont des entreprises industrielles de grande taille générant des flux importants de marchandises et dont la localisation ou l'emprise est indépendante des zones d'activité.

La carte montre aussi les autres zones d'activité (plus petites et au caractère souvent industriel ou artisanal) et en filigrane la tache urbaine résidentielle qui constituent plutôt les espaces de livraison-desserte des principaux flux de marchandises.

Dans le Sud Loire on recense deux hubs logistiques dans le Sud de la plaine du Forez : ZAIN/Sipab et Opera Parc. Les espaces industriels sont situés, pour leur part, à Saint-Etienne, Montbrison, Andrézieux-Bouthéon, Firminy, Saint-Chamond et Rive-de-Gier / Châteauneuf.

Au-delà de la question des données, une meilleure appréhension du fonctionnement logistique du territoire passe par une plus grande connaissance des problématiques des acteurs de la chaîne logistique, de leurs stratégies et des difficultés qu'ils rencontrent. C'est pourquoi epures a souhaité rencontrer les acteurs logistiques au travers de divers entretiens menés entre octobre et décembre 2020.

7 **ARMATURE LOGISTIQUE**



A RETENIR

Davantage de connaissances, mais un manque persistant de données publiques

Bien que les différentes bases de données fournissent des informations sur la circulation des marchandises dans le Sud Loire, celles-ci restent très partielles, et leur maille géographique demeure assez lâche. Ces différentes sources permettent de tirer quelques grands constats sur le transport de marchandises :

- Celui-ci est majoritairement routier (pour compte d'autrui) ;
- Il se fait en interne à la Loire et en échange avec le Rhône et les Bouches-du-Rhône, avec un recours quasi-exclusif à l'A47 ;
- Il a pour origine/destination principale, les zones d'activités du nord-est de Saint-Etienne et du sud de la plaine du Forez.

Ces sources de données permettent d'esquisser de grandes tendances, mais ne permettent pas de brosser un portrait exhaustif, à une échelle géographique fine (à l'échelle des communes et des sites logistiques).

Les bases de données privées pourraient permettre d'affiner la connaissance des flux logistiques ; néanmoins, celles-ci sont éclatées entre les différents acteurs logistiques (les différents chargeurs, transporteurs et logisticiens) et comportent une dimension confidentielle importante qui limite leur diffusion et leur utilisation.

6. Cartographie : Sources : epures, Exploitation du registre des licences de transport, OpenData Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire / **7. Cartographie :** Source : Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne

POINT DE VUE D'ACTEURS LOCAUX

sur les enjeux en matière de logistique

1. Photo : DB Schenker - ©epures

Méthodologie : rencontre d'acteurs

L'Agence a rencontré trois entreprises : DB Schenker, Transports Lardon, STDF (Carrières de la Loire). Ce faible panel ne peut en aucun cas permettre une généralisation des observations à l'ensemble de la logistique du Sud Loire, néanmoins, il s'agit de trois entreprises importantes, qui traitent d'aspects différents de la logistique (un service de messagerie rapide, livrant en 24h des colis de 1kg à une tonne ; un spécialiste du transport international par conteneurs ; une entreprise locale, plus grosse carrière de la Région, qui n'est pas une entreprise de logistique mais qui expédie chaque année plus d'un million de tonne de granulat).

Le regard porté par ces entreprises peut donc être considéré comme un éclairage intéressant dans lequel se retrouveront sûrement d'autres acteurs locaux.

LE REGARD D'UN SPÉCIALISTE DE LA MESSAGERIE EXPRESS : DB SCHENKER

Il s'agit d'une entreprise internationale disposant de 110 agences en France (dont Saint-Etienne, Lyon, Clermont-Ferrand). Elle transporte tous types de marchandises de moins d'une tonne, sauf du périssable, le plus souvent entre une entreprise productrice et un client final en grande distribution ou commerce de détail. En général les colis sont livrés en 24 heures.

Le site de Saint-Etienne est un établissement de grande taille, récemment développé, en raison de l'importance du tissu économique local, qui justifie l'inopportunité d'envisager d'effectuer les chargements ou livraisons depuis Lyon.

Le site couvre une aire de chalandise allant jusqu'à Givors, Mornant, Monistrol-sur-Loire ainsi que tout le sud du département. Le bassin Roannais est géré par un sous-traitant, étant déjà trop éloigné du hub stéphanois pour les livraisons.

Du fait de sa localisation, de sa taille (51 places à quai) et de sa modernité

(le nouveau site, en bordure de l'A72, a été inauguré en avril 2020), le site stéphanois va devenir le hub France pour tous les échanges avec l'Espagne.

En général, 10 à 13 semi-remorques sont réceptionnés chaque nuit en provenance des autres hubs de DB Schenker. Après dispatch, une trentaine de camions, plus petits, partent effectuer les livraisons en journée et, le soir, environ 10 semi-remorques repartent vers les hubs français et 3 vers des hubs européens.

Fait notable, il est observé que, globalement, le site de Saint-Etienne expédie 2 à 3 fois plus de marchandises qu'il n'en reçoit, illustrant le fait que la Métropole stéphanoise est un territoire productif.

> Les plus grosses difficultés que l'on rencontre c'est l'accès aux centres-villes quelle que soit la commune, en raison des plans de circulation et de l'étroitesse de certaines voies. On utilise des petits véhicules, mais quand on a des grosses palettes à livrer, c'est compliqué »… « C'est très compliqué de livrer en centre-ville de Saint-Etienne, notamment dans la Grand Rue, il faut prendre la palette sur son dos, personne ne veut le faire, c'est trop physique. »

Compte tenu de la spécificité de ce type de livraisons express, les modes de transport restent exclusivement routiers. L'essentiel des semi-remorques arrivés sur site via A47 ; pour autant la société ne souffre pas spécifiquement de problèmes de congestion de l'axe (hors aléas et travaux nocturnes) car les trajets se font en soirée et de nuit. Les livraisons depuis l'Ouest arrivent par l'A89 et l'A72, là aussi à des horaires nocturnes.

La plus grosse difficulté rencontrée par l'entreprise reste le problème du dernier kilomètre où les contraintes réglementaires, physiques (voirie, stationnement…) et de congestions rendent les livraisons complexes…

Même si le Centre de Distribution Urbaine de Saint-Etienne n'était pas adapté aux besoins de l'entreprise (car missionnée par ses clients pour une livraison de bout en bout), l'entreprise reste à la recherche de solutions novatrices pour le "dernier kilomètre urbain" (petits camions électriques…).

> La rupture de charge n'est pas dérangeante dans la mesure où il n'y a pas d'autre choix. Il vaut mieux une rupture de charge en tram qu'à pied. »

Enfin, il ressort que le site stéphanois de DB Schenker, comme d'autres en France, souffre de difficultés de recrutement : le secteur de la logistique a des besoins de ressources humaines difficilement couverts, la filière ne bénéficiant pas toujours d'une image positive.

LE REGARD D'UN SPÉCIALISTE DU TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CONTENEURS : TRANSPORTS LARDON

Les Transports Lardon sont spécialisés dans le transport de conteneurs maritimes qui vont et viennent depuis l'international (au-delà de l'Union Européenne). Ils travaillent essentiellement avec le port de Fos-Marseille et plus ponctuellement avec ceux du Havre (pour les exportations vers les Etats-Unis) et d'Anvers.

Les clients sont tous importateurs / exportateurs, de toutes tailles et de tous secteurs économiques.

L'approvisionnement du site (environ 150 chargements/déchargements par jour) se fait donc principalement par le biais de l'A47 et A7, vers ou depuis le port de Fos-Marseille pour des clients situés dans la région stéphanoise et dans la région lyonnaise. Suivant les périodes, 10 à 50% des conteneurs transitent par le chantier intermodal de Vénissieux ou par le Port Edouard Herriot. Au regard de ces origines - destinations, l'important détour que constitue l'A89 Est est donc inadapté.

©Transport Lardon

En raison des nombreuses rotations tout au long de la journée, la congestion de l'A47 a un impact important. Celui-ci se ressent surtout sur l'emploi local, l'entreprise recrutant plutôt des chauffeurs domiciliés à proximité de Lyon, pour leur éviter un retour compliqué au domicile en fin de journée.

« On n'embauche plus de chauffeurs à Saint-Etienne., mais nous avons recruté 8 ou 9 chauffeurs habitant plus proche de Lyon (Ain, Nord-Isère). En raison de la congestion il est trop long pour les chauffeurs de Saint-Etienne de revenir de Lyon le soir »

Il y a 7 ans, l'entreprise voulait s'agrandir sur son site stéphanois mais n'y est pas parvenue. Elle a alors déménagé à Veauche pour rester au plus proche de ses clients. En plus de la congestion de l'A47, elle subit donc aujourd'hui les problèmes de circulation sur l'A72 et le Sud Plaine.

« Il y de la congestion sur l'A72 et dans tout le sud de la plaine du Forez (Gouyonnière). En 7 ans de présence à Veauche, nous avons vu la situation se dégrader, avant il n'y avait pas de bouchon sur l'A72. »

LE REGARD D'UNE ENTREPRISE LOCALE ÉMETTRICE D'IMPORTANTS FLUX DE MARCHANDISE : STDF - CARRIÈRE DE LA LOIRE

STDF - carrière de la Loire est une entreprise familiale qui vend des granulats. Elle commercialise 1 Million de tonnes de matériaux par an, ce qui fait d'elle la plus grosse carrière de la Région. Elle fournit à elle seule environ 30% du volume de matériaux utilisés sur les chantiers BTP de la Loire.

STDF - carrière de la Loire est exclusivement « émettrice » de marchandises vers deux types de sites : les chantiers (dont les emplacements varient dans le temps mais restent dans le sud Loire) et les postes fixes (centrales de béton / d'enrobé / de préfabriqué) qui se trouvent à Saint-Just-Saint-Rambert, Montbrison, Savigneux, Feurs, Saint-Etienne et Chazelles-sur-Lyon, mais aussi plus ponctuellement Yssingeaux, Contamines-sur-Arve, Voglans, Thoiry, Bonneville.

Même si la plupart de la production est livrée dans la Loire par camion, quelques produits comme les gravillons (utilisés dans les centrales d'enrobés routiers) ou le ballast ferroviaire sont transportés plus loin, dans le quart Sud-Est de la France. Le train pourrait alors être utilisé. Par le passé, cela a été le cas, jusqu'à 25% du tonnage expédié… Mais à ce jour l'utilisation du ferroviaire n'est plus concurrentiel, alors même que le transport de granulats sur moyenne ou longue distance est censé demeurer un cœur de cible du transport ferroviaire de marchandises. Environ une quinzaine de camions semi-remorques effectuent entre 5 et 6 rotations par jour depuis la carrière vers le site de vente stéphanois, soit environ 75 à 120 chargements par jour sur le site.

Les camions partent soit au Nord vers Feurs et Montbrison, soit au Sud vers Saint-Etienne, mais ils utilisent peu le réseau autoroutier. Ils sont contraints par les horaires d'ouverture des chantiers et circulent donc fréquemment aux heures de pointes. Ils subissent donc des contraintes de congestion, principalement dans le centre de Montrond-les-Bains qu'ils sont obligés de traverser pour aller au Sud, mais aussi au niveau de la Gouyonnière.

« Notre site de dépôt-vente de Saint-Etienne Monthieu est lui aussi embranché (comme la carrière de Bellegarde-en-Forez), mais nous n'avons jamais pu faire de fret ferroviaire entre les deux. Fret SNCF ne veux pas faire du fret sur d'aussi courte distance, et ce n'est pas rentable financièrement alors qu'on a de quoi remplir environ un train par semaine (50 000 tonnes). »

A RETENIR

La pandémie de COVID 19 a rappelé à tous l'importance des activités logistiques dans la vie des territoires. Sans une logistique réactive et bien organisée, l'activité tourne au ralenti.

Le traitement de plusieurs sources statistiques et les entretiens d'acteurs nous permettent de mieux cerner cette activité dans le Sud Loire et sans attendre la confirmation que d'autres développements de connaissance pourraient apporter, on peut d'ores-et-déjà retenir quelques points clefs :

- La région stéphanoise demeure un secteur industriel et productif important, impliquant de nombreux acheminements depuis les matières premières jusqu'aux produits finis, auxquels s'ajoutent le transport de marchandises et messageries liées à un bassin de vie de 500 000 à 600 000 habitants qui ne peut être desservi depuis Lyon et nécessite donc des sites locaux.

- L'intense trafic poids lourds observé quotidiennement sur l'A72 et l'A47, de nuit comme de jour, apparaît bien davantage lié au bassin de vie et de production de la Métropole stéphanoise, que comme du trafic de transit.

- Le recours très fort au transport routier est un fait, soit de bout en bout (transports légers et/ou rapides, en flux tendus), soit depuis / vers des plateformes intermodales fluviales ou ferroviaires, quand ce n'est pas directement avec le port de Marseille – Fos, dont Saint-Etienne fait partie de "l'hinterland"

- Le transport routier, soumis à forte concurrence et à une logique de flux tendus, est très sensible aux aléas de temps de parcours, aux coûts et aux distances. A ce titre, le passage par l'A47 et le nœud de Ternay / Givors s'avère incontournable, même pour les transports intermodaux (toutes les installations fluviales et ferroviaires étant au Sud ou à l'Est de Lyon). A l'inverse, les trajets via A89, A71 et A75 (centre France / Massif central) semblent très marginaux, et l'A89 Balbigny – Limonest n'apparaît pas comme une alternative crédible en termes de temps et de coût.

- La région stéphanoise n'est pas enclavée (elle peut même être considérée comme un lieu stratégique pour des hubs internationaux par certains), mais elle est dépendante de ce "cordon ombilical" qui la relie aux corridors fluviaux, ferroviaires et autoroutiers des vallées du Rhône, de la Saône et des Alpes.

- Depuis plusieurs années, l'intensification des flux dans le Sud de la Plaine du Forez crée un nouveau goulot d'étranglement qui vient s'ajouter à celui de la vallée du Gier et nuit, comme pour la circulation des personnes, à la fluidité des échanges de marchandises.

- Enfin, le « dernier kilomètre » et l'accès au client final est souvent problématique pour les logisticiens. Les centres-villes sont peu adaptés à ces activités de livraison (depuis le colis jusqu'à la palette). A l'heure où il est question d'apaiser encore les centres urbains, il est donc primordial de prendre en considération cette problématique pour maintenir l'attrait des centres tant pour les activités économiques que pour les habitants. La réponse passe en partie par des aménagements adaptés, mais aussi par des services spécifiques, les logisticiens n'étant pas par principe opposés à la rupture de charge, à partir du moment où celle-ci est compatible avec leurs engagements face au client et acceptable financièrement.

LE LEXIQUE

Compte propre - compte d'autrui : Lorsque l'activité de transport n'est pas rémunérée pour elle-même, le transport est dit « pour compte propre » (une personne utilisant sa voiture pour se déplacer, une entreprise déplaçant elle-même ses produits entre un lieu de production et un lieu de stockage par exemple). Lorsque le transport est réalisé par un prestataire, prenant en charge des biens qui ne lui appartiennent pas ou des personnes distinctes de lui-même, le transport est dit « pour compte d'autrui »

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

SDES : Service de la donnée et des études statistiques

SitraM : Système d'Information sur le Transport de Marchandises

Tonnes-kilomètres (t*km) : La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Il s'agit de l'unité utilisé pour mesurer l'intensité du trafic international de marchandise.

TRM : (enquête) Transport Routier de Marchandises

VNF : Voies Navigables de France

VUL : Véhicule Utilitaire Léger

---

1. photo : Préparation de livraisons à Simply Cité, centre de distribution urbain (CDU), Saint-Etienne - © epures

CDC Sud
BANDE DE GARANTIE
L4908100
L4909700
EPAL

Observatoire des **déplacements**

SEPT. 2021

LA LOGISTIQUE

DONNÉES ET REGARDS D'ACTEURS

epures
Agence d'urbanisme de la région stéphanoise

46 rue de la télématique
CS 40801
42952 Saint-Etienne cedex 1
tél : 04 77 92 84 00
fax : 04 77 92 84 09
mail : epures@epures.com
web : www.epures.com

Crédit photos : epures sauf mention particulière