BARCELONA CENTRE LOGÍSTIC CATALUNYA

ALLIANCE LOGISTIQUE
région urbaine de Lyon

Les activités logistiques sont nécessaires au développement économique. Elles demandent un système de transport multimodal performant.

Les autoroutes A7 et A9 (et son prolongement vers l'Espagne) sont aujourd'hui en limite de capacité, spécialement au niveau des aires métropolitaines (Lyon, Montpellier, Barcelone….).
Avec l'augmentation annoncée des flux, l'engorgement risque de devenir chronique.
Pour l'économie, la société et l'environnement ceci n'est pas acceptable.
La circulation des poids lourds participe à cette saturation, même si celle-ci est très majoritairement le fait des véhicules légers.
Les logisticiens souhaitent attirer l'attention sur la nécessité vitale de conserver et de mettre en place des services de transports performants.
Ceci passe par un développement prioritaire des modes de transport alternatifs à la route, une régulation modulée de la circulation routière et à terme par une augmentation des capacités routières de l'axe.

Barcelone-Catalogne Centre Logistique (BCL) et Alliance logistique région urbaine de Lyon sont deux associations chargées de promouvoir et de favoriser le développement de la logistique dans leur région. Elles regroupent les transporteurs et prestataires logistiques mais également des industriels, distributeurs, professionnels de l'immobilier, gestionnaires de zones d'activités, organismes de formations, fournisseurs de services informatiques….

BCL
Tel : (+34) 93 263 81 84
E-mail : bcncl@el-consorci.com

Alliance logistique
Tel : 04 72 69 65 52
E-mail :
alliancelogistique@regionurbainedelyon.fr

Dans un contexte de mondialisation économique, la logistique est une nouvelle forme d'industrialisation.

La logistique, dont le transport n'est qu'une composante, a pris son essor dans les années 1970 pour limiter les coûts de gestion des stocks. Aujourd'hui, elle a une mission beaucoup plus large : respect des délais, conformité des commandes, capacité à gérer les retours clients et à assurer un service après-vente efficace, aptitude à proposer de nombreuses références-produits, capacité à réagir à l'évolution rapide des marchés...
L'entrepôt logistique est un lieu multifonctions avec des activités variées : stockage, manutention, préparation de commandes... mais aussi finition industrielle, assemblage, emballage, maintenance, contrôle qualité, prestations informatiques...
La frontière entre activités de production et activités logistiques devient floue. D'un point de vue économique - et social à travers la question de l'emploi - le développement logistique est un élément de réponse à la délocalisation d'industries dans des pays à faible coût salarial.

La logistique crée de nombreux emplois.

La logistique est essentiel au fonctionnement global de l'économie et constitue par elle-même un secteur majeur d'activités.
En Catalogne, la logistique représente 11% de la valeur ajoutée des services. Le secteur du transport et des communications compte 189641 employés, soit 6.7% de l'emploi total. Pour la seule région métropolitaine de Barcelone, il y a 146274 employés (7.5% des emplois).
Au recensement de 1999, près de 55000 personnes dans l'aire urbaine de Lyon, soit 7,5% de l'emploi total, ont déclaré exercer un métier lié à la logistique. L'emploi logistique a augmenté de plus de 50 % entre 1992 et 2002 dans la région urbaine de Lyon.
Avec la diversification des opérations réalisées, la logistique présente des ratios d'emplois à l'hectare proches de ceux de l'industrie (environ 40 emplois à l'hectare pour les grands entrepôts récemment implantés en région urbaine de Lyon).

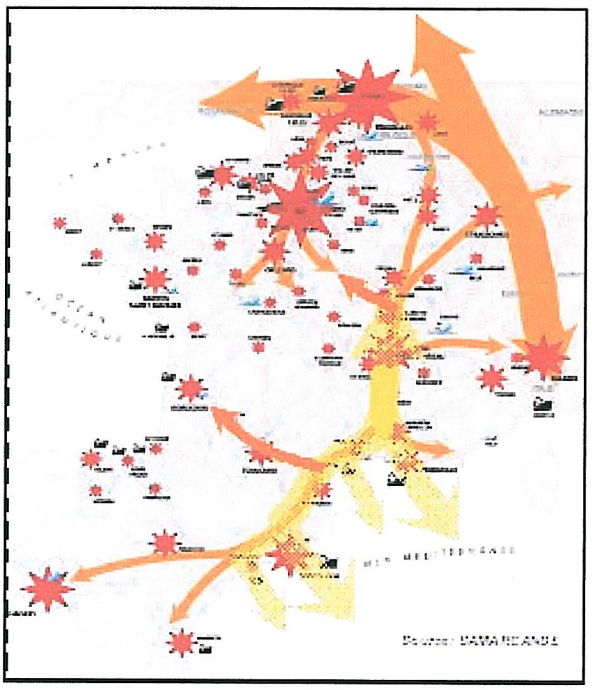
Barcelone, Lyon, Marseille, Avignon, Montpellier, Valence... des secteurs privilégiés pour l'accueil de la logistique.

L'accueil de grands entrepôts logistiques est une spécificité de nos régions. Le parc d'entrepôts de la région urbaine de Lyon a doublé en moins d'une décennie pour atteindre 3 millions de m². La région métropolitaine de Barcelone compte elle 3,6 millions de m² (17,2% du parc espagnol).

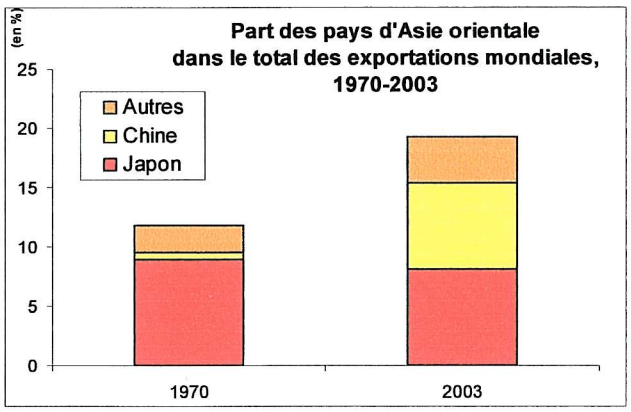
Ceci s'explique avant tout par :

- Le dynamisme économique et démographique des régions Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon et Catalogne qui représentent une capacité de consommation directe de 19,5 M d'habitants.
- Leur position géographique qui est dans toutes les enquêtes le principal critère d'implantation des centres logistiques.
- L'existence d'importants centres industriels.
- La présence de plusieurs ports et notamment Marseille, Barcelone et Tarragone avec un volume total de marchandises de 175 Mtn (28 Mtn conteneurisés). Ces ports travaillent à l'augmentation de leur capacité (particulièrement Barcelone et Marseille) et à l'amélioration de leurs services.

Capter les grands flux internationaux, un enjeu majeur dans un contexte de concurrence entre les ports du nord et du sud de l'Europe et entre les grands axes Nord-Sud européens.

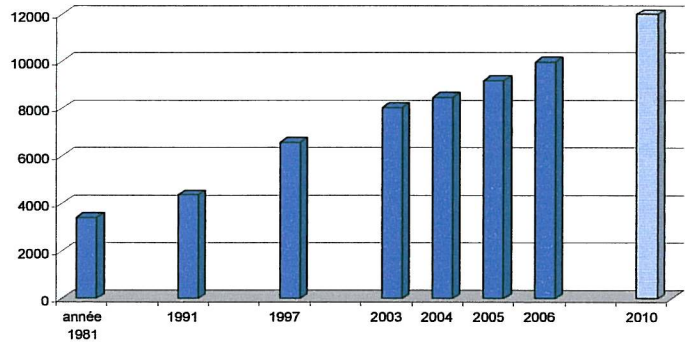


Le mode de transport qui augmente le plus n'est pas le routier mais le maritime, en particulier les trafics conteneurs. Les prévisions de croissance sur la façade méditerranéenne sont en dix ans de +61 à +74%, pour arriver à des volumes de 62 millions de TEUS en 2010 et 92 en 2015 (Source : Ocean Shipping Consultants).
Le développement des économies nord-africaines et surtout asiatiques (la croissance 2005 du PIB en Chine est de 9,9%, en Inde de 8,3%), augmente en effet les flux de transports internationaux et nécessite des infrastructures d'entrée et de distribution des marchandises en Europe.

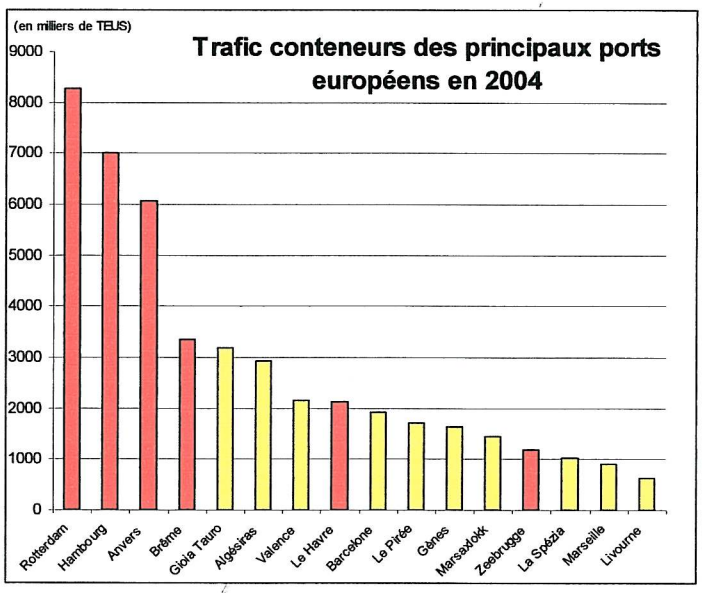


Les entrées de ces flux asiatiques et africains sont une opportunité unique de développer un tissu logistique et industriel dans nos régions.
Les armateurs mondiaux passent commande de bateaux porte-conteneurs de plus en plus grands et s'orientent vers la mise en place de hubs dans quelques ports.

Plus gros porte-conteneurs en service dans le monde (en EVP, équivalent 20 pieds)



Les ports méditerranéens dans leur ensemble sont en retard par rapport aux ports du nord de l'Europe pour accueillir ces grands hubs.



Rattraper ce retard est un enjeu essentiel et commun pour les régions de l'axe rhodanien et languedocien.

Pour y répondre, il faut mener une stratégie globale de développement de la façade maritime méditerranéenne, promouvoir l'efficacité et la capacité des ports, doter les hinterlands portuaires d'espaces logistiques d'accueil et de services de transport terrestre performants...
Il est craindre autrement que la richesse économique, de plus en plus liée au commerce mondial, soit captée par les ports nord-européens et les régions desservies par les grands axes européens passant par la Suisse et l'Italie du Nord qui bénéficient de nouveaux investissements ferroviaires.

Une nécessité : améliorer la performance du système de transport sur l'axe rhodanien et languedocien...

Les logisticiens souhaitent s'appuyer sur un ensemble de services performants et pas seulement sur la route. Leur choix modal est uniquement fonction de la pertinence et de la compétitivité de chaque mode.
Il est à noter que des systèmes logistiques organisés - avec des entrepôts concentrés dans des espaces dédiés de grande taille - offrent plus de chances aux transports massifiés, ferroviaire et fluvial, d'être utilisés.

... en développement prioritairement les modes de transport alternatifs à la route aujourd'hui sous-utilisés :

➔ le transport ferroviaire de fret :

La structuration efficace et durable de l'axe ne pourra se faire sans une action forte sur le ferroviaire. Le fret ferroviaire peut être hautement compétitif sur le créneau de la longue distance ; mais il souffre encore d'un manque de fiabilité qui s'explique par une déficience du modèle d'exploitation et un manque de capacité des infrastructures.
Les logisticiens considèrent donc qu'il est urgent de mettre en œuvre le faisceau de mesures proposées par l'Etat français permettant d'y répondre, et en particulier :

- Une politique commerciale des opérateurs ferroviaires plus en phase avec les besoins des logisticiens (garantie de niveaux de qualité et de fiabilité), ce qui passe notamment par la libéralisation effective du fret ferroviaire.
- Des améliorations techniques ou organisationnelles traitées de manière intégrée entre les pays concernés : augmentation de la longueur des trains, gestion plus efficace des sillons ferroviaires, optimisation des opérations de maintenance, meilleure gestion des wagons vides, essais de lignes fret express en rames TGV...

- Le développement du transport combiné rail-route, sous forme classique ou sous forme d'autoroute ferroviaire (Luxembourg-Perpignan aujourd'hui, Barcelone demain).
- La réalisation du contournement de Nîmes-Montpellier.
- La réalisation dans son ensemble du contournement de Lyon.
- La réalisation de la ligne Montpellier-Perpignan.
- La modernisation de la liaison Barcelone-Valencia.

La complexité, l'urgence et le coût de ces projets nécessitent de rechercher des formules de financement et de gestion qui incluent la participation du privé.

Avec une volonté forte de promotion du ferroviaire, on pourrait atteindre en 2020 les trafics suivants :

2020 – Mtn	Trafic routier	Trafic ferroviaire
Lyon-Cerbère	108 à 110	41-51
Cerbère-Barcelone	84-85	28-36

(source : BCL)

➔ le transport fluvial et le fluviomaritime :

En complément du ferroviaire, le fluvial peut jouer un grand rôle pour les flux de longue distance. Il est en plein renouveau. Le trafic sur l'axe Saône-Rhône a presque doublé depuis 2001 et peut être multiplié par 3 ou 4 sans investissement majeur.

Les logisticiens approuvent les mesures proposées pour ce mode et notamment :

- La recherche d'un meilleur système d'exploitation (ex : généralisation du travail de nuit).
- La poursuite du développement des navettes de conteneurs.
- La modernisation des ports – avec des fonctions multimodales accentuées - et l'encouragement à la localisation des entrepôts logistiques à proximité de ceux-ci.
- L'amélioration de la fiabilité de l'axe (ex : modernisation des écluses).

… en adoptant lorsque cela est nécessaire des mesures de régulation du trafic routier…

Pour gérer les pointes, horaires ou journalières, de fort trafic routier, les logisticiens sont favorables à des mesures de gestion du trafic, à condition que celles-ci soient concertées et modulables dans le temps. Ces mesures contraignantes ne doivent s'appliquer qu'aux périodes où l'intensité du trafic le justifie.

Les moyens modernes d'informations permettent d'envisager cette souplesse. C'est notamment le cas de :

- l'Interdiction de doubler pour les poids lourds,
- l'encouragement tarifaire à utiliser certaines plages horaires,
- la limitation des vitesses pour améliorer la capacité de débit de l'autoroute.

La fermeture temporaire d'échangeurs pose un problème d'équité entre territoires et sauf question aiguë de sécurité est difficilement envisageable. La mise en place de péages sur le réseau routier serait également handicapante pour les zones concernées et constituerait une incitation à un report encore plus grand du trafic local sur l'autoroute.

Généralisation du travail nocturne, diminution de la circulation des poids lourds à vide grâce à des logistiques optimisées… sur différents points l'intérêt des transporteurs rejoint directement l'intérêt de la Collectivité et les mesures réglementaires ou tarifaires doivent faciliter les efforts des logisticiens en la matière.

… en prévoyant progressivement une augmentation des capacités routières.

Pour de nombreux transports, notamment de distribution, seule la route peut apporter un service adapté, compte tenu de :

- La taille des lots à transporter. Pour une entreprise de messagerie, le poids moyen est seulement de 100 kg. Pour beaucoup de transporteurs de « lots complets », elle ne dépasse pas une tonne.
- La distance à parcourir. Les trafics à courte distance sont très prépondérants. Les études montrent que plus de la moitié des trajets poids lourds sur A7-A9 font moins de 100 km. La très grande majorité des poids lourds sur l'axe, y compris les étrangers, ne sont pas en transit.

La montée en puissance des transports ferroviaire et fluvial, pour prioritaire qu'elle soit, est à considérer comme un complément au système routier plus que comme une alternative exclusive ; de plus elle ne sera effective qu'à 8-10 ans au mieux compte tenu des dates annoncées pour les contournements. Elle ne permettra pas de réduire le trafic de poids lourds mais de limiter sa croissance à moyen terme.
Vu l'augmentation attendue des trafics voitures et de la nécessité de garantir la performance de l'axe en matière de fret, il sera donc très vraisemblablement nécessaire de procéder à une augmentation de capacité routière.
La solution la plus simple semble être un élargissement progressif de A7-A9. L'impératif présent est de mettre en œuvre les études nécessaires pour préciser rapidement les options possibles.