

LA LETTRE DE L'ORT - n°2

■ ETUDE - VERS UNE APPROCHE LOGISTIQUE INTERMODALE DANS LA RÉGION PICARDIE

Cette étude menée en 1998 par l'ORT et pilotée par la Région Picardie a été réalisée par le cabinet d'études Eurosiris. Elle a permis de dresser un profil logistique de la région Picardie en faisant ressortir ses atouts et ses contraintes. Cette étude aboutit à la formulation d'orientations pour une stratégie logistique en Picardie.

UNE DÉFINITION DE LA LOGISTIQUE

La logistique peut se définir comme la maîtrise de la gestion des flux de marchandises et d'informations qui leur sont liées que les entreprises reçoivent, transfèrent et émettent. La logistique assure l'interface entre les partenaires essentiels de

l'entreprise que sont les fournisseurs en amont et les clients en aval et maîtrise les flux internes à l'entreprise. Plusieurs types de logistiques peuvent être définis : la logistique de production (entreprises industrielles), la logistique de consommation (entreprises de distribution) et la sous-traitance logistique (services aux entreprises).

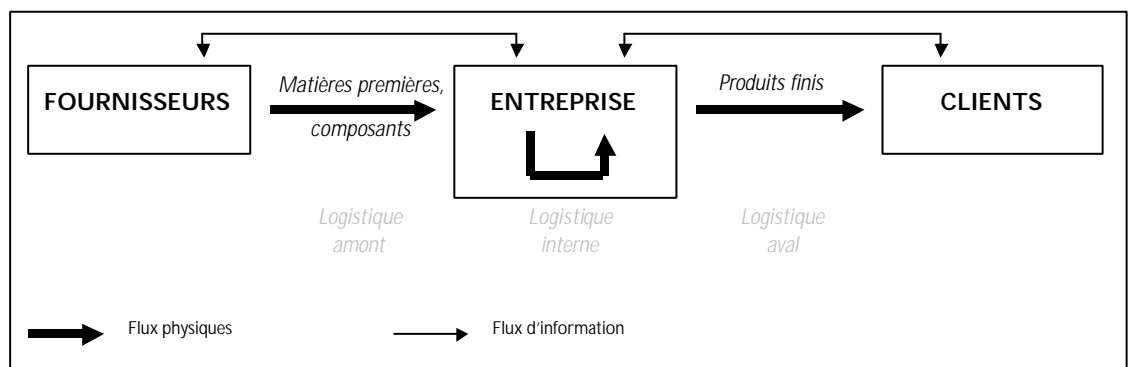


Figure 1 : Le processus logistique - Source : Eurosiris 1998

LA DEMANDE LOGISTIQUE ENDOGENE

Les besoins logistiques endogènes de l'économie régionale liés à la production physique des entreprises industrielles ou agricoles de la région et à la consommation finale régionale structurent fondamentalement la logistique de la Picardie.

- La Picardie est une grande région agricole fortement spécialisée et qui génère des flux massifs (blé, betterave à sucre, légumes pour conserverie, pommes-de-terre) pour lesquels des prestations logistiques différentes sont nécessaires (production, transformation locale puis grande distribution). C'est aussi une région industrielle spécialisée dans les industries des biens intermédiaires (métallurgie, matières plastiques, industrie chimique) qui génèrent des flux plutôt lourds et une logistique relativement peu sophistiquée.

- La consommation finale est le second moteur de la logistique. Les réseaux de distribution et les outils logistiques qui les accompagnent sont fonction de la structure démographique et urbaine de la région et de la nature et de l'organisation des distributeurs. La distribution, en Picardie comme partout en France, est marquée par une domination des grands groupes de distribution et notamment des grandes surfaces alimentaires.

LA DEMANDE LOGISTIQUE EXOGENE

L'existence d'un tissu, d'une expérience et d'une culture industriels favorables aux implantations logistiques de caractère industriel, la grande proximité de concentrations économiques et urbaines de niveau européen (Ile-de-France, Nord Pas-de-Calais), l'excellente accessibilité de la région sur un axe de transit européen majeur et la proximité de Roissy constituent les principaux atouts de la région Picardie. Par contre, la faible présence des industries à haute valeur ajoutée et de haute technologie, la relative modestie des pôles urbains et l'absence de connexions fonctionnelles avec le système portuaire européen sont des handicaps pour la région Picardie.



Whirlpool - Z.I. Amiens Nord (80)

- Cette situation induit des vocations relativement nombreuses et affirmées aussi bien pour des logistiques à relativement faible valeur ajoutée (produits en vrac) que pour des logistiques intégrées dans les grands circuits de distribution (grande distribution alimentaire ou spécialisée, commerce de gros interindustriel) ou des logistiques consommatrices d'espace mais à relativement haute valeur ajoutée (plates-formes de distribution automobiles). La Picardie présente pour ce type de logistiques un excellent positionnement (logistique de localisations intermédiaires). Concernant la logistique "juste-à-temps" de l'automobile ou la logistique de service après-vente (localisation très proche des lieux qui sont l'objet de l'organisation logistique) ou d'équipements "high-tech", la Picardie est beaucoup moins bien positionnée.

LA DYNAMIQUE LOGISTIQUE PICARDE

- **La dynamique fonctionnelle de la logistique picarde :**

La Picardie suscite une dynamique logistique assez forte qui a des impacts importants sur son territoire : la logistique est devenue depuis plusieurs années un facteur majeur de la dynamique territoriale et économique picarde.

La plupart des zones logistiques dédiées de fait ou en projet se situent le long de l'autoroute A1, véritable "artère logistique" de la région, tant pour les implantations spontanées que pour les opérations volontaires d'aménagement.

Le secteur de Compiègne en constitue le cœur alors que l'extrême sud-est de l'Oise sous forte influence francilienne (Crépy-en-Valois, le Plessis-

Belleville) et la Haute-Picardie (Roye, Chaulnes, Péronne, Ablaincourt-Pressoir) semblent des secteurs en plein développement logistique. En dehors du pôle amiénois, Beauvais et St-Quentin constituent les concentrations les plus importantes. Le secteur d'Abbeville et l'axe Laon-Soissons occupent actuellement un rôle secondaire.

- **La dynamique logistique immobilière et d'aménagement :**

Les surfaces de stockage privées :

Le département de l'Oise (et plus particulièrement le secteur de Compiègne) a connu la croissance la plus soutenue (40 % des surfaces construites dans la région sur une période de 12 ans). Le département de la Somme, qui enregistre un dynamisme logistique plus tardif, a dans la période 1993-1996 dépassé l'Oise grâce à la croissance de la construction dans l'agglomération amiénoise. Le département de l'Aisne a connu quant à lui un moindre dynamisme et également une dispersion géographique plus importante, le nord-ouest du département (autour de St Quentin) semblant le plus actif.

Les zones logistiques publiques :

Elles sont au nombre de deux en Picardie. L'espace industriel Nord d'Amiens (près de 500 ha) comprend un certain nombre de services adaptés (station de lavage de poids lourds, centre de dédouanement, surveillance-gardiennage, maintenance...). Actuellement saturée, la zone s'est vue octroyer une extension de 100 ha dont la vocation logistique est affirmée. La zone d'activités de Paris-Oise à Longueil Ste-Marie dans l'Oise (200 ha) n'est occupée que par trois prestataires logistiques mais figurant parmi les leaders nationaux (Danzas, Faure et Machet et Stockalliance). La Picardie compte aussi des zones logistiques de fait, comme la zone industrielle Nord de Compiègne, le parc d'activités sud de Nogent-Sur-Oise, le parc d'activités de Crépy-en-Valois, l'ensemble Plessis-Belleville - Lagny le Sec et également à Roye et Chaulnes.



Faure et Machet - Longueil Sainte Marie (60)



Magetrans-Prévoté - Villeneuve Saint Germain

UNE STRATEGIE POUR DYNAMISER LA LOGISTIQUE PICARDE

Sans être la garantie d'un développement territorial, la logistique doit être saisie comme un atout pour la croissance économique de la région et l'efficacité de ses entreprises. Celle-ci doit être conçue comme une activité de soutien aux activités agricoles, industrielles et commerciales de la région (pour une meilleure compétitivité et une meilleure efficacité de leurs échanges) et comme une fonction génératrice d'activités nouvelles créatrices d'emplois. Dynamiser ces deux dimensions de la logistique et faire que les implantations nouvelles ne s'opèrent pas dans des conditions non maîtrisées et s'adaptent le mieux possible à un environnement fragile conduit à la définition d'une stratégie régionale impliquant les acteurs économiques et institutionnels.

Une démarche d'accompagnement entre partenaires publics et privés (communication, information inter-entreprises, développement de l'expertise, formation, observation et suivi,

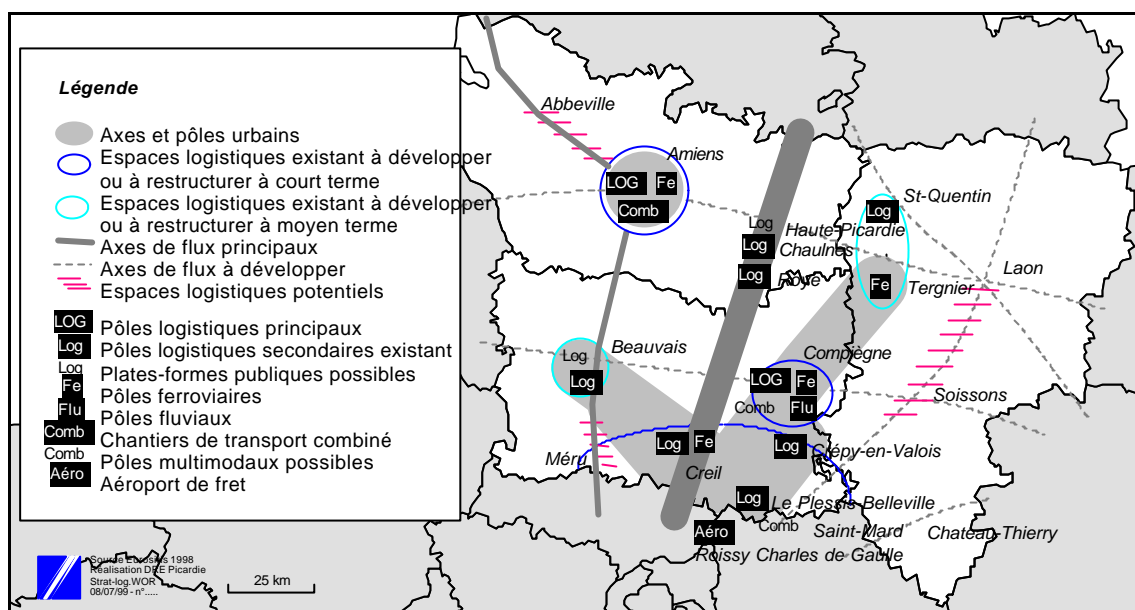


Figure 2 : Schéma de synthèse - Source : Eurosis 1998

études de marché ciblées dans les grandes agglomérations industrielles) peut être développées dans plusieurs filières, notamment celles qui présentent un poids important dans les échanges régionaux et celles qui sont essentiellement constituées de PMI qui ont individuellement des difficultés à structurer leur logistique (filière agro-alimentaire, des matériaux-BTP et inter-industrielles).

Les implantations logistiques fortement tournées vers l'Ile-de-France (filiales françaises d'importation de multinationales et implantations du commerce de gros non agricole et non alimentaire) et celles des biens de consommation de grande diffusion et non alimentaires paraissent être porteuses de fortes potentialités pour la région. Le développement d'un environnement favorable à la logistique, comme la présence de services logistiques ou de services annexes dédiés ou liés à la gestion des flux, l'information des acteurs économiques de l'état de l'offre et de la demande de prestations logistiques en Picardie, l'amélioration de l'offre immobilière et foncière impliquent un partenariat entre acteurs publics et privés.

La hiérarchisation des différentes infrastructures logistiques en fonction de leur potentialité à traiter les flux et à recevoir des investissements logistiques

privés apparaît comme un facteur de renforcement de l'offre logistique territoriale picarde. Des pôles apparaissent ainsi comme prioritaires ; c'est le cas de l'espace industriel Nord d'Amiens et du "complexe logistique" de Compiègne. Des bassins logistiques sont à réorganiser, comme le nord de l'axe A1 (Roye, Chaulnes, Péronne), l'agglomération de Beauvais, les zones de St-Quentin, Tergnier et de l'extrême Sud de l'Oise (Le Plessis-Belleville, Crépy-en-Valois). La promotion d'une véritable multimodalité avec le développement des modes alternatifs à la route (chemin de fer classique, voie d'eau et transport combiné) permettrait de remédier notamment au problème de l'engorgement des infrastructures à l'approche de Paris.

Lisa WILLIAMS-DEMAREY/DRE Picardie ■

**La lettre de l'ORT - n°2
octobre 1999**

Directeur de la publication :
Marc ARNAUD

Réalisation - impression :
Direction Régionale de l'Équipement de Picardie
ISSN 1299-9733

Les études mentionnées sont consultables à
l'Observatoire Régional des Transports de Picardie.