

Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 46



JUILLET 2006

ARC ENVIRONNEMENT - CEPG

Sortir la logistique de la pensée unique !

Dans le cadre du débat public sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien nous aurions espéré une rupture entre logistique et transports routiers. Or nous constatons que la parole des logisticiens est confisquée par les lobbys routiers défendant leurs intérêts immédiats de croissance du transport sans vision sociétale ni globale.

La logistique est une science récente, c'est une science de gestion et non pas de technicité.

De ce fait le rôle du logisticien ne peut pas se limiter à appliquer une technique, mais au contraire il se doit :

- d'analyser son environnement immédiat et futur ;
- de rechercher l'optimisation de toute la chaîne dite logistique ;
- de nouer des relations inédites entre partenaires ;
- d'inventer de nouvelles structurations industrielles.

À partir de cette définition succincte l'on comprend que le logisticien doit être indépendant d'une technicité (par exemple indépendant du transport routier).

Comme le logisticien recherchera à optimiser sa chaîne logistique en fonction de son environnement, le politique peut orienter les décisions du logisticien par :

- des choix économiques (taxes ou aides) ;
- des contraintes techniques (vitesse limitée, tonnage maxi...) ;
- des priorités d'aménagements (urbanisation, pôles économiques...) ;
- des investissements (ferroviaire, fluvial...).

**Définition de la logistique :
Pilotage et gestion des flux de marchandises
par des flux d'informations associées**



Convergence Ecologique
du Pays de Gardanne

Prouvenço
arc environnement
Haute vallée de l'Arc

CONTACTS

Arc Environnement
Place de La Fontaine
Hameau Les Michels
13790 PEYNIER

Tél. : 06.11.74.04.07
arc.environnement@wanadoo.fr

CEPG (Convergence Ecologique du
Pays de Gardanne)
BP N°6 13105 MIMET

Tél. : 06.20.64.33.14
Site : www.cepg.org
contact@cepg.org

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



Aberrations locales d'une logistique soumise aux seules attentes économiques

> Pastis de Marseille !

Aujourd'hui il ne reste plus qu'une entreprise fabricant du pastis à Marseille... et encore !? Si vous buvez son pastis dans un café au coin de l'usine, sachez que la bouteille pleine a parcouru 1 800km pour atteindre ce café,

distant de seulement 100m de l'usine.

Comment ?

La bouteille expédiée à la plate-forme nationale de Paris, a été ré-expédiée au dépôt régional de Montpellier pour enfin revenir sur

Marseille.

Au total la bouteille aura parcouru 1800km :
 • Soit 18 000 fois la distance directe entre production et consommation ;
 • Soit en essence, pour chaque bouteille, de quoi faire rouler une voiture sur 500m.

QUE RETENIR DE CET EXEMPLE :

Que la logistique locale tout comme celle nationale s'est développée en s'appuyant sur un mode de transport économiquement très intéressant, le transport routier. Nous sommes bien loin du concept de développement durable (équilibre entre économique, social et environnemental) :

> Volet économique

pas de souci celui-ci est parfaitement respecté !

> Volet social

pour arriver à baisser les coûts du transport

routier, il faut bien sûr pressurer les salariés de la chaîne, manutentionnaire, chauffeurs routiers, etc... Pas très social tout ça !

> Volet environnemental

pas de commentaires, totalement méprisé !

Plus grave encore, c'est le risque économique sur le moyen et long terme de ces constructions logistiques fondées sur un transport peu coûteux, permettant de centraliser la production et de déplacer rapidement en tout lieu le produit fini : un dérapage économique du

transport routier mettrait à mal une très grande partie de nos entreprises.

En construisant des organisations logistiques fondées sur la mobilité rapide et peu coûteuse, les logisticiens n'ont pas répondu aux vraies problématiques de la mise en place d'une organisation de la chaîne logistique performante, et dont le premier maillon est la maîtrise de l'information.

AVEC MOINS DE 1 MILLIARD D'EUROS

Projet	Gain	Coût
Percée fluviale reliant le port de Fos avec le Rhône	Connexion directe du trafic maritime avec le fluvial = performance accrue améliorant l'offre	23 M
Optimisation de l'offre ferroviaire pour traiter les containers du terminal maritime de Fos	Pour offrir une solution efficace aux chargeurs	30 M
Préparer le port de Fos aux liaisons maritimes par autoroutes	Chaque bateau charge 100 à 200 camions	62 M
Contrôler le développement des pôles logistiques	Maîtriser les implantations des plates-formes pourvoyeuses de trafic pour garantir l'utilisation massive d'offres alternatives à la route	< 10 M *
Cadencement des sillons dans la vallée du Rhône	Meilleure exploitation des infrastructures	< 300M *
Renforcement de l'information sur la circulation fluviale sur le Rhône	Améliorer l'exploitation du fleuve	< 50M *
Renforcement de la ligne Briançon-Aix-Marseille	Orienter cette ligne comme axe économique alternatif à un passage par la vallée du Rhône	< 400M *

* estimation Arc Environnement/CEPG

Avec ce 1^{er} milliard d'euros nous aurons :
 • une offre fluviale performante et dimensionnée bien au-delà de 2020 ;

• une offre ferroviaire qui peut retrouver son rôle antérieur ;
 • une offre maritime en alternative à la route ;

• une maîtrise par le politique des émetteurs de trafic de marchandises.

AVEC QUELQUES BONNES RÉGLEMENTATIONS

Projet	Gain	Difficultés
Taxation des poids lourds en transit dans le secteur de la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen	Supprimera les transports "inutiles" Renforcera les chargements sur fer ou fluvial	Moyenne
Autorisation du 44 t (surcharge camion) par voie contractuelle entre l'État (préfet) et les chargeurs situés en zone sous équipée en offre de transport ferré ou fluvial	En l'absence d'offre ferrée ou fluviale, possibilité donnée d'optimiser le chargement donc de réduire le nombre de camions. Maintien de l'activité dans des zones enclavées. Contrôle étatique du respect par le chargeur des termes du contrat	Faible
Transports exceptionnels : Lors du dépôt de demande, le chargeur doit démontrer qu'il ne peut faire autrement que passer par la route (que fer, fleuve, maritime ne sont pas possible techniquement)	Moins de convois exceptionnels par la route. Développement de nouvelles compétences A terme intégration dès la conception du produit pour pouvoir utiliser le fleuve ou le fer	Faible

Un peu de prospective

Les idées présentées ci-dessous sont appliquées quelque part dans le monde, parfois sur le terrain, sinon dans les laboratoires. Elles peuvent toutes être mis en place avant 2010.

> RFID – Traçabilité

La mise en place sur les produits d'étiquettes dites intelligentes permettra de connaître le nombre de kilomètres parcourus par un produit par rapport à son concurrent - Site : www.poletracabilite.com :

→ Gain = même concept que les étiquettes énergies apposées sur les matériels électroménagers. Les prescripteurs (grandes marques et enseignes) changeront leur politique des transports.

> Train-camions

Allier souplesse du camion et efficacité du transport attelé. Sur des axes précis (par exemple entre le port et une plateforme logistique) mettre en place du convoiage par train-camion formé de 1 tracteur tirant jusqu'à 5 containers :

→ Peu de développement d'infrastructures, peu de développement technologique, gain environnemental (meilleur ratio de consommation par rapport au tonnage transporté).

> Soutien à la coopération (néologisme entre coopération et compétition) entre entreprises,

en soutenant des offres de prestation logistique : le principe consiste à partager le transport et la logistique pour améliorer la performance économique-environnementale globale des 2 entreprises. La différence entre les entreprises se faisant sur d'autres éléments (marketing, qualité, offre produits...) :

→ La logistique et plus particulièrement le transport partagés entre plusieurs chargeurs amélioreraient les taux de chargement.

> Navire rapide (60km/h) pour des autoroutes de la mer performante

Avec une moyenne de 60km/h ces navires peuvent longer des côtes et ainsi être concurrents crédibles du mode routier, avec des consommations 3 à 4 fois moins importantes qu'un camion - Site : www.bgv-france.com - www.austal.com/ - www.tsws.co.jp/gallery.html

→ À faible coût (une liaison nécessiterait 4 navires maximum, soit 200 à 300M d'euros) les voies terrestres seraient doublées de voies maritimes performantes.

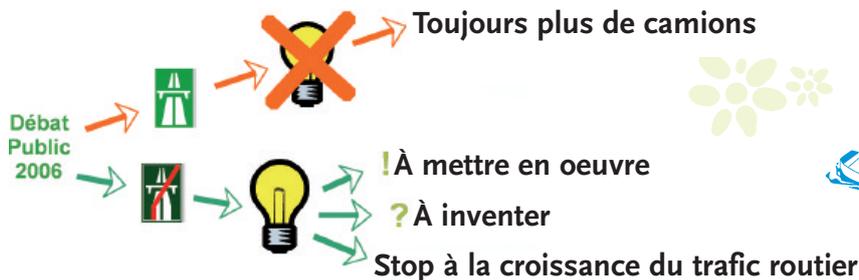
Exemple : Barcelone-Fos en 6h, soit plus rapide qu'en camion.

> Permettre d'établir des calculs de rentabilité des infrastructures sur 100 ans

→ En établissant une rentabilité d'infrastructures sur une période plus longue mais en corrélation avec la réelle durée de vie. Le poids financier à la charge de la collectivité serait ainsi moindre..



Remettons de l'intelligence !!



Aujourd'hui à l'issue du débat public, 2 choix s'offrent à nous :

- soit nous continuons à penser "routier", et nous serons dans une fuite en avant, toujours en retard d'une autoroute ;
- soit nous arrêtons d'investir dans le mode routier permettant de mettre enfin en oeuvre ce que nous repoussons sans cesse,

d'inventer de nouveaux concepts, de nouveaux modes. De ce fait l'arrêt de la croissance du trafic routier sera naturel.

En plaçant des contraintes acceptables on oblige les responsables logistiques à monter d'un cran organisationnel dans leur structuration.

Ainsi donc :

- On crée de l'INTELLIGENCE donc du savoir faire qui sera source d'exportation de matières grises ;
- On donne un AVANTAGE CONCURRENTIEL sur le long terme à notre économie.

EN RÉPONSE AUX 3 QUESTIONS POSÉES PAR LA CPDP :

> Quelle est votre perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ?

Les organisations logistiques actuelles sont fondées en grande majorité sur une mobilité totale adossée au seul mode routier. Cette étroitesse d'esprit amènera inéluctablement à un blocage et surtout annihilera sans cesse toute pensée "différente".

> Quelles orientations souhaitez voir prendre par l'État, dans le respect des 3 piliers du développement durable, afin de remédier à cet état de fait ?

Inscrire dans la durée, donc dans ce siècle et au-delà, les décisions de l'Etat, c'est-à-dire donner une palette vraiment élargie d'offres modales performantes couplées à des restrictions ciblées (contre les aberrations de la mobilité absolue), pour que de la diversité et des difficultés naissent les solutions innovantes et durables.

> Comment acceptez-vous les mesures proposées par l'État ?

En ne répondant qu'à celles qui concernent le transport de marchandises et la logistique en général,

- Nous rejetons la promotion routière (nouvelle infrastructure, aménagement des infrastructures existantes) ;
- Nous estimons que le développement des biocarburants et autres alternatives techniques, ne résout en rien la question de la mobilité inutile des marchandises. Ce n'est pas une priorité ;
- Nous soutenons les incitations pour amener les logisticiens à mieux réfléchir avant tout déplacement (taxation ciblée, modulation tarifaire, accès limité...) ;
- Nous soutenons également toute aide et promotion sur les modes alternatifs que sont les voies maritimes, fluviales et ferroviaires, priorités à mettre en oeuvre pour donner de véritables alternatives aux restrictions de circulation routière.

"La logistique s'adapte toujours au politique et non le contraire"

La définition de la logistique est claire : la maîtrise des flux de marchandises se fait par la maîtrise de l'information. Or trop souvent la mobilité exacerbée est la réponse simple choisie par les logisticiens pour répondre à un problème de rang supérieur.

En arrêtant la fuite en avant en faveur du transport routier, nous donnons d'autres perspectives, qui dès à présent obligeraient les logisticiens à positionner leur organisation logistique sur de nouveaux fondements, moins sensibles aux aléas économiques, politiques et physiques, des fondements solides, plus durables.

Ainsi la logistique pourra s'atteler à devenir totale, en intégrant la gestion des flux physiques d'un produit, depuis sa création jusqu'à sa fin de vie.

Et dans un futur que nous espérons le moins lointain possible cette logistique sera en capacité de s'approprier les attentes explicites et implicites des citoyens en matière de développement soutenable (acceptabilité économique, respect des règles sociales, protection environnementale)