



Logistique et transport de marchandises dans l'aire avignonnaise



Présentation de l'étude

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques

Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

Etude réalisée par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement Méditerranée

Le contexte



Enjeu majeur pour le territoire du grand bassin de vie d'Avignon en terme de structuration et de développement du territoire

SCOTs et études en cours

Besoin d'un état des lieux prospectif partagé

Les objectifs de l'étude

- Mettre à niveau la connaissance collective
- Mieux comprendre les logiques et stratégies d'entreposage
- Permettre des échanges sur ces thématiques
- Faire des préconisations afin que cette problématique soit prise en compte dans les documents de planification
- Étudier l'intérêt et la localisation d'un (nouveau) site multimodal



Le pilotage et la production

- Pilotage: DDEA 84, DREAL PACA, DDE 13, DDE 30, VNF
- 3 documents et une synthèse :
 - diagnostic 1ère partie:
déplacements et caractéristiques de
l'activité transport logistique
 - diagnostic 2ème partie :
présentation détaillée des sites de l'aire
d'étude
 - attentes des acteurs et pistes
d'amélioration du système actuel

http://www.vaucluse.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=1488

La construction d'un partenariat élargi



- Visites sur site
- Deux réunions d'échange
- EPCI, Conseils Généraux et Régionaux, agences d'urbanisme, CCI des territoires, VNF, SNCF, RFF, CNR, acteurs des filières concernées
- Une trentaine d'entretiens

La zone d'étude

Direction
départementale
des territoires de
Vaucluse

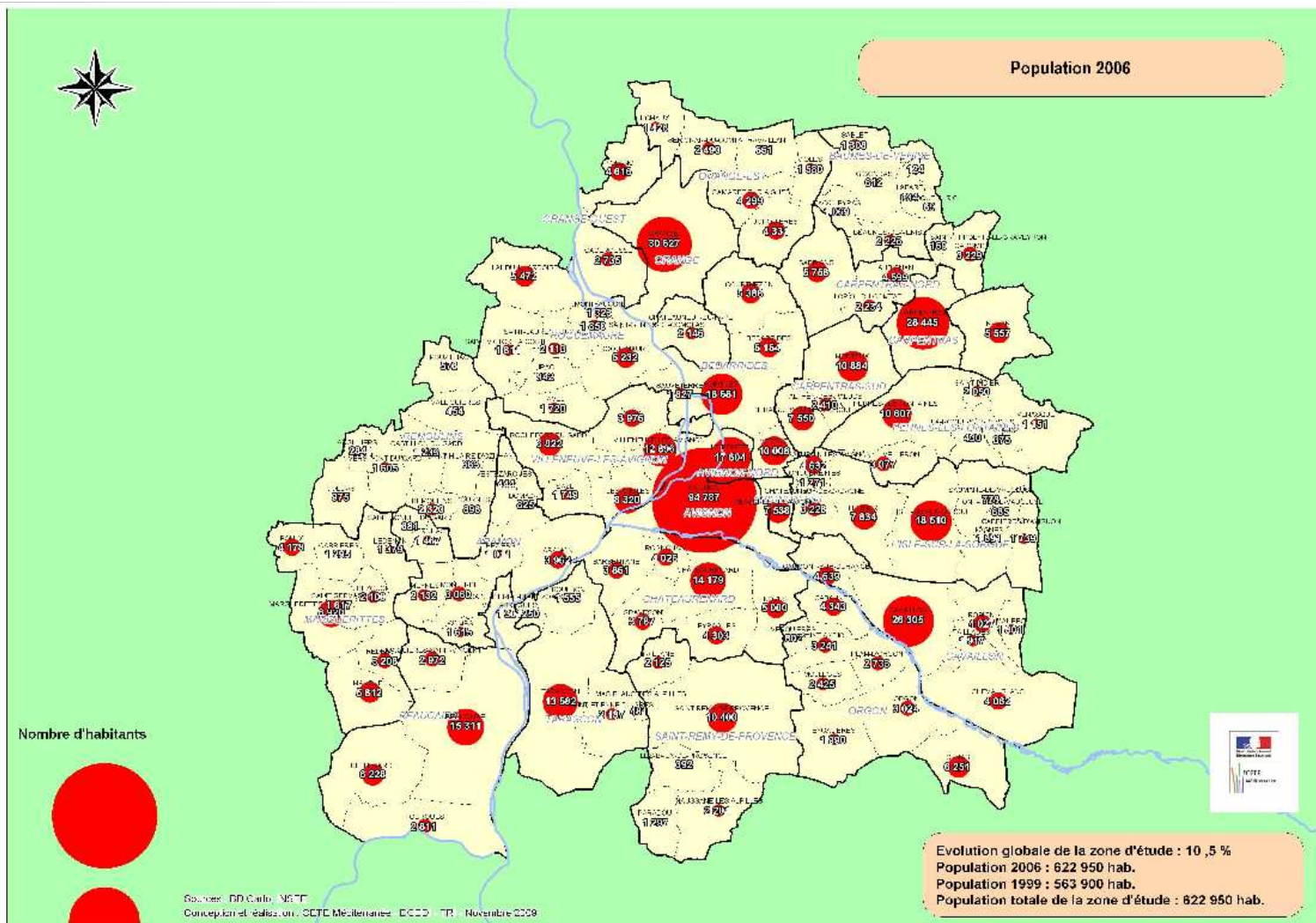


Figure 1 : la zone d'étude et population 2006

Les infras: la route

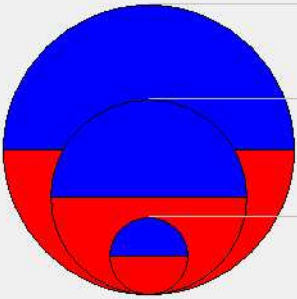
Caractérisation du trafic PL

- Grand transit (échange et transit international) : plus de 3 800 PL/JMA 2 sens en 2004 sur l'A7 au nord d'Avignon
- Transit national : 6 000 PL/JMA 2 sens
- Trafic d'échange (en direction ou à partir de l'aire d'étude) : autour de 4 000 PL/JMA 1 sens en 2001 en direction de l'aire d'étude.
 - Dont 660 PLJMA avec Marseille (660 PL/JMA).
 - Et 200 PLJMA en échange international (60 en provenance de l'Espagne et 50 de l'Italie)

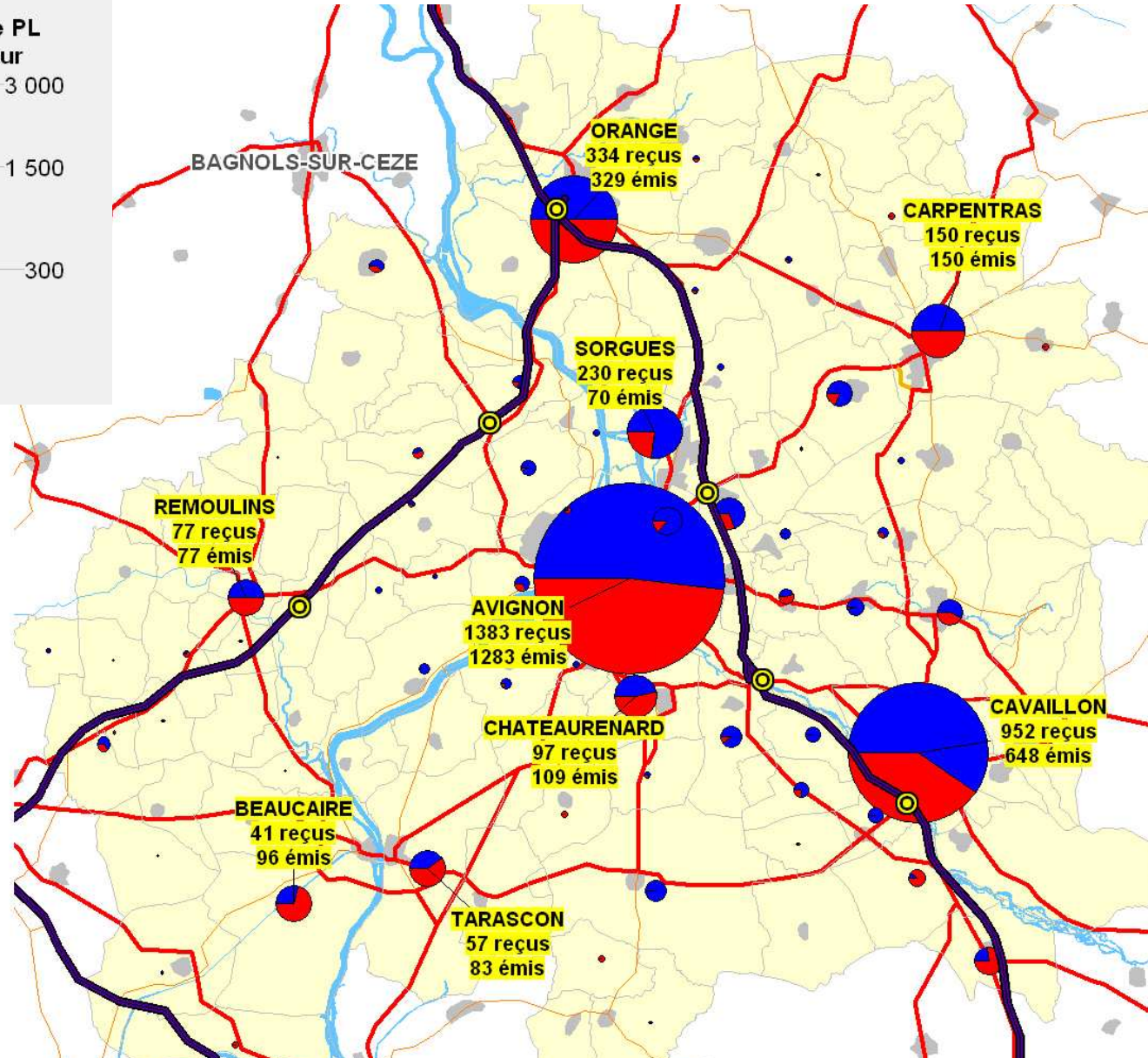


émission et réception de PL
par commune et par jour

3 000
1 500
300



■ PL reçus
■ PL émis



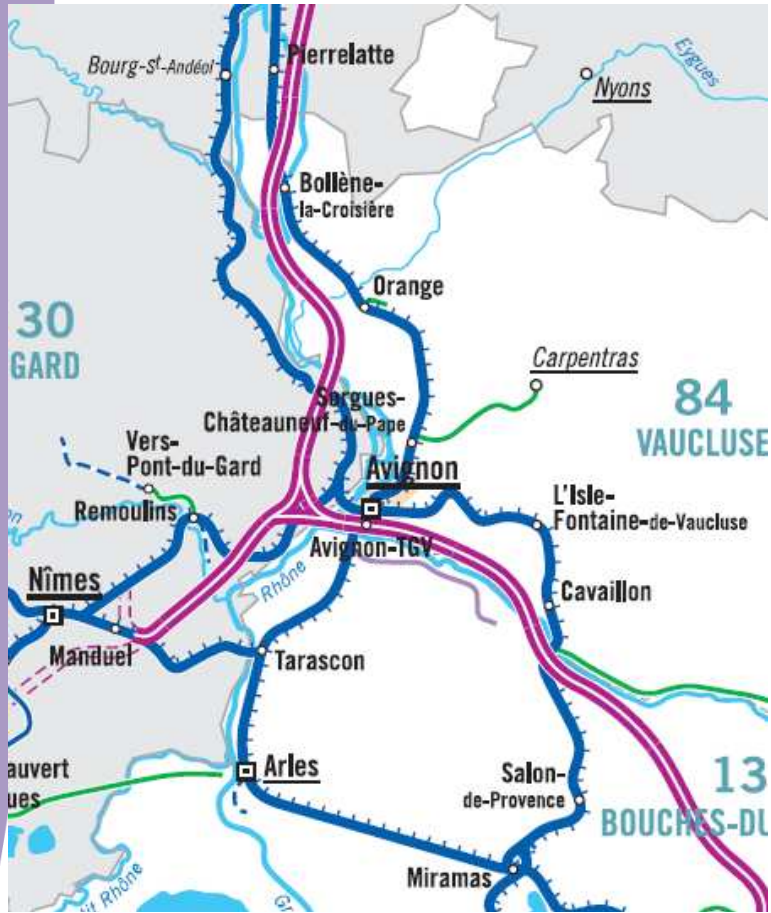
source : enquête PL réseau A7-A9 - CETE Méditerranée - 2001

réalisation : CETE Méditerranée DCEDI - TRI juin 2008



PL vides : 42% en entrée, 35% en sortie (moyenne nationale 43%)

Les infras: le fer



**Carte des flux de transports combinés
Vallée du Rhône Arc Languedocien
(situation avril 2006)**



Les infras : le fer

Quelques trafics ferroviaires :

- chantier de transport combiné de Courtine (Champfleury): 80 000 UTI en 2009, capacité maximale atteinte,
- gares fret : Orgon (200 000 tonnes) et de Carpentras (Sibelco 200 000 tonnes),
- 8 ITE : Saint Gobain (Orange), Eurenco-SNPE (Sorgues), Tembeck avec 11 trains par semaine (Tarascon), Pont à Mousson (Beaucaire)...



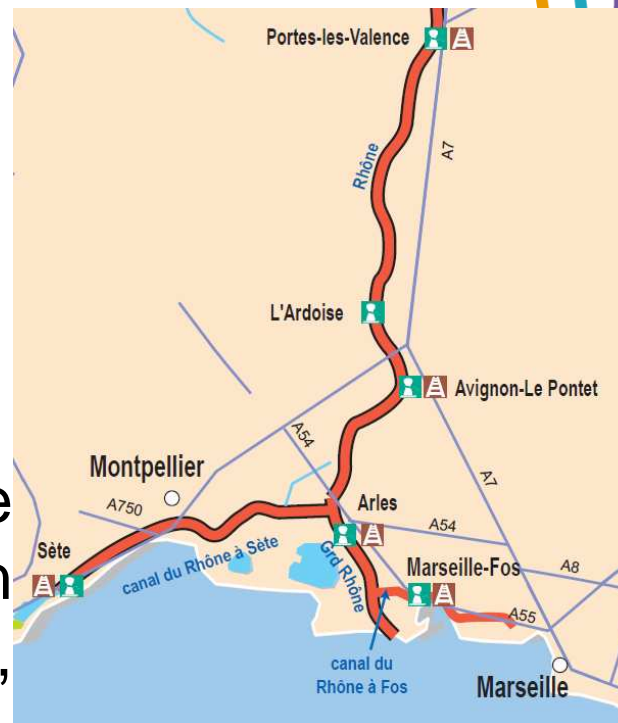
Les infras : le fluvial

En 2008: ports publics, quais publics et privés

- Avignon (Courtine et Le Pontet) : 220 000 tonnes
- L'Ardoise : 70 000 tonnes
- Beaucaire / Tarascon : 50 000 tonnes

Vracs principalement : matériaux de construction (221 400 tonnes en interne au département), engrais, machines et véhicules...

Entées après parcours longue distance : 6 700 tonnes



Et le quai public de Bollène
Source VNF

La répartition modale hors flux internes

		entrant dans la zone d'étude	sortant de la zone d'étude	remarques
route (à partir du réseau autoroutier)	PL/JMA	4200 dont 1 780 PL vides	3340 dont 1 180 PL vides	manque trafic accès hors autoroute et trafic interne
	tonnes/JMA	29 600	29 000	
	tonne/an	10 804 000	10 585 000	
fer - transport combiné	trains /JO	4,5	4,5	hypothèse 15 T par caisse
	UTI traités à Avignon /an	80 000		
	tonnes/an 2 sens	1 200 000		
fer - gares (Orgon et Capentras)	tonnes/an 2 sens	460 000		manque trafic ITE
fleuve	tonnes/an	6 700	141 700	manque tonnages quais privés
total	tonnes/an 2 sens	23 197 400		

Sources : enquête PL, entretiens acteurs

	répartition modale des entrées/sorties de la zone d'étude	répartition modale en France (tonnages)
route	92%	92%
fer -TC	5%	5%
fer conventionnel	2%	
fleuve	1%	3%



La répartition modale hors flux internes

Analyse des flux longue distance (sup. 500 km)

- Avignon, Cavailon et Orange
- 20 à 30 % des flux entrants et sortants
- Sur Avignon – Paris et nord de la France:
 - 35% à 40 % fer
 - 60% à 65 % route

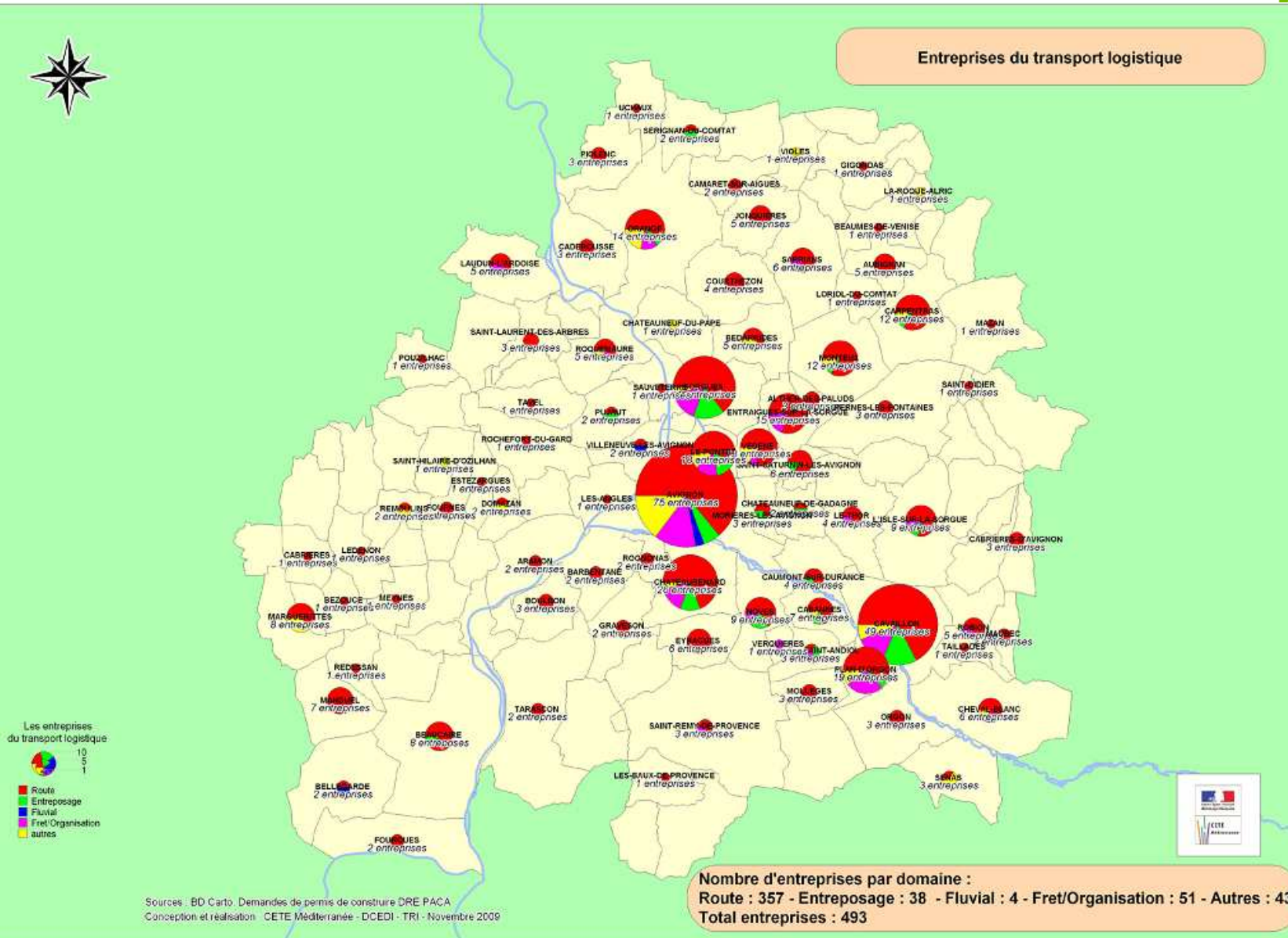


Les entreprises

Direction
départementale
des territoires de
Vaucluse



Entreprises du transport logistique



Les enseignements des entretiens et réunions d'échanges

Globalement les constats sont partagés

- pas de stratégie affichée et lisible sur le développement des transports multimodaux et de la logistique sur le territoire d'étude
- intérêt croissant pour les modes alternatifs : volonté de bien faire ou pression environnementale
- pas d'amélioration de la qualité des services ferroviaires et rétrécissement de l'offre multimodale
- Courtine, n'est plus un outil adapté pour le développement du fret ferroviaire : des problèmes de configuration et de tractions
- problématique du foncier
- développement des entrepôts sans réelle planification

questions de la voie d'eau et des ports globalement peu abordées

Les enseignements des entretiens et réunions d'échanges

Nécessité d'engager des actions concrètes rapidement:

- Développement des équipements multimodaux : amélioration de l'existant à court terme et création d'autres nœuds multimodaux à plus long terme :
 - Création du chantier de transport combiné de Laudun et modernisation de celui de Courtine pour les conteneurs, avec gain de productivité par rapport à la situation actuelle,
 - Équipements fluviaux pour le vrac, les produits de carrière, déchets et transports exceptionnels...

Les enseignements des entretiens et réunions d'échanges

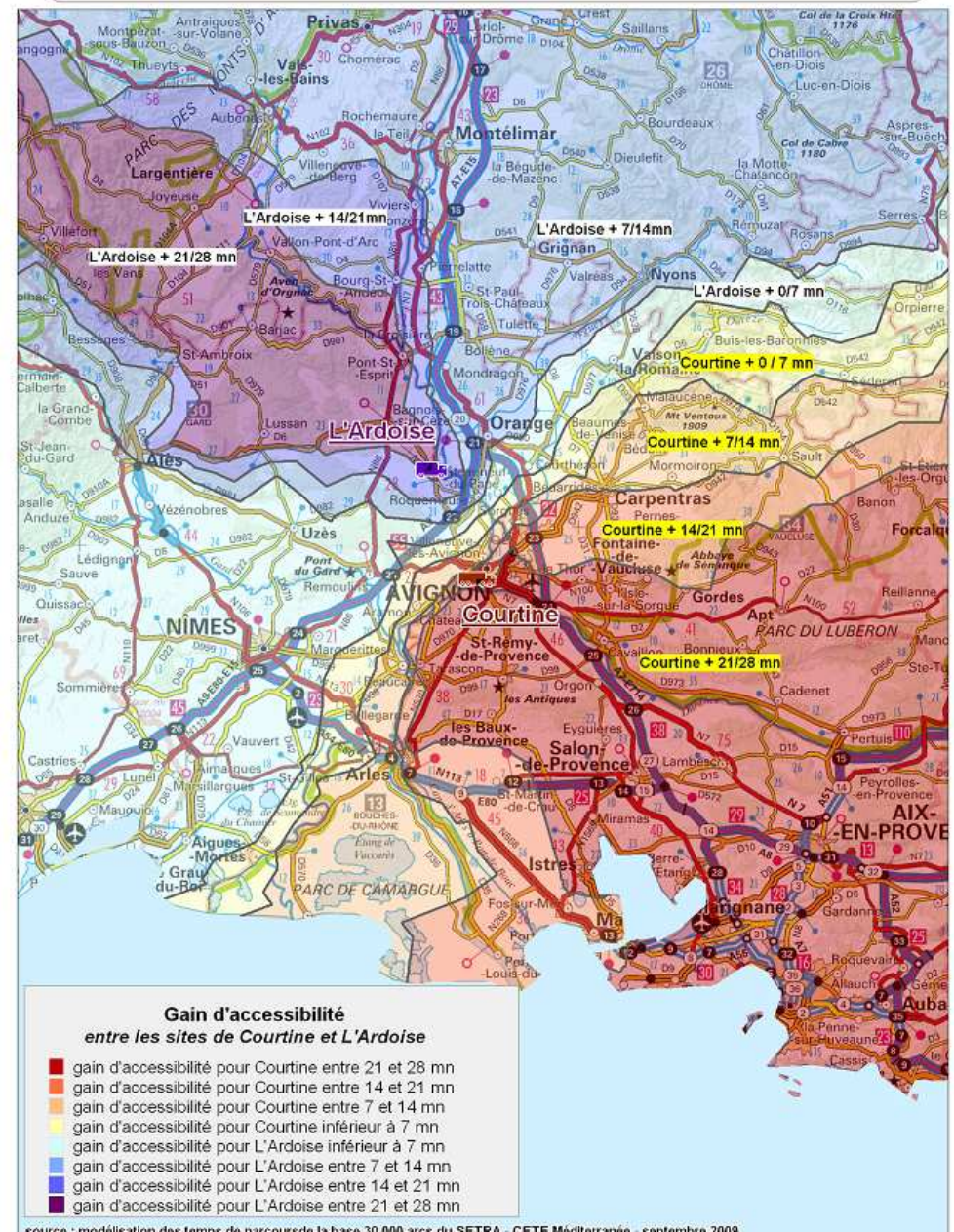
Nécessité d'engager des actions concrètes rapidement:

- Construction d'une logique d'ensemble et d'une vision concertée pour l'accueil (et le maintien) des activités transport et logistique afin de :
 - profiter au mieux de la position géostratégique privilégiée de l'aire avignonnaise sans compromettre l'avenir,
 - permettre à la fois une croissance exogène (« faire venir des acteurs majeurs ») et endogène (développement des entreprises locales).

Courtine L'ardoise

Comparaison de l'accessibilité routière des PL
entre les sites de Courtine et de L'Ardoise

Deux zones potentiellement trimodales



source : modélisation des temps de parcours à la base 30 000 vps du SETPA - CETE Méditerranée - septembre 2009

Potentiel d'évolutions et incertitudes...

- **Eléments favorables**
 - Prise de conscience environnementale
 - Engagement National pour le Fret
 - Schéma National des Infras de Transport
- **Incertitudes**
 - Moyens de l'Etat et des collectivités
 - Stratégies de l'Etat, des transporteurs (SNCF, routiers), de RFF et VNF
 - Sortie de crise ?
 - Évolution des couts



Que faire ?

- Seule une prise de position forte et concertée des acteurs locaux du transport et de la logistique et de l'aménagement peut permettre à court terme d'avoir un effet.
- A plus long terme les politiques nationales et les évolutions socio-économiques impacteront sensiblement le monde du transport et de la logistique.

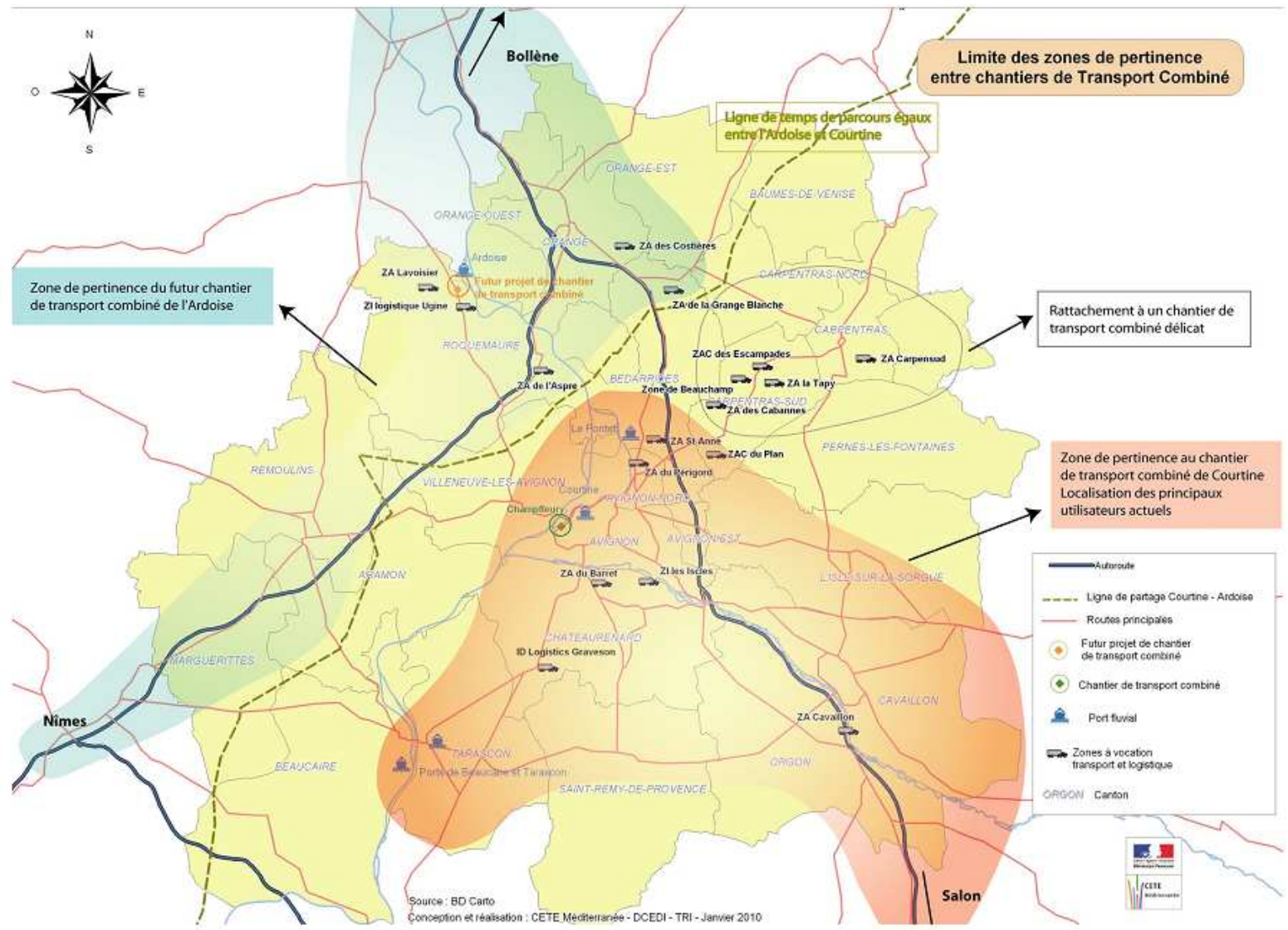


Une localisation pertinente d'activités

- Nécessité de massification
- Logistique exogène: Laudun, Bollène ?
- Logistique endogène : Activité du bassin de vie d'Avignon: Graveson, Cavaillon, Avignon nord ?



Une localisation pertinente d'activités



Conclusions, pistes d'actions

- Construction d'une stratégie locale partagée
 - Création d'un espace de projet ?
 - Recherche de complémentarité entre zones, travail inter SCOT
- Mise en place d'action urgentes en matière de transport combiné:
 - Extension des capacités du rail route de Courtine
 - Développement de Laudun l'Ardoise
 - Intégration du fluvial à la stratégie multimodale

Le report modal est un enjeu stratégique