

## Étude des impacts des zones logistiques

Phase 3 : Synthèse des  
entretiens

Mars 2008

Direction Régionale de l'Équipement PACA  
Région PACA

# Étude des impacts des zones logistiques

## Rapport phase 3 : synthèse des entretiens

**date :** Mars 2008

**auteur :** CETE méditerranée

**responsable de l'étude :** Frédérique Reffet (DCEDI)

**participants :** Mayder Sallefranque

**résumé de l'étude :** Ce rapport constitue la synthèse de l'ensemble des entretiens réalisés de juin 2007 à novembre 2007 dans le cadre de l'étude des impacts des plates-formes logistiques. Il dresse un tableau des principaux enjeux qui ont pu s'en dégager concernant les impacts des zones logistiques en PACA et sur l'agglomération marseillaise ainsi que sur les perspectives d'évolution de cette activité.

---

**nombre de pages :** 25

n° d'affaire : 061e24650

maître d'ouvrage : Région PACA, DRE PACA (M. Leydet), Région PACA

---

---

---

---

---

---

## SOMMAIRE

<b>1 RAPPEL DU CONTEXTE.....</b>	<b>4</b>
<b>2 LE TABLEAU DES ACTEURS RENCONTRÉS.....</b>	<b>4</b>
<b>3 CONDITIONS DE RÉALISATION DES ENTRETIENS.....</b>	<b>7</b>
3.1 Déroulement des entretiens.....	7
3.2 Guide d'entretien.....	7
<b>4 SYNTHÈSE.....</b>	<b>7</b>
4.1 État des lieux de la logistique sur le territoire.....	8
4.1.1 Principaux pôles logistiques régionaux.....	8
4.1.2 Principaux pôles logistiques sur Marseille.....	9
4.1.3 Type de logistiques.....	9
4.1.4 Atouts et faiblesses de la région.....	9
4.2 Impacts d'une PFL sur l'emploi.....	10
4.2.1 L'activité logistique est créatrice d'emplois.....	11
4.2.2 Les métiers de la logistique souffrent d'un manque d'attractivité / pénurie.....	11
4.2.3 La formation professionnelle.....	12
4.3 Impacts d'une plate-forme logistique sur l'environnement.....	13
4.3.1 Au niveau des plates-formes.....	13
4.3.2 Consommation d'espace naturel.....	13
4.3.3 Trafic PL.....	14
4.3.4 Intérêt de la mutualisation.....	14
4.4 Impacts d'une PFL sur l'aménagement du territoire.....	14
4.4.1 Besoins en liaisons TC.....	14
4.4.2 Besoins en infrastructures routières.....	15
4.4.3 Besoins en logements.....	15
4.4.4 Besoins en équipements.....	15
4.5 Trafic et report modal.....	15
4.5.1 Trafic routier.....	15
4.5.2 Report modal.....	16
4.6 Zoom sur la logistique urbaine.....	17
4.6.1 Place des installations logistiques dans la ville.....	17
4.6.2 Transport de marchandises en ville (TMV).....	18
4.7 Perspectives de développement de l'activité logistique.....	18
<b>5 ANNEXE.....</b>	<b>20</b>

## 1 Rappel du contexte

La Direction régionale de l'Équipement PACA a engagée une étude sur l'impact des zones logistiques dans la région. La région PACA a quant à elle engagé une étude sur les impacts des zones logistiques de l'agglomération marseillaise.

Dans une première phase, des analyses bibliographiques ont été réalisées permettant d'appréhender les caractéristiques et le fonctionnement d'une plate-forme logistique et de rassembler des indicateurs permettant de mesurer son impact sur le territoire concerné.

Dans une deuxième phase, des enquêtes ont été organisées sur la plate-forme de Clésud et sur les chantiers TC et des entreprises logistiques de Canet-Mourepiane afin d'approfondir la question de l'impact d'une plate-forme sur l'emploi au sein d'un territoire donné.

**Dans une troisième phase une série d'entretiens auprès de gestionnaires de plates-formes et d'entreprises implantées sur des plates-formes logistiques complètent les éléments recueillis dans les phases précédentes.**

Ce rapport constitue la troisième phase de l'étude. Il rassemble les éléments issus des entretiens réalisés pour la DRE et pour la Région, chaque interlocuteur ayant développé une réflexion sur la logistique à l'échelle régionale mais aussi sur la logistique urbaine.

## 2 Le tableau des acteurs rencontrés

Ce tableau figure page suivante ; il permet d'identifier :

- 14 institutionnels,
- 11 entreprises,
- 2 associations ou syndicats professionnels.

<b>Entretiens dans le cadre de l'étude de la DRE</b>		
<b>Entreprise institution</b>	<b>Nom</b>	<b>Adresse</b>
AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU VAUCLUSE	Mme FERMANIAN	19 place de l'Horloge 84000 Avignon
ANPE	Mme COMBES	ANPE de Mourepiane ZFU Nord Littoral
CCI PAYS D'ARLES	M HURDEBOURCQ	Avenue Division France Libre - 13200 Arles
AGGLOPOLE PROVENCE	Mme ARDOUIN	Square Docteur François Blanc 197, rue du Pavillon 13666 Salon-de-Provence
CRET LOG	Mme SIRJEAN, M BOUDOUIN	413, avenue Gaston Berger 13625 Aix-en-Provence
EPAD	M GILORMINI	Parc de Trigance II Allée de la Passe-Pierre 13804 Istres
MDER	M de FORESTA	17, la canebière Marseille (transmission de document)
COCA COLA Plateforme logistique Boissons	M HORCHOLLE	Plateforme CCE ZI la Crau av Gabriel Voisin 13656 Salon de Provence
EGL Logistique	M MARQUANT	Mory EGL Zone logistique de Fos Distriport Avenue de Shangai 13230 Port Saint Louis
BARJANE	M ALVES	BARJANE La Meunière, 5995, CD 6 13480 Cabriès
ID LOGISTICS (SYSTEME U)	M GROSDOIT, M TABARY	Entrepot système U rue Colas 13450 Grans
KATOEN NATIE	M CABOT, M FRANCIS PHILIPPE	Katoen Natie ZI Ecopole du mas Laurent BP 112 13552 Saint Martin de Crau
REXEL	Mme REYNAL M MAILLARD	REXEL ZAC Clésud Av. Comte de la Perouse 13140 Miramas

## Entretiens dans le cadre de l'étude de la Région

Entreprise institution	Nom	Adresse
AFT	M de VARGAS	368, bd Henri Barnier - 13016 Marseille
CONSEIL GÉNÉRAL – service développement économique	M ALBERT	52, av. St Just 13256 Marseille
CONSEIL RÉGIONAL – service développement économique	M GUILLEMONT	27, place Jules Guesde 13 481 Marseille Cedex 20
CRCI	M. GLORIAN, M SEVENIER	8, rue Neuve Saint Martin Marseille
DIREN	M FOUCHIER	Le Tholonet 13603 Aix en provence
DRIRE	M GARDE, M FRANCOIS, Mme BAILLET	siège Marseille 69 av Prado 13006 Marseille
MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLE	M TOUZE	Les Docks 10 place de la Joliette, Atrium 10.7 13002 Marseille
DHL	M MILLAN	PGE Estaque- Saumaty Marseille - 13467
NAVILAND CARGO	M. JACOBI	29, boulevard Ferdinand de Lesseps 13309 Marseille Cedex 14
NOVATRANS	Mme. LAYE /M AROCAS	35 bis bd Casanova Marseille
PAM	Mme PLANQUE	P.A.M. (Port Autonome de Marseille) 23, place de la Joliette - 13226 Marseille
RAIL LINK	M BEN AROUS	35 bis bd Casanova Marseille
ASSOCIATION ARNAVANT	M MARCORELLES, Mme VANDENBROUCK	Parc Club des Aygalades Bd Frédéric Sauvage 13014 Marseille
UNOSTRA	M FOURNIER	Philippe FOURNIER ZA de Réalpanier Rue Rodolf Serkin 84000 Avignon

## 3 Conditions de réalisation des entretiens

### 3.1 Déroutement des entretiens

Les entretiens se sont déroulés en vis à vis entre le mois de juin et le mois de novembre 2007.

L'ensemble des interlocuteurs rencontrés a fait preuve d'une grande disponibilité et a montré une motivation particulièrement forte sur les enjeux de la logistique.

En revanche il a été très difficile de mobiliser les entreprises sur cette problématique et seules 11 d'entre elles sur 24 approchées ont acceptées de participer à l'étude ; les raisons évoqués étant principalement le manque de temps.

Tous les comptes rendus ont fait l'objet d'une demande de validation auprès des interlocuteurs rencontrés. Les compte-rendus des entretiens n'ont pas vocation à être diffusés à d'autres personnes que les maîtres d'ouvrage. Ils ne sont pas présentés dans ce document.

### 3.2 Guide d'entretien

Trois guides d'entretiens ont été élaborés en fonction des spécificités des trois catégories d'interlocuteurs rencontrés :

- Les institutionnels,
- les gestionnaires de PFL ou les investisseurs,
- les entreprises logistiques.

Les guides d'entretiens figurent en annexe.

## 4 Synthèse

Les principaux points abordés lors des entretiens sont repris dans les chapitres ci-après :

- L'état des lieux des installations logistiques sur le territoire,
- les impacts d'une PFL sur l'emploi,
- les impacts d'une PFL sur l'environnement,
- les impacts d'une PFL sur l'aménagement du territoire,
- le trafic généré par les PFL et le report modal,
- un zoom sur la logistique urbaine,
- les perspectives de développement de l'activité logistique.

Cette synthèse rassemble les dires d'acteurs et des éléments issus des documents transmis lors des entretiens qui permettent de faire un résumé de la situation et des perspectives de la logistique en région.

## 4.1 État des lieux de la logistique sur le territoire

### 4.1.1 Principaux pôles logistiques régionaux

En PACA, les principales zones logistiques se situent dans le département des Bouches du Rhône qui concentre près de 50 % de l'activité logistique régionale :

- Clésud : plate-forme logistique de 220 ha et chantier de transport combiné de 60 h, surface bâtie à terme : 720 000 m<sup>2</sup>
- Zones Ecopôle et Bois de Leuze à St Martin de Crau : elles représenteront 1 148 000 m<sup>2</sup> de bâtiments pour 5000 emplois
- Distriport : il est prévu à terme 600 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts et 1500 emplois.

D'autres zones de moindre ampleur accueillent des installations logistiques :

- la plate-forme fluvio-maritime d'Arles (140 ha) qui rassemble 3 sites : le port et son site industrialo-portuaire, la zone industrielle nord où sont installés 70 entreprises, le parc d'activités du grand Rhône,
- le parc d'activités de la Crau (120 ha) à Salon de Provence où est implantée la plate-forme de distribution sud est du groupe Carrefour, 250 salariés sont employés sur ce site,
- Vitropôle qui rassemble les zones d'activités de Vitrolles où sont implantées de nombreuses entreprises du secteur de la logistique,
- la ZI des Arnavant à Marseille qui accueille près de 500 entreprises et 8000 emplois sur 170 hectares. Le secteur du transport et de la logistique représente le 3<sup>ème</sup> secteur d'activités présent sur le site.

On trouve également de la logistique pour l'agro alimentaire au nord des Bouches du Rhône et dans le Vaucluse :

- Chateaurenard,
- Bollène : création d'un parc logistique de 70 ha avec 208 000m<sup>2</sup> d'entrepôts . Le premier permis de construire à été accordé pour une surface de 30 000m<sup>2</sup> (potentiel complémentaire de 30 000 ha). A proximité immédiate de ce parc logistique, l'entreprise Combronde est implantée sur un terrain privé et est embranchée fer.
- Orange sud/ Courtaizon : secteur de la grange blanche : une première tranche est entièrement commercialisée. Une deuxième tranche est en attente (PROLOGIS),
- Cavaillon : Pôle produit frais, Zone du plan (100 ha) : entièrement commercialisée avec entreprises de transport de commerce de gros et de messagerie. Une extension de 150 ha est prévue,
- Avignon Nord est un pôle important : Prologis sur Sorgues (36 000 m<sup>2</sup>), FM logistique, TNT, ABX, ND.

Le Var et les Alpes Maritimes accueillent essentiellement une logistique d'approvisionnement de la population du littoral azuréen. On retrouve dans le Var de grosses implantations comme : ACR Logistics France : plate-forme Carrefour et la Plate-forme Intermarché à Brignoles, Lecasud : plate-forme Leclerc au Luc-en-Provence. Les Alpes Maritimes ont développé une logistique d'approvisionnement de la

population du littoral azuréen notamment avec la réalisation du Parc d'Activités Logistiques de Nice (PAL).

Le projet des Bréguières (220 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts) sur la commune des Arcs-sur-Argens permettra également de combler un peu le déséquilibre logistique entre l'ouest et l'est de la région.

Pour une grande partie des personnes interrogées les sites porteurs de la région se situent dans l'hinterland du port de Marseille Fos compte tenu des perspectives de croissance des flux conteneurisés notamment en provenance d'Asie du Sud Est.

#### **4.1.2 Principaux pôles logistiques sur Marseille**

La logistique représente 38 000 emplois sur l'agglomération marseillaise soit 10% de l'emploi total. Les principaux pôles logistiques sont :

- la ZI des Arnavaux qui accueille près de 500 entreprises et 8000 emplois sur 170 hectares. Le secteur du transport et de la logistique représente le 3<sup>ème</sup> secteur d'activités présent sur le site.
- La zone de Canet-Mourepiane avec ses infrastructures maritimes et portuaires,
- Le MIN des Arnavaux qui traite annuellement sur 28 ha, près de 500 000 tonnes de marchandises, essentiellement des fruits et légumes et qui emploie près de 1200 personnes,
- La gare d'Arenc qui accueille plusieurs entreprises logistiques et le projet SOGARIS de plateforme logistique urbaine.

#### **4.1.3 Type de logistiques**

On retrouve en PACA une logistique de distribution, compte tenu du poids de la population régionale (desserte des marchandises jusqu'aux points de distribution et de consommation) ; une logistique d'entrepôts, dans lesquels on conditionne les produits (préparation de commandes packaging, picking) et une logistique portuaire, qui concerne de nombreux acteurs : armateurs, agents maritimes, manutentionnaires, transporteurs de conteneurs, transitaires... La seule logistique portuaire représente 15 000 à 20 000 emplois.

Quelques spécificités sont évoquées en fonction des zones : par exemple sur Clesud, ce sont plus des prestataires logistiques qui se sont installés (avec des surfaces moyennes autour de 20 000 ou 30 000 m<sup>2</sup>), sur St Martin de Crau ce sont plutôt des chargeurs (avec des surfaces moyennes d'entreposage plus importantes : plus de 50 000 m<sup>2</sup>, notamment celle de Castorama qui est un des plus grands entrepôts de France).

Sur Marseille l'activité est partagée entre une logistique portuaire en lien avec le terminal de Mourepiane et une logistique de distribution de l'agglomération.

#### **4.1.4 Atouts et faiblesses de la région**

Pour l'ensemble des acteurs économiques et institutionnels rencontrés, la région a une forte vocation logistique de par son bon positionnement géographique entre l'Espagne et l'Italie, au débouché de la vallée du Rhône, au carrefour des grands axes autoroutiers : A.7, A.8, A.9.

Elle bénéficie de la présence d'infrastructures de transport multimodales avec un port de dimension européenne, Marseille Fos, qui cumule de nombreux atouts : un bon positionnement géographique, des caractéristiques nautiques et techniques idéales, le savoir faire des entreprises, du foncier disponible à proximité et la présence de la voie d'eau et du rail. Elle bénéficie encore de réserves foncières et d'un prix du foncier relativement attractif comparativement à Gênes, Milan ou Barcelone.

Elle cumule la présence d'activités portuaires et de pôles logistiques majeurs qui génèrent une dynamique logistique forte. La présence du troisième armateur mondial la CMA-CGM, avec son siège social à Marseille, permet d'offrir des solutions logistiques globales, elle devrait produire un effet d'entraînement pour le développement de services à haute valeur ajoutée.

A coté de ces points forts, certains handicaps sont évoqués :

Une des faiblesses de la région tient au déséquilibre des flux maritimes. La région reçoit beaucoup mais expédie peu, le déséquilibre des flux est lié au manque de tissu industriel de la région

Un des principaux risques pour la région, au regard du développement de la logistique, concerne son accessibilité compte tenu de la saturation progressive des axes routiers d'accès à la région. Plus localement la desserte routière des bassins ouest du port de Marseille est insuffisante : les encombrements sont fréquents à l'entrée de la zone portuaire (rond point de la Fossette) et il manque une desserte autoroutière des bassins.

Des problèmes sociaux périodiques ont entraîné des dysfonctionnements de l'outil portuaire et ont contribué à donner une image négative du port de Marseille qui pourrait apparaître comme un frein au développement de la logistique. Il y a aussi le problème du coût de la manutention portuaire, qui est plus élevé que celle des autres ports européens. Ce manque de fiabilité est aussi évoqué pour le transport ferroviaire.

Les entreprises logistiques rencontrent des difficultés de recrutement. Le secteur de la logistique a une mauvaise image : emplois peu qualifiés, fort recours à l'intérim, horaires difficiles, pas de liaison en transports en commun sur les sites d'emploi. Par ailleurs la main d'oeuvre est assez chère par rapport aux pôles concurrents (Tarragone).

Sur certains territoires la région se trouve aujourd'hui face à la pénurie d'offre foncière comme par exemple autour de L'Isle sur sorgues, Cavaillon, Salon de Provence,,La demande est forte et il n'y a que peu d'opportunités foncières, de plus les sites existants sont quasiment complets et ne peuvent pas s'étendre.

Enfin le développement de la logistique souffre d'un manque d'implication des acteurs institutionnels et politiques. La prise de conscience récente en PACA du développement nécessaire de l'activité logistique est aujourd'hui portée par le monde économique. Les élus se montre encore très réticents face au développement de cette activité et c'est la question de (non) portage par les élus qui différencie PACA des autres régions dans ce domaine. Une des faiblesses de la région au cours des dernières années a été sans doute aussi le manque de structuration des zones d'activités et de la filière logistique (actions en cours du Club Provence Logistique pour la constitution d'un cluster logistique LOG MIX et d'un pôle de compétitivité, .). Il n'y a toujours pas de schéma logistique en PACA.

## 4.2 Impacts d'une PFL sur l'emploi

#### *4.2.1 L'activité logistique est créatrice d'emplois*

Depuis 10 ans, en PACA, ce sont plus de **1 000 emplois par an** qui ont été créés dans le secteur de la logistique. Les emplois générés par l'activité logistique sont de manière générale des emplois peu qualifiés qui sont essentiellement pourvus par la main d'oeuvre locale, ce qui est une chance pour un territoire. L'activité logistique permet d'offrir des opportunités d'emplois à des catégories socio-professionnelles particulièrement touchées par le chômage et de contrebalancer les pertes d'emplois dans l'industrie, en particulier sur le bassin d'Arles, et sur Saint Martin de Crau. Au cours de cette période on a observé dans les Bouches du Rhône un report de l'emploi de l'Est de l'étang de Berre (baisse sur Marignane Vitrolles) sur l'Ouest. Ce renouveau de la dynamique sur l'Ouest de l'étang de Berre génère beaucoup d'emplois pour les jeunes et les femmes. Un bémol toutefois: Les horaires pratiqués sont souvent fortement décalés et de ce fait ne permettent pas toujours aux femmes ayant une charge de famille de se porter candidates.

Les ratios d'emplois créés en fonction des surfaces construites sont très variables en fonction des filières d'activité, des produits traités et des activités logistiques exercées sur les sites. La moyenne reste cependant du même ordre que ce que l'on observe pour des zones industrielles, soit de 15 à 25 emplois par hectare foncier ou de **25 à 60 emplois pour 10 000 m<sup>2</sup>** d'entrepôts. Ces ratios sont en baisse compte tenu des gains de productivité qui ont été enregistrés avec les nouveaux entrepôts et les technologies de la communication (notamment l'usage des codes barres).

Ces chiffres sont cohérents avec les estimations réalisées sur les Zones Ecopôle et Bois de Leuze à St Martin de Crau (40 emplois pour 10 000 m<sup>2</sup>), sur le projet en cours du parc des Bréguières (50 emplois pour 10 000 m<sup>2</sup>). Sur Distriport les estimations sont plus basses : 25 emplois pour 10 000 m<sup>2</sup>. Sur quatre entrepôts logistiques de la région à Clésud, à Saint Martin de Crau et sur le parc de la Crau, les ratios vont de 25 à 60 emplois pour 10 000 m<sup>2</sup>.

#### *4.2.2 Les métiers de la logistique souffrent d'un manque d'attractivité / pénurie*

D'une manière générale, au niveau national la logistique souffre d'un manque d'attractivité dû à la faiblesse des rémunérations, à des conditions de travail pénibles, à des amplitudes horaires importantes. De plus on retrouve dans la logistique beaucoup de contrats à forte précarité induits par une activité à une forte saisonnalité ou à des pics d'activité ponctuels : sur certains entrepôts le recours à l'interim peut atteindre de 30% à 40 % de l'effectif.

A cause de ce manque d'attractivité, les entreprises logistiques rencontrent des problèmes de recrutement malgré la mobilisation de toutes les méthodes de recrutement : ANPE, agences d'intérim, centres spécialisés, intégration de jeunes ou de personnes en difficulté. Cette difficulté de recrutement est encore plus aigüe dans le secteur du transport routier où il devient de plus en plus difficile de recruter des chauffeurs (que ce soit des chauffeurs longues distances ou de messagers).

Un autre facteur évoqué qui explique cette difficulté de recrutement est lié au fait que l'emploi dans le domaine de la logistique touche un public qui peut être inscrit dans plusieurs domaines qui peuvent être plus attractifs que la logistique. Cela explique aussi le fort turn-over rencontré, phénomène renforcé par le fait que les entreprises recherchent le même profil d'employés et sont en concurrence. Le personnel féminin apparaît plus stable. Un interlocuteur mentionne qu'il reste encore des potentiels de main d'œuvre à Marseille (ouest et nord), mais que si dans les zones agricoles (Manosque ou Draguignan), il n'y a pas de difficulté particulière de recruter dans ce secteur (l'attachement à la terre provençale fait que les gens

sont prêt a occuper n'importe quel emploi pour rester sur place), le recrutement est beaucoup plus difficile dans les zones comme Distriport mal desservies par les transports en commun.

La faiblesse du salaire dans le domaine de la logistique ne trouve pas trop de solution : la logistique se trouve en bout de chaîne, les prix sont obligatoirement tirés. Toutefois, pour beaucoup, la mauvaise image de la logistique n'est pas justifiée : les conditions de travail dans ce domaine se sont grandement améliorées. Dans les entrepôts la manutention n'est plus aussi pénible qu'avant, les préparateurs de commande ne manipulent plus à la main que les petits colis, l'informatique et les nouvelles technologies ont permis d'automatiser et de faciliter également ce domaine (reconnaissance optique, automatisation...). On assiste aussi à une évolution de ces métiers avec un enrichissement des tâches réalisées dans les entrepôts : ex : assemblage, contrôle, certification...L'activité logistique mériterait d'être valorisée en s'appuyant sur les aspects technologiques, les organisations mise en places, l'aspect stratégique, le coté indispensable de la logistique. Les employés, malgré le caractère répétitif de leurs taches utilisent aujourd'hui des outils sophistiqués et ont des responsabilités.

### *4.2.3 La formation professionnelle*

Le développement de la logistique en PACA passe par un effort accru en matière de formation professionnelle dans les métiers de la logistique.

Un organisme de formation mentionne le fait que le flux des formés actuellement par l'ensemble des organismes de formation est loin de couvrir les besoins (870 formés par an à rapprocher des 1000 à 1500 emplois créés par an dans ce domaine). D'une manière générale, les principaux besoins des entreprises logistiques portent sur des postes d'opérateurs, ce type d'emploi nécessite des formations de courte durée CACES: 1 semaine et préparation de commande 2 semaines. On assiste également au développement de demandes des entreprises pour des métiers de plus en plus spécifiques, les fiches de poste sont de plus en plus précises (chambre froide, outils nouvelle technologies, gestion de stock..).

Face à cette pénurie d'emplois qualifiés, les entreprises mettent en place des parcours de formation interne.

Pourtant les initiatives régionales en matière de formation existent. Plusieurs institutionnels relatent les expériences suivantes :

Les CCI du pays d'Arles et Marseille-Provence au sein du club Provence Logistique ont reçu les subventions du programme EQUAL pour, entre autres, mettre en place des formations en logistique. Ces aides ont notamment permis de dynamiser l'emploi dans le domaine de la logistique dans le pays d'Arles. Sur St Martin de Crau une autre initiative intéressante a été menée le recrutement par simulation qui s'appuie essentiellement sur l'habileté des personnes (on ne se base pas sur les CV contrairement à la procédure classique). Il s'agit d'analyser au préalable les postes proposés et de proposer aux demandeurs d'emploi des exercices de mise en situation. Cela a permis le recrutement de 430 personne à St Martin (Katoen Natie, Office dépôt et Carnivor).

Dans d'autres régions les actions de formations ont portés leur fruits : Sur l'Isle d'Abeau, l'Alliance Logistique a fait un gros travail pour attirer les jeunes et les femmes vers ce secteur, en partenariat notamment avec l'éducation nationale BTS logistique pour former de l'encadrement local, avec des stages sur des sites étrangers des entreprises lyonnaises pour faciliter l'apprentissage des langues).

Cependant l'Etat qui reste en charge de la politique de l'emploi doit veiller à une bonne répartition des différentes catégories d'emplois au regard de la question des qualifications. Il y a un risque sérieux à concentrer la réponse création d'emplois à l'Ouest de l'étang de Berre en terme d'emplois logistiques. Ce bassin d'emplois à besoin également d'emplois qualifiés.

### 4.3 Impacts d'une plate-forme logistique sur l'environnement

#### 4.3.1 Au niveau des plates-formes

Un certain nombre de réglementations, notamment celles relatives aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), encadrent la construction d'installations logistiques et imposent des prescriptions lors de la construction d'entrepôts afin de limiter leurs impacts sur l'environnement (gestion des eaux, des déchets...). Les entreprises respectent strictement les réglementations qui leurs sont imposées et estiment dès lors que les nuisances des entrepôts sont limitées. Certains institutionnels estiment qu'une surveillance particulière est toutefois requise au regard des risques potentiels ex : présence de la nappe phréatique sous les bases logistiques.

Certains regrettent que les aménageurs et logisticiens n'aillent au delà des réglementations obligatoires et n'intègrent pas de mesures environnementales comme l'utilisation d'énergie renouvelables. Cependant des promoteurs immobiliers commencent à intégrer le concept de développement durable dans leurs projets de constructions et quelques associations professionnelles comme l'AFILOG étudient la mise en oeuvre d'une charte HQE de développement durable applicable à la logistique.

#### 4.3.2 Consommation d'espace naturel

La création d'une zone logistique entraîne une consommation d'espaces naturels et/ou agricoles. L'impact de cette consommation d'espace est variable selon la sensibilité du milieu naturel (présences d'espèces remarquables, nappes phréatiques en sous sol...).

Sur certains territoires comme en plaine de Crau les tensions sont fortes. Tous les acteurs reconnaissent la nécessité de préserver la richesse du patrimoine naturel régional, mais certains estiment que le développement économique et la création d'emplois sont une priorité pour la région et ne doivent pas être bloqués de manière injustifiée.

D'autres soulignent la nécessité de mener une réflexion globale sur les implantations logistiques à l'échelle intercommunale, départementale voire régionale et une concertation entre les acteurs économiques, les collectivités et les services de l'Etat afin d'éviter l'éclatement des zones logistiques et de limiter leur impact. Ils estiment que les projets doivent s'inscrire à long terme en anticipant les besoins dans une démarche développement durable et dans l'intérêt public. Par exemple compte tenu du développement attendu du trafic maritime généré par la mise en oeuvre de Fos 2XL, il faut d'ores et déjà anticiper, se fixer des priorités : ex : conserver des capacités foncières sur les ports pour des projets bien pensés et liés à l'infrastructure portuaire et éviter de les gaspiller pour des projets qui peuvent utilement se positionner ailleurs.

### 4.3.3 *Trafic PL*

Les plates-formes logistiques génèrent des flux de marchandises. Aujourd'hui l'essentiel de ce trafic passe par la route, ce qui occasionne des nuisances en terme de pollution atmosphérique (émission oxydes d'azote, de poussières...), émission de gaz à effets de serre, congestion des axes routiers, insécurité routière.

Il existe peu de leviers d'action pour obliger les entreprises à prendre en compte ces nuisances et notamment la pollution atmosphérique. Au niveau européen les nouvelles normes des véhicules PL vont dans le sens de la réduction des émissions polluantes. Toutefois les entreprises ne sont pas contraintes de changer de véhicules, de plus les chargeurs n'ont pas nécessairement la main sur les opérations de transport.

Pour de nombreuses entreprises interrogées, le fond du problème est que le transport routier constitue la seule solution face à l'insuffisance des autres modes de transport qui n'offrent pas d'alternative réaliste au transport routier. Les difficultés sont également dues au manque d'anticipation lors de la création de zones, les voies d'accès aux plates-formes sont parfois conçues dans un second temps et se révèlent inadaptées.

Sur Marseille les acteurs économiques rapportent peu de difficultés liées au trafic PL généré par les activités logistiques. Les plates-formes logistiques sont implantées au nord de la ville, non loin de l'autoroute, dès lors l'impact du trafic PL sur le réseau routier marseillais est limité. Les seules perturbations constatées sont liées au stationnement « sauvage » des véhicules de livraisons.

### 4.3.4 *Intérêt de la mutualisation*

Pour limiter l'impact des plates-formes logistiques sur l'environnement le concept des zones dédiées est préférable à des implantations sans concertation. Cela permet de choisir le site, d'adapter les dessertes et de mieux maîtriser les nuisances (intégration des risques) : réseau incendie, bassin de décantation. La concentration des entreprises logistiques permet également la massification des flux et l'utilisation du mode ferré ; de plus le regroupement des entreprises sur les plates-formes logistiques se prête à la mutualisation de certains services à destination des entreprises et de leurs salariés (douanes, achat transport, station service, nettoyage PL., salles de repos pour les conducteurs routiers, restauration...).

## 4.4 **Impacts d'une PFL sur l'aménagement du territoire**

### 4.4.1 *Besoins en liaisons TC*

Dans les années 60, les installations logistiques s'implantaient en centre ville, comme cela a été le cas sur Marseille, dès lors elles étaient desservies par les transports en commun. Par la suite, les grandes zones logistiques ont été implantées en dehors des villes dans des secteurs où le foncier était disponible à des prix attractifs. Dès lors se pose le problème de déplacement de personnes.

Les entreprises interrogées indiquent que la grande majorité des salariés des zones logistiques utilisent leurs véhicules personnels pour venir sur leur lieu de travail car il n'existe souvent pas d'autres solutions. Quand les dessertes en transport en commun existent, elles sont peu utilisées car l'offre n'est pas adaptée

aux spécificités des emplois logistiques : horaires décalés, 3X8...Ce dysfonctionnement constitue un frein important au recrutement des jeunes et des femmes. Il est également identifié comme un facteur d'absentéisme du personnel.

Le recrutement est beaucoup plus difficile dans les zones éloignées des centres urbains et mal desservies comme Distriport.

Certains soulignent que la mobilisation des acteurs publics et des professionnels est nécessaire pour améliorer ces dessertes et mettre en place des démarches de type Plan de Déplacements d'Entreprises (PDE) au niveau de ces zones avec une mutualisation des moyens.

#### **4.4.2 Besoins en infrastructures routières**

Les plates-formes logistiques sont génératrices de flux de marchandises. Au niveau local la construction d'une zone logistique s'accompagne de la création de voies d'accès. Ces dernières doivent être bien conçues et bien dimensionnées pour éviter les encombrements aux entrées de zone et les risques d'accidents. Quelques difficultés de circulation sont ainsi mentionnées aux abords de la plate-forme Clésud (manque de dégagement pour les PL).

Au niveau régional les besoins identifiés concernent la desserte des bassins ouest du port de Marseille et notamment la réalisation de la déviation de Port de Bouc (A.55) et de l'autoroute A.56 (Fos/Salon).

#### **4.4.3 Besoins en logements**

Compte tenu des projets engagés et des perspectives de développement de l'activité logistique en PACA, des milliers d'emplois devraient être créés dans ce secteur dans les années à venir. Le recrutement local devra être complété par une main d'oeuvre extra-régionale qu'il faudra loger.

Plusieurs interlocuteurs font état que l'offre actuelle en logement sociaux et les projets engagés sont insuffisants au regard des besoins futurs. L'exemple du secteur de Fos-sur Mer où 5 000 à 10 000 emplois sont prévus en lien avec Fos 2XL et Distriport est évoqué.

#### **4.4.4 Besoins en équipements**

Plusieurs entreprises souhaiteraient que les zones logistiques offrent des services : hôtels, services de restauration, accueil routier complet avec station service, douches, parkings, etc pour répondre aux besoins des employés, des chauffeurs routiers et des visiteurs. Des services de tri sélectif des déchets devraient également être mis à disposition.

### **4.5 Trafic et report modal**

#### **4.5.1 Trafic routier**

Le trafic généré par un entrepôt dépend de l'activité logistique exercée sur cet entrepôt mais également de la nature des produits traités, de la durée de stockage, de la zone de chalandise de l'entrepôt,,,. Le taux de

rotation des marchandises et donc les flux émis et réceptionnés sont bien plus élevés pour un distributeur de produits frais que pour un distributeur d'équipements ménager. Dès lors il est très difficile de définir un ratio moyen.

Sur la plate-forme de Clésud le trafic est de 1300 PL / jour pour 550 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts soit un ratio de 23 PL / jour pour 10 000 m<sup>2</sup> d'entrepôt. Les ratios des entreprises interrogées vont de 19 PL /jour à 70 PL /jour pour 10 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts.

#### 4.5.2 Report modal

La plupart des entreprises des grandes zones logistiques de la région disposent d'un embranchement ferroviaire mais seules quelques entreprises les utilisent : sur Clésud, le trafic annuel est de 4 000 à 5 000 wagons par an.

Plusieurs raisons sont invoquées à la non utilisation du mode de transport ferroviaire :

- ce mode de transport n'est pas adapté à toutes les natures de trafic comme par exemple les livraisons finales depuis les plates-formes de la grande distribution,
- il souffre d'un manque de compétitivité avec le transport routier (prix plus élevés, moindre souplesse) et qualité de l'offre insuffisante : la fiabilité du transport et la disponibilité du matériel ne sont pas toujours assurées,
- la capacité du réseau ferroviaire (disponibilité des sillons RFF) est insuffisante et la stratégie mise en oeuvre par les opérateurs ferroviaires n'est pas incitative (abandon du trafic de wagons isolés..).
- les horaires du ferroviaire entre Marseille et Paris ne sont pas adaptés à certaines activités comme la messagerie : pas de train le soir depuis la gare du Canet,
- Le ferroviaire complexifie le fonctionnement de la chaîne de transport.

Les entreprises qui utilisent le transport ferroviaire via un embranchement ferroviaire ou l'utilisation de chantiers combinés soulignent toutefois ses avantages malgré quelques problèmes de fiabilité :

- C'est une solution économique et écologique pour les produits de grande consommation avec des délais long,
- ce mode de transport permet de contourner la pénurie de l'offre de transport routier dans le sens N/S,
- le transport combiné oblige à être bon (contrairement au camion, le train n'attend pas, et il faut que les commandes soient prêtes dans les délais),
- du point de vue organisationnel le transport ferroviaire est également intéressant car la SNCF peut laisser les wagons sur les quais des entreprises pendant plusieurs jours ce qui permet aux entreprises de décharger les wagons dans de bonnes conditions.

Les conditions requises pour assurer un report modal seraient les suivantes :

- assurer une bonne desserte ferrée ou fluviale ( relations correspondant à la géographie des flux, fréquences , temps de parcours...)
- desserte des entrepôts à soigner (opérateur spécifique à la zone pour desserte ferrée terminale) + assurer une consolidation des flux du chantier TC par une clientèle extérieure à la zone
- proposer l'offre qui va avec : manutention, matériel ferroviaire adapté, formation de trains complets (pour améliorer la compétitivité du TC, il faut diminuer les coûts)

Certains acteurs soulignent que l'avenir des modes alternatifs de transport conditionne l'avenir du port de Marseille Fos et des zones logistiques qui lui sont liées. L'évacuation des trafics de ces zones ne pourra se faire entièrement par la route, il y aura des problèmes de saturation de congestion et de pollution difficilement gérables. Dès lors il appartient aux décideurs politiques de prendre les mesures qui s'imposent en termes de fiscalité et d'investissement dans les infrastructures pour que le fret ferroviaire voit sa part de marché remonter. Les financements publics doivent être concentrés sur les outils de transferts modaux (fer et voie d'eau).

## 4.6 Zoom sur la logistique urbaine

### 4.6.1 Place des installations logistiques dans la ville

Historiquement la desserte autoroutière de l'agglomération marseillaise s'est faite au nord, favorisant l'implantation des activités logistiques sur les arrondissements 14 /15 /16, à proximité du port.

Pour les acteurs interrogés, ces installations assurent plusieurs fonctions :

- elles ont une fonction de desserte de la ville. On estime à 1/3 l'activité des dessertes urbaines sur ces zones de Canet, Mourepiane et Arenc. On compte habituellement 4 à 8 hectares pour 100 000 habitants nécessaires pour la logistique urbaine,
- elles participent aux politiques de dynamisation du centre ville tentent de faire revenir les commerces en centre ville et qui nécessitent des équipements logistiques adaptés qui permettent la desserte des commerces,
- elles permettent de fixer des emplois dans la ville. La logistique représente 38 000 emplois sur l'agglomération marseillaise soit 10% de l'emploi total. Ainsi par exemple beaucoup d'entreprises de la zone d'activités Arnavant travaillent avec le Maghreb et ceci grâce à la proximité du terminal de Mourepiane.
- elles génèrent des ressources pour la collectivité : la taxe professionnelle de la logistique sur MPM représente 47M€ par an (22% de la TP).

Pour la majorité des personnes interrogées, les chantiers TC sont également des atouts pour la ville. Ils participent à la fois à la desserte urbaine et à la desserte du port. Il faut conserver les installations logistiques et les chantiers de transport combiné sur Marseille. S'il est sûrement nécessaire de rationaliser les installations logistiques (certaines entreprises n'ont pas forcément leur place dans ce tissu urbain), il ne faut cependant pas prendre de décision irréversible et compromettre une organisation possible de la distribution urbaine à Marseille. De plus la logistique urbaine et la logistique portuaire ne sont que difficilement déplaçables compte tenu du prix du foncier moins cher sur ces zones anciennes de Canet Mourepiane. Une opération d'aménagement urbain comme Euroméditerranée doit concilier activités logistiques dans la zone arrière portuaire, activités tertiaires, habitat....Des solutions doivent être envisagées dans ces quartiers pour permettre la cohabitation du tertiaire, d'un urbanisme de qualité et de l'activité logistique (cela existe dans certaines villes ....).

En revanche pour quelques acteurs, implanter des activités de grande logistique dans la ville paraît de plus en plus difficile. De part le changement de taille, des volumes à traiter, des modes de fonctionnement, etc. la logistique s'apparente de plus en plus à une activité dite industrielle. Elle ne peut,

faute d'espace, de sécurité, de respect des normes etc. continuer à fonctionner correctement en centre ville ou à proximité immédiate.

#### 4.6.2 Transport de marchandises en ville (TMV)

Pour un transporteur interrogé, il n'y a pas vraiment aujourd'hui d'organisation de TMV sur Marseille. La première chose à faire pour améliorer la situation serait de faire respecter certaines règles comme les horaires de livraison afin de limiter les encombrements générés par les livraisons.

Un interlocuteur mentionne l'exemple de Bordeaux en matière de gestion des livraisons en ville : il faut intégrer dans les politiques de déplacement la nécessité d'axes et de places de stationnement adaptés à cette activité : créneaux horaires réservés pour les véhicules de livraison (créneaux situés à l'ouverture des magasins vers 10h /11h).

Une autre solution évoquée pour améliorer le TMV est l'utilisation de plates-formes logistiques urbaines pour que les entreprises du secteur de la logistique puissent desservir la ville au moindre coût économique et environnemental. Des plates-formes existent, notamment à Vitrolles et Arenc, sur les anciennes installations de la SERNAM. Sur cet espace, plusieurs interlocuteurs soulignent l'intérêt du projet Sogaris et regrettent son arrêt.

Un logisticien rapporte que la solution du centre de distribution urbain n'est pas adaptée à toutes les activités et notamment à la messagerie puisqu'elle introduit une rupture de charge supplémentaire.

Il apparaît également regrettable pour les professionnels que, dans le centre urbain, le trafic PL soit si réglementé alors que l'on ose pas s'attaquer de front à la question du trafic VL.

### 4.7 Perspectives de développement de l'activité logistique

Pour la majorité des acteurs économiques et institutionnels rencontrés, l'activité logistique régionale est appelée à croître fortement dans les prochaines années compte tenu de la globalisation de l'économie mondiale, de la croissance attendue des trafics maritimes et des investissements en cours et projetés sur le port de Marseille (Fos 2XL).

Un logisticien souligne que que les enjeux portuaires sont déterminants pour la région. Les grandes enseignes de la distribution sont en train de se réorganiser depuis plusieurs années pour passer par Marseille. Le gain pourrait être important, le jour où la confiance sera revenue et durable. En effet, les grands navires rapides, escaleront systématiquement à Marseille et en premier, ce qui va engendrer des gains importants en terme de rotation de stock, à tous les clients.

Des craintes subsistent concernant la mauvaise image du port de Marseille qui pourrait freiner l'évolution de l'activité logistique. Mais certains, plus optimistes, estiment que les choses sont en train d'évoluer et que le fait que le projet FOS 2 XL s'appuie sur des opérateurs privés montre la confiance des professionnels dans le développement de l'activité du port.

Plusieurs interlocuteurs font état des besoins qui ne manqueront pas de se faire sentir dans les années à venir et qu'il faut d'ores et déjà anticiper : besoins en infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, besoins en surfaces d'entrepôts, besoins en logements, besoins en liaisons TC...

Un institutionnel souligne le rôle à jouer par l'Etat pour l'adaptation des infrastructures de transport, le fer, la voie d'eau, la route, la législation et la réglementation (notamment sur les caractéristiques des véhicules et des entrepôts) et la négociation avec les professionnels pour localiser le plus possible la valeur ajoutée des opérations post production dans la région.

L'avenir de l'activité logistique sur l'agglomération marseillaise dépendra de la volonté des décideurs politiques. Les acteurs interrogés craignent le déplacement des activités logistique sur la zone portuaire de Fos sur Mer et les pertes d'emploi qui lui seraient liées. Ils soulignent la nécessité de conserver les installations existantes sur Marseille même si il est nécessaire de les moderniser, non seulement pour sauver l'emploi mais également pour préserver pour l'avenir le potentiel de développement des modes alternatifs de transport.

## 5 Annexe

### Questionnaire pour les institutionnels

Les entretiens avec les institutionnels se dérouleront, de préférence, après envoi à la personne rencontrée des documents d'études réalisés (notamment l'approche bibliographique). Le but de l'entretien étant de compléter et d'amender ces documents.

En fonction de la sensibilité de l'interlocuteur, certains items seront plus développés que d'autres.

#### Identification la personne rencontrée

Implication de l'organisme dans le domaine logistique

#### Repérage et caractérisation des entreprises logistiques

Quel est votre connaissance des entreprises logistiques de la région ? zones à ne pas oublier ? Projets en réflexion ?(au regard d'une liste ou carte qui sera alors proposée)

Zoom éventuel sur les zones du Vaucluse ?

Entreprises incontournables (intéressantes à rencontrer dans le cadre de cette étude) ?

#### Position de la région

Comment peut-on caractériser la logistique en région ?

Atouts faiblesse de la région ?

Position de la région, au regard de cette problématique par rapport aux autres régions françaises ou européennes.

Quelles sont les véritables concurrents de la région PACA?

#### Impacts sur l'environnement

Quels sont selon vous les impacts sur l'environnement des PFL ? Comment sont-ils pris en compte ? suffisamment selon vous ?

Pouvez-vous citer des mesures compensatrices indispensables ?

#### Impact sur l'aménagement du territoire

Quels sont les retombées, au niveau d'un territoire, de la création d'une PFL ?

Les besoins générés sont-ils suffisamment pris en comptes : logement, équipements publics...

Quelle appréciation avez-vous de la consommation d'espace liée à la création de tels équipements ? (notamment pour les zones de Canet et Mourepiane)

Comment voyez-vous les perspectives foncières pour ce genre d'activité, notamment à Avignon ou à Marseille ?

#### Implantation logistique dans le tissu urbain

Au niveau de l'agglomération marseillaise, quel est le rôle des chantiers de TC du Canet et de Mourepiane ? quels sont leurs liens éventuels avec la distribution urbaine ?

Comment analysez-vous l'activité logistique qui s'est développée à proximité des ces chantiers (et du port) ?

Comment voyez-vous l'avenir des zones du Canet et de Mourepiane au regard de l'activité logistique ?

Quelle est votre perception du transport de marchandises en ville (TMV) ? Quels sont les besoin de l'agglomération en terme de structuration du TMV ?

#### PFL, trafics et reports modal

Quels sont les principales caractéristiques des flux générés par les PFL ?

Avez-vous en tête des ratios nb de PL par m<sup>2</sup>ha d'entrepôts ?

Comment s'assurer qu'elles puissent garantir un réel report modal (pour celle qui sont embranchées) ?

### **Impacts sur l'emploi**

Comment caractériseriez-vous l'emploi généré par l'activité logistique ?

Avez-vous en tête des ratios emploi/m<sup>2</sup> d'entrepôt ?

### **Conclusion**

**Pouvez-vous donner une « hiérarchisation » des zones logistiques en région, ou un classement au regard de leurs fonctionnalités ?**

**Comment voyez-vous l'évolution de ce secteur dans la région PACA et au niveau de l'agglomération marseillaise ?**

# Questionnaire pour les gestionnaires de PFL, les investisseurs ou les gestionnaires de Chantier TC

## Identification de l'entreprise et de la personne rencontrée

### Origine de la zone (ou du chantier TC)

Date de création ? Qui est à l'origine de ce projet ?

Gestionnaire

Qui est propriétaire des infra et du matériel ?

### Quelles ont été vos stratégies d'implantation ?

Quelles ont été les raisons de l'implantation de la plate-forme (ou du chantier) à cet endroit ? critères de localisation : Disponibilités foncières et prix, Proximité des infrastructures ( route, fer), Proximité des centres urbains, Politiques d'incitation locales...

Quels étaient les objectifs attendus ?, Ont-ils été atteints ?

### Caractéristiques techniques de la zone

Surface de la zone

Existe-t-il des possibilités d'expansion ou pas ? Arrive-t-on à saturation ? Comment pourrait évoluer ce site ? ... Existence d'une concurrence ?

Surface du chantier :

Longueur et nombre de voies :

### Trafics

#### Chantier Rail route

Activités du chantier – types de marchandises et volumes traités ?

Capacité du chantier, portiques,

Nombre de rotations par semaine ? Principales O/D ?

Comment s'effectue l'attribution des sillons ferroviaires ?, sont-ils suffisants ?

Quel est l'axe le plus fréquenté ? Le trafic est-il équilibré ?

Y a t'il une bonne adéquation entre l'offre et la demande ?

Nombre d'UTI envoyés ? Existe t'il un tonnage et/ ou un nombre minimum d'UTI pour qu'un train circule ?

Service porte à porte ?

Transit time moyen?

#### Zone de chalandise, à quelle distance maxi autour du chantier se situe les clients ?

Quelles entreprises sont utilisatrices ? Est ce un critère d'installation sur la zone ?

Quels ont été les impacts des restructurations intervenues dans le domaine ferroviaire ?

### Environnement

Quelles sont les caractéristiques de l'environnement de la PFL (ou des chantiers TC)?

Quels ont été les contraintes environnementales pour la création et l'exploitation de cette zone ?

Comment sont jugées ces contraintes ?

Comment cette plate-forme (ou ce chantier TC) coexiste et s'articule avec l'environnement urbain ?

Quelles sont les modifications apportées à cet espace ? Quels sont les points de conflit ?...

**Quels sont les facteurs clés de réussite de la PFL (ou du chantier TC) et les éventuels freins à son développement?**

Qui sont les concurrents directs de cette PFL (ou de ce chantier TC) ? relations avec les autres PFL (u autres chantiers TC de la région) ?

**Projets**

Quels sont vos principaux axes de développement (secteurs d'activité, type de marchandises...)?

Impacts du développement d'autres PFL (ou d'autres chantiers TC) ?

Quels sont les objectifs à long terme ? Peut-on élaborer des hypothèses de trafics générés par le site (taux de croissance) ?

Qu'attendez-vous des services publics ?

Autres points abordés

# Questionnaire pour les Entreprises Logistiques

## Identification de l'entreprise et de la personne rencontrée

### Données sur l'entreprise ?

Entreprise mono établissement, siège ou établissement

Effectif salariés et évolution de cet effectif 2000 – 2006

Détail des salariés par catégorie : Cadre – technicien – opérateurs

Recours à l'intérim, dans quelles proportions ?

Chiffre d'affaire

Nb de PL (si activité transport)

Nb de m<sup>2</sup> d'entrepôts et de bureau

Domaine d'activité : type d'activité logistique (à détailler cros docking, préparation de commande..) et/ou de transport

Prestations pour quels clients ? ou sont-ils localisés ? quels sont leurs activités ?

Comment qualifieriez-vous votre activité logistique ?

### Raison du choix du site

Depuis quand êtes-vous installé sur ce site ? Délocalisation ou création ? dans le cas d'une délocalisation, quelle était l'ancienne implantation ?

Quelles ont été vos stratégies d'implantation ?

Pour quelles raisons êtes vous venu vous implanter sur ce site ? détailler et argumenter la réponse :

- Disponibilités foncières
- Prix
- Proximité des infrastructures, intermodalité
- Proximité des centres urbains
- Politiques d'incitation locale...

Envisagez-vous une nouvelle implantation dans la région ? Création ou délocalisation ?

Quels sont vos concurrents les plus sérieux ?

A quels partenaires faites-vous appels au niveau de la région ?

### Caractéristiques de l'entrepôt

Public ou privé

Mode de commercialisation

Prix de vente ou de location au m<sup>2</sup>

Offre standard ou adaptée au client

Spécialisation (température dirigée, MD..)

Service offerts

Evolution – perspectives foncières

### Trafics

Quels sont vos trafics à partir de ce site (par type de produits traités) :

- provenance des produits traités
- destination des produits

Quelles sont les chaînes de transport utilisées ?

Moyens de transport ? Répartition modale ? Quel est votre point de vue sur les politiques de report modal ? A quelles conditions ces initiatives peuvent-elles réussir ?

Comment jugez-vous l'accessibilité à la PFL (ou aux zones de Canet Mourepiane) et à votre entreprise ?  
Quels sont les transporteurs sollicités pour vos trafics ( en propre, locaux, nationaux, internationaux) ?  
Comment s'effectue la distribution urbaine (si distribution urbaine) ? Quels sont les problèmes rencontrés ?

### **Entreprise et emplois**

Comment viennent vos salariés sur leur site de travail ? Réflexions d'amélioration de ces déplacements ?  
Comment situez-vous votre bassin d'emploi ?  
Quels sont les modes de recrutement de vos employés ? distinction intérim et CDI ?  
Quelle est la typologie des emplois proposés ? Avez-vous du mal à recruter certaines catégories de personnels ?

### **Entreprise, PFL et environnement**

Quelles sont les caractéristiques de l'environnement de la PFL (ou des zones de Canet Mourepiane) ?  
Quels ont été les contraintes environnementales pour la création et l'exploitation de l'entrepôt ? Comment sont jugées ces contraintes ?  
Comment cette plate-forme coexiste et s'articule avec l'environnement urbain ? Quelles sont les modifications apportées à cet espace ? Quels sont les points de conflit ?...  
Services sur la plate-forme (pour les utilisateurs de PFL)  
Quels sont les principaux avantages et les principaux inconvénients de la PFL ?  
Quels sont les services attendus par une entreprise qui s'installe sur une PFL ?

### **Services du chantier TC (pour les utilisateurs de chantier de TC ou entreprises embranchées)**

Les performances techniques du chantier :

- Accès au chantier
- Nb de voies
- Matériel de manutention
- Circulation dans le chantier PL + engins

La qualité du service :

- Horaires d'ouverture du chantier
- Temps d'attente
- Horaires des trains
- Ponctualité
- Liaisons

Quels sont les principaux avantages et les principaux inconvénients du chantier ?  
Quelle est la zone de chalandise du chantier ?

Que pensez-vous du 40 ou 45 pieds ? Est ce que vous pensez à un autre système de chargement pour mieux utiliser le ferroviaire et envisager une desserte urbaine ?

### **Conclusions**

Comment situez-vous cette zone logistique par rapport aux autres zones et PFL de la région ?  
Comment voyez-vous l'avenir de la logistique en Région PACA, et au sein de l'agglomération marseillaise ?  
Qu'attendez-vous des services publics ?

