

La logistique rassemble l'ensemble des activités qui permettent de relier le système productif aux consommateurs. En PACA comme ailleurs, elle intègre le pilotage des flux physiques, informationnels, financiers, qui sont ancrés localement en mobilisant d'une part les professionnels qui conçoivent et exécutent la demande d'échanges économiques et d'autre part les acteurs publics qui portent l'offre en infrastructures et espaces d'accueil des entreprises de ce secteur.

Si la partie la plus visible en est le transport, ce segment de la "supply chain" est assujéti à toute une série de traitements tels que la gestion des stocks, la préparation des commandes, le conditionnement, ..., qui déterminent la performance logistique globale. Aussi, toute analyse sur la circulation des marchandises n'a de sens que si elle intègre les aspects financiers, techniques, environnementaux, qui fondent les choix effectués en termes de modes de transport ou encore de localisation des plates-formes de distribution.

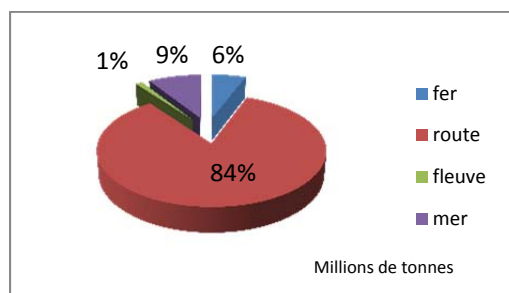
1. Quelques chiffres clés et leur lecture.

Signalons tout d'abord que pour aborder le sujet de la logistique sous l'angle des relations entre flux et territoire, **nous ne prendrons pas en compte les produits pétroliers dans ce qui suit**. En effet et malgré l'importance de ces derniers en région PACA (notamment dans les échanges maritimes), nous considérons d'une part que la logistique s'y rattachant est peu génératrice de valeur ajoutée, ce qui conduit à un impact quasi nul sur la dynamique observée et d'autre part que les investissements de circulation directement liés à ce secteur relèvent essentiellement de choix industriels déconnectés des réalités locales.

Sur ces bases, le transport de marchandises qui s'appuie sur les infrastructures régionales (routes, voies ferrées et navigables, ports maritimes et fluviaux) représente 278 millions de tonnes (valeur 2009) qui se répartissent ainsi :

- **Flux internes à la région** : 137 MT (environ la moitié) acheminés quasi exclusivement (98 %) par la route. A noter dans cet ensemble l'importance des matériaux de construction qui concernent près des 2/3 du total.
- **Flux d'échanges nationaux** (PACA autres régions françaises) : 46 MT dont 22 MT en entrée (81 % route, 13 % fer, 6 % fluvial) et 24 MT en sortie (73 % route, 20 % fer, 7 % fluvial).
- **Flux d'échanges internationaux** (PACA autres pays) : 43 MT dont 26 MT en import (50 % en maritime, le reste presque exclusivement route) et 17 MT en export (70 % en maritime).
- **Flux de transit** (traverse sans arrêt) : 52 MT sur deux axes principaux : 16 MT en Est-Ouest (essentiellement via Vintimille par la route) et 36 MT Nord-Sud (via la vallée du Rhône, flux tangentiel à 90 % par la route).

Le partage modal est donc le suivant :



Ces valeurs montrent que **la route** domine très largement, même si l'on exclut les flux régionaux qui, du fait de leur courte distance, sont orientés logiquement vers ce mode. Elle réalise environ la moitié du "commerce" de PACA et reste très présente y compris dans les échanges qui intéressent de longues distances (Nord France, Europe). Son importance lui confère un rôle majeur en imposant ses standards en termes de qualité de service et de prix. Son dynamisme, ses performances, sa capacité d'adaptation, en font un acteur incontournable aujourd'hui comme demain.

Le maritime, deuxième mode par les volumes transportés est certainement le plus emblématique de la mondialisation. Pourtant, le port de Marseille n'a pas jusqu'à aujourd'hui véritablement pris part à la formidable croissance des échanges qui s'est manifestée au travers du conteneur (près d'un million d'EVP¹, soit environ 2 fois moins que les deux ports voisins de Barcelone ou Gênes), cette unité étant devenue un élément central dans l'organisation des chaînes logistiques avec une multiplication par 10 des mouvements de conteneurs au cours des 20 dernières années.

¹ Equivalent Vingt Pieds

Pour sa part, **le mode ferré** est confronté ici comme de partout en France à une érosion de ses trafics. En l'absence de données fournies par les opérateurs, nous estimons que la baisse a été de l'ordre de 20% ces deux dernières années. L'usage du rail est principalement rattaché au port de Marseille et à sa périphérie, la gare de Fos réalisant environ le tiers de l'ensemble du trafic PACA (flux internes compris). Notons aussi que la région possède 5 chantiers de transport combiné dans un secteur en pleine recomposition.

Enfin, **la voie d'eau** se développe sur le bassin rhodanien (croissance en 2010 de 10 %) avec deux marchés bien définis : l'un en lien avec le maritime (pré ou post acheminement), l'autre sur des trafics domestiques (céréales, engrais, matériaux de construction, ...).

Tous ces flux s'appuient localement sur **des plates-formes logistiques** mises en œuvre par les chargeurs (industriels ou distributeurs) et prestataires de services (transporteurs et logisticiens). Leur localisation, leur spécialisation, leur dimension "marquent" fortement le territoire régional par le bâti et les emplois qui s'y rattachent, sachant que les entreprises s'installent essentiellement en fonction de deux critères :

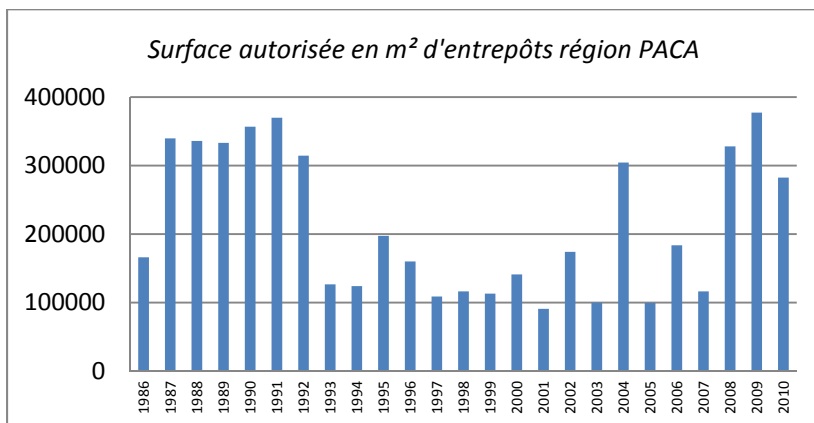
- **le besoin dicté par le marché et les impératifs fonctionnels** ; nous sommes ici dans une approche purement économique qui va déterminer les dimensions de l'équipement et son rayon d'action (approche barycentrique). Ce dernier varie selon le produit (valeur ajoutée plus ou moins forte), le destinataire (mono ou multi-clients), les fréquences de livraisons (espacées ou rapprochées).
- **l'offre d'espace d'accueil** mise en place par la collectivité ; celle-ci s'analyse en fonction des exigences propres à l'activité et du contexte environnemental lié. Les trois principaux éléments pris en considération sont l'accessibilité aux divers modes (les espaces multi-modaux sont demandés afin de sécuriser l'offre), la présence de main d'œuvre (ce thème devient central dans les réflexions qui entourent un nouveau projet), le coût d'investissement (la valeur du foncier étant toujours observée avec soin).

Le parc logistique régional est estimé à environ 60 millions de m² construits sur 1 500 hectares de foncier. Cette offre s'est développée en trois étapes :

Années 80 : la logistique s'impose dans les activités industrielles et surtout commerciales comme un élément majeur de compétitivité, les plates-formes sont conçues pour stocker et transporter (60 m de profondeur, 7m de hauteur). Elles quittent les villes et se polarisent ; Cavailon, la zone Est de l'Étang de Berre sont les points forts. L'Est de la région se désertifie.

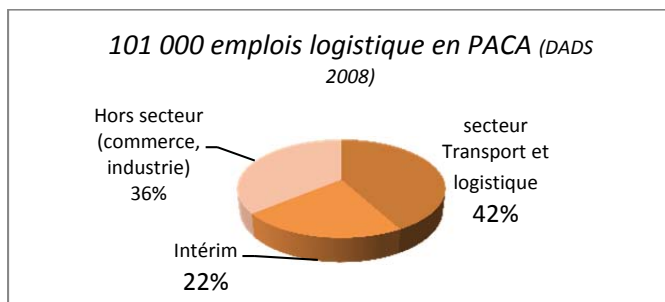
1998/2000 : changement de conception et de réglementation ; il apparaît les plates-formes de « nouvelle génération » toujours plus grandes. Elles se normalisent (cellules 6000m², hauteur 10m) et sont plus technologiques. L'offre foncière devient une clé majeure. Apparition de grandes bases à large rayonnement ; Clésud, Saint-Martin de Crau s'affirment comme pôles logistiques.

Aujourd'hui : le retour vers la ville, le e-commerce, la limitation des stocks, conduisent à des demandes moins importantes (20 000 à 25 000 m²) et plus diffuses qui s'appuient en amont sur des grandes bases de stockage (jusqu'à 100 000 m², voire plus) et à l'aval sur des points relais et plates-formes messagers (500 à 5 000 m²). Le Var, le Vaucluse créent des zones logistiques. Des programmes de restructuration voient le jour.



Ces évolutions se retrouvent dans la représentation des dépôts de permis de construire observés entre 1986 et 2009. Il est à noter que si récemment le nombre de permis déposés (et autorisés) ne diminue pas, ceci est du principalement aux opportunités foncières ; les mises en chantier montrent en effet un net « décrochage » des réalisations en 2008 et 2009 (légère reprise en 2010, non confirmée en 2011).

Les activités logistiques s'exercent dans les transports et dans les plates-formes, mais aussi dans l'industrie et le commerce. L'ensemble intéresse environ 100 000 emplois, soit 8.2% des emplois totaux de la région. Leur répartition est la suivante :



Il est à remarquer la part de l'intérim qui a toujours été importante dans la filière ; elle est liée pour partie aux importantes variations d'activité et à la saisonnalité et pour partie à une recherche de flexibilité maximale. Cette part est régionalement plus de 4 fois supérieure à la moyenne observée dans l'ensemble des secteurs.

2. La crise récente et ses enseignements.

La brutale récession de l'activité économique mondiale en 2008 s'est traduite par une baisse encore plus marquée des flux de marchandises (-28 % au niveau national entre mars et décembre 2008). A la croissance quasi mécanique de ces dernières décennies s'est substituée une rupture qui a jeté un doute sur la possibilité même d'une reprise comme "dans le passé" et a montré que le système dans lequel on évolue est de plus en plus dépendant de son environnement général.

Néanmoins, **la région a été moins affectée** ; ceci se retrouve tant au niveau des emplois que pour les volumes acheminés ("seulement" - 5% en 2008). La relative sous-industrialisation de PACA l'a ainsi préservée des difficultés que d'autres territoires ont plus durement ressenties ; la contrepartie en est que la reprise amorcée en 2010 a ici été plus difficile qu'ailleurs.

Pour mesurer l'impact des perturbations dans les finances et l'économie, à la demande de la DREAL, JONCTION a effectué une série d'entretiens auprès des acteurs locaux de la logistique (institutionnels et professionnels) représentatifs du "système" régional. L'analyse du regard porté par ces derniers montre que la crise a servi de catalyseur ou de frein en rapport avec des évolutions qui persistent dans le temps. **Il n'y a pas eu de changement radical des pratiques**, seulement des ajustements qui pour la plupart, étaient déjà engagés (recherche de réactivité maximale, accroissement du cross-docking, concentration). **Les entreprises ont subi les événements sans véritablement modifier les organisations** de mise en marché des produits.

Ainsi, parmi les filières analysées, on distingue trois groupes qui développent des organisations logistiques différentes et ont des approches variées face aux difficultés vécues :

- **les organisations logistiques pilotées par l'aval** - *les métiers de la distribution* - n'ont pas été affectées par de fortes turbulences. Ce sont des facteurs extérieurs rattachés aux pratiques de vente et aux méthodes de commercialisation qui expliquent les évolutions et leur souhait de se rapprocher du client. Dans ce contexte, la partie est de la région (côte d'azur) souffre d'un manque d'espaces d'accueil de plates-formes ;
- **les organisations logistiques contraintes** tant par l'amont (le produit) que par l'aval (le client) – *les entreprises de la construction, de l'agro-alimentaire* - ont été plus impactées du fait de l'émiettement du secteur et des variations brusques de la demande. De forts déstockages ont caractérisé la période 2009/début 2010 et la fragilité de ces filières a accéléré le processus de concentration et d'industrialisation ;
- **les organisations logistiques pilotées par l'amont** - *la chimie, la métallurgie* - n'ont pas modifié leurs schémas logistiques malgré le fort impact de la crise. Les process industriels définissent les pratiques et les contractions de la demande ont accéléré la centralisation. La logistique en contribuant à la performance globale, a participé aux grandes orientations et spécialisations observées au niveau de la production.

Dans tous les cas, nos interlocuteurs ressentent un accroissement de la compétition inter-entreprises et inter-régions. Dans ce cadre, la performance a tendance à prendre le pas sur tout le reste. Ainsi, alors que le Grenelle de l'Environnement préconise un recours aux modes alternatifs à la route, la fiabilité et le coût de celui-ci continuent à dicter les pratiques (d'autant plus qu'il n'a pas eu une massification de la demande). En fait, si la position logistique de PACA apparaît toujours intéressante à l'échelle du bassin méditerranéen, le sentiment de "finistérisme" est bien présent du fait des grands projets qui se dessinent ailleurs (axe nord-sud qui depuis Gênes rejoint Rotterdam via la Suisse, contournement de PACA pour les relations Espagne-Italie par le projet Lyon-Turin, ...).

Ce risque de marginalisation affiché par les logisticiens et les industriels (agro-alimentaire, chimie) est encore accentué par **la crise sociale** qui depuis de nombreuses années a accompagné le développement portuaire ; plus que les soubresauts économiques dont l'origine est mondiale, l'accent est mis sur les dysfonctionnements locaux qui perturbent les pratiques quotidiennes et limitent les ambitions pour demain.

3. Les besoins futurs et les choix à faire.

Tout exercice de prospective est délicat, notamment dans les périodes soumises à de grandes incertitudes liées au contexte économique et politique. Ceci est particulièrement vrai pour la logistique qui s'ancre sur de larges territoires (bien au-delà de la région) et qui est intimement liée aux systèmes productifs et distributifs. Aussi, pour approcher le futur et fournir des éléments aux décideurs, nous supposons qu'aucune perturbation majeure n'intervienne dans le monde ou la Méditerranée (sans quoi la notion de prospective n'a plus de sens).

Les ruptures prévisibles dans les domaines de l'énergie, du climat, des relations continentales, sont bien évidemment à prendre en compte, mais nous faisons l'hypothèse (ou le pari) d'une gestion publique permettant d'éviter un bouleversement non maîtrisé. Par ailleurs, on soulignera l'importance des inerties dans le domaine de la logistique (durée de "vie" d'un entrepôt, rigidités sociales, poids des habitudes, ...) qui rend illusoire toute volonté de changement brutal des pratiques : les évolutions ne peuvent être que lentes.

Ces préalables posés, la définition des besoins pour les 15 années à venir a été approchée à partir des principaux déterminants suivants :

- les deux principales variables explicatives de l'évolution de la demande sont la croissance **économique** (qui intègre le coût de l'énergie) et **démographique** (supposée s'appliquer sur des populations ayant le même pouvoir d'achat). Nous avons ainsi bâti deux scénarios encadrés au niveau régional par une croissance comprise entre 1,4 % et 2 % annuel et une population dont l'augmentation s'inscrit entre 0,4 et 1 % l'an ;
- les organisations logistiques vont continuer à évoluer selon les principes actuels en vigueur que l'on peut résumer ainsi : pas de modification substantielle dans la **répartition modale** (seul le volontarisme "public" entrainera un changement des comportements), les **évolutions technologiques** apporteront un gain de productivité de l'ordre de 10 % en 10 ans (dans les flux émis comme dans les surfaces logistiques) ;
- la dynamique portuaire (GPMM) est largement indépendante de l'économie régionale ; elle se fonde sur la capacité du port à **attirer les armements** et sur l'aptitude à **massifier les transports terrestres** afin de pouvoir s'inscrire compétitivement face aux ports du nord. Deux scénarios ont été retenus à l'horizon 2025 (2,5 ou 5 millions d'EVP) associés à un acheminement entre 20 et 30 % sur le fer et 10 % sur le fluvial.

Sur ces bases, la construction d'un modèle prévisionnel basé sur des répartitions différenciées selon les relations et les produits montre que la demande en 2025 est caractérisée principalement par :

- une augmentation des flux de transit routier comprise entre + 13 % à + 73 %. Ceci est difficilement acceptable en fourchette haute et impose des mesures notamment pour alléger le secteur Vintimille / Cannes (autoroutes de la mer entre Espagne et Italie, gestion du trafic autoroutier, ...) ;
- une croissance des échanges routiers (hors hydrocarbures) variant entre + 10 % à + 56. Ces valeurs agrègent les besoins internes à la région (explicatifs de la très grande majorité des évolutions) et les flux liés au port ;
- une croissance du trafic ferroviaire qui se fera essentiellement dans la vallée du Rhône en générant de 20 à 39 trains supplémentaires par jour (deux sens avec trains longs), ce qui est admissible si des investissements sont faits en sortie des zones portuaires et si le contournement de Lyon est opérant ;
- un développement de la voie d'eau correspondant à un accroissement de 4 à 6 convois fluviaux sur le Rhône, valeur ne posant a priori pas de problème de capacité.

Parallèlement à cet accroissement des échanges, de **nouveaux besoins en plates-formes logistiques** vont s'exprimer. Ces derniers correspondent au renouvellement du parc existant et au développement de la demande de traitements logistiques. Cette dernière est basée d'une part sur la capacité de la région à s'inscrire comme un territoire apte à diffuser largement les produits (ceci faisant référence à la performance des infrastructures, au savoir-faire des hommes, à la dynamique des entreprises) et d'autre part sur l'ouverture d'espaces d'accueil (l'offre est de nature à "tordre" la demande). Ainsi, selon que l'on considère la logistique comme accompagnant le développement régional (positionnement de suivi) ou comme un levier de celui-ci (positionnement moteur), la demande varie en fonction des hypothèses précédentes (PIB/démographie) dans une **fourchette allant de 550 à 950 hectares de foncier** pour les 15 prochaines années avec une forte demande dans les Alpes-Maritimes et le Var.

L'évolution d'une économie industrielle vers une économie de flux nécessite plus que jamais une attention des pouvoirs publics sur la logistique. La région PACA a de nombreux atouts pour que cette activité de services participe à son rayonnement sans altérer la qualité de vie qui en fait sa richesse ; cela nécessite une planification des investissements en infrastructures, en zones d'accueil, en formation.

Daniel Boudouin. Directeur de JONCTION, membre du CRET-LOG.