

## Compétition logistique mondiale : quelles réponses locales ?

### Conférence de Paul Ham, suivie d'une table ronde

ADEUS - BUNS le 12 février 2015

#### Rapidité et moindre coût

On assiste à une « course folle » pour plus de rapidité et une baisse des coûts, voulue par le consommateur qui veut toujours des produits plus frais et les distributeurs qui veulent raccourcir les délais de mise en rayon.

Alors même que le coût tout compris (assurance, douane, bateau, camion etc etc) de transport est très très faible (de l'ordre de 0,06€ pour un t-shirt), il faut mettre en place des modes d'organisation toujours plus rapide, flexibles, moins couteux. Cela se traduit de quatre manières :

- **Recherche d'économies d'échelle.** On est passé de bateaux emportant 10 000 EVP (soit des conteneurs de 20 pieds) à des navires en transportant 18 270 aujourd'hui et on projette pour 2016 des navires capables d'en transporter 24 000.
- **Les infrastructures doivent s'adapter.** Les nouveaux terminaux du port de Rotterdam ont demandé 2 milliard d'euros d'investissements. Naturellement, ces infrastructures doivent être multimodales : connectées fer, fleuves, autoroute, aéroports... Pour limiter les temps de transit (chargement/déchargement des bateaux) il faut équiper les quais de grues de plus en plus nombreuses (un bateau peut faire 400 mètres de long) et de plus en plus performantes, capables de charger/décharger des conteneurs en 20è rang.  
  
Vu la capacité d'emport des navires, il faut de surcroît des surfaces de stockage importantes, raison qui explique le développement des ports fluviaux, une partie du stockage étant reléguée dans « l'arrière-pays » des ports maritimes.
- **Par de nouvelles technologies.** Le port de Rotterdam est totalement automatisé, avec des charriots élévateurs qui sont guidés par GPS. On expérimente aujourd'hui des convois de camions automatisés où seul le premier serait conduit par un humain, les autres suivant sans pilote. Grâce à cette automatisation totale des process, on arrive à manipuler jusqu'à 110 000 conteneurs par semaine... L'alliance Rhein Ports (les ports Mulhouse, Bâle, Weil) met ainsi en place à un système informatique de suivi des barges et péniches pour optimiser la gestion des mouvements de navires dans les ports. Ce système devrait être ensuite élargi aux 6 autres ports du Rhin supérieur.
- **La recherche de solutions durables** (navire au gaz) et le report d'une partie du transport par camions vers des modes moins polluants (fleuve, rail)



## Et demain : la relocalisation ?

La « course folle » va continuer mais Paul Ham a mentionné quelques éléments de prospective à méditer.

Aujourd'hui, pratiquement tous les produits de la vie quotidienne font de grandes distances pour satisfaire les consommateurs européens. Cela s'explique par les coûts de production de ces biens, bien plus élevés en Europe qu'en Inde ou en Chine qui ont conduit à **délocaliser la production**. Mais **ces flux pourraient changer**. Avec l'automatisation totale des usines, le coût en travail va devenir nul. Il n'y aura donc plus d'intérêt à la délocalisation. Tous ces biens pourront à nouveau être produits en Europe, avec des technologies innovantes comme l'impression 3D qui plus est. Les flux de matières concerneront plus les matières premières que les produits finis. Les territoires les mieux placés dans cette redistribution des cartes seront cependant toujours les mêmes : les places les mieux connectées, ayant du foncier disponible pour l'installation des nouvelles installations industrielles.

**La perspective serait heureuse si elle ne soulevait une question existentielle** : qui pourra consommer ces biens, qui aura le pouvoir d'achat pour ce faire, si le plus grand nombre ne peut plus accéder au travail, robotisation oblige...

## Où se situe la France dans la compétition mondiale ?

L'étude annuelle de BNP Paribas des transactions logistiques montre que la France se situe en **3<sup>ème</sup> rang européen de l'immobilier logistique** avec 2.4 millions de mètres carrés d'entrepôts objets de transaction en 2014. Cette dynamique est alimentée par la grande distribution comme Carrefour et Intermarché qui renouvellent leur parc, Leclerc qui automatise ses bâtiments de grande hauteur...

Mais à côté de ces plateformes géantes, on voit émerger également une demande de petits entrepôts (de 2 à 8 mille m<sup>2</sup>) proches des centres villes pour **la distribution urbaine** liée au e-commerce.

Le parc a été renouvelé, modernisé et sécurisé et respectueux de l'environnement et depuis 3 ou 4 ans, on voit que **les bâtiments sont de plus en plus grands** : plus de 40 000 m<sup>2</sup>. Les prix sont compétitifs avec un prix moyen compris entre 40 et 53 euros de loyer HT/HC par M<sup>2</sup>/an selon les régions. Ce qui est nettement plus bas que les prix constatés en Allemagne ou en Angleterre.

La moitié des implantations logistiques reste concentrée sur **Paris, Lyon et Lille** qui devrait en plus bénéficier du canal Seine-Nord. Les zones portuaires du Havre et de Marseille devraient également être dynamiques. (D'après Logistique Magazine)

Le Bloc Notes de l'Agence, édité et imprimé par :  
**L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne**  
33 avenue de Colmar . 68 200 Mulhouse  
Tél : 03 66 77 60 70 . Fax : 03 69 77 60 71

**Rédaction** : Didier TAVERNE

**Date** : février 2015

*Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et  
référence exacte*

