

# PLATEFORMES LOGISTIQUES : NOUVEAUX ENJEUX

## 3<sup>e</sup> Journée Régionale de la Logistique

Les Arcs sur Argens, mardi 4 octobre 2011



Plateforme logistique réalisée par GSE pour ProLogis à Moissy-Cramayel (77) - France. Architecte : Cabinet Daniel HULAK

## Table ronde 3 : Une intégration repensée dans le territoire

### Des besoins en foncier qui évoluent mais vont rester soutenus

#### L'offre logistique régionale s'est développée en trois étapes

En 2009, le parc logistique régional est estimé à 700 ha (7 millions de m<sup>2</sup>) de bâti pour 1600 ha de foncier avec un taux de disponibilité de 5 % ; 49 % du parc est localisé dans les Bouches du Rhône<sup>1</sup>.

Appelée à rester soutenue, la demande de foncier pour des équipements logistiques s'oriente vers la proximité.

**La Région PACA a amorcé depuis plusieurs années sa transition vers une économie de flux. Cette mutation doit s'accompagner d'un réel engagement des pouvoirs publics sur les questions de logistique.** Le territoire régional dispose de nombreux atouts pour que cette activité de services participe à son rayonnement sans altérer sa qualité de vie. Cela suppose une planification concertée à minima à l'échelle régionale, dans l'idéal interrégionale, des investissements en infrastructures, en zones d'accueil et en formation.

- **Années 80** : les plateformes, conçues pour le stockage et le transport, quittent les villes et se polarisent ; Cavaillon, la zone de l'Étang de Berre sont les points forts. L'Est de la région se désertifie.

- **1998/2000** : l'offre foncière devient une clé majeure avec l'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 m<sup>2</sup>) et plus diffuses qui s'appuient en amont sur des grandes bases de stockage et à l'aval sur des points relais et plates-formes messagers (500 à 5.000 m<sup>2</sup>). Le Var (Parc Logistique des Bréguières), le Vaucluse (Zone du Plan à Entraigues) créent des zones logistiques. Des programmes de restructuration voient le jour.

- **Dans le futur** : selon la part, souhaitée et atteinte, de l'activité logistique dans la Valeur Ajoutée régionale, est anticipé un besoin de 550 à 950 hectares de foncier pour les 15 prochaines années, avec dans tous les cas une forte demande dans les Alpes-Maritimes et le Vaucluse<sup>2</sup>.

#### De nouvelles pratiques commerciales qui impactent les organisations logistiques

L'outil commercial est en pleine mutation. La grande distribution réinvestit les centres-villes au travers de formats de magasins de « proximité », le e-commerce en pleine expansion bouleverse les schémas de desserte urbaine traditionnels (livraison à domicile, points relais, lieu de travail). Selon la nature et la quantité des produits commandés, ces livraisons s'effectuent depuis des plateformes régionales, depuis des plateformes de préparation de commandes implantées près des grandes villes, ou depuis des points de vente faisant office de « zone de picking » (prélèvement).



Plateforme logistique réalisée par GSE pour Id Logistics/Alinée à Brébières (62) - France. Architecte : AGECCA FAIRHURSTS - Illustration GSE

1,2 Source : Etude DREAL PACA/JONCTION - 2011 : Analyse prospective des trafics de marchandises en PACA

Les exigences de livraison de ces nouveaux destinataires urbains impactent les amplitudes de travail des plateformes logistiques classiques : plus étendues à l'échelle d'une journée, elles requièrent des moyens supplémentaires. Ces exigences conduisent à mettre en place des espaces logistiques (points relais, dépôts, sas) au plus proche des zones à desservir.

**Plusieurs enjeux sont associés à la performance de la logistique urbaine, qui concernent autant les acteurs publics que privés : retrouver de la proximité, repenser les accès, favoriser la mixité, l'intermodalité.**

Mais pour que ce retour en ville soit effectif, il faut pouvoir disposer d'espaces libres ou libérables... La principale difficulté à surmonter dans le montage de ces projets consiste à trouver des lieux d'accueil (friches urbaines, ferroviaires ou portuaires) dans l'idéal multimodaux, à un prix admissible pour les logisticiens et à obtenir l'acceptabilité des riverains.

## Un usage cohérent et raisonné du territoire régional pour capter de la valeur ajoutée

### Un nécessaire compromis à trouver entre densification et diffusion spatiale des sites logistiques

Bien que nécessaires à certaines filières (la grande distribution spécialisée en particulier), les grandes zones logistiques de 90 à 100 ha ont montré leurs limites, notamment sur le plan social avec les difficultés que l'on connaît désormais à mobiliser et accueillir des moyens humains à la hauteur de la demande de ces grands ensembles logistiques implantés à l'écart des agglomérations, et donc des grands bassins d'emplois pourvoyeurs de main d'œuvre.

Il convient désormais de trouver un compromis entre densification et diffusion spatiale des sites logistiques régionaux. La densification spatiale renvoie à l'aménagement de zones multi-utilisateurs (2 à 3 par zone) d'une superficie de 25 à 30 ha favorisant la mutualisation des infrastructures d'accès et des services communs ainsi que la massification, donc le report modal. La diffusion spatiale va, à l'inverse, privilégier l'aménagement de zones souvent mono-utilisateur d'une superficie de 8 à 10 ha impliquant la duplication des accès et des services tout en limitant la possibilité de massification, donc de report modal.

**Le foncier est un élément majeur dans l'organisation des chaînes logistiques.** Le Supply Chain Management regroupe une succession d'opérations cinétiques (transport et manutention) et statiques (au sein des entrepôts et plateformes logistiques). **Ce sont les phases d'immobilité relative dans le processus global qui créent de la valeur ajoutée**, d'où l'enjeu, tant pour les entreprises que pour les territoires, rattaché à la localisation et à la performance des sites logistiques. Un pilotage public, s'appuyant sur l'expertise privée via une gestion coordonnée de l'aménagement de zones d'activités à l'échelle régionale, est le garant d'une consommation d'espace maîtrisée.

### Vers une gouvernance « durable » des zones logistiques de nouvelle génération ?



Plateforme logistique réalisée par GSE pour ProLogis à Alcalá - Espagne  
Architecte : INGENIERIA TORRELLA - Illustration GSE

En matière d'aménagement de zones d'activités, on constate souvent de la part des acteurs publics un manque de connaissance et d'expertise du marché et de ses attentes, ce qui au demeurant est assez légitime. Par contre, on déplore également sur ces sujets un manque de vision stratégique (traitement des demandes d'implantation au coup par coup), de consensus, de coopération entre ces mêmes acteurs publics ce qui, pour le coup, devient moins légitime et se traduit généralement par :

- un immobilisme face à des arbitrages territoriaux à faire sur des projets d'implantation d'équipements logistiques ou d'intermodalité ;

- une concurrence improductive (sur le prix et l'ouverture de foncier) entre EPCI, départements ou encore entre des équipements existants au sein d'un même territoire ;

- un attentisme vis-à-vis du report modal (documents d'aménagement, investissements, incitations), ce qui a pour effet de fragiliser l'opinion que se forment les acteurs privés vis-à-vis d'un territoire et de retarder, voire d'abandonner, leurs projets de s'y implanter.

Pour pallier ces défaillances, de nouveaux outils ont fait leur apparition dans l'aménagement du territoire, les contrats de concession en partenariat Public-Privé appliqués aux zones logistiques. Les aménageurs privés apportent leur expertise et leur connaissance des marchés, investissent et donc, prennent le risque commercial et financier rattaché à l'opération. Les collectivités et services de l'Etat suivent le travail du concédant, lui assurent le « déblocage » du foncier nécessaire pour mener à bien l'opération, investissent lorsque cela est nécessaire dans l'aménagement des accès (routiers, ferroviaires) et contrôlent l'application du plan d'aménagement. L'intérêt de tels partenariats réside dans la capacité du concédant à adapter en permanence le programme immobilier et à le gérer dans le temps. Il va rechercher le meilleur compromis dans la mixité des activités à installer sur site (« petite » et « grande » logistique, tertiaire, industrie, ...) et la réalisation d'économies d'échelle en mutualisant en amont du projet les services rendus aux occupants.



Lyon - Terminal

## La performance des modes ferroviaire et fluvial, une obligation sous conditions

Sous l'impulsion des défis du développement durable, les acteurs du transport, dont les ports, sont tous engagés aujourd'hui dans une course aux solutions « vertes », anticipant les pressions croissantes des politiques publiques (permis d'émissions ou taxes à venir). Les Supply Chain favorisant l'intermodalité des transports participent de ce mouvement.

### Désir de massification et réalités de terrain

L'intermodalité en matière de transport de fret ne peut s'envisager sans qu'il y ait eu au préalable une action conduisant la massification des flux. Or, cette propension à massifier les flux suppose d'une part des filières dont la taille du marché assure une volumétrie et une régularité de trafics suffisantes, et d'autre part des sites de consolidation en capacité de répondre techniquement à ces besoins renouvelés. Ainsi, le développement du transport combiné rail-route passera-t-il par une amélioration de sa productivité en jouant notamment sur les performances de ses trains. L'allongement des trains impactera les chantiers multi-techniques les plus anciens (voies sous portiques de 350 à 400m).

De même, les méga porte-conteneurs attendus à Fos induisent des besoins en terminaux maritimes modernisés et la mise à niveau de moyens de transports terrestres « lourds » (fer, fluvial) en capacité de participer à l'évacuation de ces trafics dans l'hinterland.

La mixité des techniques ferroviaires (former un train en associant des wagons de conteneurs maritimes, de caisses mobiles, de remorques routières) contribuera à l'atteinte de cet objectif de massification. Cela suppose une volonté de coopération entre les opérateurs et les chargeurs. Encore limitée aujourd'hui, elle devrait cependant être favorisée par la mise en place de gestionnaires uniques de chantiers multi-techniques.

## Une multimodalité qui participe à la polarisation des plateformes logistiques



Fos - Distriport

Les interfaces multimodales participent à la performance des zones logistiques : disposer d'une alternative modale rassure en effet les chargeurs quant à leur capacité à fiabiliser leurs trafics. Du point de vue des opérateurs, la performance des transports intermodaux tient en grand partie à la faible distance des parcours de pré- et post-acheminements routiers, ils privilégieront donc leur installation au plus près de leurs clients, au cœur de leur marché.

Disposant d'une forte attractivité, le bassin de consommation d'Aix-Marseille et le bassin de production du secteur Etang de

Berre/Lavera/Fos polarisent « naturellement » les interfaces modales de PACA au premier rang desquelles le GPMM. Notons aussi que la région possède 5 chantiers de transport combiné (Clesud, Fos, Mourepiane, Le Canet, Avignon) dans un secteur en pleine recomposition. Il n'y en a pas d'autre en Région PACA.

La voie d'eau se développe sur le bassin rhodanien (croissance en 2010 de 10 % depuis les ports de Fos, d'Arles et du Pontet) avec deux marchés bien définis : l'un en lien avec le maritime (pré- ou post-acheminements), l'autre sur des trafics domestiques (céréales, engrais, matériaux de construction, ...).

La performance des chaînes de transport intermodales doit s'envisager au travers de schémas d'organisation qui dépassent largement les frontières régionales. Ainsi, la qualité des infrastructures de la Vallée du Rhône s'agissant des réseaux ferroviaires (liaisons entre le port de Fos et le triage de Miramas, et au-delà les nœuds ferroviaires lyonnais et nîmois) et fluviaux (passage aux écluses, tirants d'air et d'eau, triangle de navigation) y contribuent largement ; on peut même les considérer comme un pré-requis.

### Notes