



HAL
open science

Logistique et territoire : approche méthodologique en Béarn

Marion Dussarat

► **To cite this version:**

Marion Dussarat. Logistique et territoire : approche méthodologique en Béarn. Géographie. 2015. dumas-01517481

HAL Id: dumas-01517481

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01517481>

Submitted on 3 May 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

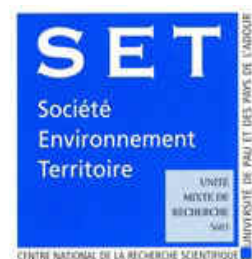
MEMOIRE DE MASTER 1
Université de Pau et des Pays de l'Adour
Département de Géographie-Aménagement
Laboratoire Société – Environnement – Territoire UMR CNRS 5603

Marion DUSSARRAT

Sous la direction de Frédéric TESSON

**LOGISTIQUE ET TERRITOIRE : APPROCHE
METHODOLOGIQUE EN BEARN**

Année universitaire 2014-2015
Master 1
Géographie – Aménagement – Sociologie
Spécialité « Développement durable, Aménagement, Société, Territoire » (DAST)



MEMOIRE DE MASTER 1
Université de Pau et des Pays de l'Adour
Département de Géographie-Aménagement
Laboratoire Société – Environnement – Territoire UMR CNRS 5603

Marion DUSSARRAT

Sous la direction de Frédéric TESSON

LOGISTIQUE ET TERRITOIRE : APPROCHE
METHODOLOGIQUE EN BEARN

Année universitaire 2014-2015
Master 1
Géographie – Aménagement – Sociologie
Spécialité « Développement durable, Aménagement, Société, Territoire » (DAST)



Stage de 4 mois (du 01/04/2015 au 31/07/2015)

Structure d'accueil du stage et nom du service : Agence
d'urbanisme Atlantique & Pyrénées
Pôle projets des territoires

Adresse : 4 rue Henri IV porte J 64000 Pau
Petite Caserne, 2 allées des Platanes BP 628 64106 Bayonne Cedex

Maître du stage : Marc TRINQUE, directeur, responsable du pôle
projets des territoires



AVANT-PROPOS

Ce mémoire est l'aboutissement de ma première année de Master Développement Durable Aménagement Société et Territoire réalisée à l'université de Pau et des Pays de l'Adour. Il est directement lié à mon stage effectué à l'agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées. En effet, la commande de l'organisme d'accueil portait sur la réalisation d'une étude expérimentale sur le fonctionnement du transport de marchandises et de la logistique sur le territoire béarnais.

Ainsi, mon mémoire propose des éléments pour étudier la logistique sur un territoire, ces derniers sont ensuite appliqués au territoire béarnais. Aimant beaucoup travailler sur la thématique de la ville, une sous-partie de ce document traite de cette dernière. La logistique urbaine étant au cœur de nombreuses préoccupations en milieu urbain, une proposition d'actions applicables à la ville de Pau et à d'autres villes de la même strate démographique sont émises dans la dernière partie de mon mémoire.

C'est dans le cadre de mon stage que j'ai pu rencontrer des acteurs locaux travaillant en lien avec la logistique.

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je tiens à remercier Monsieur Marc Trinqué directeur, responsable du pôle « Projets des territoires » à l'Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUDAP) pour la confiance qu'il m'a accordée pour la réalisation d'une mission de stage portant sur l'étude de la logistique sur le territoire béarnais. C'est en lien avec cette expérience professionnelle que j'ai pu réaliser ce mémoire.

Je souhaiterai également remercier mon directeur de mémoire Monsieur Frédéric Tesson maître de conférences géographie et aménagement à l'Université de Pau et des Pays de l'Adour pour son soutien et ses conseils pour la rédaction des travaux.

Puis, un remerciement particulier à l'intégralité de l'équipe AUDAP qui m'a permis d'acquérir de nouvelles compétences.

Enfin, de façon plus générale, un grand merci à tous les interlocuteurs sollicités tout au long du travail, en effet, ces derniers m'ont accordé du temps pour répondre à mes nombreuses interrogations.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

A64 : Autoroute A64
A65 : Autoroute A65
APE : Activité Principale de l'Etablissement
ASF : Autoroute du Sud de la France
AUDAP : Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées
CA : Communauté d'Agglomération
CAPP : Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées
CC : Communauté de Communes
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CCLO : Communauté de Communes Lacq Orthez
CCPO : Communauté de Communes du Piémont Oloronais
CDU : Centre de Distribution Urbain
CERTA : Cellule Economique Régionale des Transports d'Aquitaine
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
ELU : Espace de Logistique Urbain
EPCI : Etablissement de Coopération Intercommunale
IGN : Institut National de l'Information Géographique et forestière
INSEE : Institut National de la Statistiques et des Etudes Economiques
LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
MEDDE : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie
LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
NAF : Nomenclature d'Activité Française
OFP : Opérateur Ferroviaire de Proximité
OPTL : Observatoire Prospectif du Transport de la Logistique
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PREDIT : Programme de Recherche et D'Innovation dans les Transports terrestres
PTU : Périmètre de Transport Urbain
RD : Route Départementale
RN : Route Nationale
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SEMO : Société Eaux Minérales d'Ogeu
SMTU : Syndicat Mixte des Transports Urbains
SRIT : Schéma Régional des Infrastructures de Transport
SRU : Solidarité au Renouvellement Urbain
TEFET : Tranche Effectif salarié de l'Etablissement
TMJ : Trafic Moyen Journalier
TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	5
REMERCIEMENTS	6
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	7
INTRODUCTION	9
PARTIE 1 ABORDER LA QUESTION LOGISTIQUE SUR UN TERRITOIRE : ELEMENTS DE CADRAGE.....	12
PARTIE 2 QUELLE(S) LOGISTIQUE(S) SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS ?	29
PARTIE 3 IMPLICATION DES ACTEURS PUBLICS LOCAUXDANS LA LOGISTIQUE : QUELS INTERETS ?.....	47
CONCLUSION	62
BIBLIOGRAPHIE.....	63
SITOGRAFIE	64
TABLE DES ILLUSTRATIONS	65
TABLE DES ANNEXES	67
ANNEXES.....	68
TABLE DES MATIERES	73
DECLARATION ANTI-PLAGIAT	75
RESUME (EN FRANÇAIS)	76
MOTS-CLES	76

INTRODUCTION

En France, avec la montée des préoccupations environnementales, la prise en compte du transport de marchandises dans les politiques de mobilité émerge à la fin des années 90. Dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU), l'intégration du volet marchandises devient obligatoire. Récemment, au niveau national, le Gouvernement français a demandé qu'une conférence nationale sur la logistique soit organisée (l'article 41 de la loi n°2013-431) ; cela dans l'objectif de réfléchir aux possibilités d'élaborer une stratégie nationale sur le sujet. De ce fait, l'étude de la logistique sur les territoires devient incontournable. La filière « logistique et transport » n'est pas à délaissier, en effet, en France, le transport de fret et la logistique regroupent près d'1.8 million d'emplois contre 2.9 millions en Allemagne (Savy, 2015). Outre ses répercussions économiques, en termes de « qualité de territoire », la logistique est vecteur d'enjeux tels que l'intégration des équipements sur un territoire ou encore la gestion des nuisances générées par l'activité (pollution, consommation d'espaces, bruits). Comme le montre la figure ci-dessous, les trois principaux enjeux de l'étude de la logistique sur un territoire correspondent aux trois piliers du développement durable.

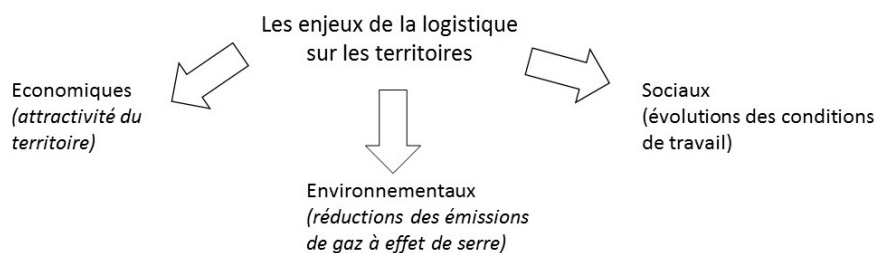


Figure 1: Les principaux enjeux de la logistique sur les territoires. Marion Dussarrat. 2015

Indispensable au système de production et de distribution, la logistique n'est pas facile à appréhender, en effet, elle renvoie à plusieurs éléments (c'est un terme polysémique). Néanmoins, dans notre étude de la logistique sur un territoire, celle-ci fera exclusivement référence à la description suivante : « La logistique englobe le transport (déplacement dans l'espace) et l'entreposage (déplacement dans le temps) ainsi que les opérations liées que sont la manutention et l'emballage, voire le conditionnement des produits. » (Savy, 2006). En effet, ces propos sont intéressants car ils identifient des actions précises d'une part et, d'autre part, ils font émerger le rapport « temps-espace » qui est un enjeu des problématiques de la mobilité. Au niveau

universitaire, les premières études de la logistique sur les territoires datent de la fin du XX^{ème} siècle. Elles font appel à la fois à la géographie des transports (dont les écrits sont nombreux dans les années 1990), à l'économie spatiale et la géographie économique. D'un point de vue politique, les réflexions autour de la logistique et, plus précisément du « système routier de marchandises » sont relativement récentes. Bien que ce dernier provoque des nuisances, il « *répond parfaitement à la demande des producteurs, distributeurs et consommateurs* » (Frémont, Douet, Raimbault, 2013). Néanmoins, dans l'optique d'optimiser cette activité et dans des finalités d'amélioration de la qualité de vie sur les territoires, « *les pouvoirs publics, de l'Etat aux communes souhaitent de plus en plus explicitement développer des politiques publiques d'aménagement des territoires de la logistique.* » (Frémont, Douet, Raimbault, 2013). Les études de la logistique sur les territoires sont réalisées à différentes échelles allant de l'étude de la logistique d'un large territoire à celle d'un territoire plus restreint (par exemple les études de logistique urbaine). Les exemples de réussite de gestion de la question logistique sur les territoires ont montré que l'implication de l'ensemble des acteurs locaux dans les démarches territoriales est indispensable.

Ce mémoire est directement lié à mon stage que j'ai effectué à l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées. En effet, la mission de ce dernier était la réalisation d'une « étude expérimentale » portant sur le fonctionnement du transport de marchandises et de la logistique sur le territoire béarnais (appelé aussi « territoire d'étude » dans la suite du travail). L'objectif de cette commande était de comprendre comment optimiser l'activité logistique (composante de la stratégie économique et durable d'un territoire) sur le territoire d'étude afin d'assurer la compétitivité de ce dernier. Dans notre étude, nous partons du principe que l'activité du transport de marchandises est incluse dans l'activité logistique (Savy, 2006). Cette étude tentera de proposer une méthodologie pertinente à l'étude de la logistique sur un territoire en l'appliquant à un espace sur lequel aucune recherche sur la question n'a été effectuée auparavant : le Béarn. Situé dans le département des Pyrénées-Atlantiques, territoire transfrontalier avec l'Espagne, il compte environ 365 650 habitants (2012) et regroupe 389 communes. Il présente des caractéristiques géographiques hétérogènes. Appartenant à la région Aquitaine il est directement concerné par le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT) aquitain. Celui-ci vise le report modal et l'insertion de l'entité dans les grands courants d'échanges. Actuellement, la mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) sur les territoires du sud des Landes et des Pyrénées-Atlantiques est en cours. Même si les équipements ferroviaires nécessaires ne sont pas tous opérationnels pour le transport de marchandises, au niveau régional, le territoire béarnais n'est pas

mis à la marge des projets logistiques. De même, dans le prolongement du Grenelle des Mobilités, le territoire d'étude est impliqué dans la démarche du Schéma Régional des Plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales de 2015.

Comme le montre la carte ci-contre, le sud-ouest est traversé par un axe logistique le long de la côte atlantique. Alors que le territoire béarnais n'est pas situé sur un « couloir logistique », imposant la question de transit dans les problématiques locales, aujourd'hui, les acteurs locaux peuvent-ils faire abstraction de la question logistique ?

L'hypothèse de notre travail est que les acteurs publics subissent l'activité logistique sur le territoire béarnais.

Béarn

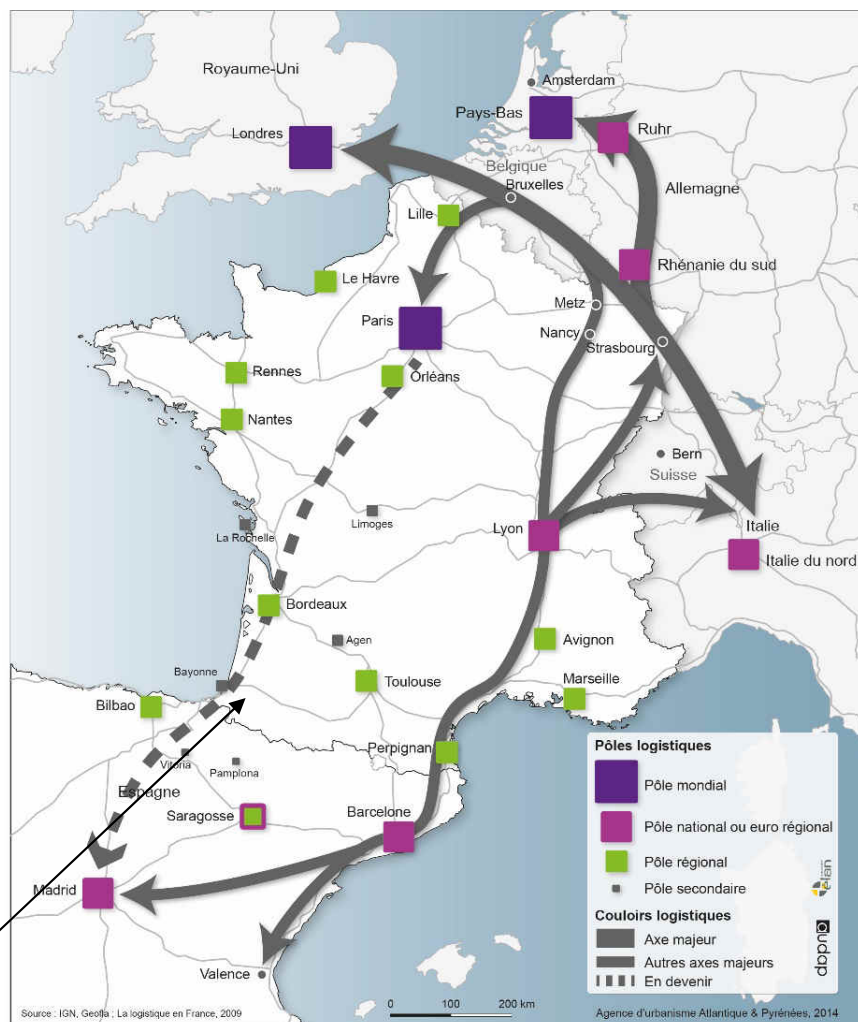


Figure 2: Carte des pôles et corridors logistiques. AUDAP. 2014

Cette étude repose sur : des recherches bibliographiques, des tris de données statistiques, la réalisation d'entretiens semi-directifs avec des acteurs privés, ainsi que sur des échanges avec des acteurs publics et des commerçants.

Dans un premier temps des éléments de cadrage permettant de réaliser une étude de la logistique sur un territoire seront déterminés, puis des enjeux de la situation de l'activité logistique sur le territoire d'étude seront dégagés. Enfin, la nécessité de l'appropriation des questions logistiques par les acteurs publics sur le territoire d'étude sera démontrée.

PARTIE 1

ABORDER LA QUESTION DE LA LOGISTIQUE SUR UN TERRITOIRE : ELEMENTS DE CADRAGE

La logistique étant essentiellement exercée dans le secteur privé, peu de données statistiques sont disponibles pour l'analyser. Cette première partie propose quelques éléments de cadrage utiles à l'étude de l'activité logistique sur un territoire.

1. La complexité de l'étude de la logistique sur un territoire

D'un point de vue universitaire, l'étude de la logistique sur un territoire est reconnue pour sa complexité. En outre, cela se répercute sur les démarches territoriales relatives à la logistique mises en place sur les territoires. Elles sont nombreuses et sont menées à différentes échelles géographiques assurant alors un caractère multi-scalaire à la logistique. En étudiant le rapport logistique et territoire sous plusieurs angles, l'analyse systémique peut subvenir en réponse à l'appréhension de la complexité de ce dernier. C'est dans leur production intitulée « Logistique et territoire : multiplicité des interactions et forces de régulation », publiée en 2013 que Sophie Masson et Romain Petiot ont proposé une analyse systémique du phénomène. Cela leur a ensuite permis de déterminer les nombreuses interactions entre logistique et territoire.

1.1. L'existence d'interactions entre logistique et territoire

C'est par une analyse systémique à trois dimensions composée du système logistique, des modèles productifs et du territoire qu'une distinction de deux interactions est faite : « *les interactions internes* » et les « *interactions externes* » (Masson, Petiot, 2013). Les auteurs écrivent que les premières se rapportent « *aux stratégies de localisation des activités économiques ainsi qu'au rôle du territoire dans le développement de modèles productifs.* ». Les interactions externes quant à elles dépendent de « *l'impact des variables exogènes sur le système* » (Masson, Petiot, 2013). Elles peuvent parvenir des consommateurs (par les évolutions du comportement d'achat), des industriels et des distributeurs (par l'évolution de leurs stratégies) ou encore des pouvoirs publics par l'application de réglementations et de nouveaux modes de gouvernance. De façon

binaire, ces interactions relèvent d'une logique publique (par l'intermédiaire des acteurs publics de l'aménagement du territoire) d'une part et, d'autre part, d'une logique privée représentée par les acteurs de la production logistique (Savy, 2015).

D'autres interactions entre logistique et territoire semblent montrer que la logistique est indépendante des découpages administratifs existants. Dans le cadre d'une étude de la logistique sur le territoire français, en 2009, le Pôle Interministériel de Prospective et d'Anticipation des Mutations Economiques (PIPAME) a proposé un découpage du pays en six entités « *fondé sur des caractéristiques territoriales fortes et des tendances de fond* ». Ainsi, se distinguent « *le Nord industriel et frontalier, l'Est industriel et frontalier, la métropole parisienne, l'Ouest excentré agricole et industriel, le Sud-Ouest bipolaire et enfin le couloir rhodanien. Les autres territoires se partagent en deux catégories : les territoires de contact et de transit et les territoires montagneux et relativement marginaux.* » (Savy, 2015). Même si l'étude de l'activité logistique semble indépendante des périmètres administratifs, pour des raisons parfois politiques, certains travaux logistiques sont réalisés à des échelles plus fines, superposés sur des subdivisions administratives.

1.2. Logistique et territoire : entre dimension scalaire de la logistique et inscription spatiale

La complexité du rapport logistique et territoire est également visible dans les démarches territoriales relatives à la logistique menées à différentes échelles par les acteurs locaux sur le territoire français. Par exemple, au niveau régional, des travaux sur le fret ferroviaire concernant la mise en place d'un Opérateur de Proximité Ferroviaire (OFP) ont été menés par les régions¹ Aquitaine, Franche-Comté, Alsace, Lorraine ou encore Rhône-Alpes. A l'échelon départemental, des réflexions relatives à la planification logistique ont été conduites dans le département de la Sarthe.

Le transport de marchandises ou encore la logistique urbaine sont des sujets traités par les métropoles et des villes moyennes (dans notre étude, c'est le cas de la ville de Pau qui a une réelle volonté d'étudier la livraison de marchandises). En matière d'inscription spatiale, la logistique urbaine apparaît comme l'une des réflexions les plus abouties pour plusieurs raisons : « *elle concerne un territoire circonscrit, implique des acteurs publics facilement identifiables et s'inscrit*

¹ Les régions administratives avant la réforme des régions de 2015

dans un cadre législatif donné (LAURE) et peut s'appuyer sur des outils d'aménagement (PDU, SCOT, etc.) » (Masson, Petiot, 2013).

Dès lors que des réflexions sur des démarches de gestion du transport de fret et de logistique sont menées sur un territoire administratif, l'identification des acteurs publics est plus facile que sur un périmètre dépassant les limites administratives. En effet, l'identification des acteurs publics à contacter pour notre étude sur le territoire béarnais qui n'est pas un territoire administratif a été l'une des principales difficultés rencontrées.

2. Entre offre et demande : les acteurs de la logistique

En s'inspirant de travaux déjà menés, les acteurs privés de la logistique désigneront ici les : « *services logistiques des entreprises industrielles et commerciales, prestataires de services logistiques* » (Masson, Petiot, 2013). Le recensement des prestataires de services logistiques sur un territoire est plus facile à réaliser que ceux des établissements industriels ou commerciaux ayant leurs propres services logistiques. C'est pourquoi, plusieurs études sur la logistique des territoires ont été réalisées à partir du recensement des établissements dont l'Activité Principale Exercée (APE) renseignée dans le répertoire SIRENE² était liée à un service de prestation logistique. Il n'existe pas de nomenclature type désignant toutes les activités appartenant à cette filière.

A partir de la Nomenclature d'Activité Française (NAF) révision 2 de 2008, il appartient donc à chaque organisme porteur de l'étude d'établir sa propre liste de codes APE qu'il juge appartenir à la filière logistique. La détermination des codes NAF à retenir dépend des finalités de l'étude à réaliser. Par exemple, la liste des codes NAF peut être différente si l'étude porte sur la logistique urbaine ou sur la logistique d'un territoire plus large.

La NAF regroupe les activités en vingt et une sections. Toutes les études portées sur la logistique (dans lesquelles le répertoire SIRENE a été utilisé) ont mobilisé des données de la section H « Transports et entreposage ». Cette section rend à la fois compte du transport de voyageurs et de marchandises. Ainsi, les études entreprises sur la logistique ont cherché à exclure les activités

² « *Le répertoire SIRENE enregistre l'état civil de toutes les entreprises et leurs établissements.* » Disponible sur : www.insee.fr

relatives au transport de voyageurs et certaines études n'ont pas pris en compte les activités de poste et de courrier (activité également comprise dans la section H).

Selon les périmètres étudiés (étude à l'échelle de la ville ou à l'échelle d'un territoire plus large) d'autres activités comme par exemple le conditionnement ou encore la location de locaux ont été retenues, elles appartiennent à la section N qui s'intitule « Activités de services administratifs et de soutien ».

En l'absence de données quantitatives sur les différents métiers de la logistique, il s'agit ici de faire un tour d'horizon des méthodes utilisées dans cette étude pour identifier les établissements directement liés à l'activité logistique sur le territoire béarnais ; cela en débutant par l'identification des « *prestataires de services logistiques* », nommés également « *prestataires logistiques* » par Michel Savy.

2.1. Identification des « prestataires logistiques »

Un prestataire logistique est défini de la façon suivante :

« Un prestataire logistique est une entreprise offrant un ensemble de services couvrant tout ou partie de la gamme des opérations logistiques (au sens initial du terme : transport, manutention, etc...) à un client désireux d'externaliser (sous-traiter) ces opérations périphériques à sa propre activité principale (son métier de base ou core business) sur laquelle il veut concentrer ses investissements et ses compétences. » (Savy, 2006)

Dans le cadre d'une étude expérimentale de logistique sur un territoire au caractère hétérogène présentant à la fois des milieux urbains, périurbains et ruraux, voici ci-dessous la nomenclature qui a été retenue pour identifier les prestataires logistiques. Les quatre catégories présentées sont directement empruntées à la catégorisation de l'arborescence de la NAF rév. 2.

La nomenclature a été établie de façon à ne pas être exclusivement appliquée au territoire béarnais. Par exemple, elle est composée d'activités relatives au transport de marchandises par voies d'eau alors qu'il n'y a pas d'établissements proposant ce type de prestation sur le territoire d'étude.

Catégorie	Code	Intitulé des activités
Transports routiers, ferroviaires, maritimes et aériens	4920Z	Transports ferroviaires de fret
	4941A	Transports routiers de fret interurbains
	4941B	Transports routiers de fret de proximité
	4941C	Location de camions avec chauffeur
	4950Z	Transports par conduites
	5020Z	Transports maritimes et côtiers de fret
	5040Z	Transports fluviaux de fret
	5121Z	Transports aériens de fret
	5122Z	Transports spatiaux
Entreposage et services auxiliaires de transports	5210A	Entreposage et stockage frigorifique
	5210B	Entreposage et stockage non frigorifique
	5221Z	Services auxiliaires des transports terrestres
	52.22Z	Services auxiliaires des transports par eau
	5223Z	Services auxiliaires des transports aériens
	5224A	Manutention portuaire
	5224B	Manutention non portuaire
	5229A	Messagerie, fret express
5229B	Affrètement et organisation des transports	
Activités de Poste	5310Z	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel
	5320Z	Autres activités de poste et de courrier
Activités de conditionnement	8292Z	Activités de conditionnement

Nomenclature retenue pour étudier le transport de marchandises et la logistique sur un territoire (Nomenclature d'Activité Française, révision 2 2008). M. Dussarrat. 2015

La majorité des codes NAF compris dans la nomenclature ci-dessus sont communs aux études de logistique menées par : l'agglomération grenobloise (étude menée par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise) ; le Cotentin (étude dirigée par la CCI Cherbourg Cotentin) et l'Ile de France (étude supervisée par la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence et de la Consommation, du Travail et de l'Emploi). Par exemple, l'agglomération grenobloise a travaillé sur une étude de logistique urbaine, elle a pris en compte les activités de Poste tandis que l'étude menée sur le Cotentin (territoire plus large) ne les prenait pas en compte. En revanche, le Cotentin se distingue des deux autres cas d'étude par la considération des activités de conditionnement dans sa nomenclature des activités logistiques. En outre, dans certains travaux sur la logistique urbaine, les activités de « services de déménagement » sont parfois retenues. Dans la cadre de l'étude expérimentale sur le transport de marchandises et la logistique sur le territoire béarnais, tenir compte de cette activité semblait difficile à appréhender et inadapté aux finalités de l'étude. En effet, en termes de stationnement, la réglementation de l'activité de déménagement est différente

de celle des livraisons de marchandises. Pour rappel, notre travail porte sur la recherche de données clés caractérisant la logistique sur le territoire béarnais.

Suite à la sélection des établissements relevant des codes inscrits dans le tableau ci-dessus, une vérification des activités des entreprises a été effectuée à l'aide de la base de données « Kompass ». Elle est renseignée à l'aide de nombreuses enquêtes réalisées par la structure. Elle garantit l'actualité et une précision des données grâce à la modification permise aux entrepreneurs et aux partenaires de kompass.

Les vérifications entreprises à l'aide de la base kompass ont permis d'exclure des établissements dont les activités paraissent éloignées de la définition de l'activité logistique retenue dans cette étude. C'est par exemple le cas pour des établissements classés « dans services auxiliaires de transports terrestres » effectuant essentiellement des réparations sur des voitures, ou pour des établissements effectuant des activités de comptabilités renseignés dans « entreposage et stockage non frigorifique ». Enfin, en ce qui concerne « les activités de Poste dans le cadre d'une obligation de service universel », un tri a été nécessaire. En effet, selon la NAF rév 2 cette activité répertorie toutes les agences de La Poste ainsi que les immeubles de Poste, ces structures n'exerçant plus uniquement de la distribution de marchandises mais effectuant également des opérations bancaires ou encore de la téléphonie, il ne semblait pas cohérent de les comptabiliser dans des établissements fournissant un service logistique. En revanche, tous les établissements comme les centres de tri, les centres de distribution colis ont été conservés car ils semblent davantage répondre à la définition de l'activité logistique.

Par ailleurs, le fichier SIRENE de l'INSEE renseigne la Tranche d'Effectif salarié de l'Etablissement (TEFET). Il permet de donner des informations sur l'emploi salarié dans chaque établissement. Afin d'estimer un nombre d'emplois salariés de la logistique sur le territoire béarnais, la méthode employée a été de calculer le nombre total d'établissements par tranche d'effectif. Puis, ce total a ensuite été multiplié par la moyenne de chaque tranche d'effectif. Par exemple, le TEFET « 02 » correspond à la tranche de « 3 à 5 salariés », la moyenne de cette tranche est 4, et c'est par ce chiffre que le nombre total d'établissements répertoriés dans le TEFET « 02 » a été multiplié.

L'identification des « prestataires logistiques » sur un territoire ne garantit pas l'exhaustivité de l'étude de l'activité logistique sur un territoire puisque certains établissements dont la principale activité n'appartient pas à la filière du transport et de la logistique peuvent réaliser des

activités logistiques en interne. Ainsi, la suite de l'étude va proposer une typologie de clients logistiques qui permet d'identifier leurs problématiques logistiques.

2.2. Des clients logistiques aux profils différents

Dans cette étude, deux types de clients ont été distingués : les établissements dont les besoins logistiques sont nombreux et diversifiés et, les établissements qui sont uniquement concernés par la livraison de marchandises. Dans les deux cas, les clients logistiques sont assimilés à des établissements et non à des particuliers.

Tout d'abord, il y a les grands établissements qui ont des besoins importants en termes de logistique mais dont l'activité principale ne dépend pas de cette filière. Ces établissements aux activités diverses ont des besoins logistiques non communs. Il existe des « *familles logistiques* » (Savy, 2015). En effet, une distinction est émise entre la « *logique industrielle* » opérée par les industriels, une « *logique flexible* » davantage utilisée par les supermarchés et une « *logique personnelle* » qui correspond à des productions plus exceptionnelles, elle s'apparenterait à la production de « *machines-outils* ». La logique industrielle repose sur une production « *sur stocks et les transports sont déterminés par les coûts et les distances.* » (Savy, 2015) ; le même auteur écrit que la logistique flexible quant à elle se fonde sur « *une logistique mettant en œuvre des flux en juste à temps, des stocks réduits, et des envois fréquents* » ; enfin, la logique personnelle se base sur le fait que les « *stocks sont inexistantes et le transport est adapté aux produits* » (Savy, 2015). Néanmoins, les besoins logistiques de ces établissements sont difficiles à quantifier car ils ne font pas toujours appel aux prestataires logistiques. Sur le territoire béarnais, c'est par exemple le cas de la Société d'Eaux Minérales d'Ogeu (SEMO) dont l'activité principale est la mise en bouteille d'eau minérale : la structure externalise les prestations de transports mais elle gère en interne certaines activités logistiques telles que certains choix des prestataires de transport. Au niveau du vocabulaire, ces grands établissements qui font appel à des prestataires logistiques pour le transport de marchandises (comme la SEMO, Messier ou encore Turboméca sur le territoire béarnais) sont qualifiés de « *chargeurs*³ ».

³ « Le terme *chargeur* fait généralement référence à une entreprise qui commande un service logistique à un prestataire de services logistiques. » Le dictionnaire du transport. Disponible sur : <http://www.timocom.fr/> (consulté le 21/06/2015)

Puis, il y a les clients logistiques qui sont des établissements se faisant livrer les marchandises pour les revendre à des professionnels ou à des particuliers. En conséquence, n'importe quel établissement effectuant une vente peut alors être considéré comme un client logistique. Cependant, selon la nature des biens vendus, les clients logistiques n'ont pas les mêmes besoins en termes de livraisons. Par exemple, un supermarché (livré à la fois en produits frais et en produits secs) et un magasin de vêtements (nécessitant un seul type de livraison) n'ont pas les mêmes fréquences de livraisons, cela induit des problématiques de livraison différentes. En outre, la localisation de l'établissement est un second facteur qui rentre en compte dans la spécificité des problématiques de livraison. En effet, les différentes réglementations sur les territoires obligent les prestataires logistiques fournissant du transport routier à s'adapter. Sur certains territoires, le transporteur doit tenir compte à la fois de la réglementation concernant le matériel utilisé (tonnage, longueur, hauteur des véhicules), de la réglementation horaires (pour les livraisons dans certaines villes), de la capacité et de la qualité des infrastructures de transport (largeur des voies et revêtement du sol), et enfin des aménagements pour les livraisons.

Si un territoire est peu accessible, les établissements prestataires logistiques ne trouvent pas d'avantages à exercer leur activité sur ce dernier puisque les livraisons et enlèvements de marchandises nécessitent du temps. Or, la notion de temps dans la filière logistique est primordiale. Ainsi, l'accessibilité des lieux de livraison pour les véhicules relève des problématiques d'aménagement du territoire. Outre sa vocation économique, la logistique présente un enjeu de développement et d'aménagement du territoire (*S. Masson et R. Petiot, 2013*).

Pour cette recherche, une typologie qui spatialise les clients logistiques selon différentes problématiques a été établie. Elle permet d'être appliquée à de nombreux territoires afin d'étudier spécifiquement les forces et faiblesses de chaque zone notamment en ce qui concerne la livraison du dernier kilomètre.

Zone 1 : les établissements placés dans des zones d'activités ou des pôles logistiques à proximité de grands axes de communication et/ou d'installations terminales (gares, ports, aéroports)

Cette zone se caractérise par des livraisons effectuées dans des lieux privés dédiés aux livraisons. Les infrastructures routières à proximité sont généralement conçues pour recevoir un trafic important de véhicules de tout type.

Exemples sur le territoire béarnais : la Zone Induspal à Lons, Eurolacq entreprises, le futur parc d'activités Garlin-Pyrénées et la future zone d'activité Pyrénées Est Béarn

Enjeu : gestion des flux pour les établissements



Figure 3 : L'exemple d'un établissement situé dans une zone d'activité directement reliée à un grand axe de communication. Google. 2015

Zone 2 : les établissements placés dans des zones rurales ou des zones d'activités déconnectées des grands axes de communication

La zone 2 a également ses propres espaces pour les livraisons et les enlèvements de marchandises. Le seul point qui diffère de la première zone est son accessibilité. En effet, les infrastructures de transport qui l'entourent ne sont pas forcément adaptées à recevoir un trafic important de tout type de véhicules.

Un exemple sur le territoire béarnais : la zone d'activités à Ogeu les Bains, la zone d'activités de Gurmençon

Enjeux : aménagement des axes ; traversée de villages ; sécurisation des axes ; pérennité des activités



Figure 4 : L'exemple d'un établissement situé dans une zone d'activité déconnectée des grands axes de communication. Google. 2015

Zone 3 : les établissements de proximité localisés dans le tissu urbain

Ces établissements ne sont pas dans des quartiers à principale vocation économique mais plutôt dans des quartiers favorisant la fonctionnalité et la mixité des activités. Ils ont généralement leurs propres parkings, ce qui ne crée pas de conflits sur la voie publique lors des livraisons.

Un exemple sur le territoire béarnais : les petits commerces situés sur l'avenue Didier Daurat à Pau, sur le boulevard Tourasse à Pau

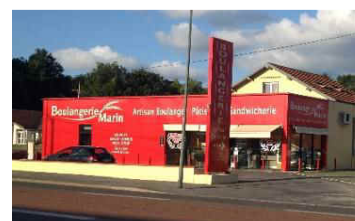


Figure 5 : L'exemple d'un établissement localisé dans le tissu urbain. M. Dussarrat. 2015

Enjeux : gestion des flux pour les établissements ; cheminement dans la ville (pas d'existence de voies réservées aux véhicules de livraison pour accéder aux différents points de livraison)

Zone 4 : les établissements donnant directement sur la rue

Ce type d'établissement est généralement implanté en centre-ville, il n'y a pas d'aménagement entre le trottoir et la façade de l'établissement et celui-ci ne dispose pas de parkings privés. Il y a aux abords de l'établissement du stationnement avec des aires de livraisons aménagées. Dans cette zone, le livreur est confronté au partage de la voie avec les automobilistes et les piétons pendant la livraison.

Un exemple sur le territoire béarnais : les commerces comme le casino rue Carnot à Pau

Enjeux : cheminement dans la ville, partage de la voie avec les autres usagers lors des livraisons ; aménagements réservés pour les livraisons ; stationnement

Zone 5 : les établissements situés dans une zone piétonne

La livraison dans les zones piétonnes est souvent réglementée. En ce qui concerne la voirie, elle peut-être plus fragile que dans les autres zones. Hormis cela, les problématiques de livraison et d'enlèvements dans ces zones sont particulières. En effet, en général il n'y a pas d'aires de livraison aménagées, c'est pourquoi il n'a pas de règles de stationnement pour les livreurs. Ce type de zone prône le partage de la voie avec les modes de transports doux.

Un exemple sur le territoire béarnais : les commerçants du centre-ville piéton comme le Quick rue du Maréchal-Joffre à Pau

Enjeux : cheminement dans la ville ; partage de la voie avec les usagers non motorisés ; livraison du dernier kilomètre en milieu urbain



Figure 6: L'exemple d'un établissement donnant directement sur la voie publique. M. Dussarrat. 2015



Figure 7: L'exemple d'un établissement situé dans une zone piétonne. M.Dussarrat. 2015

De par sa précision, cette typologie permet de traiter de l'accessibilité des espaces dans lesquels sont implantés les clients logistiques. La réalisation de cette typologie des clients logistiques est un indicateur qui permet de montrer la complexité de comptabiliser l'ensemble des acteurs privés de la logistique sur un territoire. Outre les données sur les acteurs logistiques, il est possible d'exploiter des données sur les infrastructures logistiques et sur celles de transport.

3. Une activité logistique dépendante des infrastructures

Dans cette seconde sous-partie, les infrastructures logistiques et de transport seront traitées à part. Même si elles apparaissent très liées, elles n'ont pas les mêmes fonctions.

« Toute activité économique s'exerce dans des installations et des sites spécifiques, et ceci vaut pour les opérations logistiques. Les axes de circulation sont le lieu de production du transport proprement dit. Les plates-formes logistiques sont le lieu des opérations statiques qui, ajoutées aux opérations mobiles, représentent une part importante de la valeur ajoutée logistique totale. ». (Savy, 2005).

3.1. Infrastructures de transport : la route, principal support de transport de marchandises par voie terrestre

Le lien entre les infrastructures de transport et le développement économique a fait l'objet de nombreuses recherches (Masson, Petiot, 2013). Pour les géographes, le réseau de transport est un facteur de développement (Offner, Pumain, 1996). Néanmoins, la corrélation entre les infrastructures de transport et le développement économique reste un sujet débattu entre les chercheurs. La carte de la page suivante montre la répartition des prestataires logistiques sur le territoire béarnais.

Répartition des établissements prestataires logistiques en 2012

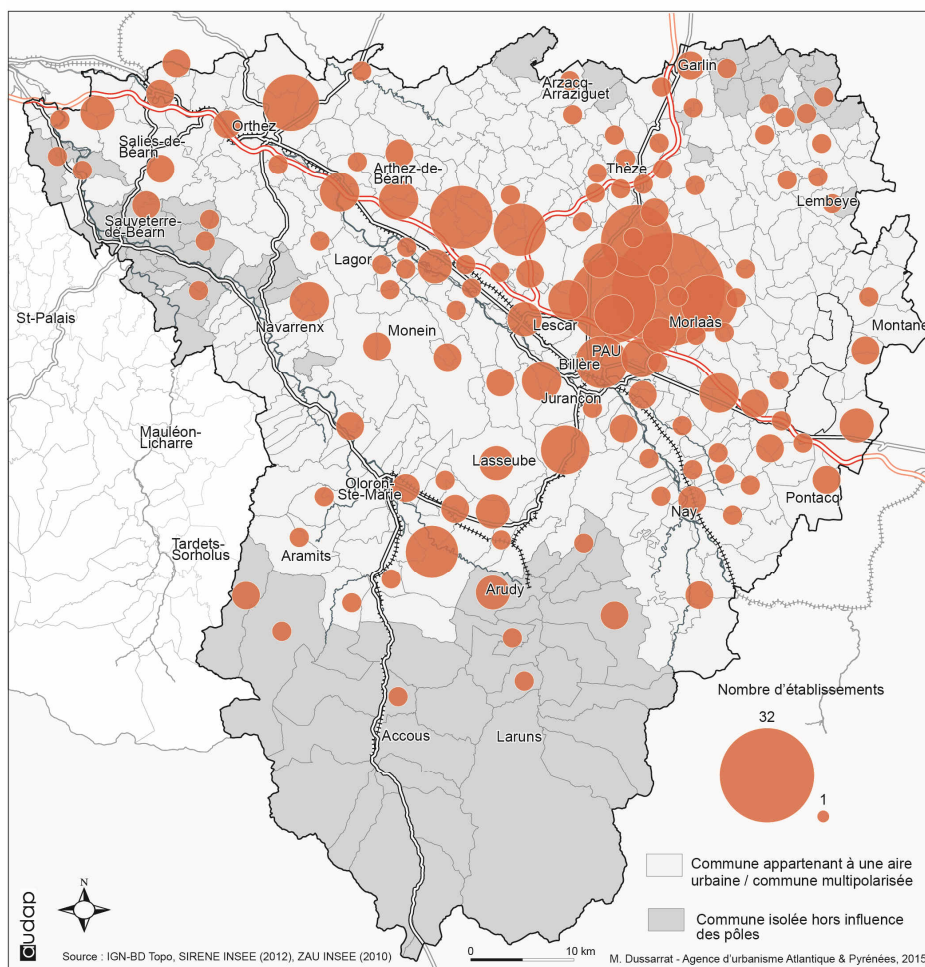


Figure 8: Répartition des prestataires logistiques sur le territoire béarnais. M. Dussarrat. 2015

L'un des constats majeurs est que la plupart des établissements sont implantés dans les communes à proximité des grands axes de communication, notamment ceux traversant le territoire béarnais d'Ouest en Est.

Actuellement, ce sont les infrastructures de transport routier qui sont les plus utilisées pour le transport de marchandises par voies terrestres. En effet, selon un rapport publié en 2015 par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE) en France pour l'année 2013, « 340 milliards de tonnes-kilomètres (t-km) ont été transportées sur le sol français, dont près de 289 milliards par la route. Le transport terrestre de marchandises est ainsi essentiellement réalisé par la route. » À noter qu'en ce qui concerne le trafic intérieur en France, la part des modes non routiers a diminué passant de 24,7 % de tonnes kilomètre (t-km) en 1995 à 15,0 % t-km en 2013 (MEDDE, 2015).

Le tableau ci-dessous montre que les flux intra-aquitains se font essentiellement par route. Ainsi, l'étude se basera sur le fait que la route est le principal mode de transport sur le territoire béarnais.

année 2010	route	Fer	mer	autre	total
flux intra Aquitaine	99 406	ND	0	0	99 406
flux Aquitaine France	40 053	ND	0	0	40 053

Les flux de transport de marchandises en Aquitaine (source SITRAM-CGDD/MEDDTL- unité : milliers de tonnes)

Dans un souci de durabilité, des travaux sur des scénarios prospectifs (à l'horizon 2040) relatifs au transport de marchandises ont été réalisés. Cette étude a fait émerger cinq scénarios qui sont représentés sur la figure ci-dessous.

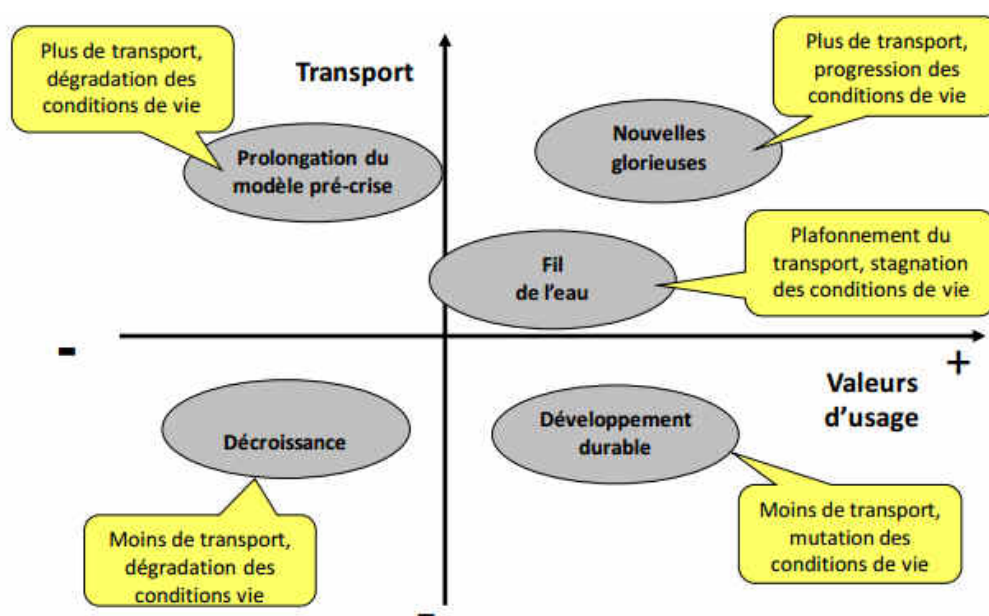


Figure 9: Cinq scénarios pour le fret et la logistique en 2040. PREDIT. 2011

Après des analyses approfondies de ces différents scénarios, il en ressort que le transport routier reste le mode dominant, mais que le transport par voie d'eau devrait croître notamment au niveau du traitement des flux internationaux. En outre, la livraison et l'enlèvement de marchandises par voies d'eau sont des moyens alternatifs aux transports routiers qui ont déjà été au cœur de réflexions dans certaines villes. Par exemple, le cluster « Logistique Urbaine Durable » a expérimenté à Gennevilliers (Les Hauts de Seine) la livraison de marchandises par voie fluviale. Le territoire béarnais n'étant pas adapté au transport de marchandises par voies d'eau, le fret ferroviaire semble être une alternative possible au transport routier de marchandises pour deux raisons : d'une part, certains établissements ont leurs propres installations terminales embranchées

(comme le montre la carte ci-dessous), d'autre part, le fret ferroviaire fonctionnait encore il y a une quarantaine d'années.

Les infrastructures de transport sur le territoire béarnais

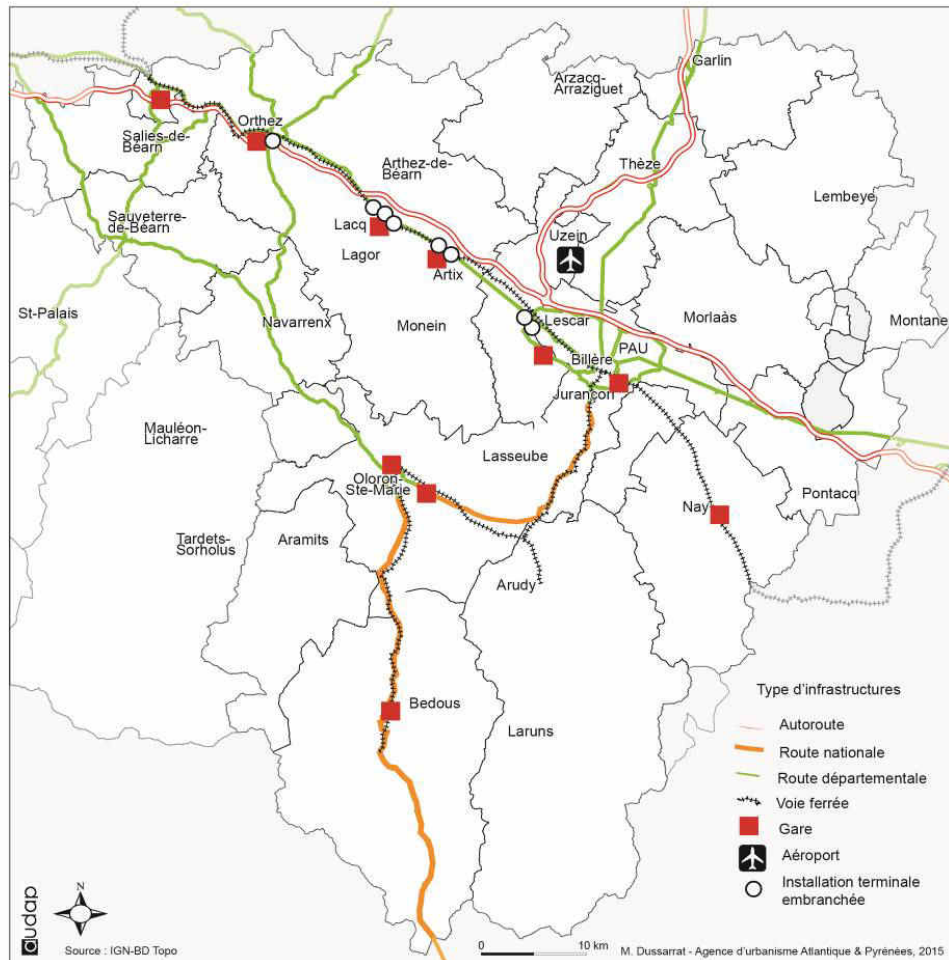


Figure 10: Les infrastructures de transport sur le territoire béarnais. M. Dussarrat. 2015

Lorsque les gestionnaires des infrastructures de transport sont des acteurs publics ou des chambres consulaires, il est facile d'obtenir certaines données statistiques sur les infrastructures routières et sur les installations terminales. Par exemple dans le département des Pyrénées-Atlantiques, des chiffres sont disponibles sur le fret aérien à l'aéroport Pau-Pyrénées car l'équipement est dirigé par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Pau Béarn. Le département des Pyrénées-Atlantiques fournit des comptages routiers sur les voies départementales qui lui appartiennent. En ce qui concerne l'immobilier logistique, une étude récente menée par le Commissariat Général au Développement Durable a permis de dégager quelques chiffres clés.

3.2. Infrastructures logistiques : un immobilier logistique en pleine mutation ?

Dans notre étude, l'immobilier logistique se rapporte aux entrepôts et aux plateformes logistiques. La fin du XX^{ème} siècle marque le passage à une économie basée sur une gestion des flux de produits qui fonctionnent à stocks réduits et à flux tendus (Savy, 2005). De fait, cela induit des modifications du rôle et des fonctions de l'entrepôt. A l'heure actuelle, peu de différences s'établissent entre l'entrepôt et la plateforme :

« Dans leur définition historique, un entrepôt est un lieu où des produits sont stockés, alors qu'une plateforme est un lieu où le produit est acheminé pour repartir aussitôt. Dorénavant, le terme « entrepôt » peut également désigner un local affecté au transit de produits, le terme « plateforme » est utilisé qu'il y ait stockage ou non, et un lieu sans stockage est nommé « plateforme d'éclatement » ». (Savy, 2015)

Souvent *« perçues comme des solutions porteuses de développement économique »* (Frémont, Douet, Raimbault, 2013), les plateformes logistiques sont directement sous contrôle des acteurs publics. Plus précisément, il n'y a pas d'implantations de structures logistiques sans un soutien politique, les entrepôts *« ne peuvent être construits que dans une parcelle d'une zone d'activités économiques et participent des processus d'urbanisation. De ce fait s'exerce sur la chaîne de l'immobilier et ses acteurs privés (...) un pouvoir local, public, voire politique, non négligeable exprimé dans les documents d'urbanisme »* (Frémont, Douet, Raimbault, 2013). En outre, les permis de construire étant délivrés par le maire de chaque commune, de ce fait, le maire peut s'opposer aux projets de développement logistique sur son territoire.

En ce qui concerne les données disponibles sur les entrepôts sur le territoire français, le Commissariat Général au Développement Durable fournit des données sur les entrepôts de plus de 5 000 m². En France métropolitaine, 3 100 entrepôts de plus de 5 000 m² ont été recensés⁴.

Au niveau du département des Pyrénées-Atlantiques, les données statistiques sur les entrepôts de plus de 5 000 m² permettent de montrer que l'immobilier logistique est peu représenté sur ce territoire. En effet, l'entité compte 16 entrepôts (dont 9 en Béarn). À l'échelle régionale (région

⁴ Savy. La logistique en France : Etat des lieux et pistes de progrès. 2015

Aquitaine), les Pyrénées-Atlantiques se place en quatrième position derrière la Gironde (41), les Landes (28), le Lot-et-Garonne (21) et devant la Dordogne (11). La carte ci-dessous montre que les entrepôts se situent à proximité des axes de communication.

Répartition des entrepôts de plus de 5 000 m² sur le territoire béarnais en 2012

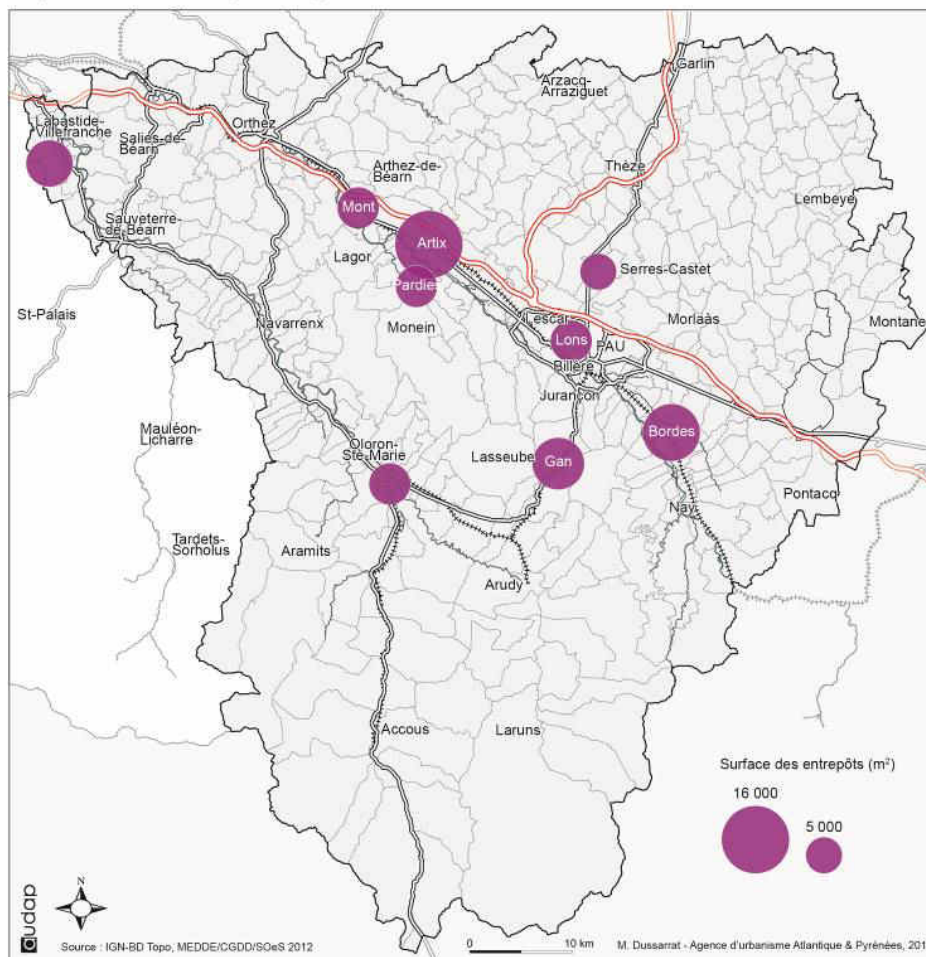


Figure 11: Les entrepôts de plus de 5000 m² sur le territoire béarnais. M. Dussarrat. 2015

Selon une étude, au niveau national, 40% de ces entrepôts sont gérés par des prestataires logistiques⁵, notre étude n'est pas en mesure de donner des détails sur la gestion des 9 entrepôts recensés sur le territoire béarnais. Ils sont implantés à proximité du réseau routier primaire. Pour un territoire, être pourvu d'échangeurs autoroutiers est vecteur de logistique car « *Les échangeurs autoroutiers apparaissent comme des lieux d'accessibilité maximale dans une logistique de réseau liée à la fluidité.* » (Frémont, Douet, Raimbault, 2013). À noter que sur le territoire d'étude, l'aménagement de zone d'activités à proximité des échangeurs autoroutiers est grandissante. C'est

⁵Savy. La logistique en France : Etat des lieux et pistes de progrès. 2015

par exemple le cas à l'échangeur de Soumoulou (A64) ou encore ceux de Thèze et de Garlin (A65). Même si la vocation principale de la zone d'activité n'est pas l'activité logistique, de par leur emplacement géographique, le développement des entrepôts est probable dans ces zones. Ainsi, le territoire béarnais n'étant pas dépourvu d'échangeurs autoroutiers, des implantations de nouveaux équipements logistiques sont probables. Cela questionne les besoins logistiques de la zone d'activités de Berlanne à Morlaàs, zone à proximité de laquelle un projet d'échangeurs autoroutiers a été pensé.

Non placés à proximité directe de l'autoroute, les entrepôts présents à Oloron Sainte Marie, et Bordes sont implantés dans des communes dans lesquelles se trouvent des entreprises importantes. Ces implantations emmènent à s'interroger sur la pérennité des entreprises dans des zones dites « enclavées ».

Le rapport logistique et territoire n'est pas simple à étudier, cependant il existe des méthodes d'exploitation de données qui permettent de comprendre certains phénomènes liés à l'activité logistique sur un territoire d'étude. La partie suivante dresse une photographie de la logistique sur le territoire béarnais.

PARTIE 2

QUELLE(S) LOGISTIQUE(S) SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS ?

Jusqu'à présent, peu de réflexions sur la filière logistique ont été menées sur le territoire béarnais puisque cette dernière paraît ne pas poser de problèmes majeurs. Néanmoins, une étude affinée des réalités de l'activité logistique permet de rendre compte de quelques données clés.

1. Approche quantitative et prestataires logistiques sur le territoire béarnais

Les données sur les flux de marchandises transportées par les entreprises étant difficile à collecter, l'objectif de cette première sous-partie est d'analyser le poids économique des prestataires logistiques en Béarn afin de mettre en lisibilité le poids de cette activité sur le territoire d'étude.

1.1. Un faible poids économique de l'activité logistique

Selon la nomenclature retenue pour identifier les prestataires logistiques dans notre étude (*cf. partie 1 1.2.*), en 2012, sur le territoire béarnais, 300 établissements dont l'activité principale est la prestation logistique ont été recensés. Cela représente environ 3 500 emplois (dont 3 400 emplois salariés). Le tableau de la page suivante détaille le nombre d'établissements et d'emplois selon quatre grandes catégories relatives à la définition de l'activité logistique sur laquelle se base notre travail : le transport, l'entreposage, l'activité de poste et de courrier et le conditionnement.

Activité principale de l'établissement	Nombre d'établissements Pyrénées-Atlantiques	Nombre d'emplois Pyrénées-Atlantiques	Nombre d'établissements Béarn	Nombre d'emplois Béarn
Transports	422	3206	176	1640
Entreposage et services auxiliaires de transport	199	1339	58	485
Activité de poste et de courrier	115	1928	58 (dont 50 appartenant au groupe La Poste)	1274 (dont 1199 appartenant au groupe La Poste)
Activité de conditionnement	16	134	8	102

Données sur les prestataires logistiques en 2012. (SIRENE 2012). M. Dussarrat. 2015

Au niveau départemental, plus de la moitié des emplois liés aux activités de conditionnement ainsi qu'à celles de poste et de courrier sont concentrés sur le territoire béarnais. En revanche, concernant le transport routier de marchandises, sur le territoire béarnais, les nombres d'établissements et d'emplois sont inférieurs à ceux du reste du territoire des Pyrénées-Atlantiques. Il en est de même pour l'activité d'entreposage et les services auxiliaires de transports dans laquelle le nombre d'emplois lié aux activités de messagerie et de manutention non portuaire est environ trois fois plus important dans le Pays Basque⁶.

Après avoir réalisé un tri des établissements dans la catégorie de l'activité de poste et de courrier, 50 structures ont été retenues. Il s'agit par exemple des centres de tri, des centres de traitement ou encore des plateformes de distribution. En effet, après avoir été trié dans la plateforme industrielle à Cestas (Gironde), le courrier à destination du territoire béarnais rejoint la plateforme de « préparation de distribution » située à Pau. Avant d'être distribué, ce même courrier est ensuite acheminé vers des « plateformes de distribution » qualifiées de « *hubs* » par les professionnels interrogés.

⁶Au vue des incohérences de référencement des structures dans l'activité de stockage et d'entreposage non frigorifique (cf. Partie 1. 2) l'étude émet des réserves sur les chiffres se rapportant à l'activité de stockage et d'entreposage non frigorifique : à l'échelle départementale, 72 établissements et 380 emplois sont recensés (dont une vingtaine d'établissements et 37 emplois sur le territoire béarnais).

Plus de la moitié de ces établissements sont localisés dans la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées (CAPP) à savoir 27 établissements. Ainsi il y a une polarisation des activités de Poste et de courrier dans cet EPCI. Sans la comptabilisation de ces activités, en nombre d'emplois, la CAPP ne domine pas largement le secteur de la prestation logistique. Le tableau et le graphique ci-dessous comparent (sans tenir compte de l'activité de poste et de courrier exercée par la Poste dans le cadre du service universel), les dix premiers EPCI en nombre d'établissements et les 10 premiers EPCI en nombre d'emplois sur le territoire d'étude.

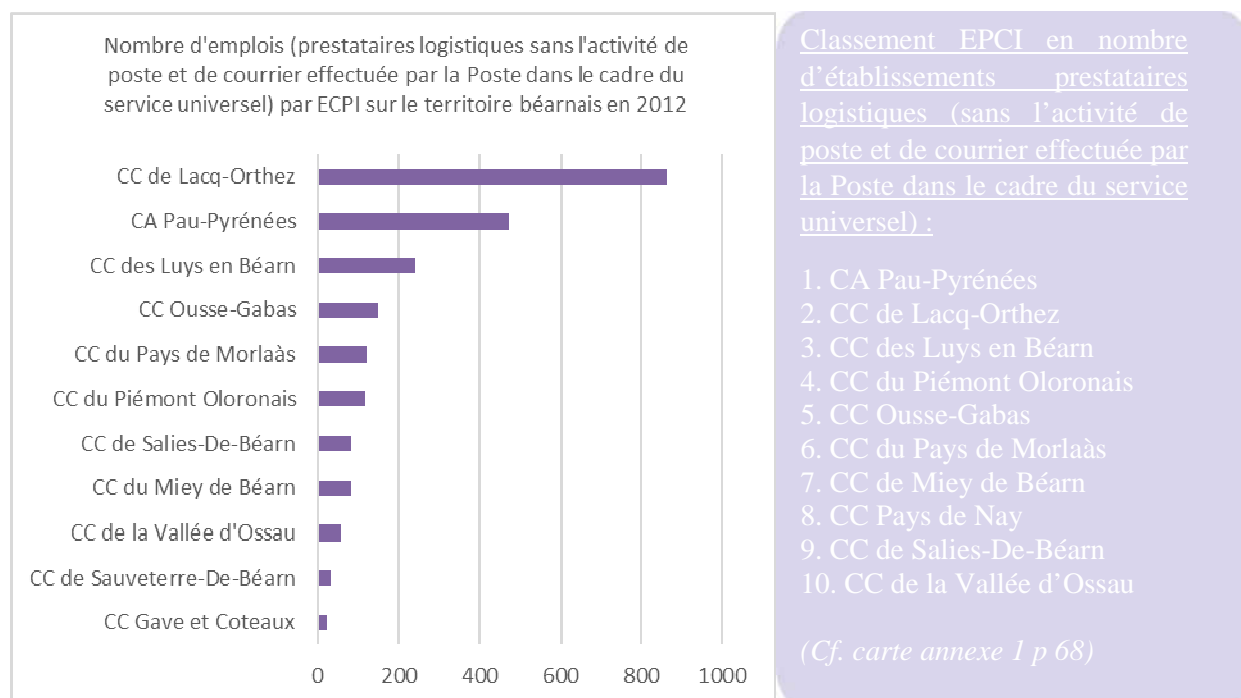


Figure 12: Graphique représentant le nombre d'emplois liés aux services de prestation logistique par EPCI en 2012 sur le territoire béarnais. M. Dussarrat. 2015

Selon les calculs effectués à partir du fichier SIRENE, que ce soit à l'échelle départementale ou à celle du territoire béarnais, la part de l'emploi logistique dans l'emploi total représente moins de 1%. A l'échelle départementale, en 2007, dans le cadre d'une étude sur l'emploi dans la fonction logistique en France, Henri Mariotte avait montré que la part de l'emploi logistique dans l'emploi total du département des Pyrénées Atlantiques représentait moins de 2,5% (cf. carte annexe 3 p 70).

1.2. Des prestations logistiques dominées par le transport routier de marchandises

En 2012, l'activité du transport routier de marchandises sur le territoire béarnais représente 176 établissements et environ 1 640 emplois (soit 47% de la totalité des emplois relatifs aux services de prestations logistiques. En excluant les activités de poste et de courrier effectuées par la Poste dans le cadre du service universel, le transport routier de marchandises représente 71% de l'emploi total des prestataires logistiques).

Sur le territoire aquitain, selon l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL), en 2012, le transport routier de marchandises⁷ comptabilise 1 933 établissements dont 834 qui sont des établissements sans salariés (soit 43%). Sur notre territoire d'étude, environ 36% des établissements proposant de la prestation de transport routier de marchandises sont sans salarié. À noter que 80% des prestataires de transport de marchandises en Béarn ont entre 0 et 10 salariés.

En fonction des activités, la répartition des prestataires logistiques sur le territoire d'étude est différente. Comme le montre la carte située à la page suivante, les établissements proposant des activités d'entreposage et des services auxiliaires de transport sont implantés à proximité des grands axes de communication. De plus, ils sont localisés dans les zones où la densité de population est la plus importante. Ainsi, ils sont situés à proximité de marchés et de zones dans lesquelles la main d'œuvre est importante.

⁷A savoir les activités de transport routier de fret de proximité et de transport de fret interurbain

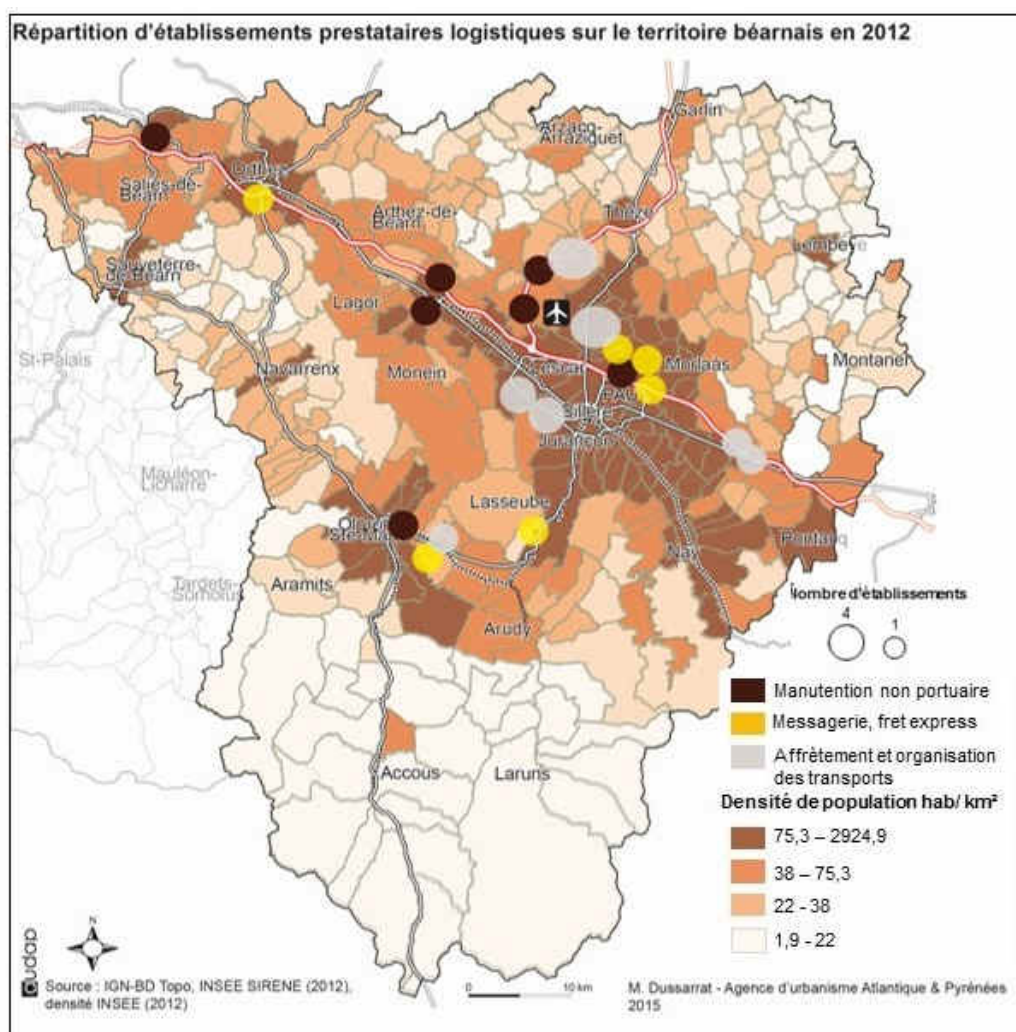


Figure 13: Répartition d'établissements prestataires logistiques sur le territoire béarnais en 2012.
 M. Dussarrat. 2015

Comme le montre la carte ci-dessous, le transport routier de marchandises est une activité plus dispersée sur le territoire d'étude. Ce résultat rejoint le constat suivant (émis au niveau national) : « une activité aussi intense et aussi banale est évidemment disponible sur l'ensemble du territoire » (Savy, 2006). Le territoire d'étude présente un bon maillage territorial de l'activité de transport routier de fret de proximité.

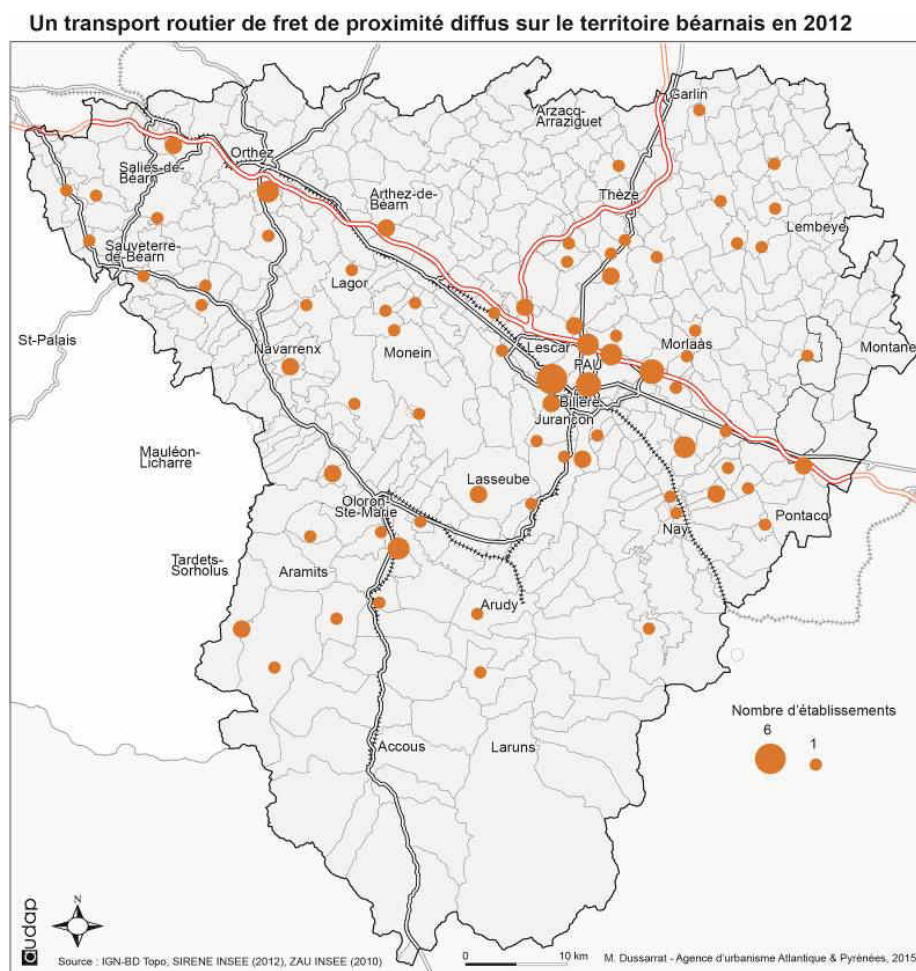


Figure 14: Le transport routier de fret de proximité sur le territoire béarnais en 2012. M. Dussarrat. 2015

Le transport routier de fret interurbain est un peu moins dispersé sur le territoire que le transport routier de fret de proximité. Aucun établissement n'est présent dans le sud du Piémont Oloronais et dans la Vallée d'Aspe. Il n'y a pas de structure proposant ce service à proximité de la route nationale 134 (cf. carte page suivante). Selon, le zonage des aires urbaines effectué par l'INSEE en 2010, une grande partie des établissements de transport routier de fret interurbain sont dans des communes sous l'influence d'un pôle urbain.

Répartition des établissements prestataires logistiques en 2012

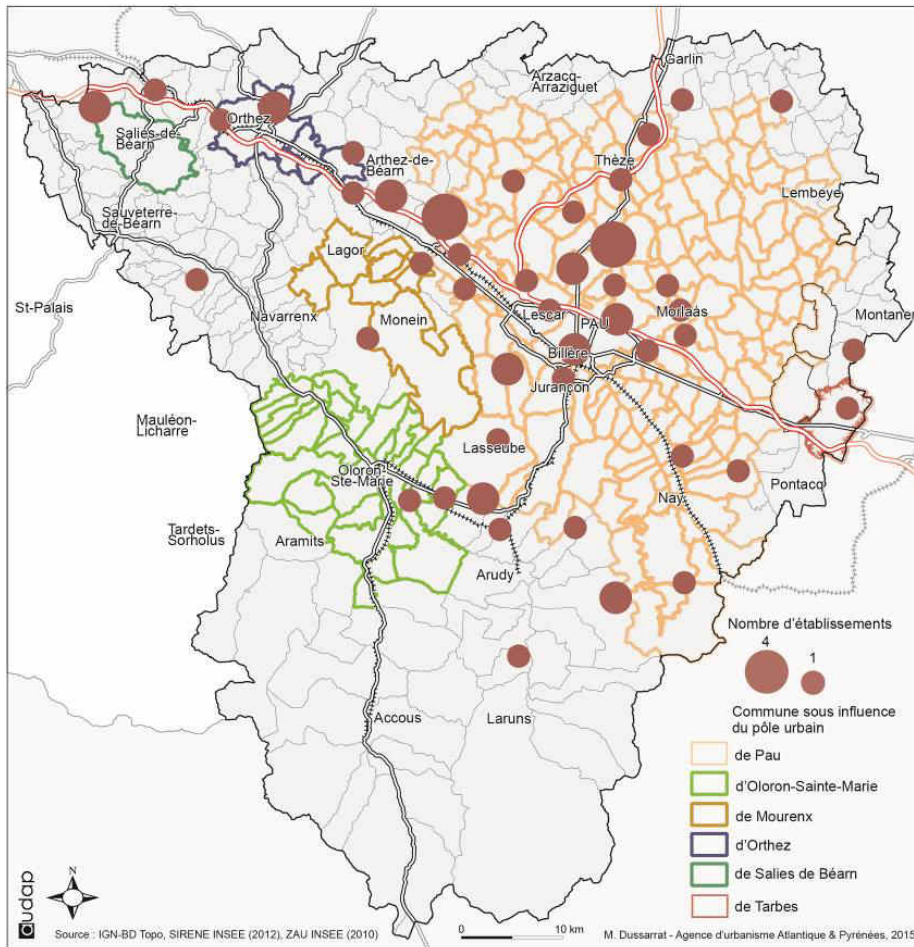


Figure 15: Le transport routier de fret interurbain sur le territoire béarnais en 2012.
M. Dussarrat. 2015

Sur le territoire d'étude, les structures prestataires logistiques sont implantées à proximité des grands axes de communication. Les structures proposant des activités statiques (activités d'entreposage ou encore de manutention) sont moins représentées que les activités mobiles (opérations de transport). La sous-partie qui va suivre va démontrer que le faible poids économique de cette activité peut être une des causes du peu de prise en compte de l'activité dans les politiques publiques locales.

2. L'activité logistique sur le territoire béarnais : données qualitatives

Les résultats qui vont suivre se basent sur une analyse des échanges effectués avec les acteurs privés et publics pendant le stage. Pour rappel, les échanges avec les acteurs privés et les acteurs publics ne se sont pas déroulés de la même façon. En ce qui concerne les acteurs privés, l'analyse se base sur une prise de note lors de la réalisation d'entretiens semi-directifs. Les échanges avec les acteurs publics n'ont pas été menés sous forme d'échanges semi-directifs mais sous forme de questions adaptables selon le discours de l'interlocuteur.

2.1. Confrontation des points de vue entre différents acteurs

Des acteurs publics volontaires mais manquant d'assurance sur le sujet

Trois éléments principaux ressortent des huit échanges réalisés avec des acteurs publics (ville de Pau (2), CAPP (3), Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques (1), DDTM 64 (1) DREAL Aquitaine (1)), il s'agit : de la sectorisation des travaux menés sur le sujet, de la conscience de l'importance de l'étude de la question et, enfin de l'appréhension des acteurs publics au traitement de la problématique logistique.

Tout d'abord, les actions menées actuellement par les acteurs publics sont uniquement en lien avec le transport (réglementations poids lourds, comptages routiers, hiérarchisation des voies). Ces travaux sont dirigés sans concertation entre les acteurs publics. Ces derniers semblent motivés pour faire évoluer la situation sur le territoire, cela se ressent dans leur discours et dans l'intérêt qu'ils ont porté à la réalisation des échanges sur la question. En revanche, l'appréhension de la mise en place de réflexions sur la question semble relever du manque de connaissances sur la logistique. Cela vient ternir les volontés d'actions des acteurs publics. Au cours des échanges, les prestataires logistiques travaillant sur le territoire béarnais ont fait part de l'absence d'actions de la part des acteurs publics locaux envers cette filière, de fait, ils s'inquiètent pour l'avenir de leur activité.

Des acteurs privés inquiets quant à la pérennité de leur activité sur le territoire

Ce constat est national, il ne concerne pas exclusivement le territoire d'étude, cela a été souligné lors d'un échange avec un prestataire logistique : « *avec la concurrence européenne, le pavillon français est en diminution importante.* ». Au niveau national, ce propos est renforcé par les chiffres suivants « *le transport national qui représente 91,5 % du transport routier de*

*marchandises effectué par des véhicules immatriculés en France, accuse un repli de 3,1 %. Mais la chute est encore plus brutale à l'international (les données incluant le cabotage⁸ à l'étranger) : -10,9 % ».*⁹

Néanmoins, certains territoires bénéficient d'actions menées par des acteurs publics mais cela n'est pas le cas du Béarn. Les échanges ont permis de faire ressortir l'absence de la prise en compte des prestataires logistiques lors de la réalisation d'aménagements publics. La figure ci-dessous fait la synthèse des éléments les plus évoqués à la question portant sur « *les forces et faiblesses de l'activité logistique sur le territoire béarnais* » posée lors d'entretiens semi-directifs (cf. annexes 4 et 5 p 71 et p 72) réalisés auprès de six acteurs privés (activités mobiles et statiques confondues).

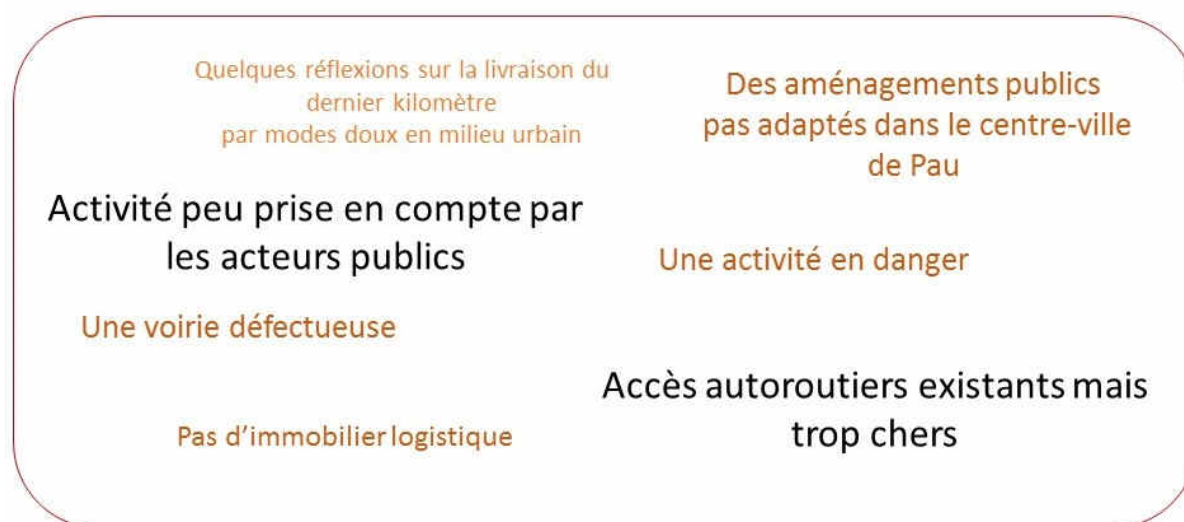


Figure 16: L'activité logistique sur le territoire béarnais selon les acteurs privés. M. Dussarrat. 2015

Le premier élément qui ressort de ces entretiens est qu'à l'heure actuelle, il y a très peu de liens entre les acteurs publics et les acteurs privés. Pour un fonctionnement optimal de l'activité logistique sur le territoire, la concertation entre ces acteurs est pourtant indispensable. Aucun dialogue n'existe entre ces acteurs. Cela est visible lorsqu'une majorité des acteurs privés interrogés soulèvent une réalisation d'aménagements non adaptés aux transporteurs. Même si les acteurs publics ne font pas de la logistique un sujet d'action prioritaire, il semblerait que les prestataires logistiques locaux et notamment les transporteurs aient de plus en plus de difficultés

⁸ « Le cabotage routier de marchandises est la possibilité pour un transporteur européen de livrer des marchandises entre deux villes d'un État membre dans lequel il n'est pas établi. ». Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. 14 août 2015.

⁹ <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/85831/transport-routier-le-pavillon-francais-en-berne.html>, capté le 26 juillet 2015

face à la concurrence nationale voire internationale. Un autre élément souligné pendant les entretiens est qu'une partie du territoire est accessible par autoroute, néanmoins cette accessibilité a un coût économique élevé. Selon les acteurs privés, s'il n'y a pas d'évolutions positives cela pourrait se répercuter sur l'économie locale.

2.2. Bilan : une activité logistique limitée

En reprenant des éléments évoqués précédemment dans ce rapport, les figures ci-dessous font respectivement un bilan de la situation de l'offre et de la demande logistiques sur le territoire béarnais.

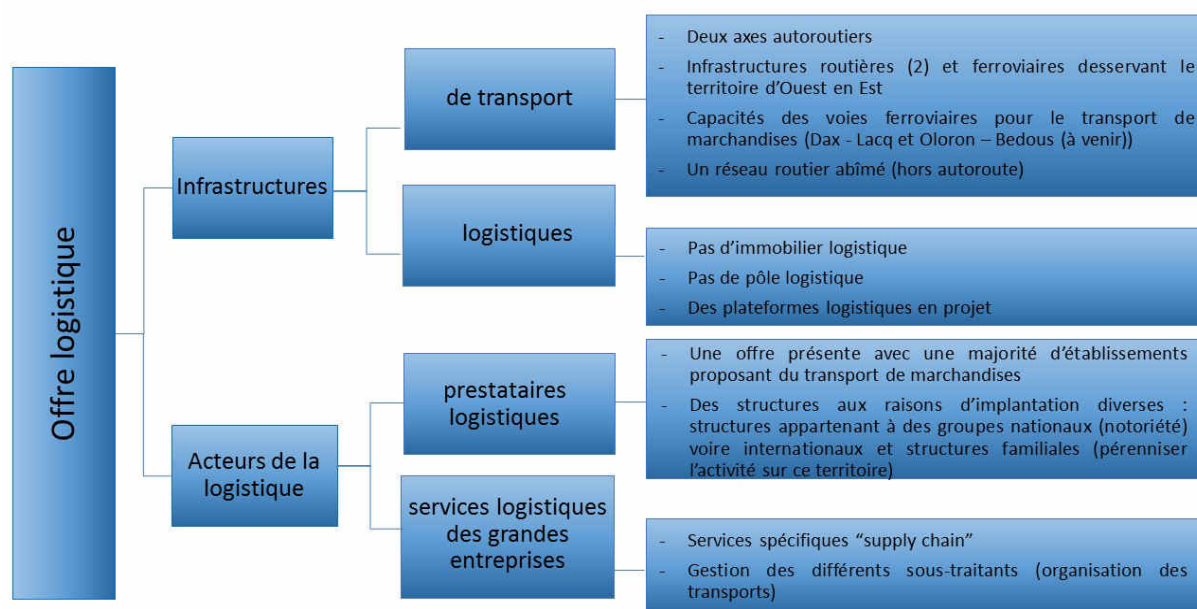


Figure 17: Bilan de l'offre logistique sur le territoire béarnais. M. Dussarrat. 2015

En termes d'infrastructures, l'offre logistique est peu présente sur le territoire d'étude puisque seules des infrastructures routières, ferroviaires et aériennes sont présentes. Mais ces infrastructures n'ont pas été construites exclusivement pour le transport des biens. En effet, en ce qui concerne certains équipements tels que l'aéroport Pau-Pyrénées, l'activité du transport de marchandises est quasiment nulle. En outre, les prestataires logistiques exerçant sur le territoire d'étude représentent un faible poids économique. Qu'en est-il de la demande logistique ?

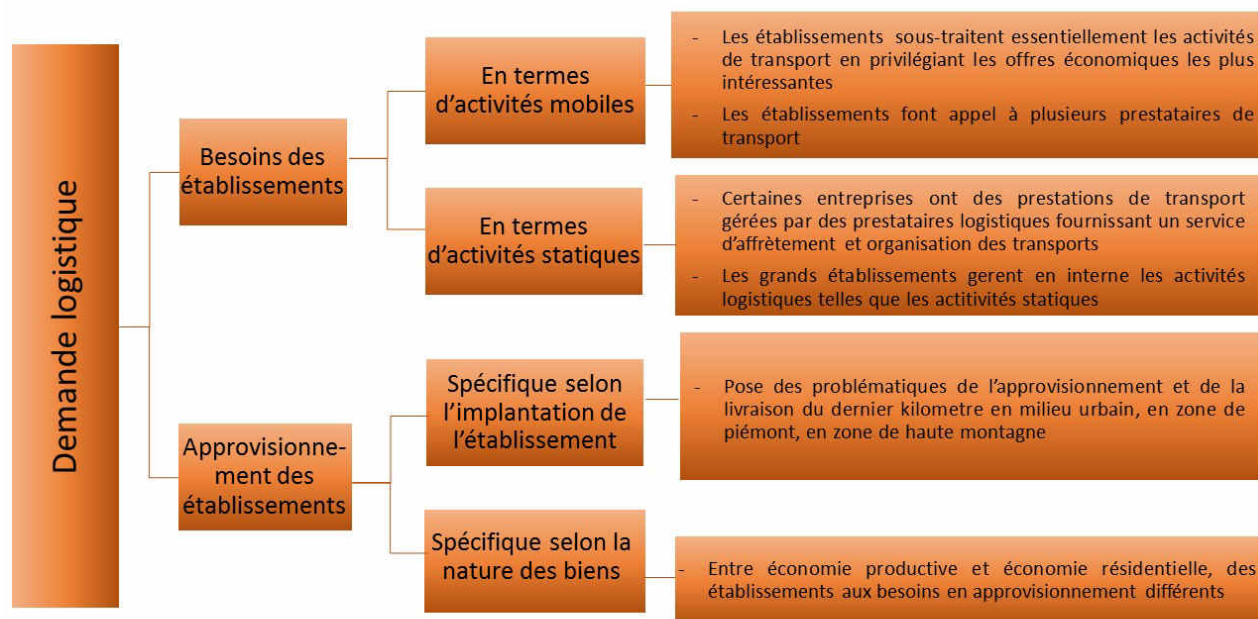


Figure 18: Bilan de la demande logistique sur le territoire béarnais. M. Dussarrat. 2015

La demande logistique est complexe à analyser car elle dépend de plusieurs facteurs comme par exemple l'activité principale de l'établissement ou encore de son implantation. Le territoire d'étude ne se distingue pas par une économie particulière puisque nous y retrouvons des activités appartenant à la sphère résidentielle et d'autres relevant de la sphère productive. En outre, les caractéristiques du Béarn sont hétérogènes. Cela induit des problématiques de livraison différentes selon les espaces (par exemple, ces dernières ne sont pas les mêmes dans la ville de Pau que dans la haute-vallée de la Vallée d'Aspe).

Le peu de prise en compte de la question par les acteurs publics sur le territoire béarnais peut provenir du faible poids économique que représente l'activité sur le territoire d'étude. Néanmoins, l'action publique fait partie intégrante des interactions entre logistique et territoire. C'est notamment par la mise en place de politiques publiques qu'elle joue un rôle important dans le fonctionnement de l'activité. À noter que la présence des acteurs publics est primordiale dans le soutien des démarches territoriales relatives au transport de fret et de logistique. Cela permet de mener des concertations avec les acteurs locaux tels que des chambres consulaires, des associations ou encore des clubs. Bien que le poids économique de la filière soit faible, la logistique pose des enjeux de gestion et d'organisation sur le territoire d'étude.

3. Une logistique principalement endogène sur le territoire béarnais ?

Dans l'étude de la logistique et des territoires, deux modèles d'organisation logistique territoriale se distinguent : la logistique endogène et la logistique exogène.

3.1. Le Béarn : un territoire caractérisé par une logistique endogène

De par ses espaces économiques très hétérogènes mixant à la fois une économie productive et une économie présentielle, le territoire béarnais est véritablement vecteur de logistique endogène.

« La logistique endogène relève de l'organisation des circuits d'approvisionnement et de distribution de la production d'entreprises implantées sur le territoire. La logistique induite par les activités de commerce et de service ayant pour finalité de permettre la consommation de la population résidente s'y ajoute. Elle recouvre donc les flux internes et les flux d'échanges de marchandises » (CETE de l'Ouest, 2012).

Sur le territoire d'étude, il y a d'une part, des activités de la sphère productive sources de création de richesses et d'autre part, des activités de la sphère présentielle. Cette dernière favorise la circulation des richesses. Ces deux sphères génèrent des flux de marchandises. Dans la sphère productive, les déplacements de marchandises sont un enjeu important puisqu'en général les établissements produisent pour des marchés parfois éloignés dans l'espace. En Béarn, la sphère productive est représentée par des filières industrielles telles que l'agroalimentaire, la chimie et l'aéronautique qui vont probablement continuer à se développer. La filière bois est également à prendre en compte dans les flux marchandises puisque des unités sont envisagées sur le département avec des besoins de bois énergie estimés à 160 000 tonnes. L'approvisionnement de ces unités proviendra en partie des forêts locales. En ce qui concerne les activités présentielles, c'est par l'approvisionnement des établissements que le secteur génère d'importants flux de marchandises. Le secteur engendre également des flux de personnes, notamment lorsque ces dernières se rendent dans les magasins pour récupérer leurs marchandises.

Comme le montre la carte ci-dessous, le secteur industriel partie prenante de l'économie productive se distingue dans certains EPCI ; c'est le cas du Pays de Nay et du Piémont Oloronais (fabrication de matériel de transport, métallurgie et agroalimentaire), les vallées d'Aspe et

d'Ossau, de Soule-Xiberoa, de Gave et Coteaux (métallurgie, agroalimentaire et textile pour la Soule-Xiberoa), Lacq-Orthez (chimie et industries extractives).

Les activités économiques dans la Communauté d'agglomération Pau-Pyrénées se singularisent par la présence d'une économie davantage présente.

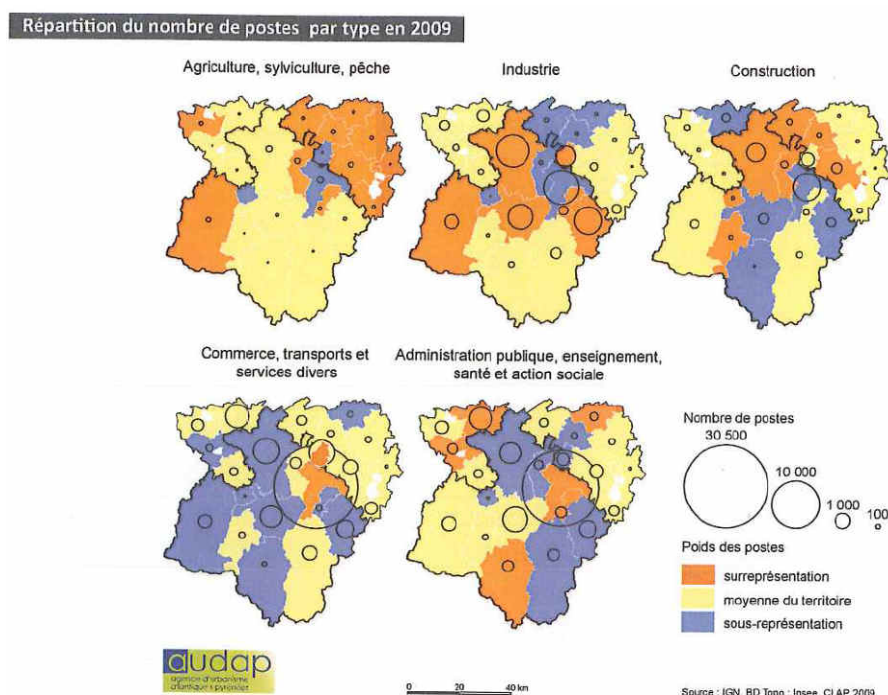


Figure 19: Les emplois par secteur sur le territoire béarnais en 2009. AUDAP

Avec ses besoins hétérogènes en termes d'approvisionnement (besoin d'une large gamme de produits), le territoire béarnais supporte une logistique endogène qui pose des enjeux de massification et d'optimisation des flux. De par son caractère transfrontalier d'une part et, de par sa position entre les villes de Bayonne et Toulouse d'autre part, la question du territoire béarnais comme lieu de passage n'est pas à laisser de côté.

3.2. Peu de logistique exogène sur un espace entouré de territoires équipés de structures logistiques et lui-même porteur de projets d'infrastructures logistiques

La logistique exogène peut être définie de la façon suivante :

« La logistique exogène correspond à la logistique générée par les flux de transit au territoire considéré. Il n'y a pas de production ou de consommation locale des marchandises considérées, mais une circulation ou un stockage de ces marchandises générée par la recherche d'optimisation des localisations et des réseaux par les entreprises ou les distributeurs : par exemple, selon le calcul du barycentre pour l'implantation des plates-formes ou entrepôts... » (CETE de l'Ouest, 2012)

Contrairement à la côte basque, le territoire béarnais n'est pas situé sur un corridor logistique (*cf. introduction*), de ce fait, à l'heure actuelle, il n'est pas vecteur d'une logistique exogène importante. En effet, les chiffres issus des comptages routiers¹⁰ et autoroutiers¹¹ montrent que peu de poids lourds circulent sur le territoire. En effet, en 2013, en moyenne entre les sorties Salies et Pau l'A64 comptait huit fois moins de PL que l'A63 entre les sorties Biriadou et Saint-Geours-de-Maremne. En 2011, l'A65 quant à elle comptait environ 338 PL entre les sorties Garlin et Thèze alors que 8984 PL étaient recensés entre les sorties de Saint-Jean-de-Luz nord et Biarritz. Enfin, les flux PL à la frontière espagnole sont de 199 PL au tunnel du Somport contre 8 385 PL à Biriadou. En 2011, il y avait environ 330 PL entre Garlin et Pau. Néanmoins, l'interdiction concernant les poids lourds de plus de 7,5 tonnes d'emprunter la RN 134 et les routes départementales reliant Sagnac-et-Muret - Mont-de-Marsan – Hagetmau ; Sore - Labrit - Mont-de-Marsan et celle reliant Mont-de-Marsan à Aire-Sur-Adour (*voir schéma ci-après*) va sûrement avoir un impact sur la répartition des flux PL sur le territoire d'étude.

¹⁰ Données DREAL Midi-Pyrénées TMJA 2006 ; Le département des Pyrénées Atlantiques TMJ et TMJA 2007 à 2013

¹¹ Données ASF 2011-2014 TMJA



Figure 20: Schéma des itinéraires interdits aux plus de 7.5 tonnes en transit. Sud Ouest. 2015

En se fiant au schéma ci-après qui représente des estimations¹² de flux poids lourds sur les infrastructures routières du territoire béarnais, il en ressort qu'il y a très peu de flux PL entre le sud et l'ouest du territoire. Les flux PL fluctuent à proximité de l'agglomération paloise et, notamment à l'est au niveau de la Communauté de Communes Ousse-Gabas. Les données extraites des comptages routiers sur l'A64 laissent à imaginer qu'il pourrait y avoir un peu plus de 1000 poids lourds qui transiteraient sur le territoire d'ouest en est.

¹²Calcul d'une moyenne annuelle du trafic moyen journalier en se servant des données de trafic moyen journalier mensuel

Schéma du trafic poids lourds sur le territoire béarnais

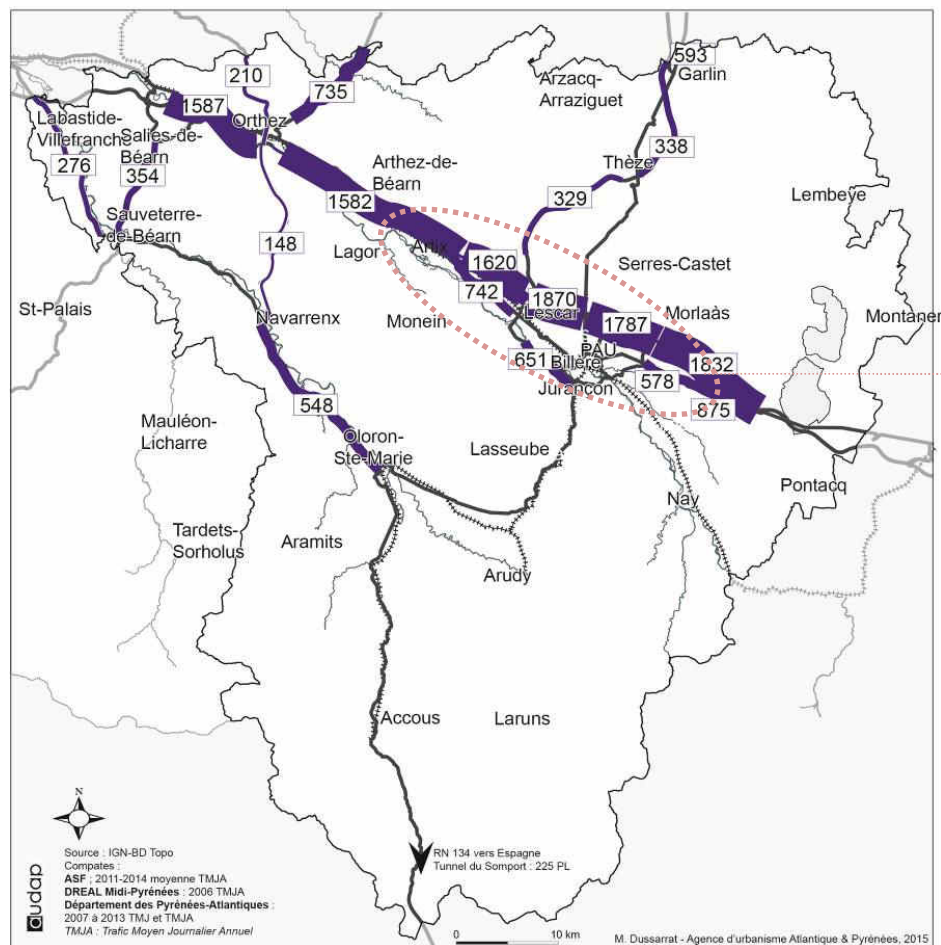


Figure 21 : Schéma du trafic poids lourds sur le territoire béarnais. M. Dussarrat 2015

Même si peu de poids lourds traversent le territoire sans s’y arrêter, au vu des équipements logistiques qui existent sur les territoires voisins, la question du transit de marchandises constitue un enjeu pour le territoire. Comme le montre la carte ci-dessous, le territoire se trouve sur un axe Nord/Sud entre les plateformes logistiques implantées sur l’agglomération bordelaise et celles situées dans la continuité du tunnel du Somport (Jaca, Huesca et Saragosse). Au niveau européen, la plateforme logistique intermodale de Saragosse est le plus grand équipement logistique (en taille) avec une surface d’environ 1 300 hectares. De plus, une plateforme logistique est en projet dans les Landes sur le site de Lалуque.

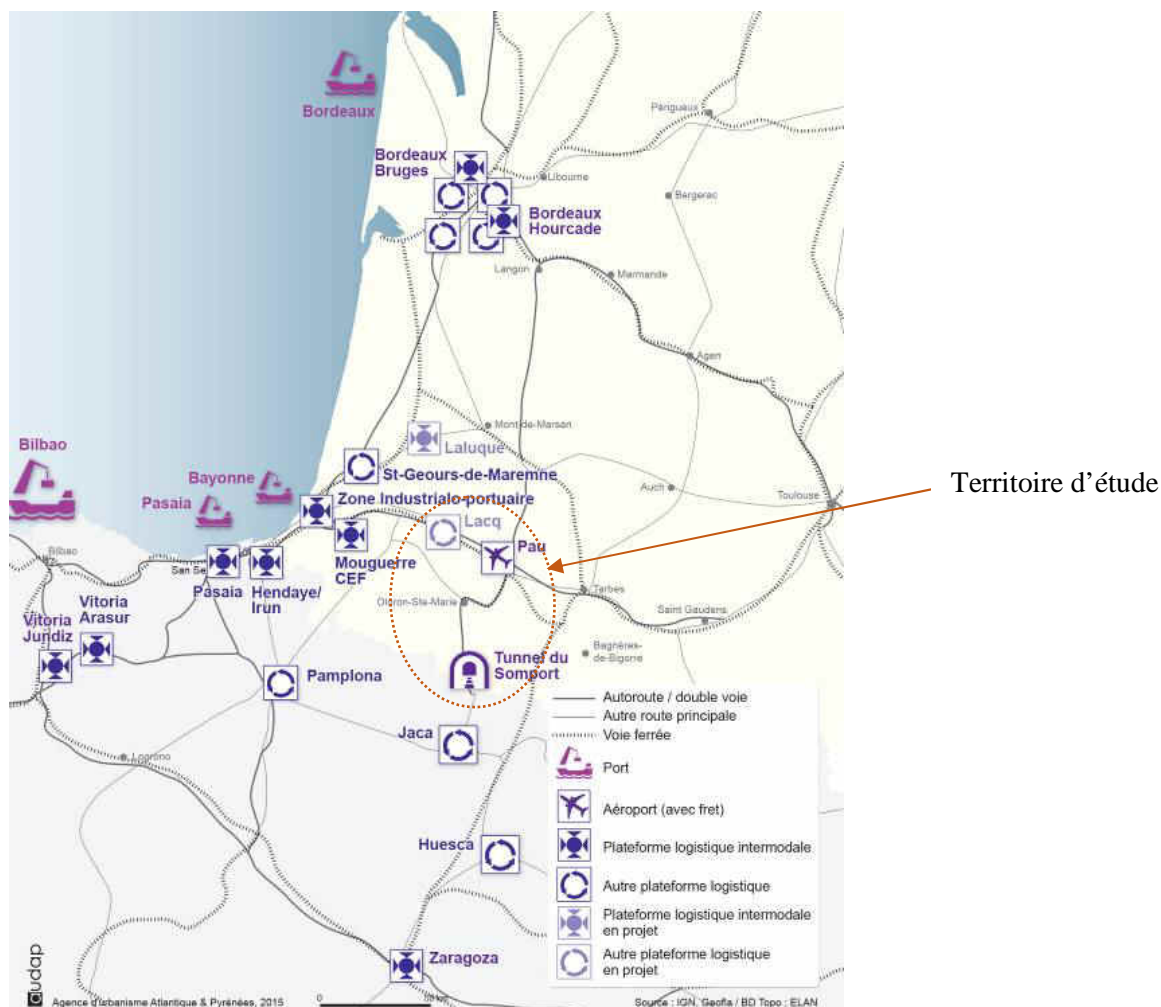


Figure 22: Les plateformes logistiques dans l'ouest de l'Aquitaine et le nord ouest de l'Espagne. AUDAP. 2015

Sur le territoire béarnais deux projets de plateformes logistiques sont envisagés. Une première plateforme serait implantée dans la zone de Lacq, l'équipement permettrait de stocker du bois et à terme de construire un cogénérateur et une seconde serait située sur la commune de Gurmençon (CC Piémont Oloronais). Les enjeux de la plateforme de l'entreprise Messier à Gurmençon sont « de regrouper en un seul site des entrepôts disséminés ailleurs, y compris sur Pau dans des entrepôts partagés du groupe Safran (...) et d'améliorer considérablement le circuit de ses produits »(président de la CCPO). Ainsi, l'installation de cette plateforme remet en question les choix du Département de ne pas réaliser une voie rapide reliant Pau à Oloron-Sainte-Marie. Dans les échanges réalisés avec les prestataires logistiques, l'axe Pau-Oloron actuel est ressorti comme une difficulté nuisant à l'activité du transport de marchandises sur un territoire qualifié de « peu accessible » et « enclavé ». Ainsi, cette plateforme de Messier largement soutenue par la CCPO pose des questions sur les causes de la réalisation d'un tel projet, est-ce une réelle nécessité matérielle ou une nécessité de désenclavement d'un territoire ?

Depuis le début des années 2000, des projets de plateformes logistiques émanant d'entreprises particulières ont été pensés, néanmoins les équipements n'avaient jamais abouti car il en ressortait que ces projets étaient trop individualistes et qu'ils privilégiaient la notoriété d'une seule structure. L'équipement logistique prévu à Gurmençon ne sera efficace que s'il rassemble une plateforme de stockage utile à plusieurs établissements, d'où la nécessité de réfléchir aux entreprises potentiellement intéressées. Installées à proximité du ferroviaire, ces deux futures plateformes logistiques favoriseraient le fret ferroviaire voire le report modal.

Si ces projets aboutissent, ils constitueraient de véritables enjeux de gestion du trafic de marchandises. Au niveau des infrastructures ferroviaires, il y a notamment des volontés de report modal sur le fret ferroviaire qui sont envisagées en lien avec la réouverture de la ligne ferroviaire Oloron-Bedous qui reliera à termes Pau à Canfranc.

Même si le poids économique de l'activité logistique sur le territoire béarnais est faible, cette activité induit des enjeux sur le territoire d'étude. Gestionnaire de l'aéroport de Pau, la CCI Pau Béarn est directement concernée par les problématiques logistiques et d'intermodalité. Ainsi, il paraît incontournable de l'intégrer dans les réflexions liant logistique et territoire. La rencontre avec la CCI Pau Béarn a permis de montrer que la structure a déjà réfléchi à la question. En effet, selon la structure, des travaux doivent être menés de façon à ce que le territoire béarnais soit un lieu de fixation des flux, d'un point de vue économique, cela générerait de la valeur ajoutée. La mise en synergie des connaissances et des moyens d'action entre les acteurs privés et les acteurs publics est indispensable pour la mise en œuvre de ce type de réflexions. Sans la prise d'initiative d'une volonté de rassemblement des acteurs, les réflexions autour des problématiques logistiques sont au cœur d'un cercle vicieux. Pour résoudre cela, le montage d'un groupe de travail initié par les acteurs publics semble indispensable.

PARTIE 3

IMPLICATION DES ACTEURS PUBLICS LOCAUX DANS LA LOGISTIQUE : QUELS INTERETS ?

L'objectif de la partie est de rendre compte des éléments qui peuvent influencer les acteurs publics à s'impliquer dans le sujet.

1. L'existence de démarches régionales sur la logistique

Il existe en Aquitaine des volontés d'étude de la question logistique. Ce n'est pas le cas dans toutes les régions françaises. Depuis 2014, la CERTA travaille sur une démarche territoriale consistant à la mise en place d'un schéma régional des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales. En 2010, la CERTA avait déjà mené une étude sur la logistique, celle-ci était spécifique à la logistique urbaine.

1.1. Cinq ans après l'étude de la CERTA sur la logistique urbaine, une évolution de la situation quasi inexistante

En 2010, une étude sur la logistique urbaine a été menée par la Cellule Economique Régionale des Transports Aquitains (CERTA). Au cours de cette étude, certains acteurs de la ville de Pau et de la CAPP ont été sollicités pour rendre compte de la situation. Après avoir soulevé quelques éléments spécifiques à chaque bassin d'activités, des propositions d'action à mettre en œuvre ont été formulées pour chacun de ces espaces.

En ce qui concerne le bassin d'activités de Pau, le constat est que cinq ans après, aucune action n'a été mise en place, les problématiques sont toujours les mêmes. En effet, il n'y a pas eu d'harmonisation réglementaire à l'échelle intercommunale, cela entraîne un manque de cohérence de la réglementation tonnage. En outre, le manque de connaissances sur le trafic des marchandises est toujours visible aujourd'hui. Enfin, aucun moyen de concertation n'a été mis en place.

Même si les actions n'ont pas forcément été réalisées dans tous les bassins d'activités d'Aquitaine, pour certains acteurs de la région aquitaine, cette étude marque les premières réflexions de logistique urbaine. Dans son rapport final, la CERTA précise à plusieurs reprises que l'une des

finalités de cette étude portait également sur la communication et, de fait, l'acculturation des acteurs publics à cette problématique.

1.2. Quelles ambitions pour le schéma régional des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales de 2015 ?

Dans le prolongement du SRIT, la réalisation d'un schéma régional des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine a été confiée à la CERTA. Ce schéma prône une vision commune des orientations stratégiques pour les vingt prochaines années. Dans ce travail, quatre pôles (A, B, C et D) ont été déterminés. Le pôle A est celui qui nous intéresse dans l'étude puisqu'il s'agit du « pôle Béarn, Pays Basque, Dax et Mont-de-Marsan ». Le pôle B correspond au « pôle de la métropole bordelaise et Arcachon ». Le pôle C quant à lui représente le « pôle Agen/Villeneuve/Marmande ». Enfin, le pôle D est le « pôle Périgueux/Bergerac ». Ce rapport présente une cartographie des principaux espaces à vocation logistique par pôle avant d'émettre des pistes d'action spécifiques à chaque pôle. Voici ci-dessous, la cartographie du pôle A.

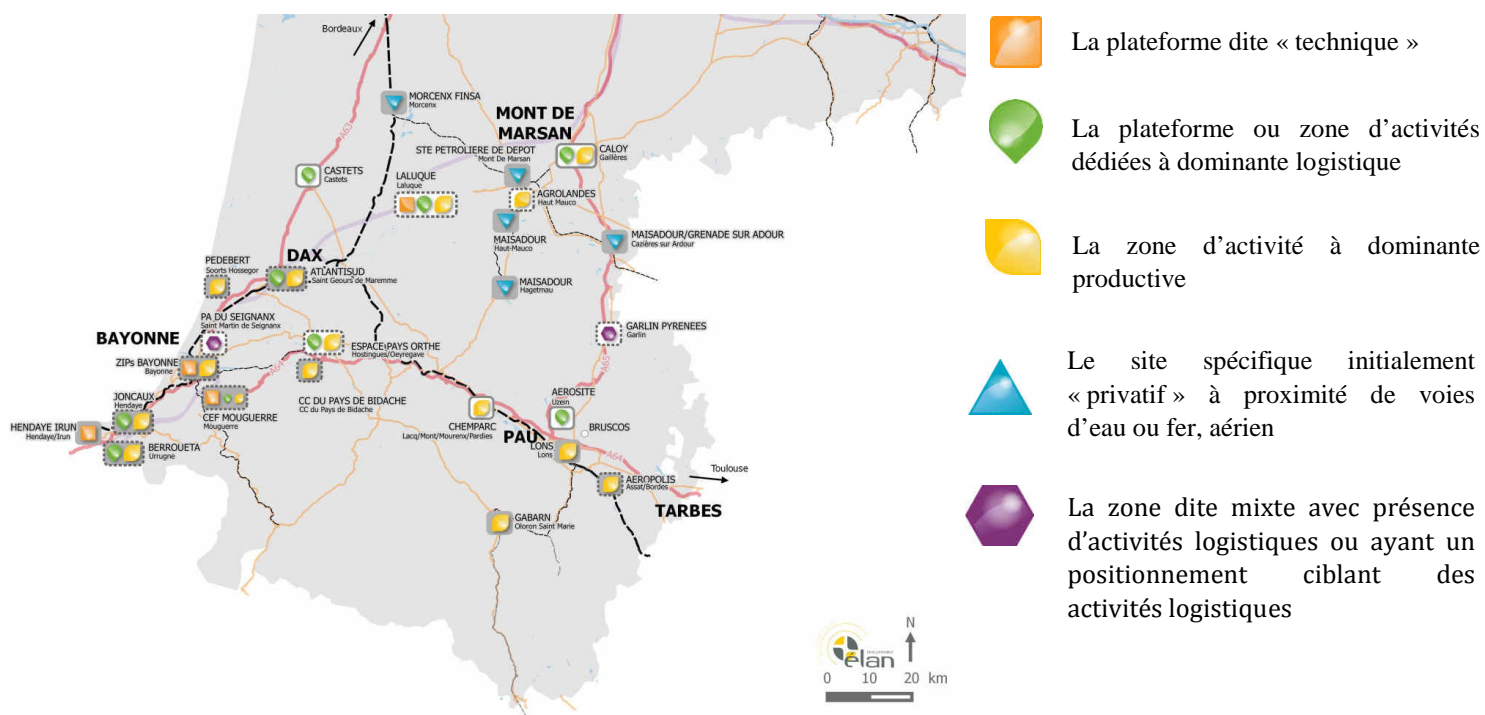


Figure 23: Cartographie des principaux espaces à vocation logistique du pôle A. Elan Développement. 2015

Par rapport à l'ouest du pôle, la zone du territoire d'étude possède peu d'espaces logistiques et a très peu de disponibilités foncières. Un équipement à dominante logistique est actuellement présent en Béarn. Un second équipement est prévu avec le projet de réalisation de la zone d'activité à Gurmençon.

C'est à l'occasion du séminaire « Transports de marchandises et logistique, quels enjeux de développement et d'aménagement pour nos territoires ? » organisé par l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées (qui s'est déroulé début juillet 2015) que la déclinaison du schéma des plates-formes logistiques a été présentée aux acteurs publics locaux. Ce séminaire avait été prévu à destination des élus mais peu d'élus locaux y ont assisté. La majorité des participants était des techniciens de collectivités territoriales ou des représentants de l'Etat. L'identification des participants et de leur fonction vient confirmer l'analyse qui a été faite dans la partie 2, à savoir que les techniciens sont intéressés et se sentent concernés par le sujet. Néanmoins, sans portage politique, la mise en œuvre d'actions permettant l'évolution de la question logistique sur un territoire est difficile.

Sur la quarantaine de structures inscrites au séminaire, dix étaient des EPCI dont trois du Pays Basque, deux du sud des Landes (EPCI situés sur ou à proximité du corridor logistique Atlantique (*cf. carte introduction*)) et cinq EPCI du pays béarnais. Ainsi, les intérêts de la venue des EPCI étaient probablement différents. En ce qui concerne le territoire d'étude, les cinq EPCI représentés correspondent à la CAPP, la CCLacq Orthez, la CC Piémont Oloronais (elles font parties des quatre premiers EPCI en nombre d'établissements prestataires logistiques) ainsi que la CC du canton de Lembeye (prédominance agricole et développement de zones d'activités le long de l'A65) et la CC de Soule-Xiberoa (importante activité textile).

A l'heure actuelle, il est difficile de tirer des analyses de l'impact du schéma régional des plateformes logistiques d'autant que la structure directrice du pôle A n'a pas été désignée. Afin que la stratégie du pôle soit commune et qu'il n'y ait pas de concurrences entre les territoires, l'abstraction des limites administratives notamment au niveau départemental semble incontournable. En matière logistique, la Région Aquitaine fournit des efforts importants pour faire évoluer la situation. Même si la démarche avait peu été suivie par les acteurs publics locaux en 2010, la relance sur le sujet logistique de la part de la Région Aquitaine arrive en même temps que les obligations de travaux sur la logistique au niveau national. De plus, l'évolution sur la question logistique dans les Pyrénées-Atlantiques et le sud des Landes est soutenue par des acteurs locaux tels que la structure « Logic rail » ou encore les associations « All 5 hub » et « Clipper ».

En ce qui concerne la livraison de marchandises dans le centre-ville de Pau, il existe une réelle volonté politique de faire évoluer la situation. Cette dernière a notamment été évoquée lors du séminaire présenté ci-dessus. En effet, les arguments prônant la mise en place de réflexions sur le sujet reposent à la fois sur les problèmes liés au stationnement au cours des livraisons ainsi que sur les problématiques de fluidité de la circulation parfois compromise par un surplus de véhicules de livraison. Par exemple, une idée de mise à disposition des couloirs de bus pour les véhicules de livraison a été émise, cela dans l'optique de faire émerger des solutions pertinentes pour la ville de demain. Un éventuel travail portant sur la gestion raisonnée en fonction des spécificités de chaque espace a également été énoncé.

La sous-partie suivante évoque l'existence d'un document dans lequel les acteurs publics doivent inscrire les actions en faveur de la gestion du transport de marchandises.

2. Zoom sur un outil d'obligation de prise en compte de la livraison de marchandises en ville, l'exemple du « PDU Pau-Pyrénées »

L'objectif de cette partie n'est pas de décrire en détail les caractéristiques et les procédures liées au PDU mais de comprendre les modalités de la prise en compte du transport de marchandises dans cet outil de programmation.

Les PDU ont été initiés en 1982 par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Sur le plan juridique, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et disposant d'un Périmètre de Transport Urbain (PTU), la mise en place de PDU est rendue obligatoire par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 (LAURE). Puis, le rôle du PDU est renforcé en 2000 par la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (SRU). Ce sont les lois SRU et LAURE qui vont apporter les premiers objectifs de prise en compte de la livraison de marchandises dans le PDU. En 2009, la loi de programmation du Grenelle de l'environnement impose une réduction de 20% d'ici 2020 des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports.

En lien avec la montée des préoccupations environnementales, les PDU sont des documents qui ont pour principal objectif de réduire les pollutions émises par les transports sur des périmètres délimités (les PTU). Les PDU définissent des principes d'organisation des transports de personnes

et de marchandises, de circulation et de stationnement. La livraison de marchandises fait partie des objectifs fixés par la loi auquel le PDU doit répondre.

Dans les années 2000, des études sur les livraisons et enlèvements des marchandises ont été réalisées dans les grandes villes et certaines villes moyennes dans l'objectif d'alimenter les PDU. Actuellement, ces entités géographiques intègrent des réflexions de logistique urbaine dans leur PDU.

A l'heure où les enjeux environnementaux soulevés par la logistique urbaine sont vulgarisés auprès du grand public, l'intégration de la logistique urbaine semble incontournable. En effet, le transport de marchandises « *représente environ 20 % du trafic urbain (en nombre de véh.km), 30 % de l'occupation de la chaussée et jusqu'à 50 % des émissions de gaz à effet de serre et de polluants* »¹³. A côté des effets néfastes qui nuisent à la qualité de vie de la population urbaine, la livraison de marchandises est primordiale car elle assure la dynamique du tissu économique d'une ville. La logistique urbaine « *est une fonction économique vitale qu'il s'agit de préserver au sein des agglomérations* »(Savy, 2015). En ce qui concerne la ville de Pau, mises à part les réflexions entreprises par la CERTA (*cf. partie 3 1.1.*) aucune étude approfondie sur la livraison et l'enlèvement de marchandises n'a été menée. Contrairement à certaines villes capables d'évaluer le nombre de livraisons sur une durée déterminée, aucun moyen de comptages n'a été mis en place que ce soit à l'échelle de la commune ou à l'échelle supra-communale. La municipalité a pris du retard sur le sujet par rapport à d'autres villes de même strate démographique et dans lesquelles des réflexions concertées sur la livraison du dernier kilomètre ont été développées.

Bien que le terme « concertation » figure dans la fiche action du PDU réalisé en 2004, la situation actuelle de la livraison de marchandises dans le centre-ville de Pau prouve que la concertation est à établir.

2.1. Le volet marchandises en ville : un sujet évoqué dans le PDU mais des moyens d'action encore timides

De 2004 à 2010, le PDU de la CAPP est géré par l'EPCI elle-même car le PTU repose sur le contour administratif de l'intercommunalité. À partir de 2010, le PTU s'agrandit en intégrant des

¹³Site Internet « Le portail Transport et Logistique ». Juin 2015.

communes appartenant à d'autres EPCI, ainsi se crée le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMTU) Pau-Pyrénées, structure en charge du PDU.

Dans le PDU 2004, une fiche action intitulée « rationaliser l'organisation des livraisons en ville » est présente. Elle a un double objectif : « *simplifier la réglementation et la rendre plus lisible et compréhensible pour qu'elle puisse être mieux respectée* » et « *initier des échanges et des réflexions entre les différents partenaires* ». Une dizaine d'années plus tard, ces objectifs sont toujours d'actualité. À noter que l'année 2013 se démarque par la piétonisation du centre-ville de Pau. Cet aménagement a été accompagné par la mise en place d'une réglementation horaire concernant les livraisons de marchandises dans ce périmètre. Cette réglementation marque le début d'une volonté de gestion de l'activité de livraison par les acteurs publics sur le territoire d'étude.

Dans le plan d'actions 2013-2020 de la révision du PDU Pau-Pyrénées, le document distingue deux fiches d'actions consacrées à la livraison de marchandises. Elles sont intégrées dans un objectif intitulé « *Vers une maîtrise et une connaissance augmentée des mobilités* ». La première action est d'« *harmoniser les règles de livraisons et les faire respecter* » en constituant un groupe de travail, puis, la seconde mesure est d'« *aménager des espaces de logistique urbaine pour rationaliser les livraisons en ville* » cela en dégagant des espaces fonciers potentiels. Actuellement ces actions n'ont pas été lancées.

Afin d'activer les mesures prévues par le document, des propositions de mises en œuvre d'actions vont être présentées dans la suite de notre étude.

2.2. Tendre vers une stratégie concertée de la livraison de marchandises dans la ville de Pau

En amont de la confection d'un groupe de travail indispensable à la mise en synergie des acteurs sur les réflexions de livraisons de marchandises en milieu urbain, il est nécessaire d'ouvrir des phases de dialogue entre des groupes d'acteurs. L'intégration des différents acteurs dans la démarche se ferait selon trois entrées : la voirie, les besoins en livraison des commerçants et une charte des livraisons.

En ce qui concerne la voirie, trois types de travaux seraient nécessaires. Les finalités de ces travaux seraient d'une part, de rendre compte de la connaissance de la réglementation tonnage

poids lourd en vigueur sur le PTU puis, d'autre part, d'indiquer les premières pistes de prise en compte de la filière du transport par le secteur public.

Actuellement l'agglomération paloise n'a jamais communiqué d'itinéraires pour les véhicules de marchandises en transit. En partenariat avec les structures publiques agissant sur la voirie à l'échelle du PTU et en lien avec les divers travaux de hiérarchisation des voies réalisés au niveau communal ou intercommunal, le premier travail serait la mise en place d'un schéma itinéraire pour le transit poids lourd. Celui-ci serait à élaborer et à communiquer aux transporteurs. Il s'appuierait sur une communication à destination des prestataires de transports béarnais identifiés dans la partie 2.



Figure 24: L'exemple d'un panneau interdisant la traversée de Pau aux plus de 7.5 tonnes. M. Dussarrat. 2015

Au niveau des principales entrées de la ville, la réglementation tonnage semble manquer de cohérence. En arrivant de la route de Bordeaux ou de la route d'Oloron, les entrées de Pau sont sur des voies sur lesquelles un panneau interdit la traversée de la ville de Pau aux poids lourds de plus de 7.5 tonnes (sauf dessertes locales) comme le montre la photographies ci-contre. La réglementation tonnage poids lourds est donc à harmoniser puisqu'un arrêté municipal de la ville de Pau datant de 1985 interdit la traversée des poids lourds de plus de 6 tonnes sauf dessertes locales (cf. annexe 2 p 69). Les routes de Bordeaux et Oloron sont classées « voies à grande circulation » c'est donc le Préfet de département qui est en charge de la réglementation sur ces infrastructures. Une concertation entre la ville de Pau et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer 64 assurerait une meilleure lisibilité des modalités d'interdiction de la traversée de la ville de Pau par les poids lourds.

Que ce soit à l'échelle de la ville de Pau ou à l'échelle de la CAPP, il n'existe pas de recensement exhaustif de l'intégralité des voies interdites au plus de 3,5 tonnes sauf dessertes locales. A l'échelle du PTU, un deuxième travail porterait sur un recensement communal de ces voies et de la raison de leur interdiction. Cela permettrait de cartographier toutes les voies non accessibles et de communiquer l'information aux livreurs qui travaillent sur le territoire. La cartographie aiderait à vérifier la cohérence des voies interdites et des raisons de l'interdiction. Là encore, une homogénéisation des raisons d'interdiction au niveau supra-communal pourrait être envisagée. Par conséquent, les acteurs concernés par ce travail seraient : les communes du PTU (compétence

voirie et pouvoir de police du maire), l'agglomération Pau-Pyrénées (en cours de récupération de voies communautaires) et la DDTM (qui régleme les voies classées à grande circulation), le SMTU (mise en concertation des acteurs publics).



Figure 25: Signalétique Pau. M. Dussarrat. 2015

Figure 26: Signalétique Lons. M. Dussarrat. 2015

Suite à cela, lors d'une première phase de dialogue entre les acteurs publics et les livreurs, des itinéraires dédiés au transport de marchandises seraient proposés. Comme le montrent les photographies ci-contre, à l'échelle intercommunale, la signalétique n'est pas homogène avec des panneaux plus ou moins discrets.

L'ouverture du dialogue entre les acteurs publics et les prestataires de transport servirait également à communiquer les voies fermées à la circulation en raison de travaux, cela permettrait aux transporteurs d'anticiper

des itinéraires de substitution.

Les livraisons de marchandises posent des enjeux d'occupation de la voie, c'est le cas par exemple lors des cheminements des poids lourds sur le territoire ou encore lors des arrêts des véhicules pour effectuer des livraisons et des enlèvements des marchandises.

Trois échanges avec des acteurs effectuant de la livraison de marchandises ont souligné les

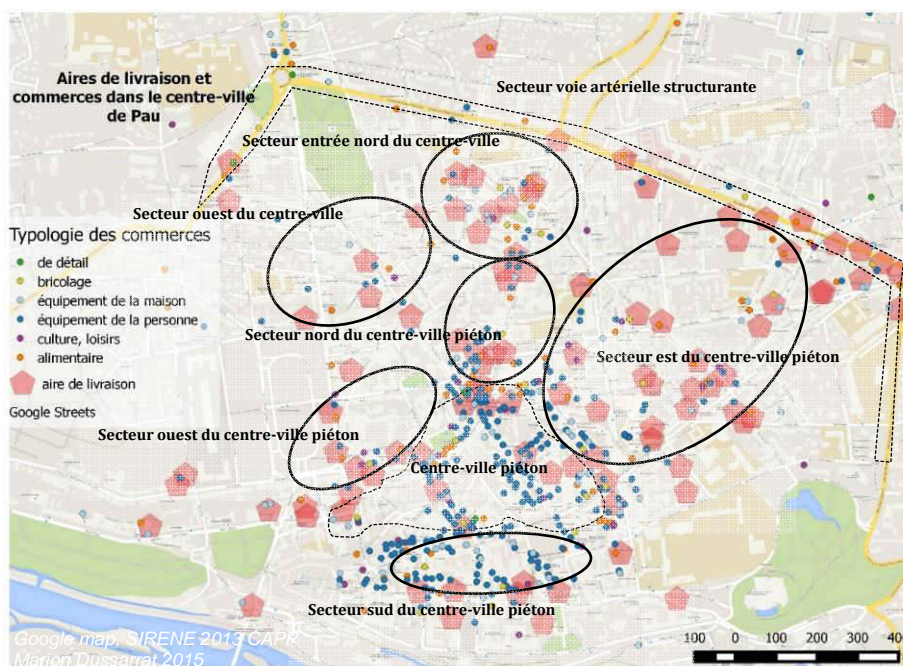


Figure 27: L'exemple d'un conflit d'usage des aires de livraison à Pau. M. Dussarrat. 2015

difficultés de livraison dans la ville de Pau, « *personne ne veut venir livrer à Pau !* » (livreur, juin 2015). D'un point de vue livreur, la livraison des commerces implantés dans le centre-ville de Pau hors zone piétonne et n'ayant pas de parking privé est difficile. La photographie ci-contre est l'exemple d'un conflit d'usage généré par la livraison dans le centre-ville de Pau. Dans certains cas, les aires de livraisons dans le centre-ville de Pau posent problèmes.

Elles sont gérées au cas par cas sur demande des commerçants. Pour traiter ce problème, d'un point de vue statistique, il existe d'une part un recensement géolocalisé des aires de livraisons à l'échelle de la ville de Pau et, d'autre part, à l'échelle de la CAPP, une nomenclature commerciale

réalisée en partenariat entre l'AUDAP et la CAPP. Les commerces retenus dans la nomenclature sont géolocalisables. Ainsi, le troisième travail porterait sur la gestion des aires de livraisons. En effectuant un découpage du centre-ville en plusieurs secteurs selon la densification des commerces, un ratio aires de livraisons sur le nombre de commerces par secteur du centre-ville pourrait être estimé.



Mixité des commerces dans :

- le secteur entrée nord de centre-ville
- le secteur est du centre-ville
- le secteur ouest du centre-ville
- le secteur ouest du centre-ville piéton
- le secteur voie artérielle structurante
- le secteur sud du centre-ville piéton

Une majorité de commerces d'équipements dans :

- le secteur nord du centre-ville piéton
- le secteur du centre-ville piéton (pas d'aires de livraison)

Figure 28: L'exemple d'un découpage en secteur du centre-ville de Pau pour déterminer un taux potentiel d'occupation des aires de livraison par les livreurs. M. Dussarrat. 2015

La nomenclature commerciale utilisée pour réaliser la carte ci-dessus ne prend pas en compte les activités de restauration, or dans le cadre d'une étude sur la livraison de marchandises à l'échelle urbaine, la prise en compte de cette activité dans cette étude semblerait judicieuse.

Toujours en lien avec les aires de livraison dans la ville de Pau, une étude portant sur l'offre d'emplacements par rapport aux besoins des commerces en termes de livraisons servirait par exemple à dégager un taux d'occupation potentiel des aires de livraisons (taux relatif aux livraisons des commerces). Les informations se rapportant aux besoins de livraisons des commerces seraient recueillies par la réalisation d'une enquête à destination des responsables de commerce. Des rencontres auprès de personnes travaillant dans certains commerces du centre-ville de Pau ont permis de montrer que les employés ne sont pas toujours au courant du fonctionnement des livraisons et des enlèvements des marchandises du commerce. C'est pourquoi, les questionnaires seraient distribués dans les commerces et récupérés quelques jours plus tard ;

l'enquête ne se ferait pas en face à face. Cette technique de collecte de données permettrait à la fois de prendre un premier contact avec les commerçants sur la question de la livraison de marchandises, d'établir approximativement des flux poids lourds et enfin d'identifier les compagnies qui livrent dans la ville de Pau. Portée par la ville de Pau, cette enquête serait réalisée en partenariat avec l'Office du Commerce et de l'Artisanat de Pau, le service économie CAPP, la ville de Pau (service urbanisme) et le SMTU.

Hormis les études concernant la voirie, la mise en place d'une charte livraisons dans le centre-ville de Pau inciterait les professionnels de la livraison à adopter des comportements vertueux. En effet, certains livreurs privilégient la proximité immédiate de l'établissement à livrer et ne prennent pas toujours en compte les éventuelles gênes occasionnées par leur arrêt.

En partenariat avec la CCI Pau Béarn, la Chambre de Métier et de l'Artisanat et des Pyrénées Atlantiques, la Fédération Nationale des transporteurs routiers, l'organisation des transports routiers du Béarn, une charte livraison dans le centre-ville de Pau pourrait être créée selon un double objectif. Le premier consisterait à atténuer les nuisances provoquées par la livraison/enlèvement de marchandises (voir les exemples de cas ci-dessous) tandis que le second serait de favoriser les comportements vertueux en matière de livraisons respectueuses de l'environnement. Les engagements proviendraient des acteurs publics, des transporteurs et des commerçants. Le schéma ci-dessous émet une idée d'un périmètre d'intervention de la charte.

Exemple d'un périmètre d'action de la charte :

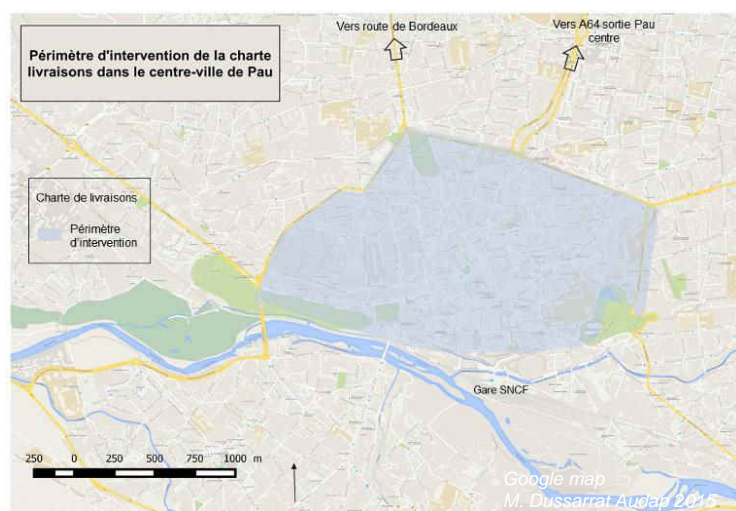


Figure 29: Proposition d'un premier périmètre d'intervention CDU.M. Dussarrat 2015.

Suite à la réalisation de ces actions, un réseau d'acteurs aura été mis en place. Il est nécessaire à la création d'un groupe de travail. Il regroupe les professionnels effectuant des livraisons ou des enlèvements de marchandises, les entreprises transportant, livrant ou enlevant des marchandises dans le cadre de leurs activités, les collectivités et les commerçants et employeurs qui reçoivent des marchandises. L'organisation d'une première séance de travail regroupant l'ensemble des partenaires serait destinée à la présentation de la charte et des réflexions menées sur la voirie et sur l'offre et le besoin des aires de livraison par rapport au nombre de commerces par secteur. La séance pourrait être conclue par un prestataire de transport proposant la livraison du dernier kilomètre en véhicules propres. En termes de qualité de ville, la livraison du dernier kilomètre en véhicules propres est très recherchée. La mise en place d'un dispositif de livraison du dernier kilomètre en mode doux fait partie intégrante de la logistique urbaine. En ce qui concerne le PDU Pau-Pyrénées, avant de travailler sur des projets de logistique urbaine il s'agit de privilégier la mise en place d'actions portant sur la gestion du transport de marchandises (même si la livraison de marchandises en ville fait partie intégrante de la logistique urbaine, à la fin des années 1990 en France, la logistique urbaine n'existait pas, pourtant certaines villes avaient mené des travaux de gestion de la livraison de marchandises). Ainsi, les possibilités d'intégrer la logistique urbaine dans le PDU-Pau Pyrénées par le développement de la livraison du dernier kilomètre dans la ville de Pau seront développées dans la dernière sous-partie de notre étude.

3. Quel périmètre d'intervention cohérent à l'étude de la question logistique sur le territoire béarnais ?

Chaque territoire est différent car il est composé de ressources spécifiques. Dans notre cas, le territoire béarnais est vecteur de peu de logistique exogène (*cf. partie 2*) mais est placé entre des territoires pourvus d'équipements logistiques importants. Ainsi, notre travail va s'achever sur des propositions de réflexions du phénomène à une échelle cohérente.

En effet, les acteurs publics ont tout intérêt à pérenniser l'activité logistique sur le territoire d'étude, cela passe par une intégration de cette dernière dans l'espace : « *Améliorer l'intégration géographique du transport et de la logistique revient donc à mieux insérer ces activités au sein du*

territoire et, de façon réciproque, à aider ces activités à se servir des ressources propres au territoire. » (Savy, 2015)

3.1. Renforcer le volet logistique dans les documents liant urbanisme et transport

A l'heure actuelle, sur le territoire béarnais, les démarches tentant de lier urbanisme et transport sont peu suivies puisqu'elles n'intègrent pas l'ensemble des acteurs locaux. L'implication des acteurs publics dans les réflexions logistiques est importante. Cependant, il apparaît indispensable que ces réflexions soient partagées avec l'intégralité des parties prenantes concernées par la question logistique. Par la suite, nous allons voir de quelle façon la question logistique est intégrée dans le PDU Pau-Pyrénées et dans le Schéma de Cohérence Territoriale Grand Pau.

En ce qui concerne le PDU Pau-Pyrénées, les questions logistiques urbaines apparaissent dans le document mais n'ont pas été traitées. La logistique urbaine est marquée par une massification des flux qui permet la livraison du dernier kilomètre en modes doux. Au vu des spécificités de chaque territoire, la duplication de projets déjà réalisés dans le cadre d'autres PDU ne semble pas être la meilleure solution. En effet, au-delà de la taille des villes, les problématiques de livraison de marchandises en ville sont différentes selon l'existence ou non d'un cœur piéton, d'un secteur sauvegardé, d'un mobilier urbain contraignant. Le tableau suivant montre que la livraison du dernier kilomètre (l'un des symboles de la logistique urbaine) est possible dans le centre-ville de Pau. Ainsi, renforcer le volet logistique dans le PDU Pau-Pyrénées est pertinent.

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Deux structures prêtent à proposer des services de livraisons de marchandises par modes doux - Certains prestataires logistiques soucieux des réflexions de la livraison du dernier kilomètre et de l'intérêt des acteurs publics sur la question - Des techniciens de la ville et de l'agglomération intéressés par la réflexion du dernier kilomètre - Réglementation horaire existante dans le centre-ville piéton de la ville de Pau - Prise de conscience des élus sur la problématique de logistique urbaine dans la ville de Pau par les élus (évoquée lors du séminaire « Transports de marchandises et logistique, quels enjeux de développement et d'aménagement pour nos territoires ? » début juillet 2015) 	<ul style="list-style-type: none"> - Non présence des sièges sociaux de certains prestataires logistiques - Pas de projets mutualisés, réflexions menées individuellement - Certains acteurs démotivés en l'absence d'un portage politique - Manque de connaissances locales sur le sujet - Une instabilité commerciale dans le centre-ville - Des réflexions logistiques non intégrées d'un point de vue urbanistique
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Mutualisation des activités des prestataires prêts à proposer de la livraison en modes doux - Des prestataires de transport des grands groupes nationaux voire internationaux intéressés par les réflexions sur la livraison du dernier kilomètre - Des techniques de livraison du dernier kilomètre en modes doux développées dans des villes comparables à Pau - Un prestataire privé de livraison du dernier kilomètre en véhicules doux prêt à donner des conseils à la mise en place de ce type de projet sur la ville de Pau - Loi ALUR avec la densification des centres-villes pouvant entraîner une dynamisation économique de cet espace 	<ul style="list-style-type: none"> - Les Espaces Logistiques Urbains encore fragiles juridiquement - Commerçants : faire passer l'intérêt économique avant l'intérêt environnemental et social - La réglementation stricte pour les produits frais (à relativiser par une présence importante de commerces d'équipements de la personne et de la maison dans le centre-ville)

Pour la mise en place d'un tel projet, le portage politique est essentiel. Lors d'un échange avec une société proposant de la livraison de marchandises en milieu urbain en modes doux dans d'autres villes, la structure a souligné que la volonté politique est l'une des bases de sa réussite : « sans

dépendre totalement du politique, le portage politique est indispensable, sans portage politique ce n'est pas possible ». Impulsée par le PDU Pau-Pyrénées, l'intégration de la livraison du dernier kilomètre dans le centre-ville de Pau ne semble pas irréaliste car il existe de nombreuses réflexions individuelles sur la possibilité de mettre en place des moyens de livraison durables dans ce périmètre. Cependant, l'ensemble des acteurs locaux n'a jamais été réuni.

À une échelle moins fine, il y a la prise en compte du transport dans les SCoT. Le SCoT du Grand Pau a été approuvé en juin 2015. Actuellement, même si le SCoT est un document d'urbanisme qui incite à lier urbanisme et transport, celui du Grand Pau ne tient pas réellement compte des questions logistiques. Le code de l'urbanisme n'impose pas au SCoT le traitement du sujet. La logistique est intégrée à ce type de document d'urbanisme lorsqu'elle constitue un enjeu majeur pour le territoire concerné. Or, dans notre cas, nous avons pu constater que la logistique ne représente pas un poids économique important sur le territoire béarnais. Elle n'est donc pas un enjeu majeur pour ce dernier. Néanmoins, le traitement de la question logistique ne restera probablement pas longtemps en marge du SCoT puisqu'un travail conséquent sur les Zones d'Activités Commerciales (ZACOM) est actuellement mené par la CAPP et le Syndicat Mixte du Grand Pau. À terme, il apparaît incontournable que des travaux sur l'accessibilité des livraisons de chaque zone soient menés. À noter que lors des créations de structures commerciales, les modalités d'accessibilité pour les véhicules de livraison constituent dans certains dossiers une section à part entière.

Outre les documents d'urbanisme incitant à lier transport et urbanisme, les études de la logistique sur les territoires se font à différentes échelles (*cf. Partie 1 1.2.*) se calquant souvent sur les frontières institutionnelles.

3.2. Raisonner au-delà des découpages administratifs et des zonages existants vers la mise en place d'un schéma territorial logistique

Même si la gestion des questions logistiques en ville (notamment celles portant sur la livraison de marchandises) est incontournable pour l'amélioration de la qualité de la vie et de la ville, il semblerait que l'étude du phénomène à une échelle plus large que celle de la ville soit plus pertinente : « *en termes d'échelon d'intervention, la question de la logistique (...) se pose d'abord au niveau de régions urbaines dont le périmètre dépasse celui de l'agglomération* » (Savy, 2015).

À l'échelle régionale, le territoire béarnais fait partie intégrante des réflexions logistiques menées en Aquitaine. Cependant comme il a été démontré dans la partie 2, d'un point de vue logistique, le positionnement géographique du territoire d'étude sur un axe nord/sud reliant des espaces pourvus d'équipement logistique de grande envergure pose des questions d'étude du phénomène à une échelle interrégionale, cela dépassant alors les limites des régions administratives.

L'échelle du SCoT du Grand Pau ne semble pas être l'échelle la plus pertinente pour une étude cohérente de la logistique puisqu'elle n'inclut pas les Communauté de communes du Pays de Nay et du Piémont Oloronais qui détiennent des entreprises phares de l'économie du Béarn. Pour certains territoires, l'échelle du SCoT est obsolète. Ce dernier a laissé place à l'InterSCoT qui est actuellement une démarche volontariste coordonnant les stratégies d'accueil des territoires d'un périmètre défini. L'InterSCoT va au-delà des limites déterminées par les SCoT. Sur le territoire béarnais, les limites du SCoT correspondent à l'aire urbaine de Pau. D'un point de vue des politiques d'urbanisme axées sur la mobilité des biens sur le territoire béarnais, raisonner à la mise en place d'un schéma territorial à l'échelle de l'InterSCoT sur le territoire béarnais ne paraîtrait pas invraisemblable. En effet, cela permettrait de prendre en compte les espaces les plus concernés par les problématiques liées à l'offre logistique. Les espaces concernés par ce schéma seraient de trois sortes : ceux à proximité des infrastructures logistiques et de transport, ceux concentrant des prestataires logistiques, et ceux pourvus d'entreprises dont les besoins logistiques sont importants. De même, le schéma permettrait de prendre en compte les nombreuses interactions entre la zone de Chemparc et le port de Bayonne. Mener des réflexions à l'échelle du bassin de vie qui est « *le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants* » (INSEE, 2012) voire à un niveau plus élevé tenant compte de plusieurs bassins de vie permettrait d'intégrer la ville de Tarbes dans les démarches locales. En effet, les interactions entre les bassins de vie palois et tarbais sont réelles, ainsi dépasser les limites administratives paraît une nouvelle fois incontournable.

Entre demande des acteurs privés de la logistique et documents incitant à lier urbanisme et transport, les acteurs publics locaux ont tout intérêt à s'impliquer dans le sujet logistique en mettant en place des moyens de gouvernance entre les acteurs locaux. Plus globalement, le traitement de la question logistique permet à un territoire de rechercher des solutions innovantes, d'être dynamique et attractif en développant un fonctionnement logistique basé sur la « qualité ».

CONCLUSION

Bien que l'étude de la logistique sur un territoire soit complexe, face aux demandes d'études sur le sujet, commencer par étudier l'offre logistique (infrastructures logistiques, prestataires logistiques) à proximité et sur le territoire d'étude donne quelques éléments pour comprendre le fonctionnement logistique de ce dernier. Identifier les connaissances et évaluer la volonté des acteurs publics locaux sur le sujet logistique permet de mesurer l'importance de cette activité dans les réflexions locales. Il en résulte que sur le territoire béarnais, l'activité logistique représente un faible poids économique et ne constitue pas un sujet prioritaire à traiter dans les politiques publiques locales.

Malgré la présence de deux autoroutes et d'un passage transfrontalier, peu de poids lourds transitent sur le territoire d'étude. De fait, le trafic des poids lourds sur le territoire pose des enjeux de massification des flux possible avec la mise en place de plateformes groupage/dégroupage. La massification des flux est elle-même au centre d'enjeux économiques et environnementaux.

A l'heure actuelle, les acteurs publics ont peu travaillé sur la question logistique sur le territoire béarnais, ils ne la maîtrisent pas toujours. C'est pourquoi, sur le territoire d'étude, des temps d'échanges au travers de séminaires locaux traitant du sujet sont organisés dans l'objectif d'acculturer les élus et les techniciens. Au vu des infrastructures autoroutières, des équipements logistiques des territoires voisins, des projets ferroviaires, de plateformes logistiques et des enjeux de massification des flux, les acteurs locaux ne peuvent pas se passer des réflexions logistiques sur cet espace. Des efforts en matière de gouvernance sont à réaliser.

Le territoire d'étude est en retard sur le sujet. Des volontés politiques sur le lancement d'une étude sur la gestion de la livraison de marchandises dans la ville de Pau pourraient entraîner d'autres initiatives à une échelle plus large.

Même si la méthode de collecte de données (par le biais des entretiens individuels auprès des acteurs publics utilisée) dans notre travail a permis d'établir un premier contact avec ces derniers, elle n'apparaît pas être la plus pertinente pour le traitement du sujet. En effet, privilégier des échanges entre les acteurs publics en utilisant la technique du « focus group » (c'est-à-dire d'entretiens collectifs) permettrait de mesurer les possibilités et les modalités de la mise en place d'une stratégie commune.

BIBLIOGRAPHIE

Rapports, ouvrages scientifiques :

JOIGNAUX G. *Quel impact de la logistique sur le développement territorial ?* 2008. 50p.

MASSON S. et PETIOT R. « Logistique et territoire ? multiplicité des interactions et forces de régulation », *Géographie, économie, société*. 2013/4 Vol. 15, p. 385-412. DOI : doi:10.3166/ges.15.385-412.

MERENNE E. *Géographie des transports*. Ed Laurence Michaux. Novembre 1995. 192p.

OFFNER J-M., Pumain D. *Réseaux et Territoires: significations croisées, La Tour d'Aigues* (F.), Éditions de l'Aube. 1996.

RAIMBAULT N., DOUET M., FREMONT A., « Les implantations logistiques entre réseaux et territoires », *L'Espace géographique* 1/2013 (Tome 42), p. 32-43

SAVY M. *Logistique et territoire*. Ed. La documentation française 2006, 63p.

SAVY M. *La logistique urbaine, enjeu économique et politique*. Transfiguroute International. 2012.

SAVY M. « Les plates-formes logistiques ». *Logistiques Magazine, numéro spécial « 20 ans de logistique »*. Octobre 2005.

SAVY M., HORN C. *L'emploi dans le transport de marchandises et la logistique : une évaluation temporelle en France et en Allemagne*. Cahiers Scientifiques du Transport N° 45/2004 - Pages 101-123.

Rapports techniques :

ADUAN. *La logistique urbaine Benchmark et premières expériences*. Les cahiers de l'Aduan. Janvier 2015. 16p.

CETE de l'Ouest. *Transport de marchandises. Focus sur la logistique et les territoires*. Juillet 2012. 4p.

CERTA. *Report modal et insertion de l'Aquitaine dans les grands courants d'échange de marchandises dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports aquitain*. Janvier 2008. 75p.

CERTA. *Logistique urbaine*. 2010.

CERTU ADEME. *Plans de déplacement urbain – prise en compte des marchandises*. Guide méthodologique 1998.

DDTM64. *Etude sur les besoins logistiques des industriels du bassin de Lacq et des conditions de transport Associés*. 2013. 74p.

Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer. *La logistique urbaine*. Mars 2010. 8p.

DREAL Aquitaine. *Les Installations Terminales Embranchées en Aquitaine*. Juillet 2012.

ELAN DEVELOPPEMENT. *Schéma des plateformes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine*. Rapport final Mars 2015. 55p.

GERARDIN CONSEIL (Laboratoire d'économie des transports). *Programme National « marchandises en ville »*. Diagnostic du transport de marchandises dans une agglomération. Document technique n°1. Avril 2000. 96p.

MARIOTTE H. *L'emploi dans la fonction logistique en France*. 2007. 4p.

PIPAME Interface Transport Gerardin Conseil. *Logistique et distribution urbaine*. Novembre 2009. 68p.

PIPAME. *La logistique en France : indicateurs territoriaux*. Septembre 2009. 125p.

SAMARACANDE ETUDE CONSEIL. *Cinq scénarios pour le fret et la logistique en 2040*. Sous la direction de Philippe Duong et Michel Savy. PREDIT. 2011. 171p.

SAVY M. *La logistique en France. Etat des lieux et pistes de progrès*. Comité scientifique. Conférence nationale sur la logistique. Mars 2015. 113p.

Lois, articles législatifs :

Loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) de 1982

Loi MAPAM (Modernisation de l'Action Publique territoriale et d'Affirmation des Métropoles) adoptée le 27 janvier 2014

Article L. 1231-1 du Code des Transports. Modifié par LOI n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1).

Article L. 122-1 du Code de l'Urbanisme. Abrogé par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 17 (V).

Articles de presse :

LAMARQUE S. *Une plateforme logistique pour Messier à Gurmençon*. La république des Pyrénées. 27 juin 2015.

MALLET. *Route Pau - Oloron : «Le dossier a été enterré», selon Jean-Jacques Lasserre*. La république des Pyrénées. 18 juin 2015. <http://www.larepubliquedespyrenees.fr/2015/06/18/route-pau-oloron-le-dossier-a-ete-enterre-selon-jean-jacques-lasserre,1258193.php>. consulté le 10 juillet 2015].

Les poids lourds devront prendre l'autoroute pour traverser les Landes. Sud-Ouest. Le 24 février 2015. <http://www.sudouest.fr/2015/02/23/les-poids-lourds-devront-prendre-l-autoroute-pour-traverser-les-landes-1839031-3350.php>. [consulté le 1^{er} avril 2015].

Train entre Oloron et Bedous : où en sont les travaux ? La république des Pyrénées. 18 mars 2015. <http://www.larepubliquedespyrenees.fr/2015/03/18/train-entre-oloron-et-bedous-ou-en-sont-les-travaux,1239428.php>. [consulté le 1^{er} avril 2015].

SITOGRAPHIE

<http://www.agglo-pau.fr/>[dernière consultation juillet 2015]

www.aquitaine.fr/[dernière consultation juillet 2015]

www.audap.org[dernière consultation juillet 2015]

www.cc-lacqorthez.fr/[dernière consultation juin 2015]

<http://www.grandpau.com/>[dernière consultation juillet 2015]

www.le64.fr/[dernière consultation avril 2015]

<http://www.pau.fr/>[dernière consultation juillet 2015]

www.piemont-oloronais.fr/[dernière juin juillet 2015]

<http://www.pyrenees-atlantiques.gouv.fr/>[dernière consultation juillet 2015]

<http://www.retail-chain.fr/logistique-urbaine>[dernière consultation juillet 2015]

<http://www.smtu-ppp.fr/>[dernière consultation juillet 2015]

<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/r/route>[dernière consultation juillet 2015]

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites>[dernière consultation juillet 2015]

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1: LES PRINCIPAUX ENJEUX DE LA LOGISTIQUE SUR LES TERRITOIRES. M. DUSSARRAT. 2015	9
FIGURE 2: LES POLES ET LES COULOIRS LOGISTIQUES.AUDAP. 2015.....	11
FIGURE 3: L'EXEMPLE D'UN ETABLISSEMENT SITUE DANS UNE ZONE D'ACTIVITE DIRECTEMENT RELIEE A UN GRAND AXE DE COMMUNICATION. GOOGLE. 2015	20
FIGURE 4: L'EXEMPLE D'UN ETABLISSEMENT SITUE DANS UNE ZONE D'ACTIVITE DECONNECTEE DES GRANDS AXES DE COMMUNICATION. GOOGLE. 2015	20
FIGURE 5: L'EXEMPLE D'UN ETABLISSEMENT LOCALISE DANS LE TISSU URBAIN. M. DUSSARRAT. 2015	20
FIGURE 6: L'EXEMPLE D'UN ETABLISSEMENT DONNANT DIRECTEMENT SUR LA VOIE PUBLIQUE. M. DUSSARRAT. 2015	21
FIGURE 7: L'EXEMPLE D'UN ETABLISSEMENT SITUE DANS UNE ZONE PIETONNE. M.DUSSARRAT. 2015	21
FIGURE 8: REPARTITION DES PRESTATAIRES LOGISTIQUES SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS. M. DUSSARRAT. 2015	23
FIGURE 9: CINQ SCENARIOS POUR LE FRET ET LA LOGISTIQUE EN 2040. PREDIT. 2011	24
FIGURE 10: LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS. M. DUSSARRAT. 2015.....	25
FIGURE 11: LES ENTREPOTS DE PLUS DE 5000 M ² SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS. M. DUSSARRAT. 2015	27
FIGURE 12: GRAPHIQUE REPRESENTANT LE NOMBRE D'EMPLOIS LIES AUX SERVICES DE PRESTATION LOGISTIQUE PAR EPCI EN 2012 SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS. M. DUSSARRAT. 2015.	31
FIGURE 13: REPARTITION D'ETABLISSEMENTS PRESTATAIRES LOGISTIQUES SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS EN 2012. M. DUSSARRAT. 2015	33
FIGURE 14: LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET DE PROXIMITE SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS EN 2012.M. DUSSARRAT. 2015	34
FIGURE 15: LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET INTERURBAIN SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS EN 2012. M. DUSSARRAT. 2015	35
FIGURE 16: L'ACTIVITE LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS SELON LES ACTEURS PRIVES. M. DUSSARRAT. 2015	37
FIGURE 17: BILAN DE L'OFFRE LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS. M. DUSSARRAT. 2015..	38
FIGURE 18: BILAN DE LA DEMANDE LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS. M. DUSSARRAT. 2015	39
FIGURE 19: LES EMPLOIS PAR SECTEUR SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS EN 2009. AUDAP. 2009	41
FIGURE 20: SCHEMA DES ITINERAIRES INTERDITS AUX PLUS DE 7.5 TONNES EN TRANSIT. SUD OUEST. 2015.....	43
FIGURE 21: SCHEMA DU TRAFIC POIDS LOURDS SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS. M. DUSSARRAT. 2015	44
FIGURE 22: LES PLATEFORMES LOGISTIQUES DANS L'OUEST DE L'AQUITAINE ET LE NORD OUEST DE L'ESPAGNE. AUDAP. 2015.....	45

FIGURE 23: CARTOGRAPHIE DES PRINCIPAUX ESPACES A VOCATION LOGISTIQUE DU POLE A. ELAN DEVELOPPEMENT. 2015.....48

FIGURE 24: L'EXEMPLE D'UN PANNEAU INTERDISANT LA TRAVERSEE DE PAU AUX PLUS DE 7.5 TONNES. M.DUSSARRAT. 2015.....53

FIGURE 25: SIGNALIETIQUE PAU. M. DUSSARRAT. 201554

FIGURE 26: SIGNALIETIQUE LONS. M. DUSSARRAT. 2015.....54

FIGURE 27: L'EXEMPLE D'UN CONFLIT D'USAGE DES AIRES DE LIVRAISON A PAU. M. DUSSARRAT. 201554

FIGURE 28: L'EXEMPLE D'UN DECOUPAGE EN SECTEUR DU CENTRE-VILLE DE PAU POUR DETERMINER UN TAUX POTENTIEL D'OCCUPATION DES AIRES DE LIVRAISON PAR LES LIVREURS. M. DUSSARRAT (GOOGLE MAP). 2015.....55

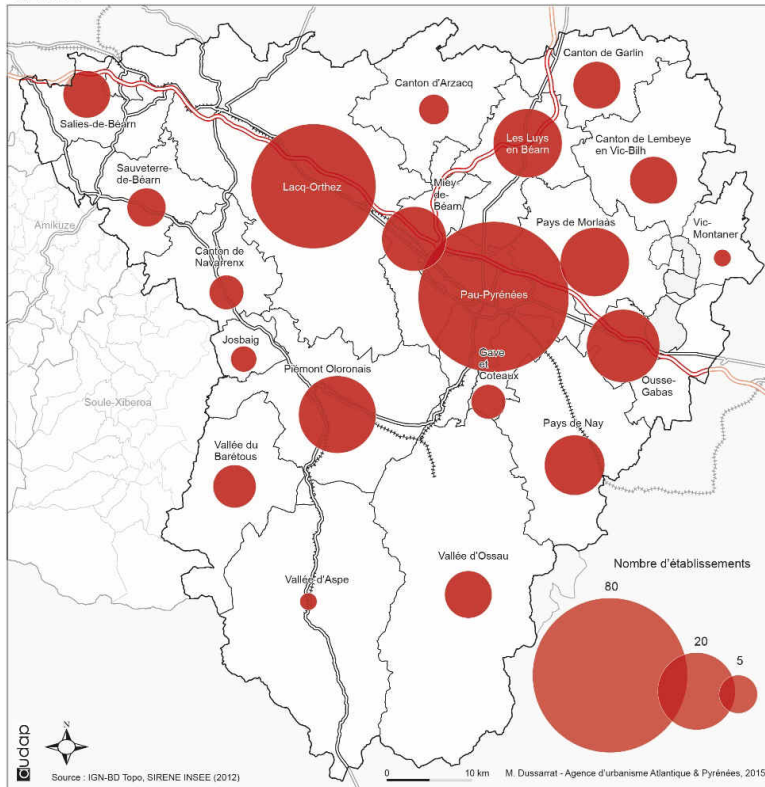
FIGURE 29: PROPOSITION D'UN PREMIER PERIMETRE D'INTERVENTION CDU. M. DUSSARRAT (GOOGLE MAP) 2015.....56

TABLE DES ANNEXES

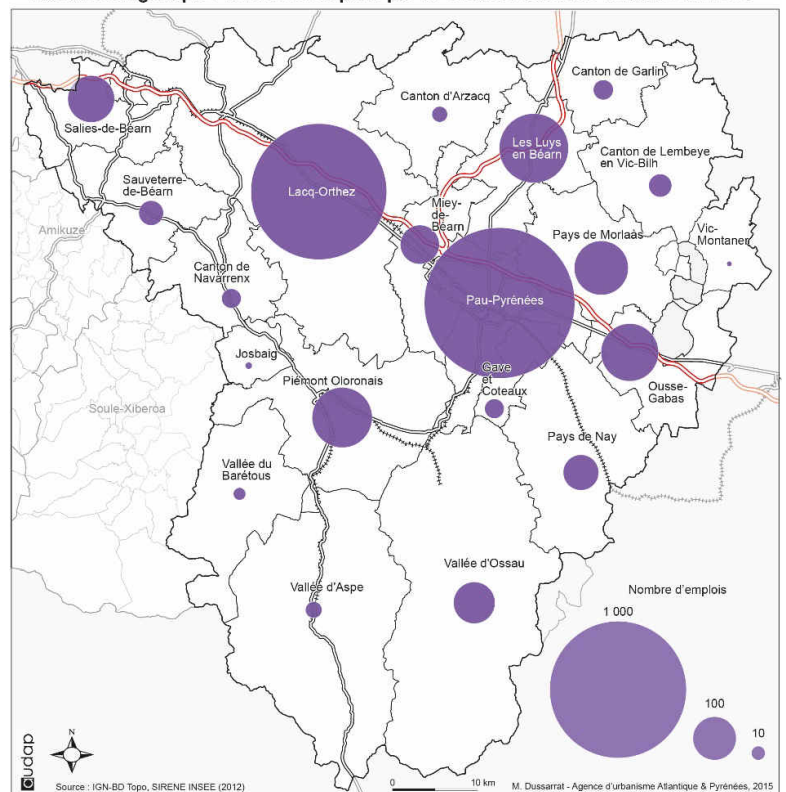
ANNEXE 1 : LES PRESTATAIRES LOGISTIQUES PAR EPCI EN 2012 SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS	67
ANNEXE 2 : ARRETE MUNICIPAL DE LA VILLE DE PAU DATANT DE 1985 ET INTERDISANT LA TRAVERSEE DE LA VILLE AUX POIDS LOURDS	67
ANNEXE 3 : EMPLOIS DANS LA LOGISTIQUE PAR DEPARTEMENT SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS	70
ANNEXE 4 : SUPPORT UTILISE SELON LE TYPE D'ECHANGES.....	71
ANNEXE 5 : LISTE DES ACTEURS SOLLICITES PENDANT LE STAGE	72

Annexe 1 : Les prestataires logistiques par EPCI en 2012 sur le territoire béarnais

Répartition des établissements prestataires logistiques par EPCI sur le territoire béarnais en 2012



Prestation logistique : nombre d'emplois par EPCI sur le territoire béarnais en 2012



Annexe 2 : Arrêté municipal de la ville de Pau datant de 1985 et interdisant la traversée de la ville aux poids lourds

MAIRIE DE PAU

SECRETARIAT

EXTRAIT DES REGISTRES DES ARRETES

DU MAIRE DE LA VILLE DE PAU

LE MAIRE DE LA VILLE DE PAU

Vu le Code des Communes et notamment ses articles L.131-1 et suivants ;
Vu l'ordonnance n° 58-1216 et le décret n° 58-1217 du 15 Décembre 1958 ;
Vu le Code de la Route ;
Vu les articles R.26-15 et suivants du Code Pénal ;

Considérant qu'il convient de prendre toutes mesures en vue de limiter les inconvénients représentés par la circulation des poids lourds dans la traversée de l'agglomération paaloise,

ARRÊTE :

Article 1er - A compter du 21 Mars 1985, la traversée du territoire de la Commune de PAU sera interdite :

- aux véhicules de plus de 6 tonnes de poids total en charge ;
- à tous les véhicules transportant des matières dangereuses, quel que soit leur poids total en charge.

Cette interdiction ne s'appliquera pas :

- à ces mêmes véhicules assurant une desserte locale ;
- aux véhicules de transport en commun.

Article 2 - Seront considérés comme desserte locale :

- l'accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules ;
- l'accès aux installations des entreprises par des véhicules leur appartenant
- l'accès à un point de passage obligé pour satisfaire à une obligation réglementaire.

Article 3 - M. le Commissaire Central de Police et M. le Directeur Général des Services Techniques Municipaux sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché.

Pour extrait conforme,

Le Maire,



Pr le Maire

L'Adjoint Délégué

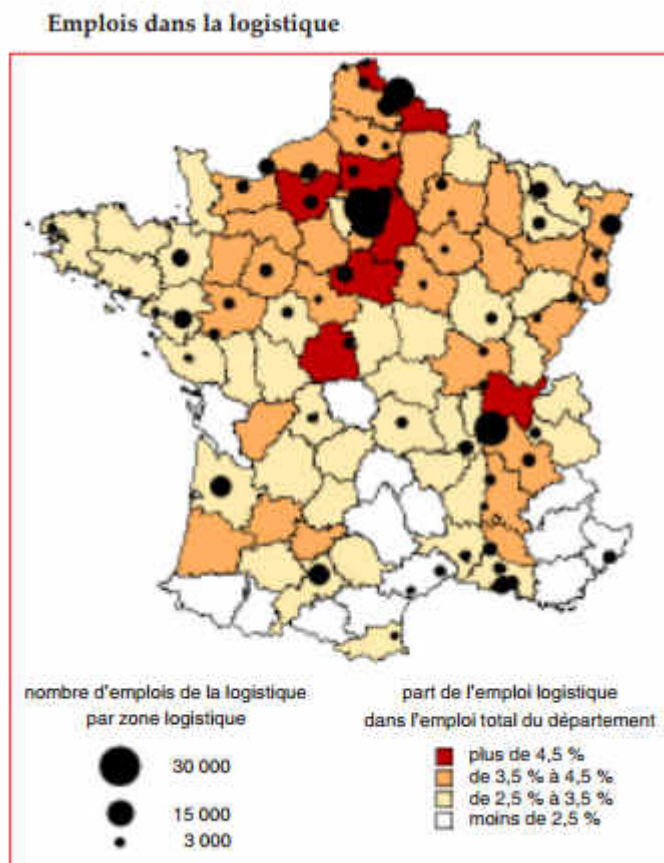
Christian JUNQUA

PAU, le 28 Janvier 1985.

Le Maire,

signé : André LABARRERE.

Annexe 3 : Emplois dans la logistique par département sur le territoire français



MARIOTTE H. *L'emploi dans la fonction logistique en France. 2007.*

Annexe 4 : Support utilisé selon le type d'échanges

Base questionnaire des échanges avec les commerçants du centre-ville de Pau

Structure :

- 1/ Type de produits livrés (sec, frais, boissons, textile etc) :
- 2/ Fréquence de la livraison (détail des fréquences selon le type de produits livrés) :
- 3/ Les horaires des livraisons (détails si plusieurs types de livraisons) :
- 4/ Nom du prestataire de livraison :
- 5/ Type de véhicule utilisé ?
- 6/ Emplacement précis lors de la livraison ?
- 7/ Problèmes de livraisons ?
- 8/ Aviez-vous déjà été sollicités sur ce sujet ?

Base guide d'entretien à destination des prestataires logistiques

Objectif de l'entretien pour les prestataires logistiques

- Identifier les besoins de la structure en termes de logistique, de transport de marchandises
- Identifier les causes de l'implantation de la structure sur le territoire
- Identifier les principaux flux (entrants et sortants)
- Identifier les manques du territoire pour exercer l'activité de façon optimale

Thème	Question(s)
Activité	<p>Selon la base SIRENE des établissements, votre structure est classée en..., pouvez-vous me décrire les principales activités de la structure ?</p> <p>Quels types de territoire desservez-vous ? Urbain ? Rural ? Périurbain ?</p> <p>Effectuez-vous des livraisons en milieu urbain ? Si oui, comment appréhendez-vous le « dernier kilomètre » ?</p> <p>Quel est votre rayonnement d'intervention ? Nom des intercommunalités dans lesquelles vous effectuez des livraisons ?</p>
Caractéristique de la marchandise	<p>Quels types d'établissements fait appel à vos services ?</p> <p>Quel(s) type(s) de marchandises transportez-vous ?</p> <p>Où récupérez-vous cette marchandise ? Existence d'un report modal ? La marchandise est-elle passée par un entrepôt ou une plateforme de stockage ?</p>
Moyens de livraison Lieu d'approvisionnement	<p>Avez-vous plusieurs types de camions ? Pour quelles raisons ?</p> <p>Avez-vous noté des différences d'accessibilité selon les points de livraisons ? Si oui, lesquels ?</p> <p>Est-ce que vous réalisez des itinéraires concernant les livraisons ? Si oui, sur quels éléments vous basez-vous ?</p>
Problématique de l'exercice de l'activité sur le territoire béarnais	<p>Quelles sont les causes de l'implantation de la structure ici ?</p> <p>Que pensez-vous de l'état des routes sur le territoire béarnais ?</p> <p>Au niveau de la ville de Pau ou de la CAPP avez-vous connaissance d'itinéraires consacrés aux livraisons ? Ces entités communiquent-elles des éléments ?</p> <p>Que pensez-vous des aménagements des aires de livraison ?</p> <p>Connaissez-vous les réglementations des voies sur le territoire béarnais ?</p> <p>Que pensez-vous de cette réglementation sur le territoire béarnais ? Avez-vous déjà été contraint de ne pas pouvoir livrer un client à cause de la réglementation ?</p> <p>Selon vous, quelles sont les forces et les faiblesses du territoire béarnais en termes d'accessibilité aux lieux de livraisons ? de logistique ?</p> <p>Eventuelles pistes d'amélioration ?</p>
Futur de l'activité	<p>Comment voyez-vous le futur de la filière transport et logistique en général ? Au niveau du territoire béarnais ?</p>

Annexe 5 : Liste des acteurs sollicités pendant le stage

Agglomération Pau Pyrénées	Mission commerce Chargée de mission
	Direction développement économique
Ville de Pau	Service occupation du domaine public
	Direction Espaces Publics-Voirie Service Espaces Publics Projets Maitrise d'ouvrage Espaces Publics Communauté d'Agglomération Pau-Pyrénées - Ville de Pau Département Qualité Urbaine
SMTU Pau Pyrénées	Chargé mobilité
	Directeur
Département 64	Technicien Gestion et Conservation du domaine public routier DGA de l'Aménagement, de l'Équipement et de l'Environnement Direction des Infrastructures Routières Pôle Gestion Entretien et Exploitation des Routes
	Service économie département 64
DDTM 64	Secrétariat Général/ Sécurité Routière Défense Gestion de Crise
DREAL Aquitaine	Service Mobilité, Transports et Infrastructures - Chef du Pôle Mobilité
DREAL Midi-Pyrénées	STID - DTD - Observatoire des Trafics Pyrénéens
Transport Mallart Express	Transport de fret de proximité
Heppner Transport et logistics	Organisation et affrètement des transports
Transports JC Abadie	Transport de fret interurbain
Ecofil	Transports en tricycle
Pyrénées Boissons	Livreurs
Alitec	Entreposage et stockage non frigorifique
Altern'mobil Toulouse	Transport de marchandises modes doux
Transport Mesples	Transport de fret interurbain et entreposage et stockage non frigorifique
Logic rail	
La Poste	
Syndicat des transporteurs routiers	

Echange en face à face (14)

Echange par téléphone (4)

Echange par mail (4)

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	5
REMERCIEMENTS	6
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	7
SOMMAIRE	8
INTRODUCTION	9
PARTIE 1 ABORDER LA QUESTION DE LA LOGISTIQUE SUR UN TERRITOIRE : ELEMENTS DE CADRAGE	12
1. LA COMPLEXITE DE L'ETUDE LOGISTIQUE SUR UN TERRITOIRE	12
1.1. <i>L'existence d'interactions entre logistique et territoire</i>	12
1.2. <i>Logistique et territoire : entre dimension scalaire de la logistique et inscription spatiale</i>	13
2. ENTRE OFFRE ET DEMANDE : LES ACTEURS DE LA LOGISTIQUE	14
2.1. <i>Identification des « prestataires logistiques »</i>	15
2.2. <i>Des clients logistiques aux profils différents</i>	18
3. UNE ACTIVITE DEPENDANTE DES INFRASTRUCTURES	22
3.1. <i>Infrastructures de transport : la route, le principal support de transport de marchandises par voies terrestres</i>	22
3.2. <i>Infrastructures logistiques : un immobilier logistique en pleine mutation ?</i>	26
PARTIE 2 QUELLE(S) LOGISTIQUE(S) SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS ?	29
1. APPROCHE QUANTITATIVE ET PRESTATAIRES LOGISTIQUES SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS	29
1.1. <i>Un faible poids économique relatif à l'offre de services logistiques</i>	29
1.2. <i>Des prestations logistiques dominées par le transport routier de marchandises</i>	32
2. L'ETUDE DE LA LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS : DONNEES QUALITATIVES	36
2.1. <i>Confrontation des points de vue entre différents acteurs</i>	36
2.2. <i>Bilan : une activité logistique limitée</i>	38
3. UNE LOGISTIQUE PRINCIPALEMENT ENDEGENE SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS ?	40
3.1. <i>Le Béarn : un territoire caractérisé par une logistique endogène</i>	40
3.2. <i>Peu de logistique exogène sur un espace entouré de territoires équipés de structures logistiques et lui-même porteur de projets d'infrastructures logistiques</i>	42
PARTIE 3 IMPLICATION DES ACTEURS PUBLICS LOCAUX DANS LA LOGISTIQUE : QUELS INTERETS ?	47
1. L'EXISTENCE DE DEMARCHES REGIONALES SUR LA LOGISTIQUE	47
1.1. <i>Cinq ans après l'étude de la CERTA sur la logistique urbaine, une évolution de la situation quasi inexistante</i>	47
1.2. <i>Quelles ambitions pour le Schéma Régional des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales de 2015 ?</i>	48
2. ZOOM SUR UN OUTIL D'OBLIGATION DE PRISE EN COMPTE DE LA LIVRAISON DE MARCHANDISES EN VILLE, L'EXEMPLE DU PDU « PAU-PYRENEES »	50
2.1. <i>Le volet marchandises en ville : un sujet évoqué dans le PDU mais des moyens d'action encore timides</i>	51
2.2. <i>Tendre vers une stratégie concertée de la livraison de marchandises dans la ville de Pau</i>	52
3. QUEL PERIMETRE D'INTERVENTION COHERENT A L'ETUDE DE LA QUESTION LOGISTIQUE SUR LE TERRITOIRE BEARNAIS	57
3.1. <i>Renforcer le volet logistique dans les documents liant urbanisme et transport</i>	58
3.2. <i>Raisonnement au-delà des découpages administratifs et des zonages existants : vers la mise en place d'un schéma territorial logistique</i>	60
CONCLUSION	62
BIBLIOGRAPHIE	63

SITOGRAFIE	64
TABLE DES ILLUSTRATIONS	65
TABLE DES ANNEXES	67
ANNEXES.....	68
DECLARATION ANTI-PLAGIAT	75
RESUME (EN FRANÇAIS)	76
MOTS-CLES	76

DECLARATION ANTI-PLAGIAT



Formulaire d'engagement anti-plagiat

Le plagiat consiste à reproduire un texte, une partie d'un texte, toute production littéraire ou graphique, ou à paraphraser un texte sans indiquer quel en est l'auteur.

Le plagiat enfreint les règles de la déontologie universitaire et il constitue une fraude dans les travaux donnant lieu à notation. Le plagiat constitue également une atteinte au droit d'auteur et à la propriété intellectuelle, susceptible d'être assimilé à un délit de contrefaçon.

Lorsque l'auteur d'un travail universitaire éprouve le besoin de s'appuyer sur un autre texte, il doit le faire en respectant les règles suivantes :

- lorsqu'un extrait, même court, est cité exactement, il doit être placé entre guillemets (ou en retrait et en caractères légèrement plus petits si le texte fait plus de quelques lignes) et la référence (nom de l'auteur et source) doit être indiquée ; l'extrait cité doit être court ;
- lorsque le texte ou un passage du texte est paraphrasé ou résumé, la référence (nom de l'auteur et source) doit être donnée.

Ces obligations s'appliquent de la même manière en cas de textes originellement publiés sur internet et de traductions (originales ou non) ; elles concernent aussi les illustrations, tableaux et graphiques.

En cas de plagiat dans un devoir, dossier, mémoire ou thèse, l'étudiant pourra passer devant la section disciplinaire de l'université qui pourra prononcer :

- un avertissement ;
- un blâme ;
- l'exclusion de l'université pour une durée maximum de cinq ans. Cette sanction peut être prononcée avec sursis si l'exclusion n'excède pas deux ans ;
- l'exclusion définitive de l'université ;
- l'exclusion de tout établissement public d'enseignement supérieur pour une durée maximum de cinq ans ;
- l'exclusion définitive de tout établissement public d'enseignement supérieur.

La procédure disciplinaire ne présage pas d'éventuelles poursuites judiciaires dans le cas où le plagiat est aussi caractérisé comme étant une contrefaçon.

Je soussigné(e) Marion Dussarrat

étudiant(e) en Master 1 DAST à l'Université de Pau et des Pays de l'Adour

déclare avoir pris connaissance du formulaire d'engagement anti-plagiat et m'engage à indiquer toutes les références des textes sur lesquels je m'appuierai dans mes devoirs et travaux.

Fait à Pau le 29 août 2015

Signature

LOGISTIQUE ET TERRITOIRE : APPROCHE METHODOLOGIQUE EN BEARN

Marion DUSSARRAT

Université de Pau et des Pays de l'Adour
Département de Géographie-Aménagement

Laboratoire Société – Environnement – Territoire UMR CNRS 5603

RESUMÉ :

Face à des incitations fortes de traitement de la question logistique sur le territoire français, ce travail propose une étude « expérimentale » du sujet sur un territoire aux caractéristiques géographiques et économiques hétérogènes. En se basant sur des recherches bibliographiques, il propose des moyens d'utilisation de certaines données en les appliquant au territoire béarnais.

Même si le territoire d'étude n'est pas placé sur un corridor logistique et que l'activité ne représente pas un poids économique important sur celui-ci, dans un souci de qualité de territoire il semble incontournable de mener des réflexions logistiques en Béarn. En effet, la logistique sur ce territoire pose des problématiques de gestion voire de massification des flux de marchandises.

Enfin, de par ses interactions avec le port bayonnais et le bassin de vie de Tarbes, de par les infrastructures logistiques présentes sur les territoires voisins et, de par les projets de fret ferroviaire et de plates-formes logistiques, les acteurs locaux ne peuvent pas se permettre de rester passifs face à la question logistique.

MOTS-CLES :

Logistique – Territoire – Marchandises - Béarn