

## Analyse prospective des trafics de marchandises en PACA

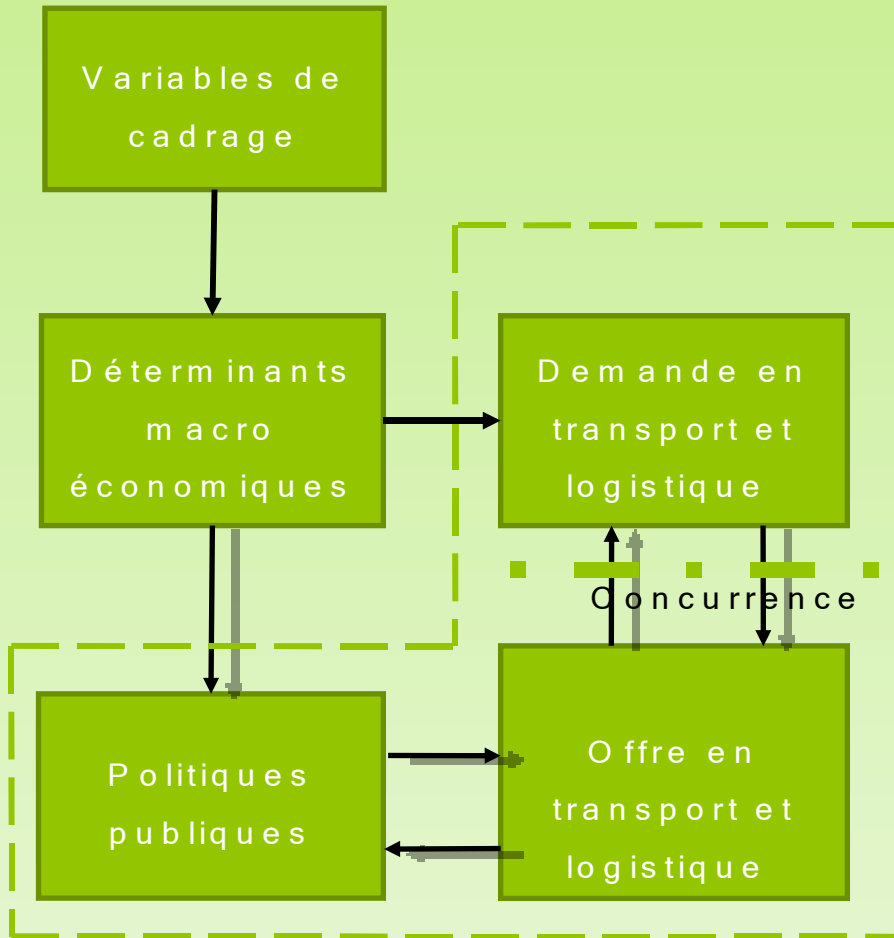
Effets de la crise économique et scénarios  
de développement de la logistique en PACA  
Présentation d'étude du 22 septembre 2011



# Plan de la présentation

- Le transport et la logistique : des activités en lien avec l'activité économique
- L'impact de la crise sur le système transport logistique de PACA
- Etat des lieux du transport et de la logistique en PACA
- Éléments de diagnostic
- Les scénarii de développement
- Conclusion

# Fonctionnement du système logistique et transport en PACA



Système articule différents composants en interaction

**Variables de cadrage** : Tendances de fond (globalisation, mondialisation, évolutions technologiques, contexte géopolitique ... )

**Déterminants macroéconomiques** : PIB et croissance démographique

**Demande de transport et de logistique** initiée par l'activité économique

- Endogène : au service de la production et de la distribution, fondée sur la consommation locale et régionale, liée à la démographie, l'urbanisation ...
- Exogène : besoins extérieurs, géolocalisation stratégique pour une desserte vaste

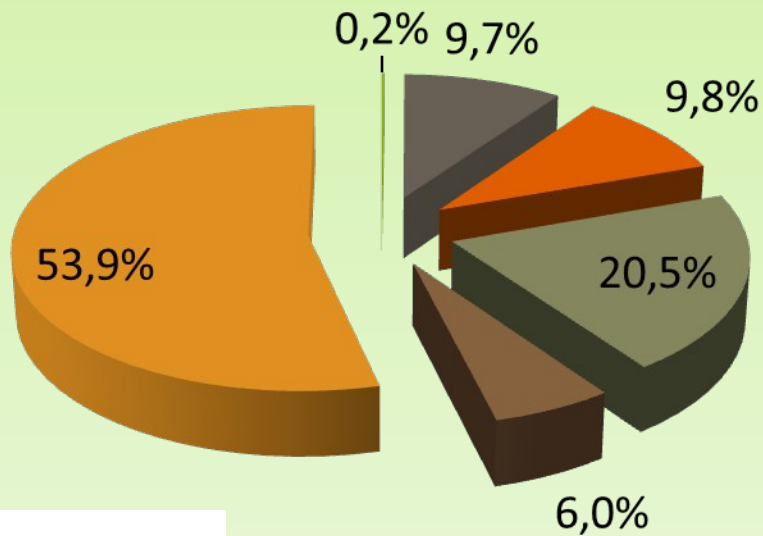
**Offre de transport et de logistique** qui répond à la demande et/ou qui suscite la demande

**Politiques publiques** disposent de leviers d'actions sur l'offre

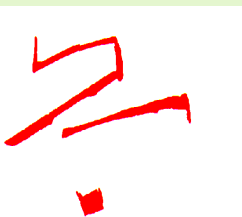
# Le transport et la logistique : des activités en lien avec l'activité économique

Caractéristiques de l'activité économique en PACA

- agriculture et industries extractives
- activités industrielles
- Filière construction
- Activités commerciales
- Secteur Transport et logistique
- Services



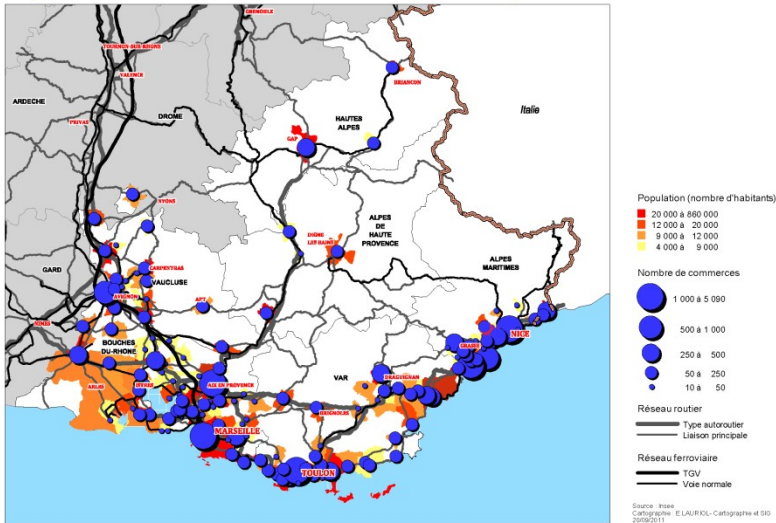
- Une région attractive, à forte croissance démographique, créatrice de valeur et caractérisée par une forte présence des services.
  - 4,9 millions d'habitants, croissance moyenne de 0,9 % depuis 1990
  - PIB de 138 milliards d'€
  - 67% de la Valeur ajoutée brute (VAB) régionale et 54% des salariés dans les services
- Activités génératrice de flux (hors hydrocarbures)
  - Activité industrielle manufacturière plus faible qu'au niveau national (7,5% de la VAB et 9,7% des salariés).
  - Activité commerciale 10,4% de la VAB et 20,5% des salariés



# Le transport et la logistique : des activités en lien avec l'activité économique

Une activité économique concentrée sur la frange littorale

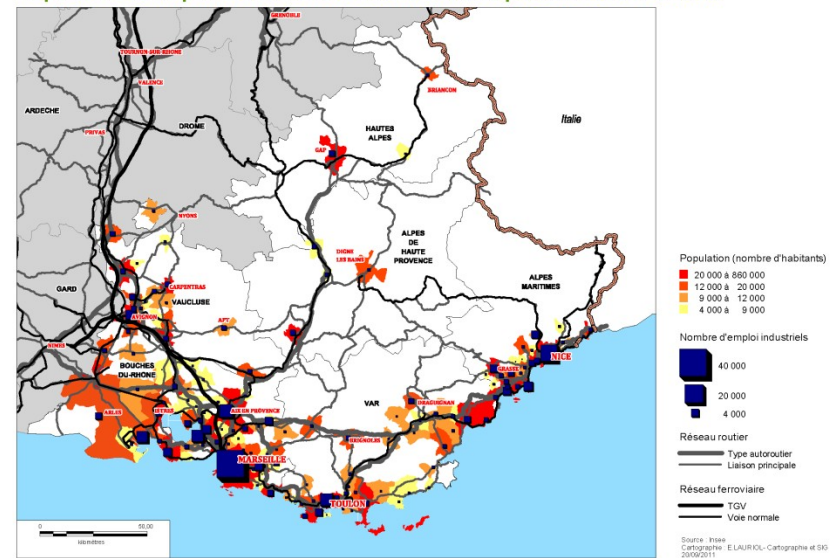
Région Provence Alpes Côte d'Azur  
Population et nombre de commerce des communes de plus de 4000 habitants



Des aires métropolitaines, bassins de consommation

Des pôles d'activité générateurs de flux

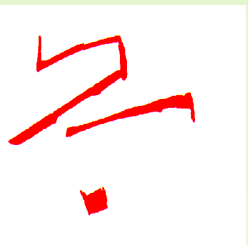
Région Provence Alpes Côte d'Azur  
Population et emploi industriel des communes de plus de 4000 habitants



# Le transport et la logistique : des activités en lien avec l'activité économique

Les activités économiques génèrent des besoins en logistique et transport

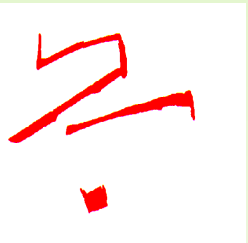
- Concentration des populations = localisation des implantations commerciales et des flux de distribution (sous leurs différentes formes)
  - Besoins en approvisionnement (bases) et en distribution (PDV)
  - Logiques de massification (bases, hyper) et d'éclatement (desserte urbaine, réception/expédition de colis, messagerie)
  - Plus d'1 million de m<sup>2</sup> de surfaces logistiques dédiées à la grande distribution (100 ha)
  - 90 entrepôts ou bases logistiques, à l'Ouest
  - 1,5 million de camions/an pour la grande distribution
- Secteur Construction représente 64% (tonnes) des flux internes à la Région PACA
  - Logiques de massification (matériaux), logiques de rapprochement chantiers/points de stock



# Le transport et la logistique : des activités en lien avec l'activité économique

Les activités économiques génèrent des besoins en logistique et transport

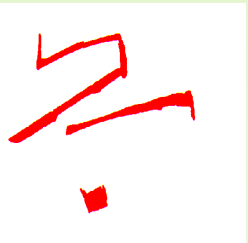
- Filières industrielles prises en compte dans l'étude :
  - Métallurgie
    - Flux maritimes importants
    - Process industriel prime
    - Logiques de massification
  - Agroalimentaire
    - Contraintes produit, logiques de consolidation
    - Exigences du client (délais de livraison courts)
  - Chimie
    - Bipolarisation (chimie lourde Bouches du Rhône, chimie fine Alpes maritimes et Alpes de Haute-Provence)
    - Pilotage par l'amont (contrainte produit prime)
    - Logiques de massification des flux
    - Produits peu volumineux



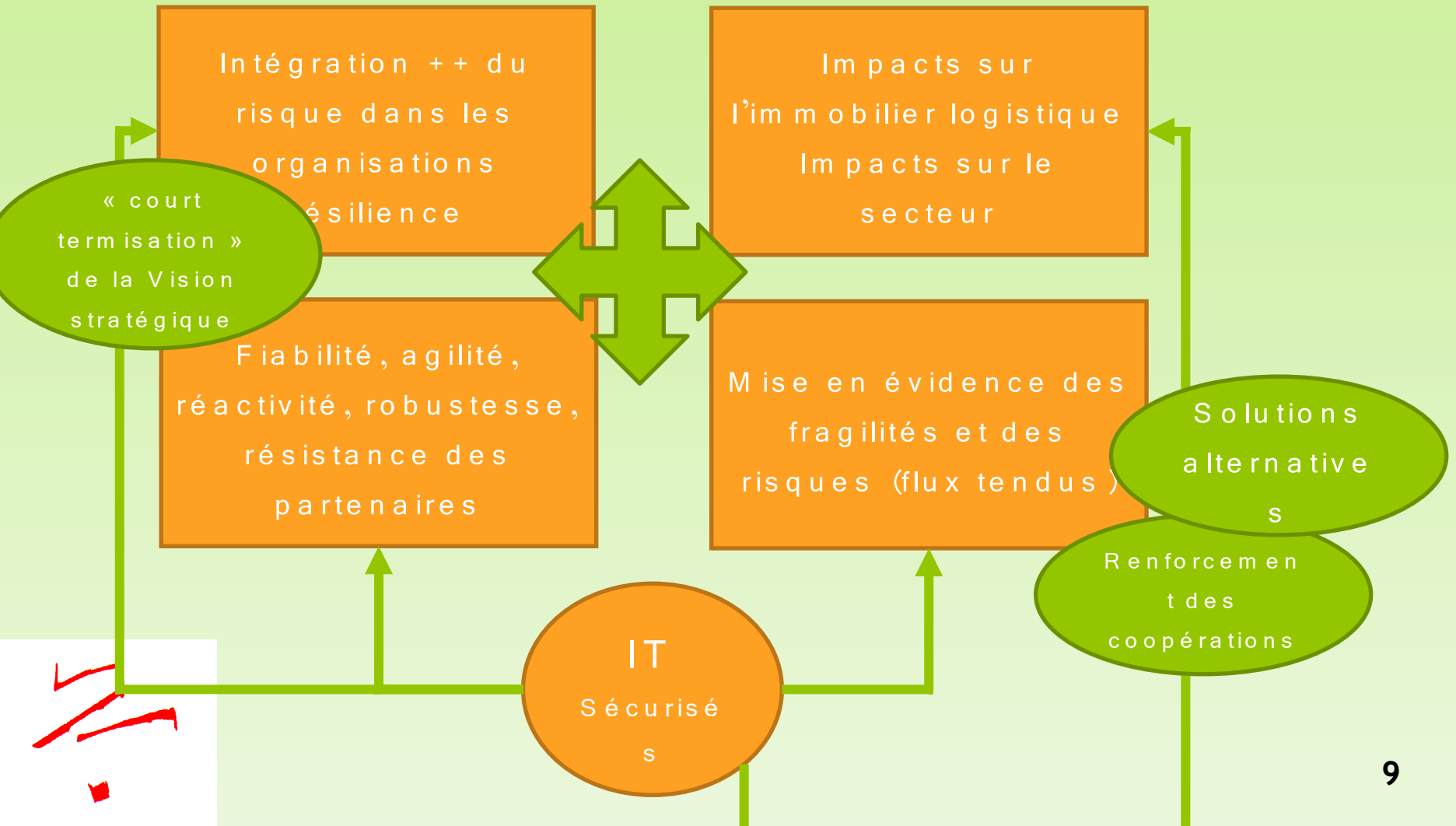
## Le transport et la logistique :

un secteur qui crée de la valeur et de l'emploi, avec un nombre important de PME et quelques « poids lourds »

- 7 milliards d'€ de VAB (2009)
- 5,6% de la VAB régionale
- 98 000 emplois dans la filière marchandises (6% des salariés de la région, DADS 2007 extrapolation 2008)
- 71 000 emplois dans le secteur et 3900 entreprises
- Depuis 2000, près de 14 000 emplois créés en transport et logistique (secteur) compte d'autrui.
- 10 à 70 emplois à l'ha selon les activités (amplitudes très fortes)



# L'impact de la crise sur le système transport logistique de PACA

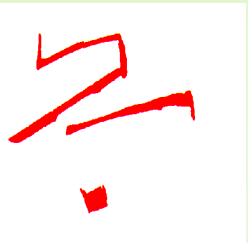


# L'impact de la crise sur le système transport logistique de PACA.

- **Un important frein aux investissements logistiques**
- 2009 et 2010 ont vu s'effondrer la demande. Les causes sont liées au déstockage (moins besoin de m<sup>2</sup>) et aux conditions d'octroi de crédits. La région PACA qui est en « bout de chaîne » tarde à repartir, mais quelques signes de reprise apparaissent. En 2011, une reprise molle au 1<sup>er</sup> semestre mais plus de projets au second semestre.
- Le taux de vacances a augmenté (10 à 15 %) et l'utilisateur est en position de force : multiplication des baux de courte durée, renégociation (valeur locative comprise entre 30 et 40 €/m<sup>2</sup>/an)
- La crise a accéléré la mutation des systèmes de distribution avec des grands groupes toujours plus puissants mais qui décentralisent les organisations logistiques. La région PACA affaiblie par les crises sociales n'a pas profité de ces recompositions (comme ont pu le faire la Catalogne et même la Ligurie)
- Les difficultés financières des entreprises et une moindre pression sur l'offre de transport ont encore fait chuté l'usage du fer ; ainsi la grande distribution a largement abandonné<sup>10</sup> ses projets

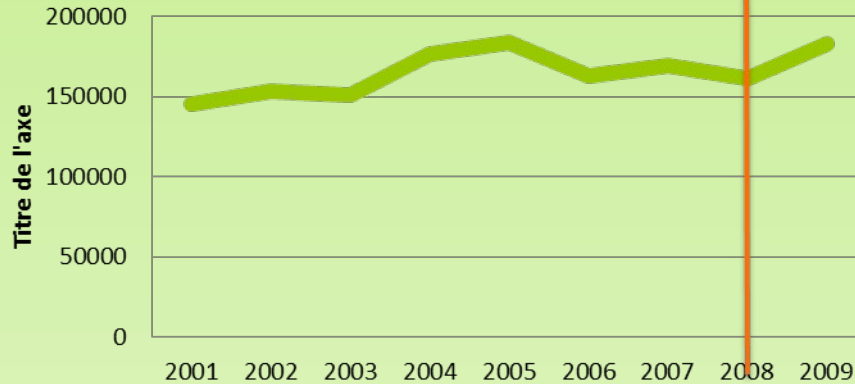
# L'impact de la crise sur le secteur

- Pour les secteurs générateurs de flux; une crise globalement moins perceptible qu'au plan national pour le secteur industriel (-2,9% vs -5,8%), un peu plus pour le secteur commercial (-2,3% vs -1,8%) et la construction (-3,1% vs -2,9%) (en nombre d'emplois)
- Sur le secteur Transport et logistique
  - -3,4% d'emplois en moins (vs -3,6 en RA, -1,8 en IDF) surtout dans les activités de logistique et d'entrepôt (-4,7%) un peu moins dans le transport)
- Reprise dans le secteur se manifeste sur l'emploi et sur les flux (réactivité forte)
  - +1,8% en 2010 (vs +0,7 en RA et +4,7 en IDF)



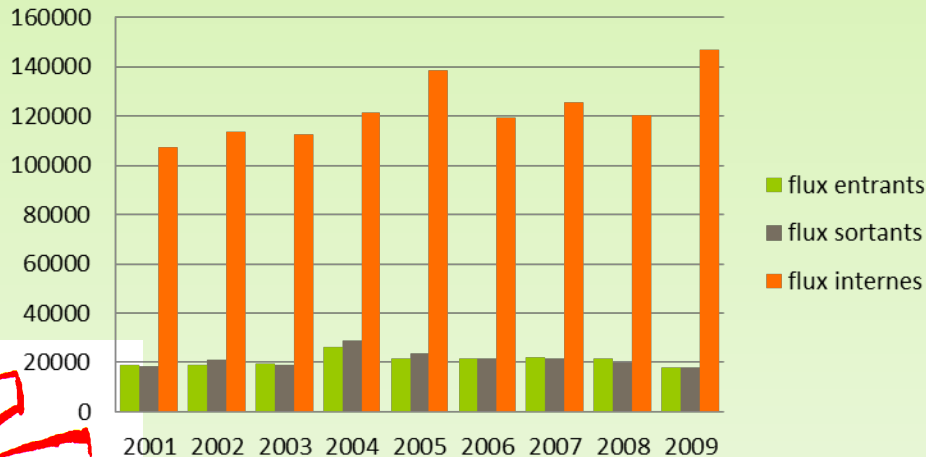
# L'impact de la crise sur le secteur

## Evolution des flux routiers (PACA)



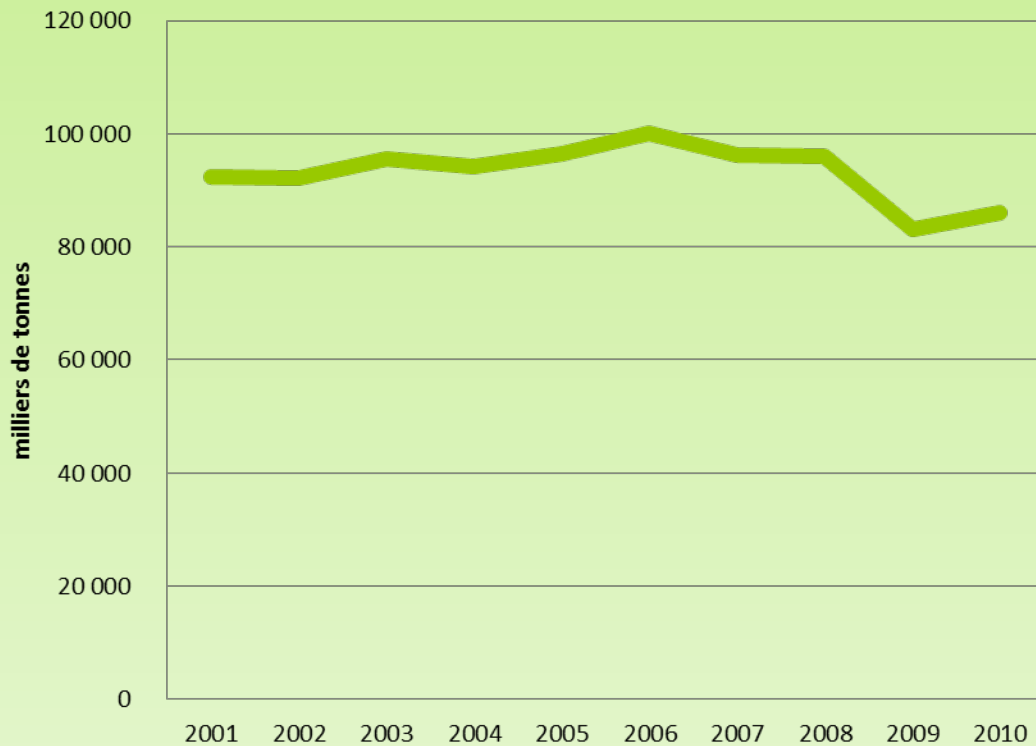
- Diminution globale des flux
  - Routier : -8% en 2008, +13% en 2009
  - Reprise profite essentiellement aux flux internes

## Evolution des flux routiers (PACA)



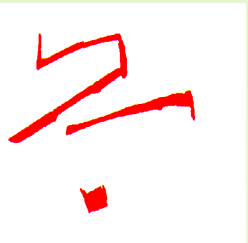
Source : Sitram, MEEDA, ORT

# L'impact de la crise sur le secteur

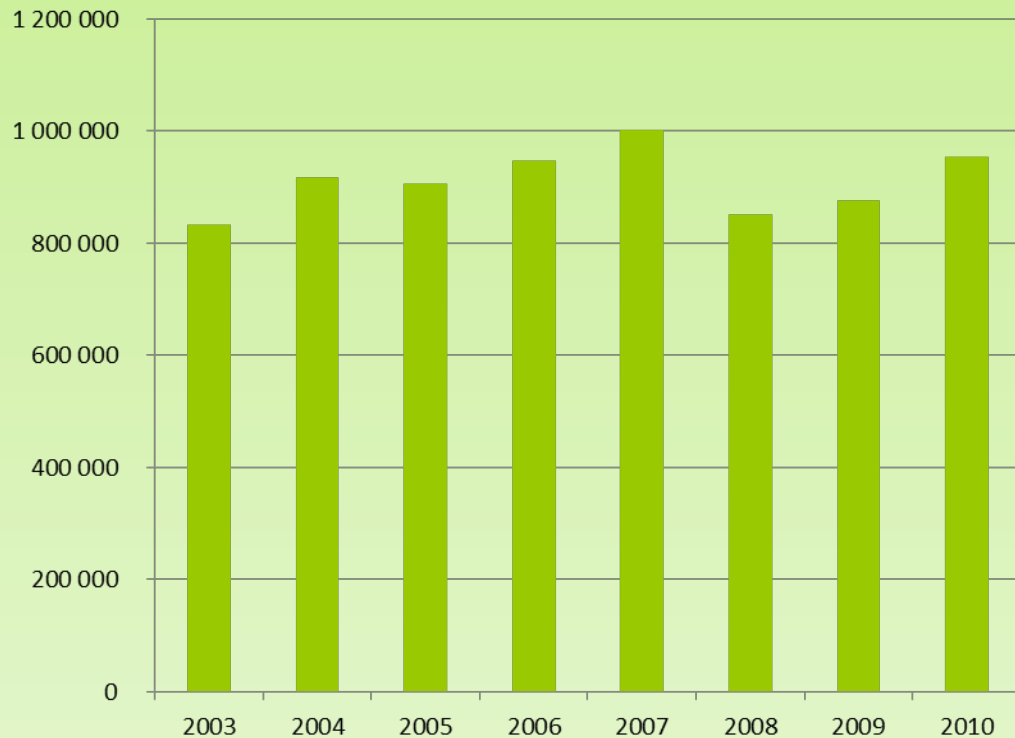


- Diminution globale des flux maritime
  - Cumul entre problèmes portuaires (dés 2007) et crise globale
  - 2008 et 2009 : deux années de diminution consécutives
  - 2010 ne récupère pas les trafics antérieurs

Source : GPMM, ORT



# L'impact de la crise sur le secteur



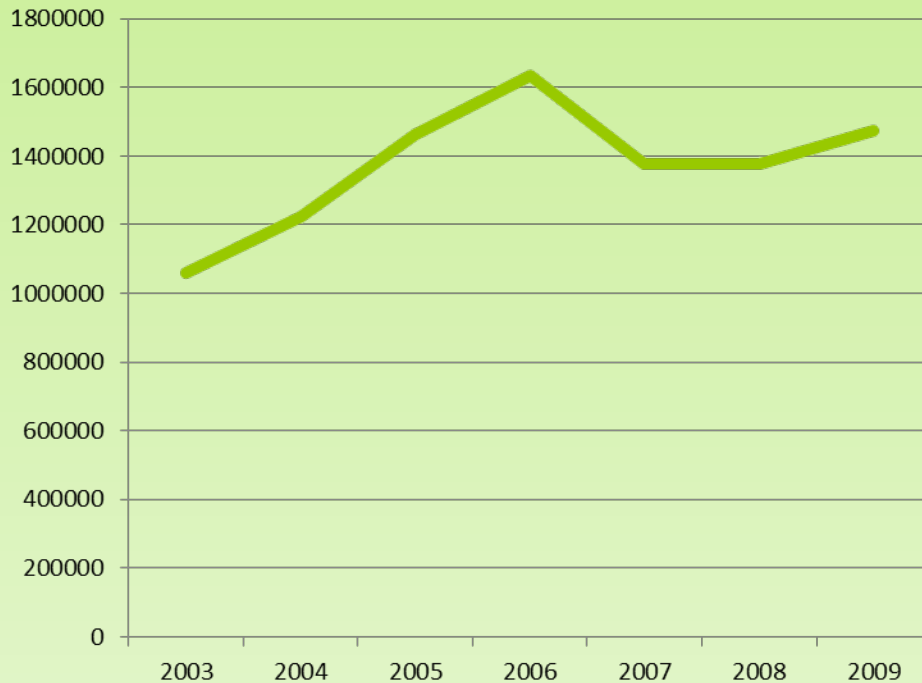
- Le conteneur

- Une baisse en 2008 plus forte que sur le total des trafics (-15% vs )
- En 2009, reprise (+3% vs -13%) et reprise en 2010 (+9% vs +3%)

Source : GPMM, ORT

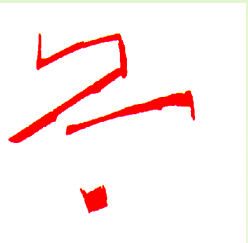


# L'impact de la crise sur le secteur



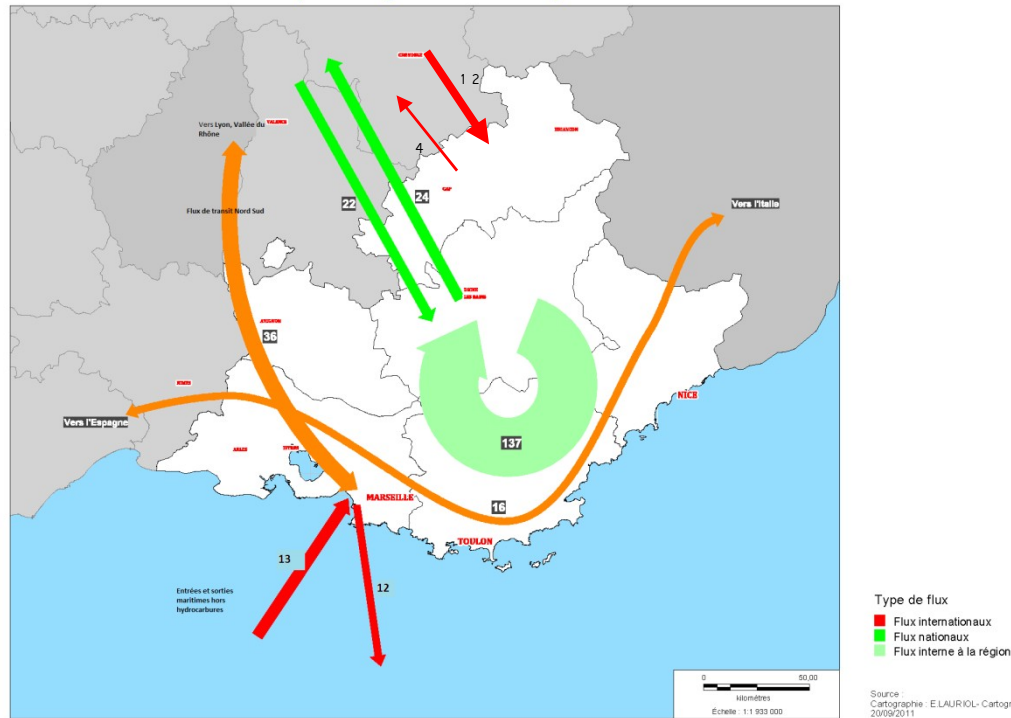
- Diminution globale des flux Fluvio maritime
  - Baisse liée aux problèmes portuaires plus qu'à la crise en elle-même

Source  
: Sitram,  
MEEDA  
T, ORT



# Etat des lieux du transport et de la logistique en PACA Les flux

Région Provence Alpes Côte d'Azur  
Flux de marchandises (hors hydrocarbures) en millions de tonnes



78 millions de tonnes  
(hors hydrocarbures)

es flux internes à la  
Région majoritaires

es flux de transit aussi i  
importants que les flux  
d'échanges

quilibre entrées /sorties  
(échanges nationaux)

– 17,5 vs 17,8 en mode routier

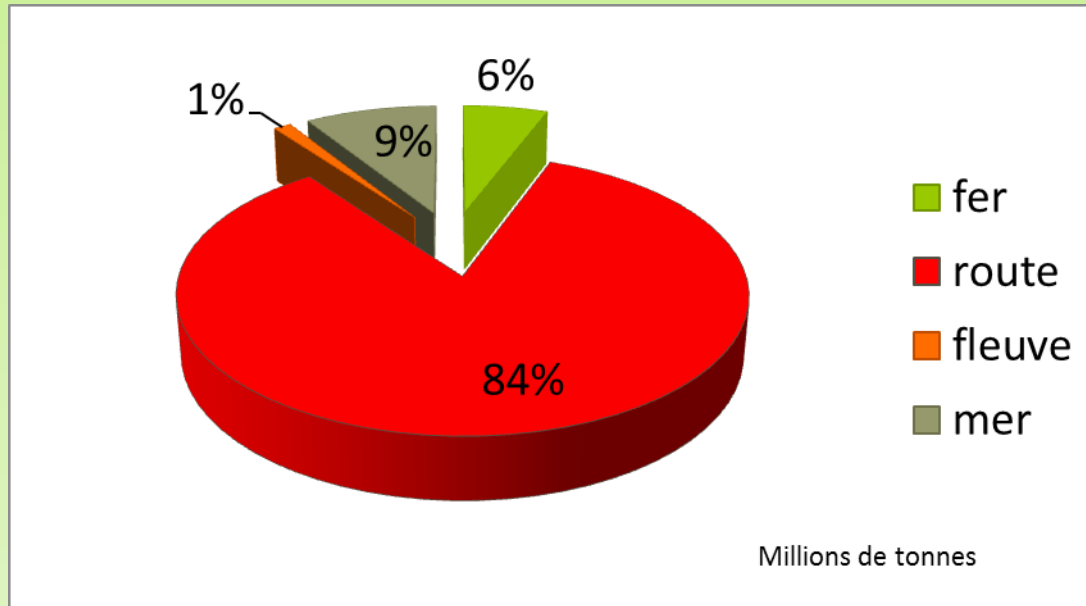
éséquilibre échanges  
internationaux (mode  
routier)

– 12 M en<sup>6</sup>import vs 4 en Export



# Etat des lieux du transport et de la logistique en P A C A

## Les flux, la répartition modale



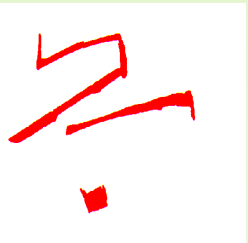
**ne domination du mode  
routier**

**nuancer selon le type  
de flux**

**0% sur les échanges  
nationaux**

**0% sur le transit**

**7 % en interne**

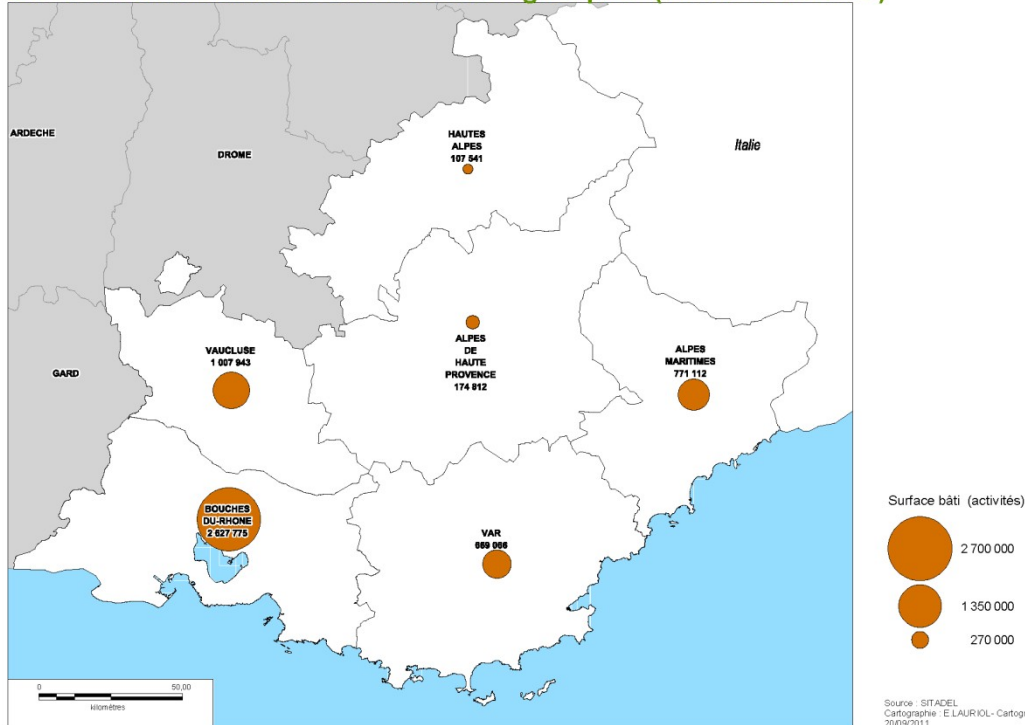


# Etat des lieux du transport et de la logistique en PACA

## L'offre immobilière

### Région Provence Alpes Côte d'Azur

#### Surface bâties destinées aux activités logistiques (cumul 1987-2010)



00 ha de bâti

500 ha de foncier

urée de vie d'un entrepôt  
30 ans

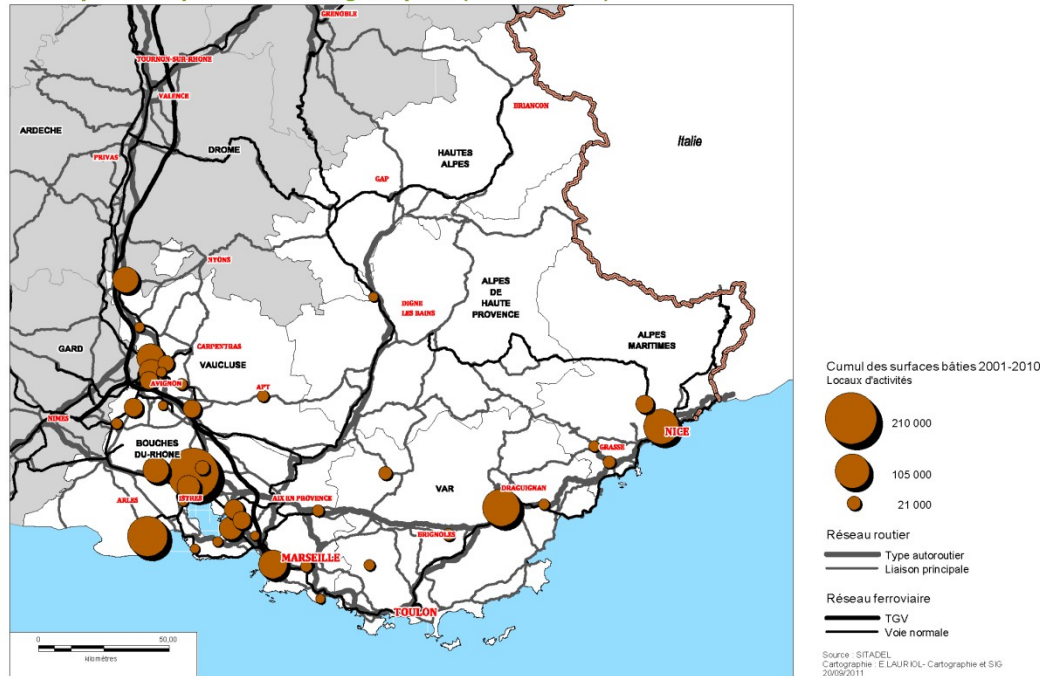
arquée par la domination  
des BDR (49% de l'offre)



# Etat des lieux du transport et de la logistique en PACA

## L'offre immobilière

Région Provence Alpes Côte d'Azur  
Principales implantations logistiques (2001 - 2010)



n retrouve un mix entre  
polarisation (Bouches du  
Rhône) et proximité des  
infrastructures (Vaucluse)

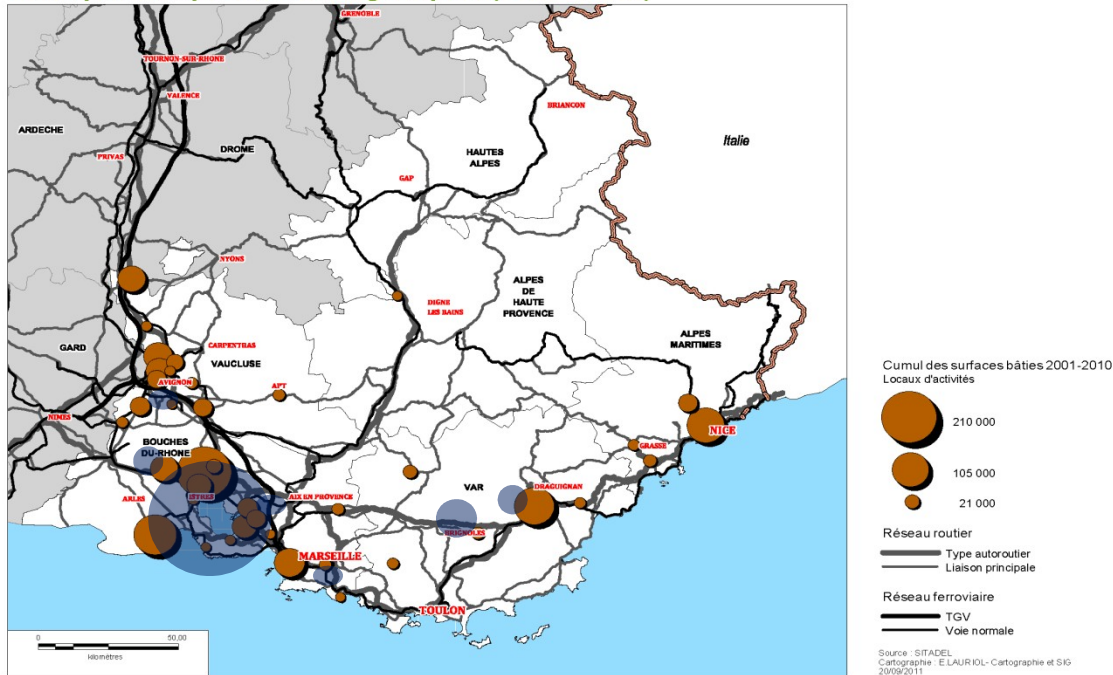
ogistique à l'ouest de la  
Région



# Etat des lieux du transport et de la logistique en PACA

## Les principaux projets immobiliers

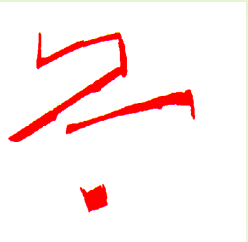
Région Provence Alpes Côte d'Azur  
Principales implantations logistiques (2001 - 2010)



## 400 ha de foncier

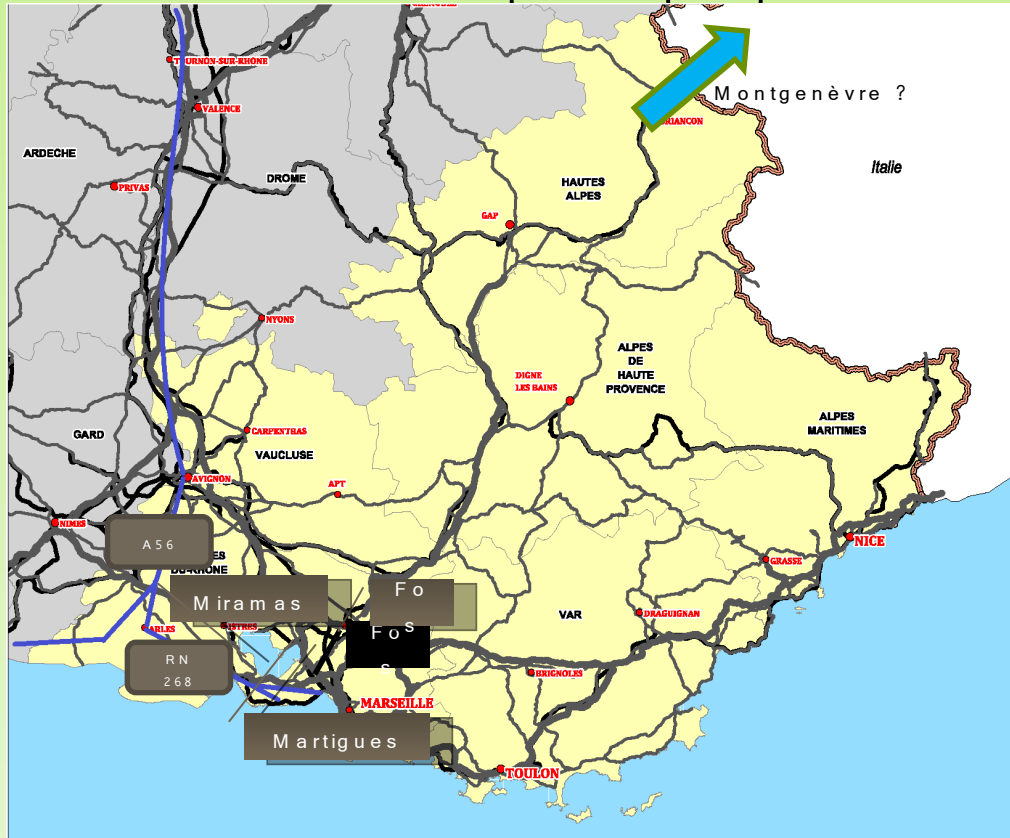
- Courthézon
- St Martin de Crau
- Terminaux conteneurs Fos 2XI (96 ha), 3XL (40 ha) et 4XI (54 ha).
- Distriport extension : 100 ha
- Florides (Marignane)
- Aiguilles
- Brignolles, Bréguières

• Confortent le positionnement à l'Ouest



# Etat des lieux du transport et de la logistique en PACA

## Principaux projets d'infrastructures



Projets ferroviaires  
Signalisation voie Fos / réseau national  
Doublement voies d'accès TC Fos (2020)  
Adaptation à la demande des chantiers Rail/Route Avignon - Courtine, Mourepiane  
Ligne fret grande capacité Rive droite du Rhône

Projets routiers  
Déviation de Miramas (2015)  
Contournement de Martigues - Port de Bouc (2017)  
Carrefour Fossette et Saint Gervais (2017)  
2\*2 voies RN 268 (2025)  
Contournement Nîmes / Montpellier

Projets routiers ?  
Raccordement MPDB et  
Contournement de Fos  
A56 (Salon / Fos)



# Quels scénarios pour appréhender le système logistique et transport PACA à l'horizon 2025

| <b>Scénario 1</b><br><b>Une stratégie logistique au service du développement</b>   | <b>Scénario 2</b><br><b>La logistique stratégique, levier de développement</b>   |
|--|--|
| <p>Logistique de soutien<br/>                     Priorité au développement lié à l'évolution démographique et de ses besoins et au soutien de l'activité économique endogène.<br/>                     Le GPMM se développe « au fil de l'eau ».</p> <p><b>Optimisation de l'offre pour répondre à une demande essentiellement endogène</b></p> | <p>Différenciation par la logistique<br/>                     Région revendique son positionnement logistique<br/>                     Priorité au développement de la logistique « exogène » avec une stratégie offensive du GPMM, développement des échanges internationaux<br/>                     Sans oublier le nécessaire soutien aux activités endogènes</p> <p><b>Optimisation de l'offre pour répondre à deux types de demandes</b><br/> <b>Complémentarités à trouver.</b></p> |
| <p><b>Scénario minimaliste</b></p>   | <p><b>Scénario optimiste</b></p>   |

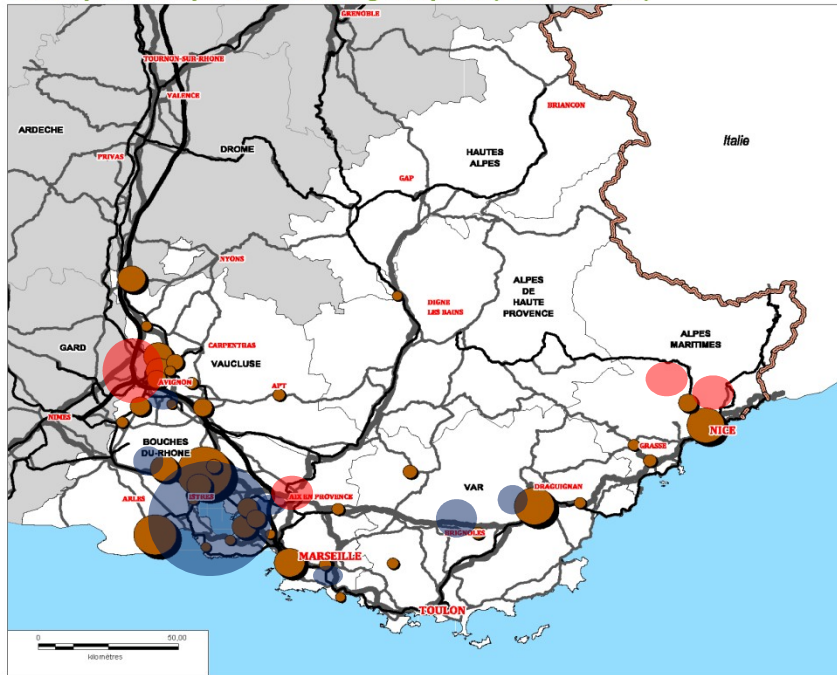
# Quels scénarios pour appréhender le système logistique et transport PACA à l'horizon 2025

| <b>Scénario 1</b><br><b>Une stratégie logistique au service du développement</b>  | <b>Hypothèses</b>  |
|---|--|
| <p>Logistique de soutien<br/>Priorité au développement lié à l'évolution démographique et de ses besoins et au soutien de l'activité économique endogène.</p> <p>Le GPMM se développe « au fil de l'eau ».</p> <p><b>Optimisation de l'offre pour répondre à une demande essentiellement endogène</b></p> | <p><b>PIB : 1,4%</b><br/><b>Évolution démographique : 0,4%</b><br/><b>Croissance à 2025 : 31,5%</b></p> <p><b>Productivité 10%</b></p> <p><b>Croissance des flux de 10%</b></p> <p><b>Pas de politique volontariste en matière de répartition modale</b><br/><b>Ratios de croissance du transport bas</b><br/><b>Les projets (infrastructures) sont réalisés aux dates prévues</b></p> |

| Scénario 1 fourchette basse<br>Une stratégie logistique au service du développement   | Évolution des variables<br>À l'horizon 2025 | Diagnostic et recommandations  |
|---|---|--|
| La demande  | 303 millions de tonnes                      |  |
| Les échanges internationaux (hors hydrocarbures), tous modes (millions de tonnes)     | +10% soit 285 camions/jour                  | Si les projets actés sont réalisés, ne pose pas de problème de capacités dans l'absolu |
| Les échanges nationaux, modes terrestres  | +10% soit 450 camions/jours et 5 trains.    |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Les flux internes, modes terrestres</li> </ul> | +7% soit 2300 camions/jour                  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Le transit</li> </ul>                          | +14% soit 1400 camions/jour                 | Commence à poser question sur les alternatives au tout camion                          |

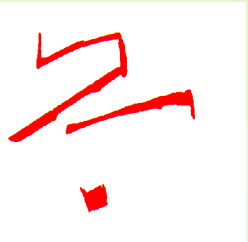
# Etat des lieux du transport et de la logistique en PACA Scénario 1

Région Provence Alpes Côte d'Azur  
Principales implantations logistiques (2001 - 2010)



Points de blocage  
Foncier : Nice

Infrastructures  
Nice



| Scénario 1<br>Une stratégie<br>logistique au<br>service du<br>développement | Évolution des variables  | Diagnostic et<br>recommandations  |
|---|--|---|
| Demande bâti (en ha )   | 407 ha   |   |
| Demande foncier (en ha )  | 557 ha   | Correspond à 35 ha par an en moyenne<br>120 ha en distribution urbaine (50 pour Marseille, 50 sur littoral Nice )<br>430 ha pour de la production et de la distribution<br>400 h en projet (reste 160 à trouver sur Vaucluse et Littoral Niçois )   |
| Impacts de la localisation sur les flux                                     | Scénario de dispersion / dissémination<br>Qui pose la question de la mise en place d'un réseau de plateformes, avec un maillage ferroviaire ? Ou au moins une réflexion sur la massification des flux amonts | Scénario de distribution urbaine,<br>• Option tout camion (pas de massification mais une dissémination )<br>✓ Favorise le camion sur l'interne et les échanges nationaux<br>• Option ferroviaire sur l'amont<br>✓ OFP au niveau de l'approvisionnement des plateformes urbaines et des centres de distribution<br>✓ Favorise le fer sur les échanges nationaux mais pas l'interne |
|   |  |   |

| Scénario 1<br>Une stratégie<br>logistique au<br>service du<br>développement | Évolution des variables<br>À l'horizon 2025                 | Diagnostic et<br>recommandations                      |
|---|---|---|
| Le maritime<br>EVP  | +104 %<br>1 800 000<br>(18 trains jour/3 barges et 2600 PL) | Pas de blocage si les projets prévus<br>sont réalisés |
| Autres trafics (hors<br>hydrocarbures)                                      | +76%  |   |
| Demande foncier pour<br>trafics maritimes<br>supplémentaires                | 50 ha   | Distriport, pas de problème de place                  |

# Quels scénarios pour appréhender le système logistique et transport PACA à l'horizon 2025

| <b>Scénario 2</b><br><b>La logistique stratégique, levier de développement</b>   | <b>Hypothèses</b>  |
|--|--|
| <p>Différenciation par la logistique<br/>Région revendique son positionnement logistique<br/>Priorité au développement de la logistique « exogène » avec une stratégie offensive du GPM M<br/>Sans oublier le nécessaire soutien aux activités endogènes</p> <p><b>Optimisation de l'offre pour répondre à deux types de demandes</b><br/><b>Complémentarités à trouver.</b></p> | <p><b>PIB : 2,2 %</b><br/><b>Évolution démographique : 1%</b><br/><b>Croissance à 2025 : 59 %</b></p> <p><b>Productivité 10%</b></p> <p><b>Croissance des flux de 49%</b><br/><b>Politique volontariste en matière de répartition modale</b><br/><b>Ratios de croissance du transport hauts</b><br/><b>Les projets (infrastructures) sont réalisés aux dates prévues</b></p> |

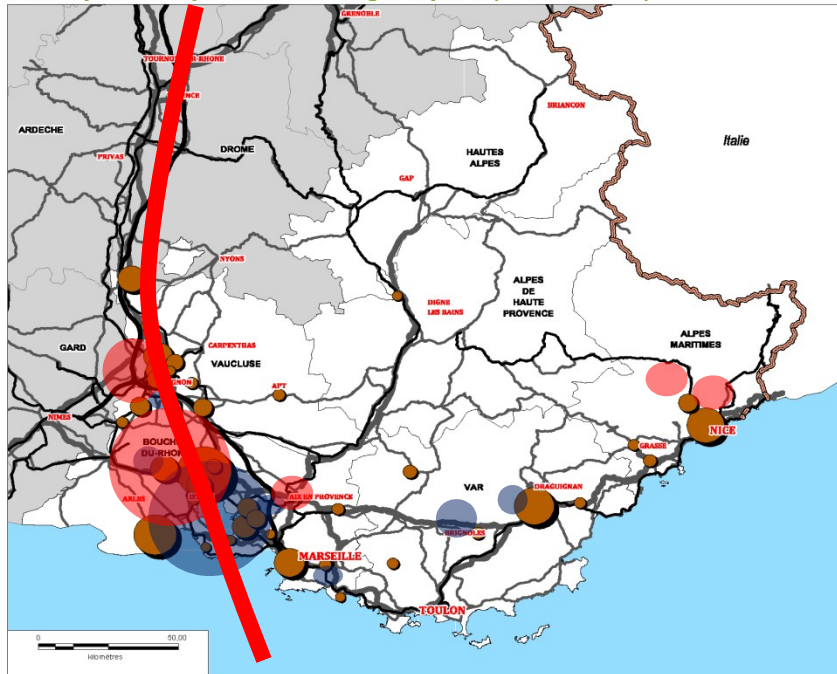
| Scénario 2<br>La logistique<br>stratégique, levier de<br>développement                    | Évolution des<br>variables                    | Diagnostic et<br>recommandations  |
|---|---|---|
| La demande  | 413 MT soit +48%                              |   |
| Les échanges<br>internationaux (hors<br>hydrocarbures), tous                              | +56% soit 1100<br>camions/jour                |   |
| Les échanges nationaux,<br>modes terrestres   | +56% soit 2500<br>camions/jours et 25 trains. |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Les flux internes,<br/>modes terrestres</li> </ul> | +33% soit 9500<br>camions/jours               |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Le transit</li> </ul>                              | +71% soit 7100<br>camions/jours               | Une valeur inacceptable, nécessite une<br>action forte (autoroute de la mer, taxation,<br>gestion des flux routiers, ...) |

| Scénario 1<br>Une stratégie<br>logistique au<br>service du<br>développement | Évolution des variables   | Diagnostic et<br>recommandations  |
|---|---|---|
| Demande bâti (en ha )   | 600 ha  |   |
| Demande foncier (en ha )  | Scénario mixte de massification<br>140 ha   | Correspond à 60 ha par an en<br>moyenne<br>120 ha en distribution urbaine (50 pour<br>Marseille, 50 sur littoral Nice )<br>200 ha pour de la production et de la<br>distribution<br>600 ha à trouver dans le triangle<br>Avignon /Arles /Marseille (1 deuxième<br>CLESUD ? )<br>400 h en projet |
| Impacts de la<br>localisation sur les flux                                  | pour assurer les traitements<br>supplémentaires liés à la croissance<br>des trafics portuaires et le soutien à<br>l'économie locale.<br>Qui pose aussi la question de la<br>mise en place d'un réseau de<br>plateformes maillées, avec des<br>vocations différentes, mais<br>permettant la massification. |   |

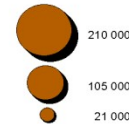
| Scénario 2<br>La logistique<br>stratégique, levier<br>de développement | Évolution des variables   | Diagnostic et<br>recommandations  |
|--|---|---|
| Le maritime<br>EVP   | <p style="text-align: right;">+468 %<br/>5 000 000<br/>(40 trains jour/7 barges et 6000 PL)</p> | <p>Risque de blocage<br/>Si tous les travaux prévus sont effectués dans les délais<br/>Si les incertitudes sur les projets sont levées<br/>Si utilisation de trains longs (1000 m)<br/>Si engagement des travaux pour réception de ces trains<br/>Si contournement de Lyon dans les</p> |
| Autres trafics maritimes   | <p style="text-align: right;">+135%</p>   |   |
| Demande foncier pour<br>trafics maritimes<br>supplémentaires           | <p style="text-align: right;">150</p>   | <p>Fos 3 et 4 XL, Distriport, pas de problème de place</p>  |

# Etat des lieux du transport et de la logistique en PACA Scénario 1

Région Provence Alpes Côte d'Azur  
Principales implantations logistiques (2001 - 2010)



Cumul des surfaces bâties 2001-2010  
Locaux d'activités



Réseau routier  
Type autoroutier  
Liaison principale

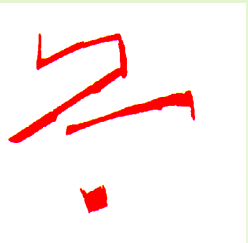
Réseau ferroviaire  
TGV  
Voie normale

Source : SITADEL  
Cartographie : ELAUR IOL - Cartographie et SIS  
20/09/2011

Points de blocage  
Foncier : Nice  
CLESUD 2 ?

Infrastructures  
Nice  
Projets locaux  
impératifs  
Contournement de Lyon

Renforce la vocation  
logistique de l'Ouest



# Conclusion

- Quel que soit le scénario, les projets existants ou prévus sont à réaliser dans les délais prévus
- Problématique de l'optimisation de la logistique pose la question d'une organisation cohérente du territoire
  - Il existe plusieurs formes de logistique
  - Il serait intéressant de les aborder de façon globale
  - Projets existants sont des réponses ponctuelles à des points de blocage avérés mais nécessaire de plus anticiper.
  - Réponses nécessaires (notamment sur le scénario 2) doivent être à la hauteur des ambitions, il ne s'agit pas de répondre au coup par coup mais de réfléchir sur une optimisation globale.
  - Réflexion en lien avec l'environnement de la région (régions limitrophes, départements limitrophes), points de blocage sont parfois hors du territoire
- Risque toujours présent de la « finistérisation » de la Région PACA.

