

ATELIER N°2

Enjeux de la logistique, valeur ajoutée pour le développement économique et social de la région.

Président : Jean-Claude CHEF, Président de Champagne-Ardenne Développement, vice-président de la CCI des Ardennes.

Rapporteur : Raoul VEIT, Directeur du développement de l'entreprise Soufflet.

Animateur : Daniel BOUDOUIN, consultant cabinet Jonction

Eléments de problématique

Un Schéma Régional des Infrastructures et des Transports a pour objectif prioritaire « d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants, de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs ».

Tous les partenaires, Etat, Départements agglomérations, gestionnaires et exploitants des réseaux d'infrastructures, sont invités à participer à un exercice de prospective animé par la Région, à élaborer des propositions, à rechercher la complémentarité de leurs actions, dans le respect des responsabilités de chacun.

Catalyseur et « entremetteur » entre les différents niveaux de pouvoir et d'organisation territoriale, le SRIT doit favoriser les coopérations entre acteurs, entrepreneurs, gestionnaires, financeurs et décideurs et l'émergence de structures de concertation. C'est aussi un outil d'aménagement du territoire.

A l'issue du diagnostic, quatre enjeux majeurs ont été identifiés. **L'un d'entre eux porte sur la logistique, terme regroupant « tout ce qui participe à la gestion des échanges ».** La performance des organisations qui relient les producteurs aux consommateurs est en effet devenue un élément majeur de compétitivité pour les entreprises et donc pour les territoires qui les accueillent. Située au cœur de flux de déplacements très importants, la Champagne-Ardenne se doit d'intégrer ce domaine d'activité non seulement dans ses réflexions sur les transports de marchandises, mais aussi dans ses démarches portant sur l'aménagement du territoire et le développement économique. (avenir des agroressources notamment)

Les flux de marchandises

La Champagne-Ardenne génère 3,8% des tonnes transportées en France.

Comme dans toutes les régions françaises, les échanges locaux dominent. Ils sont néanmoins plus faibles qu'ailleurs et intéressent pour l'essentiel une économie fonctionnelle (BTP, agriculture, commerce) relativement stable.

Les flux d'échange nationaux sont avant tout des flux avec les régions voisines et, dans ce cadre, la Champagne-Ardenne émet plus de marchandises qu'elle n'en reçoit (54%/46%).

Pour leur part, les mouvements internationaux sont importants pour une région qui n'a pas de façade maritime. Ceci est dû à la puissance de l'agriculture et au maintien d'activités de transformation dans la métallurgie (ces deux activités générant des échanges allant au-delà des frontières nationales)

Enfin, il y a lieu de rajouter le transit qui est estimé à environ 15 % de l'ensemble des flux (le tiers se rapportant à l'international).

La route, un mode de transport largement dominant

Les échanges se réalisent très majoritairement par la route (80 % des Txxkm). La part du rail est de 17%, la voie d'eau représente quant à elle 3% .

Ces données peuvent aussi s'analyser en tendanciel et on note que les dernières statistiques montrent une baisse de la part relative du fer (-6% entre 2004 et 2005), alors que la voie d'eau augmente (+7,4%).

Les investissements logistiques

La structuration des flux est largement dépendante des points où se réalisent les opérations de stockage, conditionnement, préparation de commande, groupage/dégroupage, ... Aujourd'hui, ces plates-formes sont majoritairement sur un large axe Nord-Sud, puisque **environ 85 % des investissements en France sont réalisés sur la ligne Lille – Paris – Lyon – Marseille.**

Néanmoins, les atouts de la région pour attirer ces outils de "pilote" sont loin d'être négligeables :
- **la saturation de l'Ile-de-France** (en termes

de circulation et de foncier) a tendance à éloigner les investissements de Paris (coût d'investissement et de fonctionnement inférieur ici d'environ 20 %) ;

- **la Champagne-Ardenne** se positionne au centre d'un territoire à géométrie variable d'une part le quart Nord-Est français qui est un important bassin de consommation et d'autre part le centre Europe ;
- **la disponibilité de zones d'accueil** du fait de l'important effort réalisé ces dernières années (l'offre impacte sur la demande) : on peut inscrire ici des outils fortement consommateurs d'espace.

Cependant des éléments limitatifs existent avec notamment **la présence de "concurrents" dans les régions voisines et une densité de population faible** qui limite forcément la consommation de proximité.

Un outil spécifique : les plates-formes multimodales

Sur le territoire champardennais, on dénombre plusieurs sites qui répondent à cette terminologie :

- la plate-forme de Givet (rail – route – fleuve),
- la plate-forme de Nogent/Seine (rail – route – voie d'eau),
- la plate-forme de Vatry (route – fer – air),
- la plate-forme de Chalindrey (route – rail).

Ces 4 sites (associés à un foncier pouvant accueillir des entreprises) développent des complémentarités modales variées et ont été conçus sur des objectifs stratégiques différents. Néanmoins des intersections d'arrière-pensée existent et une coordination semble nécessaire.

Les axes de réflexion de l'atelier

Enjeux fonctionnels

La qualité de desserte est un élément déterminant pour les entreprises. Vouloir une région dynamique, c'est satisfaire cette demande. Ceci est particulièrement le cas pour les orientations choisies dans le domaine de l'agriculture (export, produits énergétiques) comme de l'industrie (luxe, produits à haute technologie). Il y a lieu de définir selon les lieux et les activités **quels sont les modes les plus appropriés** pour répondre aux exigences de coût et de qualité de services.

La réflexion sera menée à partir de la situation de Nogent/Seine où l'arrivée d'unités de bio-carburants prévues posera des problèmes d'acheminement (conflit d'usage de la voirie, nuisances multiples) si l'on n'utilise pas des modes permettant de massifier les flux.

Enjeux économiques

La capacité à faire circuler des marchandises est un élément fort dans la compétitivité des entreprises et dans l'attractivité d'une région. La logistique qui représente en moyenne 12 % du coût d'un produit est devenue centrale dans les démarches de management que conduisent les unités de production ou de commercialisation. Le bon fonctionnement du système repose sur la qualité de l'articulation entre des logiques privées et publiques. Les acteurs régionaux doivent donc s'interroger sur les mesures **d'accompagnement des entreprises en la matière**.

Enjeux territoriaux

Le positionnement des plates-formes logistiques est une donnée clé dans la recherche d'une maîtrise des flux comme dans l'organisation d'un territoire. La localisation et la gestion des zones d'accueil des entreprises qui participent à la circulation des marchandises impacte directement sur l'économie. Face aux nombreux projets "publics" existants (ou prévus) **le rôle de la région est de se positionner** en mesurant les conséquences que pourraient avoir d'éventuelles actions à caractère financier et/ou promotionnel.

Enjeux sociaux

La part prise par ce secteur en termes d'emplois est de première importance. Les métiers concernés sont aujourd'hui soumis à de fortes pressions, non seulement de la part de leurs clients (contraintes d'exploitation et de coût) mais aussi de la communauté dans sa globalité (contraintes réglementaires et sociétales). Les professionnels font état de tensions qui existent dans certaines catégories (principalement celles du bas de l'échelle des qualifications) et **il est nécessaire de se préoccuper du marché du travail** et de ses relations avec l'habitat ou encore la formation.

La réflexion sera menée à partir du cas de la plate forme de Vatry.