

# Etat des lieux filière logistique

DOCUMENT DE TRAVAIL

Mise à jour 18 mai 2021



**BORDEAUX MÉTROPOLE**

# I. Fiche d'identité de la filière logistique

## A. Les ressources / les atouts

### Chiffres-clés

- France (2019): la filière transport-Logistique réalisait un chiffre d'affaires de **200 Mds€** (soit 10% du PIB national) répartis en sous-secteurs : **route 88%**, rail 10%, fluvial 2%, et employait **1,8 millions de personnes**
- Gironde (2014): **29 000 salariés** (7,1% des emplois totaux du département) dont près de **60% sur Bordeaux Métropole**

### Voies de transport

#### Route (2018 - Source CEREMA 2020)

- 400 000 mouvements (**39% le Petit-commerce**, 26% activités de bureau et de service, 14% le BTP, 6% Industrie, 4% commerce de gros, 2% grande distribution, 1% activité agricole)
- 40% des mouvements de marchandises entre 7h et 11h
- 26 000 poids-lourds / jour sur la rocade:
  - Ouest 96% desservait l'aire urbaine
  - Est 50% de flux en transit

#### Fer

Le trafic ferroviaire (hors Port de Bordeaux) se fait essentiellement par trains entiers, pour des granulats, des céréales et des produits chimiques. Le transport combiné Rail-Route se fait notamment par le terminal Hourcade au Sud de Bordeaux, la zone de fret de Bruges, et la zone industrialo-portuaire de Bassens.

#### Aérien

Aéroport de Bordeaux Mérignac: 8500m<sup>2</sup>entrepôts, liaisons internationales.

#### Maritime

En 2020, le Port de Bordeaux était le huitième port français en termes de tonnages maritimes manutentionnés, avec 6 millions de tonnes. Son trafic dessert à plus de 80% l'Europe, et porte essentiellement sur les **hydrocarbures (55%)**, les céréales (16%), les engrais (7%), les conteneurs (5%), les huiles (4%), les granulats (3%).

#### Fluvial

Bordeaux Port Atlantique est une plate forme industrielle et logistique reposant sur 7 terminaux spécialisés, répartis sur les 100 kms de l'estuaire de la Gironde, le plus vaste estuaire européen. Le Port de Bordeaux traite environ 8 millions de tonnes de marchandise/an (soit ~400 000 camions/an).

L'estuaire de la Gironde permet l'accueil de barges fluviales de fret sur toute sa longueur de 66 km pour 2h30 de navigation entre Le Verdon et Bec d'Ambès. La Garonne sur 72 km du Bec d'Ambès à Castets-en-Dorthe (près de Langon) pour 4h30 de navigation, peut accueillir des chargements de 1000 à 1500 tonnes.

Le Canal Latéral de la Garonne jusqu'à Castelsarrasin peut accueillir des chargements jusqu'à 350 tonnes. **Ce potentiel n'est à ce jour pas exploité.**

#### Formation-Recherche

Métiers de la logistique, niveau BTS à Mérignac, IUT à Gradignan, Master à Kedge à Talence, à l'INSEEC à Bordeaux et à l'Institut du Transport et de la Logistique Internationale (ISTELI) à Artigues.

En matière de recherche, l'ENSEIRB-MATMECA – Bordeaux INP anime en synergie avec l'université de Bordeaux la Chaire « Mobilité & Transports Intelligents ».

## A. Les ressources / les atouts

### L'organisation territoriale

Liaison entre la production industrielle et agricole et la commercialisation, de la matière première au produit final, la filière logistique est le flux sanguin d'une économie.

La filière regroupe des entreprises :

- De transport routier (longue distance, régional, de messagerie, express, et de livraison urbaine): Lacassagne, Transport Dumont, Guyamier, etc.
- De logistique ferroviaire: Naviland cargo, etc.
- De logistique aérienne: DHL, Prodex, TNT, UPS, Chronopost, Lufthansa cargo, etc.
- De logistique fluviale/maritime: Balguerie SAS, etc.
- De commissionnaires transitaires:
- De location de véhicules professionnels: Fraikin, Trans'express, etc.
- Industrielles générant des flux logistique:
  - agroalimentaire: Castel, Dartess, Joke, William Pitters, Bardinet
  - e-commerce: Cdiscount
  - aéronautique; Dassault Aviation, Thales, ...
  - médicale et humanitaire: MSF logistique, etc.
- Logistique du dernier km: TR Express, DB Schenker, La Poste, les triporteurs bordelais, Urby, Uber, Deliveroo, etc.
- De stockage professionnel et particulier: Homebox, Shurgard, jestocke, etc.

## B. Les difficultés

### ➤ Crise COVID-19:

- Adaptation nécessaire à l'accroissement des besoins de livraisons
- Fort impact des fermetures administratives du secteur hôtel-café-restaurant

### Sites à vocation logistique

- Pour la logistique industrielle inter-établissements et la logistique de distribution : Hourcade (Bègles – Villenave d'Ornon), OIM Aéroport, Bruges, Zone industrialo-portuaire de Bassens.
- Pour la logistique de proximité : un développement en zone urbaine dense : Bassins à Flot / Tourville, M.I.N. Brienne.

Une étude vient d'être lancée par Bordeaux Métropole pour l'identification de sites intra/ extra métropolitains, en vue d'accueillir dès 2022 des activités logistiques visant aussi bien des fonciers périphériques de "grande logistique" que des fonciers et locaux urbains pour du dernier km.

### ➤ Structurelles:

- Transport:
  - Attractivité des métiers
  - Logement des salariés
  - Forte densité du trafic routier
  - Coût et fluctuation des prix des carburants
  - Coût des matériels roulant
- Stockage:
  - Déficit d'offres immobilières
  - Concurrence avec des projets créant plus d'emplois au m<sup>2</sup>

## II. SWOT filière logistique

### FORCES

- Une filière composée à la fois de PME et de leaders
- Maillage du territoire par des infrastructures de transports de très bon niveau (autoroutes, voies ferroviaires, Grand Port Maritime, Aéroport international)
- Métropole située sur le corridor logistique Péninsule Ibérique - Europe du Nord
- The Warehouse by Cdiscount : accélérateur de startups dédiées à la logistique

### FAIBLESSES

- Accessibilité fluviale de Bordeaux (navigation difficile, manque de pontons, marée)
- La carence de l'offre foncière et immobilière incite à l'implantation d'entrepôts toujours plus éloignés (congestion routière, perte de marge...)
- Manque d'attractivité du secteur, difficultés de recrutement pour certains métiers : ouvriers non qualifiés pour l'emballage et la manutention, conducteurs/livreurs sur courte distance, conducteurs routiers
- Manque de connaissances de la chaînes de valeurs de la filière (métiers, acteurs, impacts des différents types de logistique)
- Difficulté d'identification du report de fret routier sur le fluvial et le maritime, freinant les investissements nécessaires à ce développement

### OPPORTUNITES

- Marché en expansion (e-commerce & commerce de proximité)
- Défi de la transition énergétique: biocarburants, moteurs hybrides, optimisation des circuits de livraison, ...
- Nouveaux modes de livraison : drones (étude Urban Air Mibility de la Métropole, projet Tindair, expérimentations « Pelican » de Cdiscount et « Drone for Life » du CHU), vélo cargo (VUF bikes à Bègles)
- Intérêt renouvelé pour une relance du fret fluvial (Ex: Garonne fertile, renouvellement équipement du Grand Port Maritime de Bordeaux)
- Des attentes des consommateurs de plus en plus tournées vers des produits à faible empreinte environnementale (circuit-court)
- Coopération avec les territoires agricoles voisins (ex: Loi Egalim = 50% de produits de qualité et durables dans la restauration collective publique)

### MENACES

- Des exigences réglementaires de plus en plus fortes (normes techniques, environnementales, conformité des équipements)
- Nécessite le développement et l'entretien des voies et équipements de transports (ex: investissement massif sur la mise en 2x3 voies de la rocade, pontons sur la Garonne, etc.)
- Fort risque d'uberisation de l'emploi, car le secteur est très concurrentiel, les marges bénéficiaires sont faibles, les salaires peu élevés (sous-traitance et turn-over importants)
- Une évolution de la filière nécessite une approche globale (modes, usages, territoires, attentes des consommateurs et des riverains, solutions innovantes, etc.)
- Question de l'acceptabilité des mesures restrictives envers la filière (gestion du flux de poids lourds aux heures de pointe, vignette CRITAIR, etc.)