

TRANSPORTS ET LOGISTIQUE EN BOURGOGNE

direction
régionale
de l'Équipement
Bourgogne



service
Economie et
Régulation des
Transports

La Bourgogne du fait de sa situation géographique et de la configuration de son espace est un territoire accueillant les flux de transit entre les grands pôles économiques français, entre les pays de l'Europe nord-occidentale et les pays de l'ouest méditerranéen et du Maghreb.

Un important réseau d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales parcouru par des flux abondants de personnes et de biens s'y est progressivement établi, empruntant les seuils et couloirs naturels de circulation.

Des activités liées à l'exercice des métiers des transports et de la logistique s'y sont progressivement implantées tirant parti de la qualité des infrastructures et des commodités de déplacement qu'elles offrent.

Toutefois ces activités ont longtemps été essentiellement liées à la demande locale et régionale et les flux de grand transit n'ont eu jusqu'à présent que des effets limités sur le développement d'activités de transport et de logistique à grand rayon d'action.

L'évolution quantitative et qualitative de la demande et des pratiques de transport et de logistique (massification, juste à temps, mondialisation des échanges internationaux, recherche de modes alternatifs à la route ...) apporte désormais de nouvelles perspectives de développement de ces activités comme le font apparaître les implantations récentes, en cours ou en projet dans le domaine de la logistique.

1 - LES INFRASTRUCTURES

Routes et autoroutes

La Bourgogne est traversée et bien desservie par un réseau dense d'autoroutes et de routes nationales structurantes, qui écoule les trafics de transit nationaux et européens ainsi qu'au droit des agglomérations des trafics locaux.

Le réseau se compose :

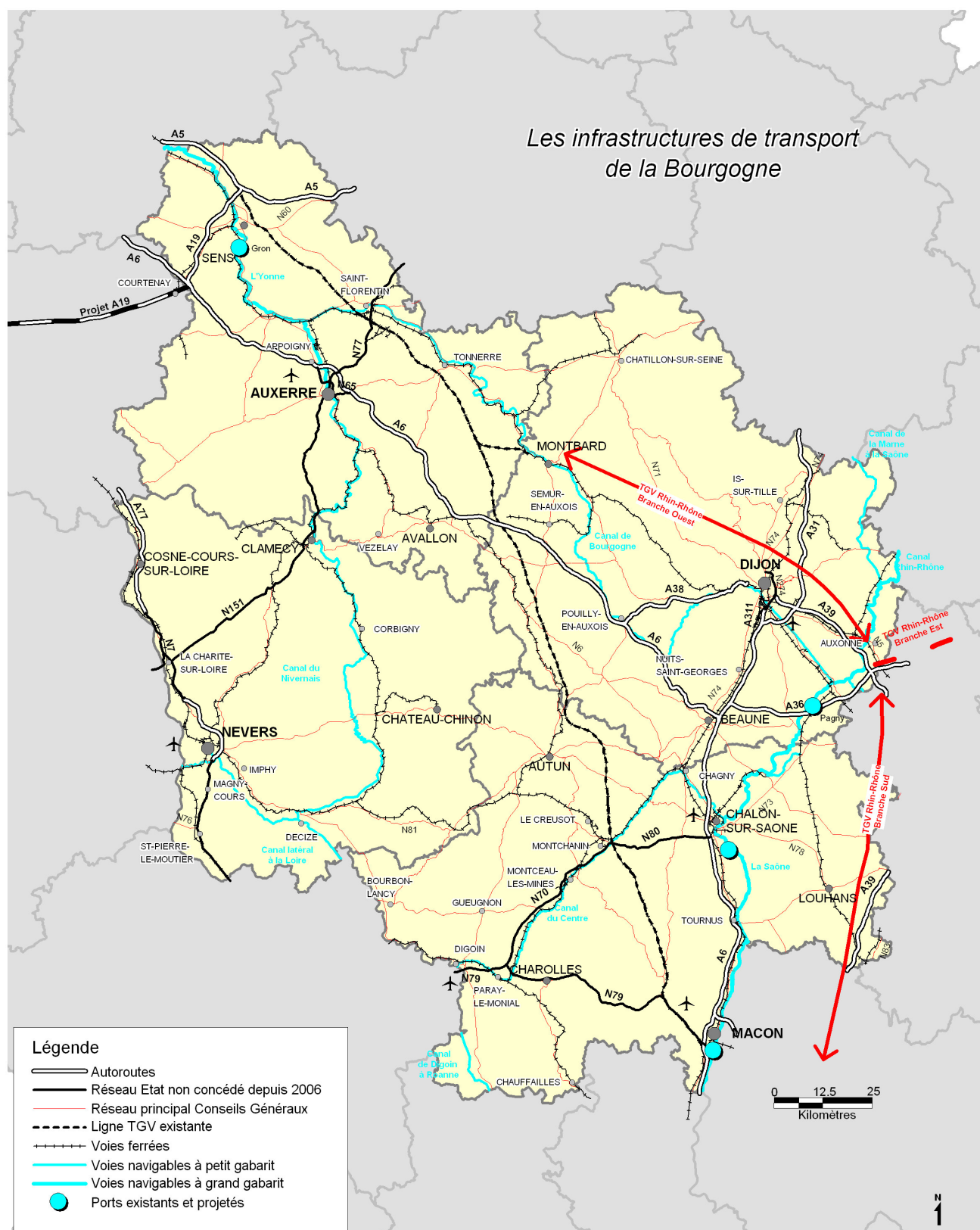
- de 661 km d'autoroutes (soit 6.4 % du réseau national) ;
- d'un réseau de routes d'intérêt national ou européen ramené à 530 km après la 2ème phase de décentralisation intervenue le 1er janvier 2006 (restent dans le réseau national au nord l'axe RN 77- RN 151, à l'ouest la RN 7, au sud l'ensemble RN 70 - RN 80 - RN 79 constituant la RCEA et A 38 entre Pouilly et Dijon) ;
- et d'un abondant réseau de routes départementales (21 000 km) dont 820 d'ex nationales transférées aux départements en 2006.

Réseau ferroviaire

Déjà dotée d'une bonne desserte ferroviaire avec la ligne PLM, les lignes convergeant sur l'étoile ferroviaire dijonnaise, la transversale (Dijon) Chagny Nevers reliant la ligne PLM à la ligne Paris Nevers Clermont-Ferrand, la Bourgogne est desservie depuis 1981 par la première ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) entre Paris et Lyon et par son raccordement vers Dijon et la Suisse. Elle est maintenant concernée par la construction du TGV Rhin-Rhône, dont les travaux sur la branche Est ont été lancés en juin 2006 pour une mise en service en 2011.

Le réseau ferroviaire bourguignon compte 2 032 km de voies (6.6 % du réseau national) dont 1 007 km de lignes électrifiées (7 % du réseau national). Des services de transports de voyageurs sont exploités sur 1 500 km de ce réseau.

En plus des lignes TGV et des grandes lignes électrifiées le réseau comporte un abondant réseau de lignes secondaires, dans le Morvan, le Nivernais central et le Chatillonnais, utilisé pour le transport du fret lié à l'économie locale (céréales, minéraux, bois).



SIGA - 23-03-2006



© IGN BdCarto® 2004

Voies fluviales

La région bénéficie d'importants débouchés fluviaux :

- au nord par l'Yonne navigable qui à la faveur d'aménagements récents offre un accès à moyen gabarit (1 000T) de l'aval de Migennes vers Paris, Rouen, Le Havre ainsi que vers le réseau Seine-Nord ;
- au sud par la Saône aménagée à grand gabarit depuis Pagny (accessible aux unités 2 000T aux convois de 4 000T et aux navires fluvio-maritimes) donnant sur le bassin du Rhône, Fos-sur-Mer et la Méditerranée.

A ces voies fluviales modernes s'ajoute un réseau de voies à petit gabarit que les conditions de navigation (gabarit, tirant d'eau, nombre d'écluses...) limitent à une vocation quasi exclusivement touristique.

Déployé au total sur plus de 1 000 km, le réseau fluvial bourguignon fait de la Bourgogne la région la plus « mouillée » de France.

Aéroports

La proximité des aéroports de Paris et de Lyon et leur bonne accessibilité combinée avec l'étroitesse de la demande locale ont toujours rendu difficiles la viabilité d'une desserte aérienne régulière. Actuellement, il n'existe aucune ligne régulière de voyageurs ou de fret à l'exception d'un service hebdomadaire Dijon-Nevers.

Un projet de relance comportant des aménagements préalables de l'aéroport de Dijon Longvic est en cours qui associe la CCI de Dijon et les collectivités (conseil régional, conseil général et communauté du Grand Dijon).

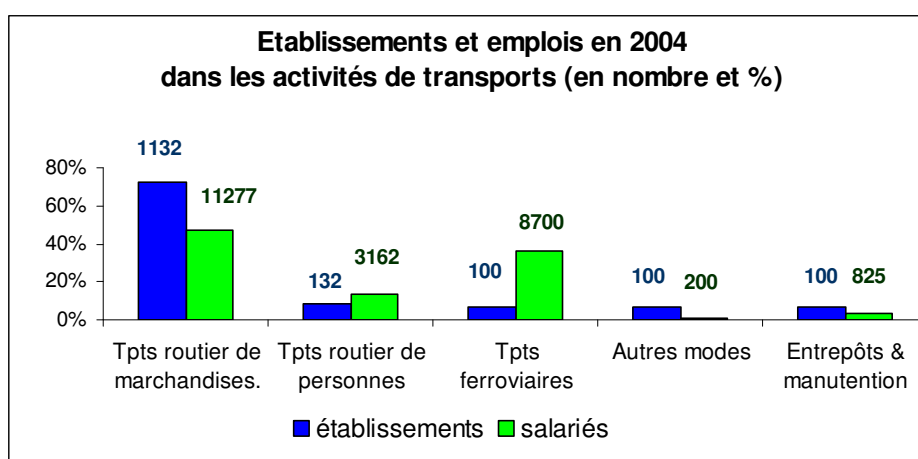
2 - LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS EN BOURGOGNE

En Bourgogne environ 1 600 établissements offrent les services nécessaires au déplacement des personnes et des marchandises. Ensemble ils occupent près de 24 000 salariés.

A l'exception du secteur ferroviaire pris dans son ensemble, on ne retient ici que les emplois exercés au sein d'entreprises dont l'activité principale relève du transport pour compte d'autrui ou de la location avec conducteur, de l'entreposage pour compte d'autrui et de la manutention.

Ne sont par exemple pas comptées ici, les activités de transport exercées au sein d'entreprises industrielles, agricoles ou de négoce, non plus que les diverses activités induites (négoce et réparation des véhicules, accueil des conducteurs, construction et gestion d'autoroutes).

Au total les métiers du transport et de la logistique exercés hors des entreprises de transports routiers (au sein des entreprises industrielles de services ou de distribution) excède en nombre d'emplois celui des entreprises de transports.



Sources : INSEE, UNEDIC, SNCF

Les transports routiers de marchandises

Les transports routiers de marchandises rassemblent 3/4 des établissements et près de la moitié des emplois.

En Bourgogne, 923 entreprises et 209 établissements secondaires rattachés à des entreprises bourguignonnes ou extérieures exercent des activités de transports public routier de marchandises (TRM). Ensemble ils emploient environ 12 000 salariés soit environ 3.5 % des salariés du secteur privé.

Les activités du transport de FRET

	TOTAL établissements	dont établissements secondaires	dont Etablissements ayant au moins un salarié	TOTAL salariés
Transports routiers de marchandises de proximité	460	31	228	2 060
Transports routiers de marchandises interurbains	421	60	267	5 934
Déménagement	41	22	23	188
Location de camions avec conducteur	63	8	36	593
Messagerie, fret express	70	41	59	1 660
Affrètements	10	7	11	220
Organisation des transports internationaux	52	28	34	622
TOTAL	1 117	197	658	11 277

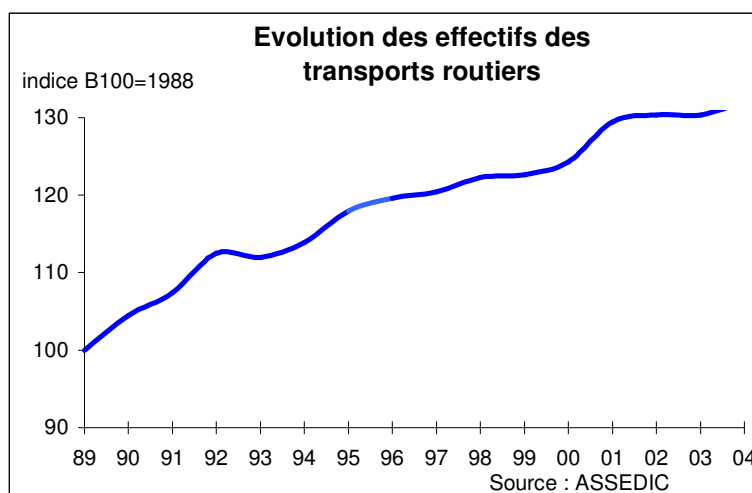
sources : INSEE & UNEDIC

Evolution des effectifs salariés des transports routiers de marchandises

Des besoins accrus en transport routier et en prestations logistiques ont généré un accroissement sensible des emplois (plus de 2 000 emplois ont été créés depuis 1990), cette croissance s'est toutefois ralentie depuis 2002.

Cette évolution résulte aussi de l'externalisation en tout ou partie de fonctions transport/logistique exercées auparavant au sein d'entreprises industrielles ou commerciales.

La région a également connu le développement d'établissements secondaires ou de filiales de grandes entreprises de transports extra-régionales.



Beaucoup de petits établissements et un ensemble de grosses unités

En Bourgogne environ 40 % des établissements de transports routiers de marchandises (TRM) n'emploient aucun salarié, 35 % en emploient de 1 à 9 tandis que moins d'un sur quatre en emploient 10 ou plus. Moins de 50 établissements, soit moins de 5 % de l'ensemble des établissements emploient 50 salariés ou plus mais ils rassemblent à eux seuls 44 % des effectifs salariés. Une vingtaine d'établissements dépassent la centaine de salariés.

Transports routiers de marchandises

taille	établissements	salariés
0	459	
1 à 5	295	772
6 à 9	98	744
10 à 19	122	1 667
20 à 49	99	3 048
50 à 99	25	1 795
100 & +	19	3 251
	1 117	11 277

Etablissements du TRM et emplois salariés selon la taille des établissements (en %)



Entreprises et établissements, groupes et réseaux

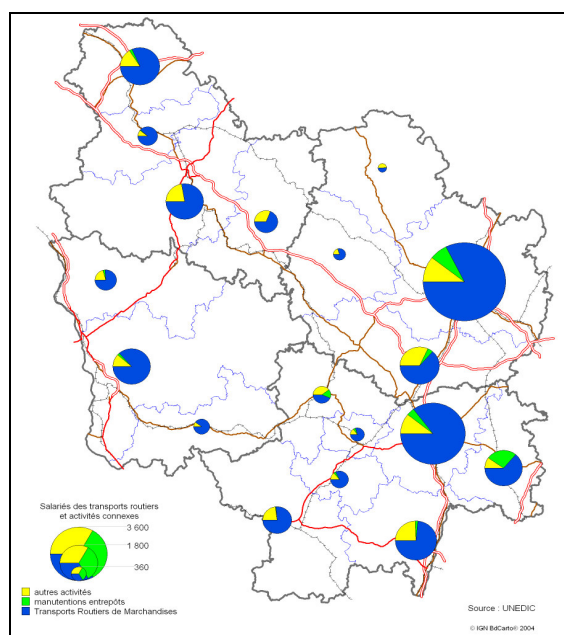
La plupart des grands opérateurs nationaux du TRM sont présents ou représentés en Bourgogne selon diverses modalités :

- sur 209 établissements dits "secondaires" 150 relèvent d'entreprises extra-régionales (dont 43 ayant leur siège en Ile-de-France et 33 en Rhône-Alpes) ;
- des entreprises "bourguignonnes" de toutes tailles sont "contrôlées" en tout ou partie par des entreprises ou groupes extra-régionaux notamment à la suite de rachats ;
- de nombreuses PME régionales participent à des structures transrégionales (réseaux, groupements économiques, accords de correspondance...).

Inversement des entreprises de Bourgogne contrôlent d'autres entreprises hors région, et déploient au total une cinquantaine d'établissements secondaires hors Bourgogne.

Autres modes de transports de marchandises et activités connexes

SALARIES DES TRANSPORTS ROUTIERS ET ACTIVITES CONNEXES au 1-1-2004 PAR ZONES D'EMPLOI



Les transports ferroviaires comptaient environ près de 8 700 emplois en Bourgogne au 1er janvier 2005 (en équivalent agent à temps plein). Cet effectif n'est pas directement comparable à ceux des transports routiers. En effet, certaines activités (Infrastructures-équipement, régulation, sécurité) sont exercées en interne par la SNCF, contrairement aux transports routiers.

Il faut également souligner que certaines activités (entretien du matériel, traction, activités Grandes Lignes) dépassent le cadre régional.

Les autres modes de transport ainsi que diverses activités connexes sont représentés en Bourgogne par environ 200 établissements souvent de petite taille.

Transport fluvial (essentiellement de passagers), transport aérien, exploitation de conduites et activités de courrier représentent ensemble une centaine d'établissements et environ 200 emplois dans la région.

Les établissements ayant la manutention ou l'entreposage pour activité principale représentent au total une centaine d'établissements et 825 salariés. Ne sont pas comptés ici tous les emplois liés aux fonctions d'entreposage ou de manutention exercés au sein d'entreprises ou d'établissements de transports, de logistique ou dans des entreprises industrielles ou commerciales dès lors qu'ils ne s'exercent pas dans un établissement dont l'activité principale déclarée relève de ces activités.

3 - LES ÉCHANGES DE MARCHANDISES

En 2005, les transports de marchandises directement liés à l'économie de la Bourgogne (entrées, sorties et trafic interne à la région, transit exclu) ont porté sur plus de 96 millions de tonnes.

A ce trafic d'échange s'ajoute un trafic de transit estimé à 100MT par an dont 80 % est acheminé par route. Il s'agit surtout d'un trafic nord <-> sud majoritairement constitué d'échanges entre régions françaises, même si la part du trafic international progresse.

Les échanges avec les régions françaises (**45,9 millions de tonnes ; + 3,9 %** par rapport à 2004) portent pour une très grande part sur les régions limitrophes.

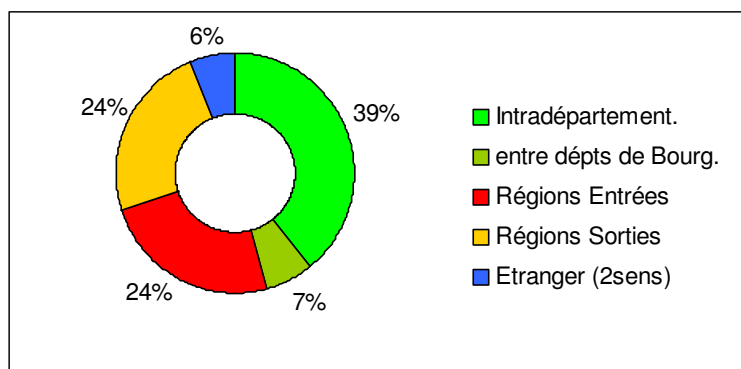
Les flux échangés directement avec les pays étrangers (**5,7 millions de tonnes ; - 3,1 %**) se concentrent pour 83 % d'entre eux sur l'Union Européenne.

Les trafics intra-régionaux (**44,8 millions de tonnes ; stables**) sont constitués essentiellement de flux internes à chacun des départements. Ils sont assurés quasi-exclusivement par route et pour plus de la moitié en « compte propre » par des producteurs ou distributeurs au moyen de leurs véhicules ou de véhicules de location.

Echanges et trafic interrégional en 2005

(milliers de tonnes et %)

Nature du trafic	tonnages	%
Intradépartemental	37 920	39,3%
entre dépts de Bourgogne	6 923	7,2%
Régions Entrées	23 036	23,9%
Régions Sorties	22 896	23,7%
Etranger (2 sens)	5 706	5,9%
ENSEMBLE	96 481	100%



Les **transports routiers** (+ 3,9 % en tonnages par rapport à 2004) confirment leur prépondérance dans les trafics d'échange tandis que les **transports ferroviaires** (- 9 %) régressent pour la seconde année consécutive alors que les **transports fluviaux** confirment leur progression (+ 10 %).

En 2005, le transport routier assure en tonnages 88 % du trafic avec les régions contre 7 % à la voie ferrée et 5 % à la voie d'eau. (respectivement 83 %, 11 % et 6 % en Tkm).

Echanges avec la Bourgogne et trafic intrarégional tous modes

(x1000T)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Entrées France	18 979,2	20 127,3	20 422,0	22 755,6	24 056,3	21 802,8	23 179,8	23 837,3	23 165,1	23 036,4
Import	2 018,1	2 206,6	2 380,1	2 412,6	2 538,3	2 580,7	2 524,7	2 614,0	2 628,7	2 592,6
Total entrées	20 997,2	22 334,0	22 802,0	25 168,2	26 594,7	24 383,5	25 704,5	26 451,3	25 793,7	25 629,0
Sorties France	17 419,6	18 352,0	19 600,4	20 169,3	25 079,1	20 206,7	21 167,3	21 521,6	21 055,5	22 895,9
Export	2 932,5	3 002,7	3 099,4	3 055,4	3 661,4	3 382,3	3 248,7	3 358,4	3 261,6	3 113,6
Total sorties	20 352,1	21 354,7	22 699,8	23 224,7	28 740,5	23 589,1	24 416,0	24 880,0	24 317,2	26 009,6
Echanges France	36 398,8	38 479,4	40 022,3	42 924,9	49 135,5	42 009,5	44 347,1	45 359,0	44 220,6	45 932,3
International	4 950,5	5 209,3	5 479,5	5 468,0	6 199,7	5 963,1	5 773,4	5 972,4	5 890,3	5 706,3
Total échanges	41 349,3	43 688,7	45 501,8	48 392,9	55 335,2	47 972,6	50 120,5	51 331,3	50 110,9	51 638,6
Intrarégional	44 289,0	42 577,7	36 824,1	41 995,5	44 654,1	40 963,7	46 486,0	41 083,6	44 845,7	44 843,5
TOUS TRAFICS	85 638,3	86 266,4	82 325,9	90 388,4	99 989,3	88 936,3	96 606,5	92 414,9	94 956,6	96 482,1

Sur 10 ans les échanges internes à la région sont stables en tendance mais avec des fluctuations annuelles marquées pouvant dépasser 10 % soit 4 à 5 MT.

Le transport routier assure quasi-exclusivement ce trafic de marchandises interne à la région et sa prépondérance se confirme d'année en année.

En tendance et tous modes confondus le trafic d'échange avec les régions et les échanges internationaux sont en en progression.

L'accroissement de trafic en tonnage profite d'abord à la route qui capte la plus grande part de la progression en tonnes. En parts de marché les échanges par voies ferrées sont passés de 13 % à 7 % en tonnes et de 20 à 11 % en tonnes-km alors que le trafic fluvial en progression passe de 2 à 5 % en tonnes et de 3 % à 6 % en tonnes-km.

Pour le trafic ferroviaire, l'évolution est d'abord imputable à la baisse historique de certains marchés traditionnels (charbon) et à la concurrence de la route mais aussi due sur la période récente à l'application par la SNCF d'un « plan fret 2004-2006 » comportant une réorganisation et industrialisation de son offre conduisant à s'éloigner de marchés économiquement non ou peu rentables.

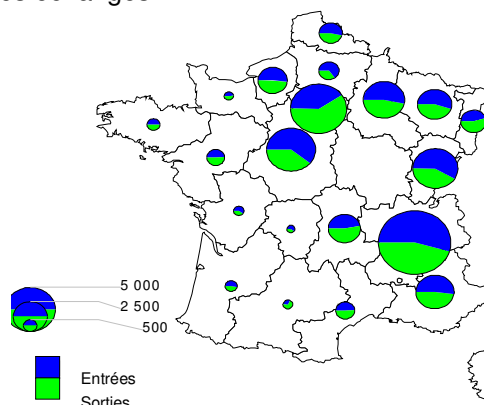
Les échanges avec les régions en 2005

Les flux inter-régionaux se concentrent sur quelques régions : les 4 premières d'entre elles (Rhône-Alpes, Ile-de-France, Centre, Franche-Comté) représentent ensemble 55,3 % des échanges. Limitrophes de la Bourgogne, elles figurent d'année en année parmi ses principaux partenaires tant en entrées qu'en sorties. Le cumul pour les 10 premières régions atteint 85 % des échanges.

(en millier de tonnes)

REGION	ENTREES	SORTIES	TOTAL
Rhône-Alpes	5 561,1	4 600,0	10 161,1
Ile-de-France	3 025,6	3 967,6	6 993,2
Centre	2 447,5	2 099,8	4 547,3
Champagne-Ardenne	2 008,1	1 682,8	3 690,9
Franche-Comté	1 559,7	1 992,4	3 552,1
Prov.-Alpes-Côte-d'Azur	1 499,1	1 547,9	3 047,0
Auvergne	824,7	1 024,0	1 848,7
Lorraine	991,1	750,6	1 741,7
Autres régions	5 119,5	5 230,9	10 350,4
TOTAL	23 036,4	22 895,9	45 932,3

Source : SITRAM



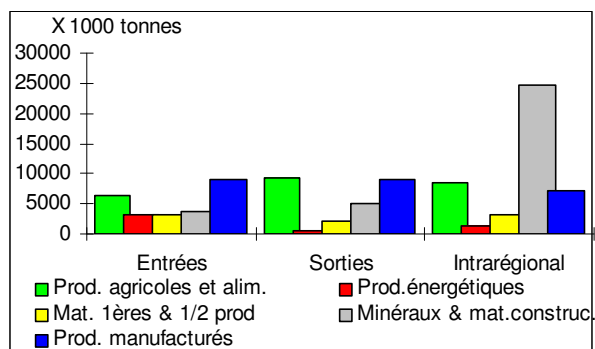
Les produits transportés selon la relation

Par nature très divers les produits transportés peuvent être regroupés en cinq grandes familles constituées d'après la Nomenclature Statistique des Transports (N.S.T.).

Plus abondants en sorties qu'en entrées (9,2 millions de tonnes expédiées pour 6,4 millions de tonnes reçues), les produits agricoles et alimentaires (qui comprennent aussi les fourrages et le bois) entrent pour environ 30 % dans les trafics d'échanges de la Bourgogne.

Les produits manufacturés (dont automobiles, machines, ainsi que divers produits circulant en lots et groupage) représentent 35 % des échanges. Ils sont très équilibrés entre entrées et sorties tant pour les échanges avec les régions que pour les échanges internationaux.

Inversement les matières premières et demi-produits (10 % des échanges), de même que les produits énergétiques (7,2 % des échanges) correspondent majoritairement à des courants d'approvisionnement.



Les produits échangés

(en milliers de tonnes)

	ENTREES	SORTIES	INTRA REGIONAL
Prod. agricoles et alim.	6 417,4	9 244,2	8 584,2
Produits énergétiques	3 298,9	424,7	1 221,4
Mat. 1ères & 1/2 produits	3 102,5	2 131,1	3 269,0
Minéraux & mat.construc.	3 761,3	5 119,9	24 721,3
Prod. manufacturés	9 048,9	9 089,7	7 047,5
TOUS PRODUITS	25 629,0	26 009,6	44 843,4

La famille minéraux et matériaux de construction (qui représente par ailleurs 53 % du trafic intra-régional) est très hétérogène. Elle regroupe des produits élaborés destinés à la construction (ciments, agglomérés, tuiles...) ainsi que des produits bruts (minéraux et terres). Les échanges sont dominés par d'importantes expéditions de granulats vers l'Île-de-France.

Prépondérance des transports routiers

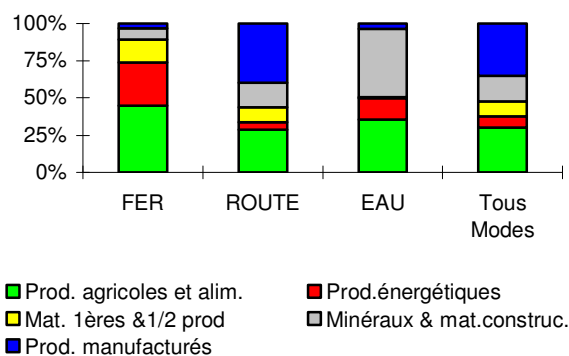
Outre un quasi-monopole sur les mouvements intra-régionaux, le mode routier assure (en tonnages) 86 % des échanges avec les régions françaises et l'étranger contre 8 % pour le fer et 5 % pour la voie d'eau.

La grande polyvalence du transport routier aboutit à une prise en charge des produits épousant la structure générale de la demande de transports alors que les modes fer et eau apparaissent plus spécialisés.

Mode de transport des échanges bourguignons

	tonnage tous modes	fer	route	eau	mer et autres	total
Prod. agricoles et alim.	15661,6	11,2%	81,0%	5,8%	2,1%	100%
Prod.énergétiques	3723,6	30,4%	60,0%	9,5%	0,0%	100%
Mat. 1ères & 1/2 prod	5233,6	11,3%	83,7%	0,4%	4,6%	100%
Minéraux et mat.	8881,1	3,3%	83,3%	13,1%	0,3%	100%
Prod. manufacturés	18138,7	0,7%	96,9%	0,5%	1,8%	100%
Tous produits	51638,6	7,6%	85,7%	4,9%	1,8%	100%

Le marché d'échanges par modes de transports (en %)



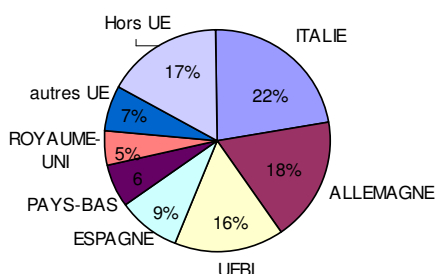
Les échanges internationaux

Les échanges internationaux de marchandises de la Bourgogne (5,7 millions de tonnes en 2005) se concentrent pour 83 % d'entre eux sur l'Union Européenne (Europe de 25).

Au sein des échanges européens l'Italie, l'Allemagne et l'Union économique Belgique-Luxembourg représentent 67 % des échanges.

Les échanges internationaux sont assurés principalement par route (67,6 %), le fer assurant 14,2 % et le maritime 15,2 %. On estime dans ce cas que les acheminements terrestres d'accompagnement reviennent à parts égales au fer et à la route.

Echanges internationaux de la Bourgogne en 2005 selon les pays

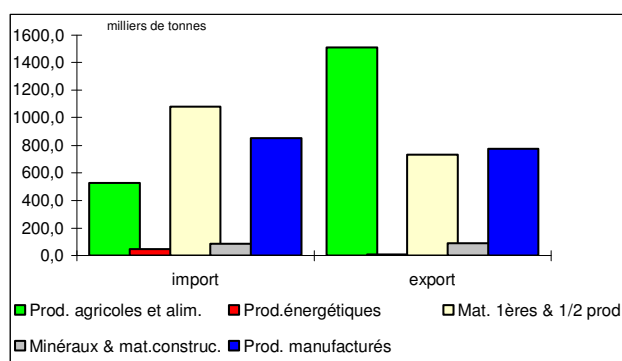


(en milliers de tonnes)					
IMPORT		EXPORT		TOTAL	
UEBL	577,4	ITALIE	979,1	ITALIE	1285,9
ALLEMAGNE	553,1	ALLEMAGNE	453,1	ALLEMAGNE	1006,2
ITALIE	306,8	UEBL	316,7	UEBL	894,1
ESPAGNE	232,9	ESPAGNE	276,3	ESPAGNE	509,3
PAYS-BAS	212,1	ROYAUME-UN	205,7	PAYS-BAS	357,7
SUEDE	87,4	PAYS-BAS	145,6	ROYAUME-UNI	287,1
autres UE	228,7	autres UE	171,5	autres UE	406,1
S/total UE	2198,4	S/total UE	2547,9	S/total UE	4746,4
Autres Pays	394,2	Autres Pays	565,7	Hors UE	959,9
TOUS PAYS	2592,6	TOUS PAYS	3113,6	TOUS PAYS	5706,3

Avec 2 millions de tonnes échangées les produits agricoles et alimentaires constituent 36 % des échanges internationaux de la Bourgogne en tonnages. Il s'agit pour les 3/4 d'expéditions. L'Italie est la principale destination de ces produits qui sont acheminés pour moitié par trains.

Sauf produits ou négoce particuliers les produits énergétiques (pétrole et charbon) destinés à la Bourgogne étant importés par les régions frontalières ne sont pas comptés ici et figurent parmi les échanges de la Bourgogne avec les régions importatrices.

Echanges en 2005 selon les produits			
	import	export	Total
Produits agricoles et alimentaires	527,2	1508,8	2036,0
Produits énergétiques	47,3	7,2	54,4
Matières. 1ères & 1/2 produits	1079,6	730,8	1810,4
Minéraux & matériaux construction	85,6	92,2	177,8
Produits manufacturés	853,0	774,7	1627,7
TOUS PRODUITS	2592,6	3113,6	5706,3



4 - EQUIPEMENTS ET ZONES D'ACTIVITÉS LOGISTIQUES

La présence d'un important réseau d'infrastructures parcouru par des flux abondants de marchandises débouche sur le développement des activités de transport et de logistique avec d'une part des équipements publics (infrastructures portuaires, création ou aménagement des réseaux des dessertes des sites...) et d'autre part la création de plates-formes ou de zones d'activités dédiées aux activités logistiques.

Les équipements publics

Dans le Val de Saône, les ports de Macon, Chalon et Pagny constituent le point d'ancrage des sites plurimodaux (route, eau, fer) où s'exercent à la fois des fonctions de traitement des flux (réception, expédition), des fonctions de stockage et des fonctions de services à la marchandise. Ces fonctions s'exercent soit directement dans l'emprise du port soit sur des zones logistiques situées à proximité.

APROPORT dénomination commune aux plates-formes fluviales de Chalon-sur-Saône et de Mâcon gérées par la CCI de Saône-et-Loire traite un trafic qui connaît une forte expansion et a dépassé 3,6 millions de tonnes en 2005 dont 1,4 million de tonnes en trafic fluvial ou fluvio-maritime.

APROPORT se place ainsi au 5^{ème} rang des ports fluviaux français après Paris, Strasbourg, Mulhouse et Metz-Nancy.

Le site de Chalon (70 % du trafic fluvial d'APROPORT) a une activité traditionnelle à caractère général (matériaux de construction, agroalimentaire, chimie, distribution) mais aussi spécifique (conteneurs, poste à colis lourds de 1 000 t, réparation et construction navale).

Le site de Mâcon à 60 km au sud de Chalon est plus particulièrement tourné vers l'agroalimentaire, les conteneurs et la distribution.

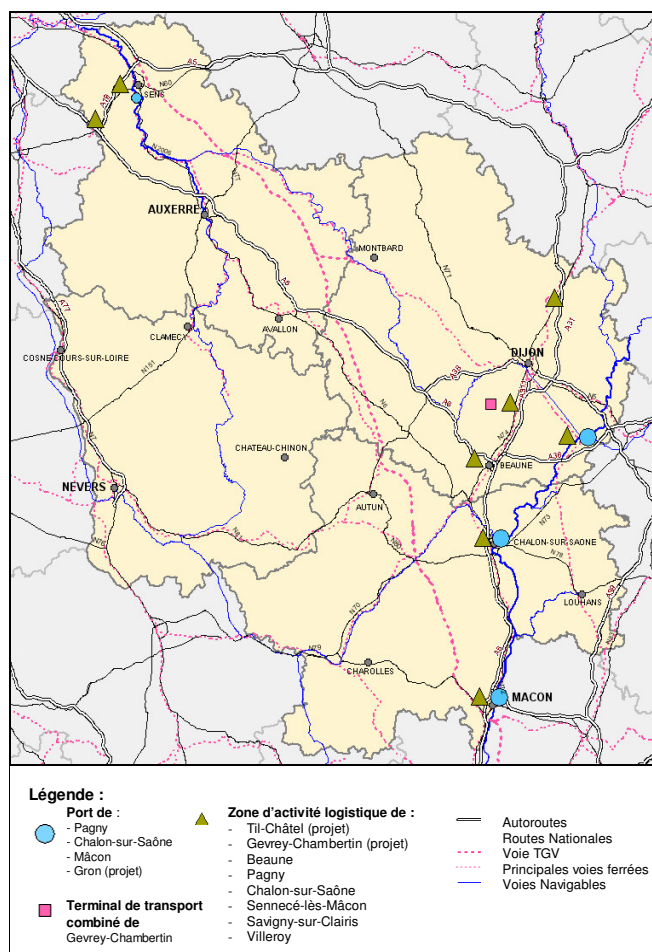
De création récente (2004) le port de **PAGNY** (21) a atteint dès 2005 un trafic de 310 000 tonnes constitué essentiellement de vracs (à égalité expéditions de produits agricoles et réceptions de combustibles solides et de produits minéraux). Il est desservi par fer et est doté depuis décembre 2005 d'un parc à conteneurs.

Au nord de la région, l'aménagement progressif de la rivière Yonne (travaux de modernisation des barrages et écluses pour permettre le passage d'unités ou de convois à moyen gabarit jusqu'à 1 000 tonnes) ouvre le nord de la Bourgogne sur le bassin parisien, Rouen, Le Havre Port 2000 et le bassin Seine-Nord ; s'y profile au sud de Sens l'aménagement du site de Gron destiné en particulier à la prise en charge de conteneurs.

Affecté par la crise ayant affecté le transport ferroviaire et le transport combiné rail-route, le nouveau terminal rail-route de Dijon-Gevrey ouvert en 2004 a vu comme d'autres son activité suspendue en août 2005. Des études de marché sont actuellement en cours en vue d'une reprise d'activité.

Les zones d'activités destinées à la logistique

Principaux sites logistiques en développement ou en projet (>10 ha)



La présence d'importantes infrastructures de transport et l'intensité des trafics de transit du fret sont de nature à favoriser l'implantation et le développement de plates-formes, zones d'activités ou parcs logistiques.

Jusqu'à une période récente le développement des activités de transport et de logistique en Bourgogne a reposé essentiellement sur le dynamisme d'entreprises régionales répondant aux besoins de leurs clients.

Les entrepôts et les plates-formes destinés à satisfaire les besoins d'une clientèle locale ou régionale ont été réalisés principalement par et pour des transporteurs régionaux qui se sont diversifiés dans la logistique. Ils se sont implantés soit à proximité des installations de leurs clients ou de leur propre entreprise, soit sur les zones d'activités industrielles traditionnelles. Leur concentration a abouti dans certains cas à des zones logistiques « de fait » mais sans plan d'ensemble ni émergence significative d'équipements ou de services communs.

Dans le même temps les flux de transit n'ont pas généré d'implantations logistiques exogènes d'une taille significative.

Depuis quelques années avec l'évolution de la demande et des pratiques logistiques les atouts de la Bourgogne pour l'implantation d'équipements logistiques (proximité des infrastructures, disponibilité de l'espace, aptitude à la multimodalité...) ont amené des acteurs majeurs du marché de la logistique et de la promotion immobilière à s'intéresser à la région et à y amorcer leur implantation.

Cette orientation récente trouve sa source dans les mouvements de repositionnement des schémas logistiques des industriels et grands opérateurs prenant en compte la position et la qualité des infrastructures de desserte offertes par la Bourgogne au regard de l'élargissement de leurs aires de marché.

Elle résulte aussi d'un effet "déversoir" en provenance respectivement des régions parisienne ou lyonnaise dont les territoires sont apparus en voie de saturation pour ce qui concerne l'accueil d'activités logistiques.

Elle résulte enfin d'une implication croissante des collectivités locales pour accueillir des activités logistiques.

Pour la Bourgogne, le cumul des espaces destinés aux activités logistiques représente plusieurs centaines d'hectares et le cumul d'autorisations de construire des bâtiments de plus de 10 000 m² destinés à des activités logistiques est proche du million de m².

Les implantations effectives et les projets se localisent :

- d'une part dans le nord de l'Yonne (à SAVIGNY sur CLAIRIS et à VILLEROY) sur des zones d'activités proches de la région parisienne et des autoroutes A 5, A 6 et A 19 ;
- d'autre part dans l'espace Dijon-Val de Saône avec du nord au sud un chapelet de sites reposant chacun sur la présence d'un opérateur de l'immobilier logistique **TIL-CHATEL** (PROLOGIS) ; **GEVREY-CHAMBERTIN** (CIRMAD) ; **PAGNY** (GAZELEY) ; **BEAUNE** (PARCOLOG) ; **CHALON** (PRD) et **MACON** (PROLOGIS).

A l'ouest de la région, l'arrivée de l'autoroute A 77 jusqu'au sud de Nevers nourrit également des projets de zones d'activités logistiques à **NEVERS** (Varenne-Vauzelle) et à **COSNE – COURS SUR LOIRE**.

A cet égard, alors que la demande s'oriente de plus en plus vers des sites présentant des possibilités de dessertes alternatives à la route, l'offre bourguignonne comporte à la fois des sites à desserte uniquement routière, des sites dotés d'une desserte rail-route en service ou dont la faisabilité a été vérifiée, et enfin des sites offrant une desserte trimodale.

La concrétisation de ces projets (commercialisation puis entrée en activité) sera fonction de l'évolution du marché de l'immobilier logistique et de l'attractivité de la Bourgogne face aux sites extra-régionaux concurrents.