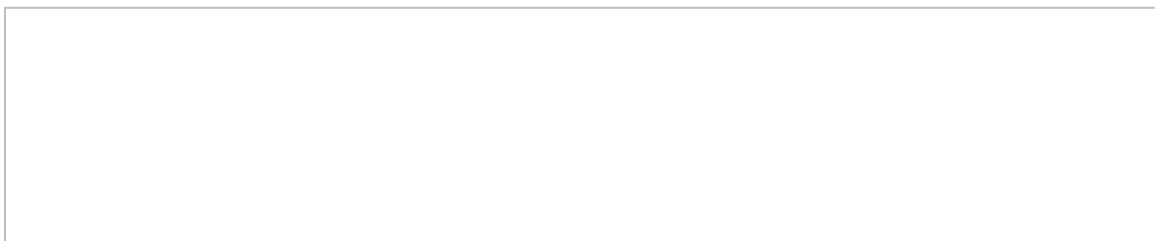


Description du système logistique en région Bourgogne-Franche-Comté



Description du système logistique en région Bourgogne-Franche-Comté

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V0.1	06/04/2018	Version initiale rédigée par Karine Rolas, Cerema Infrastructures de Transport et Matériaux
V0.2	09/04/2018	Intégration d'éléments et relecture interne (exploitations et analyses données INSEE et cartographies) Cédric Bariou et Charles-Elie Allier
V1	18/04/2018	Consolidation thématique (activités industrielles, foncier logistique, données autoroutières) Karine Rolas
V2	25/04/2018	Intégration des remarques de Julien Monereau (DREAL ARA), C Bariou
V3	03/09/2018	Intégration des remarques de Olivier Houiste (BFC), C Bariou

Affaire suivie par

Cédric BARIOU – Département DCEDI – Unité Evaluation des Systèmes de Transport
Tél. : 04 42 24 77 70, Courriel : cedric.bariou@cerema.fr

Affaire suivie par

N° d'affaire : C17TD0189

Maître d'ouvrage : Julien Monereau DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Rapport	Nom	Date	Visa
Etablie par	Karine ROLAS, Cerema ITM	06/04/2018	
Avec la participation de	Patricia Bouchard, Cerema Méditerranée Charles-Elie Allier, Cerema Méditerranée Cédric Bariou, Cerema Méditerranée		
Contrôlé par	C BARIOU	19/04/2018	

Résumé de l'étude :

Pour le compte de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, le Cerema mène une analyse sur le système logistique global à l'échelle du bassin Saône-Rhône-Méditerranée. Cette prestation se déroule en trois phases.

La 1^{ère} phase et objet de ce rapport, consiste à décrire le système logistique de la nouvelle région Bourgogne-Franche-Comté, issue de la fusion des régions Bourgogne et Franche-Comté afin de mieux comprendre les caractéristiques et les enjeux de la logistique sur ce territoire. Il est basé uniquement sur une analyse bibliographique. Cette étude présente plus particulièrement la description de l'économie régionale, des principaux secteurs d'activités générant des flux de marchandises, des zones économiques et logistiques, des infrastructures et plateformes multimodales. Ce diagnostic sert à alimenter la réflexion sur le système logistique global (2^{ème} phase de l'étude).

SOMMAIRE

1	Les caractéristiques de la région	4
1.1	Le territoire.....	4
1.2	La population : Un manque de dynamisme démographique.....	6
1.3	Le tissu économique.....	8
1.3.1	Le produit intérieur brut régional.....	9
1.3.2	Les établissements et l'emploi	11
1.3.3	Les secteurs d'activités.....	12
1.3.3.1	L'industrie : un secteur d'activité historique.....	13
1.3.3.2	Le commerce	18
1.3.3.3	L'agriculture.....	18
1.3.4	Les pôles de compétitivité.....	21
1.4	Le secteur Transport et Logistique	21
1.4.1	Les établissements et l'emploi	22
1.4.2	Le foncier logistique	24
2	Les infrastructures	27
2.1	Le mode routier	28
2.2	Le mode ferré	29
2.3	Le mode fluvial avec de nombreux ports	30
2.3.1	La voie fluviale	30
2.3.2	Le port de Pagny.....	31
2.3.3	Le port de Chalon-sur-Saône	32
2.3.4	Le port de Macon.....	33
2.3.5	Le port de Gron.....	33
2.4	Les flux de transport.....	34
2.4.1	Les flux routiers et par voie navigable.....	34
2.4.2	Une économie fluviale régionale faible.....	38
3	Gouvernance	40
4	Synthèse	41
5	Source.....	43

1 Les caractéristiques de la région

1.1 Le territoire

Au 1^{er} janvier 2016, les anciennes régions Bourgogne et Franche-Comté ont fusionné pour créer la nouvelle région Bourgogne-Franche-Comté, avec Dijon pour capitale régionale.

Elle est la cinquième plus large région de France avec une superficie de 47 800 km², soit 9 % de la surface de la France métropolitaine.

Huit départements la composent : la Côte-d'Or (21), le Doubs (25), le Jura (39), la Nièvre (58), la Haute-Saône (70), la Saône-et-Loire (71), l'Yonne (89) et le Territoire de Belfort (90), qui regroupent un total de 3739 communes.

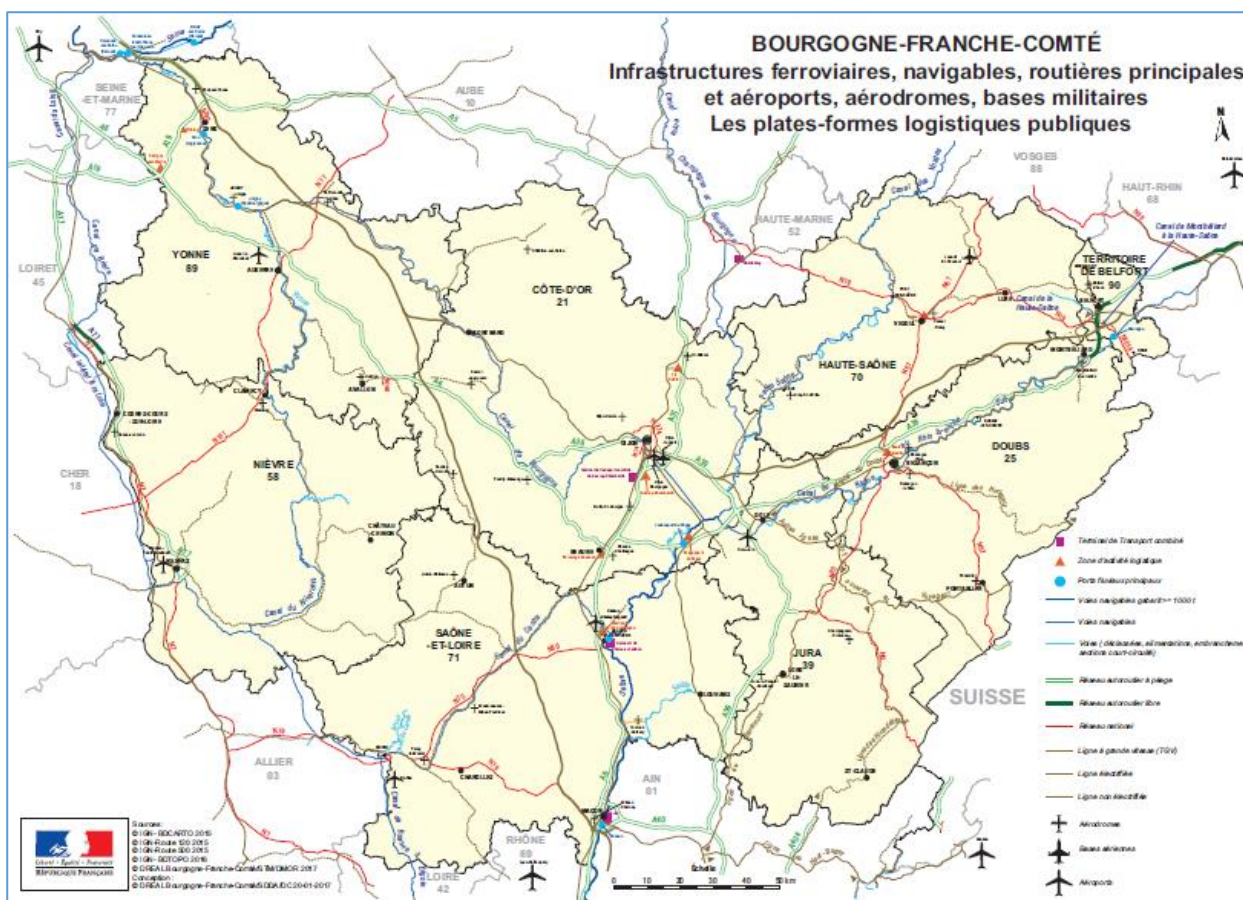


Figure 1 - SOURCE : région Bourgogne-Franche-Comte

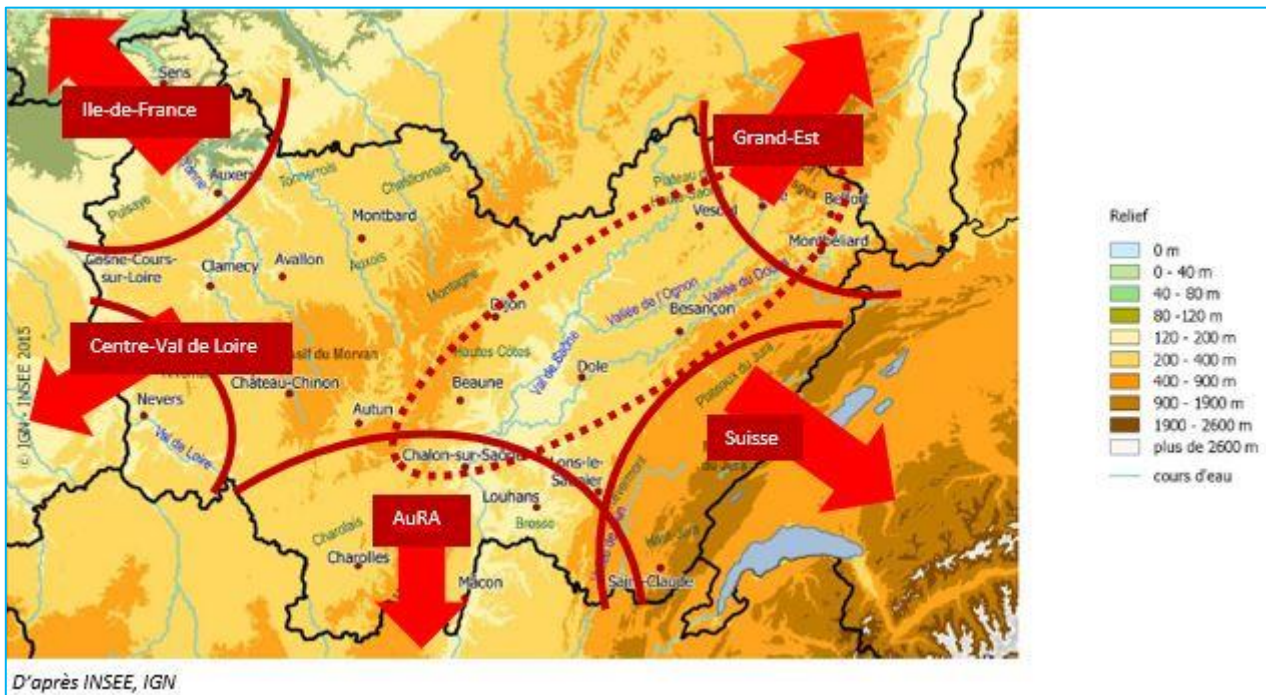
La région jouit d'un positionnement stratégique avantageux, en ce qui concerne aussi bien, les flux Nord-Sud – de l'Europe du Nord vers la Méditerranée, que les flux Est-Ouest – de l'Europe de l'Est vers l'Espagne. Elle est ainsi un lieu de passage des flux qui relient le Benelux et ses ports à l'Espagne méditerranéenne. La région est également située sur l'un des principaux axes de flux français, à savoir la liaison Paris-Lyon-Marseille.

Toutefois, l'analyse de la situation actuelle montre qu'elle n'en tire pas de réels avantages. Les flux y transitent, sans qu'elle parvienne à s'en servir pour créer de la plus-value profitable à son territoire.

Par ailleurs, du fait qu'elle soit entourée par les grandes métropoles françaises - Paris, Lyon et Strasbourg - et les grandes métropoles étrangères –Genève/Lausanne et Bâle/Fribourg, qui attirent les activités à forte plus-value et aussi par manque de dynamisme de l'activité économique, le PIB régional en volume

progresses moins vite qu'au niveau national. Quant à la part du PIB régional en valeur, il pèse peu dans le PIB national (11^e place sur 13 en 2014).

Historiquement, son économie a reposé sur l'industrie et l'agriculture. Même si leurs poids respectifs dans l'économie régionale ont baissé, comme c'est le cas globalement en France métropolitaine, ces secteurs influencent encore dans son économie. Ainsi, l'industrie représente 20% de la valeur ajoutée dans la région contre 14% à l'échelle nationale. Même si le poids de l'agriculture n'est que 2% en 2015, ce secteur reste générateur de flux.



Dans son mode de fonctionnement, on notera enfin que la région se tourne beaucoup vers les autres régions ou la Suisse, notamment pour l'emploi.

Considérant le tracé des infrastructures, les équipements existants, l'aménagement du territoire, les bassins d'emplois et la géographie physique de la région, celle-ci se distingue par 6 espaces dont les frontières se mêlent à l'Est, alors qu'elles sont plus franches à l'Ouest. Ces espaces se caractérisent par des fonctionnements spécifiques :

- Au nord, Sens et Auxerre sont toujours captifs de la région Ile-de-France, même si cette influence tend à diminuer au cours des dernières années ;
- La zone Rhin-Rhône qui commence à s'étendre depuis Chalon-sur-Saône et va jusqu'à de Belfort, est fortement influencée par la région Grand-Est ;
- La zone autour du Val de Saône et de la vallée du Doubs constituée des 7 aires urbaines que sont Dijon, Beaune, Chalon-sur-Saône, Dole, Besançon, Montbéliard et Belfort qui sont les zones les plus peuplées et qui parviennent encore à garder leurs emplois ;
- Les Plateaux du Jura avec Pontarlier sont sous l'influence de la Suisse et de ses emplois plus rémunérateurs ;
- La zone *hyper rurale* autour de Nevers, isolée à l'ouest et se tourne plutôt vers la région Centre-Val-de-Loire ;
- La zone autour de Mâcon, que l'on peut étendre jusqu'à Dijon, est quant à elle plutôt tournée vers Lyon et ses opportunités économiques.

La carte d'identité de la région en quelques points :

- Une région qui manque de dynamisme démographique ;
- Une localisation centrale et stratégique en France et au cœur de l'Europe pas suffisamment exploitée ;
- Des infrastructures de transport pour les modes routier, fluvial et ferroviaire qui traversent le territoire, mais qui n'assurent pas une desserte complète à l'intérieur de la région ;
- Un héritage agricole et industriel, avec une contribution de l'industrie plus élevée dans la région qu'en France métropolitaine.

Du fait de la création relativement récente de cette nouvelle région, les études disponibles et utilisées pour la réalisation de cet état des lieux font souvent référence à l'une ou l'autre des deux anciennes. Dans la suite du document, il sera ainsi explicitement précisé si les données, chiffres et analyses concernent l'une ou l'autre des anciennes régions ou la nouvelle.

1.2 La population : Un manque de dynamisme démographique

La population de la région est estimée à 2 813 289 habitants au 1^{er} janvier 2018, soit environ 4% de la population métropolitaine. Sur les dix dernières années, la population n'a quasiment pas évolué.

	Estimations de population au 1er janvier 2018 (p)	Variation relative annuelle 2010-2018 (en %)		
		Totale	Due au solde naturel	Due au solde apparent des entrées et des sorties
Côte-d'Or	536 837	0,3%	0,2%	0,1%
Doubs	540 890	0,3%	0,4%	-0,1%
Jura	259 393	-0,1%	0,0%	-0,1%
Nièvre	205 942	-0,8%	-0,5%	-0,3%
Haute-Saône	234 316	-0,3%	0,0%	-0,3%
Saône-et-Loire	553 129	-0,1%	-0,1%	0,0%
Yonne	338 303	-0,2%	-0,1%	-0,1%
Territoire de Belfort	144 479	0,1%	0,3%	-0,2%
Bourgogne-Franche-Comté	2 813 289	0,0%	0,1%	-0,1%
France métropolitaine	65 018 096	0,4%	0,3%	0,1%

Figure 2 - Source INSEE - RP

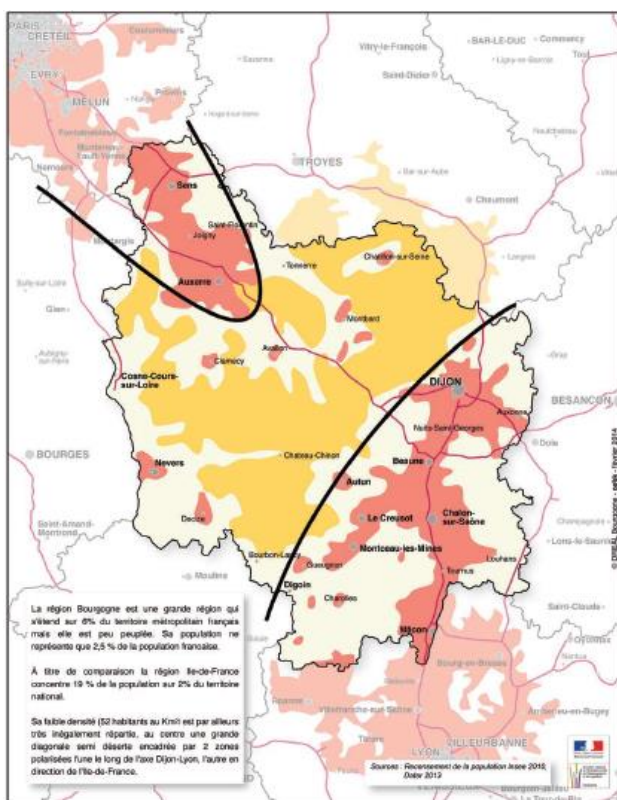
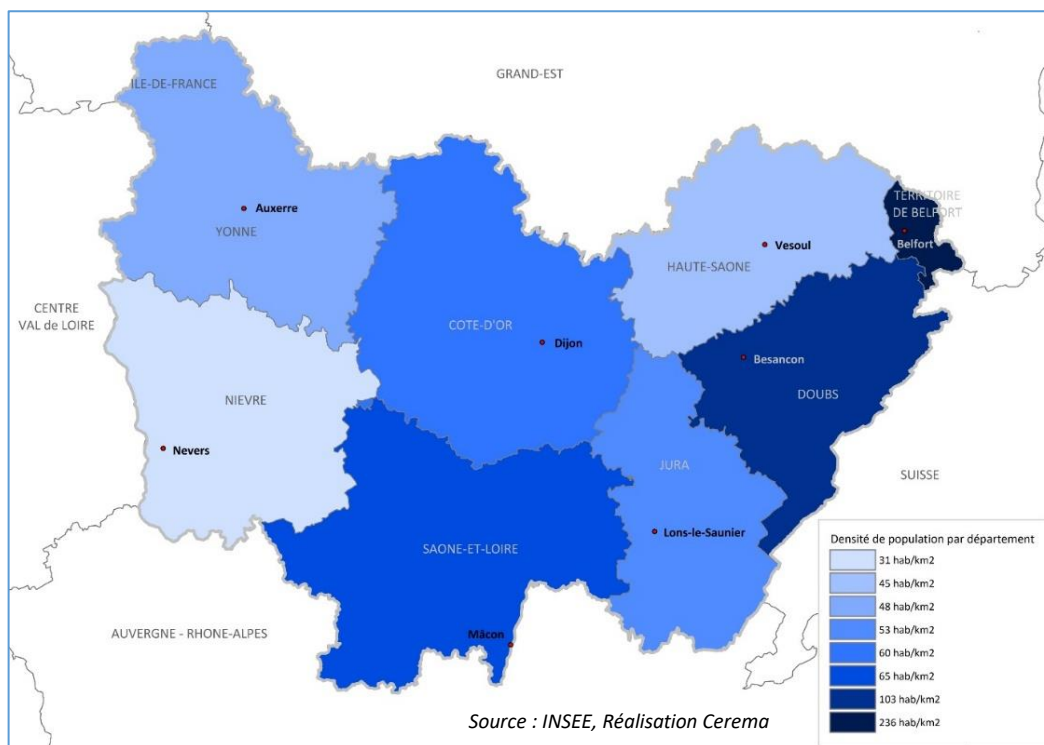
Même s'il existe de grandes disparités d'un département à un autre, la situation démographique de la région s'explique par un nombre de départs vers d'autres régions plus importants que le nombre d'entrées, et aussi par un solde naturel bas, accentué par un vieillissement de la population. Les projections de l'INSEE pour 2040 prévoient une croissance de la population toujours plus lente qu'au niveau national, avec une estimation de la population autour de 3 millions d'habitants. *Les grandes aires urbaines de Dijon, Besançon, Beaune, Mâcon, Pontarlier et Sens sont ainsi démographiquement les plus dynamiques depuis 30 ans contrairement aux aires urbaines de Nevers, Le Creusot et Montceau-les-Mines qui perdent emplois et population¹.*

On note cependant des évolutions notables de l'attractivité pour deux zones de la région. L'aire urbaine de Mâcon qui, comme indiqué précédemment, bénéficie des retombées de l'activité économique de la métropole lyonnaise. Pontarlier et les autres communes à la frontière suisse, qui grâce aux Accords bilatéraux de 1999 entre l'Union européenne (UE) et la Suisse sur la libre circulation des personnes, attirent de plus en plus d'actifs, intéressés par les salaires plus élevés en Suisse qu'en France.

En dehors d'Auxerre et de Sens, quasiment toute la partie ouest de la région est caractérisée par un solde naturel négatif. **En résumé, la population se trouve essentiellement sur l'axe Rhin-Rhône.**

¹ INSEE - *bf_ind_02_5-evolution_population*

La partie ouest de la région, qui comprend une grande partie de l'ancienne région Bourgogne, faisait déjà partie des régions françaises les moins dynamiques de France. En 2013, la densité moyenne régionale est autour de 52 habitants/km² lorsque la moyenne nationale est autour de 102 habitants/km². Le recensement de 2013 semblait par ailleurs suggérer l'amorce d'une diminution de la population dans l'ancienne région. On trouve une explication dans sa géographie physique, avec le massif du Morvan qui trace une frontière nette entre le nord-ouest et le sud-est.



On retiendra donc, que sur le périmètre de l'ancienne région Bourgogne, qu'il existe de fortes différences locales : à l'est et à l'ouest, deux zones plus dynamiques sur les axes Auxerre – Sens – Paris et Dijon- Chalon-sur-Saône-Lyon et entre les deux, un espace plutôt désertifié délimitée par le massif du Morvan, où la densité est en-deçà de 15 habitants/km².

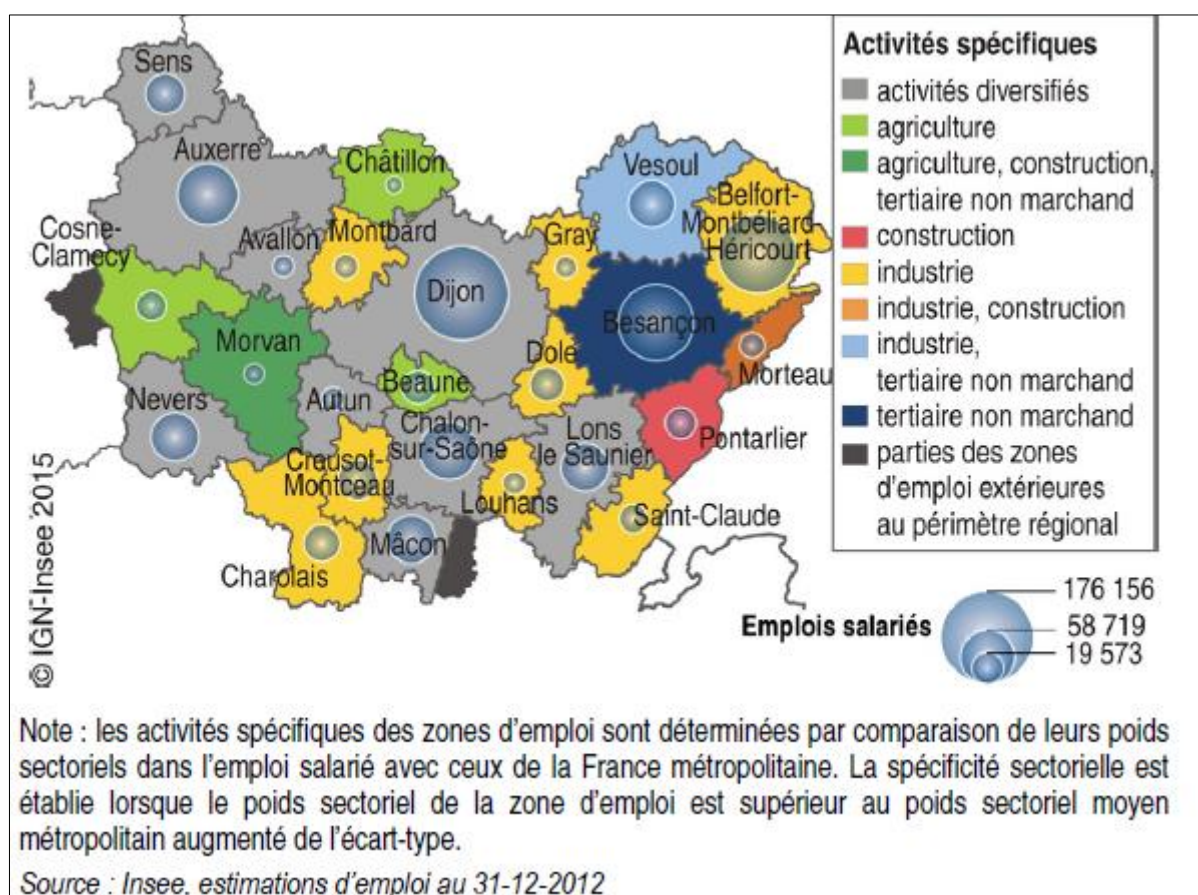
(Figure 3 – Source : 2014 Analyse systémique Bourgogne)

1.3 Le tissu économique

A l'origine centrée sur le transport, la logistique dépasse largement le cadre du seul transport de marchandises et intervient dans plusieurs domaines de l'économie tels que le commerce, l'industrie et les services. Bien appréhender la logistique nécessite de connaître l'ensemble des métiers et l'emploi logistique dans l'ensemble des secteurs de l'économie et de l'appareil productif qui développent une fonction logistique.

La présentation des chiffres clés de l'économie de la Bourgogne-Franche-Comté doit permettre d'appréhender les dynamiques de l'économie régionale à travers la présentation des indicateurs statistiques pertinents qui ont été choisis pour cette analyse tels que la répartition des emplois, des entreprises par territoire, à l'échelle de la région, par secteurs d'activités ainsi qu'un focus sur le secteur du transport et de la logistique.

La Bourgogne-Franche-Comté est marquée par son héritage industriel et agricole². Toutefois, au cours des trois dernières décennies, elle est passée d'une économie centrée sur l'industrie et l'agriculture à une économie portée par des activités tertiaires.



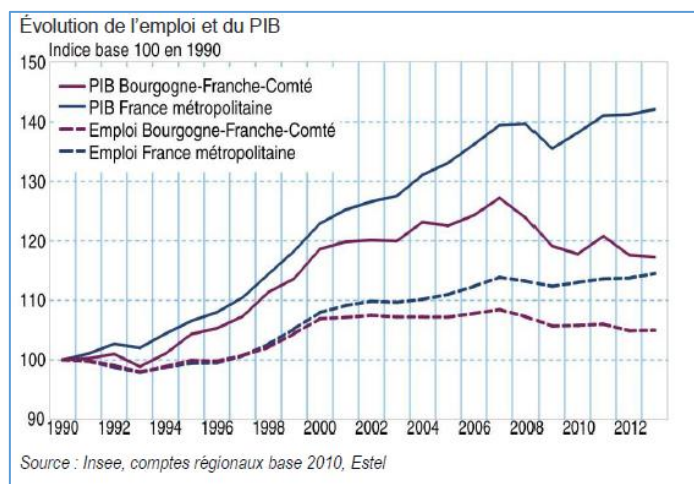
En 2012, les branches d'activités les plus importantes, en termes d'impact sur son économie, sont parmi les activités qui génèrent le moins de la valeur ajoutée, à savoir les services non marchands. Cela s'est traduit par une baisse progressive du poids de l'économie régionale dans l'économie nationale. En 2014, avec un Produit Intérieur Brut en valeur de 73 068 M€, elle contribue à hauteur de 3,5 % dans l'économie nationale.

² Dans le terme agriculture, nous incluons aussi bien l'élevage, la viticulture que la sylviculture.

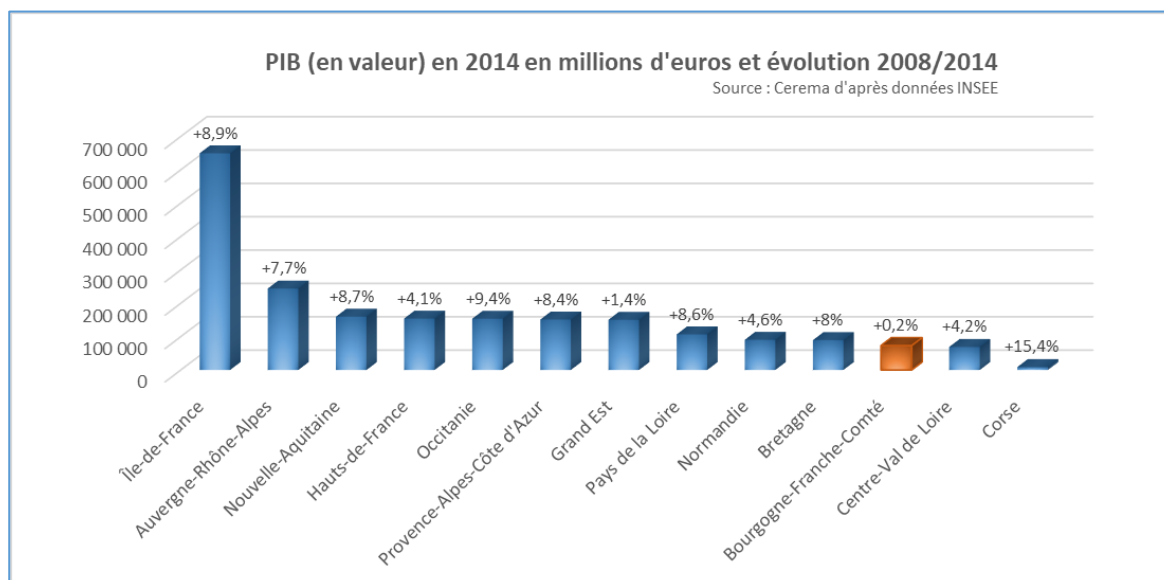
Caractérisée par un tissu économique majoritairement composé de très petites entreprises de moins de 10 salariés, 94 % équivalent à la moyenne nationale, la Bourgogne-Franche-Comté compte **251 000 établissements actifs en 2015**.

1.3.1 Le produit intérieur brut régional

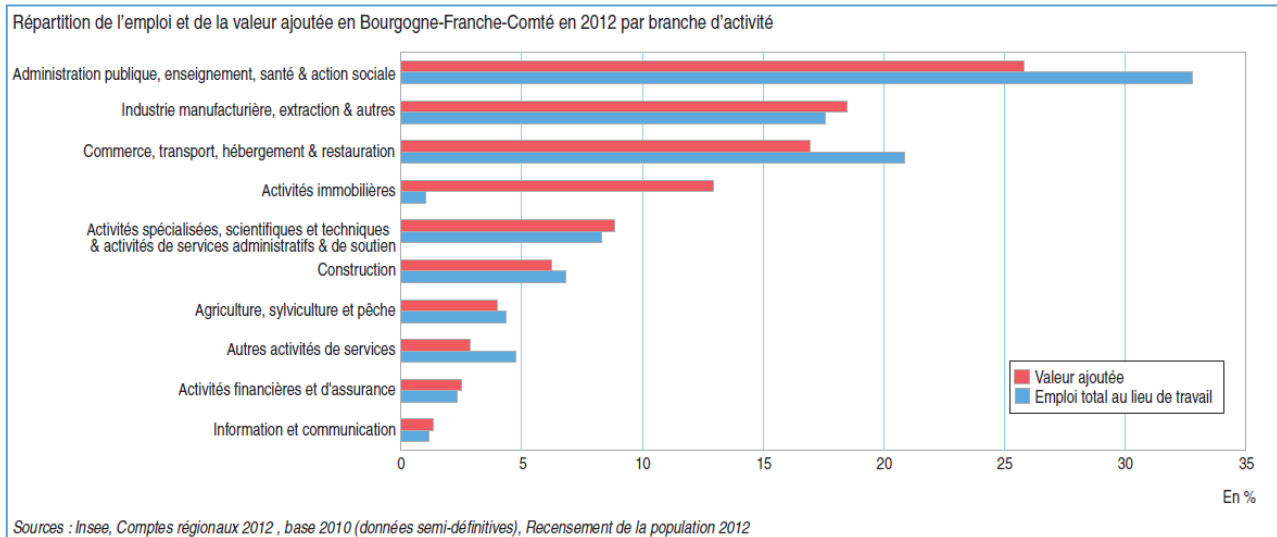
Le dynamisme économique dans la région est moins important que dans le reste du territoire. Dès 2011, toutes les autres régions de France métropolitaine ont retrouvé le niveau de PIB (en valeur) d'avant la crise de 2008, il ne l'a pas été en Bourgogne-Franche-Comté. De façon générale, depuis les années 1990, le dynamisme économique dans la région est en décalage avec le niveau national.



Ainsi, en 2014, la Bourgogne-Franche-Comté se classe à la 11e place des régions métropolitaines (sur 13) selon le PIB, devant le Centre-Val-de-Loire et la Corse.



Plusieurs éléments peuvent expliquer cette situation. Tout d'abord, son économie est organisée historiquement autour de l'industrie et de l'agriculture, secteurs qui sont plus sensibles aux crises que d'autres activités. L'industrie pèse encore largement dans sa valeur ajoutée (20% en 2015). L'agriculture, même si son poids global est faible (2% en 2015) reste une activité importante dans la région notamment pour la production laitière, et la viticulture.

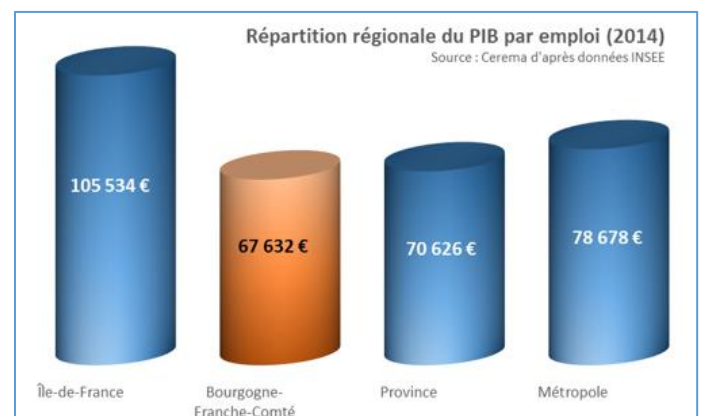
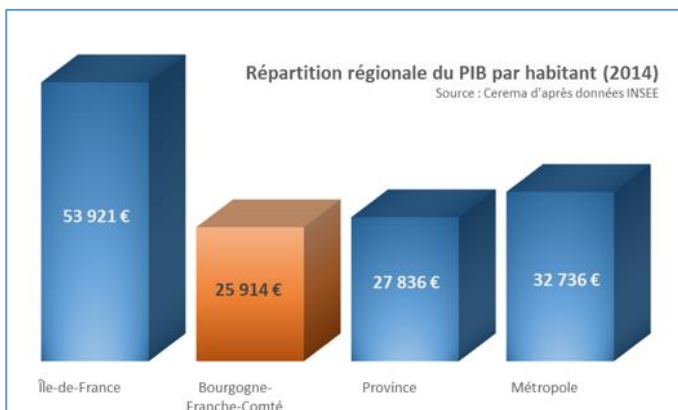


Cependant, la région devient moins industrielle et se tourne vers des activités tertiaires moins génératrices de valeur ajoutée.

On constate par ailleurs, que tous les autres secteurs d'activité sont moins générateurs de richesse que dans les autres régions. Cela s'explique de trois manières. En premier lieu, la structure démographique de la région qui a une part de personnes en âge de travailler plus faible qu'en moyenne (62% contre 64% en moyenne métropolitaine). En second lieu, une part non négligeable des personnes en âge de travailler et résidant dans la région, travaille en dehors de la région, et donc de fait la valeur ajoutée produite par ces personnes n'est pas prise en compte pour la mesure du PIB régional. Et, enfin, de nombreux emplois dans le secteur marchand sont pourvus par des entreprises dont les sièges sociaux, structures avec des valeurs ajoutées importantes, sont en dehors de la région (27,8% dans la région contre 20,6% au niveau national). **Ainsi, le PIB par habitant y est l'un des plus bas des régions métropolitaines, il n'a pas évolué depuis 2008.**

	Bourgogne-Franche-Comté			France métropolitaine		
	2008	2014	Evolution 2008-2014	2008	2014	Evolution 2008-2014
PIB en valeur (en millions d'euros)	72 926	73 068	0,2%	1 959 915	2 099 415	7,1%
PIB par habitant (en euros)	25 984	25 914	-0,3%	31 459	32 736	4,1%
PIB par emploi (en euros)	65 126	67 632	3,8%	74 207	78 678	6,0%

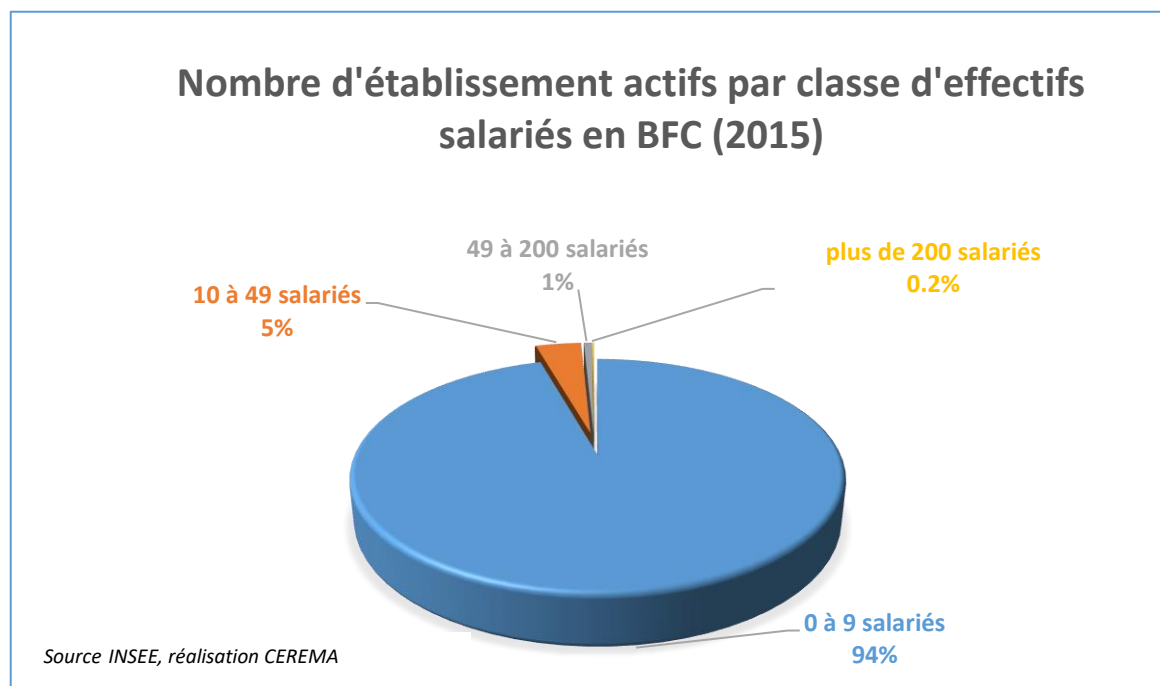
Source : Cerema d'après données INSEE



1.3.2 Les établissements et l'emploi

la Bourgogne-Franche-Comté est caractérisée par un tissu économique majoritairement composé de très petites entreprises de moins de 10 salariés, 94 % équivalent à la moyenne nationale. En 2015, elle compte 251 000 établissements actifs.

On notera cependant que l'essentiel de ces établissements relèvent de la sphère présentielle par opposition à la sphère productive³.



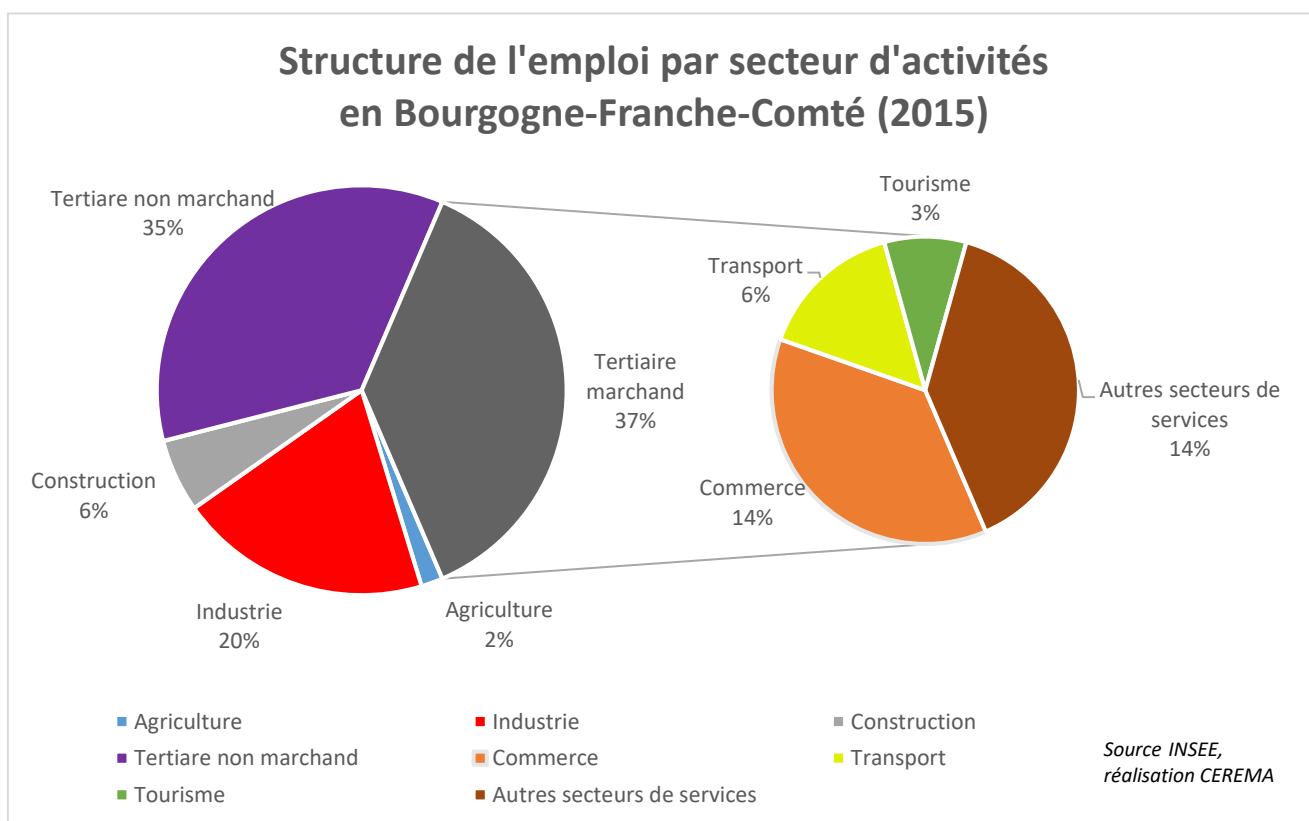
Les emplois sont localisés essentiellement dans les grandes aires urbaines. En 2013, 56% des emplois sont répartis dans 5 zones d'emplois :

- Dijon : 193 000 emplois,
- Belfort - Montbéliard – Héricourt : 134 000,
- Besançon : 125 400,
- Auxerre : 81 000,
- Chalon-sur-Saône : 73 600.

³ Selon la définition de l'INSEE, les activités présentielles sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes. La sphère présentielle comprend notamment les activités d'éducation, de santé et d'action sociale, les administrations, le commerce de détail, l'hôtellerie et la restauration, la construction, les activités financières, les services domestiques et le transport de voyageurs. Les activités non-présentielles sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère.

1.3.3 Les secteurs d'activités

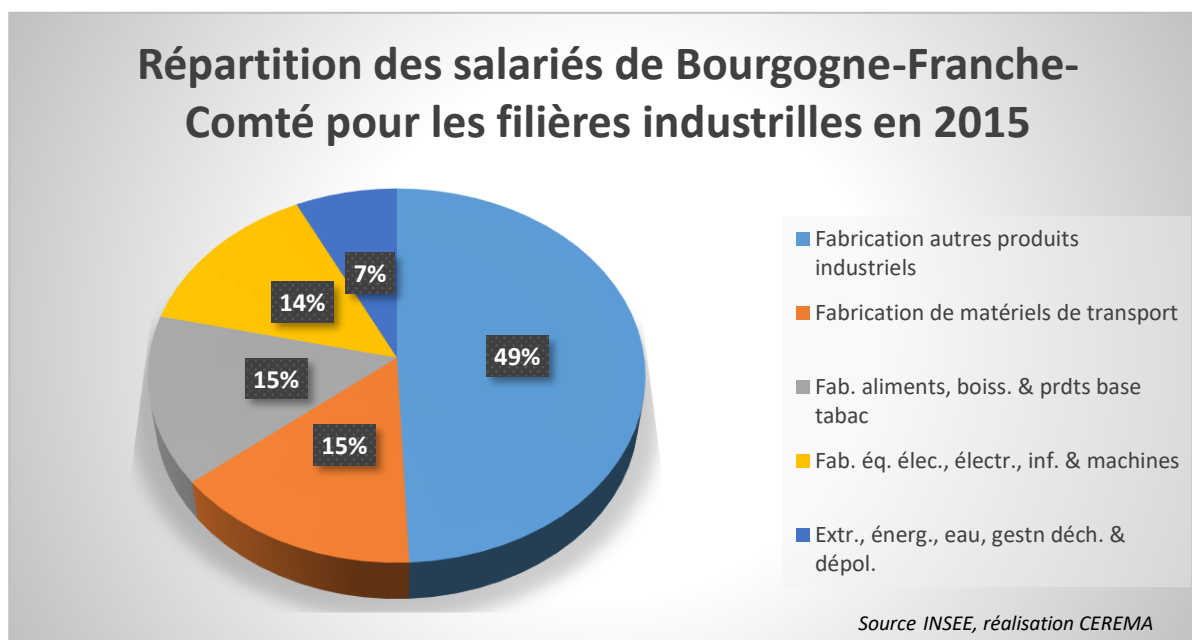
Le secteur de l'industrie et celui de l'agriculture, à travers les filières logistiques du bois et de la viticulture, constituent le socle de la logistique endogène de la région. Ce sont ainsi des secteurs générateurs de flux logistiques. D'un autre côté se trouvent les secteurs tertiaires, importants pourvoyeurs d'emplois, mais qui génèrent moins de richesse pour la région. En effet, le secteur tertiaire marchand, fort créateur de richesse, offre moins d'emplois dans la région comparativement à la moyenne métropolitaine. Dans ce dernier secteur, on distingue 4 sous-secteurs : le commerce, le transport, le tourisme et les autres secteurs de services. La répartition des emplois entre ces secteurs ne révèle pas la prédominance d'un secteur par rapport à un autre. (La décomposition est à quelques points celle que l'on observe en Languedoc-Roussillon par exemple).



1.3.3.1 L'industrie : un secteur d'activité historique

L'importance de la filière industrielle dans la région est issue de son histoire. La région Bourgogne-Franche-Comté est la première région de France par la part d'emplois industriels : 20% d'emplois industriels contre 15 % au niveau national, en 2015. En 2015 ce secteur emploie 175 700 salariés. On notera toutefois que ce secteur a perdu plus de 37 000 emplois depuis 2007.

Le secteur industriel est détaillé par sous-filières industrielles (INSEE/CLAP, Nomenclature Agrégée NA17)

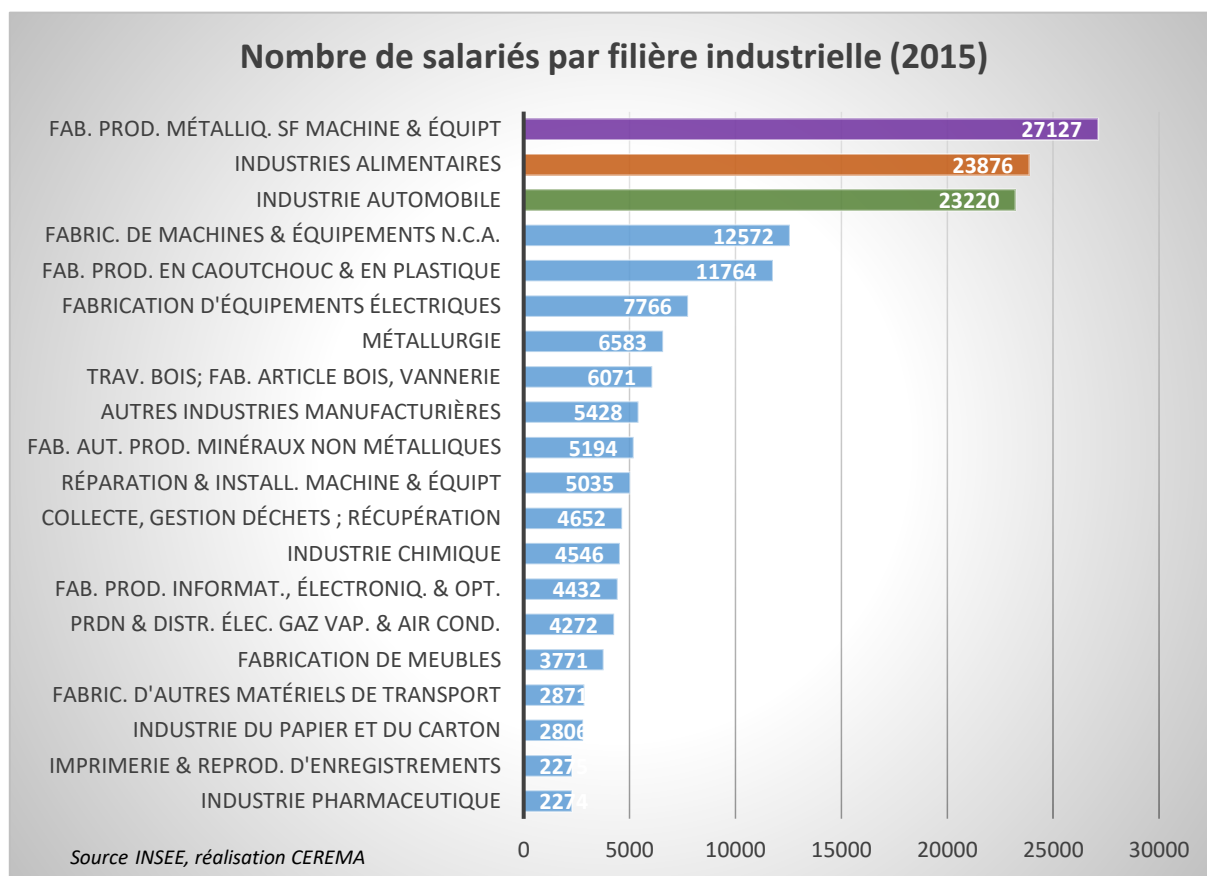


La région possède une industrie orientée principalement sur quatre secteurs :

- la fabrication des autres produits industriels (fabrication de textiles, travail du bois, industrie chimique, Industrie pharmaceutique, industries manufacturières ; réparation et installation de machines et d'équipements) : 86 600 emplois,
 - dont la métallurgie et fabrication de produits métalliques (33 700 emplois salariés)
- la fabrication de matériels de transport (Industrie automobile, construction navale ferroviaire, aéronautique) : 26 000 emplois,
- L'industrie alimentaire (Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac) : 25 500 emplois,
- La fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines : 24 700 emplois,

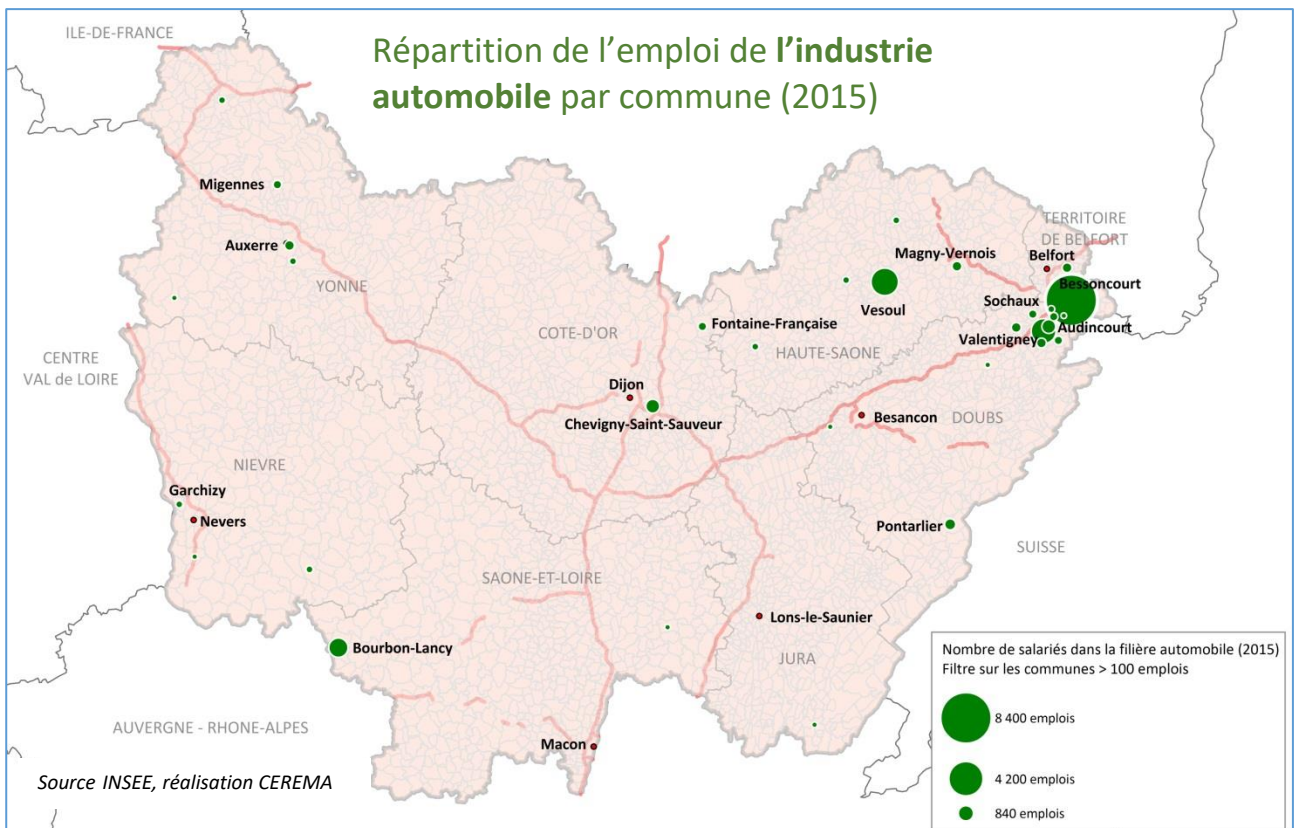
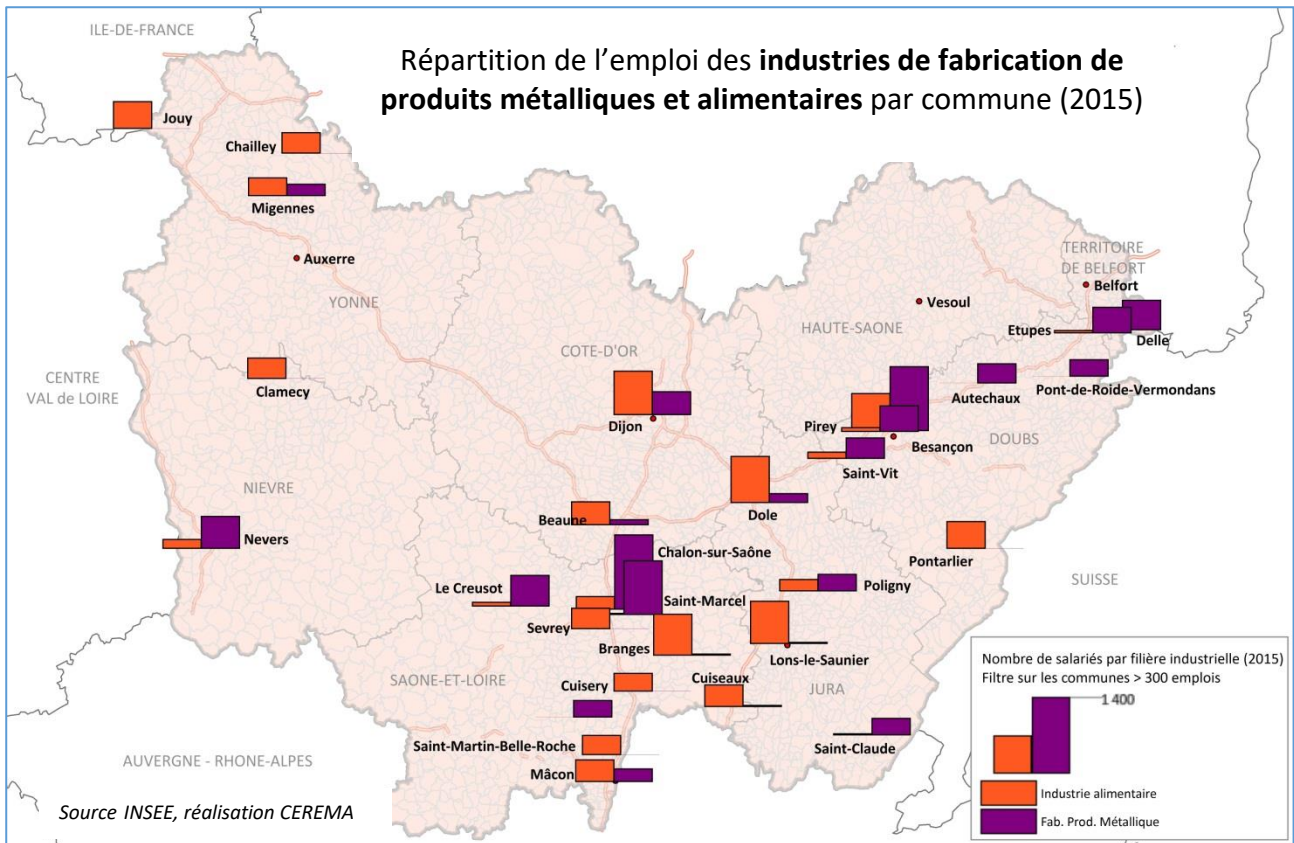
Plusieurs industries de renom sont implantées dans la région : Alstom (Transport et Power System), General Electric, PSA (Peugeot Citroën Automobile SA) et Solvay.

Le nombre de salariés est présenté plus finement pour chaque secteur de production industrielle, hors filière déchet, énergie et eau (d'après INSEE/CLAP, Nomenclature Agrégée NA88).



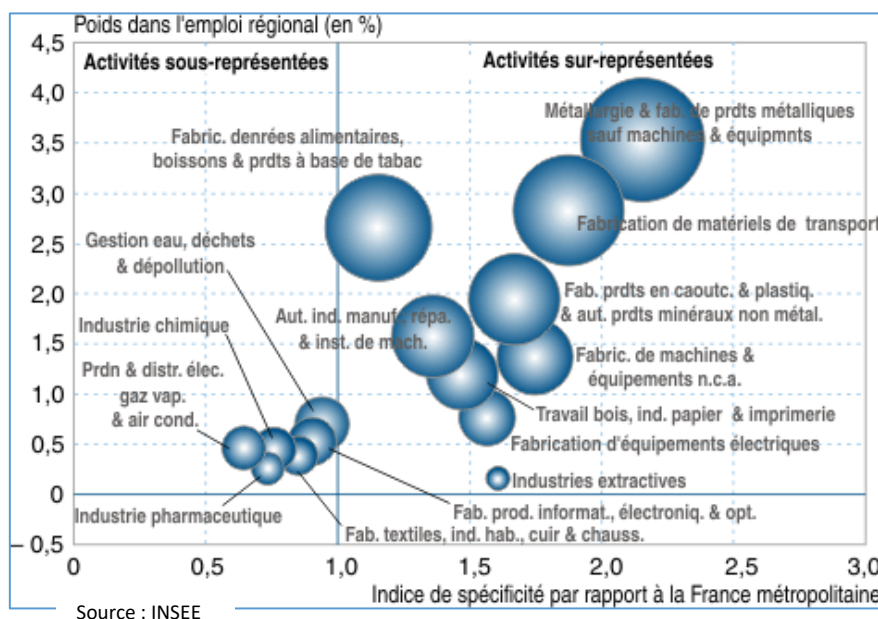
Les deux cartes suivantes permettent de localiser les emplois sur la Bourgogne Franche Comté :

- La première présente « la Fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements » et « les industries alimentaires », avec un filtre : seules les communes où le nombre d'emplois est supérieur à 300 sont présentées pour ces deux secteurs,
- La deuxième présente « l'industrie automobile ».



L'industrie automobile est concentrée autour de Sochaux-Montbéliard-Héricourt et en Saône-et-Loire. Avec l'activité *métallurgie/fabrication de produits métallique*, l'activité *matériels de transport* fait ainsi partie des activités surreprésentées dans la région comme le montre l'indice de spécificité industrielle représenté sur le graphe suivant. Le poids de ces activités dans l'emploi régional est supérieur à ce qu'il est au niveau

national (métropole). Le secteur de l'industrie étant très sensible aux aléas économiques, cela crée une tension particulière sur l'emploi dans la région.

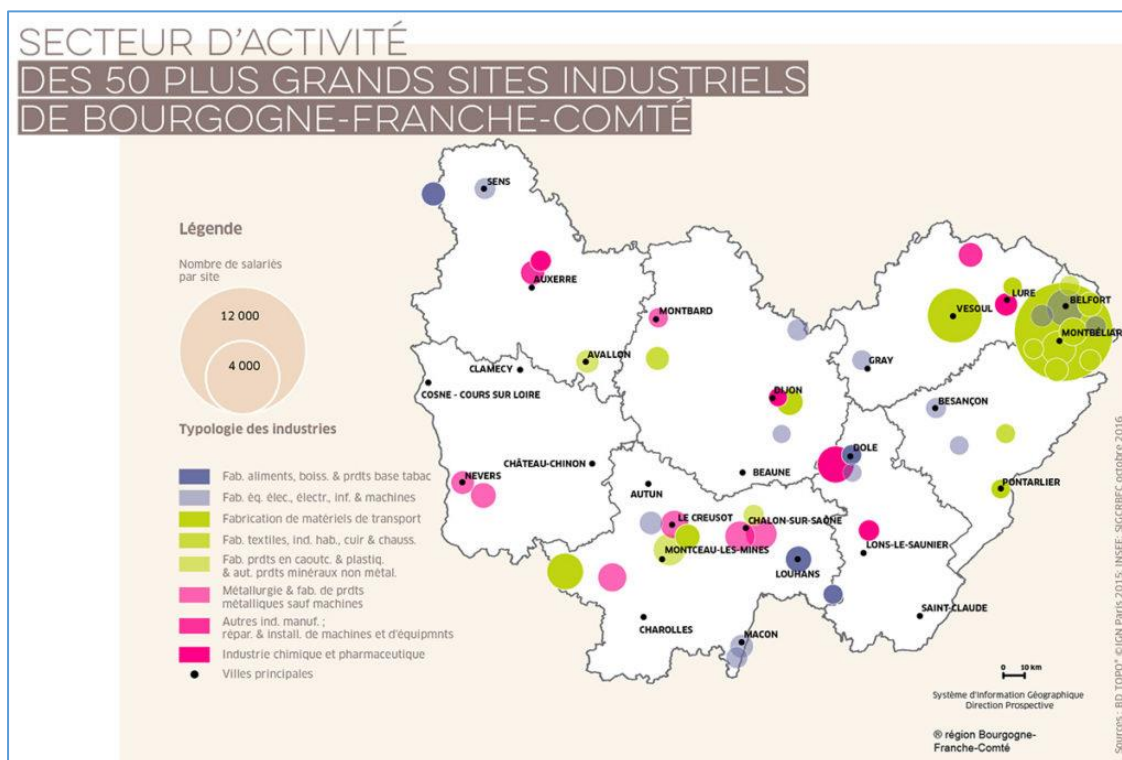


L'industrie automobile est portée par la présence de Peugeot Citroën PSA. L'entreprise compte, dans la région, un effectif permanent supérieur à 14 000 salariés. Son activité est concentrée sur 3 sites, avec le site de Sochaux qui accueille la grande majorité des effectifs. Ce site est *le deuxième plus gros employeur de France métropolitaine après Airbus à Toulouse (INSEE)*.

Raison sociale	Effectifs en salariés permanents	Commune et dépt. d'implantation	Activité
Peugeot Citroën Automobile SA	10 000 à 14 999	Sochaux (25)	Matériels de transport
Peugeot Citroën Automobile SA	3 000 à 3 999	Vesoul (70)	Matériels de transport
FPT Pow ertrain Techn. France SA	1 000 à 1 499	Bourbon-Lancy (71)	Matériels de transport
Peugeot Citroën Automobile SA	1 000 à 1 499	Valentigney (25)	Matériels de transport
Faurecia Bloc Avant	750 à 999	Audincourt (25)	Matériels de transport
JTEKT automotive Dijon St Etienne	750 à 999	Chevigny-St-Sauveur (21)	Matériels de transport
Alstom Transport SA	500 à 749	Le Creusot (71)	Matériels de transport
Alstom Transport SA	500 à 749	Belfort (90)	Matériels de transport
Areva NP	1 000 à 1 499	Saint-Marcel (71)	Métallurgie, produits métalliques
Areva NP	750 à 999	Chalon-sur-Saône (71)	Métallurgie, produits métalliques
Aperam Stainless France	750 à 999	Gueugnon (71)	Métallurgie, produits métalliques
Industeel France	750 à 999	Le Creusot (71)	Métallurgie, produits métalliques
Aperam Alloys	500 à 749	Imphy (58)	Métallurgie, produits métalliques
Manuf Pneumatique Michelin	1 000 à 1 499	Blanzay (71)	Produits en caoutchouc et plastique
Alstom Pow er Systems SA	500 à 749	Cravanches (90)	Activités scientifiques et techniques
Berner	1 000 à 1 499	Saint Julien du Sault (89)	Commerce de gros
Solvay Electrolyse France	1 000 à 1 499	Tavaux (39)	Industrie chimique
Parisot	500 à 749	Saint-Loup-sur-Semouse (70)	Industrie du meuble
LDC Bourgogne	500 à 749	Branges (71)	Industries alimentaires
GE Energy Products France SNC	1 000 à 1 499	Belfort (90)	Machines et équipements

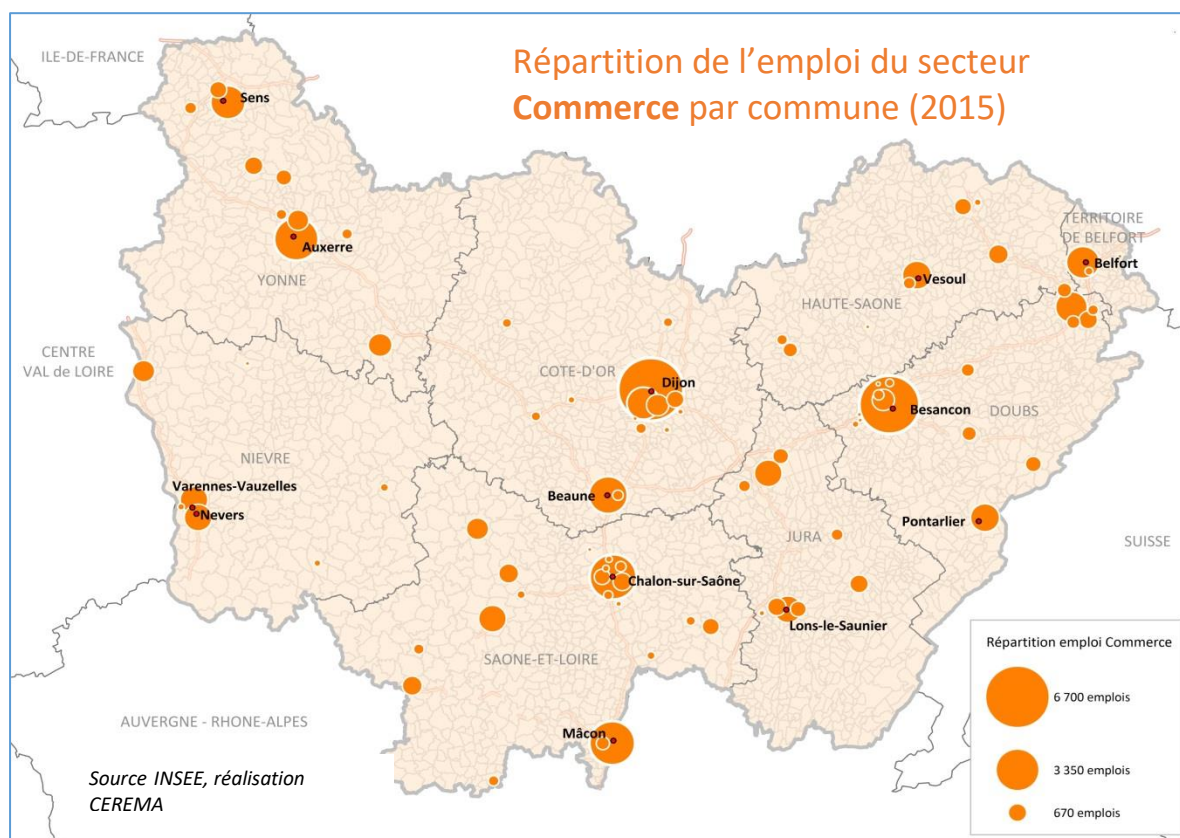
Source : INSEE

Si nous devons faire une cartographie des emplois industriels en Bourgogne-Franche-Comté, nous pourrions dire que de manière globale, les bassins d'emplois industriels sont principalement localisés dans le Doubs (20 % des emplois), en Haute-Saône (20,7 %) et dans le Jura (21,4 %). Il existe une forte demande de main d'œuvre dans ces secteurs, notamment dans le secteur de la métallurgie, de la fabrication de matériels de transport et de produits en caoutchouc et plastique. Ces postes sont essentiellement assurés par des ouvriers (15,3% de la population active). Toutefois, nous retiendrons que 80% de l'activité est lié à de la sous-traitance. Ce qui peut être une source de fragilité, notamment avec la menace de relocalisation de l'activité (Source données chiffrées : Région BFC).



1.3.3.2 Le commerce

Dans la région, après le secteur industriel, le secteur du commerce (14% des emplois totaux) est un autre générateur de flux logistiques. En lien avec les constats faits dans les chapitres précédents, ces activités se trouvent dans et autour des grands pôles urbains de la région.



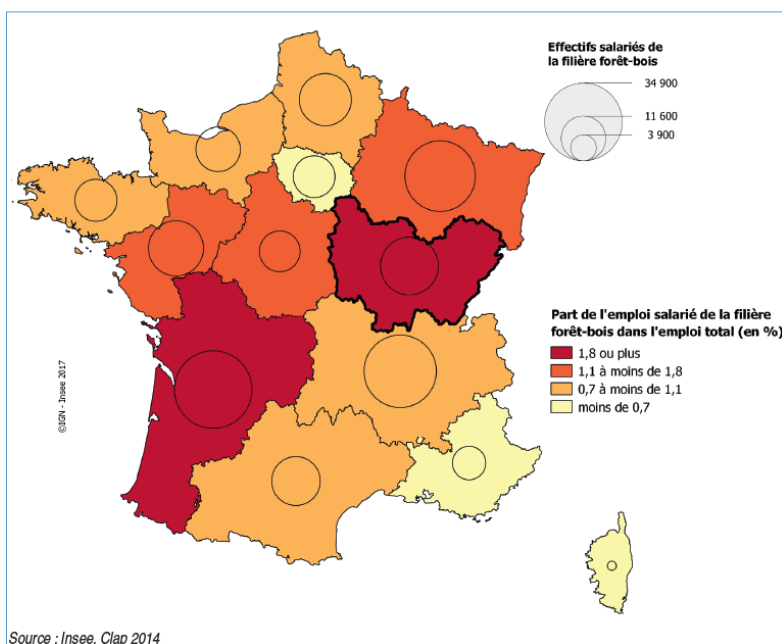
Les deux principales communes de la région (Dijon, Besançon) n'emploient que 6 300 salariés. En comparaison, certaines régions touristiques avec de fortes aires urbaines (Montpellier, Nîmes) peuvent générer jusqu'à 13 000 emplois dans ce secteur par commune.

1.3.3.3 L'agriculture

L'activité agricole dans la région est diversifiée. Elle concerne aussi bien la production laitière, l'élevage, la viticulture que la sylviculture. Les productions agricoles de Bourgogne-Franche-Comté sont reconnues à l'internationale. Nombreuses sont celles qui portent un label, AOP/AOC/IGP, que ce soit pour les viandes, les vins, ou les fromages. Ces produits sont destinés au marché national et à l'export. En 2015, ces filières comptent plus de 15 200 emplois (soit 2 % de l'emploi total de la région). En 2012, la contribution de l'agriculture à la valeur ajoutée régionale s'élève à 4 % (2 points de plus que la moyenne nationale), en 2015 ce poids n'est plus qu'à 2%.

La filière bois et forêt

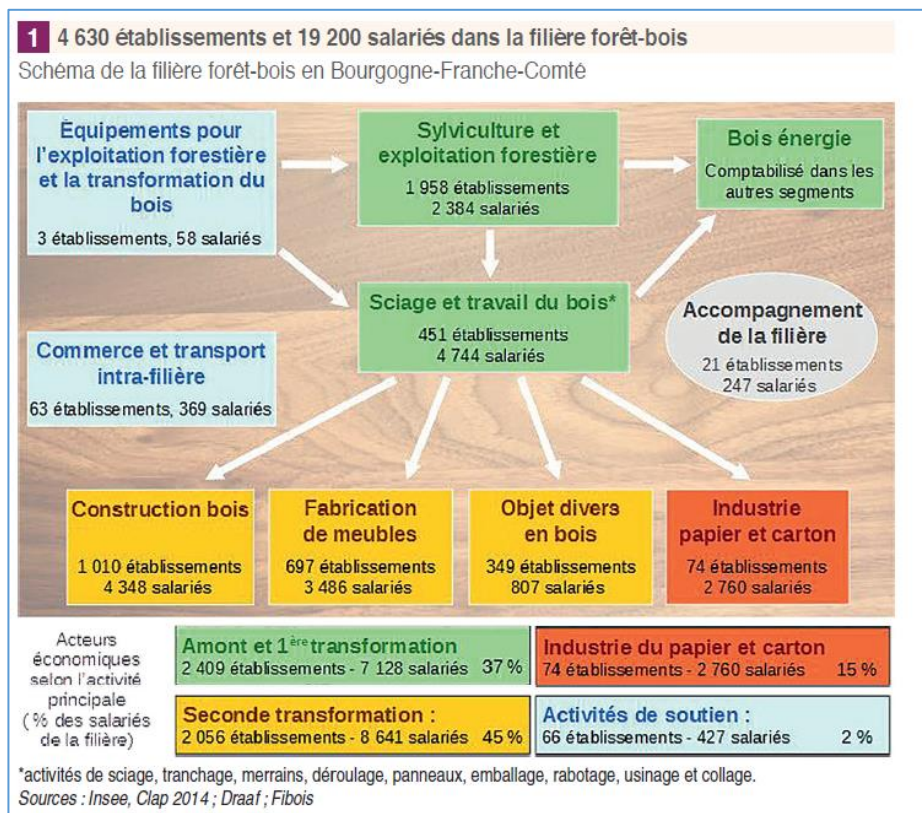
La région dispose de 1,75 millions d'hectares, dont 40 % de forêts publiques (26 % en moyenne en France), et comprend trois grands massifs (Jura, Morvan, Vosges) qui lui assurent sa production. En 2014, 4 630 établissements se répartissent l'activité et emploient 19 200 salariés. Le secteur "forêt et bois" est le 5ème employeur de la région. *La récolte commercialisée de bois place la région au 4^e rang national.*



Cette filière constitue une filière d'avenir pour la région. Elle est notamment impliquée dans le Programme National de la forêt et du bois 2016-2026⁴, qui ambitionne de créer de la valeur en France, en mobilisant la ressource durablement, répondre aux attentes des citoyens et s'intégrer aux projets de territoires, conjuguer atténuation et adaptation des forêts au changement climatique, et développer des synergies entre forêt et industrie.

La filière peut être différenciée au travers de dix segments (voir schéma).

Tous ces segments n'ont pas les mêmes potentiels. Le bois est un matériau renouvelable. Du fait des ambitions individuelles et objectifs nationaux en matière de développement durable, la construction bois a de l'avenir, même s'il reste sensible aux crises du monde de la construction. De la même manière, l'industrie du papier et du carton a du potentiel.

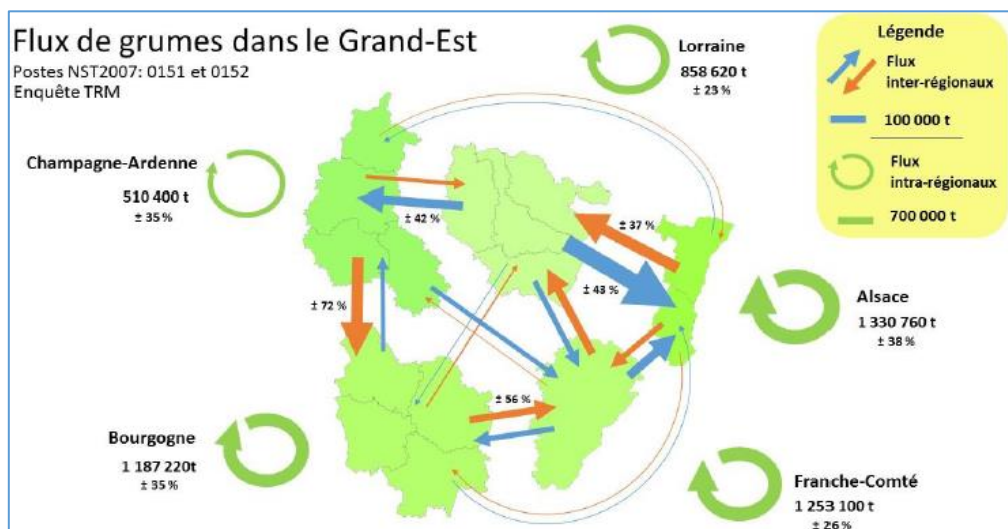


Le point de vigilance pour la région est qu'un bon nombre d'établissements du segment a un siège social dans une autre région ou à l'étranger. Le segment de la fabrication de meuble est le plus à la peine. Il

⁴ Voir décret n° 2017-155 du 8 février 2017 portant approbation du programme national de la forêt et du bois.






souffre de la concurrence internationale. Des entreprises sont alors amenées à fabriquer des produits semi-finis qui sont envoyés dans des pays où la main d'œuvre est moins chère finir la transformation et aboutir à des produits finis.

En matière de flux, le rapport *Etude sur la logistique du bois dans le Grand-Est, 2014*, montre qu'il existe des flux d'échanges importants entre les régions Grand-Est et anciennes régions Bourgogne et Franche-Comté pour le bois de grume notamment. Les flux dans cette filière ne concernent pas uniquement ce type de bois, ils portent aussi sur l'approvisionnement des entreprises qui achètent du bois sur pied, sur l'approvisionnement des entreprises de production qui exploitent ce bois et comprend également la distribution de produits finis en bois aux clients en bout de chaîne. Ces chaînes (organisation et acteurs) varient selon qu'elles soient faites avec des intermédiaires, en propre ou en direct.



1.3.4 Les pôles de compétitivité

Il existe 5 pôles de compétitivité en Bourgogne-Franche-Comté, avec pour certains l'ambition d'être des centres d'excellence mondiaux.

Logo	Pôle de compétitivité	Domaine d'intervention
	Nuclear Valley (www.nuclearvalley.com)	Industrie du nucléaire (civil)
	Pôle des microtechniques (www.polemicrotechniques.fr)	Transversal : mise à profit des savoir-faire microtechniques pour les développer sur des marchés variés, en partant du constat que les microtechniques sont partout : aéronautique, luxe, santé, microsystème, énergie, transports, optique/photonique
	Véhicule du futur (www.vehiculedufutur.com)	Industrie automobile/transport terrestre et mobilités innovantes
	Vitagora – agroalimentaire (www.vitagora.com)	Agroalimentaire
	Plastipolis (www.plastipolis.fr)	Plasturgie

Le développement des questions liées au transport et à la logistique n'apparaît nommément qu'au niveau du pôle Plastipolis. En effet, un de ses axes de développement *Usine à Innovation* concerne le développement international de la filière avec huit pays prioritaires. Pour ce faire, plusieurs périmètres d'action ont été établis. L'un d'entre eux porte sur le développement de l'export et de l'attractivité territoriale.

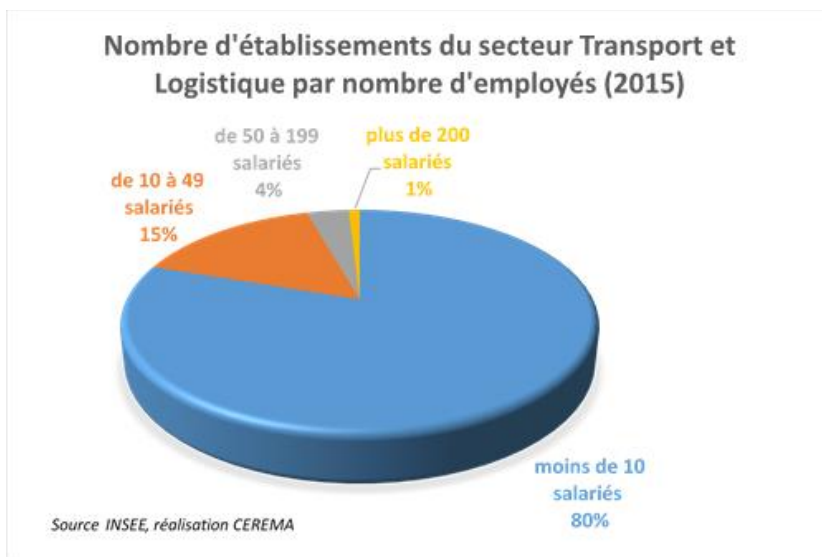
1.4 Le secteur Transport et Logistique

Le transport et la logistique sont indispensables au fonctionnement d'un territoire et constituent une carte maîtresse de son développement économique et social. Le développement international des échanges et du commerce, les évolutions des réseaux de distribution, la croissance du e-commerce, l'application des réglementations sur la traçabilité des marchandises ou encore la récupération et le traitement des produits en fin de vie, sont des facteurs qui expliquent le rôle stratégique de la logistique et des transports dans les entreprises.

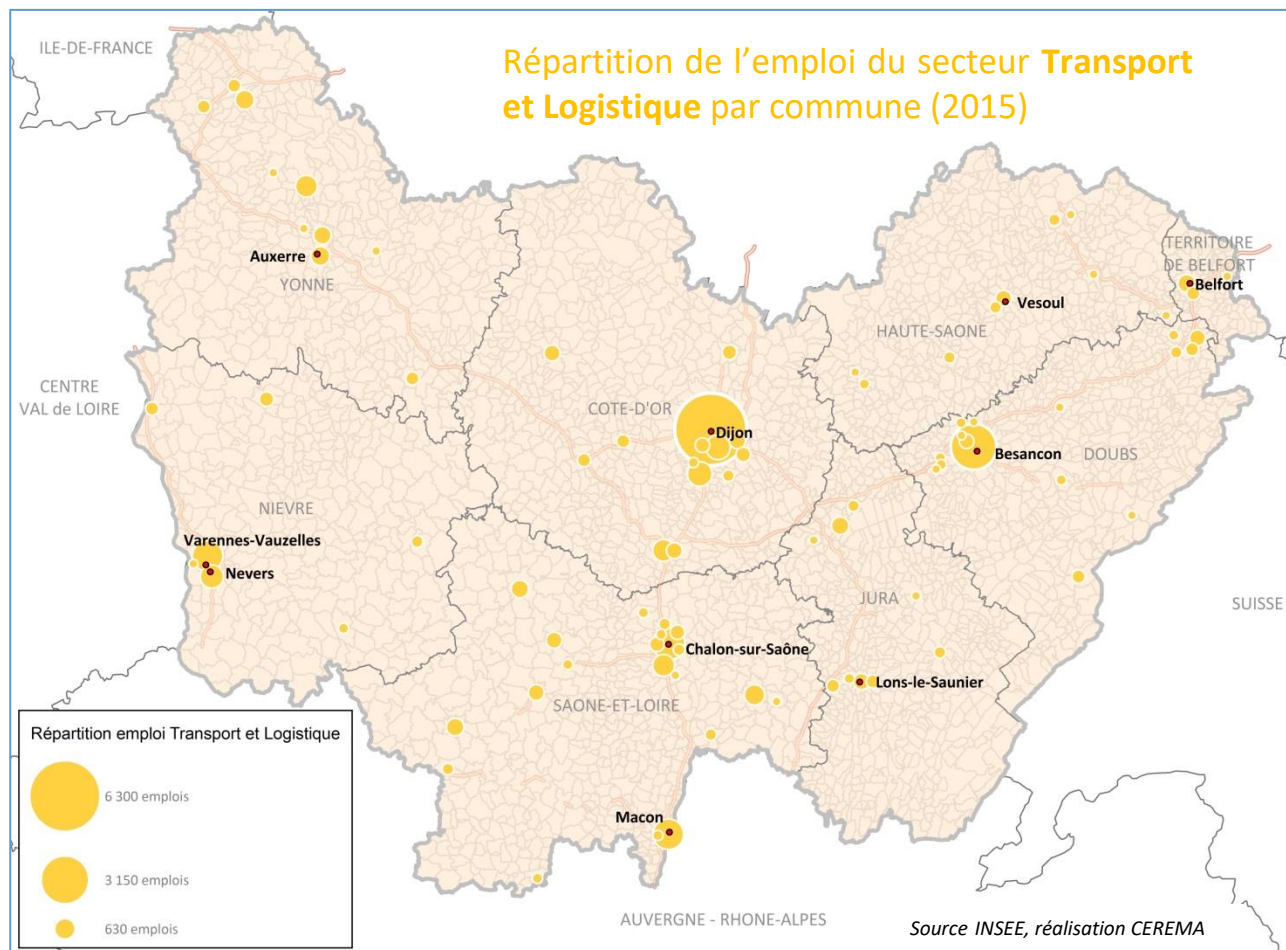
1.4.1 Les établissements et l'emploi

Les entreprises sont de taille modeste, la part de celles-ci avec un effectif inférieur à 9 salariés est plus importante (80 %) que la moyenne nationale (75 %).

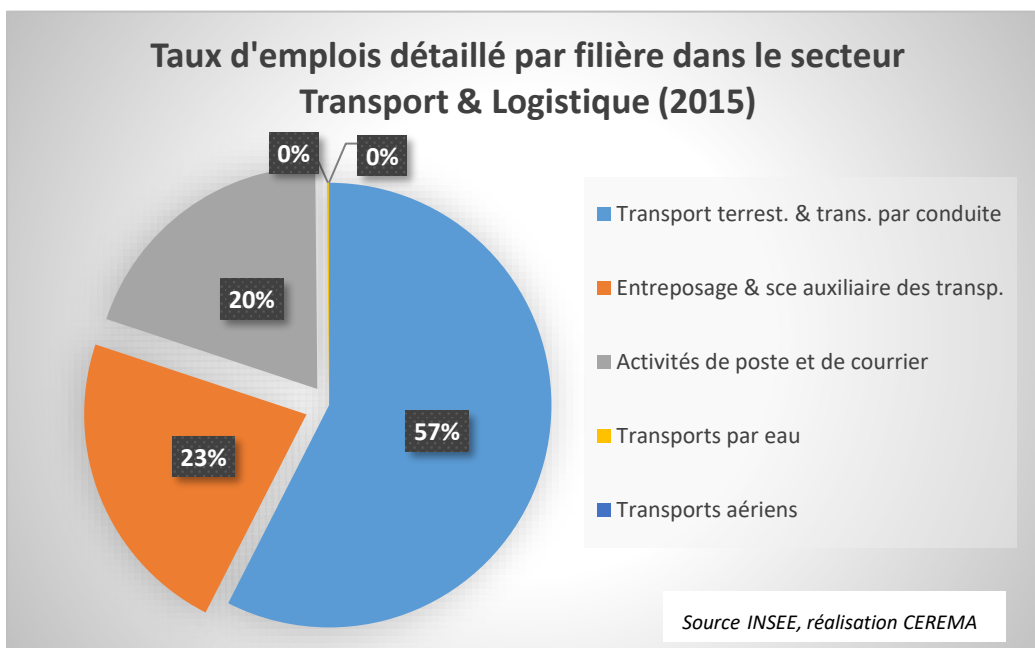
4 629 établissements sont présents dans ce secteur qui emploie 50 000 personnes.



Dijon et Besançon concentrent une part importante des emplois du secteur du transport et de la logistique. D'autres pôles tels Auxerre, Nevers, Belfort, Chalon-sur-Saône et Macon sont des bassins d'emplois pour le secteur. Ces zones sont localisées sur les principaux grands axes routiers et dans la vallée du Rhône.



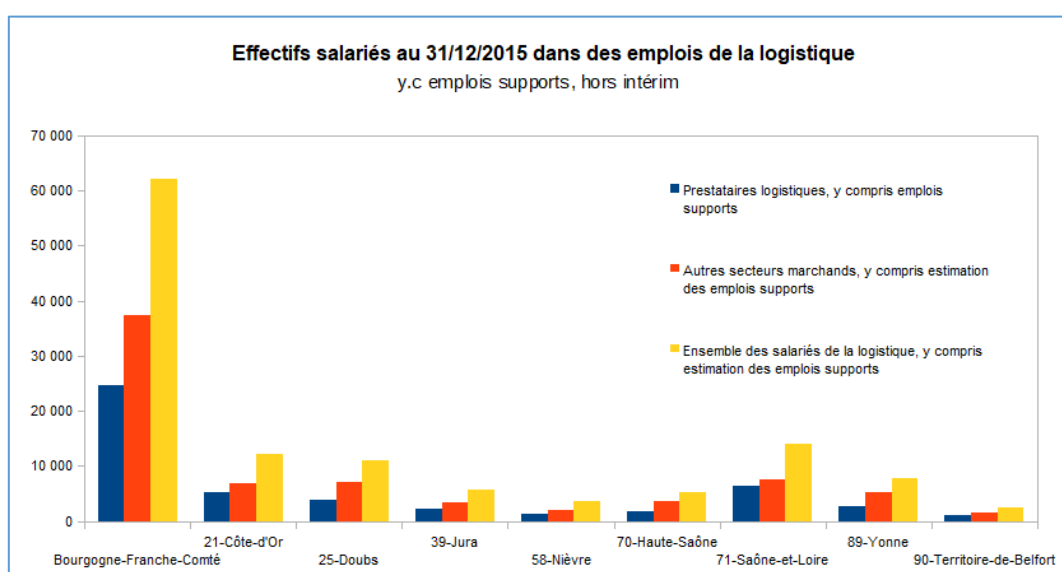
Malgré la présence de grands groupes, notamment de l'automobile autour de Sochaux-Montbéliard, la carte de *Répartition de l'emploi du secteur Transport et Logistique par commune*, montre que cette catégorie d'emplois se fait pour compte propre, hormis sur la commune de Dijon.



La filière transport terrestre de marchandises compte 29 000 salariés au 31/12/2014, elle est essentiellement composée de chauffeurs.

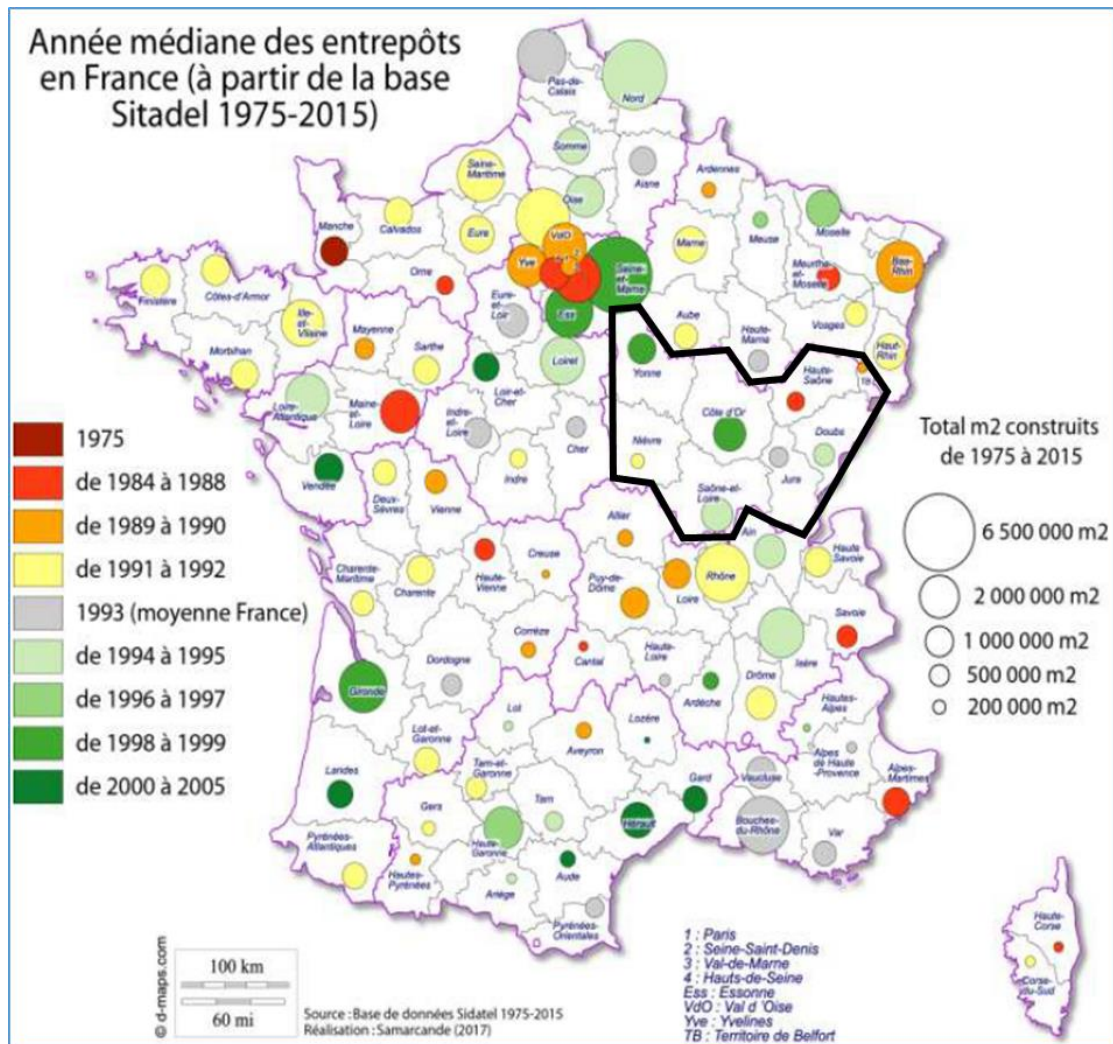
L'activité logistique que nous retrouvons dans la filière *entreposage et service auxiliaire de transport* représente plus de 23% des emplois du secteur dans la région.

Les effectifs salariés (hors intérim et emplois supports) dans les professions de l'entreposage et de la manutention et du transport de marchandises en Bourgogne-Franche-Comté représentent près de 6% de la part totale des emplois régionaux, soit 56 000 emplois.



1.4.2 Le foncier logistique

Une présentation détaillée des infrastructures portuaires régionales doit s'accompagner d'un état des lieux de l'offre logistique et d'entreposage sur le territoire. En effet, la performance d'un projet portuaire dépend largement de son intégration dans une offre logistique globale et multimodale pour l'acheminement et l'entreposage des marchandises.

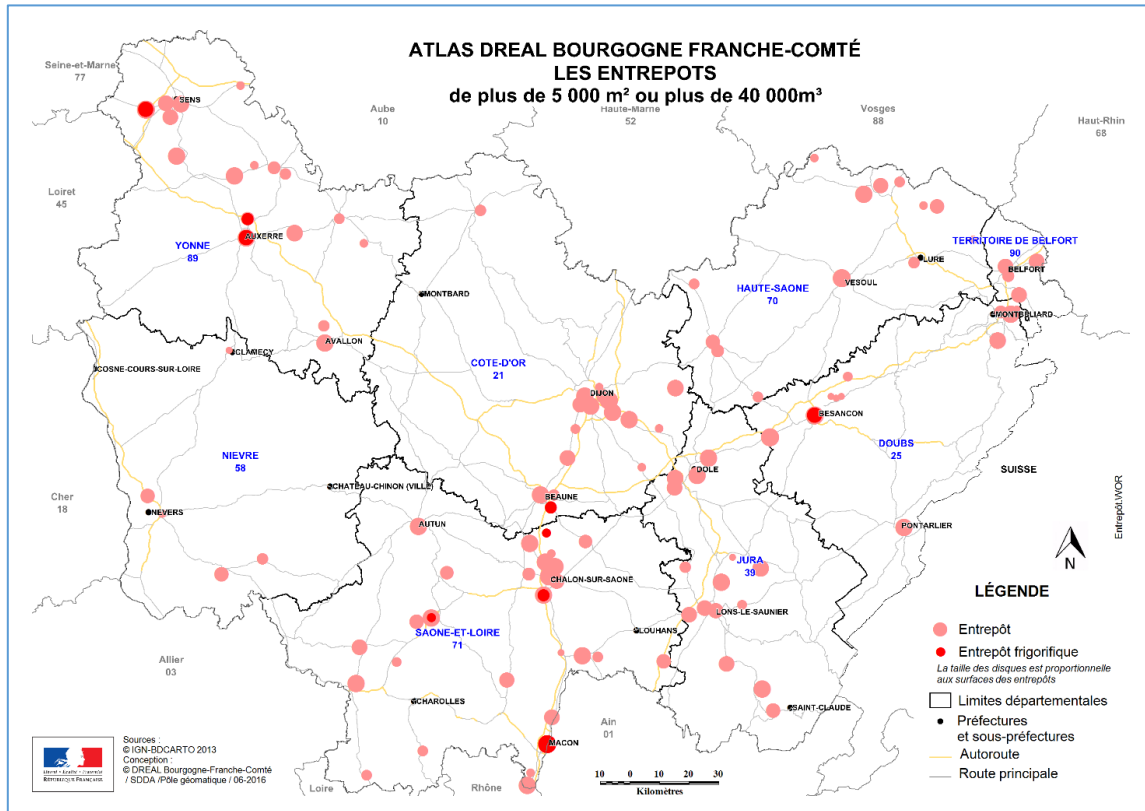


Il existe une disparité dans les années de construction des entrepôts selon les départements.

L'année médiane de construction pour les départements de l'Yonne, Côte-d'Or, Doubs et Saône-et-Loire, est supérieure à 1993 (moyenne française) alors que les entrepôts construits dans les départements du Jura, de la Nièvre, du Territoire de Belfort et surtout de Haute-Saône sont vieillissants.

Les entrepôts sont répartis sur les axes autoroutiers et essentiellement autour des 16 pôles urbains identifiés dans les chapitres précédents et dans la vallée du Rhône.

Localisation des entrepôts

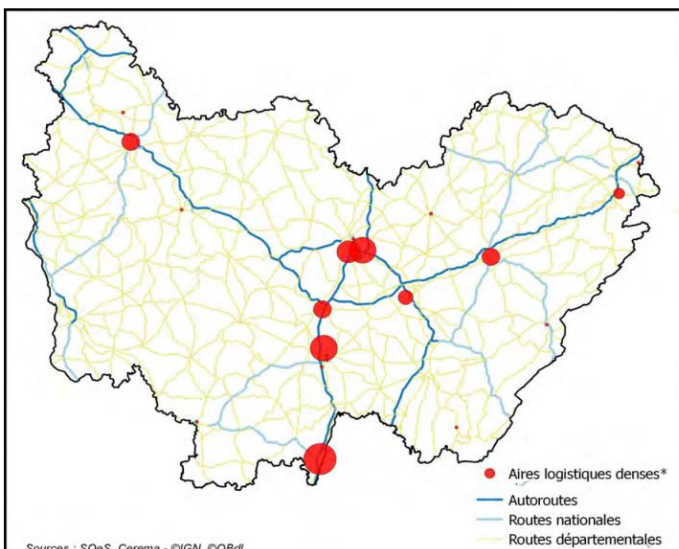


Localisation des aires logistiques denses

Une aire logistique « dense » est un espace dans lequel chaque entrepôt ou une plate-forme logistique (EPL) de plus de 5 000 m² qui le compose est distant de moins de deux kilomètres d'un autre EPL. Chaque aire logistique est composée d'au moins trois EPL de plus de 5 000 m². Un entrepôt ou une plate-forme logistique (EPL), est un espace dédié à l'entreposage, ainsi qu'aux opérations logistiques telles que la préparation de commandes, le conditionnement, la réception ou l'expédition de marchandises. Certains EPL peuvent être à air libre, comme par exemple, des entrepôts de véhicules ou de matériaux de construction. Enfin, un EPL peut aussi être situé dans un établissement dont l'activité principale n'est pas la

logistique : par exemple, un entrepôt qui alimente une usine située sur le même site (définition SOes).

Figure 2.3 : localisation des aires logistiques denses* en Bourgogne-Franche-Comté



* Les pastilles sont proportionnelles au nombre d'entrepôts ou plates-formes logistiques de plus de 5 000 m² localisés dans l'aire logistique.

Sur notre périmètre d'étude, nous retiendrons qu'il y a peu d'aires logistiques denses mais que celles qui existent sont récentes. Elles sont essentiellement sur l'axe Dijon-Mâcon.

S'agissant de la répartition des EPL de plus de 5 000 m² en Bourgogne-Franche-Comté, par activité des sociétés exploitantes, le tableau ci-après montre, très logiquement, que ces EPL sont surtout utilisés par l'industrie manufacturière : 93 EPL avec des surfaces moyennes de 16 000 m². La part de ces EPL exploités par le secteur du transport et la logistique est d'environ 19%, avec une surface moyenne de l'ordre de 16 700 m². Le nombre d'entrepôts est en deçà de ceux dénombrés dans la plupart des régions. Il est du même ordre que ceux dénombrés en Provence-Alpes-Côte-D'azur ou en Bretagne.

	Nombre d'EPL* de plus de 5 000 m ² par secteur d'activité des sociétés exploitantes	Surface moyenne des EPL en m ²
Entreposage	8	16 800
Transport et autres activités logistiques	31	16 700
Entreposage et transport	39	16 700
Industrie manufacturière	93	16 500
Commerce de gros	41	17 000
Commerce de détail	15	20 100
Commerce automobile	6	9 800
Autres	13	12 800
Total	207	16 500

* EPL = Entrepôts et plates-formes logistiques.

Source : SOeS

Les emplois dans les professions de l'entreposage et de la manutention, dans les communes accueillant des aires logistiques denses ne représentent pas plus de 7% des emplois dans les communes concernées.

Numéro de l'aire logistique	Communes concernées par l'aire logistique	Effectifs salariés dans des professions de l'entreposage et de la manutention au 31/12/2014		Poids des professions de l'entreposage et de la manutention dans les communes où est située l'aire logistique (en %)
		Dans les communes où se situe l'aire logistique	Dans des EPL* de plus de 5 000 m ²	
1	Mâcon	800	400	3
2	Crissey, Chalon-sur-Saône, Fragnes, Virey-le-Grand	700	200	3
3	Chevigny-Saint-Sauveur, Fauverney, Quetigny	800	400	7

⁽¹⁾ Pour des raisons de gestion du secret statistique et de qualité, seules les données sur les communes accueillant des aires logistiques denses d'au moins dix EPL de plus de 5 000 m² sont diffusées.

* EPL = Entrepôts et plates-formes logistiques

Source : Insee, estimation SOeS

Dans ses travaux sur la logistique en Bourgogne, Cécilia Cruz - Maître de conférences à l'Université de Bourgogne – explique que la Bourgogne peut être considérée comme étant à la périphérie de Paris et de Lyon. Des entreprises font ainsi le choix d'installer leur logistique dans cette région parce qu'elles bénéficient de *bonnes connexions (autoroutières)*, qu'il existe un bassin de main d'œuvre disponible (conséquence du chômage induit par les pertes d'emplois dans l'industrie), et parce que les collectivités locales établissent des plans d'actions pour installer la logistique dans leur territoire.

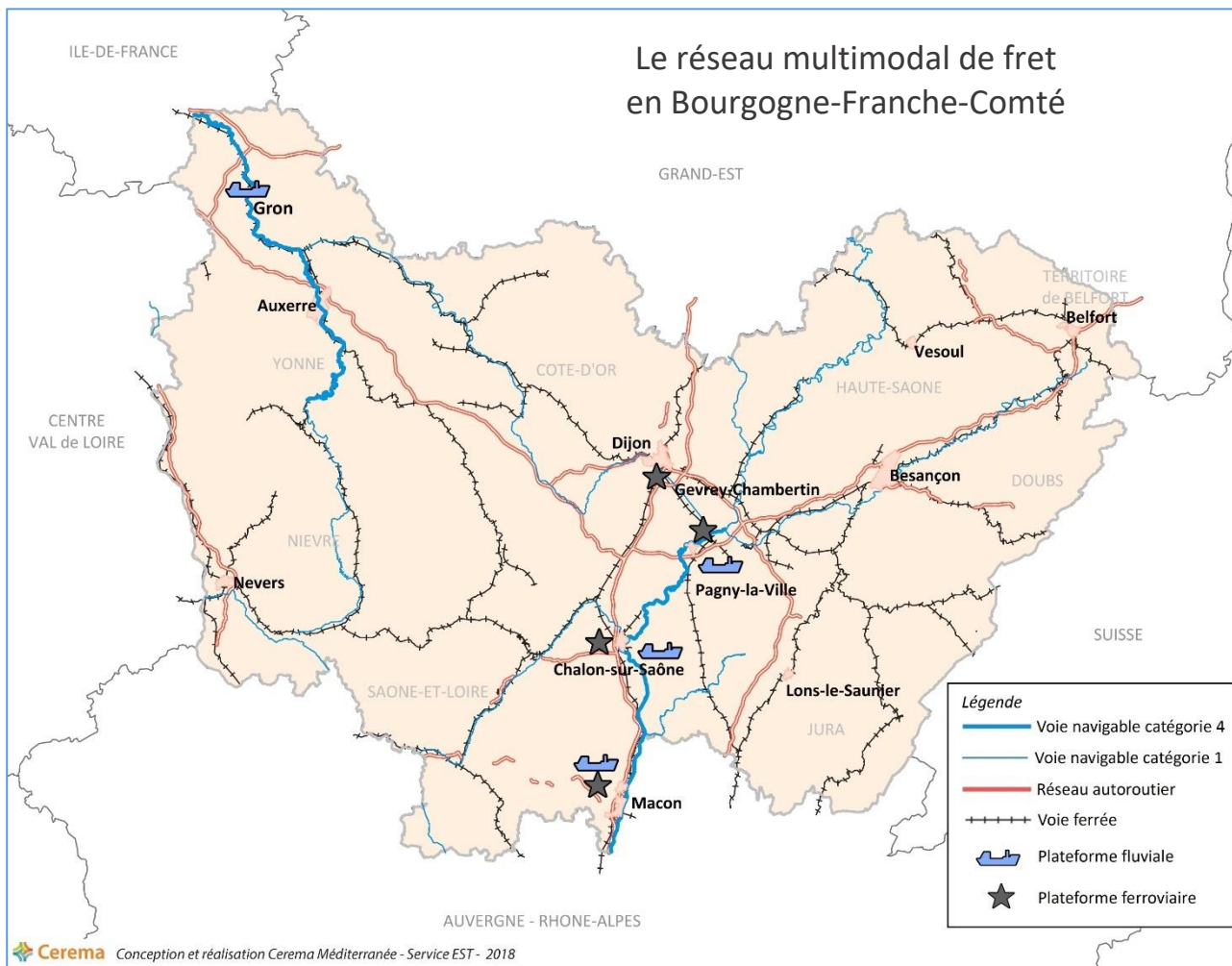
C'est ainsi que plusieurs entreprises ont installé leur plateforme logistique dans la région. Les implantations les plus récentes sont les suivantes :

- 60 000 m² pour FM Logistic (logisticien), à Savigny-sur-Clairis (89), depuis 2017
- 131 000 m² sur la plateforme logistique de PSA Vesoul, pour l'activité de vente de pièces détachées, depuis 2015
- 10 000 m² pour vente-privee.com pour son site dédié à la gastronomie et au vin, à Beaune (21) depuis 2015
- 8 000 m² pour STEF Transport, à Fauverney, dédiés aux produits agroalimentaires, en 2014
- 26 500 m² pour Massa Pneu, à Beaune (21) depuis 2013
- 30 000 m² pour Dachser (logisticien), à Savigny-sur-Clairis (89), depuis 2013 ;
- 12 000 m² pour ID Logistics (logisticien pour le compte de PPG) à Genlis (21), depuis 2013 ;
- 20 000 m² pour Zoo Plus (prestataire logistique Rhenus Logistics) site web dédié à la vente d'aliments et d'accessoires pour animaux domestiques, à Chalon-sur-Saône (71) depuis 2012
- 40 000 m² pour Amazon, site internet de vente d'objets divers, non frigorifiques, à Sevrey (71) depuis 2012

(sources : Supply Chain Magazine, www.lantenne.com, <http://www.faq-logistique.com/index.htm>, www.actu-transport-logistique.fr/L'officiel des transporteurs).

2 Les infrastructures

La région dispose d'infrastructures tout mode confondu. Sa géographie physique, notamment le massif du Morvan, contribue à ce qu'elle soit traversée en diagonale. Les grands axes routiers sont des axes de transit et non des axes conçus pour desservir tout le territoire. Seules les principales voies navigables sont présentées sur la carte ci-dessous.



La région dispose de plateformes trimodales (route, rail, fleuve) à Mâcon, Chalon-sur-Saône, et Pagny.

Gron dispose d'un port créé en 2010 sous l'impulsion de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Yonne, dont l'hinterland est situé le plus au sud du port du Havre. La plateforme de Gevrey-Chambertin au sud de Dijon, terminal bimodal rail-route a repris son activité depuis 2014.

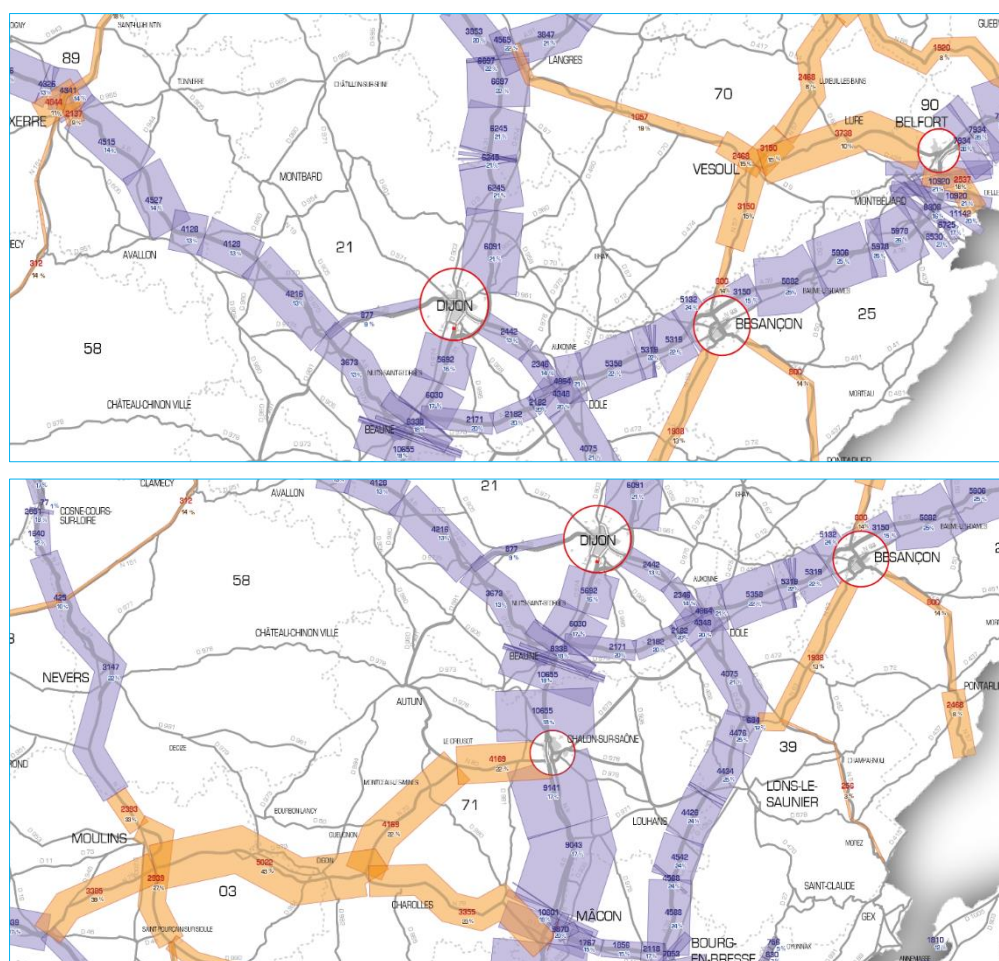
2.1 Le mode routier

La région possède un maillage routier dense constitué pour l'essentiel de routes départementales secondaires. Elle est traversée par des deux autoroutes. Une d'envergure européenne pour desservir l'Espagne et l'Allemagne, une autre d'envergure nationale pour desservir Paris, Lyon et Marseille. Ces autoroutes traversent l'essentiel des grandes villes de la région que sont Dijon, Avallon, Auxerre, Beaune, Chalon-sur-Saône, Besançon, Montbéliard et Belfort. Le seul point noir est l'isolement de Nevers qui, bien que traversé par l'A77, n'est pas connecté aux autres grandes villes de la région. Ce constat peut s'étendre à tout le département de la Nièvre.

Plusieurs études mettent en avant que la région est une zone de transit, à la fois par les poids lourds étrangers dans le cadre d'échanges internationaux, notamment espagnols ; mais aussi par les poids-lourds français pour les échanges nationaux.

Les cartes suivantes, tirées des cartes de trafic du Sétra 2013 (sur la base de données de 2010), mettent en évidence l'importance des trafics Nord-Sud passant par Dijon, et Mâcon. La part des poids-lourds (PL) dans ces trafics varie entre 16 et 25%.

Il est également important dans l'axe est-ouest, sur les autoroutes A6 et A36, avec des parts de PL qui atteignent jusqu'à 27% du trafic.



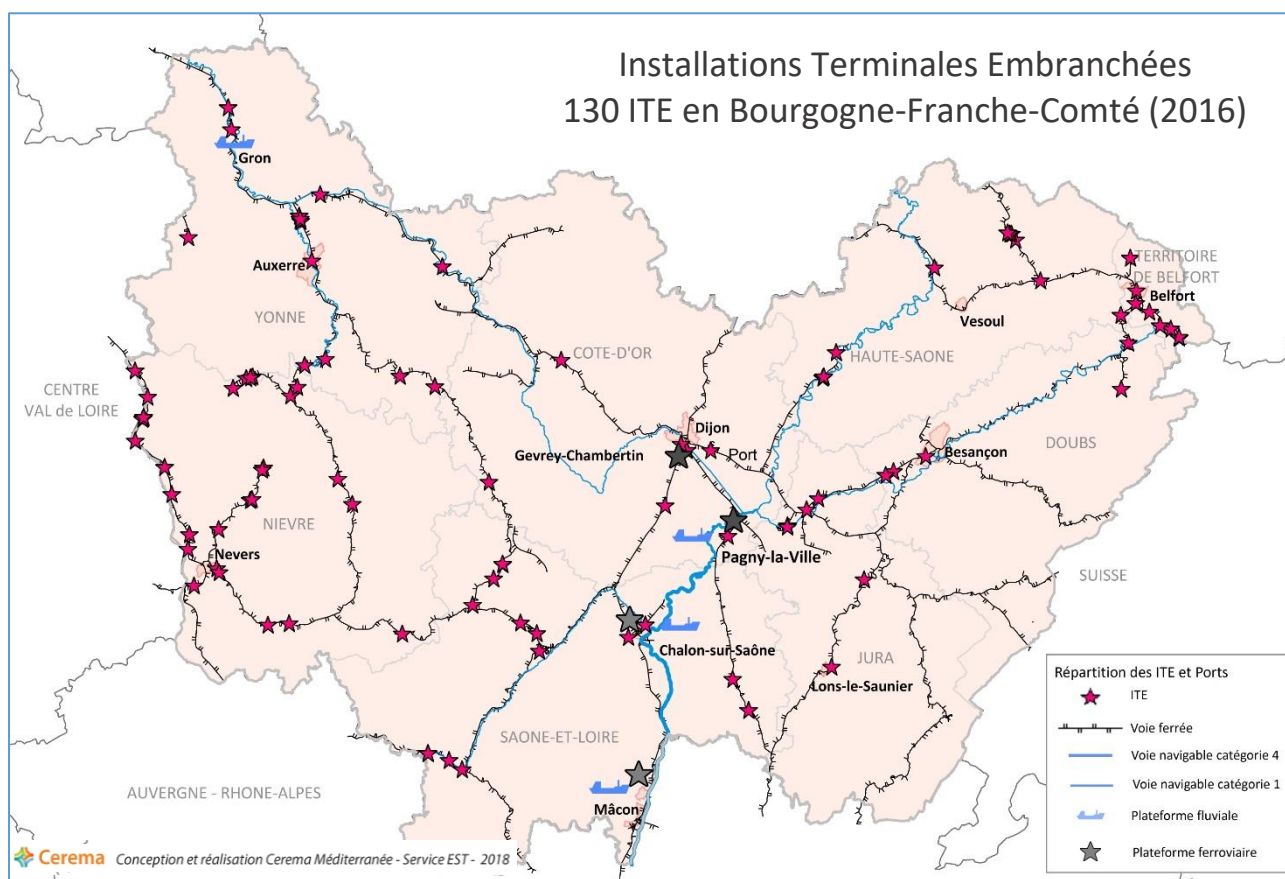
Source Setra 2013

2.2 Le mode ferré

Plusieurs Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OPF) sont en place ou en cours de démarrage dans la région : Ferrivia, Fer Alliance, CFR Morvan⁵. (Source objectif OPF). Les ambitions présentées par ses sociétés, dans leurs documents de communication, indiquent qu'elles veulent établir des liaisons soles vers Marseille-Fos ou encore les ports du range nord.

Installations terminales embranchées

L'importance de l'utilisation du mode ferré se juge par rapport au linéaire de voie ferroviaire qui constitue un prérequis indispensable au développement du fret ferroviaire, aux chantiers de transport combiné rail-route et également aux nombres de points d'entrées que constituent les ITE (Installations Terminales Embranchées). Une Installation Terminale Embranchée est une voie ferrée desservant une entreprise, une usine, un dépôt, une zone industrielle ou portuaire à partir du réseau ferroviaire national afin de permettre le transport de marchandise sans rupture de charge.



En 2016, 130 ITE sont recensées dans la région Bourgogne-Franche-Comté.

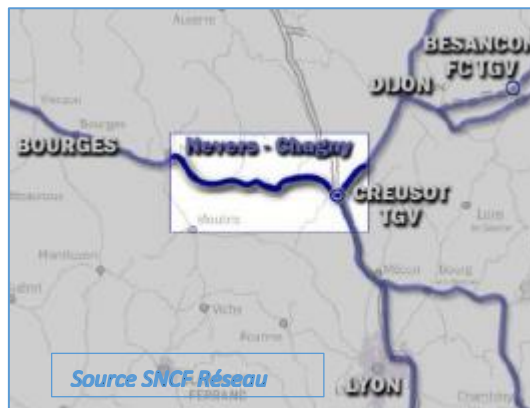
Les ITE se répartissent sur toute la région, chaque département en possède. Leur localisation est à croiser avec celles des grands sites industriels de la région. Une interrogation reste à soulever quant à l'absence d'ITE autour de Mâcon, d'après la base de données SNCF, que nous avons exploitée pour cet état des lieux.

Les différentes plateformes multimodales embranchées proposent des destinations diversifiées. Ainsi, la plate-forme de Gevrey-Chambertin offre des liaisons vers plusieurs grands ports maritimes, tant français (Marseille, Fos, Le Havre) que belges (Zeebrugge, Anvers).

⁵ Bourgogne Fret Service, un OPF, filiale commune entre Europorte France (67 %) et Cérévia (33 %) a disparu au 31 décembre 2017. Ses activités ont été réintégrées au sein d'Europorte France. Source : <http://www.actu-transport-logistique.fr>

Le projet Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) avec la mise au gabarit GB1 de la ligne Nevers-Chagny :

Ce projet est inscrit au Contrat de Plan État-Région Bourgogne 2015-2020. Il prévoit la modernisation de la ligne existante entre Nevers (Nièvre) et Chagny / Corpeau (Saône-et-Loire) et son raccordement à la LGV Paris-Sud-Est en gare du Creusot-Montceau-Montchanin TGV. Il permettra d'améliorer l'offre de transport pour les marchandises et les voyageurs, de renforcer les atouts du ferroviaire et de contribuer au report modal et à la lutte contre le changement climatique.



2.3 Le mode fluvial avec de nombreux ports

2.3.1 La voie fluviale

Le réseau fluvial de la région est un carrefour du réseau fluvial national :

- Connexion Rhin vers la Mer du Nord
- Connexion au Saône – Rhône vers la mer Méditerranée
- Connexion à la Seine vers la Manche

La région possède 4 ports connectés au réseau des voies navigables dédié au fret fluvial :

- Pagny, Chalon-sur-Saône et Mâcon sur la Saône
- Et Gron sur l'Yonne



Source : *Tourisme et transport fluvial*, VNF, 2017

En Bourgogne-Franche-Comté, les voies navigables sont essentiellement des voies à petit gabarit voire à gabarit inférieur. Elles sont composées de plusieurs canaux, dont le canal de Bourgogne, le canal du Rhône au Rhin (qui fait la connexion avec le Rhin), le canal des Vosges (qui fait la connexion avec la rivière Moselle). Ces tronçons sont accessibles aux bateaux de classe I (250 à 400 tonnes). Ces canaux ont surtout une vocation touristique.

Entre Pagny et Mâcon, sur la Saône, le réseau est à grand gabarit et accessible aux bateaux de classe V (1000 à 1500 tonnes)

2.3.2 Le port de Pagny



Le port de Pagny est une plateforme trimodale dont l'aménagement a été décidé en vue du développement et de la valorisation du futur canal à grand gabarit Saône- Rhin. Il est situé à la convergence de grandes infrastructures de transport européennes et à l'extrémité nord de l'axe fluvial Rhône- Saône, sur le Technoport de Pagny sur plus de 150 hectares.

Il se situe en bout de ligne du réseau à grand gabarit.

Il dispose ainsi :

- Surface de 150ha dont 100ha tri-modal et 50 à 100 ha bimodal (20ha de foncier disponible)
- Quai : 8000m²
- Zone de stockage aménagé 35.000m² (zone terre-plein enrobé, et terminal conteneurs)
- 100 m de quai extensibles avec rampe RoRo
- Zone MADT
- Outillage : 1 grue portuaire 45 T, 1 grue hydraulique, 1 chargeur à godet, trémie pour vrac
- Autres : pont bascule mixte routier- ferroviaire
- Site sécurité et clôturé avec vidéo surveillance

Infrastructures et Services :

- 1 terminal privé céréalier trimodal
- 1 entrepôt logistique de 24 000 m² à proximité
- 1 faisceau ferroviaire pour accès au port

La SAS PAGNY TERMINAL, constituée des CCI de Côte d'Or, du Jura, de Saône et Loire et du GPMM, gère et administre la plateforme portuaire multimodale de Pagny. Aujourd'hui, la direction de Pagny Terminal est assurée par la CCI de Saône et Loire, et l'exploitation confiée au service portuaire APROPORT.

(Source : dossier de presse de création de Medlink 2015, site internet APROPORT)

2.3.3 Le port de Chalon-sur-Saône



Le port de Chalon sur Saône, situé sur l'axe Rhône Saône est une plateforme multimodale. Il est implanté au sud de Chalon-sur-Saône, sur les communes d'Epervans et de Saint Marcel. Il est à deux jours maximum par voie fluviale des ports maritimes de Marseille-Fos et Sète, embranché au réseau ferroviaire. Son activité principale concerne l'agroalimentaire, les engrais, les céréales, la chimie, la distribution, les conteneurs et la manutention de colis lourds (dispose d'un poste à colis lourds de 1 000 Tonnes).

Ses principales caractéristiques :

- Port étendu sur 55 ha avec une réserve foncière disponible de 4.9ha
- Longueur de quai : 600 m
- Longueur de voie ferrée gérée embranchement particulier ITE : 11 km
- Stockage : 7 600 m²
- Terre – pleins : 68 000 m², dont 35.000 m² en terminal conteneurs
- Outillage : 1 grue portuaire de 35T, 3 grues hydrauliques de 11T, 3 porte-conteneurs de 45T, 3 chargeurs à godet, chariots élévateurs, bandes transporteuses...
- Autres : 3 locotracteurs dont 1 engin agréé RFN et 1 rail route, 2 ponts bascule routier, 2 remorques porte- conteneurs
- Services spécifiques :
 - Un poste à colis lourds de 1.000 tonnes
 - Le port de Chalon Sud dispose, comme à Mâcon, de l'autorisation de circuler sur le réseau ferré national avec ses propres moyens humains et matériels pour assurer la traction des trains entre la gare de Chalon et le port Sud de Chalon.
- Douane : zone banalisée sous douane en entrepôt et sur terre-plein- Centre de dédouanement à 2 km du Port Sud

(Source : dossier de presse de création de Medlink 2015, site internet APROPORT).

2.3.4 Le port de Macon

Le port de Mâcon est aussi une plateforme multimodale qui s'étend sur 28 ha. Il se trouve à 60 km au nord de Lyon et à 150 km de Genève. Son activité se concentre sur les secteurs de l'agroalimentaire, les produits manufacturés, les conteneurs et le vrac. Le port propose également le stockage de produits à recycler et la manutention de produits métallurgiques. La disponibilité foncière est restreinte.



Ses caractéristiques physiques :

- Longueur de quai : 400 m
- Longueur de voie ferrée gérée : 9 km⁶
- Stockage : 12 400 m²
- Terre – pleins : 48 000m² dont 25 000m² en terminal conteneurs
- Outils de manutention : 1 grue portuaire de 64 T, 2 grues hydrauliques de 11 T, 3 porte-conteneurs de 40 et 45 T, 2 chargeurs à godet, chariots élévateurs, bandes transporteuses.
- Autres : 3 locotracteurs dont 1 engin agréé RFN et 1 rail route, 2 ponts bascule routier, 1 remorque porte-conteneurs
- Douane : zone banalisée sous douane en entrepôt et sur terre-plein. Centre de dédouanement sur le site portuaire
- Services spécifiques : le port de Mâcon dispose de l'autorisation de circuler sur le réseau ferré national avec ses propres moyens humains et matériels pour assurer la traction des trains entre la gare de Mâcon et le port de Mâcon.

(Source : APROPORT)

2.3.5 Le port de Gron

Le port de Gron est sur l'Yonne, qui est connecté à la Seine. Il a été créé en 2010 avec l'appui de la chambre de commerce de l'Yonne.



(Source : Logiyonne)

Il est aujourd'hui exploité par la société Logiyonne.

Le port de GRON est l'hinterland situé le plus au sud du port du Havre et est intégré au réseau HAROPA depuis 2013. La plateforme portuaire d'une superficie totale de 20 000 m² permet aux industriels situés au plein cœur de la Bourgogne, de faciliter leurs imports/exports en liaison fluviale direct avec le port du Havre.

La plateforme est équipée d'un bâtiment logistique de 1 000 m², d'une plateforme RORO et d'engins de manutention gros gabarits.

⁶ Aproport, exploitant de l'exploitation indique la présence d'une ITE sur le site. Cette information n'est pas confirmée par la base de données SNCF. Cette donnée devra être vérifiée.

2.4 Les flux de transport

L'évolution du trafic de marchandises en Bourgogne-Franche-Comté est différente d'un mode à un autre. En 2016, sur la base de l'enquête Transport Routier de Marchandises, l'INSEE indique que le *fret routier présente quelques signaux positifs de reprise*, alors que VNF met en avant une baisse globale de 19% des trafics entre 2015 et 2016. La cause se trouve sans doute dans la nature des marchandises transportées. Ainsi, le fret fluvial a été impacté par la baisse du fret dans l'agroalimentaire (notamment les mauvaises conditions climatiques qui ont impacté la production de céréales).

Les marchandises transportées par la route sont surtout de la marchandise groupée, l'agriculture/agroalimentaire et les minerais.

Les parts modales rail + fleuve, en 2009, sont pour la Bourgogne à 18.6% et encore moins importants pour la Franche-Comté, à savoir 13.3%. Le mode routier est donc largement dominant dans la région.

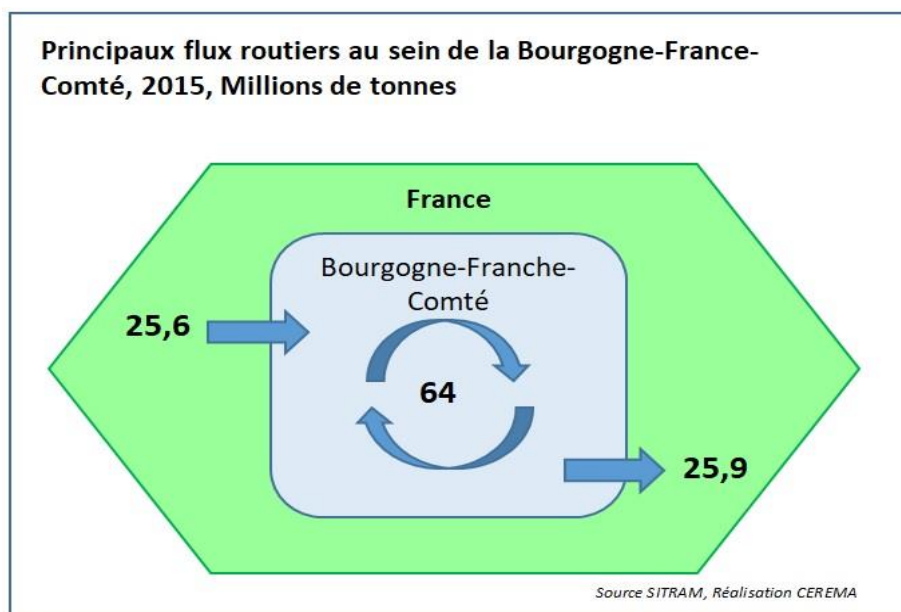
Que les flux routiers soient entrants ou sortants de la région, les transports sont faits sous pavillon français.

	Nombre de trajets en milliers	% France	Tonnage (en milliers)	% France
Chargement dans la région	7 450	5	104 937	5
dont pavillon français	7 168	5	100 522	5
dont pavillon étranger	282	5	4 416	5
Déchargement dans la région	7 497	5	105 371	5
dont pavillon français	7 152	5	99 625	5
dont pavillon étranger	345	5	5 746	5

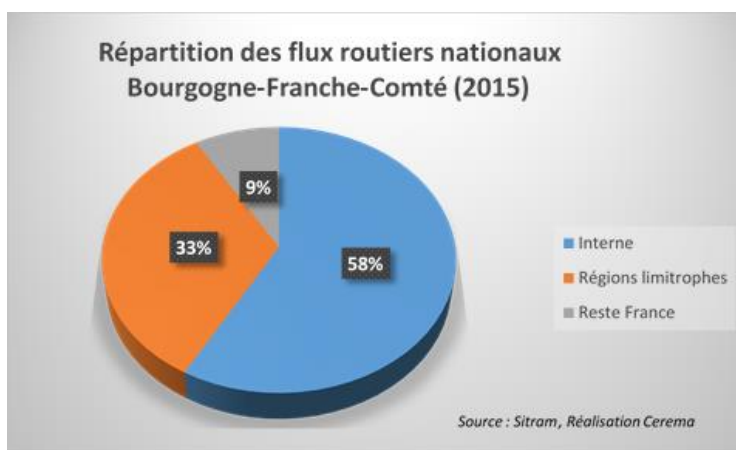
Source : SOeS

2.4.1 Les flux routiers et par voie navigable

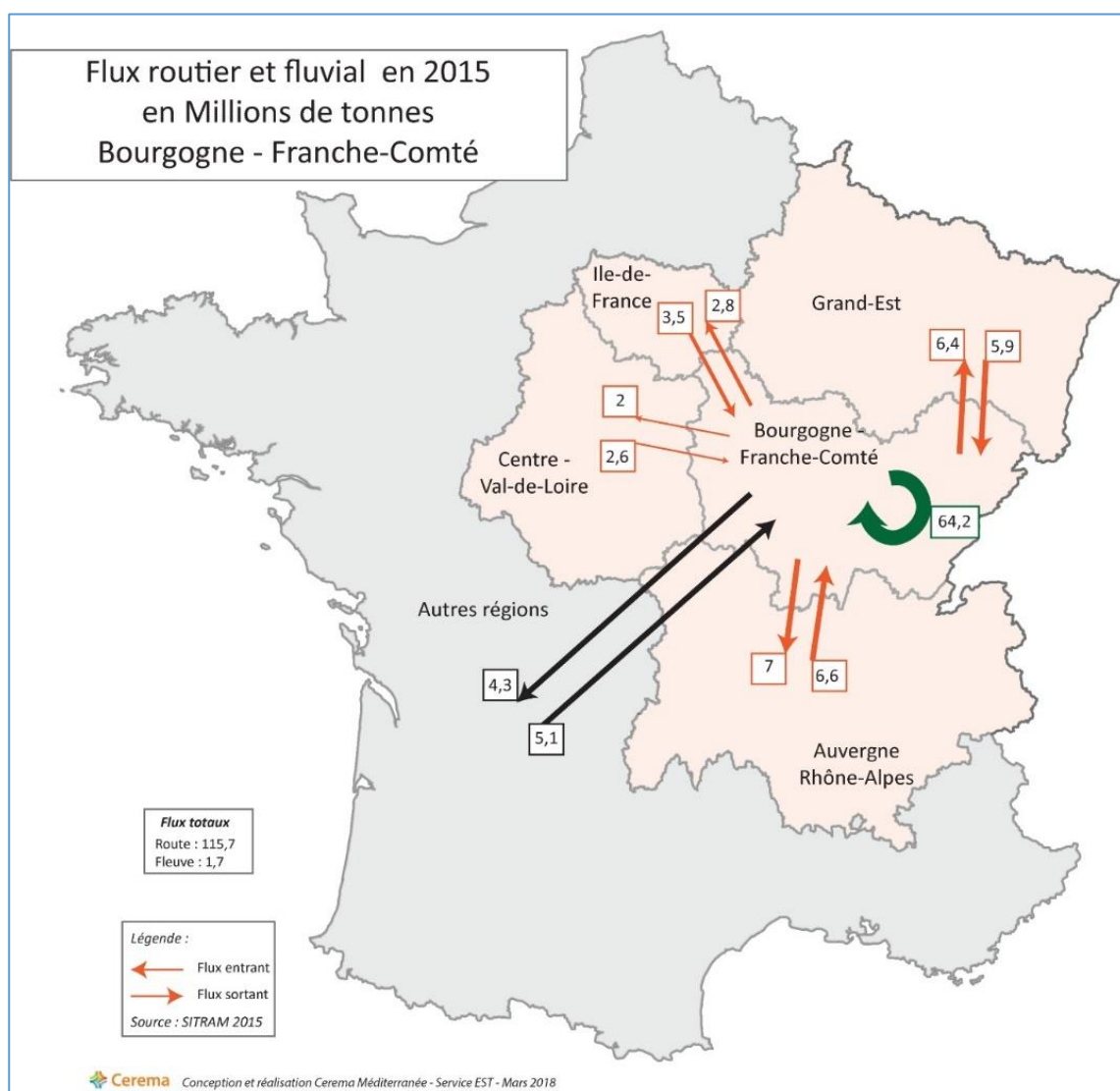
S'agissant des flux routiers, les flux les plus importants sont les flux intra régionaux, évalués à 64 millions de tonnes en 2015. Ils constituent près de 60% des flux de marchandises dans la région. En tonne-km, les flux intra régionaux sont de l'ordre de 3,1 milliards. Ils ont augmenté de 1,7 % entre 2014 et 2016. Les échanges de marchandises avec les autres régions de métropole sont équilibrés autour de 26 millions de tonnes transportées dans les deux sens.



1/3 des flux se font avec les régions limitrophes et 58 % des flux sont internes à la région (à titre de comparaison, 66 % des flux sont internes dans l'ex-région Languedoc-Roussillon)



La répartition plus précise des flux et les tonnages respectifs sont présentés ci-après.



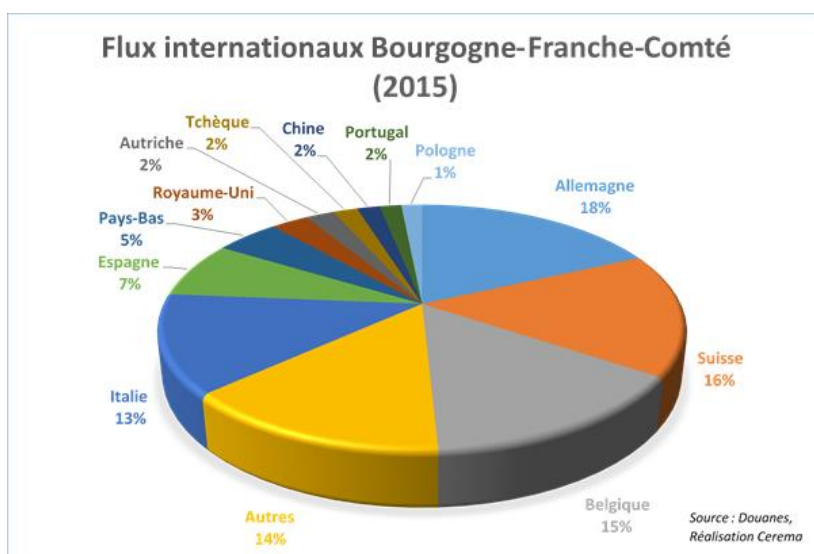
En considérant les flux cumulés par la route et la voie d'eau, les volumes échangés avec l'extérieur restent très en-deçà de ceux qui circulent à l'intérieur de la région. La région échange essentiellement avec les régions limitrophes, mais majoritairement avec le Grand-Est et la région Auvergne-Rhône-Alpes. Les flux entrants et sortant sont globalement équilibrés pour le Grand-Est comme pour l'Auvergne-Rhône-Alpes. Ces échanges confirment les constats faits préalablement de l'influence des régions limitrophes sur la Bourgogne-Franche-Comté.

Le transport de marchandises selon la nature de marchandises (regroupements de divisions de NST 2007, Sitram 2015, milliers de tonnes) montre l'importance du transport de marchandises groupées (catégorie qui comprend le conteneur). Les places suivantes, conformément au constat fait sur le tissu économique de la région, concerne les marchandises liées au secteur de l'agriculture. Les produits d'extraction sont pour partie générés par l'activité minière autour de Montceau-les-Mines et le Creusot.



Les principaux types de marchandises évoqués ci-dessus transitent également par les ports de Pagny, Mâcon et Chalon-sur-Saône, même si l'essentiel des échanges se fait par la route.

Pour les flux internationaux, en 2017, la région possède trois partenaires privilégiés, proches géographiquement, à savoir l'Allemagne (18%), la Suisse (16%) et la Belgique (15%). A eux trois, ils cumulent 49% des flux internationaux. Les volumes échangés sont estimés à 14,4 millions de tonnes, soit près de 11% des flux de la région.



Les flux portuaires (d'après Schéma de bassin Rhône-Saône et données fluviales – VNF)

- Le trafic dominant sur la plateforme multimodale de **Pagny** est celui des produits agricoles et la répartition modale à la faveur du fleuve avec 50% des échanges (en 2008).
- Les trafics sur la plateforme multimodale de **Chalon-sur-Saône** sont de trois types : les granulats, les minéraux et les produits agricoles. Le mode de transport dominant est la route à 54%, toutefois, la part du fleuve n'est pas négligeable avec ses 39% (en 2008).
- Les granulats dominent les échanges sur la plateforme de **Mâcon**, suivis par les produits alimentaires et les denrées alimentaires. La route est le mode le plus utilisé (59%) suivi de la voie d'eau (27%) (en 2008).
-

Port	Embranché fer	Gabarit/Capacité fluviale	Trafics 2016 (tonnes)	Marchandises principales
Mâcon	oui	Barge 2500 T Fluviomaritime : 1500T	388 000	Granulats Produits agricoles Denrées alimentaires
Chalon-sur-Saône (port sud)	oui	Barge 2500 T Fluviomaritime : 1500T	517 000	Granulats Produits agricoles Combustibles/minéraux
Pagny	oui	Barge 2500 T Fluviomaritime : 1500T	248 000	Produits agricoles

Dans l'ensemble, les flux fluviaux à l'échelle de la région ont fortement diminué, notamment du fait de la baisse des volumes de céréales traités pour cause de mauvaises conditions météorologiques.

	Millions de tonnes	Variation 2016/2015
Grand Est	19,5	- 2,7%
Ile-de-France	15,2	- 1,0%
Hauts-de-France	11,5	- 3,6%
Normandie	10,5	1,6%
Auvergne-Rhône-Alpes	3,9	- 2,6%
PACA	3,0	- 7,8%
Bourgogne-Franche-Comté	1,4	- 19,1%
Occitanie	0,4	- 10,7%

(Source : VNF, 2016)

2.4.2 Une économie fluviale régionale faible



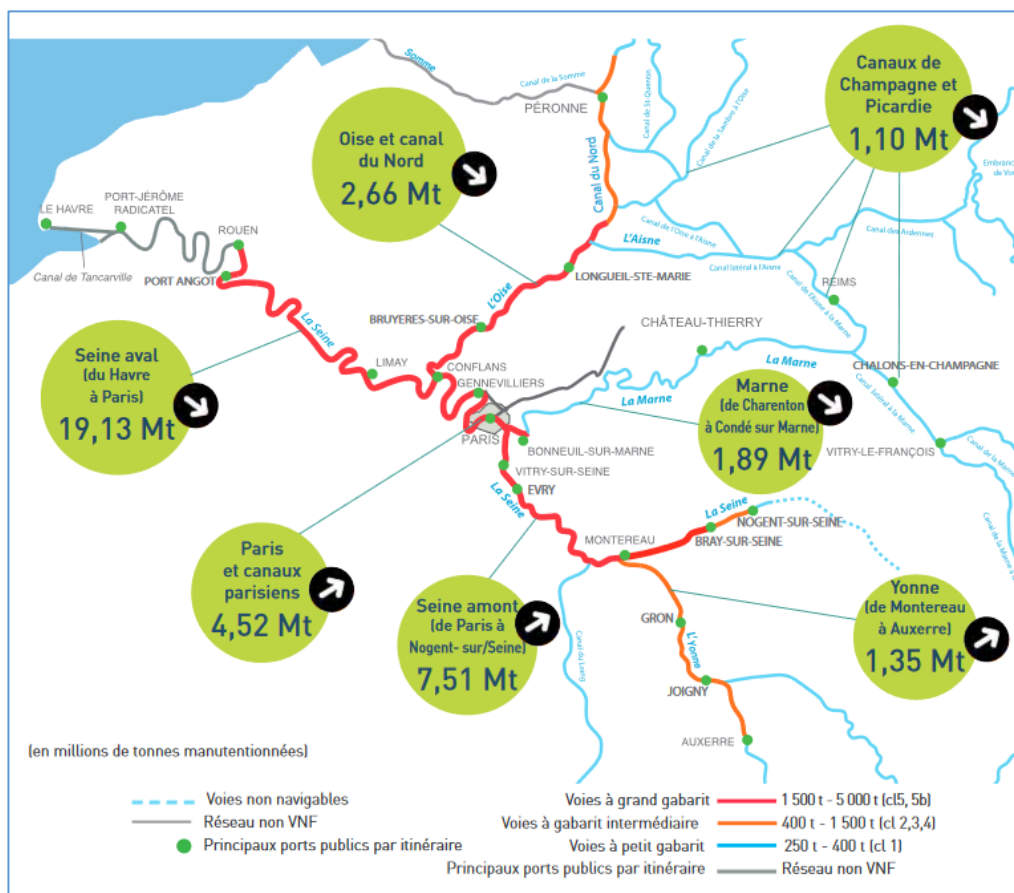
Nous avons identifié la région comme étant au croisement de plusieurs grands fleuves français (Seine, Rhin, Rhône), et par sa liaison forte avec la Saône. Toutefois, une grande partie du réseau, formé de canaux, est à faible gabarit et à vocation plutôt touristique. Comparativement aux flux sur le Rhône entre Chalon-sur-Saône et Marseille, les flux centrés en Saône-et-Loire sont négligeables.

Toutefois, les niveaux de trafic par la voie d'eau sont faibles par rapport à ceux de la route. Evalués en tonnes ou en tonnes-kilomètres, les trafics n'ont pas cessé de diminuer depuis 2011. En 2015, **1,4 millions de tonnes** ont été transportées par la voie d'eau dans la région Bourgogne-Franche-Comté, contre **63 millions par la route**. Le port de Chalon-sur-Saône est le plus actif avec 0,248 millions de tonnes transportées. Les volumes traités y sont du même ordre que ceux traités dans les ports de Sète ou d'Avignon-le-Pontet.

On notera enfin, et ce même si les niveaux sont faibles, qu'il existe une part de fluvio-maritime, dans les ports de Pagny, Mâcon et Chalon. Ces trafics varient entre 350 000 et 600 000 tonnes en 2016.

Une perspective de développement de l'offre fluviale est celle du développement du canal Rhin-Rhône. Ce projet est évoqué dans les documents de planification. Toutefois, la situation des finances publiques et l'incertitude quant à son réel potentiel poussent son éventuelle réalisation à un horizon très lointain. Dans un rapport publié par la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix Marseille Provence, cette infrastructure est présentée comme celle *permettant de libérer la croissance du mode fluvial en étendant son pouvoir d'attraction sur le bassin rhénan et les marchés cibles du port de Marseille Fos que sont notamment la Suisse et l'Allemagne du sud*. Ce projet consisterait en la connexion fluviale des bassins Rhône-Saône et Rhin. Le projet baptisé « SMSR » pour Saône-Moselle/Saône-Rhin, consiste à créer une liaison fluviale à grand gabarit sur 350 km entre la Méditerranée et l'Europe du Nord et Centrale par un canal entre la Saône et la Moselle, d'une part, et la Saône et le Rhin, d'autre part. Il est mentionné dans le Réseau Trans Européens de Transports (RTE-T) au sein du réseau central européen.

Côté bassin de la Seine, le trafic de marchandise sur l'Yonne passant par le port de Gron entre Montereau et Auxerre était de 1,35 Mt en 2017.



Source : chiffres clés du bassin de la Seine, VNF, 2017

3 Gouvernance

Sur l'axe Saône-Rhône, la région Bourgogne-Franche-Comté compte trois ports avec des potentiels de développement plus ou moins importants. Ces potentiels sont à la fois à évaluer en termes de foncier qu'en termes capacitaires au niveau de la voie d'eau.

Des documents de planification tels que le plan Rhône 2005-2025, réédité en 2010, décrivent des ambitions en matière de développement de la part modale du fleuve. Ce plan a été conçu en partenariat avec la région Bourgogne-Franche-Comté de sorte à élargir le périmètre d'application du seul Rhône, à ses « affluents navigués » et leurs ports fluviaux, ainsi qu'aux débouchés maritimes. Le « bassin » de navigation considéré est donc constitué de la Saône à grand gabarit avec ses ports fluviaux entre Saint-Jean-de-Losne (Côte d'Or) et Lyon, ainsi que ses prolongements vers le nord par les canaux au gabarit Freycinet ; [...].

L'ambition de développer l'offre portuaire suppose une coopération forte entre les acteurs de l'aménagement du territoire, les chargeurs/utilisateurs de la voie d'eau, les acteurs consulaires en charge des ports et bien d'autres. Pour atteindre les objectifs fixés, il est important que tous les acteurs s'approprient la question et se sentent impliqués.

Les trois ports de la région sur l'axe sont des entités consulaires de la CCI de Saône-et-Loire et sont gérés par son service portuaire, APROPORT (par le biais de Pagny Terminal dans le cas de Pagny).

Ainsi, cette CCI qui précise exister pour défendre *les intérêts généraux des entreprises, exprime leurs attentes, notamment en direction des pouvoirs publics, et répond à leurs besoins à travers plusieurs missions*, dont l'appui et le conseil aux entreprises de l'industrie, du commerce, l'information et les études économiques sur les territoires et les marchés et l'aménagement du territoire. Dans ce cadre, elle est amenée à proposer ou financer des projets d'infrastructures, d'équipement ou d'offres de services aux entreprises. Elle fait le lien avec les collectivités locales en ce qu'elle leur apporte des conseils pour favoriser le développement économique de leur territoire, à travers des *études territoriales (dans le cadre des PLU et SCOT), des observatoires économiques*, pour motiver le développement de tel ou tel projet. Elle a également pour mission d'aménager et gérer les capacités de transport multimodal de ses trois ports.

Ainsi, la connaissance du territoire, ses liens avec les acteurs économiques et institutionnels locaux font de cette entité, un acteur impliqué et à impliquer dans le développement de l'offre fluviale.

4 Synthèse

La région est caractérisée par son manque de dynamisme démographique. La population de la région est estimée à 2,8 millions d'habitants au 1^{er} janvier 2018, soit environ 4% de la population métropolitaine. Sur les dix dernières années, elle n'a quasiment pas évolué. Quelques grandes aires urbaines comme Dijon, Besançon, Beaune, Mâcon, Pontarlier et Sens sont attractives contrairement aux aires urbaines de Nevers, Le Creusot et Montceau-les-Mines qui perdent emplois et population.

Ce territoire est sous l'influence forte de des régions voisines et la Suisse. Au nord, Sens et Auxerre sont toujours captifs de la région Ile-de-France. La zone Rhin-Rhône (depuis Chalon-sur-Saône jusqu'à de Belfort) est fortement influencée par la région Grand-Est. La zone autour du Val de Saône et de la vallée du Doubs constituée de quelques aires urbaines plus peuplées, parviennent encore à garder leurs emplois. Les Plateaux du Jura sont sous l'influence de la Suisse et de ses emplois plus rémunérateurs. La zone *hyper rurale* autour de Nevers se tourne plutôt vers la région Centre-Val-de-Loire. Et enfin, la zone autour de Mâcon, que l'on peut étendre jusqu'à Dijon, est quant à elle plutôt tournée vers Lyon et ses opportunités économiques.

La région souffre par ailleurs de sa position proche avec les grandes métropoles françaises que sont Paris, Lyon et Strasbourg, et les grandes métropoles étrangères, qui sont Genève/Lausanne et Bâle/Fribourg, qui attirent les activités à forte plus-value.

Le manque de dynamisme démographique et la concentration d'activité moins génératrices de valeur ajoutée font que le PIB régional en volume progresse moins vite qu'au niveau national et que la part du PIB régional en valeur pèse peu dans le PIB national (11^e place sur 13 en 2014).

En 2015, son tissu économique est majoritairement composé de très petites entreprises de moins de 10 salariés, 94 % équivalent à la moyenne nationale. Elle compte 251 000 établissements actifs pour 880 000 emplois.

L'économie locale est surtout marquée par le poids de l'industrie (20% de l'activité totale pour 175 000 emplois en 2015) ce qui est à la fois une force et une faiblesse. Une force en ce qu'elle crée de la richesse pour la région et une faiblesse parce que ce secteur est plus sensible à la conjoncture économique. L'industrie a perdu plus de 37 000 emplois depuis 2007. Les trois filières industrielles les plus génératrices d'emplois sont l'industrie métallurgique, l'agroalimentaire et l'automobile (23 320 emplois).

L'activité transport et logistique, avec 4 630 établissements, emploie 50 000 personnes. Ces établissements sont de taille modeste, avec moins de 9 salariés. Malgré la présence de grands groupes industriels, notamment de l'automobile autour de Sochaux-Montbéliard, la répartition des emplois du secteur transport et logistique dans cette zone est peu visible. De la même manière, mis à part Dijon, il n'existe pas de très grande zone où ce type d'emplois est concentré. Une explication est le fonctionnement des entreprises génératrices de flux en compte propre. L'organisation logistique du territoire fait apparaître peu d'aires logistiques denses mais que celles qui existent sont récentes. Elles sont essentiellement sur l'axe Dijon-Mâcon.

La région possède des infrastructures de qualité pour le fer, la route, la voie d'eau. Elle dispose cependant d'un réseau routier et ferroviaire qui la traverse en diagonale, ce qui facilite le transit mais ne permet pas une mise en réseau de ses aires urbaines.

Même si elle jouit d'un positionnement stratégique avantageux au centre de l'Europe et de la France, pour ce qui concerne aussi bien, les flux Nord-Sud – de l'Europe du Nord vers la Méditerranée, que les flux Est-Ouest – de l'Europe de l'Est vers l'Espagne (un lieu de passage des flux qui relie le Benelux et ses ports à l'Espagne méditerranéenne), elle n'en tire pas de réels avantages. Les flux de marchandises y transitent essentiellement. En effet, les échanges de marchandises les plus importants sont des échanges intra régionaux. On retiendra cependant qu'elle échange également avec les régions voisines, notamment

l'Auvergne-Rhône-Alpes et le Grand-Est mais aussi trois partenaires étrangers privilégiés, l'Allemagne, la Belgique et la Suisse.

Le transport de marchandises selon la nature de marchandises, tout mode confondu, montre l'importance du transport de marchandises groupées (catégorie qui comprend le conteneur), les places suivantes, conformément au constat fait sur le tissu économique de la région, étant occupées par les marchandises liées au secteur de l'agriculture/agroalimentaire, les produits d'extraction sont pour partie générée par l'activité minière autour de Montceau-les-Mines et le Creusot.

Le réseau fluvial de la région est un carrefour du réseau fluvial national marqué par les connexions :

- Rhin vers la Mer du Nord,
- Au Saône – Rhône vers la mer Méditerranée,
- À la Seine vers la Manche ;

La région possède 4 ports connectés au réseau des voies navigables dédié au fret fluvial, ce sont les plateformes multimodales de Pagny, Mâcon, Chalon-sur-Saône et Gron. Toutefois, une grande partie du réseau, formé de canaux, est à faible gabarit. Comparativement aux flux sur le Rhône entre Chalon-sur-Saône et Marseille, les flux centrés en Saône-et-Loire sont négligeables. Sur le bassin Saône-Rhône-Méditerranée, les ports ont des activités diversifiées, avec pour chacun d'eux des activités socles : les produits agricoles à Pagny, les granulats à Mâcon, et les combustibles minéraux, les produits agricoles et les granulats à Chalon-sur-Saône. Malgré ces atouts, l'économie portuaire reste faible. Évalués en tonnes ou en tonnes-kilomètres, les trafics n'ont pas cessé de diminuer depuis 2011. En 2015, 1,4 millions de tonnes ont été transportées par la voie d'eau dans la région Bourgogne-Franche-Comté, contre 64 millions par la route. Le port de Chalon-sur-Saône est le plus actif avec 0,248 millions de tonnes transportées. Ces ports disposent aujourd'hui de potentiel de développement en termes de foncier et capacitaires de la voie d'eau, ce qui constitue des points positifs pour les projets de développement de l'offre fluviale.

5 Source

La localisation périphérique de la logistique (entrepôt) : l'exemple de la Bourgogne, Cécilia Cruz, Université de Bourgogne, 2015

Schéma régional des infrastructures et des transports (S.R.I.T.), Bourgogne, CG Bourgogne, 2007

Guide intermodal marchandises Bourgogne, 2012

Etude des implantations logistiques en Bourgogne, 2012

Rapports Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), emploi et formation en BFC, 2012

Base entrepôt BFC, 2016

Analyse des flux routiers de marchandises en BFC, DREAL BFC, 2016

Rapport d'activités d'Aproport (gestion des plateformes portuaires multimodales de Chalon-sur-Saône et de Mâcon), CCI Saône-et-Loire, 2013

Etude sur la logistique du bois dans le Grand-Est, Xylolink et Forêt logistique conseil pour le compte des ORT du Grand-Est et de la Franche-Comté, 2016

Analyse systémique Bourgogne, AEBK, 2014

Etude du schéma portuaire du bassin Saône-Rhône-Méditerranée, pour le compte de VNF, 2009-2010

L'axe Rhin-Rhône, colonne vertébrale d'une région qui conserve un profil rural et industriel, INSEE, 2016

Bourgogne-Franche-Comté - Bilan économique 2016 L'économie régionale en amélioration, INSEE, 2017

Bourgogne-Franche-Comté - Géographie physique et humaine Organisation du territoire, INSEE, 2016

Bourgogne-Franche-Comté - Géographie physique et humaine - Évolution de la population, INSEE, 2016

Bourgogne-Franche-Comté - Économie - Croissance économique, INSEE, 2016

Bourgogne Franche-Comté : les grands établissements de la sphère productive, INSEE, 2014

La filière forêt-bois : un atout pour la Bourgogne-Franche-Comté porté par les territoires ruraux, INSEE, 2017

Bourgogne-Franche-Comté - L'industrie régionale très convoitée par les groupes étrangers, INSEE, 2017

Bourgogne-Beaujolais-Savoie-Jura : une filière viti-vinicole intégrée qui s'appuie sur plus de 8 700 établissements, 2016

Une répartition de l'activité économique singulière par rapport au reste de la France, <https://jeparticipe.bourgognefranche-comte.fr/comprendre-nouvelle-region/emploi-une-economie-regionale-solide-mais-plus-vulnérable-aux-cycles-de-croissance/une-repartition-de-lactivite-economique-singuliere-par-rapport-au-reste-de-la-france/>

Les chiffres du transport fluvial en 2016, VNF

Cerema Méditerranée - Pôle d'activité – 30 rue Albert Einstein – CS 70499 – 13593 Aix-en-Provence CEDEX 3
Tel : 04 42 24 76 76 – mel : DTerMed@cerema.fr

Siège social : Cité des Mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30
Établissement public – Siret : 130 018 310 00313 - TVA Intracommunautaire : FR 94 130018310 - www.cerema.fr