

# ***Le pôle logistique***

## *Etude économique et statistique*

13 avril 2006



# LA LOGISTIQUE : DE QUOI PARLE-T'ON ?

*« Ensemble des activités ayant pour but la mise en place de produits au moindre coût, à l'endroit et au moment où une demande existe »*

- ✓ **Un phénomène mal caractérisé d'un point de vue statistique**
- ✓ **Des opérations allant bien au delà du transport et du stockage**
- ✓ **Ce lien client/fournisseur représente 10% du CA des entreprises**

- ⇒ **La logistique est au coeur de la compétitivité des entreprises et des territoires**
- ⇒ **Sa performance nécessite association d'investissements privés et publics**

En constante évolution, se complexifie en faisant appel à une technicité toujours plus forte pour répondre aux exigences des clients (réactivité, traçabilité, ...)

La logistique a augmenté ses effectifs de 15 % en 15 ans en se nourrissant de la mondialisation (doublement en 5 ans du nombre de conteneurs transportés !), l'externalisation, le e-commerce, ...

# MARSEILLE : plusieurs logistiques

## Logistique urbaine

### Organiser le dernier kilomètre

La finalité est de faire circuler au mieux les marchandises dans un espace fortement contraint

- *Plus la ville est dynamique, plus les besoins sont forts*

## Logistique de mise en marché

### Relier le producteur au distributeur

La performance conduit à une polarisation d'investissements qui sont fortement consommateurs de foncier

- *A quitté la ville mais nécessite des relais*

## Logistique portuaire

### Assurer la continuité terre-mer

La formation et le traitement des envois nécessite des bases à proximité des lieux d'interface et des services

- *Les bassins Est créent des besoins qui créent des emplois*

# LA LOGISTIQUE URBAINE

Des enjeux longtemps ignorés (occultés par les déplacements de personnes), aujourd'hui la logistique urbaine est au cœur des réflexions sur la ville

- ⇒ Concerne 20 à 30 % de la surface viaire occupée
- ⇒ Une part forte dans le bilan énergie / nuisances

Le bon fonctionnement du système nécessite une double action :

- sur la **gestion de la voirie** (mesures sur la circulation et le stationnement des véhicules utilitaires)
- sur les **espaces logistiques urbains** (de 10 à 15 hectares sont nécessaires pour desservir 100 000 habitants)

Les pouvoirs publics doivent favoriser les installations permettant de :

- ⇒ limiter les nuisances
- ⇒ dynamiser le commerce de centre ville
- ⇒ répondre aux besoins de services

*Laisser faire le marché c'est condamner la logistique urbaine*

# LA LOGISTIQUE DE MISE EN MARCHÉ

Un mouvement de délocalisation de Marseille commencé dans les années 1980 avec une conquête de l'ouest : quartiers Nord ➡ Vitrolles ➡ Fos/Clesud

- ⇒ Dans un premier temps, Lyon a été le grand bénéficiaire du mouvement de concentration
- ⇒ Depuis 2000, la mondialisation et la création d'une offre de qualité ont « remplacé » les BdR

Des surfaces considérables créées sur Clesud / St Martin de Crau / Fos :

- 150 000 m<sup>2</sup> / an depuis 5 ans
- de très grands projets sont en voie de concrétisation

Cette dynamique relativement récente a des retombées positives pour Marseille : consolidation des services commerciaux et financiers associés, effets d'entraînement pour les prestataires, dynamisation du port, ...

# LA LOGISTIQUE PORTUAIRE

Une histoire qui se lit encore dans l'urbanisme. Les besoins sont liés aux bassins Est ; des interactions réciproques équipements logistiques ↔ flux maritimes

Une modernisation en cours

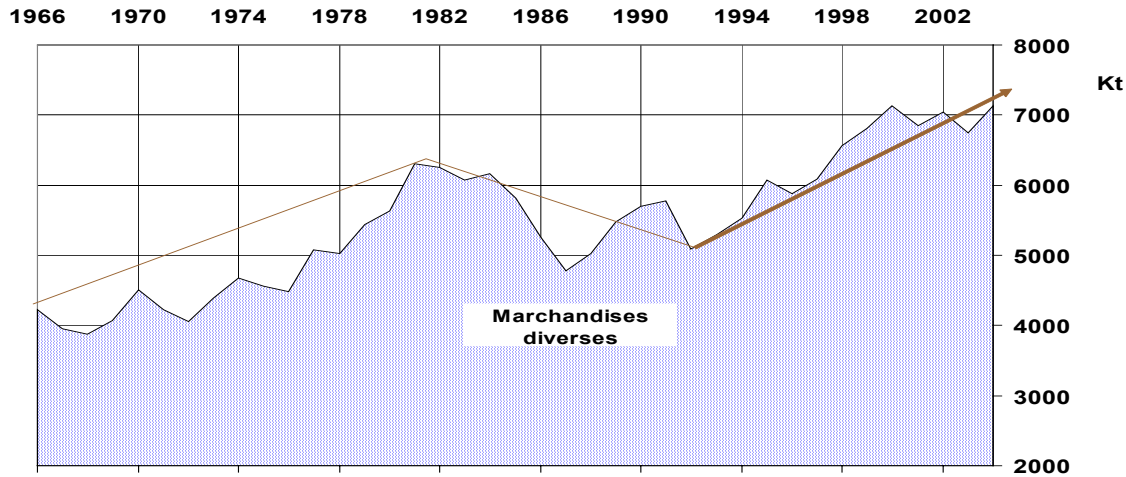
- ⇒ 250 millions d'€ investis en 6 ans (qui doivent entraîner le double sous maîtrise d'ouvrage privé)
- ⇒ 5 terminaux dédiés ayant chacun une fonction propre et qui recèlent d'importantes possibilités de croissance

**Mais des coûts de manutention encore trop élevés (2 fois plus qu'à Fos) qui viennent freiner la dynamique**

Fos et Marseille sont deux outils complémentaires, Fos traite les trafics industriels, les bassins Est sont centrés sur des trafics de niche (clients/pays). Cette fonction pépinière conduit à une recomposition permanente du secteur.



## TOTAL TRAFIC BASSINS EST

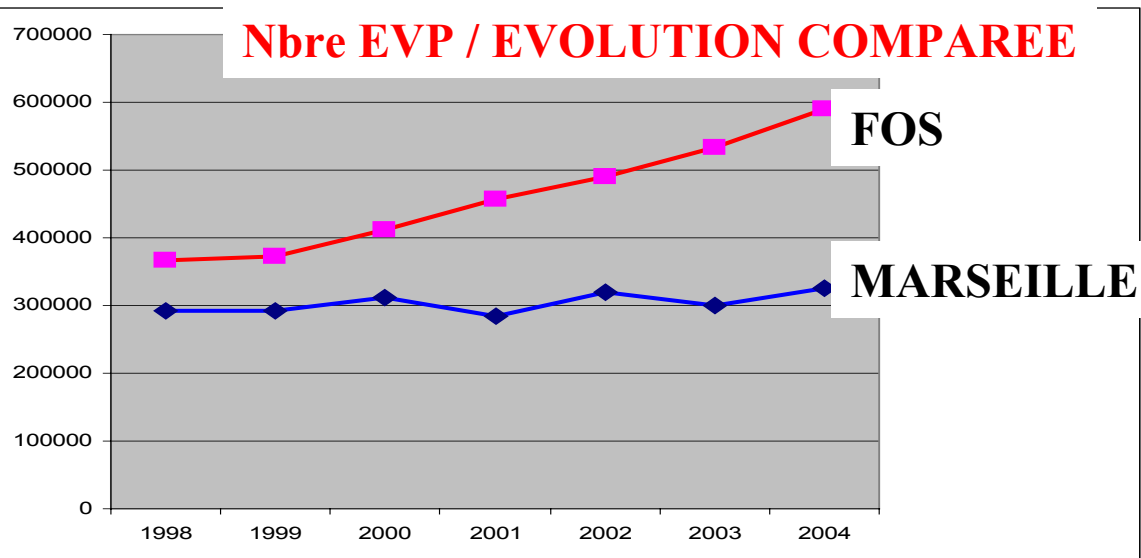


**Un volume qui se maintient**

**Les principaux pays concernés par les Bassins Est sont (ordre décroissant) :**

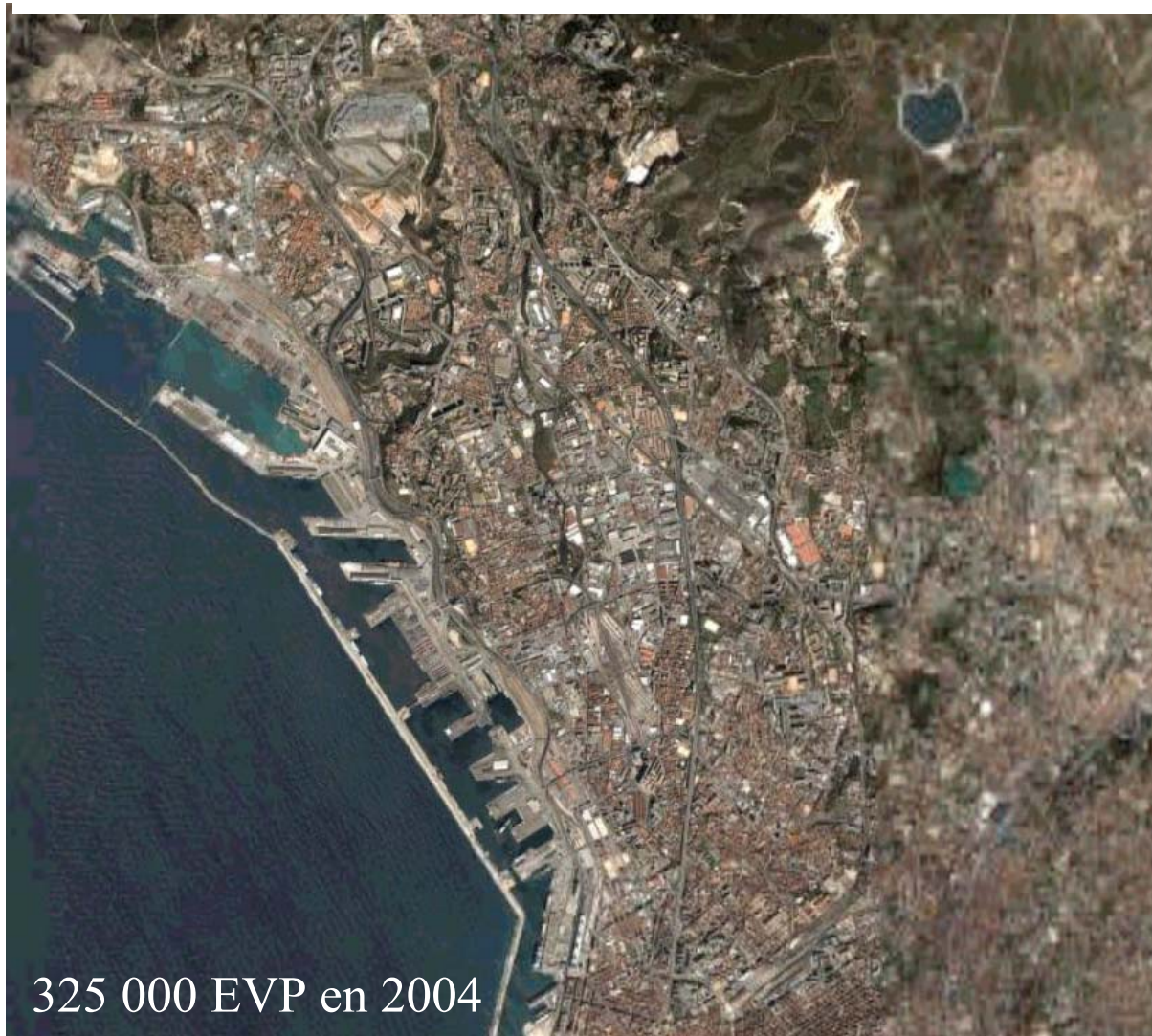
- *Algérie*
- *Tunisie*
- *Israël*
- *Maroc*
- *Turquie*
- *Afrique occidentale*

## Nbre EVP / EVOLUTION COMPAREE



Source : PAM

## Marseille ~ Bassins Est



**La ville enserre le port, peu de surfaces disponibles en dehors du domaine maritime pour les entreprises qui veulent traiter les marchandises.**

**Moins de 50 hectares en dehors du PAM pour la logistique liée au port.**

## Barcelone ~ Le port



**Le port s'est construit en appui de la ville. D'importants travaux (1,5 MM €) ont permis de créer des zones d'accueil**

**Environ 500 hectares sont dédiés à la logistique (port et ville) et 140 hectares vont être rajoutés.**

1 916 000 EVP en 2004

## Valencia ~ Le port



**Un port en très forte progression (doublement en 5 ans) qui s'inscrit en prolongement de la ville.**

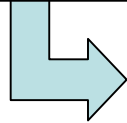
**De très importants travaux ont permis de le desservir de façon performante**

**Environ une centaine d'hectares (hors zone portuaire) sont liés au port.**

2 145 000 EVP en 2004

# LES INVESTISSEMENTS LOGISTIQUES

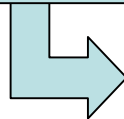
- ✓ 400.000 M2 construits en 20 ans
- ✓ 600.000 m2 parc intra muros (comme Lyon, moins que Lille)
- ✓ Parc souvent non adapté aux exigences (règlement, clients)
- ✓ 64% du parc construit dans depuis 1985 entre 1000 et 5000 m2



**Malgré cela, une demande non satisfaite sur des surfaces < 5000 m<sup>2</sup>**

Une concentration autour de certains arrondissements

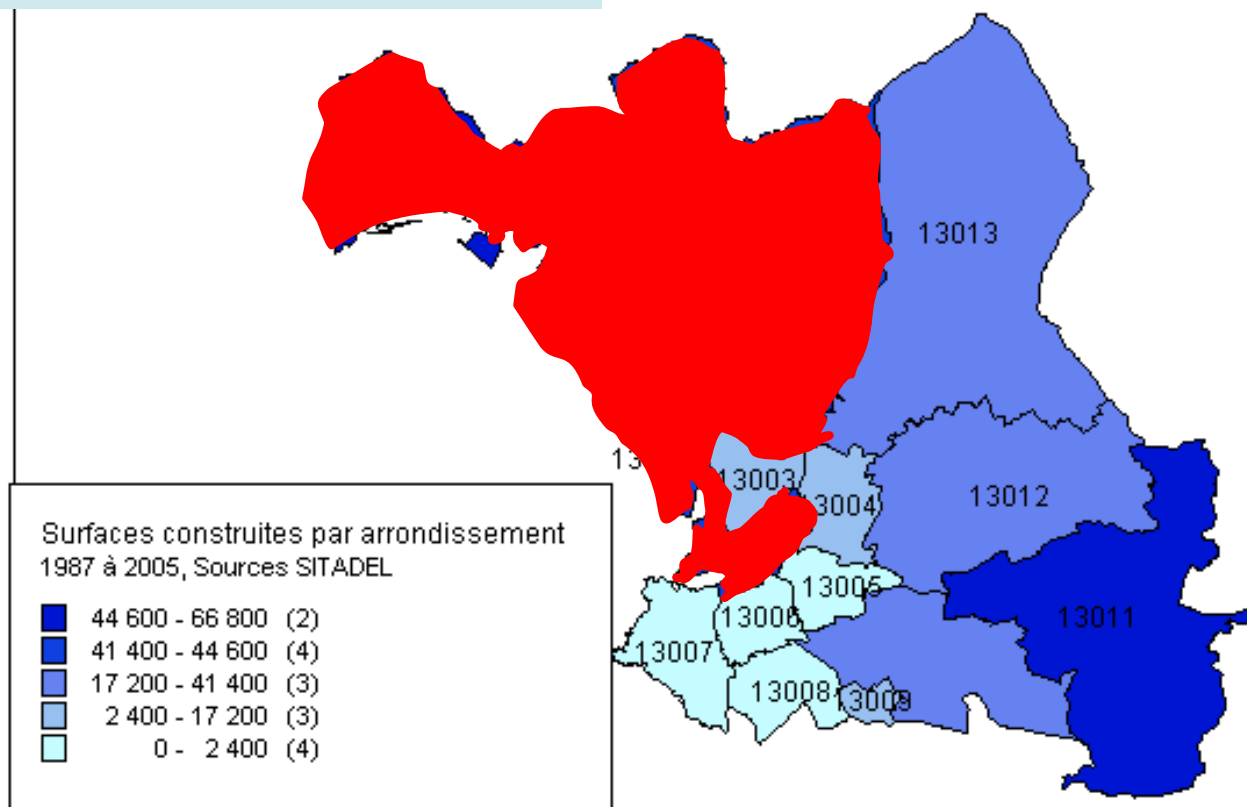
- ✓ 02, 04 (Port)
- ✓ 14, 15, 16 (Autres infrastructures)



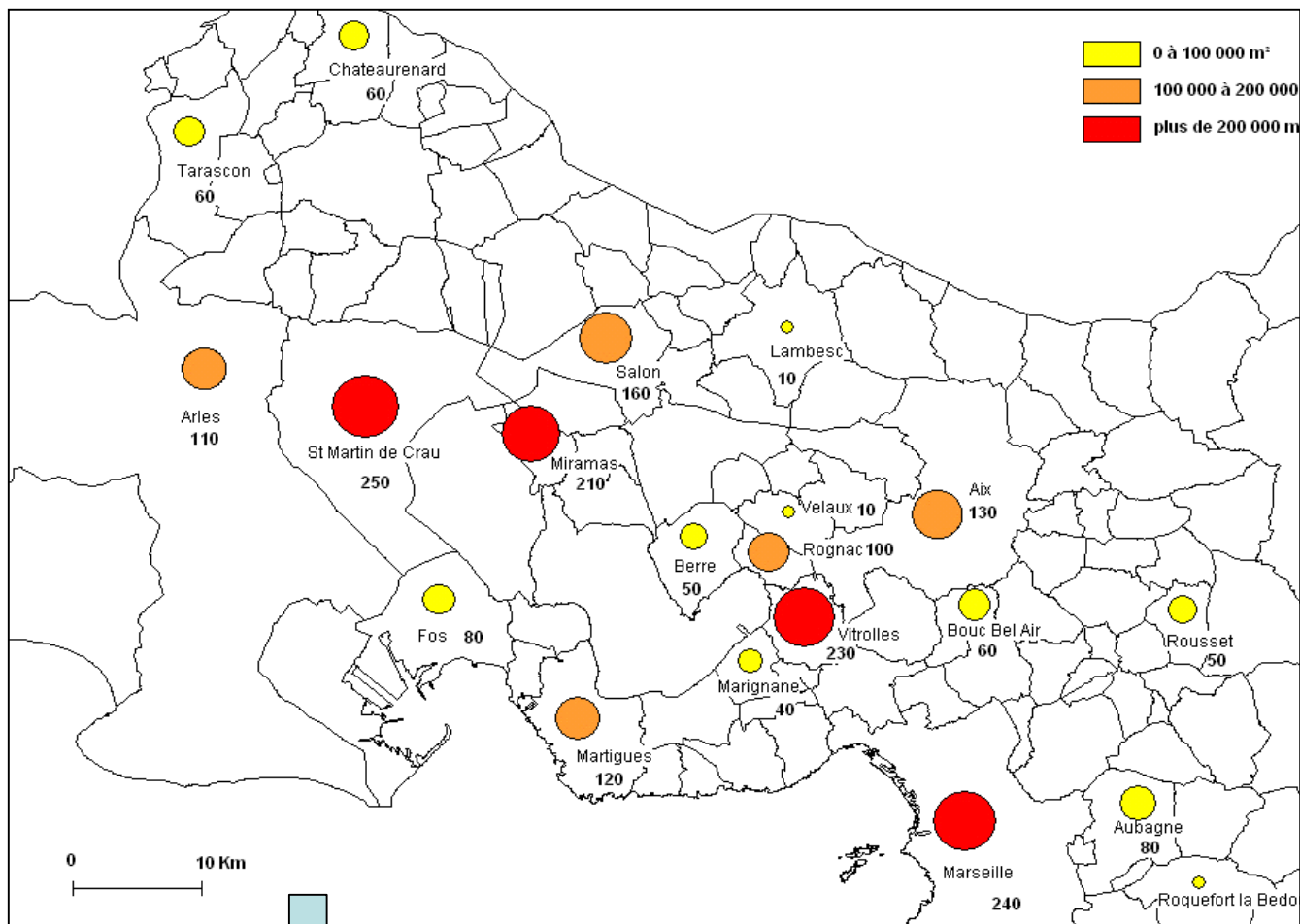
**La géographie et l'accessibilité expliquent cette localisation**

# Cumul des surfaces d'entreposage construites à Marseille entre 1987 et 2005 (Sources SITADEL, DRE) par arrondissement

*Concentration autour de certains arrondissements*

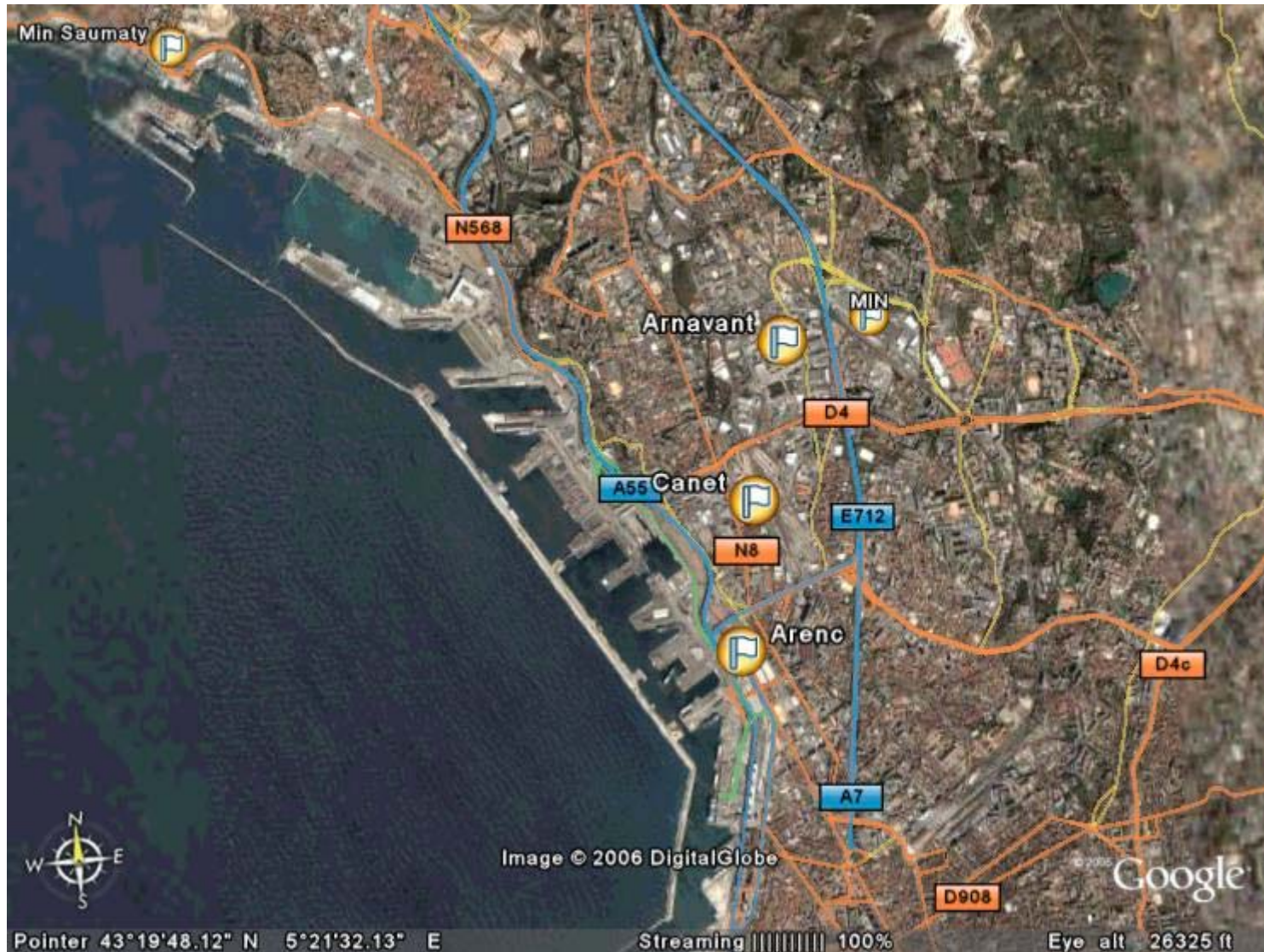


# PARC EN SERVICE dans les Bouches du Rhône (2004) (logistique de « mise en marché » bases logistiques de plus de 5000 m<sup>2</sup>)



Malgré les contraintes urbaines, une part significative “reste” à Marseille

# LES EQUIPEMENTS STRUCTURANTS





# LES EMPLOIS LOGISTIQUES A MARSEILLE

**Rappel : *Emploi total à Marseille (public et privé) : 310 000 personnes (population 800.000 h)***

**65736 emplois et 9380 entreprises dans des activités «ayant potentiellement un lien avec la logistique»**

**Filière Transport et logistique : 14085 emplois, soit 4.5% de l'emploi total**

**✓9301 pour le transport**

**✓4784 pour la logistique**

**Emplois hors filière identifiée comme tel : 7000 emplois**

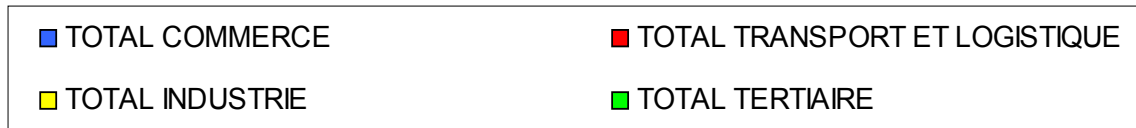
**✓A Marseille 21886 emplois dans la logistique ( soit 7% de l'emploi total)**

**80 à 90% emplois non cadres**

**80 à 90% emplois proximité (arrondissement, commune, Département)**

# REPARTITION DES EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITE

*45 % des emplois ne sont pas dans la filière identifiée comme transport - logistique.*

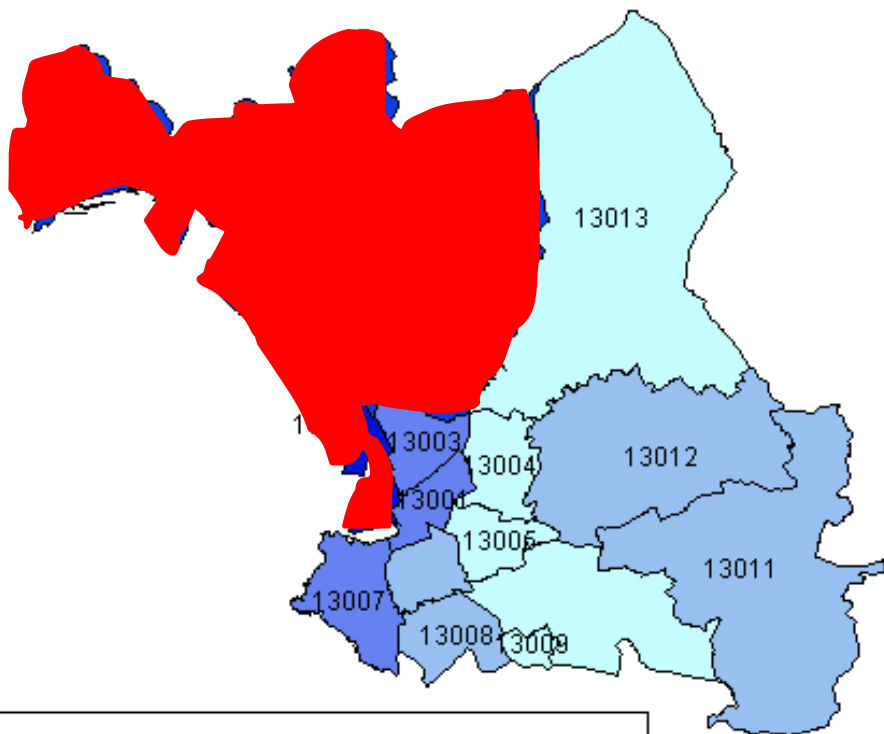


# LES EMPLOIS DIRECTS, Données par arrondissement

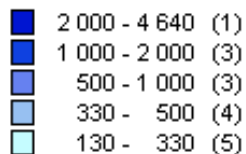
*Sur les emplois transport et  
logistique (14085)*

*Nette domination du 2ème avec  
près de 4500 emplois*

*Concentration autour de certains  
arrondissements*



Répartition des emplois de la filière transport et logistique par arrondissement  
Sources AGAM, janvier 2004

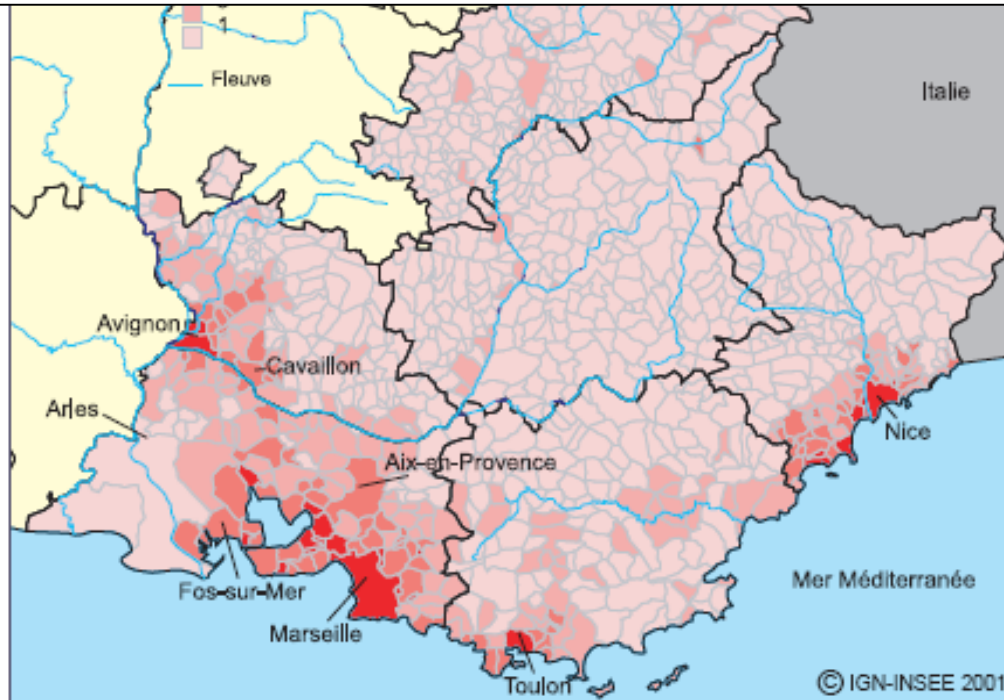


# LES EMPLOIS LIÉS A L'ACTIVITE PORTUAIRE

En PACA, 15000 emplois liés à la présence des ports

✓ 85% dans les Bouches du Rhône

✓ Concentration autour de Marseille-Fos



Source : INSEE - DADS 1998

✓ Emplois concentrés autour de Marseille

✓ 2500 emplois dans les transports terrestres « entraînés » par le PAM