

# FILIÈRE TRANSPORT-LOGISTIQUE

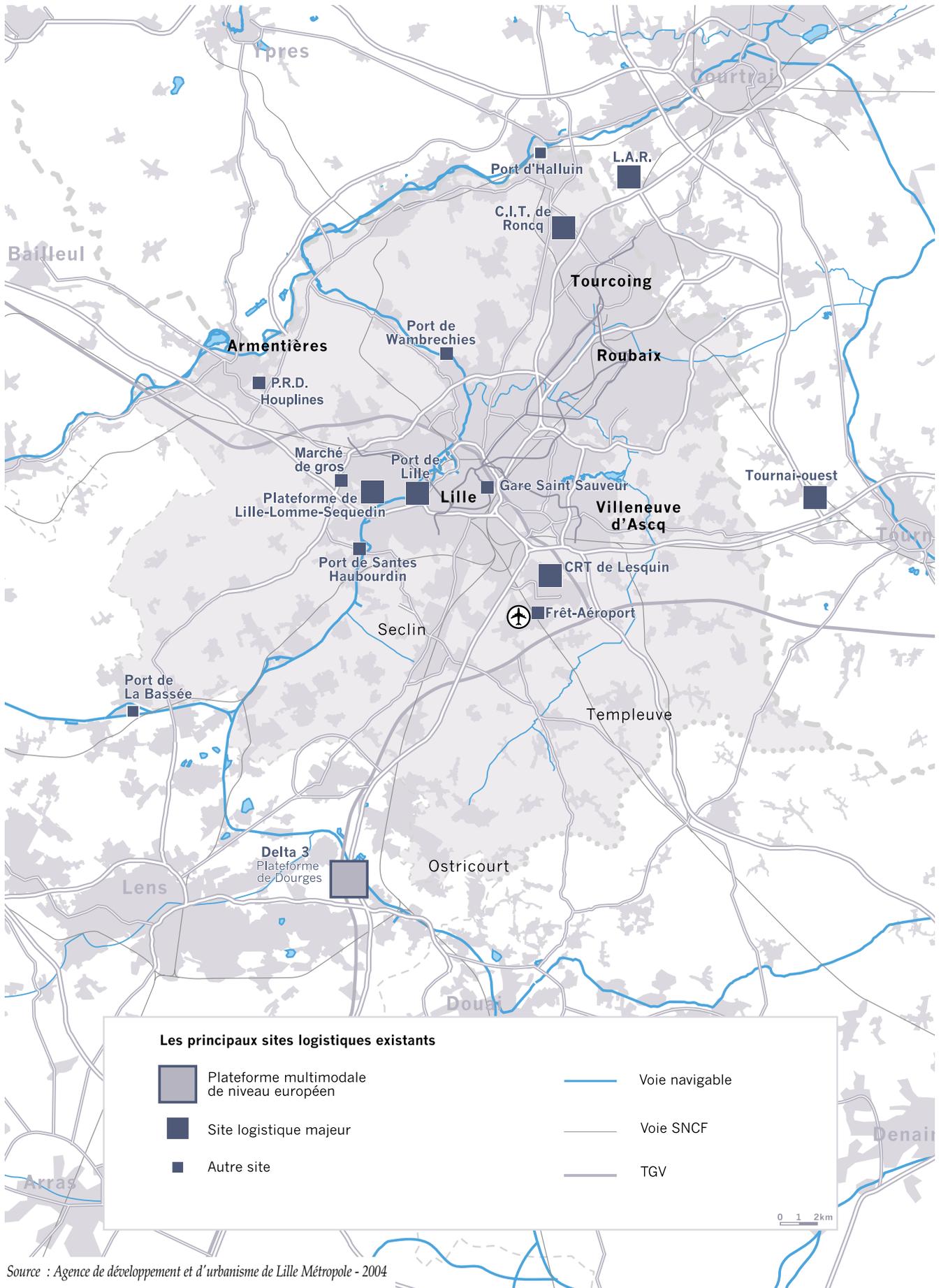
Enjeux et questionnements

Paroles d'acteurs

Synthèse

avril 2004

## LES PRINCIPAUX SITES LOGISTIQUES EXISTANTS



## Contexte

Lors des travaux préparatoires à l'élaboration du schéma directeur, les débats ont notamment porté sur le développement des activités économiques et en particulier sur les transports et la logistique.

- En 2001, l'Agence a lancé une réflexion sur ce thème. L'objectif était de recueillir les avis d'acteurs de la filière afin de :
  - mieux connaître l'activité logistique dans la métropole,
  - clarifier les enjeux qu'elle représente,
  - cerner les questions que pose son développement.

Le comité de pilotage de cette étude était composé de la Communauté urbaine de Lille, de la Chambre de commerce et d'industrie de Lille Métropole, de l'Agence pour la promotion internationale de la métropole, du marché de gros ainsi que de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS).

- Les paroles d'acteurs recueillies émanaient de :
  - la SORELI,
  - GART, CERTU, CRET-AIX, Cabinet Régis Vinckier, Gérardin Conseil (pour les experts),
  - VNF,
  - SNCF,
  - Port de Lille,
  - Loyd, Thouard, Cirmad Prospective (pour les commercialisateurs),
  - ABX (pour les entreprises), ou le regroupement des propriétaires du CIT de Roncq et le club logistique (pour les regroupements d'entreprises),
  - divers organismes de formation,
  - d'acteurs ayant participé au développement d'autres sites (Artoipole, la Plaine de l'Ain...).

## Définition

L'activité "transport-logistique" rassemble les entreprises participant à l'organisation globale des flux de biens et d'informations. Ce secteur associe donc des activités et des fonctions très différentes selon les domaines d'activité (la logistique industrielle et la logistique de distribution ne sont pas identiques, par exemple), le nombre de clients gérés ou la complexité des fonctions remplies (du transport seul à la gestion des modes de transport).

Dans l'étude, les activités "transport-logistique" correspondent aux :

- transports ferroviaires de marchandises,
- transports routiers de marchandises (de proximité et interurbain),
- services auxiliaires des transports (la manutention non portuaire ; l'entreposage frigorifique et non frigorifique ; les services portuaires maritimes et fluviaux ; la messagerie et le fret express ; l'organisation de transports internationaux).

## Données statistiques<sup>1</sup>

### • Entreprises et Emplois

Le secteur transport-logistique représente dans l'aire urbaine de Lille :

- 1 200 établissements<sup>2</sup>, soit 29% des établissements de ce secteur dans région. Les entreprises de transports routiers en représentent les trois quarts.

<sup>1</sup> Les données ci-dessous sont les dernières disponibles au moment de l'étude (2001/2002). Elles n'intègrent pas les activités de transport-logistique des "entreprises chargeurs".

<sup>2</sup> INSEE, Sirene 2002 pour les activités définies dans le paragraphe définition.



- 15 000 emplois<sup>3</sup> (37% des emplois du secteur transport-logistique de la région). A ces derniers s'ajoutent environ 15 000 emplois liés aux transports et à la logistique intégrés à des entreprises d'autres secteurs d'activités ainsi que les établissements étrangers (belges notamment) dont l'activité se situe principalement dans la métropole. Plus de 50% des emplois (8 000) sont rattachés à des activités de services auxiliaires des transports.

Qualitativement, la catégorie "ouvriers du tri" est sur-représentée dans la métropole lilloise et la région. La forte proportion d'entreprises de vente par correspondance et de la grande distribution explique cette particularité.

• **Flux**

Les poids lourds (les véhicules de plus de 3,5 tonnes) réalisent 97 000 déplacements journaliers<sup>4</sup> dans la métropole :

- 81 000 déplacements sont au départ ou à destination de la métropole : 46 000 sont internes à la métropole (47%) ; 35 000 sont à destination ou vont vers la métropole (36%).
- 16 000 déplacements correspondent à du transit (17%).

• **Fiscalité**

Le secteur transport-logistique représente 8% de la base de la TP totale du rôle général de la taxe professionnelle<sup>5</sup> de la communauté urbaine :

- les entreprises de transport terrestre (fer et route) génèrent 83% de cette taxe (la SNCF est le plus gros contribuable communautaire),
- les services auxiliaires (dont l'entreposage) 16%.

• **Foncier**

- au sein de l'arrondissement de Lille, les parcs qui accueillent essentiellement des activités liées aux transports et à la logistique (CRT, CIT, la plateforme de Lomme, le marché de gros ...) occupent environ 660 hectares.
- chaque année, la Chambre de commerce et d'industrie de Lille Métropole commercialise dans les parcs qu'elle gère, 10 à 15 hectares destinés à l'accueil d'activités logistiques (soit 60 à 70% de ses ventes).



<sup>3</sup> INSEE, Sirene 2002 pour les activités définies dans le paragraphe définition.  
<sup>4</sup> Le transport de marchandises dans la métropole lilloise - 1998 - LMCU.  
<sup>5</sup> Observatoire fiscal communautaire, 2001. Les pourcentages proposés sont des ordres de grandeur. Les nomenclatures fiscales ne correspondent pas aux NAF (ainsi, par exemple, des entreprises liées aux transports peuvent être classées en "industrie").

# Les évolutions de la logistique

## Les marchés

- Les modifications de l'environnement économique devraient entraîner une évolution des activités transports et surtout logistique. Parmi les éléments les plus notables :
  - la mondialisation des économies (et l'éclatement des localisations productives) ;
  - le développement de la consommation de masse et en parallèle la différenciation de plus en plus importante des produits induisant le développement du nombre de références ;
  - l'émergence de nouveaux besoins comme ceux liés à l'e-commerce (La Redoute dispose déjà du troisième site web européen).



Dans ce contexte, l'entreprise cherche à réduire ses délais de livraison et recentre le plus souvent son activité sur son métier principal.

- En conséquence, la logistique se transforme :
  - elle participe au processus de production : les dernières étapes de la production sont de plus en plus gérées par les logisticiens (le logisticien va prendre à sa charge l'emballage de certains produits lors d'une campagne promotionnelle par exemple).
  - les logisticiens fournissent de plus en plus de conseils en gestion des modes de transport afin d'optimiser les coûts et les délais, pour les long parcours comme pour les trajets plus courts. La logistique du "dernier kilomètre" à destination du client final est ainsi également en plein développement.

## Les implications pour l'activité logistique

### • Des créations d'emplois

L'activité génère d'autant plus d'emplois qu'elle associe des fonctions de production ou de services<sup>6</sup>.

Le nombre d'emplois à l'hectare évolue. Plus l'activité est complète, plus l'emploi à l'hectare est important. Aujourd'hui on estime que la logistique représente 50 emplois par hectare en moyenne en France<sup>7</sup>. Dans la métropole, ce chiffre est plutôt de 28 emplois par hectare<sup>8</sup> (l'activité logistique y intègre encore peu de fonctions de production ou de services).

### • Une évolution des besoins fonciers

- La logistique "traditionnelle" demande de grands parcs d'activités à la périphérie des grandes agglomérations. Les parcs sont des lieux clos de 25 à 60 hectares (voire 300 hectares dans de très rares cas), comptant plusieurs entrepôts d'une surface de 10 000 à 50 000 m<sup>2</sup> disposant de caractéristiques particulières : une profondeur de 100 m environ, dix mètres de hauteur libre sous plafond, une charge au sol de 5t/m<sup>2</sup>, une aire de manœuvre à 35m<sup>2</sup>, 2 à 5% de bureaux, et de plus en plus un embranchement fer.

- La logistique urbaine demande des surfaces plus réduites situées au sein des zones urbaines plus denses.

<sup>6</sup> Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement, mars 2003 - ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer - Rapport Becker.

<sup>7</sup> D'après le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

<sup>8</sup> Expertise complémentaire sur la logistique sur le territoire du Nord - Pas de Calais - Spire, octobre 2002.

## Enjeux et questions

- La logistique est un maillon indispensable du développement d'un territoire. Sa présence permet d'autres implantations d'entreprises.

- la métropole a peu de probabilité de voir s'implanter de nouveaux grands parcs logistiques sur son territoire. Les contraintes urbaines et foncières limitent le développement logistique de la métropole à des vocations de proximité, métropolitaine ou à la rigueur régionale. Les plates-formes de dimension internationale ou inter-régionale se répartiront dans d'autres territoires de la région, notamment sur les grands axes d'infrastructures, en périphérie des zones urbaines denses (Arras, Cambrai, Dourges).

- le développement de l'activité dans la métropole devrait donc se situer dans les parcs mixtes existants ou en projet. La rénovation est alors un des enjeux essentiels pour l'avenir de la logistique métropolitaine. Il s'agit d'une remise aux normes en termes :

- de fréquence et de type de portes coupe-feu, d'armatures, de proximité des bassins de rétention d'eau, de distance entre les entrepôts et les habitations, entre les entrepôts eux-mêmes...pour le respect des normes de sécurité.

- de services également, les nouveaux standards supposent de développer des services de qualité (comme ceux liés à la restauration, l'hôtellerie ...) mais également des systèmes de gestion et d'entretien des parties communes du parc, des réseaux d'assainissement, d'une station d'épuration plus performante...

- de qualité du site finalement pour qu'il s'intègre autant que possible dans son environnement. L'objectif est de minimiser les nuisances ressenties en travaillant les implantations, les espaces libres et les plantations, l'architecture, les matériaux, la signalétique...

- La nécessaire mise en cohérence et en réseau des espaces logistiques :

- à l'échelle de la métropole pour "optimiser" la multimodalité des sites,

- à l'échelle de la région pour "optimiser" les disponibilités foncières d'un territoire à l'exemple de ce qu'a fait la région lyonnaise<sup>9</sup>.

- L'indispensable développement de la multimodalité par :

- la valorisation des modes alternatifs à la route,

- l'optimisation de la circulation des "poids lourds", notamment en créant une classification des voies spécifiques aux poids lourds.



<sup>9</sup> Le schéma de cohérence de la logistique en région urbaine de Lyon - octobre 2001



## Lexique

### L'activité transport-logistique :

l'activité rassemble les entreprises participant à l'organisation globale des flux de biens et d'informations. Le secteur prend en compte d'une part les activités de transports de marchandises (par fer, route et eau) et d'autre part les services auxiliaires des transports (la manutention non portuaire, l'entreposage, les services portuaires, maritimes et fluviaux, la messagerie, l'affrètement et l'organisation de transports internationaux).

### Intermodalité :

la possibilité de passer une marchandise d'un mode de transport à un autre. L'unité de charge et les moyens techniques de transfert (la palette, le container, la caisse mobile, le portique...) doivent être aux normes des deux modes concernés (encombrement, poids).

### Multimodalité :

l'organisation d'un transport qui utilise plusieurs modes et donc les facultés d'intermodalité des chaînes de transport.

### Transport combiné :

un transport organisé sur la combinaison de plusieurs modes terrestres (routiers, ferroviaires, fluviaux), maritimes ou aériens.

### Supply chain :

la supply chain désigne la chaîne logistique globale (du fournisseur au client), où la production est tirée par la demande. L'objectif est de proposer le bon produit, au bon moment.

### Post-manufacturing :

ce concept consiste à délocaliser une fraction des productions en dehors des sites industriels.

### Third party logistics (3PL) :

l'ensemble des prestations logistiques exercées par une entreprise extérieure.

### Fourth party logistics (4PL) :

l'entreprise logistique se charge de l'animation et de la gestion globale d'un réseau de prestataires logistiques et de leurs clients.

■ **Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole** ■

*299, boulevard de Leeds - 59777 EURALILLE - Tél : 03 20 63 33 50 - Fax : 03 20 63 73 99*

*Responsable de publication : Chantal DELAHOUTRE • Rédaction : Corinne VALITON-L'HOURS • Maquette : V. ROQUET  
Cartographie : D. POIDEVIN, D. MESTRESSAT-CASSOU • Crédit photos : GART, Mme KIRY, D. LEBLOND, C. VALITON*