

Quelques données introductives

La logistique est une technique de gestion des flux permettant de relier production et consommation

- ⇒ Représente en moyenne 12 % du coût d'un produit
- ⇒ Montant qui se partage à part environ égale entre transport et traitement

La logistique c'est bien plus que du transport !

Le transport correspond en moyenne à 5% du coût du produit

En PACA La logistique représente 10 % du total des emplois
250 000 m² d'entrepôts (plates-formes) sont construits chaque année

C'est une clé de la dynamique économique

Son fonctionnement est lié à l'aménagement du territoire

Mutations et tendances

Concentration de la production/distribution
Besoin de toujours plus de réactivité
Accentuation de la concurrence
Performance des systèmes de transport



Création de grandes bases qui articulent les échanges

30 plates-formes > 10 000 m² en 5 ans en PACA
Les 3/4 se situent en débouché de la vallée du Rhône

Un phénomène de **polarisation** très présent
aux mêmes problèmes correspondent les mêmes solutions

Il apparaît des territoires qui pilotent et d'autres qui sont rattachés

Le paysage existant

Les investissements logistiques régionaux sont très majoritairement (+ de 80%) liés à la distribution

Le rayonnement des bases est essentiellement français (méditerranée)

L'intégration complète des systèmes communautaires demandera du temps (15 ans ?)

Aujourd'hui, seule la logistique liée à la production est transfrontalière

La région PACA présente de nombreux atouts pour attirer des investissements logistiques : au centre du bassin méditerranéen, présence d'espaces disponibles (ce qui n'est pas le cas chez nos voisins immédiats), disponibilité de tous les modes de transport

Les flux de marchandises

Ils sont une conséquence de l'organisation logistique "le transport est assujéti à la gestion de la mise en marché des produits"

Diverses représentations qui ont des effets sur le territoire très différents

Les flux en transit (répondent au "devoir" du territoire)



Les bénéfices apportés sont quasiment nuls

Les flux "traités" localement (nécessité de les accueillir)

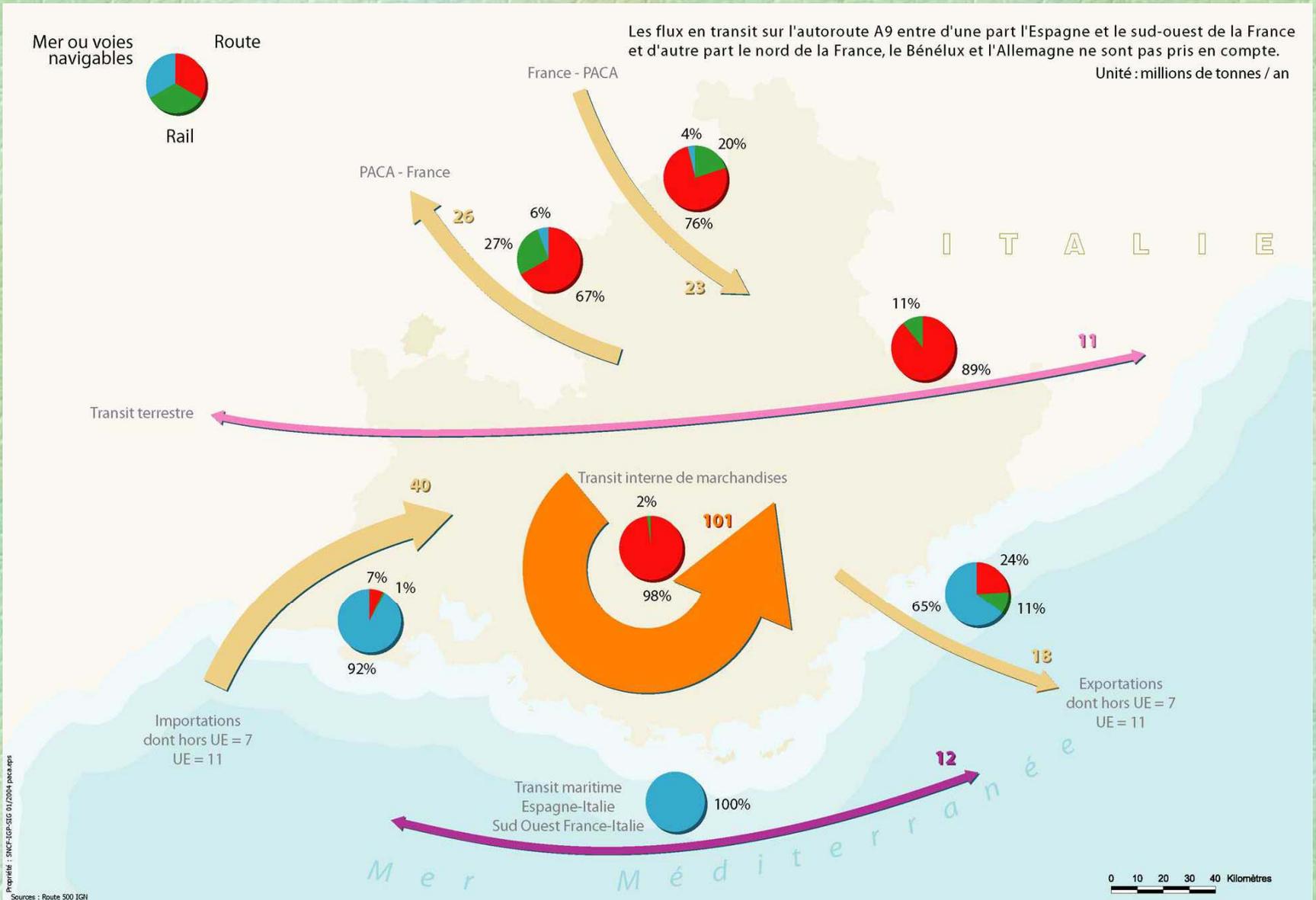


Créateurs de valeur ajoutée
Permissifs pour l'économie

La volonté de se positionner comme un point d'articulation (port, aéroport, zones logistiques) dépend de la capacité à

- *se positionner sur les grands courants d'échange terrestres*
- *massifier les flux (notamment par le fer)*

Les flux de marchandises



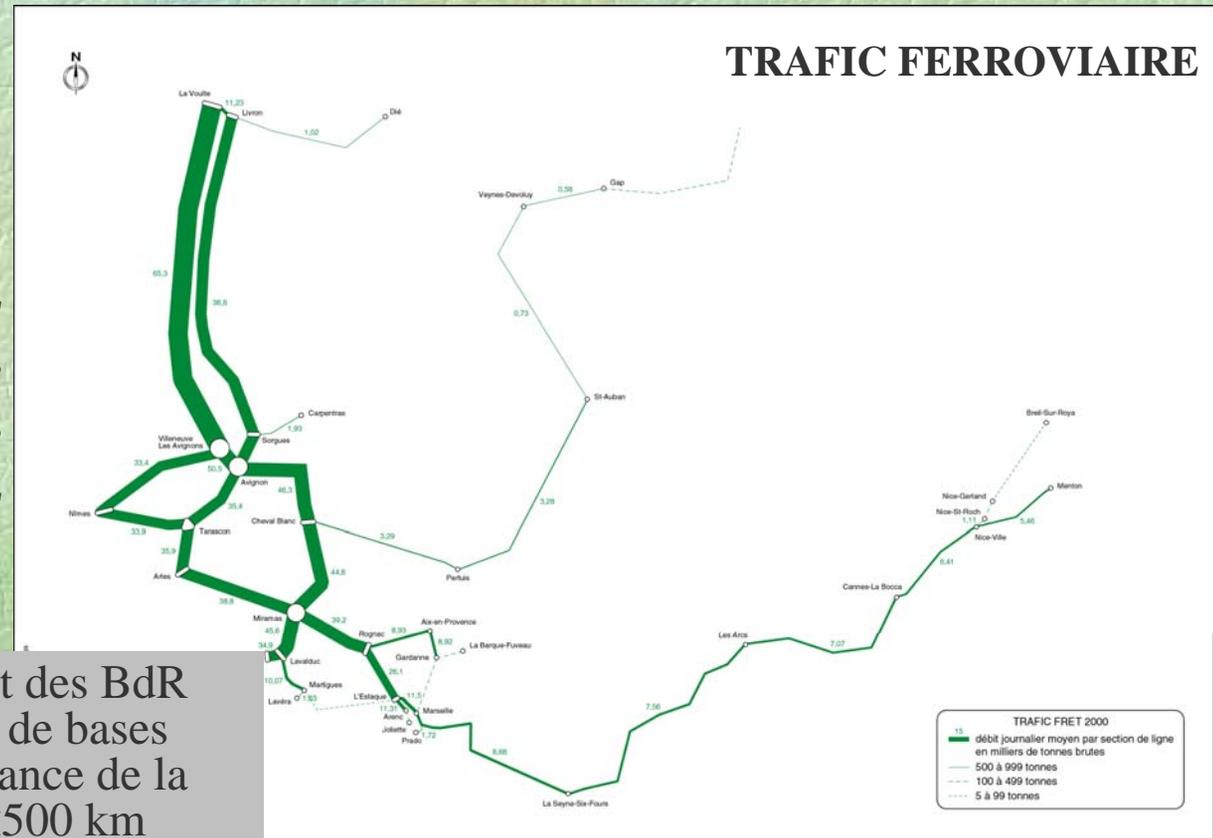
Les grands courants d'échange

De 6 à 8000 PL/jour entre Aix en Nice
le double entre Avignon et Valence

*Les flux Nord-Sud
dominant, mais les
taux de progression
sont plus élevés en
Est-Ouest*

*Ceci est encore plus
marqué pour le
transport ferroviaire
des marchandises*

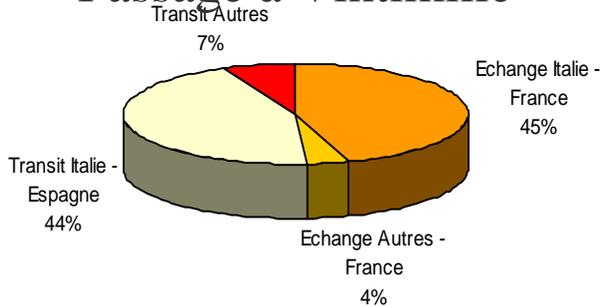
La faiblesse du fer à l'est des BdR s'explique par l'absence de bases logistiques et la performance de la route sur des distances <500 km



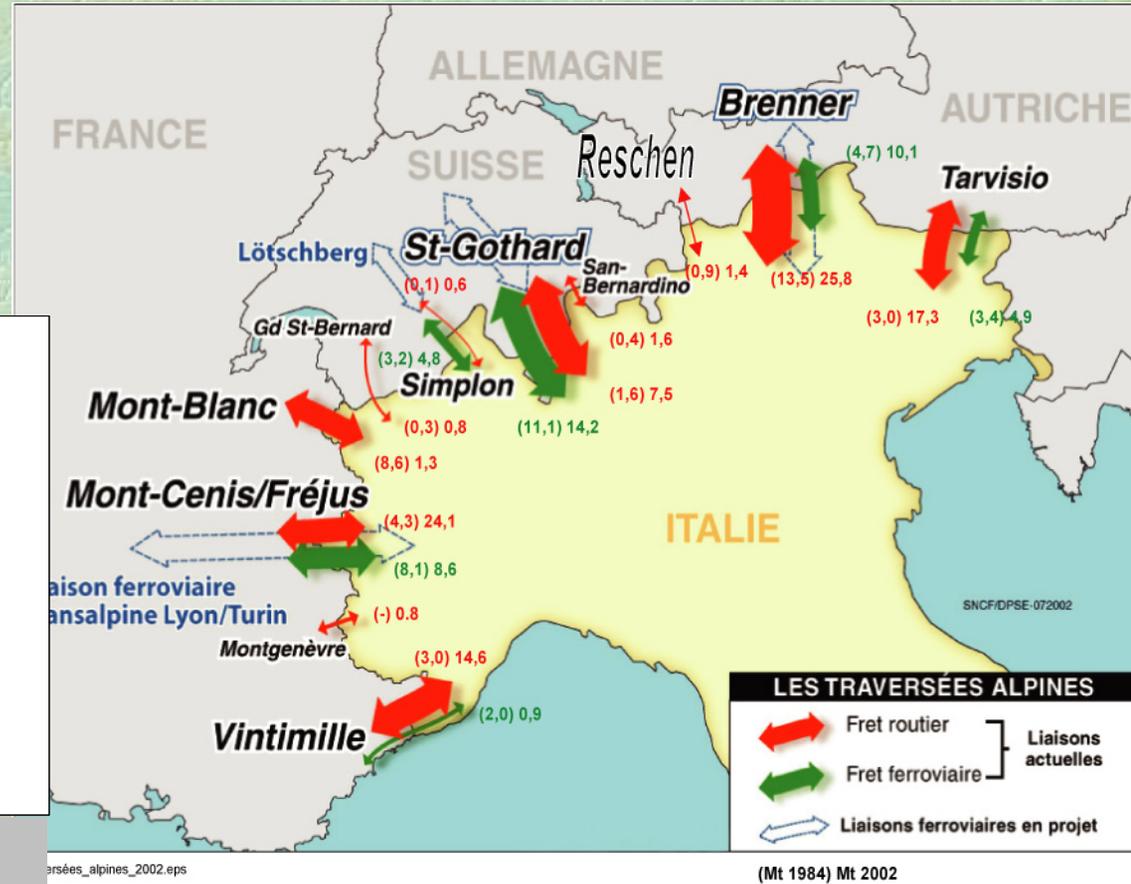
Le transit régional

*Ici encore un usage
de la route dominant*

Passage à Vintimille



Environ la moitié des PI qui passent à Vintimille rejoignent la péninsule ibérique sans arrêt, ceci représente l'équivalent de 30 trains/jour/sens



Retour sur la LGV

Le ferroviaire n'a de sens que s'il s'inscrit dans une relation est-ouest longue distance

Ses potentialités sont rattachées :

- au transit Italie-Espagne (Ligurie et sud Italie)
- aux pré et post acheminements portuaires (PAM)
- à la production régionale (notamment chimie)

Ce constat signifie qu'il faut se positionner dans une logique de poursuite vers l'Italie et répondre aux problèmes suivants :

- traversée de la zone Cannes / Vintimille : *comment ?*
- adaptation de Vintimille-Gênes (peu performante pour le fret) : *réalisme ?*

Toutes questions qui restent les mêmes quelle que soit la ligne utilisée (LGV ou existante).