



Quelles politiques publiques pour répondre aux défis de la métropolisation logistique ?

Compte-rendu de la table ronde organisée par TDIE, le 17 juin 2015, avec :

- **Antoine Berbain,**
Directeur général délégué HAROPA
- **Caroline Grandjean,**
Présidente du directoire de SOGARIS
- **Anne-Gaëlle Simon,**
Directrice des relations institutionnelles de
SNCF Logistics
- **Antoine Frémont,**
Directeur de recherche de l'IFSTTAR
- **Claude Samson,**
Président d'AFILOG
- **Nicolas Raimbault,**
Docteur en aménagement-urbanisme

Débat animé par **Michel Savy**

Cette table ronde a été organisée dans le cadre de la préparation de la contribution de TDIE à la Conférence nationale de la logistique, et à l'occasion de la sortie de l'ouvrage « La métropole logistique », codirigé par Antoine Frémont, Directeur de recherche de l'IFSTTAR, membre du Conseil scientifique de TDIE, et Laetitia Dablanc, directeur de recherche à l'IFSTTAR. Compte rendu édité le 6 juillet 2015.

Philippe DURON, co-président de TDIE

La logistique est une chaîne complexe, créatrice de valeur ; elle intègre toute une série d'activités qui concourent à l'activité économique, des technologies et des techniques très diverses. Il n'y a pas d'économie forte sans logistique puissante, organisée, souple, capable de répondre aux besoins des entreprises.

TDIE a choisi de contribuer aux travaux de la Conférence Nationale sur la Logistique (CNL), qui se tiendra le 8 juillet. Parmi les membres du groupe de travail qui prépare la contribution, Antoine FREMONT, directeur de recherches à l'IFSTTAR, a dirigé avec Laetitia DABLANC un ouvrage intitulé « La métropole logistique »¹ qui vient de paraître, et Nicolas Raimbault, jeune docteur en aménagement-

urbanisme. Nous en profitons pour susciter un débat avec les professionnels de la logistique et alimenter notre réflexion autour des enjeux d'une politique publique de la logistique.

Je remercie Michel Savy, Président du Conseil scientifique de TDIE, qui a présidé le Comité scientifique préparatoire à la CNL, d'avoir accepté d'animer cette table ronde, et les participants à ce débat, Caroline Grandjean, Présidente du Directoire de SOGARIS, foncière en immobilier logistique, Anne-Gaëlle Simon, Directrice des affaires publiques de SNCF-Logistics, premier transporteur et logisticien français, Claude Samson, Président de l'AFILOG, association qui regroupe les acteurs de l'immobilier logistique, et Antoine Berbain, Directeur général délégué d'Haropa qui rassemble les ports de Paris, Rouen et Le Havre.

¹ Ouvrage co-dirigé par Antoine Frémont et Laetitia Dablanc, Editions Armand Colin, Paris, Juin 2015, 309 p.

"La métropole logistique" : présentation de l'ouvrage

Michel SAVY, Président du Conseil scientifique de TDIE

« La métropole logistique » est un ouvrage collectif sur la logistique qui fait vivre les métropoles du fait de la polarisation des échanges internationaux. C'est un travail vraiment nouveau, qui livre une vision intelligente, prospective et stratégique de la polarisation, de la métropolisation et de la géographie logistique, notamment du phénomène d'implosion/explosion manifesté par la concentration logistique autour des zones métropolitaines, leur expulsion des centres villes et l'allongement des distances finales. Certains chapitres sont inédits, notamment sur l'immobilier logistique. Cet ouvrage complet et de grande qualité traite de ces sujets au plan international en abordant la France, l'Europe, la Chine et les Etats-Unis.

La logistique est en effet au cœur de notre système de production et de distribution. L'industrie et la grande distribution, notamment, se disputent la logistique et font de son contrôle un des éléments de lutte féroce pour le partage de la valeur ajoutée, selon un mode de concurrence non pas horizontal mais vertical. Qui va contrôler les circuits et "dépêrer" les taux de profit à travers le contrôle de la logistique ? C'est un enjeu considérable.

Antoine FREMONT, Directeur de recherche de l'IFSTTAR, membre du Conseil scientifique de TDIE

Cet ouvrage vise à faire œuvre de pédagogie sur ce sujet méconnu, en expliquant simplement comment fonctionnent les "coulisses logistiques" qui constituent les dessous de la métropole et quelques développements spécifiques, notamment sur la grande distribution, la messagerie et l'e-commerce. Il rassemble le résultat de programmes de recherches liés à l'Agence Nationale de la Recherche et de plusieurs thèses CIFRE menées avec les entreprises. Ces travaux nécessitent de la part des chercheurs, des universitaires et des entreprises de s'ouvrir les uns aux autres pour mieux se connaître et faire avancer les problématiques.

Faut-il vraiment des politiques publiques qui favorisent ou régulent la logistique, alors que nous n'avons jamais autant transporté de marchandises vers les consommateurs ?

Nous avons mis en évidence le rôle de plus en plus crucial des entrepôts, pour la distribution, le stockage et l'appareillement des marchandises : ils permettent l'ajustement des flux de marchandises dans le temps et dans l'espace, et leur pilotage par les flux d'informations et les flux financiers. L'organisation de la logistique pose donc la question du transport routier, qui se situe au bout de la chaîne de valeur.

L'expression "métropole logistique" indique que la logistique est une activité éminemment métropolitaine et

qu'une métropole comprend un ensemble d'activités logistiques dispersées.

La logistique est d'abord métropolitaine à l'échelle mondiale, puisqu'un très petit nombre de "nœuds" concentre l'essentiel des trafics. 92 métropoles rassemblent 9 % de la population mondiale et plus de 40 % du trafic des passagers, 70 % du fret aérien et 70 % du trafic conteneurisé.

Ces *gateways* font l'objet d'une rude concurrence, en particulier à l'échelle européenne. Paris et l'Île-de-France sont fortement présents grâce à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, grand aéroport de fret, au hub européen de FedEx et au transport maritime avec HAROPA (Ports du Havre, Rouen et Paris), mais sont un peu en retrait par rapport à l'Europe du Nord.

La concentration se retrouve également au niveau régional et national : les entrepôts sont très fortement concentrés dans les plus grandes villes où se trouvent les consommateurs et la production. Cet effet de masse se retrouve dans toutes les régions étudiées, en France, en Chine ou aux Etats-Unis.

Le fonctionnement de la métropole logistique s'appuie sur le système routier, fondé sur les infrastructures routières et autoroutières, le transport routier et les entrepôts où s'effectue le contrôle des flux de marchandises. Ce triptyque contribue à façonner la morphologie des espaces métropolitains. À l'échelle des aires urbaines fonctionnelles, nous avons un effet majeur de dispersion qui rejette les entrepôts vers les périphéries, essentiellement en raison du coût du foncier. Le desserrement est très important et une nouvelle polarisation s'opère autour des échangeurs autoroutiers.

Cette "périurbanisation logistique" – très similaire à celle de l'habitat – se retrouve partout dans le monde, dans les grandes métropoles des pays développés. La très forte dispersion va à l'encontre des logiques de massification et pose des questions de report modal et d'aménagement des espaces urbains à différentes échelles, non seulement en centre-ville mais à l'échelle de l'aire urbaine. La logistique à l'échelle de la métropole ne se réduit donc pas à la logistique urbaine. Elle concerne aussi la préservation ou le renouvellement des sites logistiques dans la première couronne, à proximité immédiate des centres villes. Mais il est de plus nécessaire d'avoir une vision de l'aménagement des nouveaux espaces logistiques dans les périphéries urbaines, y compris dans leurs parties les plus éloignées, les franges urbaines.

Nicolas RAIMBAULT, Docteur en aménagement urbanisme

À partir de ces résultats et d'observations fines multi-scalaires, le livre aborde également des enjeux politiques, en particulier dans les derniers chapitres et notamment sur les questions d'aménagement.

Le paysage de la périurbanisation logistique et du desserrement lié au triptyque routier n'est pas le résultat

des erreurs d'une politique d'aménagement logistique volontaire. Il résulte plutôt d'une logique de non-aménagement, liée à des mécanismes marchands et politiques, qui sous-tendent le prix du foncier et le fonctionnement du marché de l'immobilier logistique.

Les entreprises utilisant les entrepôts sont pratiquement toujours locataires et c'est l'industrie de l'immobilier logistique qui construit et met en location ces entrepôts. Leur localisation est donc déterminée par un jeu entre l'offre, proposée par les développeurs-investisseurs immobiliers, et la demande.

L'observation du fonctionnement à l'échelle régionale montre que l'offre est déterminante pour la localisation des entrepôts. La plupart des utilisateurs d'entrepôts définissent avant tout une région d'implantation et non une localisation précise au sein de la région. Ensuite, ce que montrent les études de cas proposées par le livre à l'échelle régionale, par exemple dans le cas de la grande distribution, c'est que, pour ce qui est de la localisation précise, les utilisateurs choisissent parmi l'offre d'entrepôts déjà construits disponibles à la location ou parmi l'offre de terrains déjà sécurisés par les développeurs investisseurs immobiliers. Ils ont en effet besoin que l'entrepôt soit disponible tout de suite ou construit rapidement. Les développeurs investisseurs doivent en miroir sécuriser des terrains et donc anticiper des localisations. Mais ils ne peuvent rien faire sans l'accord des communes et des intercommunalités, notamment pour les permis de construire. De plus, on ne peut construire d'entrepôts que dans des zones d'activité économique, habituellement aménagées par les collectivités locales.

Dans ce processus, il y a donc nécessairement de l'action publique. Cependant, à ce sujet les développeurs investisseurs immobiliers ont su être innovants. Plutôt que de dépendre des politiques d'aménagement locales, ils proposent des parcs logistiques privés pensés, aménagés, développés et surtout gérés de A à Z à long terme par une même entreprise, qui devient donc développeur-investisseur immobilier. Ce système est performant pour la demande : il permet aux entreprises de l'immobilier logistique de répondre à la demande flexible des utilisateurs, qui ont besoin d'arriver et de partir rapidement, afin d'optimiser leur réseau, selon qu'ils perdent ou gagnent des contrats...

Il est également performant pour les collectivités locales : le développeur investisseur conduit l'opération, ce qui permet à des collectivités ayant peu de moyens techniques et financiers d'avoir sur leur territoire une zone logistique qui leur apporte des emplois et des taxes. De plus, ces parcs logistiques ont un bon niveau fonctionnel et paysager, qui correspond à une certaine qualité d'aménagement. Ils offrent également une garantie contre le risque de friches : l'investissement est fait par un acteur privé, qui s'engage à remplir ces entrepôts pendant un

temps assez long, ce qui répond au souci de certaines collectivités locales.

Ces performances se font toutefois au prix d'une privatisation réelle des politiques locales d'aménagement des zones d'activités et surtout de certains aspects des politiques de développement économique local. Le gestionnaire du parc logistique choisit les entreprises qui seront ses locataires, est donc les entreprises qui s'implantent dans le territoire, ce qui est un des aspects de ces politiques du développement économique. La collectivité n'a pas vraiment son mot à dire, notamment si elle souhaite favoriser une spécialisation sectorielle ou attirer certains types d'entreprises. La logistique devient donc une "boîte noire" pour les collectivités, qui sont en relation avec le gestionnaire du parc et rarement avec les entreprises. Il leur est difficile de (se) poser des questions sur l'activité logistique elle-même et de réfléchir à l'amélioration des flux, de la performance logistique ou du sort des salariés.

De plus, ce système est le contraire d'une politique d'aménagement régionale : l'immobilier logistique planifie ses investissements, les communes et intercommunalités négocient uniquement leurs conditions d'atterrissage. Si des politiques ambitieuses sont menées sur la logistique urbaine et sur les portes d'entrée et les flux internationaux, notamment avec la séquence du Grand Paris et le projet d'axe Seine, néanmoins, on laisse de côté la majorité des implantations logistiques. Les deux bouts de la chaîne sont perçus comme stratégiques, mais les entrepôts apparaissent comme un phénomène induit qui ne justifie pas de réflexions d'aménagement.

Si les enjeux du desserrement logistique – consommation du foncier, entrave au report modal, emploi et mobilisation de main-d'œuvre – justifient des actions publiques, **plusieurs questions se posent :**

Afin de limiter notamment la consommation de foncier, faut-il une planification régionale et/ou métropolitaine contraignante, en matière d'offre en espaces logistiques urbains, y compris pour la grande logistique classique ? Comment imaginer cet exercice d'aménagement totalement nouveau ?

Sur certains types d'immobiliers ou de zones, faut-il faire émerger ou renforcer des aménageurs logistiques publics, comme SOGARIS, qui mène des actions immobilières pour des activités de logistique urbaine, ou Port de Paris HAROPA, qui réalise des plateformes multimodales en zone dense et en grande couronne ? Faut-il également des aménageurs publics pour reconvertir les zones logistiques obsolètes ?

La politique métropolitaine étant réputée soutenir et développer les fonctions et les équipements stratégiques pour la compétitivité économique et le rayonnement de la métropole, devrait-elle également porter sur ce qui est commun, courant, banal, comme les entrepôts qui sont essentiels au fonctionnement métropolitain ?

Table ronde

Michel SAVY • Cette thèse permet de réfléchir et de faire avancer les idées. Nous ouvrons la discussion avec quatre professionnels aux expériences différentes, dont PROLOGIS et SOGARIS qui présentent des modèles "antithétiques".

Claude SAMSON, vous avez initié une desserte logistique urbaine innovante avec MONOPRIX. Reconnaissez-vous la pratique de vos adhérents dans ce tableau ? Par ailleurs, vous souhaitez une rationalisation de la réglementation, sa simplification et son homogénéisation et votre proposition d'un délégué interministériel à la logistique semble progresser.

Claude SAMSON, Président d'AFILOG

Je formulerai deux réserves vis-à-vis des propos de Nicolas RAIMBAULT.

C'est le client qui décide de tout cela au départ. Les politiques mises en place n'ont d'intérêt que si elles correspondent aux besoins des clients. Or, certaines zones logistiques sont plus ou moins vides, parce que le client n'est pas intéressé d'aller à ces endroits.

La fiscalité est absente de cette réflexion globale, malgré son rôle essentiel dans l'aménagement du territoire. En Ile-de-France, la redevance pour la création de bureaux fait que l'on a construit des entrepôts ou des plateformes dans des lieux où personne ne le souhaitait. Auparavant, les zones de tarification différentes incitaient à construire à l'extérieur de l'Ile-de-France. La tarification unique actuelle résout un peu la question. À l'avenir, la zone 3 devrait être exonérée de fiscalité. La fiscalité contribue à l'aménagement du territoire : pour favoriser la construction de zones logistiques, il suffit de baisser la fiscalité ; en Ile-de-France, son coût est souvent équivalent au montant du loyer.

Par ailleurs, le rôle de la puissance publique est difficile et l'arrivée d'une nouvelle strate avec la métropole posera de nouvelles questions. Une politique nationale ou régionale suppose de réaménager les responsabilités, puisque les permis de construire sont délivrés au niveau local.

Michel SAVY • Caroline GRANDJEAN, vous présentez un contre-modèle avec SOGARIS : vous devez équilibrer vos comptes, mais vos actionnaires, des collectivités publiques, vous confient des missions d'innovation et d'exploration de solutions dont vous ne connaissez pas la viabilité économique.

Caroline GRANDJEAN, Présidente du directoire de SOGARIS

SOGARIS a été créé dans les années 1960 sur une volonté publique. Le Préfet Paul DELOUVRIER, qui avait une grande vision d'aménagement de l'Ile-de-France, avait souhaité réserver une cinquantaine d'hectares à Rungis pour y aménager une gare routière. Les véhicules livrant Paris devaient s'arrêter à Rungis, étaient ensuite éclatés et

leurs tournées optimisées de façon à limiter les encombrements.

Ces schémas résonnent encore en matière de logistique, particulièrement de logistique urbaine. Cette volonté initiale a permis l'aménagement d'un parc logistique, avec un seul gestionnaire gérant un peu plus de 200 000 m² d'entrepôts sur ce site, juste à côté du marché international de Rungis.

En réalité, deux ans après le démarrage de l'exploitation, la société était sur le point de "couler", faute de réglementation contraignante des livraisons à Paris. Les camions passant à Rungis continuaient jusqu'à leur destination finale : rien ne les en empêchait et ils n'avaient pas intérêt à s'y arrêter.

La société a été remise à flot, notamment avec l'aide des collectivités qui voulaient la maintenir et elle est devenue une société publique avec un actionariat de collectivités locales métropolitaines : le département de Paris et les trois départements de la Petite Couronne.

Cela n'a pas changé la pertinence de la localisation en termes de distribution de Paris. Le site est très bien desservi par la route. L'A86, l'A6 et certains faisceaux ferroviaires sont désormais moins utilisés. Les acteurs privés ne s'y sont pas trompés : c'est un site qui fonctionne bien.

Pour autant, il reste menacé par le desserrement logistique. La pression foncière a rattrapé cette zone. Les gares du Grand Paris vont bientôt desservir le secteur jusqu'à Orly. Nous voyons des appétits d'aménagement immobilier autour du logement. De plus, une opération d'intérêt national dans le secteur traduit la pression foncière qui s'exerce sur ce site.

Nous sommes toujours à Rungis, du fait de la volonté de nos actionnaires et du département de maintenir cette activité proche de Paris de façon à optimiser la desserte de Paris sur le plan environnemental et économique. Comme Garonord ou les ports de Paris, c'est une zone précieuse à maintenir à proximité. À l'avenir, pouvons-nous rester sur des entrepôts sur un site aussi précieux ou faut-il réfléchir à des formes plus fonctionnelles s'insérant dans un tissu urbain de plus en plus dense ? C'est une vraie question.

Concernant les niveaux de rentabilité, plus on fait de l'urbain, plus le coût du foncier est problématique. Les logisticiens, les prestataires ou les clients ne sont pas tous prêts à payer un entrepôt à proximité de Paris plus cher qu'un entrepôt au fond de la Seine-et-Marne. Cette politique conduit à une moindre rentabilité que celle des parcs privés qui s'ouvrent dans la dernière couronne de l'Ile-de-France ou de l'aire urbaine. Du fait de notre actionariat public, les rendements ne sont pas la première vocation de SOGARIS, même si nous devons assurer notre rentabilité.

Michel SAVY • Vous sortez de votre site pour des actions exploratoires à Beaugrenelle ou à la Chapelle.

Caroline GRANDJEAN

Rungis est notre base historique, mais en matière de logistique urbaine, nous avons ouvert un site il y a deux ans sur plus de 3 000 m² dans le XV^{ème} arrondissement de Paris. Nous avons transformé et adapté un ancien parking très dégradé. Il est loué à Chronopost pour desservir des particuliers et des entreprises sur l'ouest parisien, une partie d'Issy-les-Moulineaux et de Boulogne. Chronopost utilise en grande partie des véhicules électriques et 100 % de sa flotte devra être électrique dans quelques années. L'agence fonctionne très bien : 4 000 colis jours arrivent par de gros véhicules et repartent avec de petits véhicules. Il n'y a pas de traitement de marchandises. La ville de Paris cherche à développer ce type d'espace dans ses parkings pour optimiser la desserte du dernier kilomètre.

Michel SAVY • La logistique est-elle au cœur de votre activité ou restez-vous un transporteur ferroviaire avec quelques prolongements ? Quelle est sa place effective dans votre stratégie et dans votre développement ?

Anne-Gaëlle SIMON, Directrice des affaires publiques SNCF Logistics

La logistique est l'un des grands métiers de SNCF Logistics. Nous sommes le premier transporteur et logisticien français. A travers les nombreux débats dans les ateliers de travail pour la Conférence nationale sur la logistique, nous nous sommes aperçus qu'il était difficile de cerner le sujet, qui couvre à la fois le transport et la logistique : nous retenons que la logistique est l'ensemble des opérations physiques et immatérielles entre la production et la consommation finale mises en place pour un client. Nous couvrons la gestion de stocks, de flux, de produits, de temps, de coûts financiers et extra-financiers.

Au niveau de la métropole, nous observons une massification des lieux de consommation, avec des besoins forts en produits de consommation, en foncier et en infrastructures. Les ports et les aéroports constituent des portes d'entrée, des cœurs d'échanges internationaux pour les métropoles. Ces places logistiques sont particulièrement importantes en France.

On dit que le port d'Anvers est "le premier port français". La réforme portuaire entrée en vigueur en 2011 a permis aux 7 grands ports maritimes de regagner en compétitivité. Mais ce n'est pas suffisant.

Ce qui intéresse nos clients, ce n'est pas le port en lui-même, qui n'est qu'un rouage mais ils veulent avant tout toucher l'Europe et leur client final. Il faut gagner en performance portuaire, notamment en développant les infrastructures ferroviaires. C'est le rôle des pouvoirs publics de soutenir l'économie des ports, et donc l'emploi, en modernisant l'accessibilité portuaire sur longue distance ferroviaire.

Au Havre, la plateforme multimodale doit ouvrir bientôt, mais beaucoup reste à faire dans les autres grands ports maritimes ou régionaux.

Il faut aussi tendre à une harmonisation administrative douanière pour gagner en pertinence. Pour gagner en compétitivité, il faut offrir des conditions administratives qui ne soient pas plus lourdes que celles de nos voisins européens.

Pour revenir sur la métropole, nous appelons également à une harmonisation administrative sur le territoire des collectivités locales, pour les règles de circulation, de stationnement et de livraison en ville.. Cette harmonisation n'existe pas dans les métropoles, où le coût du foncier et la fiscalité locale peuvent éloigner les centres de stockage du lieu de consommation et donc augmenter la distance du dernier kilomètre, avec ses conséquences : congestion et émission de gaz à effet de serre.

Les transporteurs sont incités à faire des efforts importants sur les mesures environnementales. Nous avons lancé début juin une livraison en GNV au cœur de Paris, depuis Bonneuil-sur-Marne, qui réduit la consommation de CO₂ et le bruit pour les riverains.

Sans port ni infrastructure ferroviaire performante, la logistique française ne pourra pas gagner en attractivité et en performance. Il ne s'agit pas de subventionner les entreprises, mais de fournir un cadre optimal pour nous permettre de faire notre travail.

Michel SAVY • HAROPA associe trois établissements publics : comment voyez-vous votre mission dans la perspective d'une intervention politique sur l'organisation logistique ?

Antoine BERBAIN, Directeur général délégué HAROPA

HAROPA est l'alliance des ports du Havre, de Rouen et Paris dont le but est de former un véritable système portuaire et de mettre en œuvre une politique commune au service des clients. C'est un "guichet unique" qui met en commun la stratégie, l'action commerciale, la multimodalité et la communication. Il s'agit de franchir une nouvelle étape après la réforme de 2008. Saluée comme une innovation, cette création a reçu des prix internationaux.

L'objectif d'HAROPA est de gagner des parts de marché par le renforcement et le basculement des chaînes logistiques sur la Vallée de la Seine, à partir de deux constats fondamentaux :

- Au niveau maritime, l'évolution de la taille des navires, en particulier des porte-conteneurs, impose un volume d'échanges minimal de plus en plus élevé pour justifier une escale et l'hinterland le plus large possible, ce qui donne d'autant plus d'importance à la multimodalité.

- Les échanges de marchandises par la mer générés par l'Ile-de-France se répartissent à parts quasi-égales entre HAROPA et Anvers. Or, 99 % des marchandises échangées entre l'Ile-de-France et Anvers passent par la route, alors qu'on peut utiliser le fleuve et le fer quand elles transitent via HAROPA.

Les politiques publiques sont nécessaires, et il faut saluer des décisions salutaires. Ainsi, la création de Port 2000, qui est un investissement public, a permis au Havre de "rester dans la cour des grands". Sans Port 2000, nous

ne pourrions pas accueillir les porte-conteneurs de 18 000 EVP qui font le trafic d'aujourd'hui. Et c'est 99 % des échanges de marchandises avec l'Ile-de-France qui se feraient à termes par un autre port.

Pour autant, beaucoup reste à faire pour continuer à se développer et prendre des parts de marché.

Le premier axe de travail a consisté à construire l'offre la plus large possible. Nous avons bâti un réseau de ports partenaires avec les ports de la façade de la Manche à proximité de HAROPA, mais aussi avec des ports intérieurs jusque dans l'Aube, l'Yonne ou l'Oise.

Nous travaillons sur des partenariats ciblés avec de grands générateurs de flux, comme le MIN de Rungis sur la logistique des fruits et légumes, et nous engageons des discussions avec ADP pour Roissy, afin de matérialiser une porte européenne, tous modes, de fret pour le bassin parisien et apporter des facilités douanières et d'échanges d'information à nos clients communs.

Nous travaillons à approfondir notre offre sur quatre domaines :

- L'offre maritime, de qualité, doit être améliorée. Le port de Rouen, premier port exportateur de céréales d'Europe, approfondit son chenal de navigation pour accueillir de plus grands bateaux.

- Les politiques publiques seront déterminantes pour favoriser la multimodalité face à la route. La mise en service du chantier multimodal du Havre permettra d'améliorer les échanges massifiés vers l'hinterland. Néanmoins, avec l'extinction du dispositif d'aide au transport combiné à l'horizon 2017 et la difficulté à disposer de sillons de qualité pour le fret ferroviaire avec la saturation du réseau notamment en Ile-de-France, la multimodalité reste fragile. Atteindre et traverser l'Ile-de-France constitue un enjeu majeur. Avec le Préfet PHILIZOT, Délégué interministériel à la Vallée de la Seine, SNCF Réseau, le STIF et les autorités organisatrices du transport, nous travaillons sur une plateforme permettant d'anticiper les problèmes que poseront les travaux de rénovation ferroviaire programmés en Ile-de-France.

- En matière d'offre foncière, l'enjeu est de disposer d'une offre diversifiée en taille, en prix et en localisation afin de satisfaire nos clients. Les politiques publiques doivent aider à ce que l'offre se situe à proximité des ports, dans les ports et dans les zones multimodales, qui sont les meilleurs endroits pour implanter des entrepôts logistiques. Sur le plan réglementaire, les maires, les présidents d'agglomérations et les présidents de conseils régionaux ont "les cartes en main" pour conduire cette politique foncière.

- Les *cargo community systems*, systèmes d'échange de données entre les acteurs de la chaîne de transport, permettent d'anticiper les opérations logistiques et de gagner de l'argent et du temps sur le passage des marchandises dans les ports. Ces systèmes sont différents selon les ports et la mission Catoire imagine de les unifier.

Michel SAVY • *Les pays du Benelux ont attiré de grands centres de distribution à vocation européenne, les établissements logistiques fidélisant les trafics maritimes. Compte tenu des limites de main-d'œuvre et des distances aux zones urbaines riches et denses, peut-on mettre en œuvre ce cercle vertueux en France ?*

Antoine BERBAIN • Notre objectif est de relocaliser des chaînes logistiques sur la Vallée de la Seine et de voir s'installer des centres de distribution européens. C'est un enjeu national déterminant en termes d'emploi et de perception de droits et taxes pour l'État. Pour y parvenir, il faut travailler sur les éléments qui ont été évoqués : l'offre maritime, multimodale et foncière et les systèmes d'échanges de données.

La qualité de notre offre de services multimodaux, fluviaux et ferroviaires, est déterminante, au-delà des fragilités et des difficultés à être compétitifs par rapport à la route. Pour être un grand port européen et desservir l'Allemagne du sud ou l'est de la France, la Suisse, etc. Le Havre doit être compétitif par le fer comparativement au fluvial sur le Rhin ce qui implique des services ferroviaires de même niveau de compétitivité. C'est un enjeu important.

Claude SAMSON • Les politiques publiques soulèvent toujours le problème du décalage entre le temps de l'entreprise et celui du politique. Le très court terme est important actuellement pour les entreprises et nous leur proposons du long, voire du très long terme. Une fois la décision de construction prise, une entreprise veut un entrepôt dans les six mois. Or, en France, du fait des délais administratifs incertains, nous ne pouvons pas dire au client s'il sera construit dans 6, 18 ou 24 mois. Par ailleurs, les politiques globales ont beaucoup trop d'incertitudes pour que l'entreprise prenne en compte ces éléments dans sa stratégie.

Antoine FREMONT • Les ports maritimes sont un lieu naturel de massification, mais l'effet de dispersion pour desservir des zones métropolitaines intérieures est très élevé. De nombreuses infrastructures ferroviaires sont sous pression urbaine, alors que le transport routier a bénéficié d'un effet de modernisation par les infrastructures autoroutières et par un effet de desserrement des zones logistiques qui le rend très agile.

Comment faire le lien entre la planification publique et les professionnels pour répondre aux attentes du marché et prendre en compte les dimensions sociales et environnementales, qui sont tout aussi cruciales ? Par exemple, les questions de logistique urbaine sont très intéressantes, mais cela concerne les hypercentres avec des opérations phares de report modal qui se comptent "sur les doigts d'une main". Dans ce livre, nous insistons sur les phénomènes plus invisibles, au quotidien, en périphérie lointaine, qui aboutissent de fait à une transformation des paysages et à la croissance des kilomètres parcourus.

Michel SAVY • *Malgré la crise et le chômage, les professionnels se plaignent du manque d'attractivité de leurs métiers. Le social, l'environnemental et l'économique sont véritablement imbriqués.*

Nicolas RAIMBAULT • La planification permet de se projeter et de réfléchir au long terme sans oublier le court terme. L'enjeu est, à mon avis, de réfléchir à une planification permettant de répondre aux besoins du marché et aux objectifs que l'on peut fixer à l'action publique, d'un point de vue social, environnemental, etc. Notamment, la planification logistique à l'échelle régionale ne doit pas avoir pour objectif de développer trois zones logistiques censées recevoir toutes les implantations logistiques. Elle doit porter sur une offre multiple, en assumant la multiplicité des activités logistiques et des chaînes. Il s'agit de planifier les espaces pour les implantations logistiques et non directement les chaînes logistiques des entreprises, qui sont du ressort de leurs stratégies. Cette planification me paraît incontournable afin de conserver par exemple des espaces proches des centre-

ville pour la logistique urbaine, ce qui permettrait d'aider SOGARIS à développer ses projets.

Claude SAMSON • Au niveau local, le politique doit accepter de "geler" des terrains pour y faire de la logistique. Or, il est très difficile de garder des terrains dont on ne fait rien pendant un certain temps.

Nicolas RAIMBAULT • La planification ne s'oppose pas aux besoins économiques. Il faut inventer des outils pour aboutir à des objectifs collectifs tels que le report modal. Planifier permet aussi d'éviter que les entrepôts ne soient trop loin des ports fluviaux et maritimes. Comment aider HAROPA sans planification à l'échelle régionale ou de l'axe Seine ?

Anne-Gaëlle SIMON • Concernant l'action publique et privée, la ville de Paris fait beaucoup d'efforts pour la logistique urbaine. Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé sur la logistique innovante et nous avons déposé des dossiers. C'est une approche renouvelée de l'utilisation du foncier dans Paris qui est en jeu, pour desservir au mieux les Parisiens.

Discussion

Jacques TRORIAL, Président délégué de l'Union des Ports de France • Il y a 25 ou 30 ans, nous avons cru pouvoir établir un schéma d'aménagement logistique de l'Île-de-France. Les préconisations du Comité d'Aménagement Logistique de l'Île-de-France furent très peu suivies et le développement logistique s'est fait par contournement du grand Est, entre Orléans et Reims. En Normandie, nous ne sommes pas restés au Havre, sur la Seine et à Rouen, nous sommes montés dans les plateaux cauchois. Nous avons donc une logistique de dispersion et essentiellement routière. Je milite pour les modes alternatifs, mais il ne faut pas sous-estimer la productivité croissante et l'agilité de l'outil routier. Tous les chiffres avancés sur la reprise de trafic routier par le ferroviaire et le fluvial ont été démentis.

Nous sommes dans un contexte nouveau avec l'apparition de ces grandes régions. L'Europe a engagé avec le RTE-T une opération intelligente à laquelle tout le monde a adhéré. Au-dessus des RTE-T, une "tirelire" est destinée à faciliter certains investissements. C'est donc un moyen d'orientation, sans doute l'un des meilleurs car nous ne sommes plus dans une période de planification autoritaire au niveau national ou européen. Il nous faut dessiner l'avenir à partir du présent et disposer de moyens financiers. C'est un des moyens de politique publique à base d'orientations et d'incitations qui influencerait sur l'évolution des implantations et des flux logistiques.

Dans plusieurs régions, en particulier sur la Seine avec HAROPA, nous observons la nécessité d'une concertation entre public et privé, sans oublier la dimension européenne. Nous ne pourrions imposer de choix logistiques ni aux investisseurs ni aux clients, ni aux collectivités, qu'il s'agisse de villes moyennes, de grandes

villes ou de régions. Certains acteurs et opérateurs privés en ont conscience.

Attendons-nous à d'inévitables et laborieuses concertations facilitées par quelques incitations financières, nationales et européennes.

Raymond LANG, France Nature Environnement • Lors d'une réunion à Pontoise sur le projet de réaménagement de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors, dans le but d'améliorer la relation en fret ferroviaire entre le port du Havre et Paris, en raison de la saturation de la ligne actuelle Paris-Rouen-Le Havre, la salle comble s'est montrée totalement hostile au projet. Les riverains s'opposaient à ce projet visant à réutiliser une infrastructure ferroviaire quasiment plus circulée de nuit depuis quelques décennies, essentiellement en raison du bruit de ces futures circulations. Dans la salle aucun politique ne soutient le projet.

Cet exemple illustre à quel point aujourd'hui il est difficile de faire adhérer des populations directement concernées par des projets d'intérêt collectif dont elles ne voient que les côtés négatifs. Cela signifie qu'il faut revoir les procédures de portage politique des projets pour éviter ces mouvements de rejet et les faire accepter en amont sur la base d'un intérêt public bien établi. Cela traduit bien l'absence d'une planification efficace de long terme. Nous n'avons pas cherché à améliorer la relation ferroviaire fret entre Le Havre et la capitale en laissant trop longtemps des tunnels à trop faible gabarit. De même nous n'avons pas modifié à temps les conditions complexes d'accès ferroviaire au port de Gennevilliers. Le développement des lignes à grande vitesse a été réalisé au détriment d'un maillage moderne du reste du réseau ferroviaire qui serait particulièrement utile aujourd'hui pour le fret.

Michel SAVY • En France, l'acceptabilité des travaux est une vraie question. C'était NIMBY, "Not In My Back Yard", c'est désormais BANANA, "Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything".

Philippe DUONG, Samarcande Transport, Logistique, Territoire • On raisonne comme si la logistique en France fonctionnait bien, globalement et à tous les niveaux et qu'il n'y avait rien à changer à son fonctionnement, ou que nous devions seulement l'améliorer à la marge au travers de la seule intervention locale des collectivités.

Or, nous avons d'énormes atouts, mais aucun des trois pieds sur lesquels repose le système logistique français ne fonctionne bien :

Premièrement, au niveau économique, la logistique qui n'existe que parce qu'elle est au service des entreprises et des filières, fonctionne certes bien pour les grands acteurs de l'économie, comme les grands distributeurs et les grands ensembliers comme l'industrie automobile ou l'industrie aéronautique. Elle ne fonctionne pas bien pour la base du tissu économique national, pour les PME qui sont par exemple obligées de livrer les grands distributeurs une fois par jour, même du bout de la Bretagne, ce qui est impossible en termes de coûts logistiques. Il faut voir la question autrement, proposer un autre modèle logistique, notamment dans les territoires et expérimenter de nouvelles pratiques, par exemple au travers de la mutualisation où l'acteur public peut jouer un rôle.

Deuxièmement, le système de transport français est essentiel au bon fonctionnement de la logistique, mais en dehors de la construction d'autoroutes, il ne fonctionne pas bien. Le pavillon français a quasiment disparu du transport routier international. Un des leaders français du transport routier et de la logistique, rentable et employant 14 000 salariés vient de se faire absorber par un transporteur américain deux fois plus petit que lui, avec disparition de la marque, sans que cela n'émeuve les

pouvoirs publics et les médias. Concernant l'optimisation des remplissages de camions, les chiffres ne sont pas très bons, sans parler des émissions de CO2... Le fret ferroviaire est un contre-exemple absolu : nous avons perdu la moitié du trafic dans la décennie 2000, alors que nos voisins d'Europe ont progressé, notamment l'Allemagne qui a augmenté son trafic de 30 %. Pourtant, les besoins des chargeurs restent forts dans de nombreuses branches. Les ports français sont les derniers en Europe pour le nombre de conteneurs transportés en fonction de leur potentiel national. Nos ports traitent plus de deux fois moins de conteneurs par habitant ou par point de PIB que l'Allemagne et douze fois moins que la Belgique.

Sur l'aménagement, malgré de très bons exemples dans les années soixante, avec SOGARIS ou Garonor, puis quelques réussites comme Delta 3 à Douges, actuellement c'est le laisser-faire, le mitage territorial et l'implantation inorganisée et non planifiée des bâtiments logistiques qui sont les pratiques dominantes. Sur une majorité de territoires, nous constatons que la logistique, pourtant indispensable à leur bon fonctionnement et à leur compétitivité, est rejetée par la population et les élus, notamment parce que l'insertion des fonctions logistiques dans les villes et les métropoles n'a pas été organisée.

Ces trois dimensions imposent que l'Etat se dote d'une vision et de moyens d'action qu'il n'a pas aujourd'hui et qui le laissent démuni face à ces évolutions négatives et aux forces du marché qui ne recherchent absolument pas un optimum économique, social et environnemental. Il faut établir un vrai diagnostic, le partager et créer une articulation politique entre une vision locale et une vision nationale, qui s'inscrive dans le cadre européen voire au-delà. A l'heure où l'économie des échanges joue un rôle dominant dans le système actuel, l'insertion de la logistique doit être un levier majeur, aussi important que la recherche pour la compétitivité de la France et de ses territoires.

Conclusion

Claude SAMSON • La logistique urbaine n'est qu'un maillon de la logistique et aucune organisation de logistique urbaine ne peut exister sans organisation logistique globale. Je suis plutôt favorable à la politique publique dans les domaines évoqués, si elle met en place les moyens pour travailler, sans se substituer aux acteurs privés.

Caroline GRANDJEAN • Je suis favorable à une politique publique en matière de logistique. Un cadre est nécessaire pour améliorer les bilans sociaux et environnementaux. Sans volonté politique forte, notamment sur la logistique urbaine, nous ne ferons pas entrer les trains dans Paris. SOGARIS a en projet une navette ferroviaire *short line* au nord de Paris. Sans appui financier, le projet ne pourra se concrétiser. La politique

publique doit créer les conditions pour que le marché trouve son compte.

Anne-Gaëlle SIMON • Nous attendons une politique publique pertinente pour fournir un cadre optimal. Le diagnostic dressé pour la Conférence nationale sur la logistique permettra à tous de s'exprimer sur les attentes publiques, privées et celles de la société civile pour imaginer une logistique plus performante.

Antoine BERBAIN • Je vous remercie pour votre invitation et j'espère que la Conférence nationale sur la logistique débouchera sur une véritable politique publique de la logistique.