



2009

Etude pour l'optimisation de la logistique en Champagne-Ardenne

CHALINDREY GRAND EST



GIVET



NOGENT-SUR-SEINE



PARIS-VATRY



CPV Associés

41-43, rue Périer – 92120 MONTROUGE

www.cpvassocies.com

5 mai 2009

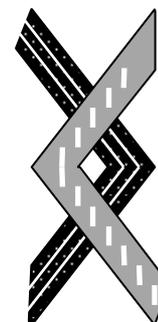
Après avoir adopté le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports le 5 décembre 2007, le Conseil Régional a souhaité mettre en place des groupes de travail pour assurer le suivi de sa mise en œuvre.

Le groupe de travail concernant le transport de marchandises a proposé de réaliser une étude destinée à définir le positionnement marketing de chacune des quatre grandes plates-formes multimodales autour desquelles doit s'organiser la performance logistique de la Champagne-Ardenne.

Le cabinet CPV a été chargé de réaliser cette étude. Elle a permis, sur la base d'entretiens approfondis avec une trentaine d'entreprises et avec les principales données statistiques concernant le transport de marchandises, de dégager les forces et les faiblesses du traitement des flux logistiques en Champagne-Ardenne et de préciser les avantages concurrentiels que doivent mettre en avant les quatre principales plates-formes régionales.

La démarche collective devra être poursuivie car l'enjeu pour une région aussi étendue que la Champagne-Ardenne est de réussir à mutualiser des moyens pour améliorer le niveau d'utilisation des équipements et à optimiser leur complémentarité.

L'étude a été cofinancée par le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie de la région Champagne-Ardenne, le Conseil Régional de Champagne-Ardenne, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), le Conseil Général de la Marne pour la plate-forme de Paris-Vatry (51) et les plates-formes logistiques de Givet (08), Chalindrey (52), et de Nogent-sur-Seine (10).



**COMMUNAUTE
DE COMMUNES
DU PAYS DE
CHALINDREY
CARREFOUR
FERROVIAIRE**



SOMMAIRE

1. PRESENTATION DE L'ETUDE	6
1.1. PERIMETRE DE L'ETUDE	6
1.2. CONTEXTE DE L'ETUDE	7
2. DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DE LA REGION	8
2.1. GEOGRAPHIE	8
2.1.1. Au cœur de l'Europe occidentale	8
2.1.2. A la croisée des grands flux de déplacement.....	9
2.2. DEMOGRAPHIE	10
2.2.1. Au cœur des grands bassins européens	10
2.2.2. Evolution de la population	11
2.2.3. La Champagne-Ardenne sur le territoire français	12
2.2.4. Structure de la population	13
2.3. HABITANTS	14
2.3.1. Les grands pôles de concentration	14
2.3.2. Principaux bassins de consommation	15
2.3.3. Equipement commercial	16
2.4. MOBILITE DES PERSONNES	17
2.4.1. Infrastructures ferroviaires.....	17
2.4.2. Infrastructures routières.....	19
2.5. ECONOMIE REGIONALE	20
2.5.1. Les secteurs dynamiques en Champagne-Ardenne.....	20
2.5.2. Principaux acteurs économiques.....	22
2.6. BASSINS D'EMPLOIS.....	26
2.6.1. Emploi dans le secteur des transports	26
2.6.2. Formation en logistique	27
2.6.3. Structure du bassin d'emploi.....	27
2.7. TRANSPORT DES MARCHANDISES	30
2.8. CE QU'IL FAUT RETENIR	32
3. IDENTIFICATION DES ACTEURS CLES DE LA LOGISTIQUE EN CHAMPAGNE-ARDENNE	33
3.1. LES ACTEURS CLES DE LA LOGISTIQUE	33
3.2. LES GRANDES SOCIETES INTERNATIONALES	34
3.3. LES PRESTATAIRES REGIONAUX	34
3.4. LES MARCHES DE LA LOGISTIQUE EN CHAMPAGNE-ARDENNE	34
3.5. UNE FILIERE EN MANQUE DE STRUCTURATION.....	35
3.6. CE QU'IL FAUT RETENIR	35
4. COMPTE-RENDU ET ANALYSE DES ENQUETES.....	36
4.1. METHODE UTILISEE	36
4.2. DESCRIPTION DE L'ECHANTILLON.....	36
4.3. TYPOLOGIE DES VOLUMES	37
4.3.1. Types de contenants	37
4.3.2. Types de transport.....	38
4.3.3. Ventilation géographique des flux entrants.....	39
4.3.4. Ventilation géographique des flux sortants.....	41
4.3.5. Analyses exhaustives des flux entrants et sortants.....	43
4.4. PRINCIPALES FORCES	59
4.5. PRINCIPALES FAIBLESSES	60
4.6. DIAGNOSTIC INFRASTRUCTURES EXISTANTES	61
4.7. DIAGNOSTIC DES PLATES-FORMES.....	62

4.8.	CE QU'IL FAUT RETENIR	63
5.	DISPOSITIF LOGISTIQUE EN CHAMPAGNE-ARDENNE.....	65
5.1.	LE MODE FERROVIAIRE	65
5.1.1.	Généralités sur le mode de transport ferroviaire.....	65
5.1.2.	Infrastructures ferroviaires en Champagne-Ardenne	67
5.1.3.	Projets à venir.....	69
5.2.	LE MODE FLUVIAL.....	71
5.2.1.	Généralités sur le mode de transport fluvial	71
5.2.2.	Infrastructures fluviales en Champagne-Ardenne	74
5.2.3.	Projets à venir.....	78
5.3.	LE MODE ROUTIER.....	81
5.3.1.	Généralités sur le mode de transport routier	81
5.3.2.	Infrastructures routières en Champagne-Ardenne	83
5.3.3.	Projets à venir.....	85
5.4.	LES PLATES-FORMES	85
5.4.1.	Plate-forme de Givet	85
5.4.2.	Plate-forme de Chalindrey Grand Est	86
5.4.3.	Plate-forme de Paris-Vatry	88
5.4.4.	Plate-forme de Nogent-sur-Seine.....	90
5.5.	CE QU'IL FAUT RETENIR	92
6.	DIAGNOSTIC DES 4 POLES LOGISTIQUES CHAMPARDENNAIS	94
6.1.	PLATE-FORME DE CHALINDREY GRAND EST.....	94
6.1.1.	Forces.....	94
6.1.2.	Faiblesses.....	94
6.1.3.	Risques	95
6.1.4.	Opportunités.....	95
6.2.	PLATE-FORME DE GIVET.....	95
6.2.1.	Forces.....	95
6.2.2.	Faiblesses.....	96
6.2.3.	Risques	96
6.2.4.	Opportunités.....	96
6.3.	PLATE-FORME DE NOGENT-SUR-SEINE.....	96
6.3.1.	Forces.....	96
6.3.2.	Faiblesses.....	97
6.3.3.	Risques	97
6.3.4.	Opportunités.....	97
6.4.	PLATE-FORME DE PARIS-VATRY	97
6.4.1.	Forces.....	97
6.4.2.	Faiblesses.....	98
6.4.3.	Risques	98
6.4.4.	Opportunités.....	98
6.5.	CE QU'IL FAUT RETENIR	99
7.	CHAÎNE DE COÛTS ET DE VALEUR EN LOGISTIQUE.....	101
7.1.	QUELQUES NOTIONS SUR LES COÛTS LOGISTIQUES D'UN CHARGEUR	101
7.1.1.	Part des coûts logistiques dans le chiffre d'affaires d'une entreprise	101
7.1.2.	Ventilation du coût logistique par poste de coûts.....	105
7.1.3.	Répartition des coûts logistiques dans les coûts globaux d'une entreprise.....	106
7.2.	OFFRE EN ENTREPOTS DE CLASSE A.....	106
7.3.	COÛT LOCATIF DES BATIMENTS BLANCS	108
7.4.	CE QU'IL FAUT RETENIR	110

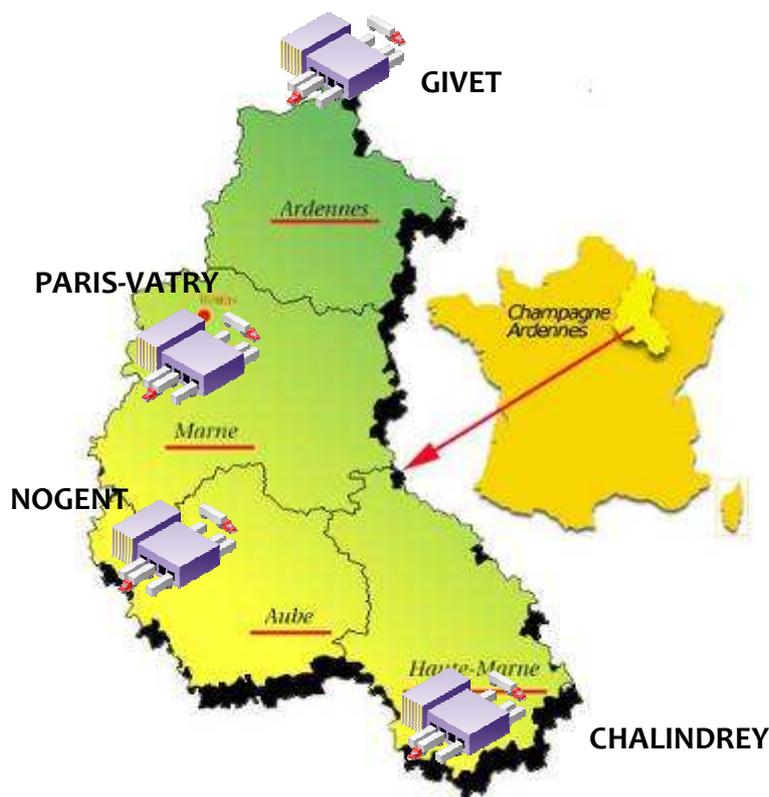
8.	MUTUALISATION DES FLUX DE MARCHANDISES	111
8.1.	LES SCHEMAS CLASSIQUES DE DISTRIBUTION	111
8.2.	CLARIFICATION DU CONCEPT DE MUTUALISATION	112
8.2.1.	<i>Production amont</i>	112
8.2.2.	<i>Distribution aval</i>	112
8.3.	BONNES PRATIQUES DE MUTUALISATION	113
9.	ARGUMENTAIRE POUR UNE IMPLANTATION LOGISTIQUE EN CHAMPAGNE-ARDENNE	116
10.	SOURCES / BIBLIOGRAPHIE	119
11.	ANNEXES.....	120

1. PRESENTATION DE L'ETUDE

1.1. Périmètre de l'étude

L'étude est destinée au réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie de la région Champagne-Ardenne, au Conseil Régional de Champagne-Ardenne, à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, aux plates-formes logistiques de Givet (08), Chalindrey (52), Paris-Vatry (51) et de Nogent-sur-Seine (10). Elle sera accessible à toute structure intéressée par cette thématique.

Cette étude s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT).



1.2. Contexte de l'étude

D'une manière générale, la concentration des zones logistiques se fait, en France, majoritairement sur un axe Nord-Sud. Selon une précédente étude, extraite du Schéma régional des Infrastructures et des Transports Champagne-Ardenne, 2008-2020, Région Champagne-Ardenne, 2007, environ 85% des investissements logistiques en France sont réalisés sur la ligne Lille-Paris-Lyon-Marseille.

En 2004, le panorama des entrepôts de plus de 10000 m² était le suivant :

- Nord / Pas-de-Calais : 10%
- Île-de-France : 35%
- Rhône-Alpes et PACA : 35%

De par son positionnement géographique, la région Champagne-Ardenne ne peut profiter pleinement de cet engouement pour cet axe Nord-Sud, même si le département de la Haute-Marne est bien situé sur cet axe.

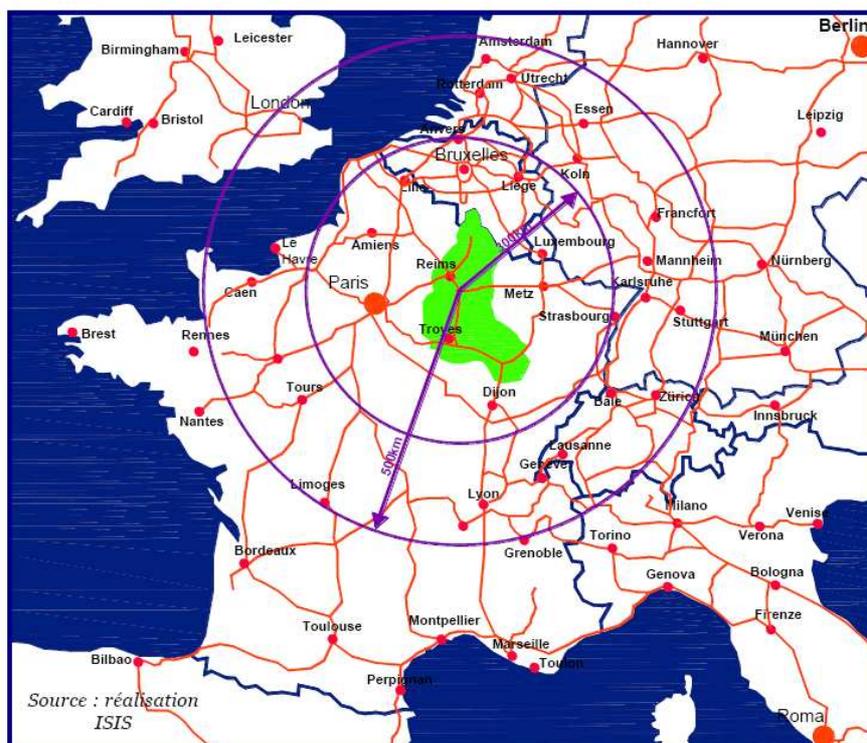
Toutefois, d'autres aspects peuvent également être mis en avant pour démontrer la cohérence de l'offre logistique en Champagne-Ardenne et en renforcer l'attractivité pour les investisseurs :

- Saturation de la région Île-de-France (en termes de circulation et de foncier) qui tend à éloigner les investisseurs de Paris (les coûts d'investissements et de fonctionnement seraient inférieurs de 20% en Champagne-Ardenne).
- La Champagne-Ardenne permet une desserte large en se positionnant au centre d'un territoire à géométrie variable : le quart nord-est français qui est un important bassin de consommation et le Centre Europe.
- La disponibilité de la zone d'accueil. Un important effort a été fait ces dernières années et la Champagne-Ardenne dispose de nombreux espaces disponibles pour déployer rapidement d'importantes zones logistiques.
- Des infrastructures multimodales (voie d'eau et transport ferroviaire) qui peuvent s'avérer être un atout décisif pour atteindre une part modale de transports de marchandises non routiers de 25% d'ici 15 ans, comme énoncé dans les conclusions du Grenelle de l'environnement.

2. DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES DE LA REGION

2.1. Géographie

2.1.1. Au cœur de l'Europe occidentale



SOURCE : REALISATION ISIS

La région Champagne-Ardenne se situe au centre de l'Europe occidentale.

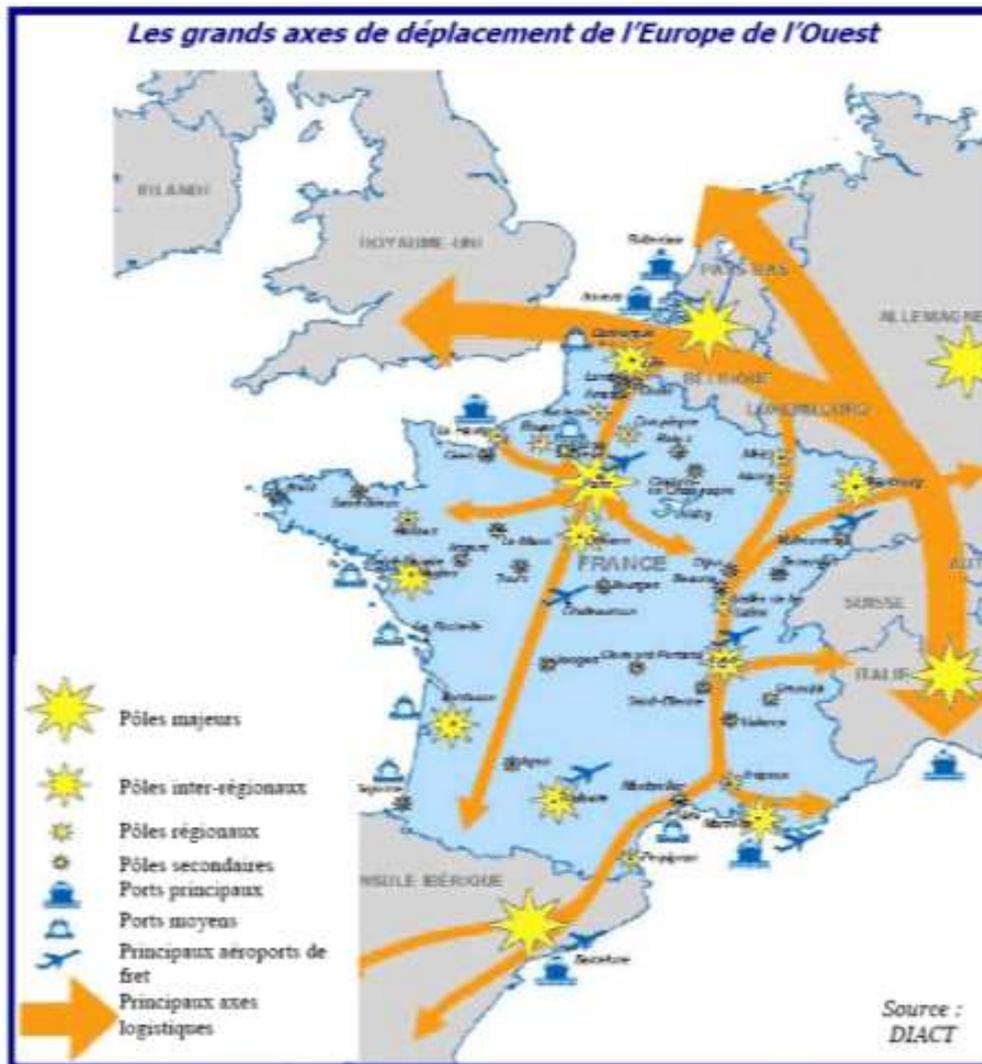
Elle est à moins de 300 kilomètres de Paris, beaucoup moins si l'on considère ses 2 plus importantes villes : Reims et Troyes (respectivement 143 et 178 kilomètres).

Les grands centres de décisions d'Europe du Nord sont également proches : Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg.

Par ailleurs, les grands ports de commerce avec l'Asie et l'Amérique sont relativement peu éloignés : la région Champagne-Ardenne se situe en moyenne à moins de 400 kilomètres du Havre et d'Anvers.

2.1.2. A la croisée des grands flux de déplacement

Les grands axes de déplacement en Europe de l'ouest



SOURCE : DIACT

De par sa position centrale en Europe, la Champagne-Ardenne se trouve à la charnière de grands courants d'échanges qui ont structuré et structurent encore l'économie européenne :

- A l'échelle internationale, localisée sur l'axe Pays-Bas / Nord de l'Italie ;
- A l'échelle nationale, localisée sur l'axe Rhône-Moselle et l'axe Rhône-Paris-Calais.

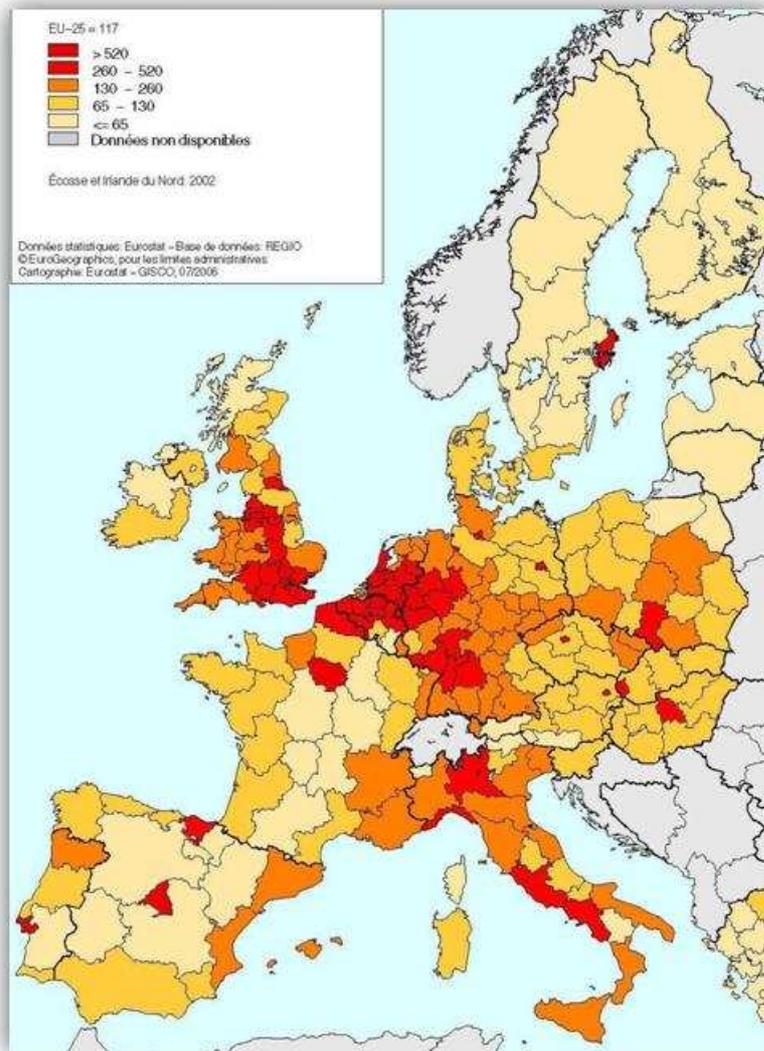
2.2. Démographie

En 2005, l'Union Européenne comptait 459 millions d'habitants, dont 62,3 millions pour la France.

De son côté, le nombre d'habitants en Champagne-Ardenne s'élève à 1,33 million, soit 2% de la population française et 0,3% de la population européenne.

2.2.1. Au cœur des grands bassins européens

La densité de population en 2004 en habitants/km²



La Champagne-Ardenne est une des régions les moins denses d'Europe (avec 52 habitants/km²) mais elle est toutefois à la croisée de trois importants bassins de consommation.

En effet, trois bassins de population très importants entourent la région :

- le bassin parisien,
- le nord de la France
- le sud-ouest de l'Allemagne.

SOURCE : EUROSTAT

2.2.2. Evolution de la population

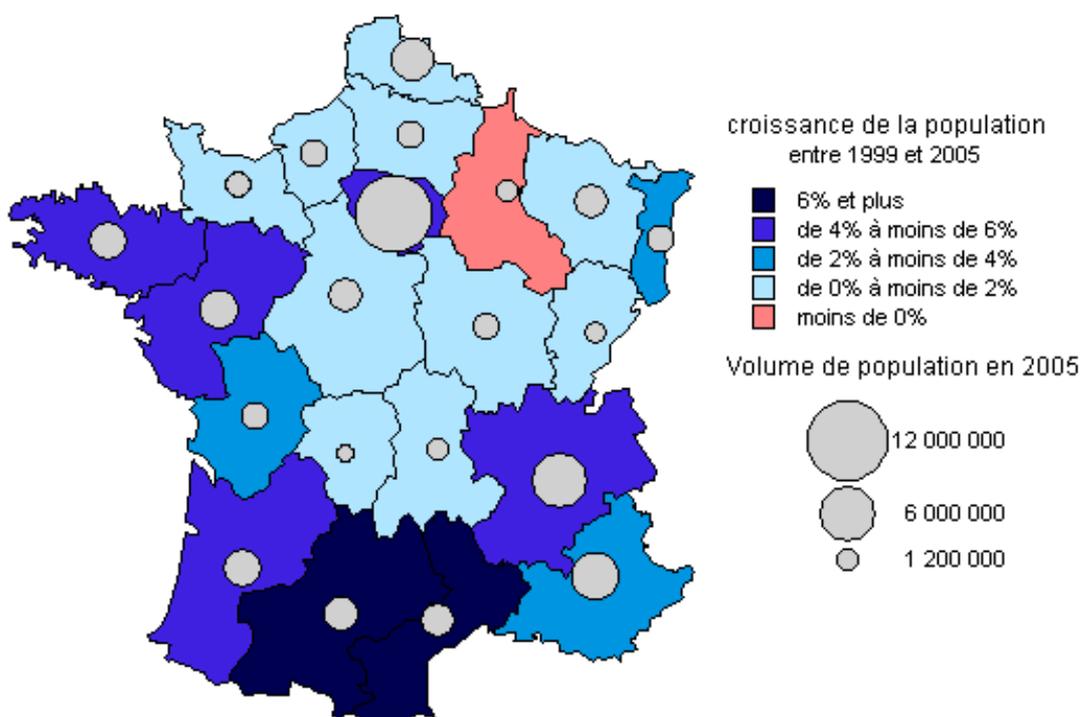
En 2004, la Champagne-Ardenne est la seule région à connaître une décroissance de population depuis 1999. La population régionale est en effet en constante diminution depuis 1982, due principalement à l'exode rural.

Evolution de la population dans les plus grandes villes de Champagne-Ardenne :

Ville	1999	2004
Reims	187 206	184 400
Troyes	60 958	60 700
Charleville-Mézières	55 490	53 000
Châlons-en-Champagne	47 339	45 000

SOURCE : INSEE

Evolution de la population à l'échelle nationale :



SOURCE : DONNEES INSEE / REALISATION ISIS

Commentaire :

Les projections établies par l'INSEE prévoient un maintien de la décroissance au-delà de 2015 de la population, davantage marquée pour les départements des Ardennes et de la Haute-Marne.

Projection de population en 2030 :

Ville	2003	2030	Evolution
Ardennes	287 630	253 150	-12%
Aube	293 660	289 990	-1,2%
Marne	569 150	566 460	-0,5%
Haute-Marne	190 860	155 910	-18,3%
Champagne-Ardenne	1 341 300	1 265 510	-5,7%

SOURCE : INSEE

2.2.3. La Champagne-Ardenne sur le territoire français

La part de la population champardennaise sur la population française est donc naturellement en baisse depuis une vingtaine d'années.

Comme on peut l'observer sur le tableau suivant, la part de la population champardennaise en France est passée de 2,4% en 1990 à 2,2% en 2007.

>> POIDS ET EVOLUTION DE LA POPULATION

Evolution de la population	Champagne-Ardenne	France	Champagne-Ardenne / France
Population 1990 (millions)	1,35	56,5	2,4%
Population 1999 (millions)	1,34	58,5	2,3%
Population 2007 (millions)	1,34	61,5	2,2%

SOURCE : INSEE – RGP, ESTIMATION DE LA POPULATION AU 1^{ER} JANVIER 2007

2.2.4. Structure de la population

ARDENNES

Structure de la population par âge et sexe

	Hommes	Femmes	Ensemble
0-24 ans	33,3%	30,1%	31,7%
25-39 ans	20,0%	18,5%	19,2%
40-59 ans	28,7%	27,8%	28,3%
60 ans et +	18,0%	23,6%	20,8%
Ensemble	141 362	145 137	286 499

AUBE

Structure de la population par âge et sexe

	Hommes	Femmes	Ensemble
0-24 ans	32,0%	29,3%	30,7%
25-39 ans	20,3%	18,6%	19,4%
40-59 ans	28,4%	27,6%	28,0%
60 ans et +	19,3%	24,5%	21,9%
Ensemble	145 970	153 529	299 499

HAUTE-MARNE

Structure de la population par âge et sexe

	Hommes	Femmes	Ensemble
0-24 ans	30,5%	27,6%	29,0%
25-39 ans	19,0%	17,1%	18,1%
40-59 ans	29,5%	28,2%	28,8%
60 ans et +	21,0%	27,1%	24,1%
Ensemble	91 625	98 874	186 499

MARNE

Structure de la population par âge et sexe

	Hommes	Femmes	Ensemble
0-24 ans	33,8%	30,8%	32,3%
25-39 ans	22,2%	20,8%	21,5%
40-59 ans	27,7%	27,2%	27,4%
60 ans et +	16,3%	21,2%	18,8%
Ensemble	276 258	290 240	566 498

CHAMPAGNE

Structure de la population par âge et sexe

	Hommes	Femmes	Ensemble
0-24 ans	32,9%	29,9%	31,3%
25-39 ans	20,8%	19,3%	20,1%
40-59 ans	28,3%	27,6%	27,9%
60 ans et +	18,0%	23,2%	20,7%
Ensemble	655 215	683 780	1 338 995

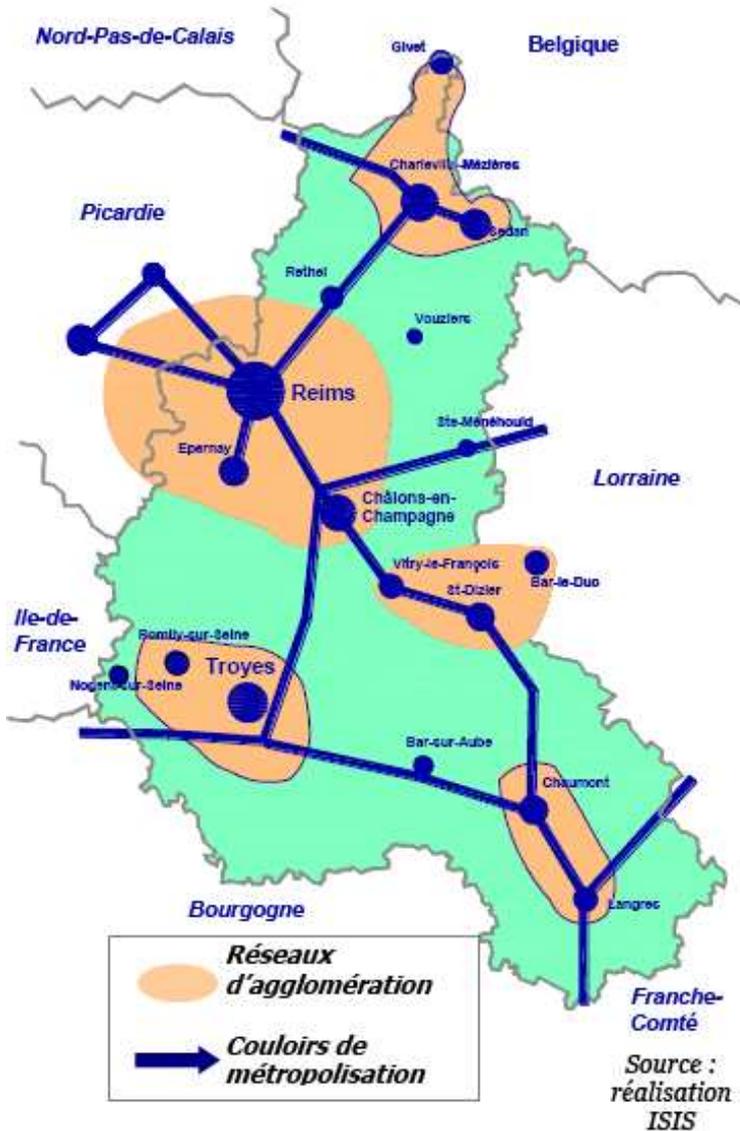
SOURCE : ESTIMATIONS LOCALISEES DE LA POPULATION AU 01/01/2006 – INSEE 2008

Commentaire :

D'une manière générale, la structure de la population des départements de Champagne-Ardenne est similaire avec toutefois une tendance au vieillissement de la population dans le département de la Haute-Marne.

2.3. Habitants

2.3.1. Les grands pôles de concentration



SOURCE : REALISATION ISIS

Commentaire :

La région se structure autour de plusieurs pôles :

- ✓ le triangle marnais : Reims – Epernay – Châlons-en-Champagne ;
- ✓ le triangle Vitry-le-François-Saint-Dizier – Bar le Duc ;
- ✓ Langres – Chaumont ;
- ✓ Charleville-Mézières – Givet – Sedan ;
- ✓ Troyes – Romilly.

2.3.2. Principaux bassins de consommation

ARDENNES

Principales agglomérations (nombre d'habitants)

Ville	Nombre d'habitants
Charleville-Mézières	65 727
Sedan	27 966
Rethel	10 411
Givet	9 337
Revin	9 362
Bogny-sur-Meuse	8 626

HAUTE-MARNE

Principales agglomérations (nombre d'habitants)

Ville	Nombre d'habitants
Saint-Dizier	35 298
Chaumont	26 999
Langres	10 893
Joinville	5 584
Nogent	4 344
Wassy	4 130

CHAMPAGNE

Principales agglomérations (nombre d'habitants)

Ville	Nombre d'habitants	Ville	Nombre d'habitants
Reims	215 556	Epernay	33 223
Troyes	128 864	Sedan	27 966
Charleville-Mézières	65 727	Chaumont	26 999
Châlons-en-Champagne	60 008	Vitry-le-François	19 560
Saint-Dizier	35 298	Romilly-sur-Seine	16 785

AUBE

Principales agglomérations (nombre d'habitants)

Ville	Nombre d'habitants
Troyes	128 864
Romilly-sur-Seine	16 785
Bar-sur-Aube	6 564
Nogent-sur-Seine	5 960
Brienne-le-Chateau	3 753
Bar-sur-Seine	3 513

MARNE

Principales agglomérations (nombre d'habitants)

Ville	Nombre d'habitants
Reims	215 556
Châlons-en-Champagne	60 008
Epernay	33 223
Vitry-le-François	19 560
Sézanne	5 588
Ay	5 528

SOURCE : RP 1999 SANS DOUBLE COMPTE « COMMUNES...PROFILS », INSEE

Commentaire :

En termes de bassins de consommation, il existe deux grands centres de concentration urbaine en Champagne-Ardenne : Reims, dans la Marne, et Troyes, dans l'Aube.

C'est la raison pour laquelle l'essentiel de l'activité économique est concentrée sur ces deux agglomérations. Les villes plus modestes en nombre d'habitants ne peuvent pas construire leur argumentaire logistique sur la proximité des bassins de consommation mais doivent, comme nous le verrons plus tard, jouer sur d'autres atouts tels que les connexions multimodales et les coûts fonciers moins élevés.

2.3.3. Equipement commercial

L'équipement commercial est directement lié aux bassins de consommation et le nombre de bâtiments commerciaux de plus de 300 m² est relativement faible et extrêmement concentré sur la Marne et dans une moindre mesure sur l'Aube.

ARDENNES

Equipement commercial de plus de 300 m² en 2007

	Etablissements (en nombre)	Surface (en m ²)
Commerces de plus de 300 m ²	299	587 138
Dont hypermarchés	6	44 548
Dont supermarchés	39	38 654
Dont maxi-discount	30	20 145

SOURCE : CO DES ARDENNES - 2008

AUBE

Equipement commercial de plus de 300 m² en 2007

	Etablissements (en nombre)	Surface (en m ²)
Commerces de plus de 300 m ²	487	423 842
Dont hypermarchés	7	47 464
Dont supermarchés	36	46 277
Dont maxi-discount	28	18 720

SOURCE : CO DE TROYES ET DE L'AUBE - 2008

HAUTE-MARNE

Equipement commercial de plus de 300 m² en 2007

	Etablissements (en nombre)	Surface (en m ²)
Commerces de plus de 300 m ²	165	229 678
Dont hypermarchés	7	35 133
Dont supermarchés	16	20 696
Dont maxi-discount	18	13 744

SOURCE : CO DES LA HAUTE-MARNE - 2008

MARNE

Equipement commercial de plus de 300 m² en 2007

	Etablissements (en nombre)	Surface (en m ²)
Commerces de plus de 300 m ²	514	749 599
Dont hypermarchés	17	130 566
Dont supermarchés	44	49 835
Dont maxi-discount	47	35 226

SOURCE : DGCCRF - 2008

CHAMPAGNE

Equipement commercial de plus de 300 m² en 2007

	Etablissements (en nombre)	Surface (en m ²)
Commerces de plus de 300 m ²	1 465	1 990 255
Dont hypermarchés	37	257 711
Dont supermarchés	135	155 462
Dont maxi-discount	123	87 835

SOURCE : C(R)CI - 2008

Commentaire :

Les perspectives de développement sont limitées car d'une part, la population n'augmente pas et que, d'autre part, les réserves de développement de la grande distribution semblent désormais assez faibles en territoire mature.

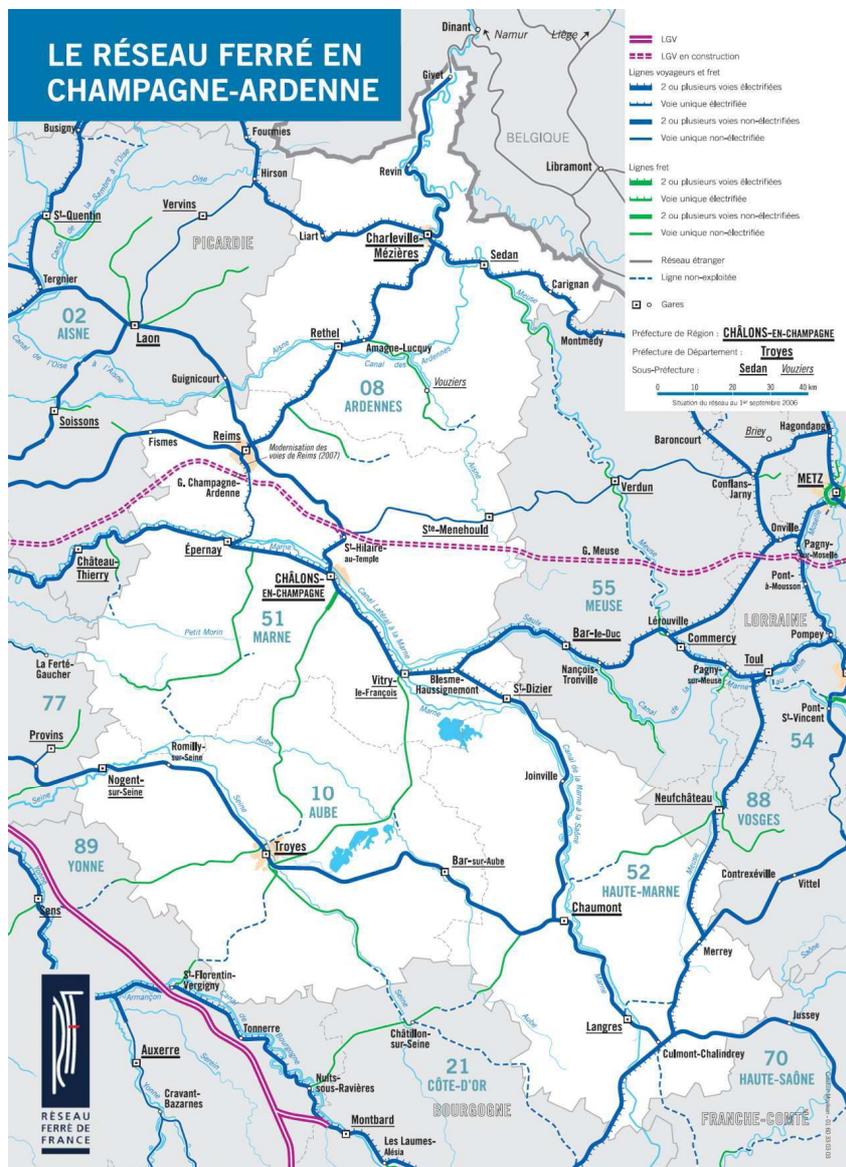
2.4. Mobilité des personnes

2.4.1. Infrastructures ferroviaires

Réseau ferroviaire régional

En 2006, le réseau ferroviaire régional comptait 1644 kilomètres linéaires, soit 5,8% du Réseau Ferré National (pour 2,1% de la population française et 4,7% du territoire national). Sur les 28 lignes de la région, 64% d'entre elles sont à double voie, soit 1059 kilomètres et 37% des lignes sont électrifiées, soit 606 kilomètres et 14 sont dédiées pour le transport de fret (source CESR – « Quel axe ferroviaire structurant Nord-Sud ? » - Rapport adopté le 23 janvier 2009).

On dénombre 80 gares et halte-gares de voyageurs et points d'arrêt, ainsi que 105 gares de marchandises.



SOURCE : RESEAU FERRE DE FRANCE – SITUATION DU RESEAU AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2006

TGV Est

L'arrivée du TGV Est représente un fort potentiel de développement pour la région puisqu'il permet une liaison entre Paris et Reims de 45 minutes et des liaisons rapides vers des pôles d'activités importants tels que la Vallée de la Marne, l'agglomération lilloise voire Bruxelles. La réduction des temps de trajet contribue à renforcer les liens entre ces différents bassins d'emplois.

Toutefois, soulignons que le TGV Est n'apporte pas de réelles améliorations de dessertes ferroviaires pour le sud de la région (Aube et Haute-Marne).



SOURCE : RFF

Territoires bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire :



SOURCE : NOTE DE SYNTHÈSE DU SIES (MAI/JUIN 2002)

2.4.2. Infrastructures routières

Les infrastructures routières, et plus particulièrement autoroutières sont sans doute le point fort le plus marquant de la Champagne-Ardenne en terme d'aménagement du territoire.

Cet atout est crucial pour la mobilité des personnes mais également pour le transport de marchandises, d'autant plus qu'il est couplé à un relatif faible engorgement du trafic.

Territoires bénéficiant d'une bonne desserte routière :



SOURCE : NOTE DE SYNTHÈSE DU SIES (MAI/JUIN 2002)

Commentaire :

La région Champagne-Ardenne possède une bonne accessibilité au réseau autoroutier puisque 65% du territoire régional se situent à moins d'un quart d'heure d'un diffuseur et 96% à moins d'une demi-heure.

2.5. Economie régionale

2.5.1. Les secteurs dynamiques en Champagne-Ardenne

Il apparaît sur le tableau suivant que la grande force de la Champagne-Ardenne est son agriculture, et plus généralement, son industrie agroalimentaire. En effet, l'agriculture représentait 10,2% du total de la valeur ajoutée brute de la Champagne-Ardenne et 9,2% du total de la valeur ajoutée brute agricole de la France en 2007.

A ce titre, l'industrie est également une force même si elle est souvent très liée aux ressources agricoles dans le cas de la Champagne-Ardenne.

Valeur ajoutée brute par secteur d'activité

>> LA VALEUR AJOUTÉE BRUTE PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ

Année 2007	Champagne-Ardenne	Champagne-Ardenne / France métropolitaine	France métropolitaine
Valeur ajoutée brute (millions euros)	32 817	2,0%	1 665 235
Agriculture	10,2%	9,2%	2,2%
Industrie	18,4%	2,6%	14,2%
Construction	6,3%	1,9%	6,5%
Services marchands	42,3%	1,5%	55,9%
Services administrés	22,7%	2,1%	21,2%

↳ Source : INSEE-Comptes régionaux, données provisoires

SOURCE : INSEE – COMPTES REGIONAUX, DONNEES PROVISOIRES

Dans le même ordre d'idée, on remarque sur le tableau suivant que l'industrie agricole et alimentaire est particulièrement représentée en Champagne-Ardenne alors que l'industrie des biens de consommation et automobile l'est, relativement à la France, beaucoup moins.

D'une manière générale, les deux secteurs les plus présents en Champagne-Ardenne, si on la compare au profil du territoire national, sont les industries agroalimentaires et de l'énergie. La Champagne-Ardenne profite donc de son territoire vaste et relativement peu dense pour faire perdurer ou émerger des industries fortement consommatrices d'espace.

Répartition des établissements par secteur d'activité (employeurs privés)

**>> REPARTITION DES ETABLISSEMENTS PAR SECTEURS D'ACTIVITE
(employeurs privés)**

31 décembre 2007	Champagne-Ardenne	Champagne-Ardenne/ France
IAA	1 122	2,5%
Industries des biens de consommation	481	1,6%
Industrie automobile	29	1,5%
Industries des biens d'équipement	683	2,3%
Industries des biens intermédiaires	1 247	2,8%
Energie	71	3,8%
Construction	3 940	2,0%
Commerce	7 352	2,0%
Transports	1 053	2,2%
Activités financières	929	1,9%
Activités immobilières	1 593	1,2%
Services aux entreprises	3 367	1,6%
Services aux particuliers	4 256	1,7%
Eduction, santé et action sociale	2 835	2,1%
Administration	993	2,0%
TOTAL	29 951	1,9%

Source : ASSEDIC, 2007 provisoire (hors effectifs salariés agriculture, coopératives agricoles).

SOURCES : ASSEDIC, 2007 PROVISoire (HORS EFFECTIFS SALARIES AGRICULTURE, COOPERATIVES AGRICOLES)

2.5.2. Principaux acteurs économiques

ARDENNES

Les 10 principaux employeurs industriels (hors établissement publics et financiers)

Raison sociale	Ville principale	Activité	Effectif salarié
Peugeot-Citroën Automobiles	Villers-Semeuse	Fonderie automobile	2 499
EDF	Givet	Production et distribution d'électricité	987
Visteon Ardennes Industries	Charleville-Mézières	Equipements automobiles	850
La Fonte ardennaise	Vivier-au-Court	Fonderie	787
Electrolux Home Products France	Revin	Appareils électroménagers	607
Tarkett	Glaire	Revêtements plastiques	400
Trefimetaux	Fromelennes	Transformation du cuivre	383
Delphi France	Donchery	Equipements automobiles	373
Enia France	Sedan	Revêtement textile	284
Nexans	Vrigne-aux-Bois	Matériel électrique	268

AUBE

Les 10 principaux employeurs industriels (hors établissement publics et financiers)

Raison sociale	Ville principale	Activité	Effectif salarié
Petit Bateau	Troyes	Textile / Habillement	1 078
Devanlay	Troyes	Textile / Habillement	1 007
EDF	Nogent-sur-Seine	Production et distribution d'électricité	953
Kleber	La Chapelle-saint-Luc	Industrie du caoutchouc (pneumatiques)	850
Cauval Industries (Dumeste)	Bar-sur-Aube	Fabrication de meubles	737
Groupe Soufflet	Nogent-sur-Seine	Négoce de céréales	713
Vachette	Troyes	Serrures et cylindres	700
Mefro Roues France	La Chapelle-saint-Luc	Jantes automobiles	635
Petitjean SAS	Saint-André-les-Vergers	Fabrication d'éclairage public	600
Jacquot et Cie	Troyes	Chocolaterie et confiserie	591

Commentaire :

Le tissu industriel des Ardennes est lié à l'industrie automobile avec d'importants équipementiers automobiles comme VISTEON et DELPHI mais également le constructeur automobile PSA.

L'Aube, en particulier Troyes, profite toujours de la présence d'acteurs de l'industrie du textile importants comme PETIT BATEAU et DEVANLAY.

L'industrie du secteur automobile est également présente avec KLEBER qui appartient au Groupe MICHELIN ou MEFRO ROUES.

Le groupe SOUFFLET (Aube) est, avec CHAMPAGNE CEREALES (Marne mais chargements sur Givet), un des principaux chargeurs sur les ports de Champagne-Ardenne.

HAUTE-MARNE

Les 10 principaux employeurs industriels (hors établissement publics et financiers)

Raison sociale	Ville principale	Activité	Effectif salarié
Forges de Bologne	Bologne	Forge / estampage	662
Freudenberg	Langres	Fabrication de joints	634
Plastic Omnium et 3P	Langres	Industrie matières plastiques	602
GHM	Sommevoire / Wassy	Fonderie	547
Fonderies Brousseval et Montreuil	Brousseval	Fonderie	480
Forges de Courcelles	Nogent	Forge / estampage	458
Ferry Capitain	Vecqueville	Fonderie	456
Acéries Hachette et Driout	Saint-Dizier	Fonderie	432
McCormick (France)	Saint-Dizier	Fabrication matériel agricole	377
Entremont	Val de Meuse/Peignet/Ageville	Fabrication de fromages	370

MARNE

Les 10 principaux employeurs industriels (hors établissement publics et financiers)

Raison sociale	Ville principale	Activité	Effectif salarié
Boehringer Ingelheim France (Delpharm)	Reims	Médicaments	1 383
Champagne Moët et Chandon	Epernay	Champagne	1 280
Arcelor Mittal	Reims	Produits métallurgiques	1 121
Champagne Céréales	Reims	Négoce de céréales	1 049
Valeo Thermique Moteur	Reims	Equipements automobiles	950
SMP Etirage (Vallourec)	Vitry-le-François	Tubes aciers – Equipements automobiles	676
Cebal (groupe Alcan)	Sainte-Menehould	Emballages matières plastiques	671
Ti Automotive Fuel Systems	Châlons-en-Champagne	Equipements automobiles	577
Axon' Cable	Montmirail	Fils et câbles	570
Nobel Plastiques	Marolles	Equipements automobiles – matières plastiques	541

Commentaire :

L'industrie de la Haute-Marne se concentre essentiellement sur les activités de forge et de fonderie avec toutefois quelques établissements d'importance dans le secteur automobile comme FREUDENBERG.

Dans la Marne, le secteur industriel est davantage diversifié avec le secteur pharmaceutique, automobile et les Champagnes.

CHAMPAGNE

Les 10 principaux employeurs industriels (hors établissement publics et financiers)

Raison sociale	Ville principale	Activité	Effectif salarié
EDF	Givet (08) et Nogent-sur-Seine (10)	Production et distribution d'électricité	2 813
Peugeot-Citroën Automobiles	Villers-Semeuse	Fonderie automobile	2 499
Arcelor Mittal	Reims	Produits métallurgiques	1 440
Boehringer Ingelheim France (Delpharm)	Reims	Médicaments	1 383
Champagne Moët et Chandon	Epernay	Champagne	1 280
Devanlay	Troyes	Textile / Habillement	1 207
Champagne Céréales	Reims	Négoce de céréales	1 115
Petit Bateau	Troyes	Textile / Habillement	1 078
Valeo Thermique Moteur	Reims	Equipements automobiles	950
Kleber	La Chapelle-saint-Luc	Industrie du caoutchouc (pneumatiques)	850
Visteon Ardennes Industries	Charleville-Mézières	Equipements automobiles	850

SOURCES : CCI DES ARDENNES, DE L'AUBE, DE HAUTE-MARNE ET DE LA MARNE - 2008

Commentaire :

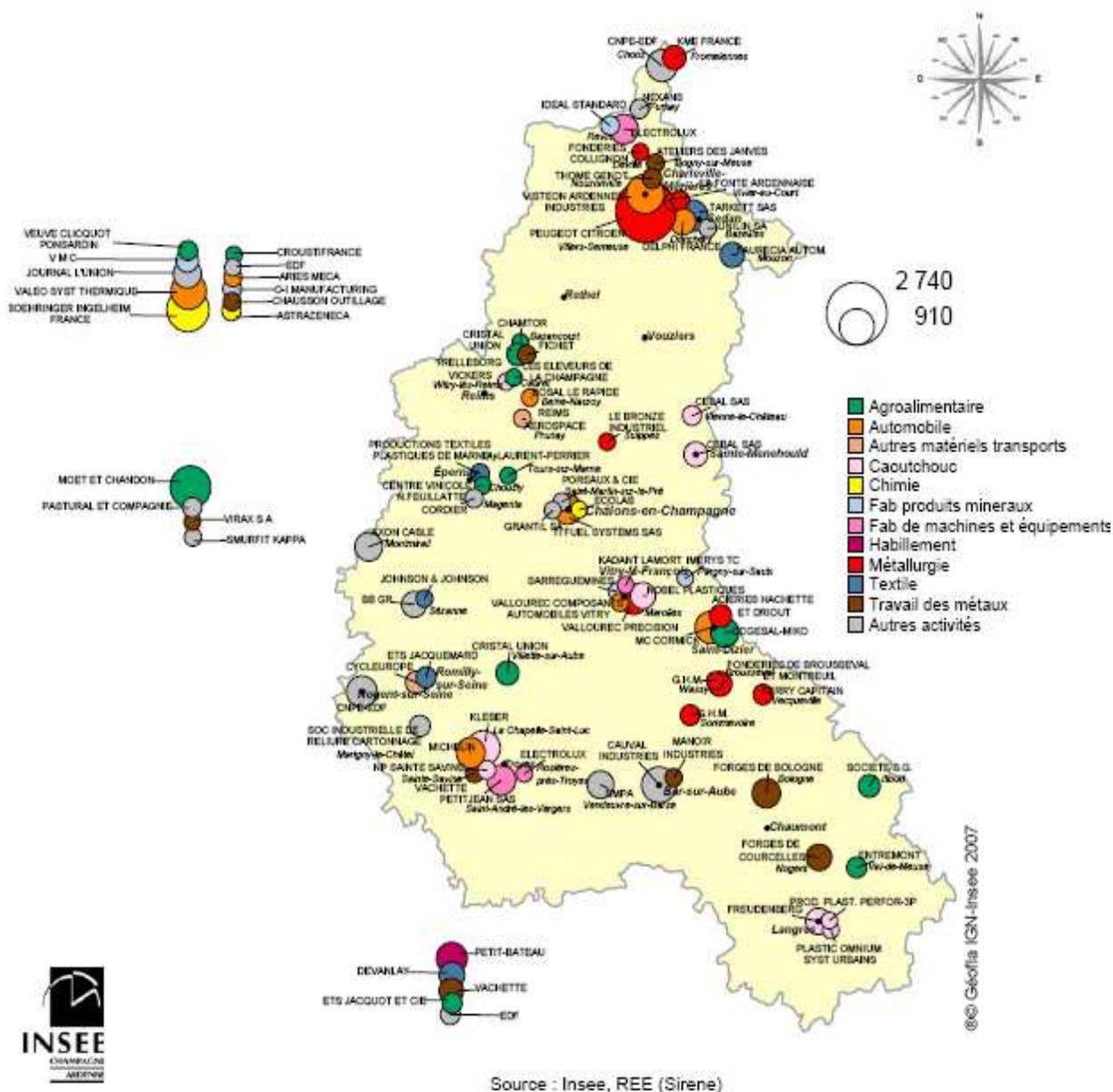
Dans les 10 plus grandes entreprises champardennaises, la plupart sont des industries déjà matures et relativement peu utilisatrices d'entrepôts.

En revanche, elles sont toutes très fortement exportatrices et la position centrale de la Champagne-Ardenne en Europe du Nord doit être mise en avant.

Par ailleurs, les exportations et les importations générées par les activités de ces entreprises importantes sont souvent extra-européennes, ce qui milite pour une mise en avant des infrastructures multimodales champardennaises (transport ferroviaire et fluvial vers ou en provenance du Havre ou des grands ports Nord européens).

Sur la cartographie suivante sont représentés les principaux centres industriels de la région.

Principaux centres de production en Champagne-Ardenne :



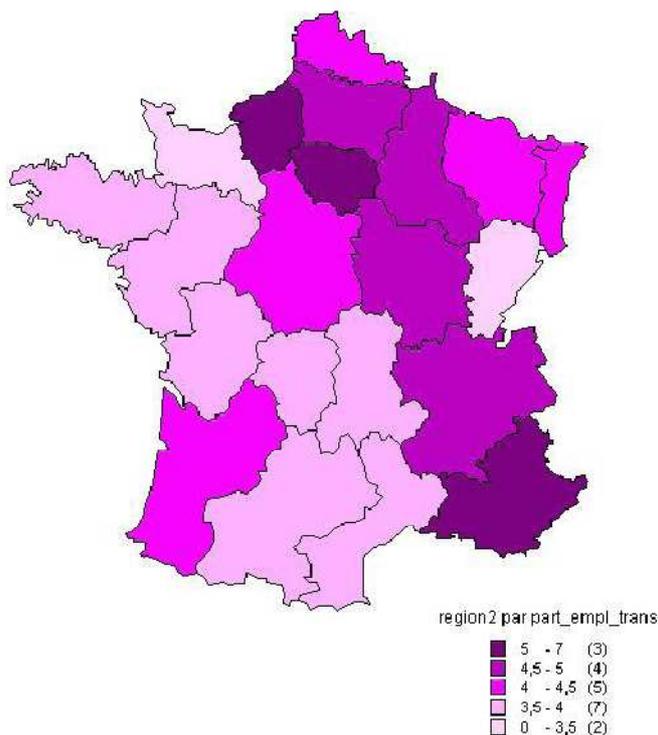
SOURCE : INSEE – DECEMBRE 2007

2.6. Bassins d'emplois

2.6.1. Emploi dans le secteur des transports

La région Champagne-Ardenne est une des régions où la part de l'emploi « transport » est la plus importante en France avec 4,6%, soit plus de 22 000 emplois en 2005 (source : INSEE). Le secteur des transports continue sa croissance, mais de façon plus modérée en Champagne-Ardenne (15% depuis 1994) que dans certaines autres régions.

Part de l'emploi transport en 2004 :



SOURCE : ISIS

La logistique est un secteur d'activité qui continue à recruter en Champagne-Ardenne en raison des nombreux projets d'implantation.

Cependant, d'autres aspects entrent en ligne de compte. En effet, comme dans l'industrie ces dernières années, les effets combinés de l'automatisation et de la standardisation des process, de l'augmentation de la productivité et de l'informatisation des données ont rendu la logistique moins consommatrice de main d'œuvre faiblement qualifiée.

Les emplois du secteur du transport et de la logistique sont toutefois souvent précaires (CDD, intérim), notamment en raison du phénomène de saisonnalité et des contraintes de réactivités inhérentes à ce secteur.

Cette précarité contribue à rendre ce secteur d'activité peu attractif pour les jeunes.

En revanche, la promotion interne est un processus très répandu dans ce secteur. De nombreux chefs d'équipes en entrepôt sont passés par des métiers de manutentionnaires, de caristes ou de préparateurs de commandes avant d'accéder à de plus hautes responsabilités.

2.6.2. Formation en logistique

D'une manière générale, les entreprises éprouvent souvent des difficultés à recruter les compétences logistiques dont elles ont besoin. Elles privilégient davantage l'état d'esprit et l'aptitude à apprendre et progresser que les compétences acquises lors d'une formation initiale.

Les formations initiales proposées par l'Education Nationale (CAP Agent d'entreposage et messagerie, BEP logistique et commercialisation, BEP conduite et services, Bac professionnel exploitation des transports, Bac professionnel logistique, BTS transport, DUT gestion logistique et transports, Licence Gestion des Opérations Logistiques à Troyes en association avec la Fondation Nationale de la Logistique, Licence professionnelle management de la logistique et Master gestion management logistique / gestion des flux à l'Université de Reims) sont présentes en Champagne-Ardenne et peuvent être complétées par des formations en apprentissage (CAP conduite routière, BEP logistique et commercialisation, Bac professionnel logistique) proposées par le CFATL (Centre de Formation en Apprentissage du transport et de la Logistique) et par des formations dispensées par les associations spécialisées dans le domaine de la formation dans le transport et la logistique (AFT-IFTIM et Promotrans).

2.6.3. Structure du bassin d'emploi

ARDENNES

Emploi total par grand secteur d'activité en 2005

Secteur d'activité	Ardennes	Champagne-Ardenne
Agriculture	4,8%	6,8%
Industrie	25,2%	19,9%
Construction	6,3%	6,1%
Commerce	11,8%	12,8%
Services	51,9%	54,4%
Ensemble	99 618	524 304

SOURCE : ESTIMATION D'EMPLOIS (DONNÉES DÉFINITIVES), INSEE, 2008

Taux de chômage et RMI

	Ardennes	Champagne-Ardenne	France
Taux de chômage	10,2%	7,9%	7,5%
Bénéficiaires du RMI	8 297	22 798	

SOURCE : INSEE, 4^{ÈME} TRIMESTRE 2007 – DONNÉES PROVISOIRES MARS 2008
CONSEIL GÉNÉRAL DES ARDENNES – MARS 2008

AUBE

Emploi total par grand secteur d'activité en 2005

Secteur d'activité	Aube	Champagne-Ardenne
Agriculture	6,9%	6,8%
Industrie	21,1%	19,9%
Construction	6,8%	6,1%
Commerce	13,5%	12,8%
Services	56,6%	54,4%
Ensemble	115 016	524 304

SOURCE : ESTIMATION D'EMPLOIS (DONNÉES DÉFINITIVES), INSEE, 2008

Taux de chômage et RMI

	Aube	Champagne-Ardenne	France
Taux de chômage	8,0%	7,9%	7,5%
Bénéficiaires du RMI	5 251	22 798	

SOURCE : INSEE, 4^{ÈME} TRIMESTRE 2007 – DONNÉES PROVISOIRES MARS 2008
CAF MSA – DÉCEMBRE 2007

HAUTE-MARNE

Emploi total par grand secteur d'activité en 2005

Secteur d'activité	Haute-Marne	Champagne-Ardenne
Agriculture	5,7%	6,8%
Industrie	23,0%	19,9%
Construction	6,0%	6,1%
Commerce	11,1%	12,8%
Services	54,2%	54,4%
Ensemble	73 797	524 304

SOURCE : ESTIMATION D'EMPLOIS (DONNÉES DÉFINITIVES), INSEE, 2008

MARNE

Emploi total par grand secteur d'activité en 2005

Secteur d'activité	Marne	Champagne-Ardenne
Agriculture	7,9%	6,8%
Industrie	16,1%	19,9%
Construction	5,8%	6,1%
Commerce	13,4%	12,8%
Services	56,8%	54,4%
Ensemble	235 873	524 304

SOURCE : ESTIMATION D'EMPLOIS (DONNÉES DÉFINITIVES), INSEE, 2008

Taux de chômage et RMI

	Haute-Marne	Champagne-Ardenne	France
Taux de chômage	7,3%	7,9%	7,5%
Bénéficiaires du RMI	2 401	22 798	

SOURCE : INSEE, 4^{ÈME} TRIMESTRE 2007 – DONNÉES PROVISOIRES MARS 2008
CONSEIL GÉNÉRAL – AVRIL 2008

Taux de chômage et RMI

	Marne	Champagne-Ardenne	France
Taux de chômage	6,9%	7,9%	7,5%
Bénéficiaires du RMI	6 949	22 798	

SOURCE : INSEE, 4^{ÈME} TRIMESTRE 2007 – DONNÉES PROVISOIRES MARS 2008
CAF / CONSEIL GÉNÉRAL – DÉCEMBRE 2007

CHAMPAGNE

Emploi total par grand secteur d'activité en 2005

Secteur d'activité	Champagne-Ardenne	France
Agriculture	6,8%	3,4%
Industrie	19,9%	15,8%
Construction	6,1%	6,4%
Commerce	12,8%	13,6%
Services	54,4%	60,8%
Ensemble	524 304	24 896 087

SOURCE : ESTIMATION D'EMPLOIS (DONNÉES DÉFINITIVES), INSEE, 2008

Taux de chômage et RMI

	Champagne-Ardenne	France
Taux de chômage	7,9%	7,5%
Bénéficiaires du RMI	22 798	

SOURCE : INSEE, 4^{ÈME} TRIMESTRE 2007 – DONNÉES PROVISOIRES MARS 2008
CONSEIL GÉNÉRAL, CAF, MSA - 2008

Commentaire :

Le profil de la Champagne-Ardenne est différent de celui de la France avec une surreprésentation de l'agriculture (dans l'Aube et surtout dans la Marne) et dans une moindre mesure de l'industrie (dans la Haute-Marne et les Ardennes) au détriment du commerce et, surtout, des services.

La sous-représentation des activités commerciales et de services est essentiellement due à la faiblesse du bassin de consommation.

En terme de taux de chômage, et donc de bassin d'emploi immédiatement disponible, on remarque que la Champagne-Ardenne a un taux de chômage à peine au-dessus de la moyenne nationale, ceci en partie du fait des Ardennes qui présentent un taux de chômage assez élevé.

A contrario, la Marne présente un taux de chômage particulièrement bas, ce qui peut générer des problèmes de recrutement, à Paris-Vatry notamment.

Sur le tableau suivant, il apparaît nettement que 2 catégories ont un poids relatif supérieur par rapport au poids global de la Champagne-Ardenne sur le territoire national.

>> LES CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES

Année 1999	Champagne-Ardenne	Champagne-Ardenne structure	Champagne-Ardenne / France
Agriculteurs-exploitants	25 059	1,9%	3,8%
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise.	31 837	2,4%	1,9%
Cadres, professions supérieures	47 352	3,5%	1,5%
Professions intermédiaires	114 781	8,6%	2,0%
Employés	170 408	12,7%	2,1%
Ouvriers	200 427	14,9%	2,8%
Retraités	240 943	18,0%	2,2%
Autres	511 056	38,1%	2,3%
TOTAL	1 341 863	100,0%	2,2%

Source : INSEE-RGP

SOURCE : INSEE-RGP

La Champagne-Ardenne représente environ 2,2% de la population française mais 3,8% de l'ensemble des agriculteurs-exploitants et 2,8% des ouvriers.

En comparaison, la région Bourgogne présente le même profil, en plus accentué encore, en ce qui concerne la population d'agriculteurs-exploitants mais dispose toutefois d'une population relativement plus importante d'artisans, commerçants et chefs d'entreprise. Ainsi, par comparaison, la part des artisans, commerçants et chefs d'entreprise résidents en Bourgogne est de 2,81% en 1999 alors que la part de la Bourgogne dans la population nationale est de 2,75% (1,9% pour 2,2% en Champagne-Ardenne).

2.7. Transport des marchandises

On remarque que la région Champagne-Ardenne expédie une part importante des produits de l'industrie agroalimentaire en France, ce qui représente également la majeure partie de ses expéditions.

Sur le tableau suivant, qui compare les flux d'exportation de la Champagne-Ardenne et de la Bourgogne, on observe que cette dernière, bien que très proche géographiquement, distribue davantage de biens intermédiaires que de produits issus des industries agroalimentaires.

Champagne-Ardenne

>> EXPORTATIONS REGIONALES

Année 2007 (millions d'euros)	Champagne-Ardenne	France (hors militaire)	Champagne-Ardenne / France
Exportations en valeur	8 318	395 508	2,10%
<i>principaux pays clients</i>			
Allemagne	1 509	57 075	2,64%
Belgique	1 138	31 839	3,57%
Royaume-Uni	995	32 834	3,03%
Italie	964	36 279	2,66%
EUAN (Etats Unis d'Amérique du Nord)	362	25 031	1,45%
<i>principaux produits exportés</i>			
Produits des IAA	2 899	34 814	8,33%
Biens intermédiaires	2 457	125 054	1,96%
Biens d'équipement	1 018	93 754	1,09%
Biens de consommation	825	60 486	1,36%
Produits de l'industrie automobile	740	51 187	1,45%

Source : Douanes

Bourgogne

>> EXPORTATIONS REGIONALES

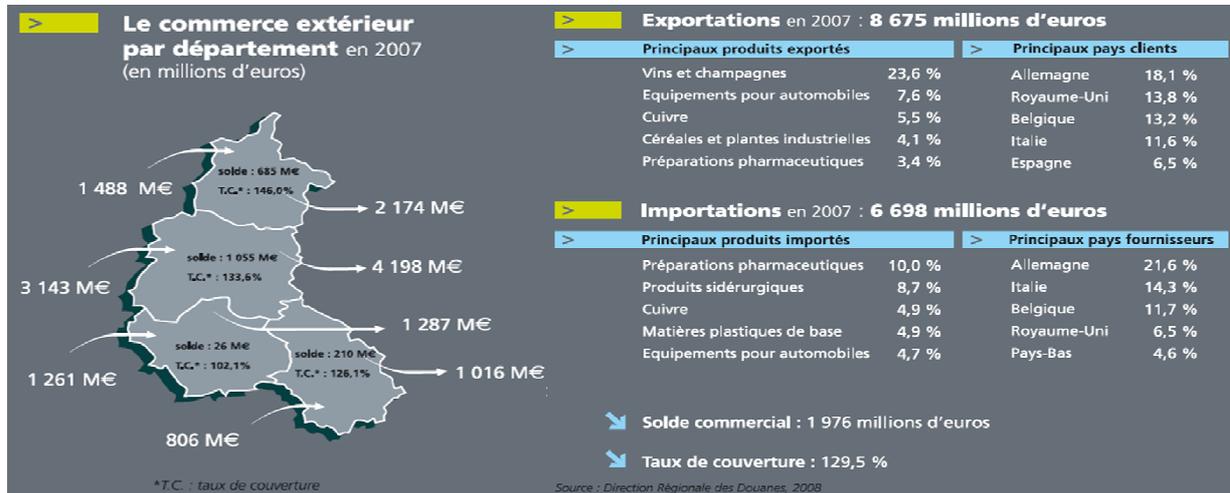
Année 2006 (millions d'euros)	Bourgogne	France (hors militaire)	Bourgogne / France
Exportations en valeur	8 751	383 773	2,3 %
<i>principaux pays clients</i>			
Allemagne	1 443	55 715	2,6 %
Italie	1 046	34 905	3,0 %
Espagne	912	37 903	2,4 %
Royaume-Uni	710	32 832	2,2 %
Etats-Unis	706	26 396	2,7 %
<i>principaux produits exportés</i>			
Biens intermédiaires	4 185	115 036	3,5 %
Biens d'équipements	1 438	94 005	1,5 %
Produits IAA	1 377	32 537	4,2 %
Produits de l'industrie automobile	977	51 586	1,9 %
Biens de consommation	566	56 469	1,0 %

Source : Douanes - NES :6

SOURCES : DOUANES

Sur l'ensemble de la Champagne-Ardenne, le solde commercial (en valeur) est très largement positif, ceci en grande partie grâce aux Champagnes et vins et, dans une moindre mesure aux équipements automobiles, aux céréales et aux matières premières comme le cuivre.

CHAMPAGNE



Cette typologie se retrouve sur la majorité des départements :

- Les Ardennes avec des exportations tirées par l'automobile ;
- La Haute-Marne par l'automobile et les machines
- La Marne par le Champagne essentiellement.

Seule l'Aube est tout juste à l'équilibre.

ARDENNES

> Exportations en 2007 : 2 174 millions d'euros			
Principaux produits exportés		Principaux pays clients	
Cuivre	18,6 %	Allemagne	24,4 %
Équipements pour automobiles	13,2 %	Belgique	18,5 %
Panneaux et placages à base de bois	7,3 %	Royaume-Uni	15,3 %
Ouvrages divers en métaux	5,9 %	Italie	8,0 %
Appareils électroménagers	4,9 %	Pays-Bas	6,1 %
> Importations en 2007 : 1 488 millions d'euros			
Principaux produits importés		Principaux pays fournisseurs	
Cuivre	19,9 %	Allemagne	23,4 %
Matières plastiques de base	10,6 %	Belgique	18,5 %
Produits sidérurgiques	9,4 %	Italie	10,6 %
Équipements pour automobiles	5,3 %	Royaume-Uni	6,2 %
Éléments en matières plastiques pour la construction	3,3 %	Pays-Bas	5,0 %

Source : Direction Régionale des Douanes, 2008

AUBE

> Exportations en 2007 : 1 287 millions d'euros			
Principaux produits exportés		Principaux pays clients	
Vêtements de dessous	11,9 %	Allemagne	16,8 %
Équipements pour automobiles	7,8 %	Italie	13,8 %
Céréales et plantes industrielles	7,3 %	Royaume-Uni	10,2 %
Pneumatiques	7,1 %	Espagne	8,1 %
Vêtements divers et accessoires du vêtement	5,8 %	Belgique	6,4 %
> Importations en 2007 : 1 261 millions d'euros			
Principaux produits importés		Principaux pays fournisseurs	
Motocycles et équipements	10,1 %	Italie	19,0 %
Vêtements de dessous	9,8 %	Allemagne	14,5 %
Produits sidérurgiques	5,3 %	Belgique	8,6 %
Équipements pour automobiles	4,3 %	Chine	6,7 %
Vêtements divers et accessoires du vêtement	3,3 %	Roumanie	5,4 %

Source : Direction Régionale des Douanes, 2008

HAUTE-MARNE

> Exportations en 2007 : 1 016 millions d'euros			
> Principaux produits exportés		> Principaux pays clients	
Machines pour l'extraction ou la construction	18,6 %	Allemagne	29,2 %
Equipements pour automobiles	11,5 %	Royaume-Uni	12,2 %
Lait et produits laitiers	10,3 %	Italie	11,6 %
Glaces et sorbets	6,1 %	Espagne	7,1 %
Ouvrages divers en métaux	6,1 %	Belgique	6,8 %
> Importations en 2007 : 806 millions d'euros			
> Principaux produits importés		> Principaux pays fournisseurs	
Produits sidérurgiques	10,2 %	Allemagne	21,1 %
Matières plastiques de base	10,1 %	Japon	12,0 %
Machines pour l'extraction ou la construction	9,9 %	Italie	11,4 %
Tracteurs agricoles	4,8 %	Belgique	8,2 %
Equipements pour automobiles	4,0 %	Pays-Bas	7,6 %

MARNE

> Exportations en 2007 : 4 198 millions d'euros			
> Principaux produits exportés		> Principaux pays clients	
Vins et champagnes	47,7 %	Royaume-Uni	14,7 %
Préparations pharmaceutiques	6,8 %	Belgique	14,1 %
Céréales et plantes industrielles	4,3 %	Italie	12,7 %
Equipements pour automobiles	3,7 %	Allemagne	12,5 %
Sucre	2,8 %	Espagne	6,5 %
> Importations en 2007 : 3 143 millions d'euros			
> Principaux produits importés		> Principaux pays fournisseurs	
Produits pharmaceutiques	21,2 %	Allemagne	23,6 %
Produits sidérurgiques	9,5 %	Italie	15,0 %
Boissons alcooliques distillées	5,8 %	Belgique	10,6 %
Equipements pour automobiles	4,8 %	Royaume-Uni	8,8 %
Produits chimiques organiques de base	3,2 %	EUAN	6,5 %

SOURCE : DIRECTION GENERALE DES DOUANES - 2008

2.8. Ce qu'il faut retenir

- ✓ La Champagne-Ardenne est au cœur de l'Europe occidentale.
- ✓ C'est une des régions les moins denses d'Europe en terme de nombre d'habitants et sa population tend à diminuer.
- ✓ Elle est toutefois à la croisée des grands bassins de population et de décision historiques d'Europe de l'Ouest : le bassin parisien, le Nord de la France et la Belgique, et le Sud-ouest de l'Allemagne.
- ✓ L'équipement commercial dans la région est mature et recèle peu de réserves de développement à court terme
- ✓ Une économie régionale sous forte influence agricole et agroalimentaire, ce qui lui permet de disposer d'une balance commerciale largement excédentaire mais aussi, très fluctuante selon les années.
- ✓ Une activité économique articulée autour des deux grands pôles de Reims, dans la Marne, et de Troyes, dans l'Aube avec un bassin d'emplois important dans ces deux agglomérations.

3. IDENTIFICATION DES ACTEURS CLES DE LA LOGISTIQUE EN CHAMPAGNE-ARDENNE

3.1. Les acteurs clés de la logistique

D'un strict point de vue logistique, nous pouvons identifier un certain nombre d'acteurs de la croissance potentielle et de la captation des flux logistiques :

- Promoteurs d'immobiliers logistiques
- Prestataires de services logistiques : organisation et exécution opérationnelle
- Messagerie express
- Producteurs
- Distributeurs

La région Champagne-Ardenne possède un vivier d'entreprises spécialisées en logistique présentant une diversité intéressante en termes de taille, de structure et de type d'activité.

La coexistence des différents types de structure (très petites – TPE-, petites et moyennes – PME- et grandes entreprises) est primordiale et nécessaire au développement de l'activité logistique.

En effet, ces différents types d'entreprises sont complémentaires : les petites structures étant tournées vers une logistique de proximité beaucoup plus réactive aux changements alors que les structures plus importantes raisonnent en terme de solution globale structurée.

Les grandes comme les petites entreprises ont besoin les unes des autres pour se développer : les grandes ont besoin des petites entreprises pour être réactives vis-à-vis de leurs clients sur des besoins ponctuels, ce qui permet aux TPE d'étendre leur réseau de clients.

D'une manière générale, les grands groupes de transport et de logistique comme Norbert Dentressangle ou FM Logistic se développent davantage sur des logistiques nationales voire internationales avec des plates-formes d'au moins 30 000 m² que sur des activités de proximité.

Il n'en reste pas moins que les acteurs locaux en Champagne-Ardenne ont régulièrement besoin d'augmenter instantanément leurs activités de préparation ou leurs moyens de stockage et c'est à ce titre que les transporteurs et logisticiens régionaux se révèlent être des maillons essentiels.

3.2. Les grandes sociétés internationales

Les plus grandes entreprises nationales et internationales du transport et de la logistique sont présentes en Champagne-Ardenne.

- DHL
- GEODIS
- FM LOGISTIC
- NORBERT DENTRESSANGLE
- CEVA LOGISTICS
- WINCANTON
- MORY TEAM

La présence de ces grands prestataires de la logistique en Champagne-Ardenne est un atout incontestable pour la région, notamment pour les entreprises industrielles ou commerciales qui souhaitent externaliser leur logistique.

3.3. Les prestataires régionaux

Les prestataires régionaux ou locaux se développent aux côtés des grands prestataires nationaux ou internationaux cités ci-dessus. Il existe un grand nombre de prestataires régionaux présentant des tailles notablement plus modestes mais pouvant toutefois occuper des positions clés sur certains marchés.

Certaines PME/PMI préfèrent parfois faire appel à des entreprises modestes pour les accompagner dans leur développement et il peut arriver qu'une société de transport développe une activité spécifique qui la rende incontournable sur certains marchés.

Les PME du secteur logistique présentent l'avantage d'être plus souples, plus réactives à la demande d'un client. En revanche, elles sont souvent plus fragiles financièrement et plus dépendantes aux brusques changements d'activité de leurs clients.

3.4. Les marchés de la logistique en Champagne-Ardenne

Le secteur de la logistique en Champagne-Ardenne est orienté majoritairement vers la grande distribution organisée, l'industrie agroalimentaire, l'industrie manufacturière dont l'automobile et la pharmacie, et bien sûr le champagne et ses activités connexes (emballage notamment).

Certains groupes se positionnent désormais sur le secteur des produits industriels dangereux qui représentent un marché très porteur et nécessitent la prise en compte des risques liés à l'entreposage. Ces sites sont parfois classés SEVESO, selon l'importance et la dangerosité des produits stockés.

3.5. Une filière en manque de structuration

Malgré la présence active sur le territoire champardennais d'organisations professionnelles (FNTR, UNOSTRA, TLF) pour défendre les intérêts de leurs adhérents, répondre à leurs interrogations et diffuser de l'information, la filière logistique reste relativement peu structurée en Champagne-Ardenne.

Par ailleurs, le dialogue et la collaboration entre entreprises sont très limités.

Aujourd'hui, beaucoup de zones logistiques ou d'entrepôts sortent de terre, sans projet réel et concret, ou pouvant concurrencer des projets déjà existants. C'est le cas notamment de certains entrepôts « blancs » qui connaissent parfois des difficultés à aboutir faute de chargeurs.

La Champagne-Ardenne présente le potentiel et les moyens pour être une grande région logistique mais il reste aujourd'hui à structurer la filière au niveau régional et coordonner les actions de chacun de façon à atteindre cette ambition.

3.6. Ce qu'il faut retenir

- ✓ La Champagne-Ardenne dispose d'une offre de logistique organisée cohérente avec des implantations de grands groupes nationaux et internationaux combinées avec un tissu de transporteurs locaux abondant.
- ✓ L'agriculture, l'industrie agroalimentaire et l'industrie lourde ont attiré un certain nombre d'opérateurs logistiques d'envergure mais l'industrie et donc la logistique se sont progressivement diversifiées vers d'autres secteurs comme les biens de consommation courante, la pharmacie ou l'automobile.
- ✓ Le tissu logistique champardennais souffre toutefois d'un manque de coordination et de structuration autour de pôles logistiques prioritaires.

4. COMPTE-RENDU ET ANALYSE DES ENQUÊTES

4.1. Méthode utilisée

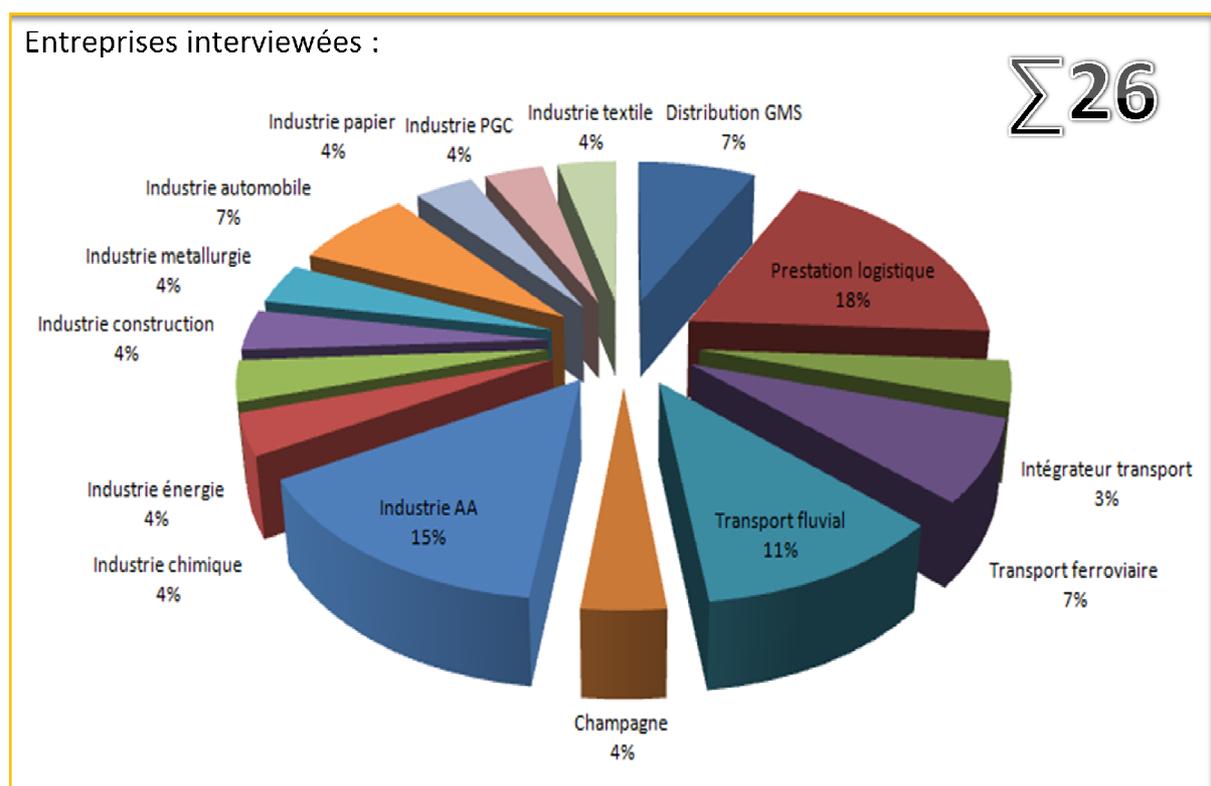
26 entreprises ont été consultées entre janvier et mars 2009, que ce soit par des entretiens « physiques » lorsque cela était possible pour mieux se rendre compte du contexte géographique et logistique de la situation des 4 plates-formes du périmètre de la mission (Chalindrey, Givet, Nogent-sur-Seine et Paris-Vatry), ou par des entretiens téléphoniques d'environ une heure.

Un questionnaire a été élaboré conjointement avec le réseau consulaire de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Champagne-Ardenne. Ce questionnaire comprenait des questions d'ordre « quantitatif » et « qualitatif ».

Un exemplaire complet de ce questionnaire est présenté en annexe à ce présent rapport.

4.2. Description de l'échantillon

26 entreprises ont été consultées réparties selon les secteurs d'activité suivants :



Commentaire :

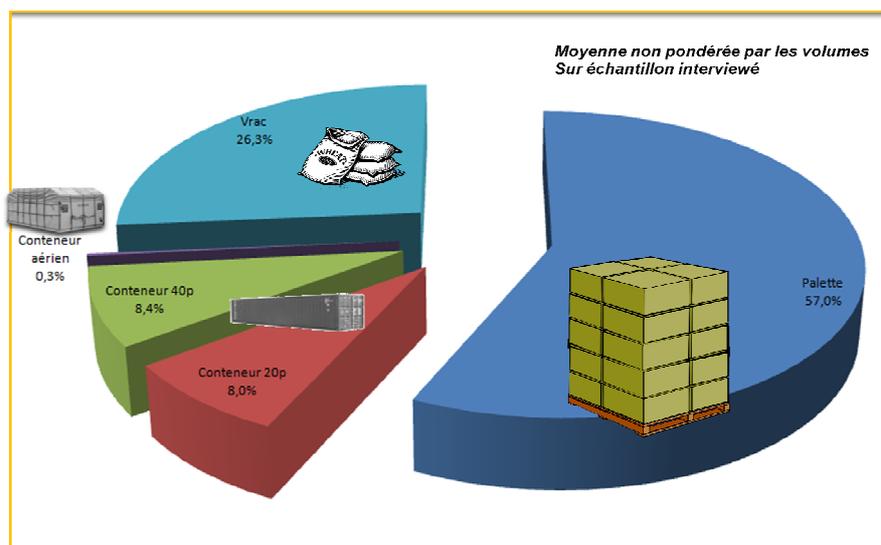
Le secteur d'activité des opérations logistiques (prestataires logistiques, opérateurs de transport fluvial, ferroviaire ou aérien) est particulièrement bien représenté pour un certain nombre de raisons dont la première tient au fait que leur rôle va croissant dans le choix des organisations logistiques des chargeurs.

L'industrie agroalimentaire a représenté plus de 15% des interviews, ce qui correspond à la typologie de l'économie régionale.

4.3. Typologie des volumes

4.3.1. Types de contenants

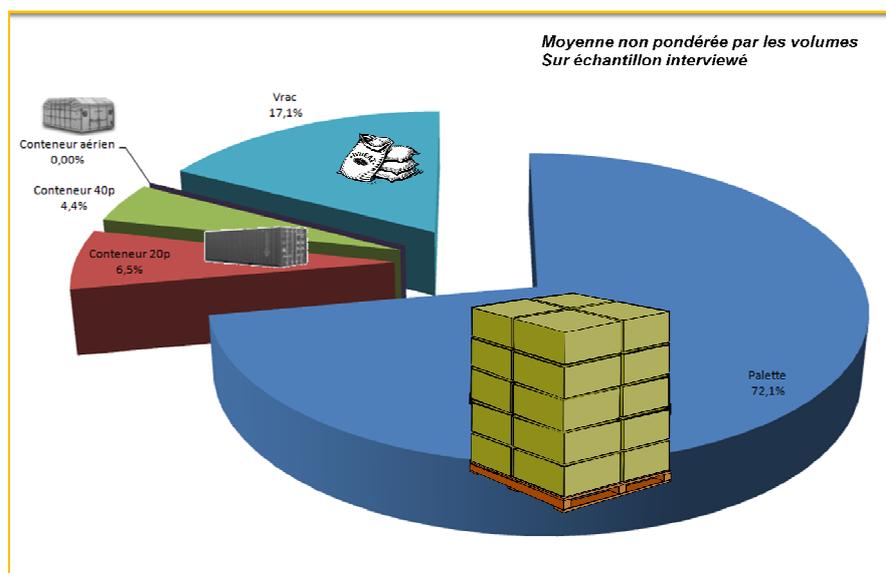
En approvisionnement :



En approvisionnement, le conditionnement en palettes est très largement majoritaire. Toutefois, l'industrie métallurgique, de l'énergie ou de l'agriculture utilise davantage le conditionnement en vrac pour ses approvisionnements.

Par ailleurs, un certain nombre d'entreprises ont une activité d'import très importante, et le conditionnement amont de base est donc le conteneur maritime.

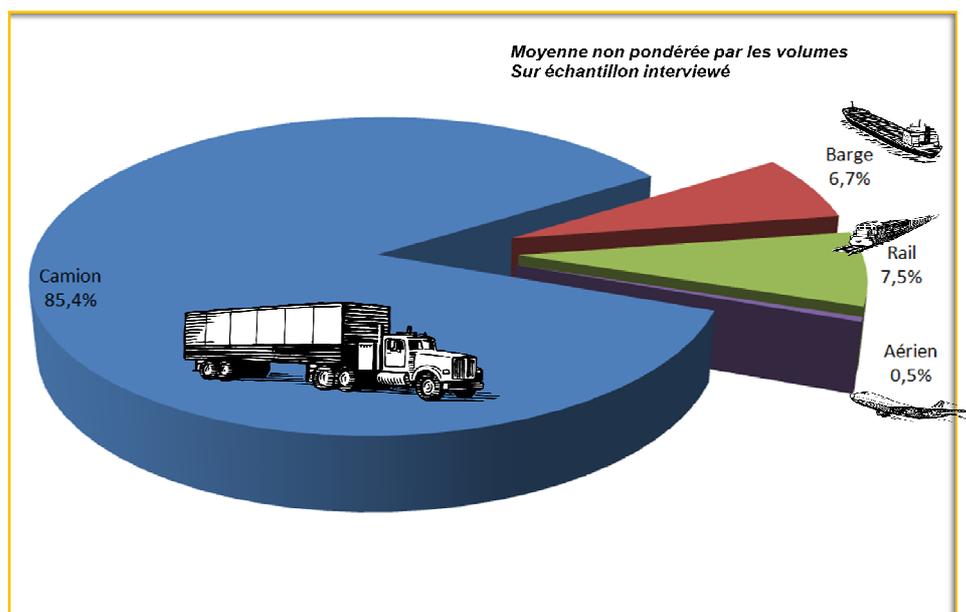
En distribution :



En distribution, le conditionnement en palette prend encore davantage d'importance avec plus de 72% des entreprises qui l'utilisent pour leurs expéditions. Le conditionnement en vrac est également beaucoup utilisé pour des activités industrielles comme le charbon ou agricoles comme le négoce de céréales.

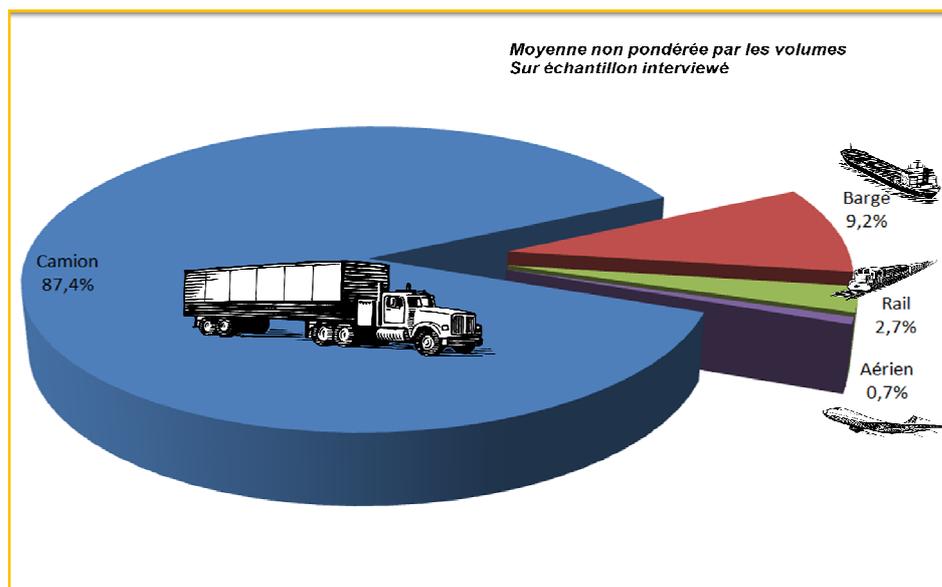
4.3.2. Types de transport

En approvisionnement :



Même si la route est très largement majoritaire dans les flux d'approvisionnement, le mode fluvial a également une importance considérable sous l'influence d'entreprises générant de forts volumes pondéreux comme le charbon et le papier.

En distribution :



En distribution, la part modale de la route est encore plus forte avec un certain nombre d'entreprises qui ne peuvent utiliser que le camion en l'état actuel des transports et infrastructures (distribution en magasins et distribution capillaire).

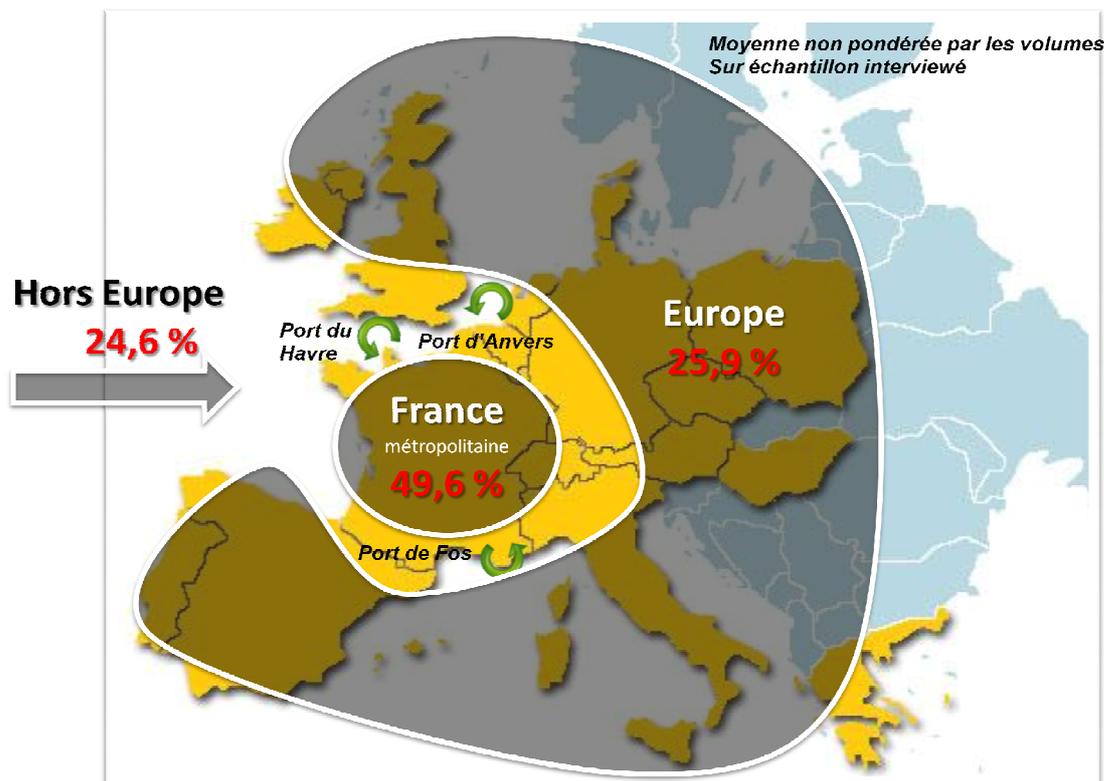
La barge représente toutefois près de 10% des flux de distribution avec un fort poids de l'industrie céréalière.

La part modale du transport ferroviaire est relativement faible pour un certain nombre de raisons :

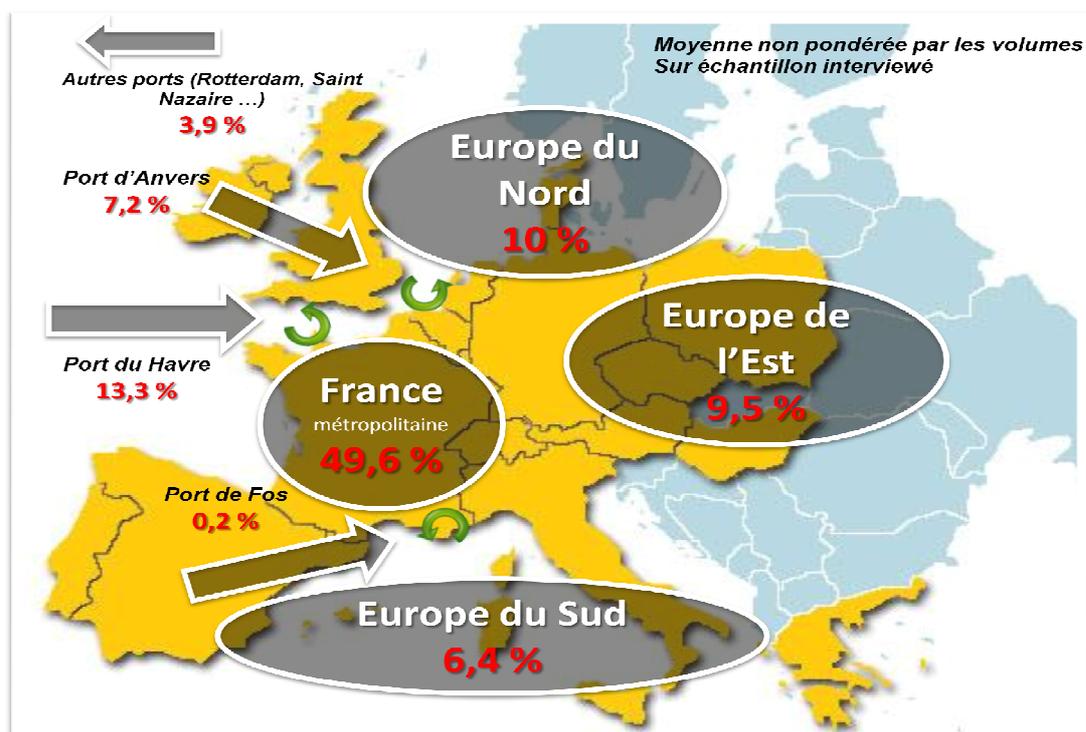
- La première relève souvent d'une expérience passée qui n'a pas rempli ses objectifs de qualité de service
- Les connexions ferroviaires sont insuffisantes pour une partie de la région (Aube)

En revanche, dans nos interviews, nous avons relevé un souhait d'utiliser davantage ce mode de transport pour améliorer l'empreinte carbone des flux et réduire les coûts de distribution. Les projets de développement du mode ferroviaire sur les plates-formes de la Champagne-Ardenne correspondent à ces attentes.

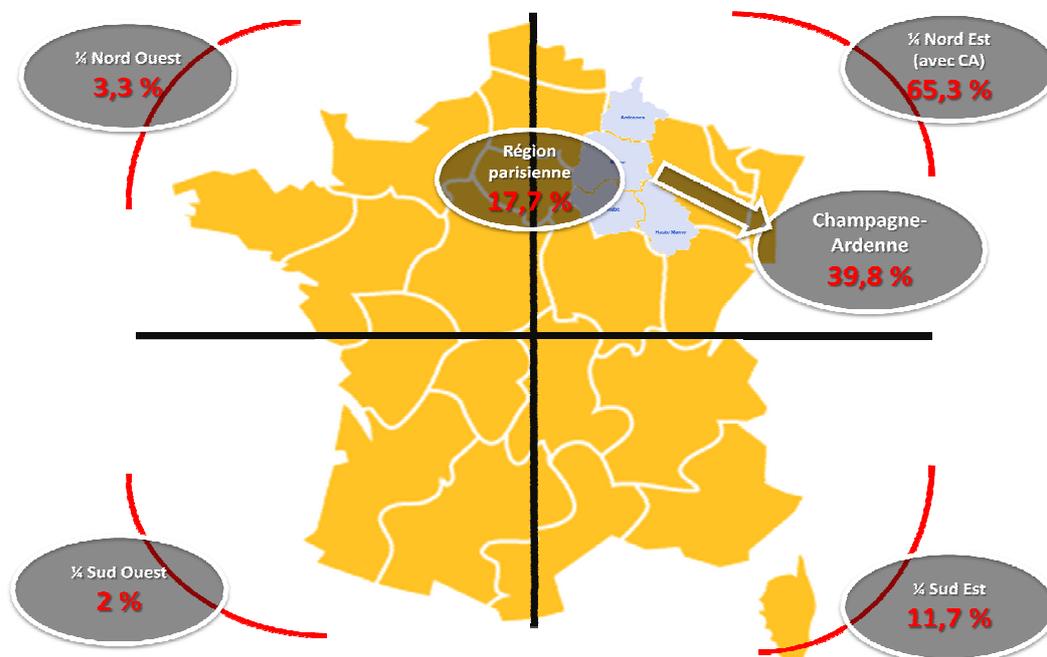
4.3.3. Ventilation géographique des flux entrants



Les approvisionnements des sites logistiques consultés dans le cadre de cette enquête proviennent pour près de la moitié d'entre eux du territoire français. Ensuite, 50% des flux d'importation sont originaires d'Europe, le reste provient essentiellement d'Asie mais également d'Afrique et d'Amérique Latine.

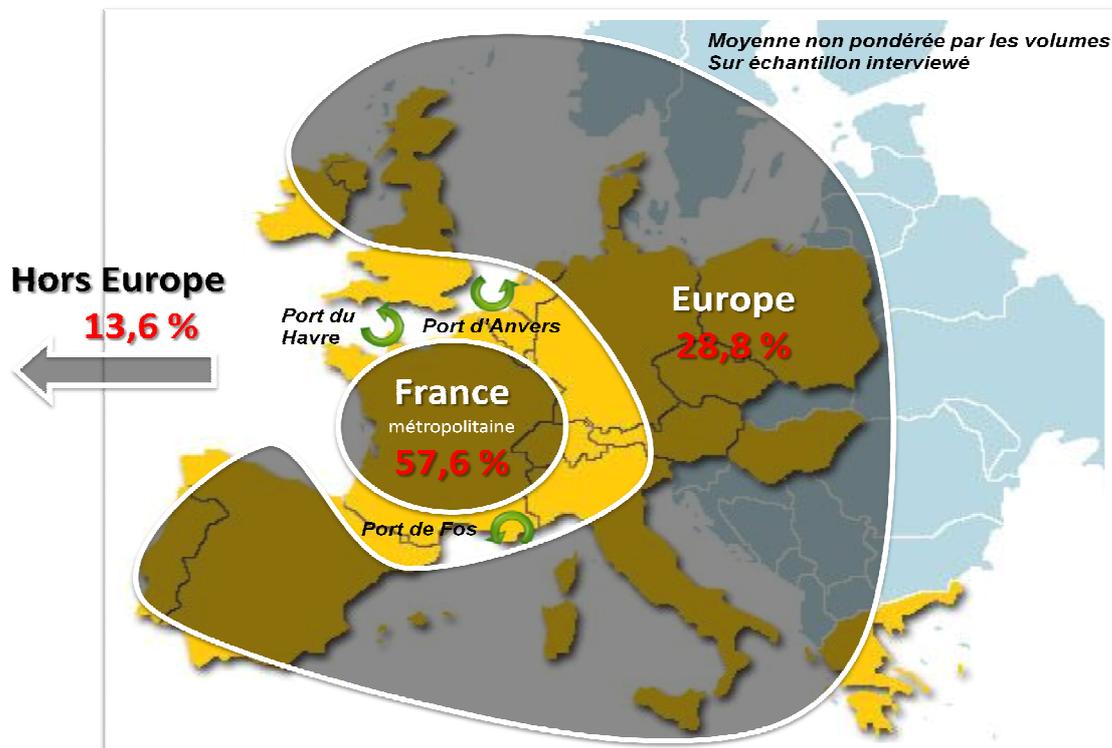


Dans les flux d'importation, l'Europe du Nord, du Sud et de l'Est ont peu ou prou une importance équivalente. En revanche, en ce qui concerne le grand import, la prédominance des ports du Havre et du Nord de l'Europe est attestée.

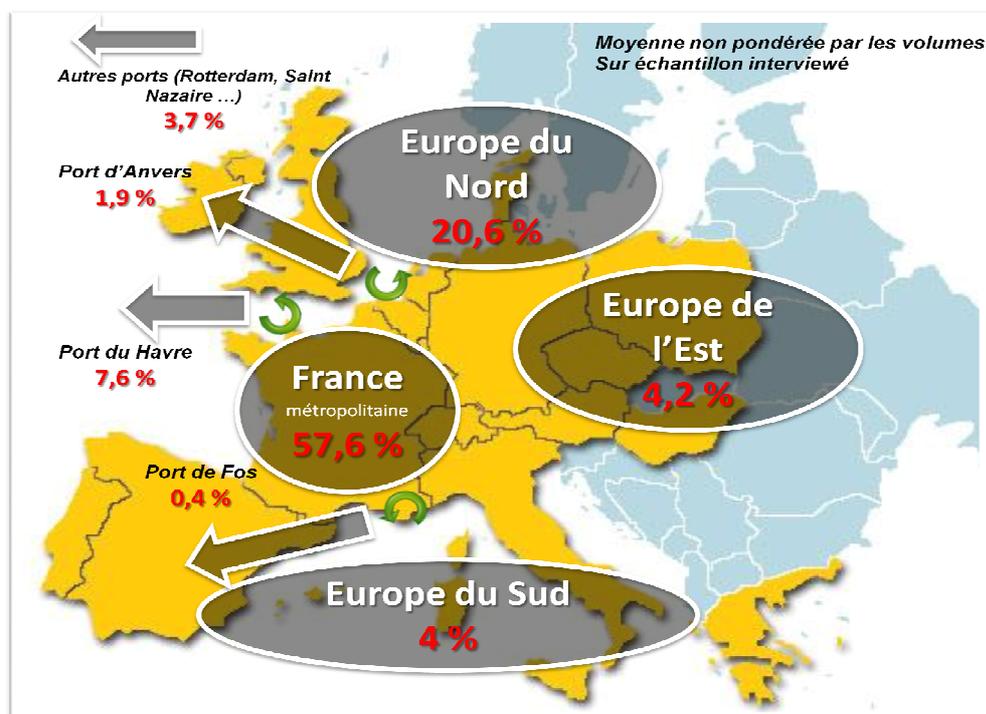


Sur le territoire national, comme le lui confère son positionnement géographique, la Champagne-Ardenne échange majoritairement avec la région parisienne d'une part, et le grand Nord-est d'autre part.

4.3.4. Ventilation géographique des flux sortants

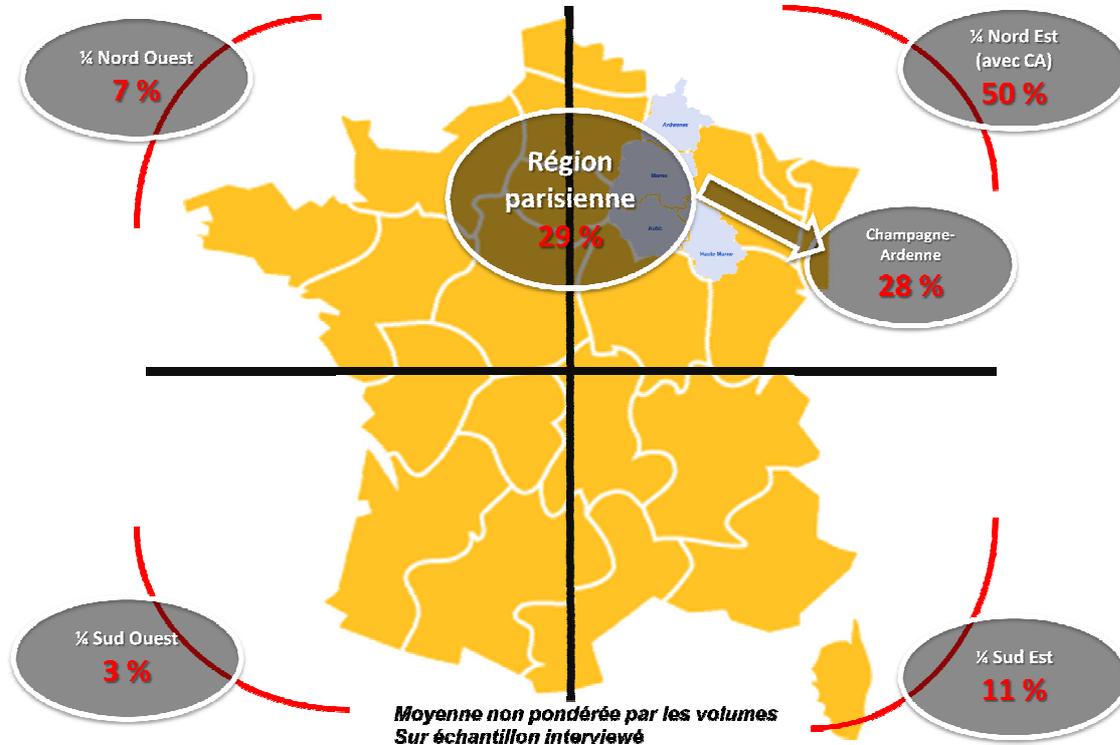


La zone de chalandise des entreprises consultées reste encore majoritairement sur le territoire national.



Les exportations se font essentiellement, en Europe, vers le principal bassin de consommation à proximité, l'Europe du Nord (Sud de l'Allemagne et Benelux).

Les expéditions pour le grand export se font majoritairement via le port du Havre.



Sur le territoire national, de la même manière que pour les flux d'approvisionnements, la zone de chalandises des entreprises consultées de Champagne-Ardenne se concentre avant tout sur le grand Nord-est et la région parisienne. Toutefois, un certain nombre d'implantations champardennaises se réfère à des hubs nationaux et/ou européens, ce qui explique une part non négligeable des expéditions vers le Sud-Est ou le Nord-Ouest.

4.3.5. Analyses exhaustives des flux entrants et sortants

Transport routier national

- **Part des marchandises transportées au départ et à destination de la Champagne-Ardenne sur la totalité du transport routier de marchandise national**

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
Entrées en Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	3,81%	3,94%	4,00%
	Compte d'autrui + compte propre	3,76%	4,00%	4,00%
Sorties de la Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	3,95%	4,06%	4,24%
	Compte d'autrui + compte propre	4,01%	4,22%	4,17%
Transport intérieur à la Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	3,12%	3,34%	3,48%
	Compte d'autrui + compte propre	3,21%	3,30%	3,76%

* Sur transport routier de marchandise au niveau national

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

Commentaire :

Si nous observons l'évolution du transport pour compte d'autrui, indicateur le plus significatif lorsqu'on observe les flux logistiques sur longues distances, nous remarquons que la part des transports routiers au départ ou à destination de la Champagne-Ardenne est en constante augmentation depuis 2004. L'activité de transport à l'intérieur du territoire champardennais est également en croissance.

Si nous comparons cette évolution avec quelques régions frontalières de la Champagne-Ardenne, comme l'Île-de-France, la Picardie ou la Bourgogne, nous remarquons que cette tendance ne se vérifie pas toujours, ce qui témoigne de la bonne dynamique logistique de la Champagne-Ardenne.

- Île-de-France :

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
Entrées en Île-de-France	Compte d'autrui	11,98%	11,79%	11,39%
	Compte d'autrui + compte propre	11,31%	11,33%	11,04%
Sorties de l'Île-de-France	Compte d'autrui	9,91%	10,10%	9,86%
	Compte d'autrui + compte propre	9,22%	9,53%	9,39%
Transport intérieur en Île-de-France	Compte d'autrui	11,23%	11,52%	9,49%
	Compte d'autrui + compte propre	9,79%	9,91%	8,10%

* Sur transport routier de marchandise au niveau national

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

- Picardie :

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
Entrées en Picardie	Compte d'autrui	5,39%	5,76%	5,78%
	Compte d'autrui + compte propre	5,64%	5,78%	5,77%
Sorties de Picardie	Compte d'autrui	5,87%	6,13%	5,66%
	Compte d'autrui + compte propre	5,89%	6,11%	5,62%
Transport intérieur en Picardie	Compte d'autrui	3,85%	3,83%	3,91%
	Compte d'autrui + compte propre	2,85%	3,25%	3,35%

* Sur transport routier de marchandise au niveau national

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

- Bourgogne :

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
Entrées en Bourgogne	Compte d'autrui	4,37%	4,52%	4,47%
	Compte d'autrui + compte propre	4,54%	4,64%	4,64%
Sorties de Bourgogne	Compte d'autrui	3,99%	4,31%	4,41%
	Compte d'autrui + compte propre	4,05%	4,43%	4,61%
Transport intérieur en Bourgogne	Compte d'autrui	2,42%	2,15%	2,12%
	Compte d'autrui + compte propre	2,87%	2,84%	2,48%

* Sur transport routier de marchandise au niveau national

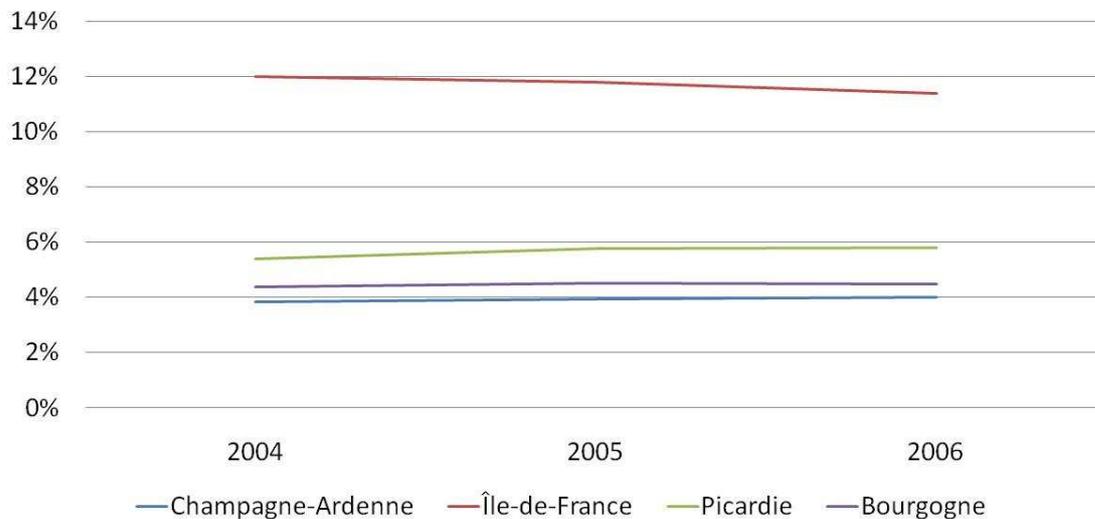
DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

Commentaire :

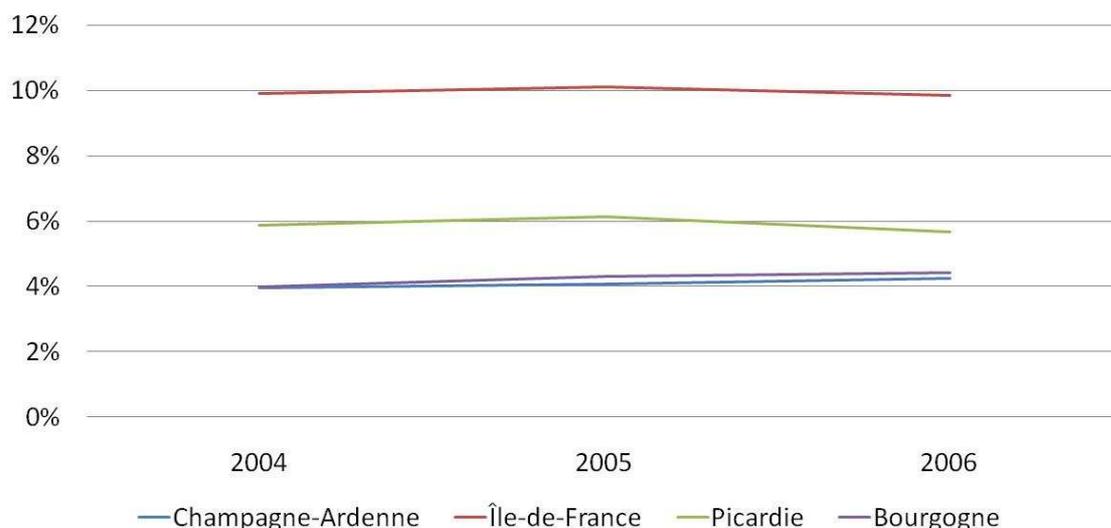
La part de l'Île-de-France dans le transport routier national est en baisse constante depuis 2006 mais elle représente encore plus d'un dixième des entrants et sortants de son territoire.

La Picardie et la Champagne-Ardenne ont une part qui progresse alors que celle de la Bourgogne reste relativement stable.

Evolution de la part des flux entrants en transport routier national de marchandise



Evolution de la part des flux sortants en transport routier national de marchandise



Transport routier international

- Champagne-Ardenne :

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
Entrées en Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	4,01%	3,64%	4,56%
Sorties de la Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	4,92%	4,83%	4,95%

* Sur transport routier de marchandise vers l'international

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

- Île-de-France :

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
Entrées en Île-de-France	Compte d'autrui	7,52%	7,78%	7,61%
Sorties de l'Île-de-France	Compte d'autrui	4,55%	4,12%	5,55%

* Sur transport routier de marchandise vers l'international

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

- Picardie :

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
Entrées en Picardie	Compte d'autrui	5,81%	6,69%	5,74%
Sorties de Picardie	Compte d'autrui	4,80%	5,62%	5,32%

* Sur transport routier de marchandise vers l'international

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

- Bourgogne :

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
Entrées en Bourgogne	Compte d'autrui	2,79%	2,79%	2,65%
Sorties de Bourgogne	Compte d'autrui	2,86%	2,55%	2,26%

* Sur transport routier de marchandise vers l'international

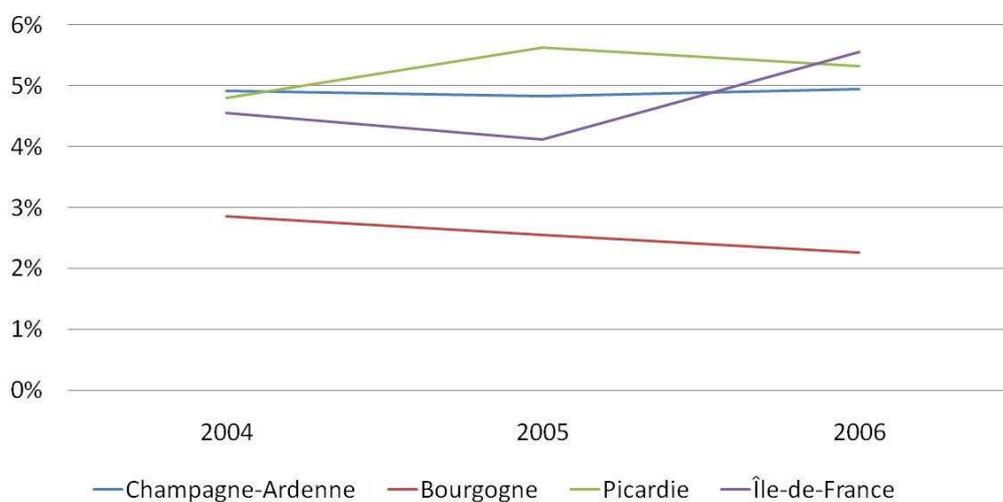
DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

Commentaire :

Le principal enseignement de ces données est de confirmer que la Champagne-Ardenne est clairement tournée vers l'international, tout particulièrement vers l'Europe du Nord. En effet, autant la Bourgogne prend une part plutôt supérieure à la Champagne-Ardenne sur le transport routier national, autant elle se laisse distancer sur les flux routiers internationaux.

La position de la Champagne-Ardenne joue ici un rôle fondamental, comme nous allons le voir dans le chapitre suivant sur l'étude des modes de transport alternatifs.

Evolution de la part des flux sortants en transport routier international de marchandise



Tous modes de transport vers l'international

- Champagne-Ardenne :

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
FER - Entrées en Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	3,76%	3,86%	3,60%
VOIE D'EAU - Entrées en Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	1,55%	1,24%	1,61%
ROUTE - Entrées en Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	4,01%	3,64%	4,56%
TOTAL - Entrées en Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	3,34%	3,09%	3,58%

* Sur transport routier de marchandise vers l'international

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM. SOURCE : MEDAD/SESP. ENQUÊTE TRM 2004, 2005, 2006

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
FER – Sorties de Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	4,19%	5,10%	4,19%
VOIE D'EAU – Sorties de Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	3,39%	3,15%	3,34%
ROUTE – Sorties de Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	4,92%	4,83%	4,95%
TOTAL – Sorties de Champagne-Ardenne	Compte d'autrui	4,34%	4,45%	4,31%

* Sur transport routier de marchandise vers l'international

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

- Île-de-France :

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
FER - Entrées en Île-de-France	Compte d'autrui	10,04%	9,51%	9,20%
VOIE D'EAU - Entrées en Île-de-France	Compte d'autrui	5,26%	4,90%	5,71%
ROUTE - Entrées en Île-de-France	Compte d'autrui	7,52%	7,78%	7,61%
TOTAL - Entrées en Île-de-France	Compte d'autrui	7,67%	7,52%	7,56%

* Sur transport routier de marchandise vers l'international

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
FER – Sorties d'Île-de-France	Compte d'autrui	8,32%	8,14%	8,68%
VOIE D'EAU – Sorties d'Île-de-France	Compte d'autrui	2,19%	2,44%	2,47%
ROUTE – Sorties d'Île-de-France	Compte d'autrui	4,55%	4,12%	5,55%
TOTAL – Sorties d'Île-de-France	Compte d'autrui	5,01%	4,76%	5,49%

* Sur transport routier de marchandise vers l'international

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

- Picardie :

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
FER - Entrées en Picardie	Compte d'autrui	5,39%	5,47%	5,85%
VOIE D'EAU - Entrées en Picardie	Compte d'autrui	3,14%	3,62%	5,06%
ROUTE - Entrées en Picardie	Compte d'autrui	5,81%	6,69%	5,74%
TOTAL - Entrées en Picardie	Compte d'autrui	5,05%	5,58%	5,60%

* Sur transport routier de marchandise vers l'international

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
FER – Sorties de Picardie	Compte d'autrui	5,73%	5,90%	4,73%
VOIE D'EAU – Sorties de Picardie	Compte d'autrui	5,11%	6,72%	6,15%
ROUTE – Sorties de Picardie	Compte d'autrui	4,80%	5,62%	5,32%
TOTAL – Sorties de Picardie	Compte d'autrui	5,14%	5,99%	5,40%

* Sur transport routier de marchandise vers l'international

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

- Bourgogne :

Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
FER - Entrées en Bourgogne	Compte d'autrui	4,49%	4,14%	4,23%
VOIE D'EAU - Entrées en Bourgogne	Compte d'autrui	0,09%	0,06%	0,12%
ROUTE - Entrées en Bourgogne	Compte d'autrui	2,79%	2,79%	2,65%
TOTAL - Entrées en Bourgogne	Compte d'autrui	2,61%	2,46%	2,44%

* Sur transport routier de marchandise vers l'international

DONNÉES CONSULTÉES SUR LE SITE DU SITRAM, SOURCE : MEDAD/SESP, ENQUÊTE TRM 2004,2005,2006

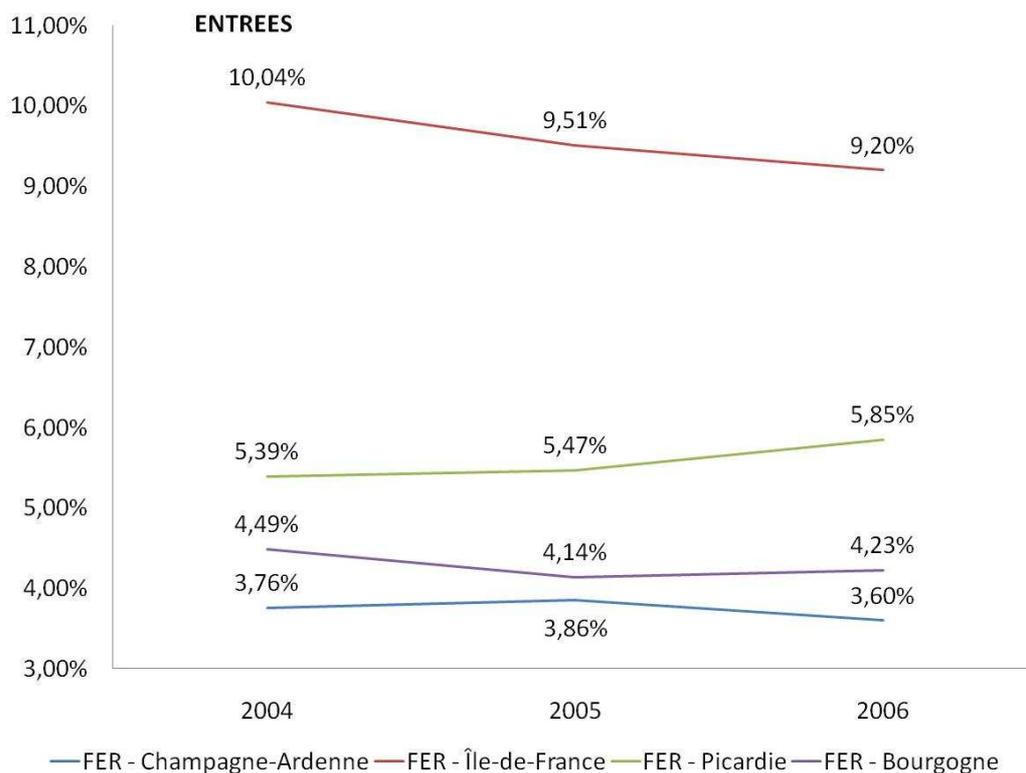
Part dans le tonnage*	Type de transport	2004	2005	2006
FER – Sorties de Bourgogne	Compte d'autrui	5,80%	5,00%	5,99%
VOIE D'EAU – Sorties de Bourgogne	Compte d'autrui	0,42%	0,44%	0,41%
ROUTE – Sorties de Bourgogne	Compte d'autrui	2,86%	2,55%	2,26%
TOTAL – Sorties de Bourgogne	Compte d'autrui	3,07%	2,65%	2,70%

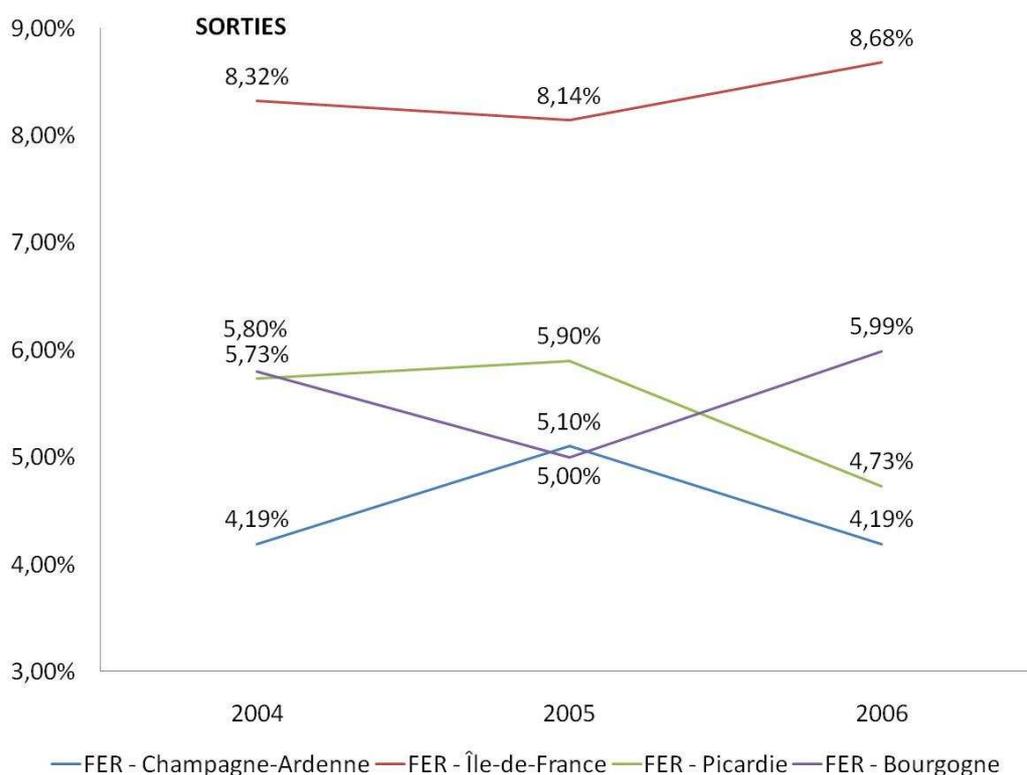
* Sur transport routier de marchandise vers l'international

DOMIÈRES CONSULTÉES SUR LE SITE DU STRIAM - SOURCE : MEDAD/CESD - ENQUÊTE TRM 2004 2005 2006

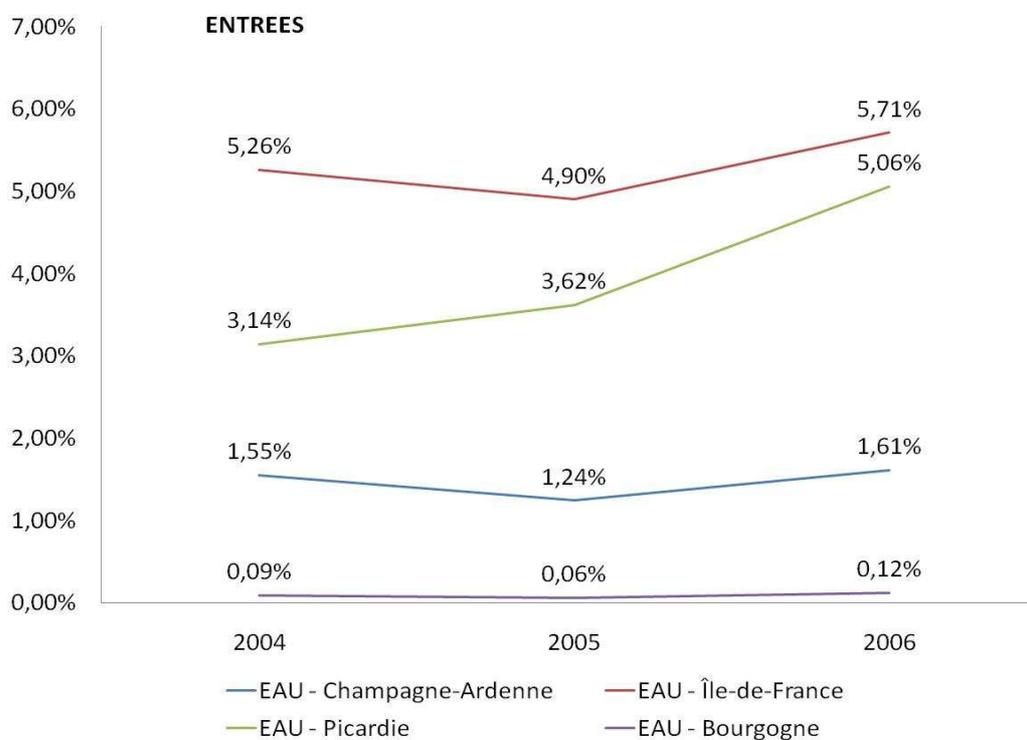
Commentaire :

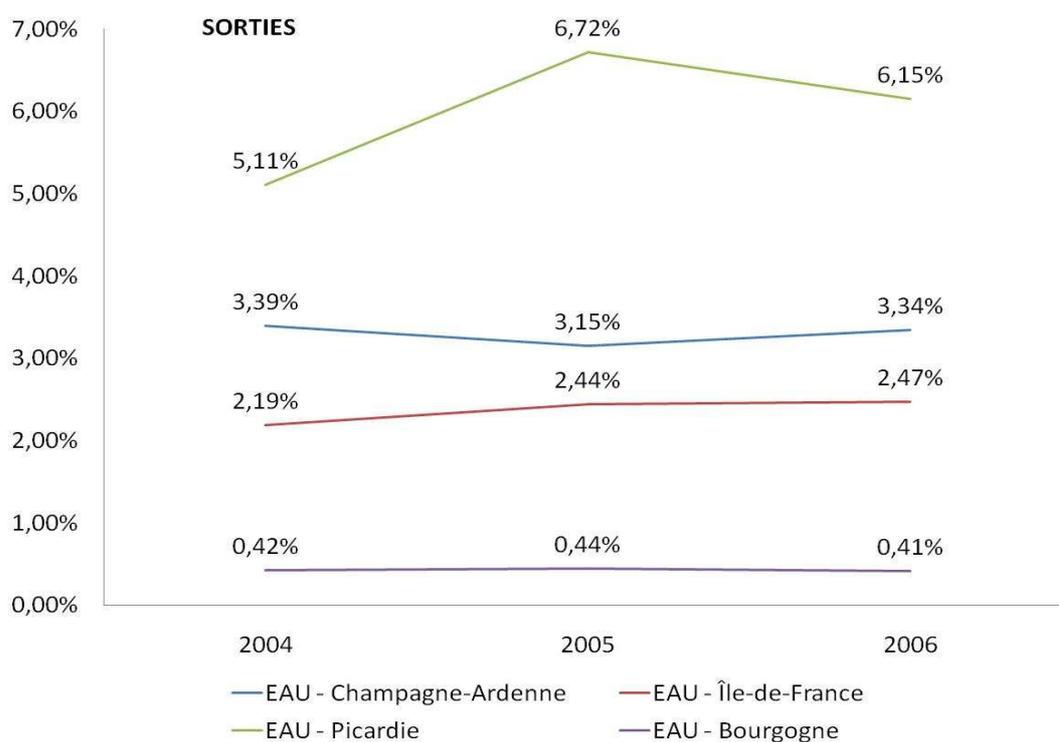
On remarque que la part de la Champagne-Ardenne dans le transport ferroviaire est relativement faible :





En revanche, la part de la Champagne-Ardenne dans le transport fluvial est plus importante, notamment pour les exportations :





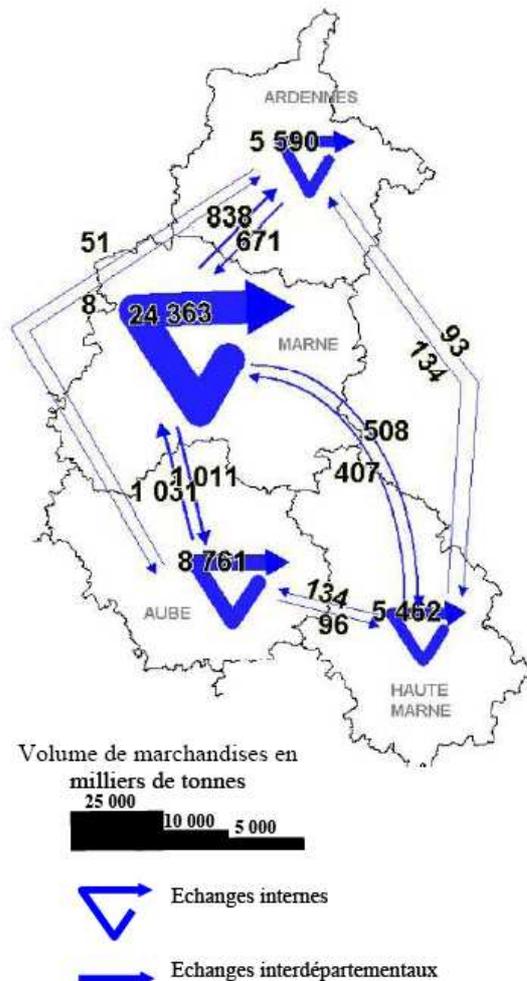
Répartition des flux internes à la Champagne-Ardenne

Comme dans la plupart des régions françaises, les échanges locaux dominent. Ils sont néanmoins plus faibles qu'ailleurs et intéressent pour l'essentiel une économie fonctionnelle, majoritairement en compte propre (BTP, agriculture, commerce de proximité) peu sujette aux fluctuations.

Flux marchandises (tous modes de transport)	Millions de tonnes	%	Croissance 1994→2004
Trafic interne à la région	50,25	50%	+ 35%
Trafic d'échange (national)	40,49	40%	+ 39%
Trafic d'échange (international)	10,26	10%	+ 10%
TOTAL	101	100%	33%

SOURCE : ORT - 2006

Répartition des flux internes aux départements de Champagne-Ardenne

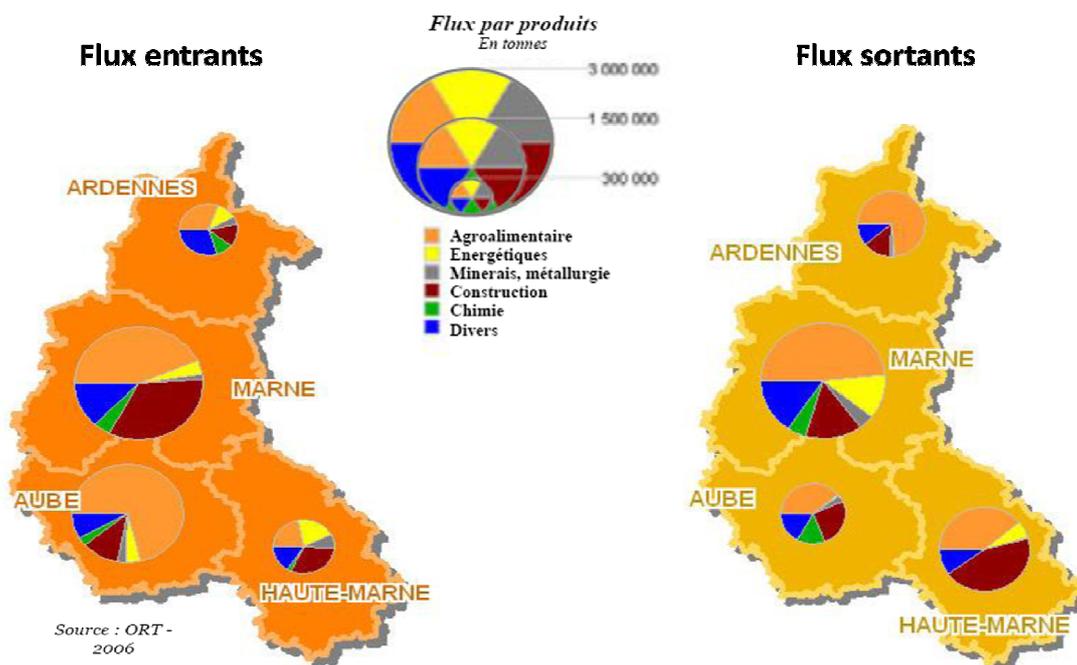


SOURCE : ORT - 2005

Commentaire :

Sur cette carte effectuée par l'Observatoire Régional des Transports en 2005, on note la faiblesse des liens entre les Ardennes, l'Aube et la Haute-Marne. Il semble que ces départements s'inscrivent davantage dans une logistique de flux Est-Ouest que Nord-Sud, ce qui correspond d'ailleurs aux logiques des réseaux de transport.

Flux d'échanges nationaux par type de marchandise et mode de transport



SOURCE : ORT - 2006

Commentaire :

On observe que l'agroalimentaire représente une part très importante des flux entrants, et surtout sortants, ce qui est conforme à la dominante agricole, agroindustrielle et agroalimentaire de la région.

En hausse constante depuis 2002, les échanges entre la Champagne-Ardenne et les autres régions de France représentent en 2006 près de 39 millions de tonnes (dont 51% en export et 49% en import).

C'est l'Aube qui a l'activité affichant la plus forte hausse avec +21,79% entre 2005 et 2006 suivie de la Marne avec +6,30%.

Les départements de la Haute-Marne et des Ardennes perdent quant à eux du terrain par rapport à 2005 (-10,12% et -3,61%) mais les flux de ces deux départements sont moindres ce qui explique la hausse globale.

La route est moins dominante que pour les flux intrarégionaux mais elle reste tout de même très présente avec 94% des flux contre 87% en 2005. La part de la voie d'eau est toujours aussi minime avec 0,2% des flux.

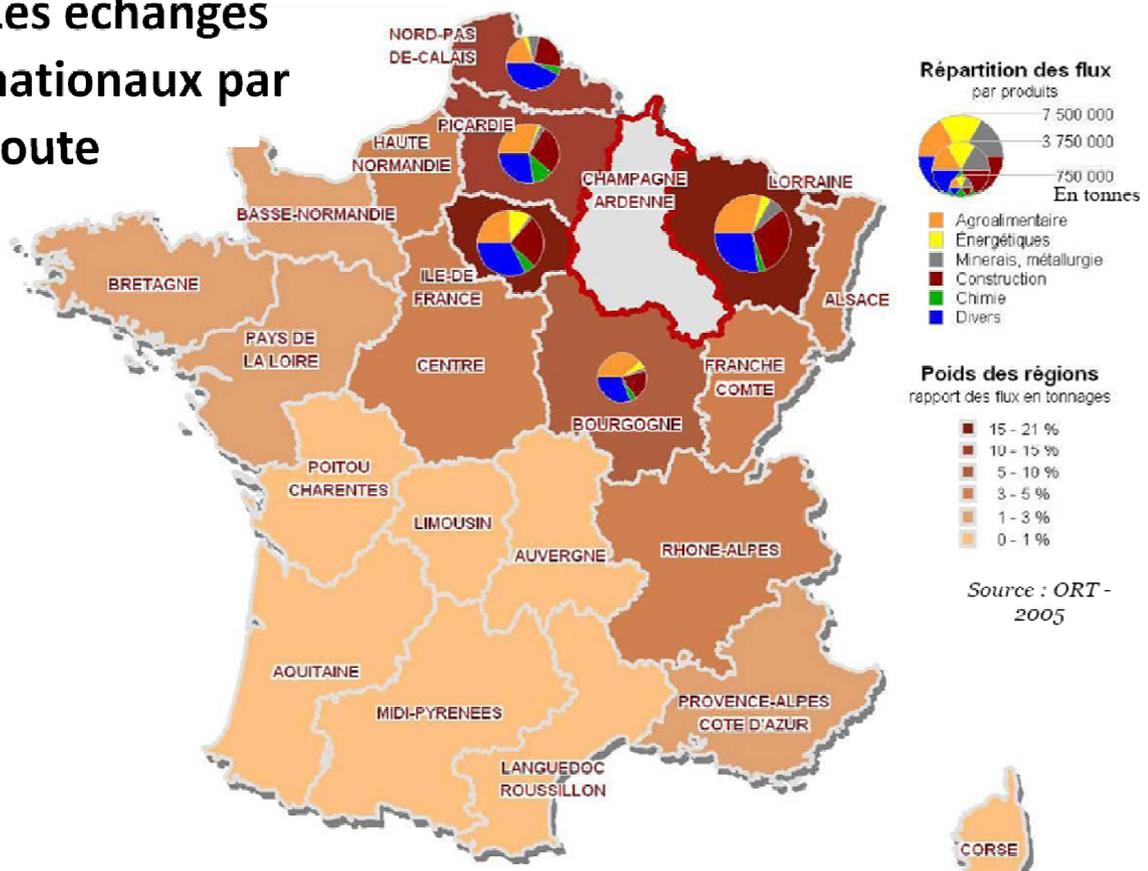
Plus de 70% des flux se concentrent comme en 2005 sur les cinq régions limitrophes : en 2006, la Lorraine détrône l'Île-de-France et devient le premier partenaire de la Champagne-Ardenne (en terme de tonnages échangés) :

► Lorraine (21,44%) ; Île-de-France (18,93%) ; Picardie (11,28%) ; Nord Pas-de-Calais (10,27%) ; Bourgogne (9,36%) (Source : ORT Champagne-Ardenne)

La typologie des marchandises échangées est principalement dispersée en quatre domaines : les produits agricoles, les produits alimentaires, les matériaux de constructions et les produits manufacturés, véhicules, machines et divers.

Les échanges nationaux par la route :

Les échanges nationaux par route



SOURCE : ORT 2005

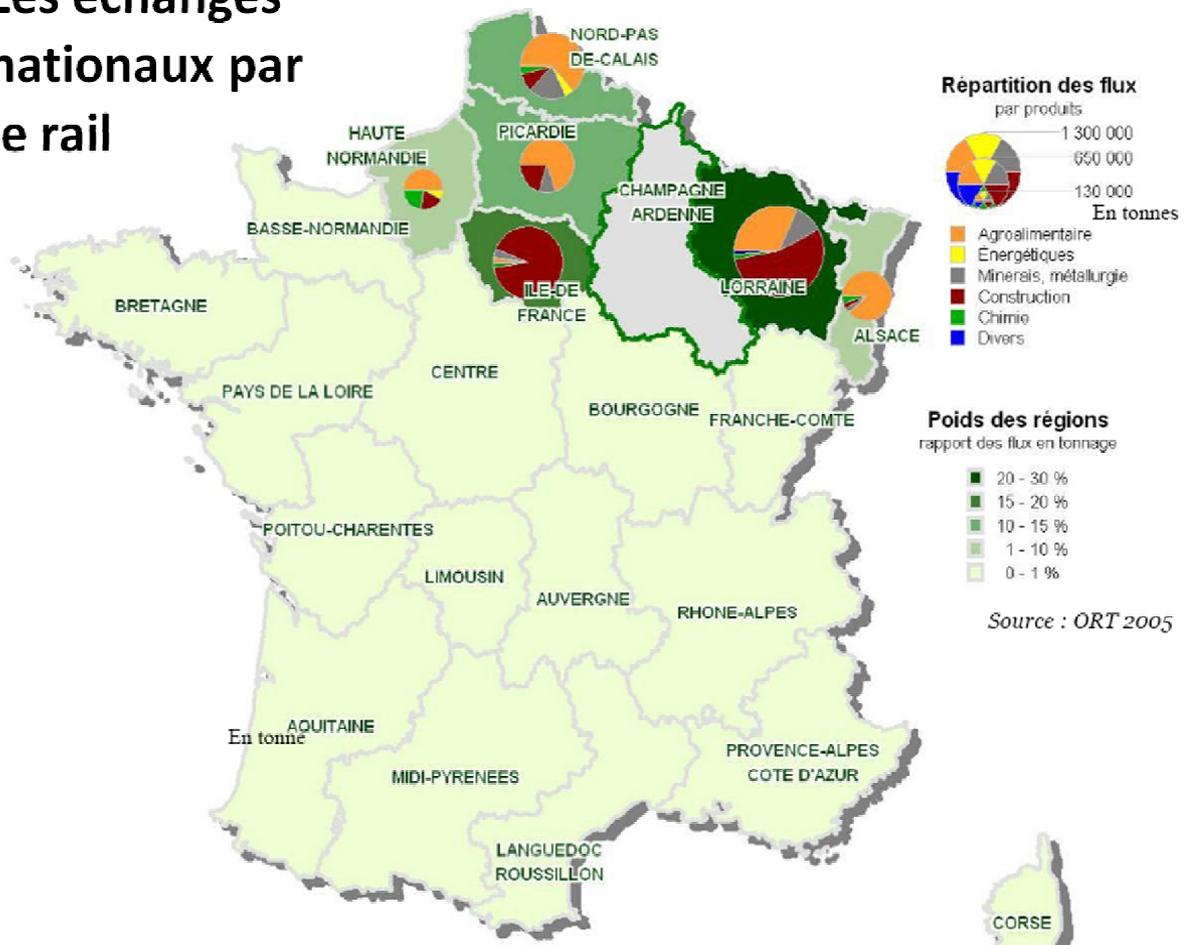
Commentaire :

Le transport par route au niveau national concerne majoritairement les distances courtes, c'est-à-dire les régions limitrophes de la Champagne-Ardenne : Picardie, Île-de-France, Lorraine, Bourgogne.

D'autre part, on remarque un point essentiel qui fait la force du transport routier, c'est qu'il couvre tous les types de marchandises.

Les échanges nationaux par le rail :

Les échanges nationaux par le rail



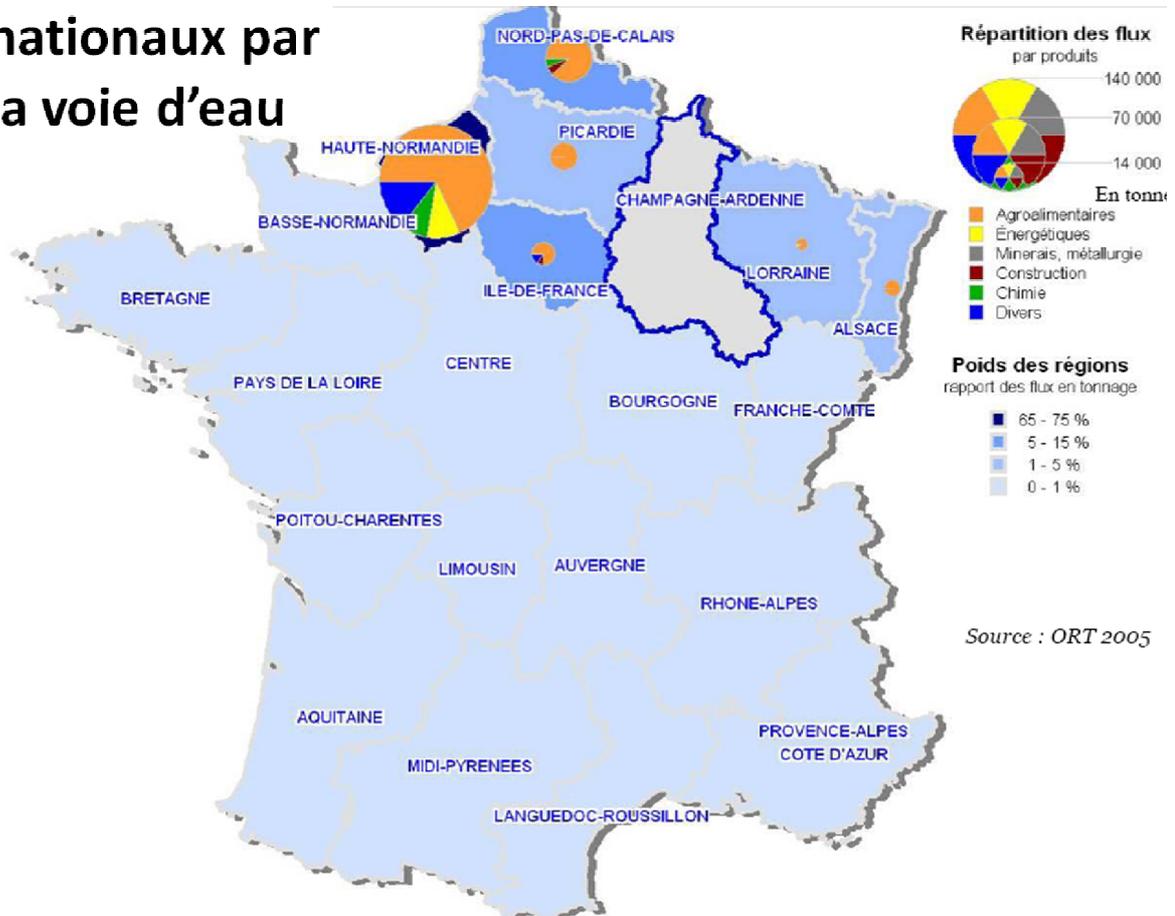
SOURCE : ORT 2005

Commentaire :

Le transport ferroviaire concerne essentiellement toutes les régions du grand Nord Est français. L'agroalimentaire est le principal flux de marchandises sauf pour les échanges avec la région parisienne où les matériaux de construction sont très largement prépondérants. Les échanges de matériaux de construction sont également très importants avec la Lorraine.

Les échanges nationaux par voie d'eau :

Les échanges nationaux par la voie d'eau



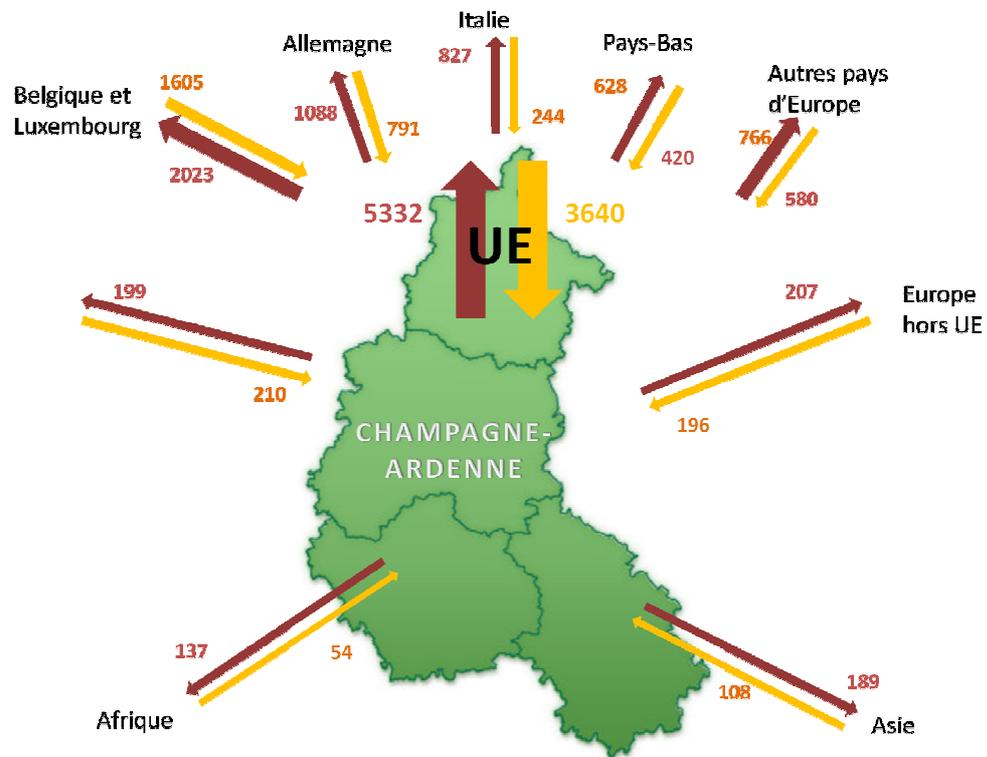
SOURCE : ORT – 2005

Commentaire :

La voie d'eau est également beaucoup utilisée pour le transport des produits agroindustriels et agroalimentaires, qui sont expédiés vers le grand export par le port du Havre et par le port céréalier de Rouen.

Une très grande majorité des flux de marchandises céréalières s'effectue au départ des ports de Givet (Champagne Céréales notamment) et de Nogent-sur-Seine (Groupe SOUFFLET notamment).

Les échanges internationaux



Unité : en milliers de tonnes
Année de M^àJ : 2004

UNION ÉCONOMIQUE DE BELGIQUE ET DU LUXEMBOURG (UEBL)

 **Importations**
 **Exportations**

SOURCE : UEBL (UNION ÉCONOMIQUE DE LA BELGIQUE ET DU LUXEMBOURG)

Commentaire :

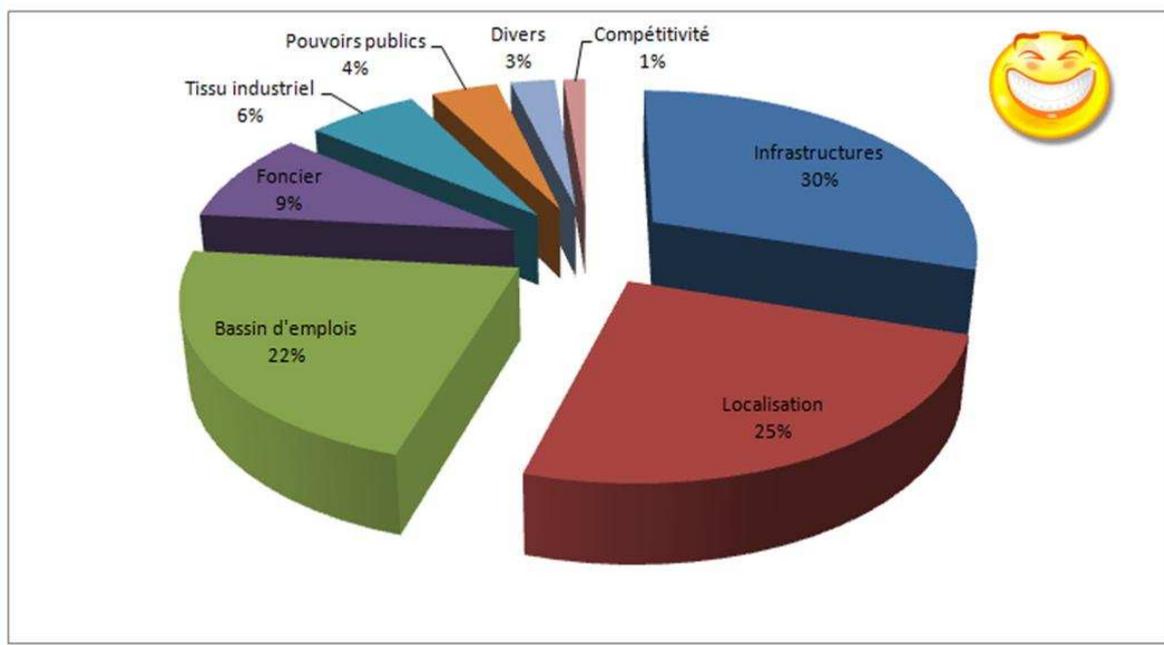
Les flux d'échanges internationaux sont importants pour une région qui n'est pas équipée de port maritime. La raison essentielle tient à la présence d'une agriculture forte mais également dans le maintien d'activités de transformation dans la métallurgie.

Il est à noter que ces deux activités génèrent des flux très importants mais ce sont par ailleurs des produits très pondéreux.

4.4. Principales forces

Pour identifier les forces du territoire champardennais au plan logistique telles qu'elles sont ressenties par les entreprises de la région, le cabinet CPV a demandé à l'ensemble des entreprises interviewées de citer 3 forces sans l'aide d'aucune liste préétablie.

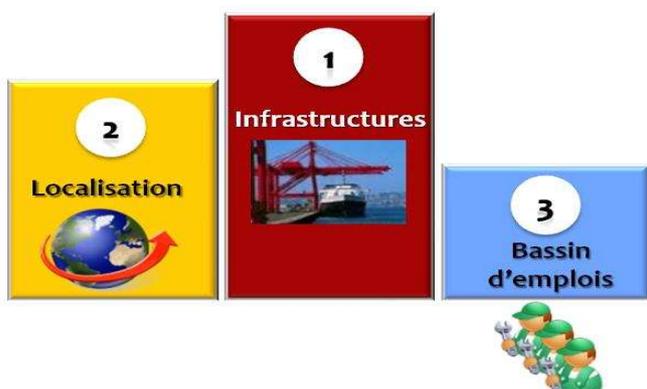
■ Selon les entreprises consultées :



Commentaire :

Il ressort que les infrastructures (transport et plates-formes) arrivent en première position, suivies par la localisation géographique et le bassin d'emplois.

■ TOP 3 des forces

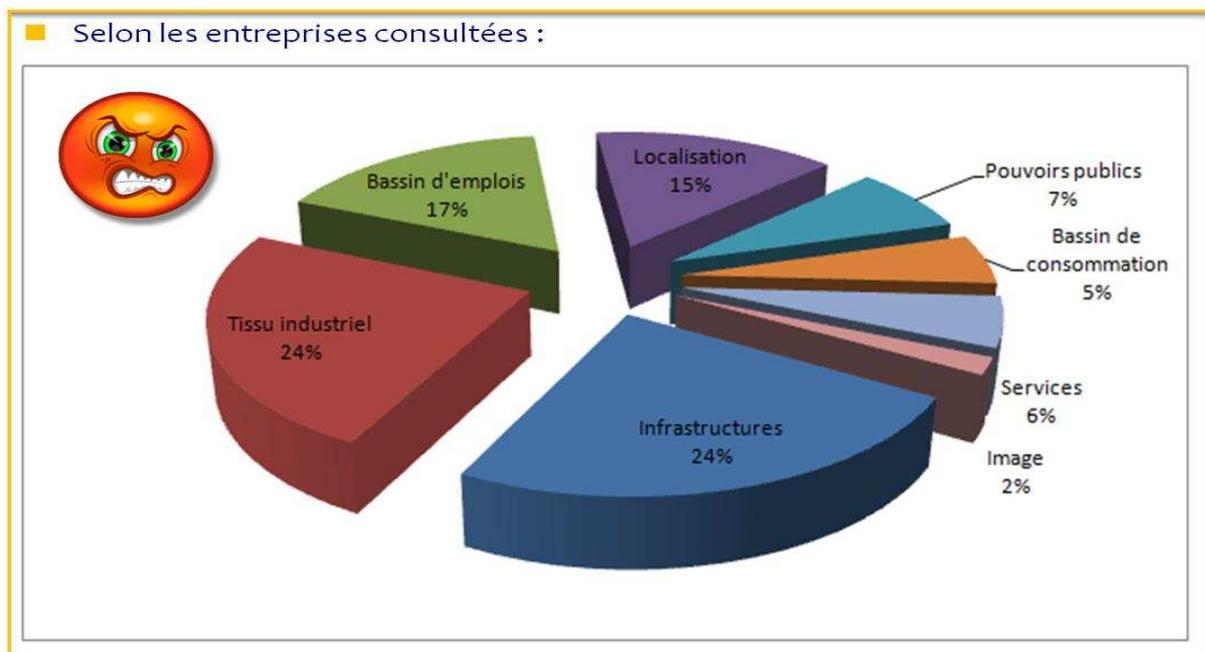


■ Commentaires

- ❖ Les infrastructures et la localisation par rapport à l'Europe de l'ouest sont vraiment les deux grands atouts de la région.
- ❖ La main d'œuvre est une force pour le bassin de Reims et de Troyes. C'est moins le cas pour d'autres localisations comme Paris-Vatry, Nogent-sur-Seine ou la Haute-Marne.
- ❖ D'une manière générale, le personnel non qualifié ou faiblement qualifié est perçu comme disponible et compétitif en terme de coûts salariaux.
- ❖ Le personnel d'encadrement est toutefois difficile à trouver sur place, et problématique à attirer et à conserver.

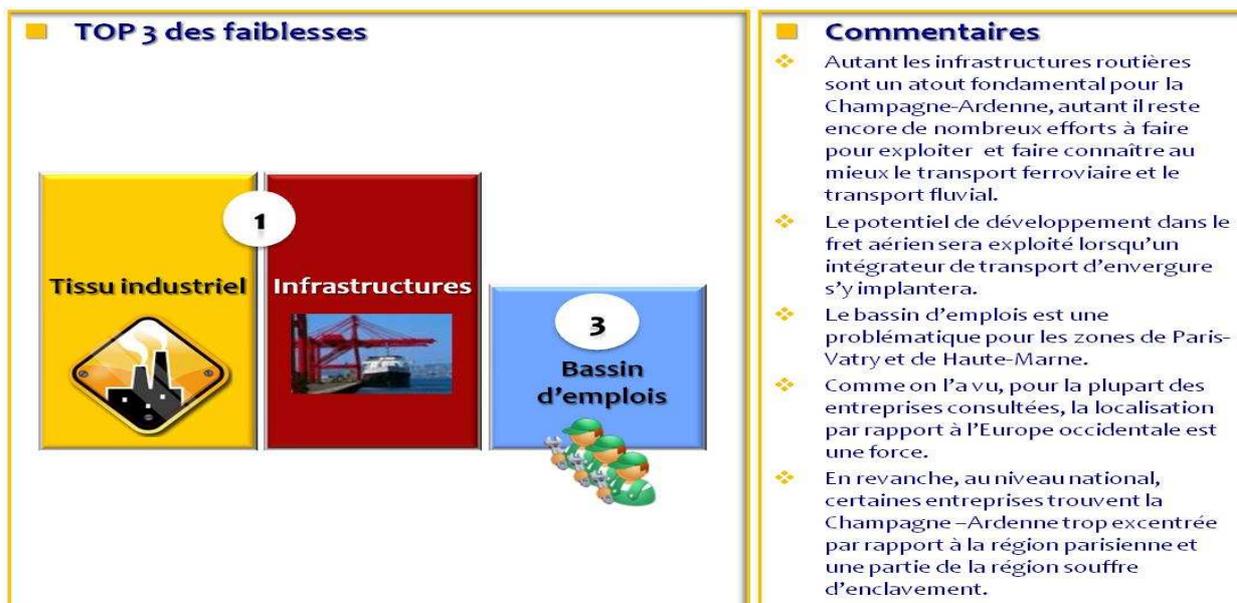
4.5. Principales faiblesses

Le cabinet CPV a utilisé le même procédé pour identifier les faiblesses perçues par les entreprises interviewées.

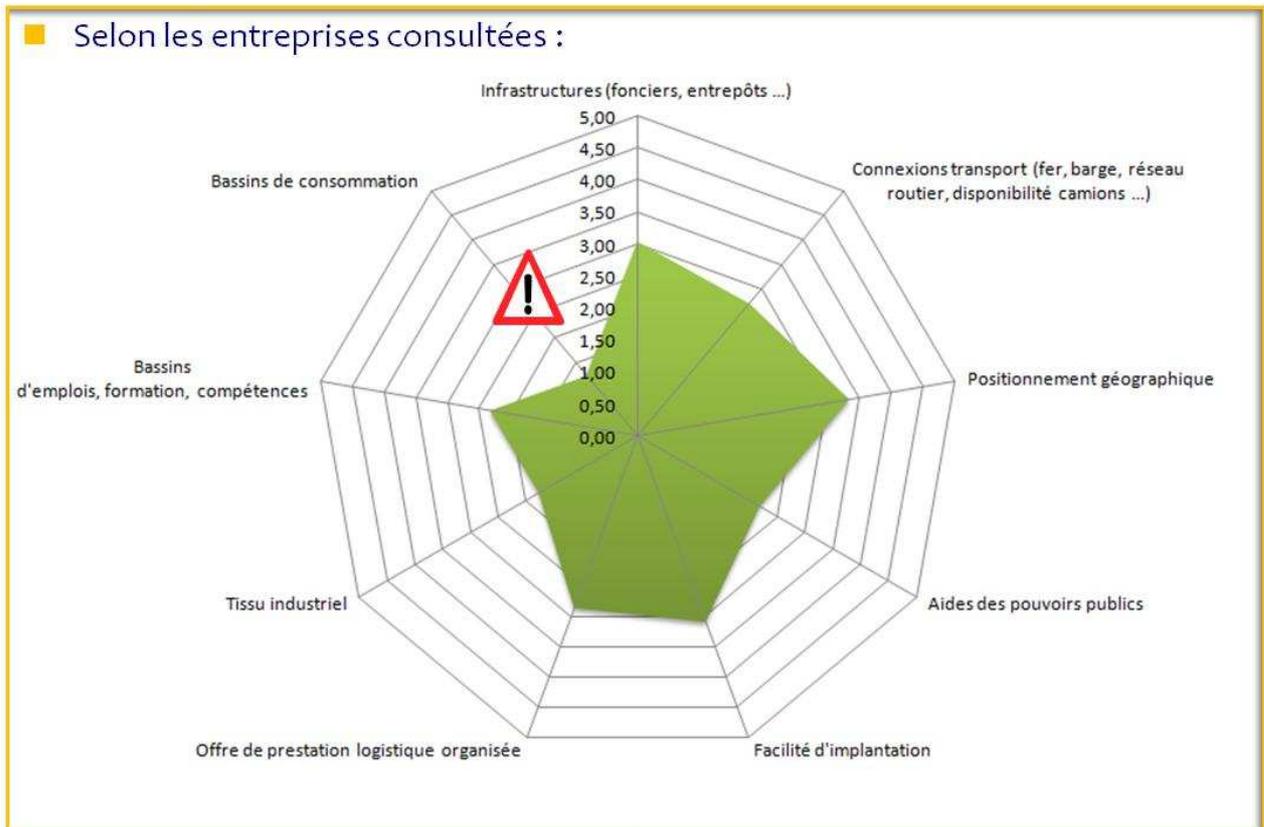


Commentaire :

Il ressort que les infrastructures sont également les plus citées par les entreprises interrogées, ce qui témoigne d'une certaine disparité de perception concernant l'état des infrastructures. Il s'agit également de problématiques locales comme par exemple les infrastructures d'accueil chauffeurs routiers à Vatry ou encore le gabarit fluvial d'accès au port de Nogent-sur-Seine.



4.6. Diagnostic infrastructures existantes



Commentaire :

D'une manière générale, les entreprises interrogées jugent de manière satisfaisante le positionnement géographique, la qualité des infrastructures et la facilité d'implantation en Champagne-Ardenne.

Les connexions transport sont relativement bien notées avec des connexions routières et autoroutières presque unanimement appréciées

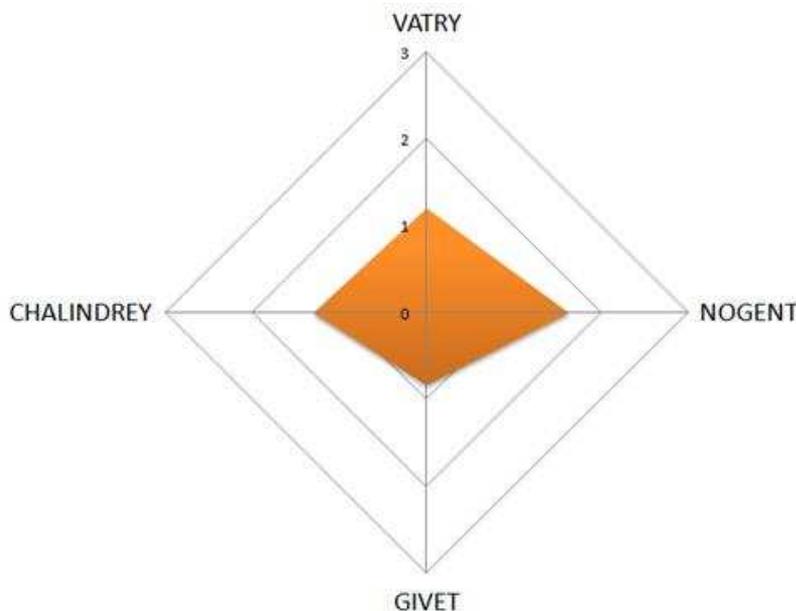
Concernant le bassin d'emploi, il existe des disparités entre les agglomérations de Reims, Troyes ou Châlons-en-Champagne où la qualité et la disponibilité de la main d'œuvre est un atout important, et les régions de Nogent-sur-Seine, Givet et Chalindrey où certaines entreprises estiment le marché de l'emploi relativement tendu et déplorent parfois un manque de qualification dans les métiers de la logistique.

Le site de Vatry ne dispose pas d'un bassin d'emplois à proximité immédiate et la plupart des personnes employées à Vatry habitent à Châlons-en-Champagne ou Reims.

L'offre de prestation logistique organisée (transporteurs et logisticiens) est un atout pour la plupart des entreprises même si certaines, localisées dans des régions plus enclavées, en Haute-Marne notamment, déplorent des difficultés à disposer d'une qualité de service satisfaisante avec certains transporteurs nationaux.

4.7. Diagnostic des plates-formes

Réponse à la question : Pensez-vous que la présence de l'infrastructure X est un atout pour votre développement dans le futur ?



Commentaire :

D'une manière générale, les chargeurs et les prestataires implantés en Champagne-Ardenne utilisent peu et connaissent mal les plates-formes multimodales mises à disposition

Nogent tire un peu mieux son épingle du jeu en ayant réussi à faire de son port un outil commercial pour attirer de nouveaux chargeurs. C'est ce que fait également Chalindrey et certains chargeurs et opérateurs de Haute-Marne qui s'y intéressent sérieusement.

Paris-Vatry est dans une situation délicate car c'est une zone qui a suscité de fortes attentes qui n'ont pas toutes été réalisées, ce qui crée donc de la déception et de la frustration. Toutefois, un certain nombre de chargeurs et opérateurs, même assez éloignés géographiquement, continue de penser que son potentiel de développement est important (à condition toutefois qu'il développe son offre ferroviaire).

Givet est sans doute la plate-forme qui apparaît comme la moins connue en dehors de sa zone d'influence immédiate (importants chargeurs comme Champagne céréales ou CDF). Elle a pourtant une carte à jouer dans l'hinterland d'Anvers.

4.8. Ce qu'il faut retenir

On peut distinguer trois types d'entreprises implantées en Champagne-Ardenne qui exercent des activités logistiques.

- Les entreprises localisées en Champagne-Ardenne par rapport à leur flux d'approvisionnement ou leur moyen de production.
- Les entreprises localisées en Champagne-Ardenne par rapport à leur zone de chalandise.
- Les entreprises qui raisonnent en terme de hub de marchandises par rapport à l'amont (approvisionnement) et l'aval (distribution).

Les objectifs et les priorités de ces trois typologies diffèrent grandement.

Les entreprises localisées en Champagne-Ardenne par rapport à leur flux d'approvisionnement ou leur moyen de production

La Champagne-Ardenne a su développer une **production ou industrie locale pérenne** comme les caves de Champagne, l'industrie agroalimentaire tout en **réussissant à faire implanter** des usines comme LUCART ou MC CAIN.

Il apparaît toutefois que le potentiel de développement logistique de la région ne se trouve pas dans cette catégorie d'implantations.

Pourquoi ?

- Industries actuelles matures (Champagne, agroalimentaire).
- Risques de délocalisations sur l'industrie manufacturière (propres à la France, pas à la Champagne-Ardenne).
- Faibles nouvelles implantations d'usines en Europe occidentale (notamment en France).
- Investissements extrêmement lourds.

Toutefois, il ne faut pas négliger les nouvelles implantations industrielles car elles ont un effet vertueux sur le dynamisme logistique d'une région :

- Qualification du bassin d'emplois.
- Augmentation des volumes sortants du territoire → Transports attirés par la région.
- Constitution d'une logistique captive, indépendante de critères purement coûts.

Les entreprises localisées en Champagne-Ardenne par rapport à leur zone de chalandise

La Champagne-Ardenne a également réussi à **développer une logistique basée sur l'aval** des flux de marchandises avec essentiellement des acteurs de la grande distribution ou de la distribution spécialisée.

Il apparaît toutefois que le réservoir de développement logistique de la région ne se trouve pas dans cette catégorie d'implantations.

Pourquoi ?

- Les principaux acteurs y sont déjà représentés : LECLERC, CORA, CARREFOUR
- Les zones de chalandises de ces plates-formes dépassent largement la Champagne-Ardenne et le barycentre économique peut évoluer.
- La logistique de la grande distribution est une logistique de proximité qui doit être proche des bassins de consommation pour limiter les coûts de livraison : la position excentrée de la région par rapport aux bassins de consommation serait sensible à une augmentation significative du coût du gazole.

Toutefois, des leviers de développement sont possibles :

- Distribution spécialisée ou logistique non-alimentaire avec sourcing en Asie.
- Implantation à Givet avec livraison par voie fluviale en provenance d'Anvers.
- Implantation à Nogent avec livraison par voie fluviale en provenance du Havre.

Les entreprises qui raisonnent en terme de hub de marchandises par rapport à l'amont (approvisionnement) et l'aval (distribution).

Il existe aujourd'hui un certain nombre de hubs européens en Champagne-Ardenne

L'un des objectifs principaux d'un hub pour un industriel est de massifier les approvisionnements et les livraisons au niveau européen.

A ce titre, la Champagne-Ardenne dispose d'infrastructures permettant de réduire les coûts d'acheminement et de livraison des marchandises : voie d'eau, fer etc.

Par ailleurs, sa position centrale en Europe du nord et ses bonnes connexions autoroutières en font une candidate de choix pour les industriels livrant sur le Benelux, l'Allemagne ou l'Europe de l'est.

Enfin, le bassin d'emplois et le foncier (disponibilité et prix) sont des critères extrêmement importants au moment du choix.

5. DISPOSITIF LOGISTIQUE EN CHAMPAGNE-ARDENNE

5.1. Le mode ferroviaire

5.1.1. Généralités sur le mode de transport ferroviaire

Quelques chiffres nationaux

En 2007, l'utilisation du transport ferroviaire a fortement crû en tonnes.kilomètres (+4,1%), augmentation du même ordre que la croissance observée au global sur les transports terrestres de marchandises.

Le transport intérieur ferroviaire de marchandises

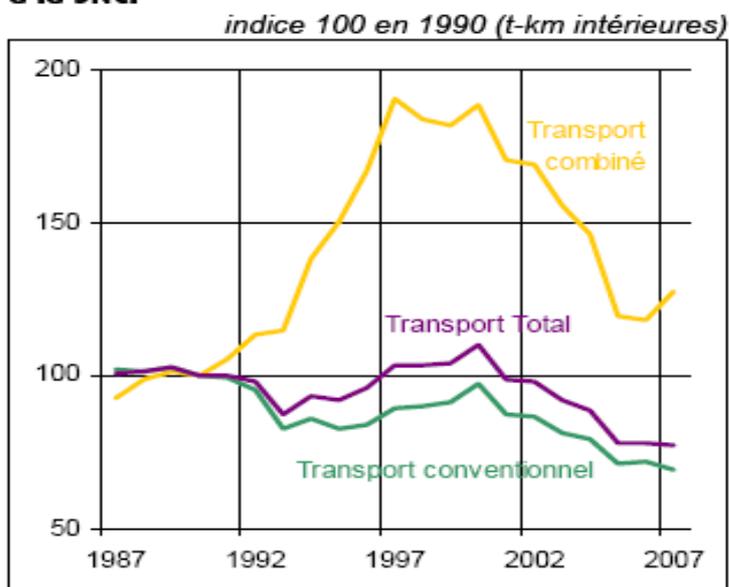
niveaux en Gt-km, évolutions en %

	2000	2006	2007	2007/ 2006	TCAM 2006/ 2000
Ferroviaire (*)	57,7	40,9	42,6	4,1	-5,6
dont SNCF	57,7	40,7	40,6	-0,1	-5,7
national	29,9	22,6	22,7	0,6	-4,6
international	18,5	13,2	13,2	-0,1	-5,5
transit	9,3	4,9	4,8	-3,2	-10,1

SOURCE : SNCF (POUR 2007, ESTIMATION MEEDDAT/SESP A PARTIE DES DONNEES PROVISOIRES DES NOUVEAUX OPERATEURS FERROVIAIRES)

En Champagne-Ardenne, l'année 2007 se termine pratiquement au même niveau que 2006 avec un léger recul au total de 56.000 tonnes soit -1,1%. Les expéditions baissent de 4,5%, dues notamment à une récolte 2007 très moyenne (-14% en juillet), au conflit social de mai (-30%), et à l'impact de la concurrence du transport routier. A contrario, les arrivages augmentent de 8% avec une bonne tenue des flux sidérurgiques.

Évolution du trafic combiné et conventionnel à la SNCF



Source : SNCF

Le transport ferroviaire conventionnel réalisé par la SNCF, fortement soumis à l'activité de ses principaux clients, est en baisse de 2,4% en 2007, qui s'explique notamment par une diminution des transports de produits agricoles et de produits alimentaires.

A l'inverse, dans la suite du redressement observé en 2006, le transport combiné a connu une forte augmentation en 2007 (8,3% en tonnes.kilomètres pour le seul opérateur SNCF).

Le transport combiné a bénéficié d'ouvertures de lignes en 2007 comme Fos-Vénissieux ou Perpignan-Rotterdam.

Ces liaisons se développent au départ ou à l'arrivée des principaux ports et/ou sur de longues distances.

Le transport ferroviaire se positionne donc sur les hinterlands maritimes des grands ports européens, à l'instar du transport fluvial.

Diagnostic et Tendance

Avec l'augmentation probable du prix du carburant, l'impact du transport routier sur l'environnement et la pénurie des chauffeurs routiers, le ferroviaire se positionne comme un mode de transport alternatif privilégié.

Toutefois, en Champagne-Ardenne comme sur l'ensemble du territoire national, ce moyen de transport est aujourd'hui très peu développé et n'offre pas une qualité de service satisfaisante pour les chargeurs.

En Champagne-Ardenne, de nombreux sites logistiques disposent d'un embranchement fer et sont connectés à une voie ferrée pouvant les desservir, comme sur le site de l'aéroport de Paris-Vatry et, bientôt, sur le parc logistique de l'Aube. Mais très peu d'entreprises l'utilisent, et celles qui l'utilisaient, ne serait-ce que de façon marginale, ne

l'utilisent plus suite à des problèmes de qualité de service ou de changement de politique de la SNCF sur les wagons isolés.

Plusieurs raisons justifient cette désaffection :

- La première concerne la qualité de service dispensée par le fret ferroviaire : la plupart des chargeurs jugent toujours aussi médiocre, voire dégradée, la qualité des prestations. La régularité des trains de fret est loin d'être satisfaisante pour les chargeurs (ou leurs clients), qui cherchent à atteindre des niveaux de service, en terme de qualité et de délai approchant les 100%.
- De plus, le mode ferroviaire n'offre pas la même souplesse, ni la même réactivité que le transport routier. Ce dernier mode est par ailleurs animé par une concurrence exacerbée entre les acteurs qui permet aux chargeurs d'exercer une pression sur les prix.
- Enfin, l'utilisation du mode ferroviaire implique des volumes importants transportés, en particulier depuis l'abandon du wagon isolé sur certaines lignes.

Les entreprises possédant de nombreux sites de production et de nombreux sites d'éclatement des marchandises peuvent difficilement utiliser ce mode de transport en l'état car leurs volumes sont insuffisants. D'autre part, la tendance générale en logistique est de réduire les stocks, réduction qui passe nécessairement par une augmentation des fréquences de livraisons, donc une réduction sensible des volumes par livraison.

Une des possibilités pour l'entreprise, nous le verrons plus tard, est de se trouver à proximité d'un hub ferroviaire avec des lignes ferroviaires de trains complets fréquentes. La plate-forme de Chalindrey est basée sur ce principe : elle se positionne sur un axe fortement générateur de trafic (Anvers – Lyon dans un premier temps) et les chargeurs à proximité de la plate-forme peuvent y placer leur flux même s'ils sont faibles par rapport à la capacité d'un train complet.

Une autre possibilité est une mutualisation des volumes des chargeurs par filière ou par lieu géographique afin d'augmenter la taille critique leur permettant d'utiliser convenablement le mode ferroviaire.

De plus, il est incontestable que les pressions environnementales, économiques et politiques actuelles et futures changeront considérablement la donne et tendront à favoriser le développement de modes de transports alternatifs comme le ferroviaire.

5.1.2. Infrastructures ferroviaires en Champagne-Ardenne

D'une manière générale, la région Champagne-Ardenne est relativement bien dotée en matière d'infrastructures ferroviaires.

La région est traversée par plusieurs grands axes :

- Tout d'abord, trois lignes transversales avec l'artère Nord-est Lille / Metz via Charleville-Mézières (corridor Glasgow / Sopron), puis la rocade est qui relie les ports de la Manche (Le Havre) au sud de la France via Reims / Châlons-en-

Champagne / Saint-Dizier / Chaumont / Langres et la rocade Est Toul / Dijon via Culmont-Chalindrey.

- Ensuite, trois radiales avec la double desserte Paris / Nancy / Strasbourg avec la ligne classique et la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Est Européenne, la ligne Paris / Bâle via Troyes, Chaumont et Culmont-Chalindrey et enfin l'axe Bézannes / Reims / Charleville-Mézières.

Au niveau des capacités, le réseau ferroviaire champardennais ne souffre d'aucun problème, il est même assez largement sur-capacitaire.

3 lignes principales concentrent les flux de marchandises avec plus de 50 trains complets par jour :

- Ligne Lille – Metz : Liart / Charleville-Mézières / Sedan
- Axe Vallée de la Marne : Châlons-en-Champagne / Vitry-le-François
- Ligne Nancy – Lyon : Merrey / Culmont-Chalindrey

D'après les données transmises par RFF, de fortes baisses d'activités se sont produites entre 2000 et 2007 sur les lignes électrifiées de transit (de -30 à -45%), particulièrement sur les axes Tergnier / Laon / Reims / Châlons-en-Champagne / Saint-Dizier / Culmont-Chalindrey ou encore entre Lille et Metz via Charleville-Mézières et Sedan.

Sur les itinéraires non électrifiés, le trafic fret a quasiment disparu, notamment sur l'axe Paris / Troyes / Culmont-Chalindrey.

La part modale du fer dans la région Champagne-Ardenne pour l'ensemble des flux de marchandises (quelle que soit leur nature) reste relativement faible, avec 9,9% en 2006 contre 15,2% en 2001 (source CESR – 23 janvier 2009).

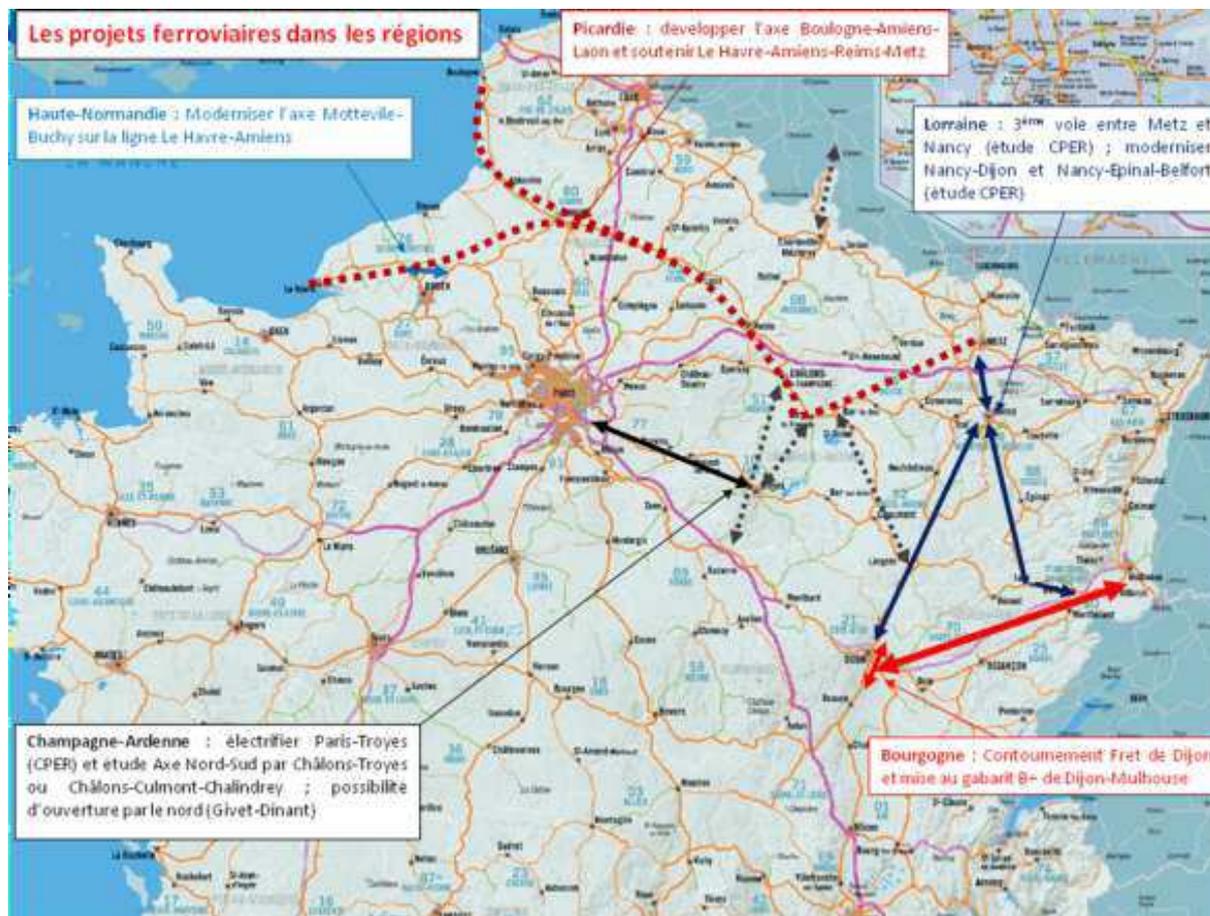
L'évolution est la même qu'au niveau national avec un transport routier très largement dominant avec plus de 90% de part modale (en tonnes).

L'objectif de 25% de transport alternatifs de marchandises d'ici 2022, énoncé lors du Grenelle, sera très difficile à atteindre.

5.1.3. Projets à venir

Contournement Fret ferroviaire de l'Île-de-France (Rocade Nord Est)

Ce dispositif est d'ores et déjà opérationnel mais un certain nombre d'aménagements vont en améliorer l'utilisation.



Cet itinéraire ferroviaire permet au port du Havre d'être relié à travers Amiens, Reims et Metz, aux pôles économiques de l'est de la France et du centre de l'Europe, sans passer par la région parisienne.

Il est à noter que le Havre est le deuxième port français et le cinquième port nord européen avec près de 80 millions de tonnes traitées. C'est aussi le premier port français pour le commerce extérieur et le trafic de conteneurs avec 2,64 millions d'EVP (« équivalent vingt pieds »), soit plus de 60% des conteneurs manutentionnés dans les ports français. En 2007, le trafic du port du Havre a progressé de +6,6% en tonnage total, avec une croissance du trafic conteneurisé de +25,3%.

Aujourd'hui, la desserte ferroviaire des terminaux havrais est assurée par plusieurs tractionnaires : la SNCF et des opérateurs privés comme Veolia Cargo et sa filiale Socorail.

Le transport combiné rail/route peut être assuré par les opérateurs suivants : Naviland Cargo, Rail Link Europe et Novatrans.

En 2007, environ 100 000 EVP ont transité via ces opérateurs mais le fer représente moins de 10% de la desserte de l'hinterland du port du Havre, proportion relativement faible si on la compare aux taux de pénétration du fer de 20 à 40% sur les hinterlands des ports de Zeebrugge, Hambourg et Bremerhaven. Le potentiel de développement de la part du fer est donc important et la Champagne-Ardenne peut jouer un rôle non négligeable dans ce développement.

Concrètement, les travaux d'amélioration des infrastructures ferroviaires sur le port du Havre se poursuivent, et les travaux sur la ligne entre Motteville (76) et Montérolier/Buchy (76) sont achevés. Cette ligne constitue l'amorce d'une remise à niveau du contournement ferroviaire du nord de la région parisienne.

Les trains de marchandise disposent désormais d'une ligne entièrement électrifiée entre Le Havre et Metz, aux capacités accrues : 23 convois de fret absorbés chaque jour contre 3 ou 4 précédemment.

CAREX : Fret TGV

Les origines du projet CAREX remontent à 1999 lorsqu'un groupe d'entreprises implantées à Roissy pour la mise en œuvre de gares LGV (Lignes Grande Vitesse) Fret destinées à desservir les zones situées à moins de deux heures de l'aéroport par voie ferroviaire (rayon de 200 à 800 kilomètres). Ce groupe d'entreprises réunit notamment les grands intégrateurs de transport (FedEx, DHL, UPS), les spécialistes du transport aérien (Air France Cargo, Aéroport de Paris), les promoteurs immobiliers (ProLogis) et les institutions publiques (SNCF, RFF, DRE Île-de-France, conseils généraux et villes concernées).

L'activité fret Express et Cargo de l'aéroport de Roissy est en forte croissance mais les créneaux aériens de nuit en Europe se raréfient et un des leviers de développement du transport de marchandises express passe par l'émergence du réseau de lignes ferroviaires LGV.

L'association CAREX est créée le 8 février 2006, son objet est la « promotion pour la création d'un service de fret ferroviaire à grande vitesse connecté à Roissy et des équipements correspondants ».

Les études de faisabilité sont lancées dans la foulée et 7 sites CAREX sont identifiés pour la première phase : Roissy Carex Goussainville, Roissy Carex Tremblay en France, Lyon Carex, Liège Carex, Amsterdam carex, Cologne Carex et Londres Carex. L'objectif est d'étudier les infrastructures et les embranchements pour chaque site identifié Carex ainsi que les sillons les connectant les uns aux autres.

Le projet de ligne LGV de Lille vers Lyon en passant par Reims et Paris-Vatry pourrait tout particulièrement concerner la Champagne-Ardenne mais ce projet n'est pour le moment qu'évoqué et n'est pas repris dans les conclusions du Grenelle de l'environnement.

5.2. Le mode fluvial

5.2.1. Généralités sur le mode de transport fluvial

Quelques chiffres nationaux

Evolution du mode fluvial en 2007

	évolutions en %			
	2000	2006	2007	07/ 06
En millions de tonnes				
Ensemble	58,7	62,3	61,7	-0,9
Transport national	26,7	30,6	29,9	-2,1
Transport international	32,0	31,8	31,8	0,2
En millions de t-km				
Ensemble	7261	7950	7544	-5,1
Transport national	4141	4645	4378	-5,8
Transport international	3120	3305	3166	-4,2
Fluvio-maritime (Mt-km)	286	398	378	-5,0
Conteneurs (milliers d'EVP)	204	419	459	9,6

SOURCE : VNF

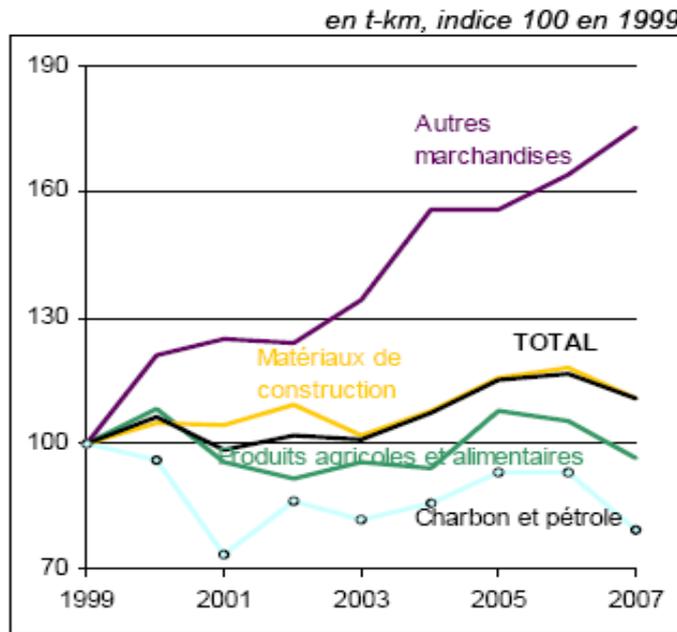
La baisse significative des tonnes.kilomètres en 2007 s'explique majoritairement par la diminution du transport des pondéreux en vrac. Les matières premières comme le charbon, le pétrole brut, les céréales ou le sel représentent à elles-seules une baisse de 0,5 milliard de tonnes.kilomètres, à comparer à une baisse totale pour le transport fluvial de 0,4 milliard.

A l'inverse, le transport de marchandises conteneurisées continue de croître fortement (+7,3% en tonnes.kilomètres, soit une croissance de 9,6% en EVP).

Cette croissance s'explique par les trafics de conteneurs au départ et à destination des deux ports maritimes français de conteneurs mais aussi par l'essor des ports du Nord de l'Europe.

Sur le bassin Seine-Oise, (+29,2% en EVP), le transport fluvial s'affirme sur l'hinterland maritime du port du Havre où il bénéficie de la mise en service de Port 2000 qui a permis une hausse de 25% des conteneurs maritimes traités. D'autre part, le transport fluvial est également de plus en plus perçu comme un mode de transport alternatif à la route pour acheminer des marchandises du havre vers la région parisienne.

Evolution des transports fluviaux pour les principales marchandises



SOURCE : VNF

Le développement du transport fluvial en Champagne-Ardenne est intimement lié au développement des flux maritimes transbordés sur les ports de la manche, particulièrement le port du Havre et le port d'Anvers.

Au-delà du développement intrinsèque des volumes traités sur ces ports, le transfert modal vers des modes de transports alternatifs comme le fluvial au sein de leur hinterland respectif est fondamental. En effet, les projections suivantes réalisées par le port du Havre en 2006 montrent une croissance prévisionnelle soutenue du mode fluvial au sein de l'hinterland du Havre.

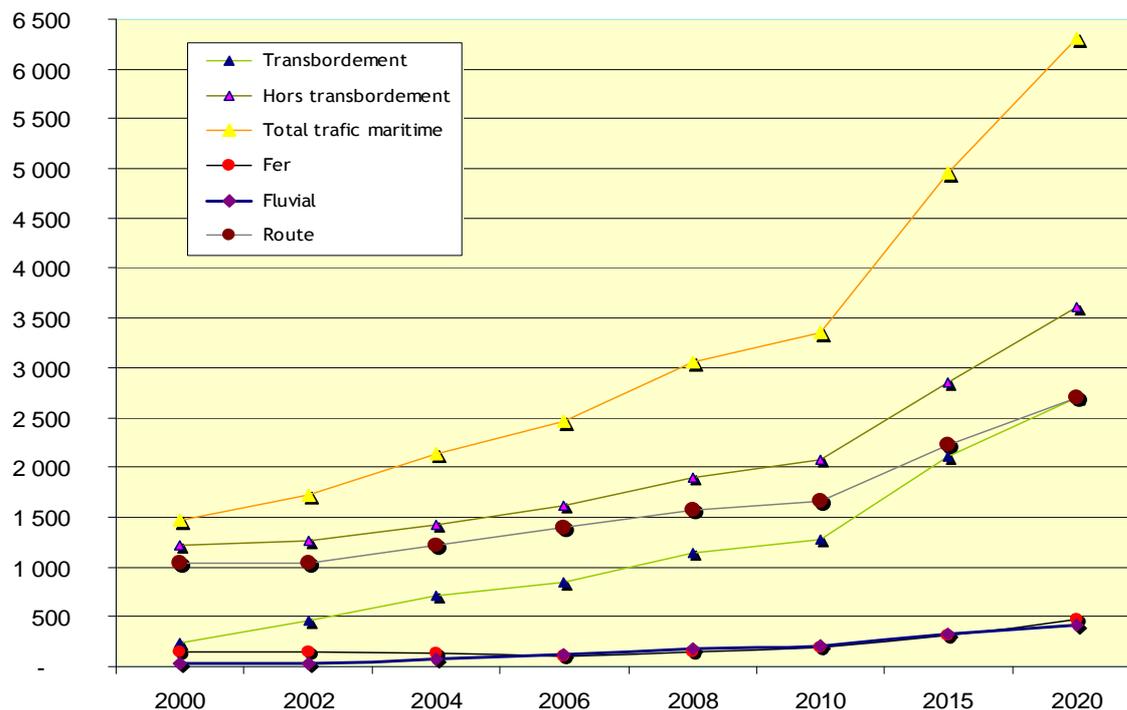
Evolution du trafic de conteneurs (en K EVP) sur le port du Havre

Ces données prennent en compte l'ensemble des conteneurs qui passent par le port du Havre :

- Total trafic Maritime : tous les EVP qui passent par le port
- Transbordement : les EVP en transit par le Havre
- Hors transbordement : les EVP qui sont déchargés puis acheminés vers le client
- Par le fer
- Par la route
- Par la voie d'eau

Au vu de ces données, nous remarquons qu'à partir de l'activité complète de « Port 2000 », les perspectives de trafic augmentent très significativement à la fois pour les connexions routières et pour les opérations de transbordement multimodales conférant ainsi au port du Havre une fonction déterminante de « Hub » logistique.

En K EVP



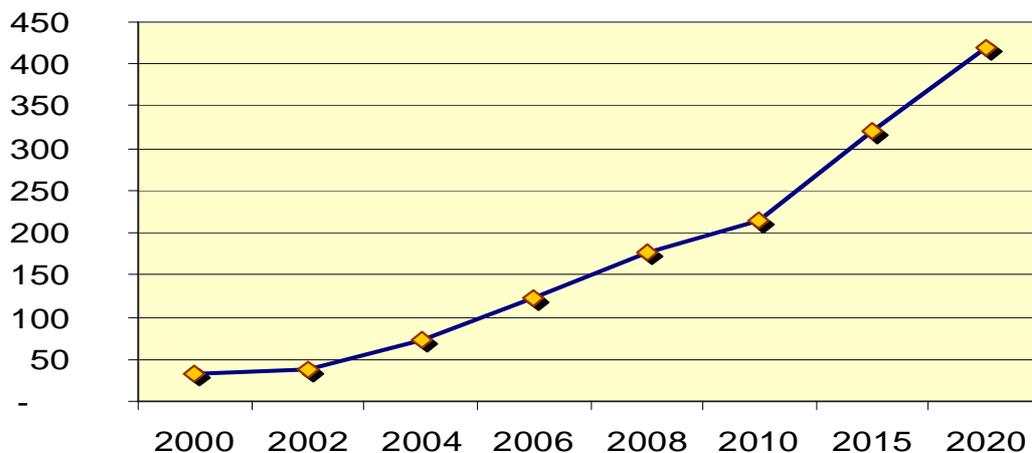
SOURCE : PORT AUTONOME DU HAVRE –OCTOBRE 2006

Sur le graphique suivant, le trafic fluvial est peu visible dans la masse, compte-tenu de l'échelle. En revanche, on remarque une forte accélération de l'activité avec l'ouverture complète de Port 2000.

Evolution du trafic de conteneurs (en K EVP) expédiés au départ du Havre par la voie d'eau.

En K EVP

Trafic Fluvial



SOURCE : PORT AUTONOME DU HAVRE –OCTOBRE 2006

Une forte croissance du trafic fluvial au départ du Havre est aussi liée à la réalisation d'une écluse grand gabarit entre le nouveau port à conteneurs de haute mer et le canal de la Seine. Le gouvernement est conscient des enjeux stratégiques des transports alternatifs à la route afin d'évacuer les conteneurs. Le transport par voie d'eau ne représente aujourd'hui que 5 à 6% au départ du Havre, premier port français à conteneurs, contre 30% à Anvers.

Cette infrastructure essentielle permettra d'intensifier le trafic fluvial au détriment de la route en diminuant les surcoûts actuels liés à la voie d'eau, rendant ainsi ce mode plus attractif.

5.2.2. Infrastructures fluviales en Champagne-Ardenne

La Champagne-Ardenne est irriguée par un réseau de 634 kilomètres de canaux, soit un peu moins du dixième du réseau national. Toutefois, du fait d'un gabarit majoritairement de type Freycinet, limité à 350 tonnes, les principales routes fluviales concentrant l'essentiel des flux de marchandises ne passent pas ce réseau.

Rappel sur les différents types de gabarits existants :

Capacité de cale	Longueur (mètres)	Largeur (mètres)	Enfoncement (mètres)	
Péniche dites de 38,5 m ou automoteur Freycinet				
250 à 350 tonnes	38,50	5,05	1,80 à 2,20	
				soit 10 à 14 
Automoteurs et petits convois type Canal du Nord				
750 tonnes	90,00	5,70	2,50 à 3,00	
				soit 30 
Automoteurs type Rhein-Herne-Kanal (RHK)				
1 350 tonnes	80,00	9,50	2,50 à 3,00	
				soit 54 
Automoteurs rhénans				
1 000 à 4 000 tonnes	95,00 à 135,00	11,40	2,50 à 3,00	
				soit 40 à 120 
Convoi moderne constitué d'un pousseur et de barges				
1 500 à 3 000 tonnes	jusqu'à 180,00	11,40	2,50 à 3,00	
				soit 60 à 120 

Max. 350 tonnes :
Majeure partie du réseau intérieur champardennais

Max. 1350 tonnes :
Réseau belge par lequel est connecté Givet

Max. 1000 tonnes :
Réseau Seine-amont limité à 1000 tonnes entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

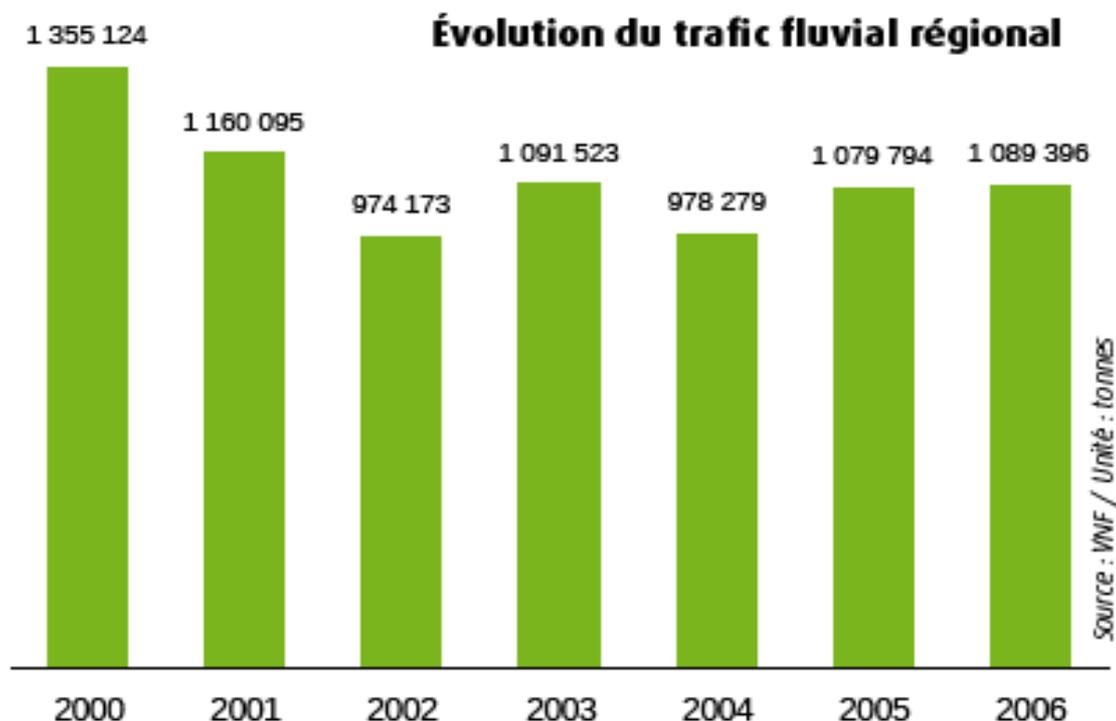
Max. 3000 tonnes ou grand gabarit :
Canal Seine-Nord Europe idéal pour hinterlands de ports

SOURCE : VNF, ADAPTE

Malgré un réseau de capacité restreinte, la région Champagne-Ardenne possède deux atouts pour une connexion fluviale : Givet dans les Ardennes et Nogent-sur-Seine dans l'Aube.

Givet et Nogent-sur-Seine se révèlent être des atouts essentiels pour certains chargeurs pour leurs exportations vers les marchés européens ou nationaux.

Quelques chiffres sur les ports et l'activité fluviale en Champagne-Ardenne



SOURCE : VNF / EN TONNES

Commentaire :

Suivant la tendance nationale, le trafic fluvial de Champagne-Ardenne est à la baisse. L'activité fluviale régionale diminue de 2,9 % en 2007. Ce recul est moins important qu'au niveau national où la baisse atteint 5,1%. 1,058 million de tonnes de marchandises a été chargé et déchargé dans les ports de Champagne-Ardenne en 2007 (contre 1,089 million de tonnes en 2006). Les déchargements représentent désormais 32% du trafic total en 2007. Cette part est en hausse continue depuis 2005 lorsqu'elle correspondait à un peu moins de 20%.

Cette baisse du trafic est essentiellement due aux troisième et quatrième trimestres de l'année, marqués par une campagne céréalière 2007 assez difficile. La récolte insuffisante, combinée à une flambée des prix des céréales, a pénalisé l'activité des marins.

Évolution du trafic des cinq plus grands ports régionaux

Ports	2005	2006	2007	07/06
(08) Givet	262 863	442 663	370 661	-19,4%
(10) Nogent-sur-Seine	325 377	305 712	340 641	+10,3%
(51) Châlons-en-Champagne	114 681	71 550	48 667	-47,0%
(51) Reims	156 594	111 348	152 309	+26,9%
(51) Vitry-le-François	42 164	48 898	51 878	+5,7%
Champagne-Ardenne	1 070 575	1 089 396	1 058 545	-2,9%

Source : VNF / Unité : tonnes

SOURCE : VNF / EN TONNES

Commentaire :

Les ports de Reims (152 309 tonnes) et de Nogent-sur-Seine (340 641 tonnes) affichent cette année des hausses respectives de +26,9% et de +10,3% tandis que le leader régional, Givet, est en repli (-19,4%) avec 370 661 tonnes chargées et déchargées. Ces trois ports représentent 81% du trafic régional.

Répartition chargement / Déchargement en 2006 (en tonnes)

Ports	Charg.	Décharg.	Total	Evol. 2006/05
Givet	313 568	129 095	442 663	92,83%
Nogent-sur-Seine	238 192	67 520	305 712	14,02%
Reims	43 525	67 823	111 348	34,39%
Châlons-en-Champagne	66 123	5 427	71 550	-354,75%
Vitry-le-François	47 871	1 027	48 898	-134,53%
Rethel / Le Chesne	38 968	0	38 968	26,96%
Epernay	19 785	2 260	22 045	26,21%
Asfeld	18 176	0	18 176	-7,52%
Loivre	16 945	758	17 703	-784,56%
Condé-sur-Marne	11 827	506	12 333	-241,88%
Total	814 980	274 416	1 089 396	0,88%

Source : VNF

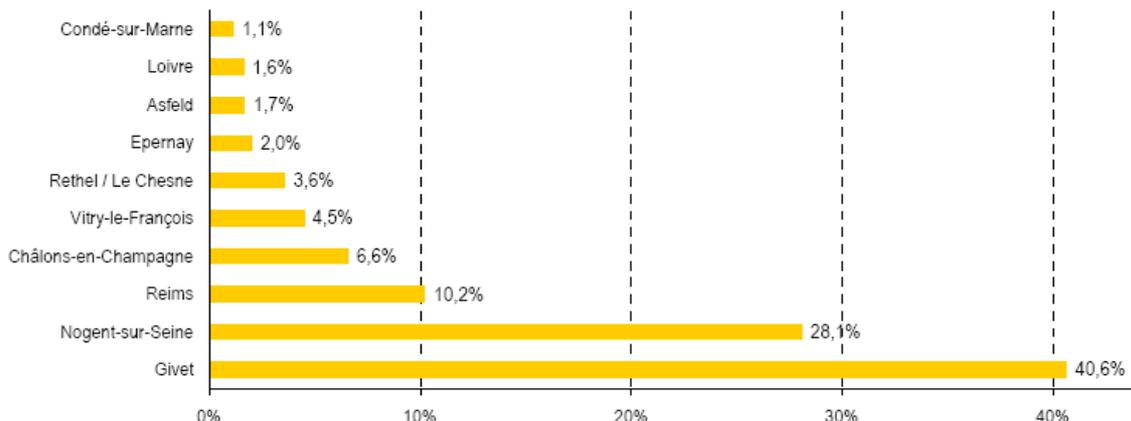
Unité : Tonnes

SOURCE : VNF 2006

Commentaire :

Ce graphe permet de remarquer que le port de Givet exerce une activité de déchargement plus importante que le port de Nogent, essentiellement dédiée à la distribution vers la région parisienne ou vers le port du Havre

Part du trafic régional par port en 2006 (chargements + déchargements)

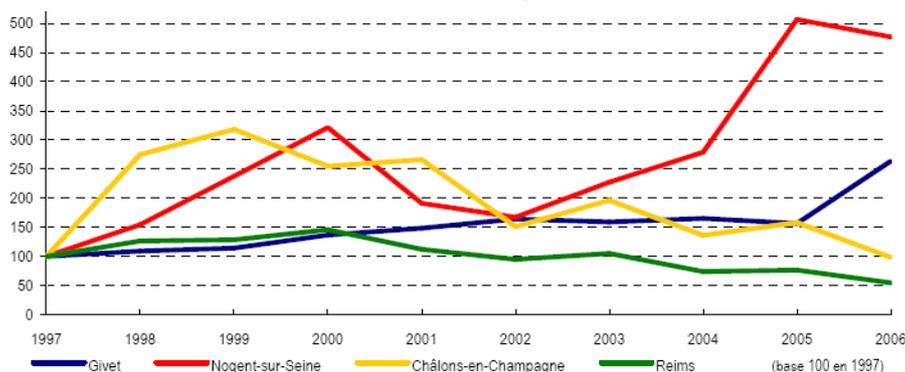


SOURCE : ORT 2006

Commentaire :

A eux seuls, les ports sud (Nogent) et nord (Givet) représentent près de 70% des tonnages en entrée et en sortie de la Champagne-Ardenne.

Evolution des flux des principaux ports régionaux depuis 1997



Ports	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Givet	167 985	183 060	191 914	229 627	248 758	274 986	266 621	277 500	262 863	442 663
Nogent/Seine	64 220	99 178	152 520	206 015	122 486	107 176	145 905	179 105	325 377	305 712
Châlons-en-C.	72 543	199 336	230 609	184 933	192 770	109 198	142 066	98 840	114 681	71 550
Reims	205 291	259 068	263 139	299 290	229 992	195 260	215 265	151 497	156 594	111 348
Vitry-le-F.	40 102	109 606	68 263	73 893	88 572	49 353	51 399	58 432	42 164	48 898
Tot. Région	833 766	1 257 626	1 228 432	1 342 106	1 160 095	974 173	1 091 523	978 279	1 079 794	1 089 396

SOURCE : VNF

Commentaire :

En 2006, Givet est redevenu le premier port champardennais avec une nette hausse de son activité en surpassant même Nogent-sur-Seine qui affiche tout de même une croissance relativement soutenue de ses volumes. Suivent ensuite les ports de Reims et

de Châlons-en-Champagne qui observent quant à eux un repli de leur trafic en comparaison avec l'année 2005.

5.2.3. Projets à venir

Raccorder la Champagne-Ardenne au réseau fluvial à grand gabarit européen

Le raccordement du réseau fluvial champardennais à l'autoroute fluviale à grand gabarit « Seine Nord Europe » sera un levier déterminant pour le développement logistique de la région.

Ce projet permettra notamment d'offrir aux chargeurs régionaux, particulièrement les coopératives agricoles, des conditions performantes pour se raccorder aux grands ports européens et attirer de nouveaux entrants intéressés par les possibilités de transferts modaux.

Dans le détail, le projet de raccordement au réseau fluvial à grand gabarit européen se décline en plusieurs étapes (voir carte page 79) :

- Renforcer l'attractivité des deux ports aux extrémités nord et sud de la région : Givet et Nogent.
Ce renforcement passe notamment par la mise en œuvre d'une offre foncière à proximité immédiate de ces ports et une accessibilité tant routière que ferroviaire de qualité.
- Raccorder Nogent-sur-Seine par un canal pouvant accepter des barges de 3 000 tonnes. Ce gabarit est un pré-requis pour être en mesure d'attirer des chargeurs d'importance. Dans une déclaration à propos du canal Seine Nord Europe, le Secrétaire d'Etat aux Transports, M. Dominique BUSSEREAU a assuré que le projet d'aménagement à grand gabarit de liaison entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine « allait avancer » (déclaration AFP – 21 janvier 2009)
- Améliorer les conditions d'accès au port de Givet au réseau 1 350 tonnes du Benelux.

Voies navigables en France : chantiers prévus

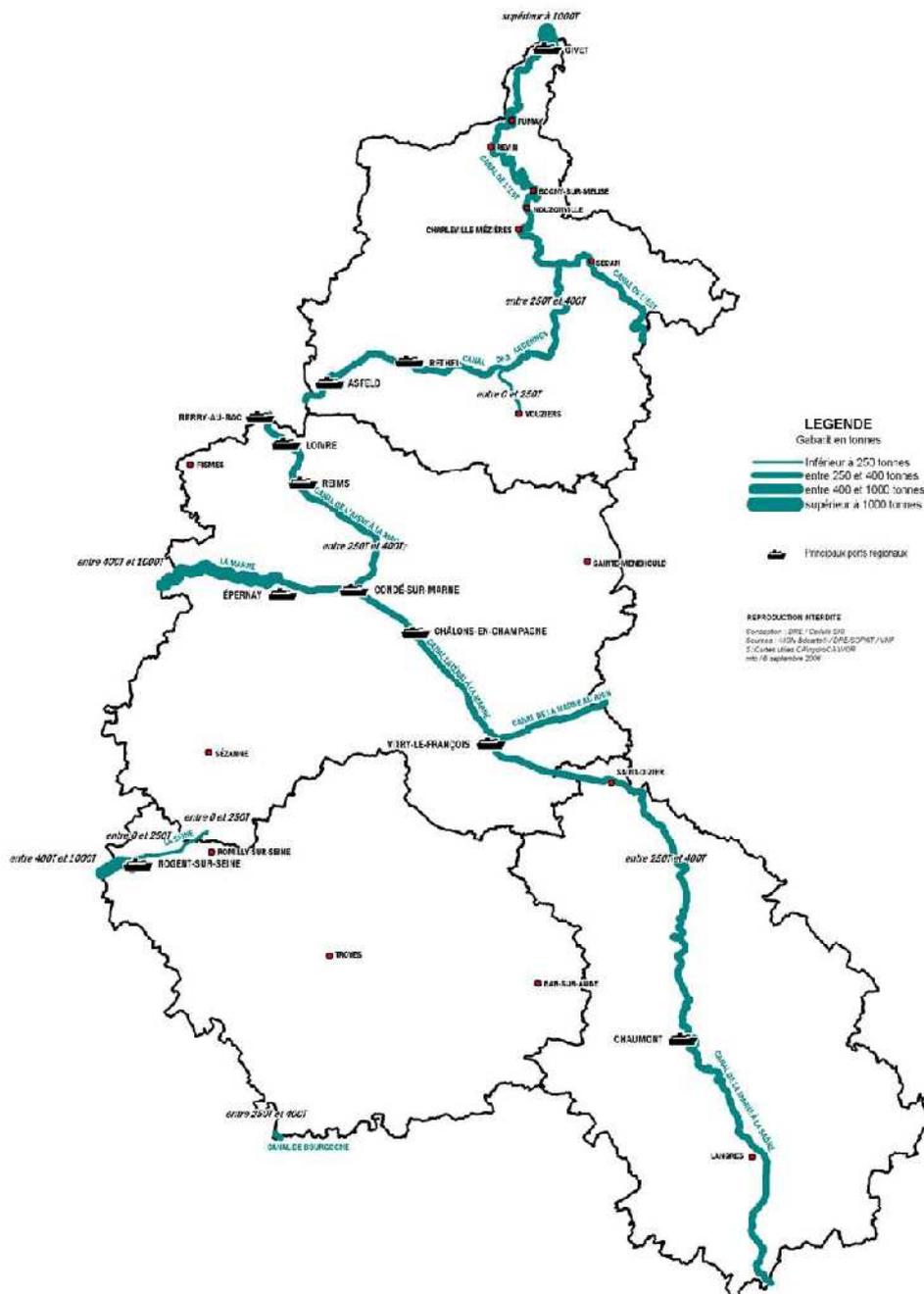


SOURCE : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Maintenir et restaurer les performances nominales du réseau FREYCINET

Le réseau Freycinet en Champagne-Ardenne s'est progressivement dégradé au fil des années. L'envasement progressif, la dégradation des berges et des ouvrages en sont notamment les aspects les plus visibles.

Ce réseau, même si sa capacité limitée l'empêche d'attirer les chargeurs importants, est toutefois nécessaire pour assurer les flux intrarégionaux et son réseau capillaire le rend indispensable pour seconder efficacement le réseau grand gabarit européen.



SOURCE : VNF

5.3. Le mode routier

5.3.1. Généralités sur le mode de transport routier

Les marchandises sont toujours transportées en majorité par la route. En 2006, selon le SITRAM, le mode routier représente les parts modales suivantes selon le périmètre et le calcul pris en compte :

Part modale (en tonnes) respective des modes de transport sur le territoire national en incluant le transport route pour compte propre :

Mode de transport	Part modale (%)
Part modale du fer	3,1%
Part modale du fluvial	1,4%
Part modale de la route / Compte d'autrui	57,4%
Part modale de la route / Compte propre	38,1%

En tonnes - 2006

SOURCE : SNCF/VOIES NAVIGABLES DE FRANCE/MEEDDAT-SESP

Commentaire :

La part de la route représentait plus de 95% des tonnes transportées en France en 2006 avec une part de plus d'1/3 du transport par la route pour compte propre.

Part modale (en tonnes) respective des modes de transport sur le territoire national en excluant le transport route pour compte propre :

Mode de transport	Part modale (%)
Part modale du fer	5,1%
Part modale du fluvial	2,2%
Part modale de la route / Compte d'autrui	92,7%

En tonnes - 2006

SOURCE : SNCF/VOIES NAVIGABLES DE FRANCE/MEEDDAT-SESP

Commentaire :

Si on exclut de l'analyse le transport route pour compte propre (ce qui est logique dans une approche purement logistique), la part de la route ne représente « plus » que 93% des tonnes transportées en France en 2006, avec une part modale des modes alternatifs de plus de 7% (5% pour le fer, 2% pour le mode fluvial).

Part modale (en tonnes.kilomètres) respective des modes de transport sur le territoire national en incluant le transport route pour compte propre :

Mode de transport	Part modale (%)
Part modale du fer	11,4%
Part modale du fluvial	2,2%
Part modale de la route / Compte d'autrui	71,3%
Part modale de la route / Compte propre	15,1%

En tonnes.kilometres - 2006

SOURCE : SNCF/VOIES NAVIGABLES DE FRANCE/MEEDDAT-SESP

Commentaire :

Si on raisonne en tonnes.kilomètres, la route reste toujours largement majoritaire mais la part modale du fer augmente considérablement. Cet état de fait est logique puisque le mode ferroviaire commence à devenir attractif en termes de coût et de qualité de service sur les longues distances.

Part modale (en tonnes.kilomètres) respective des modes de transport sur le territoire national en excluant le transport route pour compte propre :

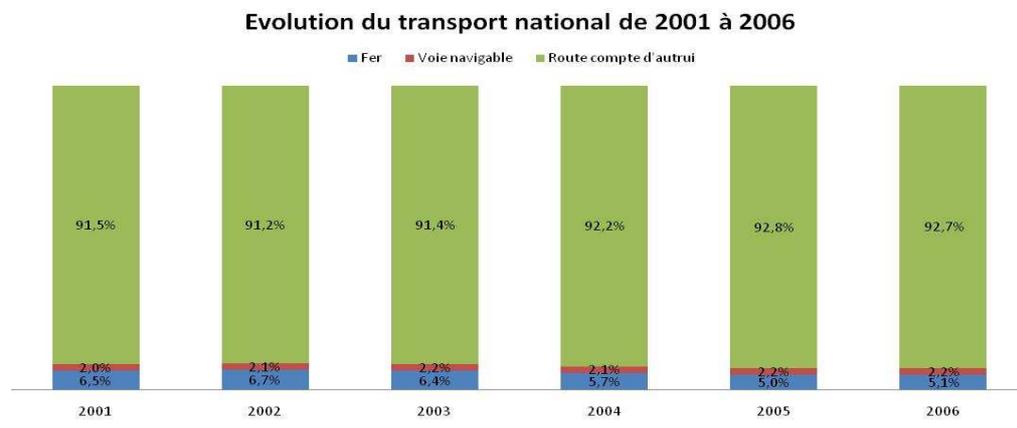
Mode de transport	Part modale (%)
Part modale du fer	13,4%
Part modale du fluvial	2,6%
Part modale de la route / Compte d'autrui	84,0%

En tonnes .kilometres - 2006

Commentaire :

Sur le même principe, la part modale de la route se réduit pour laisser une plus grande part aux transports alternatifs.

Evolution du transport national par mode de 2001 à 2006 (en tonnes, hors compte propre)



SOURCE : MEEDDAT/SESP, SITRAM - SNCF/VOIES NAVIGABLES DE FRANCE/MEEDDAT-SESP

Commentaire :

Le transport routier est toujours très largement prédominant dans le transport de marchandises. La part modale du fer est en baisse constante avec une très légère remontée entre 2005 et 2006. La part modale du fluvial est constante depuis 2001.

Il est à noter que 73% des échanges internationaux se font par route contre 11% pour le rail et 16% par la voie d'eau (données 2005).

D'autre part, la part du rail (-6% de 2004 à 2005 en tonnes.kilomètres) a tendance à baisser au profit du transport fluvial (+7,4% de 2004 à 2005 en tonnes.kilomètres).

5.3.2. Infrastructures routières en Champagne-Ardenne

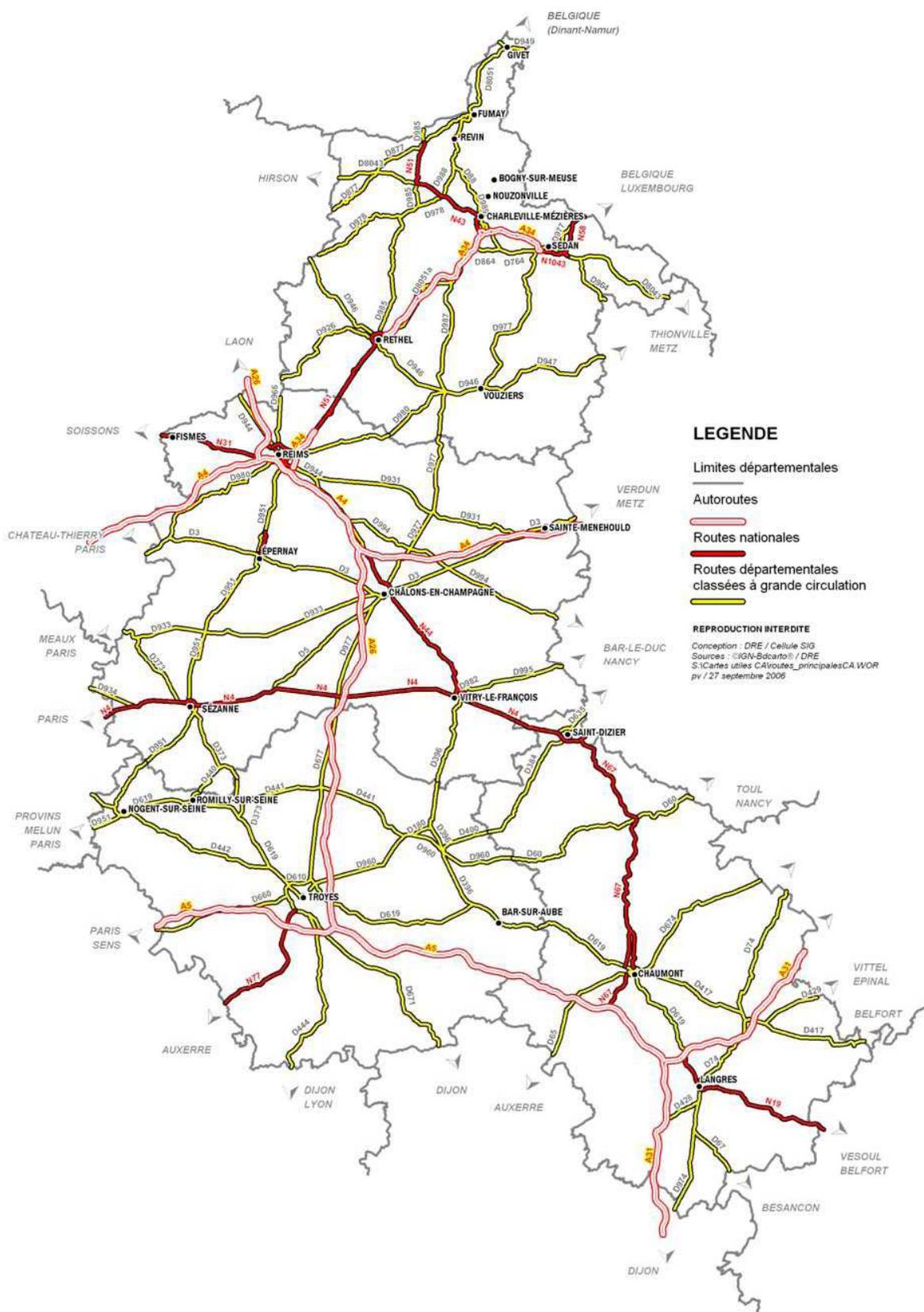
La région Champagne-Ardenne possède une bonne accessibilité au réseau autoroutier puisque 65% du territoire régional se situe à moins d'1/4 d'heure d'un diffuseur et 96% à moins d'une demi-heure.

L'axe Nord-Sud constitué de l'A26, l'A5 et l'A31 relie le sillon rhodanien avec le Nord de la France, l'Ouest de la Belgique et la Grande-Bretagne.

Le réseau routier structurant de la Champagne-Ardenne s'articule autour :

- ✓ D'un réseau autoroutier constitué de l'A4 (autoroute de l'Est), l'A5, l'A26, l'A31 et l'A34 ;
- ✓ D'un réseau national structurant tel que la N4, N31, N44 et la N67, qui vient combler les lacunes autoroutières.

La carte de la page suivante illustre l'ensemble de ces axes routiers de déplacement.

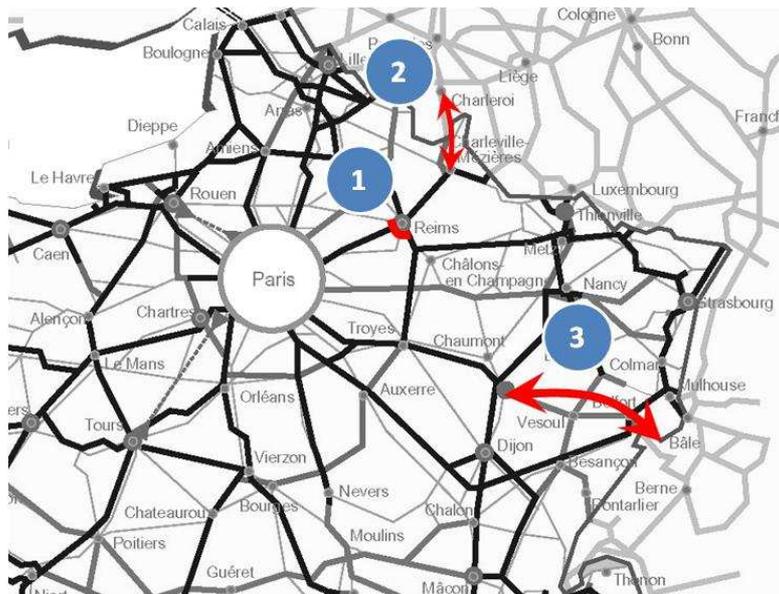


SOURCE : DIRECTION REGIONAL DE L'EQUIPEMENT – CHAMPAGNE-ARDENNE – MISE A JOUR FEVRIER 2008

5.3.3. Projets à venir

Pour améliorer encore les infrastructures routières, 3 grands projets ont été lancés sur la région :

- 1) le contournement sud de Reims, A4 bis ;
- 2) la connexion de l'A34 sur le réseau belge et ouest ;
- 3) l'aménagement en 2X2 voies de la RN19 entre Langres et Delle (frontière suisse) ;



5.4. Les plates-formes

La CCI de Champagne-Ardenne a choisi de concentrer cette étude sur 4 principaux pôles logistiques en Champagne-Ardenne : Givet (08), Chalindrey (52), Paris-Vatry (51), Nogent-sur-Seine (10).

5.4.1. Plate-forme de Givet

La plate-forme de Givet est spécialisée dans le transfert modal sur le fleuve vers le réseau du Benelux et dispose de trois principaux flux de transport de marchandises : fer, route et fleuve.

Givet est le 1^{er} port régional avec environ 370000 tonnes de fret en 2007. Ses volumes sont assez fluctuants d'année en année avec par exemple 443 000 tonnes en 2006 et seulement 263 000 tonnes en 2005, année où le port de Nogent-sur-Seine était passé devant Givet en terme de tonnage. Cette variabilité des tonnages est due notamment aux aléas des récoltes céréalières mais également aux travaux menés par la CCI des Ardennes en 2006.

Il est en connexion avec le réseau belge et permet un accès aux bateaux de 1 350 tonnes.

Le port de Givet est en concurrence directe avec les ports de l'est français : Thionville, Nancy et Mulhouse. Il jouit néanmoins d'un positionnement central dont il ne tire pas

suffisamment profit du fait d'infrastructures vieillissantes et inadaptées ainsi que d'un gabarit limité à 1 350 tonnes.

Le port de Givet est essentiellement utilisé pour l'exportation de produits agricoles ou agroalimentaires (Champagne céréales) mais également pour les importations de matières premières comme le charbon (Charbonnage de France).

5.4.2. Plate-forme de Chalindrey Grand Est

La plate-forme de Chalindrey se situe sur l'axe Luxembourg, Dijon, Lyon, Méditerranée et dispose d'infrastructures route et fer.

L'objectif de la plate-forme fret de Chalindrey est d'être un nœud ferroviaire en constituant une gare de triage bimodale sur l'axe Nord-Sud tout en étant un relais logistique sur l'Est de la France. Elle est spécialisée dans la manutention de caisses mobiles ou conteneurs et envisage de jouer un rôle majeur de base arrière logistique dans l'hinterland des ports du nord de l'Europe et du Havre.

Elle est de plus en connexion avec les nœuds ferroviaires de Vesoul (Franche-Comté) et de Gevrey-Chambertin (Bourgogne) et compte bien profiter du projet de rocade ferroviaire de contournement de l'Île-de-France.

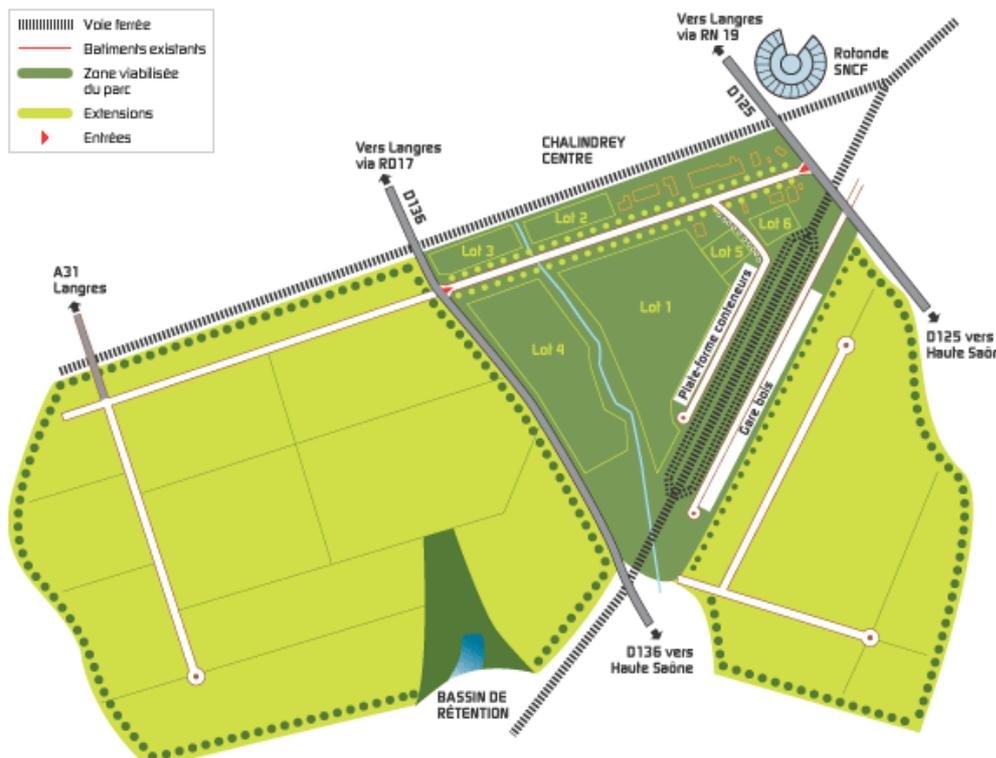


SOURCE : SMAEPL (SYNDICAT MIXTE D'AMENAGEMENT ECONOMIQUE DU PAYS DE LANGRES)



SOURCE : SMAEPL (SYNDICAT MIXTE D'AMENAGEMENT ECONOMIQUE DU PAYS DE LANGRES)

Elle profite par ailleurs d'un foncier disponible et compétitif comme on peut le voir sur le plan de masse suivant :



SOURCE : SMAEPL (SYNDICAT MIXTE D'AMENAGEMENT ECONOMIQUE DU PAYS DE LANGRES)

Le développement de la plate-forme de Chalindrey a débuté récemment (le 5 février 2009) avec la mise en route d'une liaison trihebdomadaire entre Anvers et Lyon (terminal Edouard Herriot) qui effectue un arrêt à Chalindrey pour enlever ou livrer des conteneurs ou caisses mobiles pour le compte de chargeurs à proximité.

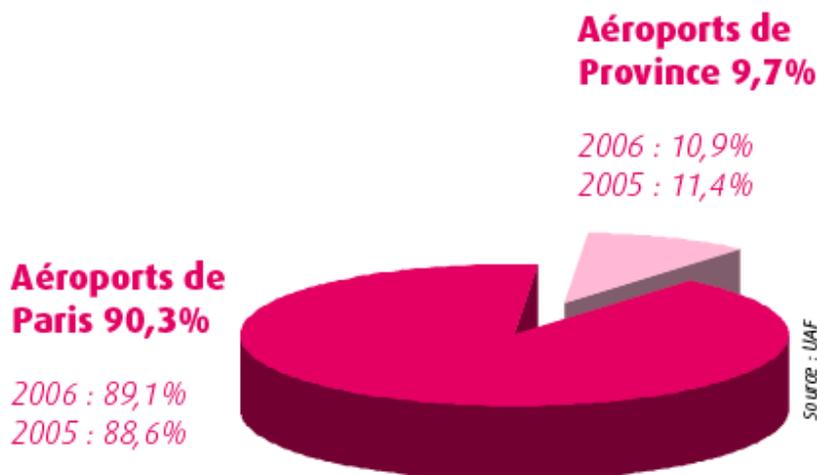
5.4.3. Plate-forme de Paris-Vatry

La plate-forme de Paris-Vatry profite de l'aéroport fret de Paris-Vatry mais est également spécialisée vers la distribution des flux aval (stockage, distribution, service après-vente, gestion des commandes).

L'aéroport de Paris-Vatry est exclusivement dédié au transport de fret. L'activité voyageurs, malgré quelques expériences, ne s'est pas pérennisée.

Actuellement, le trafic fret est proche des 40000 tonnes /an. En 2007, un nouvel espace de stockage de 8 250 m² a été réalisé permettant de traiter 80 000 tonnes de fret supplémentaires par an.

Part d'aéroport de Paris dans le trafic de fret des aéroports métropolitains en 2007



SOURCE : UAF

Classement des aéroports français par trafic de fret avionné

Class.	Aéroports	2005	2006	2007	07/06
-	Paris (Orly+CDG)	1 860 580	1 979 454	2 148 260	8,53%
1	Toulouse	51 093	58 674	49 945	-14,88%
2	Bâle-Mulhouse	32 148	35 968	44 006	22,35%
3	Marseille	43 171	41 877	40 709	-2,79%
4	Vatry	37 625	37 608	37 191	-1,11%
5	Lyon	35 525	37 092	32 667	-11,93%

SOURCE : UAF

Au niveau national, le fret avionné progresse de 6,4% entre 2006 et 2007 pour atteindre 2,5 millions de tonnes. Cette croissance est tirée par l'activité des aéroports de la région parisienne qui affichent une hausse de +8,5% sur un an au détriment des aéroports régionaux où les volumes diminuent de 7,4%.

L'ensemble des aéroports de province qui ont traité environ 230 000 tonnes de fret en 2007 ne représente que la moitié des volumes traités sur le seul aéroport de Liège.

Ce sont donc les aéroports de la région parisienne (Orly et surtout Roissy) avec 2,148 millions de tonnes de fret en 2007, soit 90,3% du fret national, qui dominent le fret aérien en France.

Paris-Vatry reste toutefois le quatrième aéroport fret de province. Le trafic fret est passé de 8 730 tonnes en 2003 à près de 40 000 tonnes en 2008, très éloigné de l'objectif à 2010 de 150 000 tonnes annuelles.

Le rapport de la Cour des comptes sur l'avenir des aéroports en France (juillet 2008) fournit un certain nombre d'éléments pouvant expliquer ce décalage par rapport aux objectifs : **« L'échec de la stratégie de « délestage » du fret de Roissy-CDG vers Châlons-Vatry se reflète dans l'augmentation régulière du trafic fret à CDG d'au moins 100 000 tonnes par an depuis 2000. (...) Il ne semble donc pas exister aujourd'hui de projet à même de stimuler sensiblement la croissance du trafic fret à court terme à Châlons-Vatry. La complémentarité des infrastructures entre les plates-formes gérées par ADP et Châlons-Vatry n'a pas été recherchée en amont. Le développement de cette plate-forme résulte d'une analyse de la saturation prévue des infrastructures parisiennes, mais sans développement de synergies avec celles-ci. Or les aéroports de Roissy-CDG et d'Orly ont réalisé d'importants investissements afin de développer leur capacité de fret aérien. L'existence d'une voie ferrée, non entièrement électrifiée, vers la région parisienne n'est pas valorisée, seuls des volumes de fret extrêmement faibles ayant transité entre Paris et Vatry. ».**

Par ailleurs, ce même rapport estime que l'hypothèse d'un troisième aéroport n'est pas cohérente avec l'évolution du transport aérien. Il semble peu probable que les grands intégrateurs de transport aérien souhaitent « desservir un aéroport éloigné, déconnecté des effets de réseau offerts par les liaisons du hub, et mal relié à la zone d'attractivité que représentent Paris et sa très proche banlieue ».

En conclusion, la stratégie initiale de délestage de la plate-forme fret de Roissy se heurte aux réalités économiques. Les intégrateurs de transport aériens privilégiant encore le développement de Roissy dont la saturation, selon les scénarios, ne sera pas atteinte avant 2025/2030.

La zone aéroportuaire de Paris-Vatry est également tournée vers la route si bien qu'aucune entreprise implantée dans la zone d'activités n'a de lien avec l'activité aéroportuaire.

A ce titre, sur la zone de Paris-Vatry, le trafic routier quotidien généré par l'activité logistique est estimé à 500 poids-lourds dont moins de 1% est généré par l'activité aéroportuaire (source CESR).

D'après l'enquête de la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) Champagne-Ardenne « Conséquences de l'aménagement de l'aéroport de Paris-Vatry sur l'aménagement du territoire et la planification » en 2006 réalisée par le cabinet Vidal consultants, on dénombre sur le site, 13 entreprises spécialisées dans la logistique.

5.4.4. Plate-forme de Nogent-sur-Seine

La plate-forme de Nogent-sur-Seine permet des connexions vers 3 modes de transport : route, fer et voie d'eau.

Elle profite également de sa proximité avec la région parisienne pour attirer des logistiques centrées sur les flux de distribution aval.

Le port de Nogent-sur-Seine est accessible actuellement aux barges de 1000 tonnes. Son activité s'est particulièrement développée avec le lancement en 2003 d'une liaison transport de conteneurs avec Le Havre.

En 2007, le port de Nogent-sur-Seine a traité 340 000 tonnes de fret et représente le second port de fret de la région. Ses tonnages sont en constante augmentation depuis 2005.

Même si le port de Nogent-sur-Seine est, à l'image de la Champagne-Ardenne, tourné vers les flux agricoles et agroalimentaires, il s'est peu à peu spécialisé dans les produits issus de la construction, des biocarburants et du papier.

Une part essentielle du potentiel de développement du port de Nogent doit être envisagée dans sa relation par rapport au port du Havre, et sa capacité à atteindre les grandes routes maritimes.

Il existe plusieurs types d'entreprises implantées sur ce port :

- Les entreprises qui utilisent Nogent-sur-Seine pour exporter via le port du Havre (Soufflet)
- Les entreprises qui utilisent en partie Nogent-sur-Seine pour s'approvisionner de marchandises en provenance de la région parisienne (Emin-Leydier)
- Les entreprises pour lesquelles Nogent-sur-Seine est un barycentre intéressant entre les flux amont et aval sans forcément utiliser des moyens

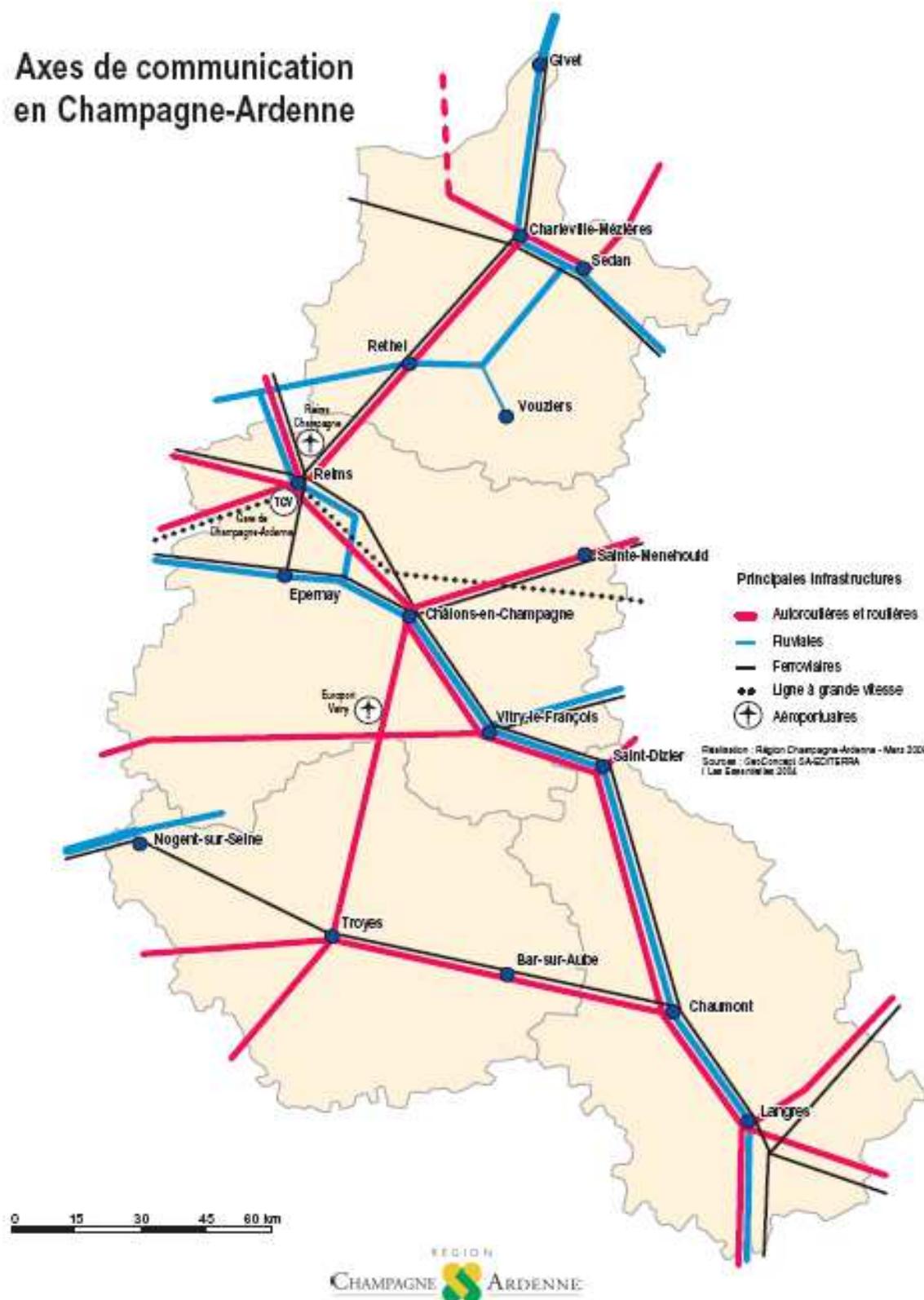
Comme expliqué plus haut, l'augmentation du gabarit (de 1000 tonnes à 3000 tonnes) entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine est un levier de développement essentiel pour les deux premières catégories d'entreprises et serait susceptible d'attirer d'autres acteurs économiques.

5.5. Ce qu'il faut retenir

- ✓ Le mode ferroviaire est crucial pour le développement de la Champagne-Ardenne qui souffre d'infrastructures vieillissantes notamment dans l'Aube, aussi bien au niveau du transport de marchandises qu'au niveau du transport de voyageurs.
- ✓ Des projets ferroviaires d'envergure sont prévus mais la Champagne-Ardenne ne sera sans doute pas la première concernée, c'est le cas notamment du contournement fret de l'Île-de-France ou du projet CAREX de fret TGV.
- ✓ La plate-forme rail/route de Chalindrey-Grand Est peut se révéler être un facteur de développement pour la région en se positionnant dans l'hinterland des ports du Havre et du Nord de l'Europe.
- ✓ Le transport par voie d'eau est une des grandes forces de la Champagne-Ardenne avec deux ports régionaux, Givet (08) et Nogent-sur-Seine (10) qui concentrent la majeure partie de leur potentiel de développement.
- ✓ Ces deux ports profitent d'une situation privilégiée par rapport aux grands ports maritimes, le premier par rapport au port d'Anvers, le second par rapport au port du Havre.
- ✓ En revanche, Givet souffre d'infrastructures vieillissantes et de la concurrence des ports régionaux de l'Est de la France et Nogent d'une liaison grand gabarit (3000 tonnes) avec Bray-sur-Seine qui se fait attendre. Par ailleurs, le réseau intérieur à la Champagne-Ardenne, majoritairement de type Freycinet (300/350 tonnes) est un frein au développement de la voie d'eau.
- ✓ Enfin, le mode routier est sans doute le plus grand atout de la région, ce qui limite parfois, aux yeux des chargeurs locaux, l'intérêt des modes alternatifs toutefois dans les conditions de compétitivités actuelles de ce mode. C'est essentiellement ce mode qui favorise pour le moment l'implantation de chargeurs à Vatry.

En synthèse de ce chapitre consacré au dispositif logistique en Champagne-Ardenne, voici ci-dessous la cartographie des principaux axes de communication.

Axes de communication en Champagne-Ardenne



6. DIAGNOSTIC DES 4 POLES LOGISTIQUES CHAMPARDENNAIS

6.1. Plate-forme de Chalindrey Grand Est

6.1.1. Forces

- Réserve foncière importante à des coûts compétitifs
 - Main d'œuvre fiable à des coûts compétitifs
 - Carrefour autoroutier à proximité (Langres Nord-Langres Sud, A31/A6)
 - Localisation de la plate-forme sur un flux Nord-Sud et Est-Ouest
- Dans sa partie sud, la région est positionnée sur un point stratégique de confluence de 3 axes majeurs : le sillon mosellan, le sillon rhodanien et, du point de vue ferroviaire, le grand contournement de l'Île de France
- Bâtiments logistiques disponibles
 - Mise en œuvre d'une zone placée sous-douane pour empotage et dépotage des conteneurs
 - Construction d'un bâtiment de stockage raccordé au fer
 - Mise en service prochaine de la relation avec Gennevilliers permettant un accès aux flux en provenance ou à destination du Havre
 - Mise en service effective de la relation entre Anvers et Lyon
 - Des opérateurs importants font confiance et investissent dans le développement de la plate-forme ferroviaire de Chalindrey (Paris Terminal SA, ECR)
 - Présence dans la région de transporteurs routiers et de chargeurs qui sont parties prenantes du développement : Groupe Ariane, Vingeanne Transport, Lesserteur, TFL.

6.1.2. Faiblesses

- Faiblesse du bassin d'emplois (pour nouveaux entrants)
- Potentiel d'attraction des personnels d'opérations et d'encadrement
- Un certain nombre de chargeurs à proximité utilisent peu voire pas du tout le transport ferroviaire et ne souhaitent pas l'utiliser à l'avenir pour des raisons de qualité de service
- Masse critique de conteneurs nécessaire à l'utilisation optimale du transport ferroviaire difficile à atteindre sans partenaires solides (Paris-Terminal, Port d'Anvers etc.)
- Impossibilité de réceptionner pour le moment des trains complets
- Bassin de consommation à proximité relativement faible

6.1.3. Risques

- Le développement de la plate-forme de Chalindrey Grand-Est est fortement tributaire des choix stratégiques des opérateurs ferroviaires publics et privés
- Le transport ferroviaire souffre encore d'un déficit d'image en terme de compétitivité coûts et qualité de service : nécessité de communiquer avec les chargeurs locaux
- Concurrence du transport fluvial en Champagne-Ardenne (le port de Nogent-sur-Seine se positionne également sur l'hinterland du port du Havre et Givet sur celui des ports du Nord de l'Europe)
- Nogent-sur-Seine et Chalindrey présentent toutefois des zones de chalandises complémentaires

6.1.4. Opportunités

- Potentiel de développement avec le contournement ferroviaire de l'Île-de-France
- Positionnement en tant que « port sec » sur les hinterlands des ports du Havre et d'Anvers
- Faire de la plate-forme rail/route de Chalindrey la base arrière des grands ports européens (Le Havre, Dunkerque, Rotterdam, Anvers, Barcelone, Marseille) et positionner l'agglomération de Langres comme un passage obligé entre le sud de l'Europe et les ports Nord-Européens
- La plate-forme de Chalindrey Grand-Est s'inscrit également dans le projet de communication avec l'Italie au travers des plates-formes multimodales de Le Havre-Fiorenzuola (Sud de Milan) et Gennevilliers via Bâle par lesquelles transiteront les trains de conteneurs
- D'une manière générale, la plate-forme de Chalindrey, par son positionnement rail et longue distance, élargit sa zone de chalandise et contrebalance une de ses principales faiblesses : son bassin de consommation

6.2. Plate-forme de Givet

6.2.1. Forces

- Positionnement géographique par rapport au Benelux et l'Allemagne
- Directement connectée aux ports d'Anvers, de Rotterdam et de Dunkerque, via le réseau fluvial belge
- Une activité logistique solide à proximité et fortement demandeuse de transport par voie d'eau : charbon, céréales, granulats et produits sidérurgiques

- Parfaitement accessible au gabarit 1350 Tonnes par l'aval (capacité maximale du réseau belge), suite aux travaux menés dans le cadre du CPER, CDEA et CRSD
- Capacité trimodale avec un embranchement fer vers le sud opérationnel en 2009.
- Sous réserve de la réouverture de la ligne Givet-Dinant, possibilité de convois de fret pour rejoindre la ligne Athus-Meuse

6.2.2. Faiblesses

- Le réseau fluvial intérieur champardennais limité au gabarit Freycinet avec un impact négatif sur la rentabilité de la voie d'eau par rapport à la route.
- Pour le moment, les activités de distribution dans l'hinterland du port de Givet se concentrent essentiellement sur le mode routier.
- Des infrastructures d'accueil pour salariés et conducteurs routiers insuffisantes, qui sont toutefois en cours d'amélioration avec des travaux entrepris par le gestionnaire pour reconditionner les bureaux du port

6.2.3. Risques

- Concurrence des ports fluviaux de Lorraine et d'Alsace (Thionville, Metz, Nancy, Mulhouse) qui, en dépit d'une localisation moins avantageuse par rapport au port d'Anvers, sont parfois privilégiés par certains chargeurs du fait de leurs infrastructures et de leurs politiques d'accueil.
- Des difficultés à se rendre incontournable dans l'hinterland des grands ports de marchandises du Nord de l'Europe

6.2.4. Opportunités

- Embranchement fer et routier à développer et faire connaître davantage
- Profiter davantage de la localisation stratégique du port de Givet par rapport aux ports du Nord de l'Europe.
- Poursuivre le développement des infrastructures
- Améliorer le processus de discussion avec les chargeurs locaux pour engager des projets adaptés à leurs besoins

6.3. Plate-forme de Nogent-sur-Seine

6.3.1. Forces

- Connexion à deux modes de transport peu polluants : voie d'eau et rail
- Le bassin industriel est important et dynamique avec des perspectives importantes d'utilisation de la voie d'eau et du rail
- La plate-forme de Nogent-sur-Seine a démontré sa capacité à attirer de nouveaux entrants

- Main d'œuvre fiable et qualifiée à des coûts compétitifs
- Proximité avec la région parisienne

6.3.2. Faiblesses

- Connexions autoroutières moins optimales que dans l'agglomération troyenne
- Principal bassin d'emplois (agglomération de Troyes) relativement éloigné
- Réserves foncières à proximité relativement limitées
- Gabarit de la voie d'eau limité pour le moment à 1000 Tonnes entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine alors qu'il est de 3000 Tonnes jusqu'à Bray-sur-Seine, ce qui dessert l'offre de Nogent-sur-Seine vis-à-vis de ses concurrents en aval de la Seine-et-Marne, dont le site de Montereau-Fault-Yonne.

6.3.3. Risques

- Concurrences potentielles des sites fluviaux en aval de la Seine :
 - Bray-sur-Seine : fret entrant / sortant de 60000 tonnes annuelles en 2006 et de 220000 tonnes en 2008;
 - Montereau-Fault-Yonne sur lequel des investissements importants sont programmés

6.3.4. Opportunités

- Fort potentiel de développement du transport fluvial dans l'hinterland du Havre via Gennevilliers : les modes de transport alternatifs (voie d'eau et rail) présentent une part modale relativement faible dans l'hinterland du Havre en comparaison des taux de pénétration atteints sur les hinterlands des ports de Zeebrugge, Hambourg ou Bremerhaven.
- Un développement du fluvial dans l'hinterland du port du Havre qui sera en outre renforcé par :
 - La mise en œuvre du canal Seine – Nord Europe dont le port de Nogent-sur-Seine peut profiter
 - La mise au gabarit 3000 tonnes de la liaison entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

6.4. Plate-forme de Paris-Vatry

6.4.1. Forces

- Proximité de la zone avec la région parisienne
- Foncier disponible et compétitif
- Localisation géographique par rapport à l'Europe du Nord

- Multimodalité Fer / Route / Aérien
- Indépendamment de l'aérien, Paris-Vatry a su développer une offre logistique de 300000 mètres carrés d'entrepôts

6.4.2. Faiblesses

- Infrastructures d'accueil des chauffeurs et des employés : locaux pour attente chauffeurs, restauration collective, stations-service
- ➔ Impact sur le confort des chauffeurs et du personnel des plates-formes mais également sur la sécurité des marchandises
- Bassin d'emplois éloigné (Châlons-en-Champagne, Reims, Troyes)
- Difficultés à attirer des compétences : opérationnels et encadrement
- La dynamique de pôle logistique multimodal reste encore à traduire dans les faits : la grande majorité des entreprises contactées utilisent presque exclusivement le mode routier
- Flux routiers Nord-Sud (A26) satisfaisants mais flux Est-Ouest (A4) plus problématiques : Châlons-en-Champagne est mieux positionné sur cet axe

6.4.3. Risques

- Saturation reportée des aéroports de fret marchandises de la région parisienne : investissements d'Aéroport de Paris combinés à des croissances de trafics marchandises inférieures à certaines prévisions
- Concurrence intrarégionale des zones logistiques de Châlons-en-Champagne, Reims et Troyes
- En concurrence frontale avec des localisations alternatives dans la Seine-et-Marne ou l'Aisne
- La Champagne-Ardenne est pour le moment exclue des grands investissements publics intermodaux (CAREX, canal Seine – Nord Europe)
- CAREX est un projet en soutien du hub marchandises de Roissy-Charles de Gaulle et ne sert pas la zone de Paris-Vatry voire peut potentiellement capter des volumes à son désavantage
- Les projets de développement de Lyon-St Exupéry peuvent représenter une concurrence

6.4.4. Opportunités

- Mieux vendre et faire connaître les possibilités d'embranchement ferroviaire, qui sont pour le moment sous-utilisées

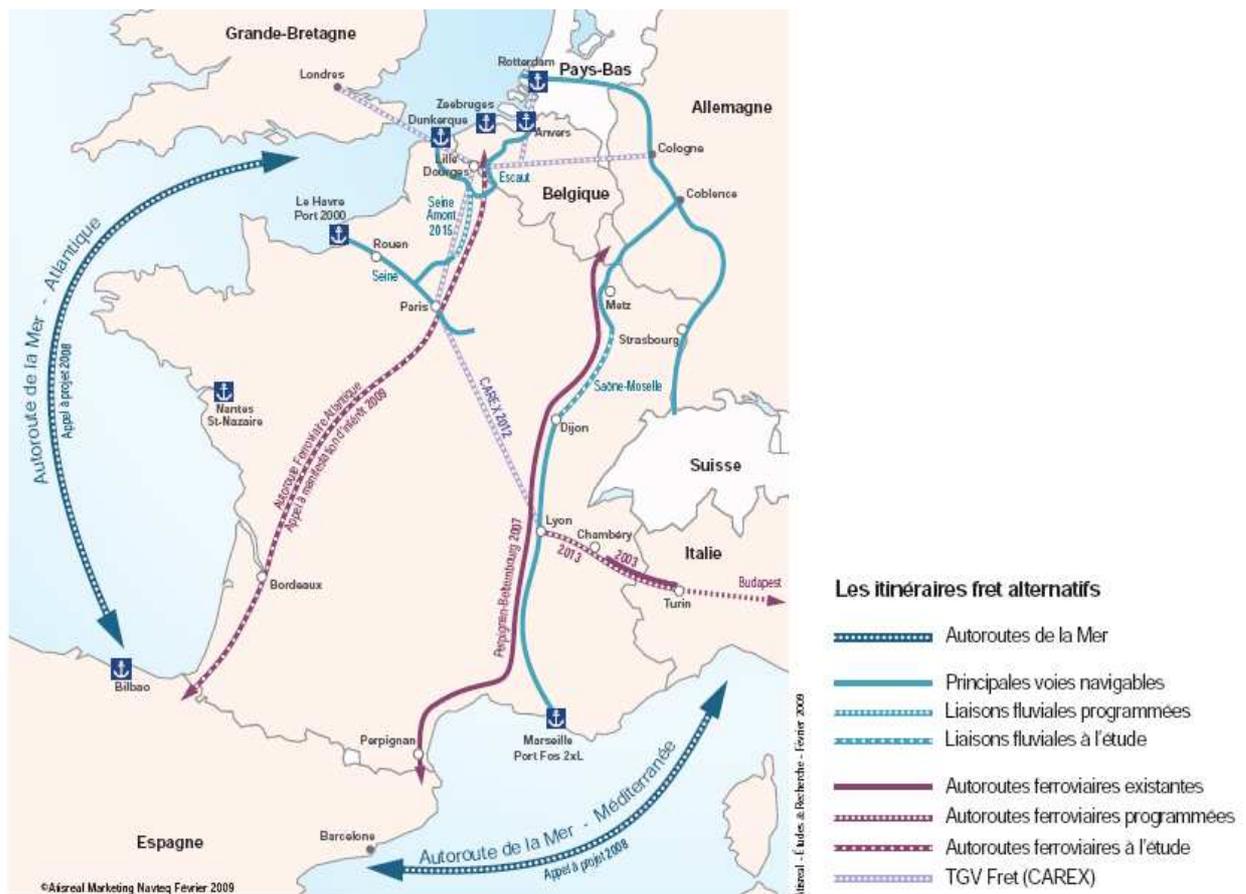
- Profiter de la proximité de l'aéroport fret de Paris-Vatry pour attirer de nouveaux entrants (les chargeurs présents actuellement utilisent très peu l'aéroport de Vatry et, d'une manière générale, l'usage du mode aérien est très limité)
- Le développement du trafic voyageur « low cost » peut à long terme s'avérer être un atout pour améliorer les infrastructures ferroviaires vers la région parisienne

6.5. Ce qu'il faut retenir

- Les 4 plates-formes logistiques de Chalindrey, Givet, Nogent-sur-Seine et Paris-Vatry ont incontestablement des atouts à faire valoir, notamment dans la recherche de l'objectif issu du Grenelle de l'environnement d'atteindre en 2022, une part modale dédiée aux transports alternatifs à la route de 25%.
- Toutefois, d'autres régions fourbissent également leurs armes avec des zones logistiques en plein développement. Certaines d'entre elles ont des atouts similaires pour remplir l'objectif du Grenelle et disposent, qui plus est, des caractéristiques fondamentales d'une implantation logistique efficace : proximité avec les ports maritimes, bassin de consommation dense, tissu industriel dynamique et diversifié etc.



- Comme on peut le voir sur la carte suivante, la Champagne-Ardenne est absente des grands chantiers altermodaux lancés ces dernières années et dont la mise en œuvre devrait s'accélérer suite aux conclusions des Grenelle 1 et 2. Même si elle n'est pas la priorité de ces grands projets, elle peut toutefois en profiter, en se positionnant par exemple sur l'hinterland fluvial ou ferroviaire des ports du Havre et d'Anvers.



SOURCE : ATISREAL MARKETING NAVTECH - 2009

7. CHAÎNE DE COÛTS ET DE VALEUR EN LOGISTIQUE

7.1. Quelques notions sur les coûts logistiques d'un chargeur

La problématique des coûts logistiques est difficile à aborder. De ce fait, assez peu de travaux approfondis ont été menés sur ce sujet.

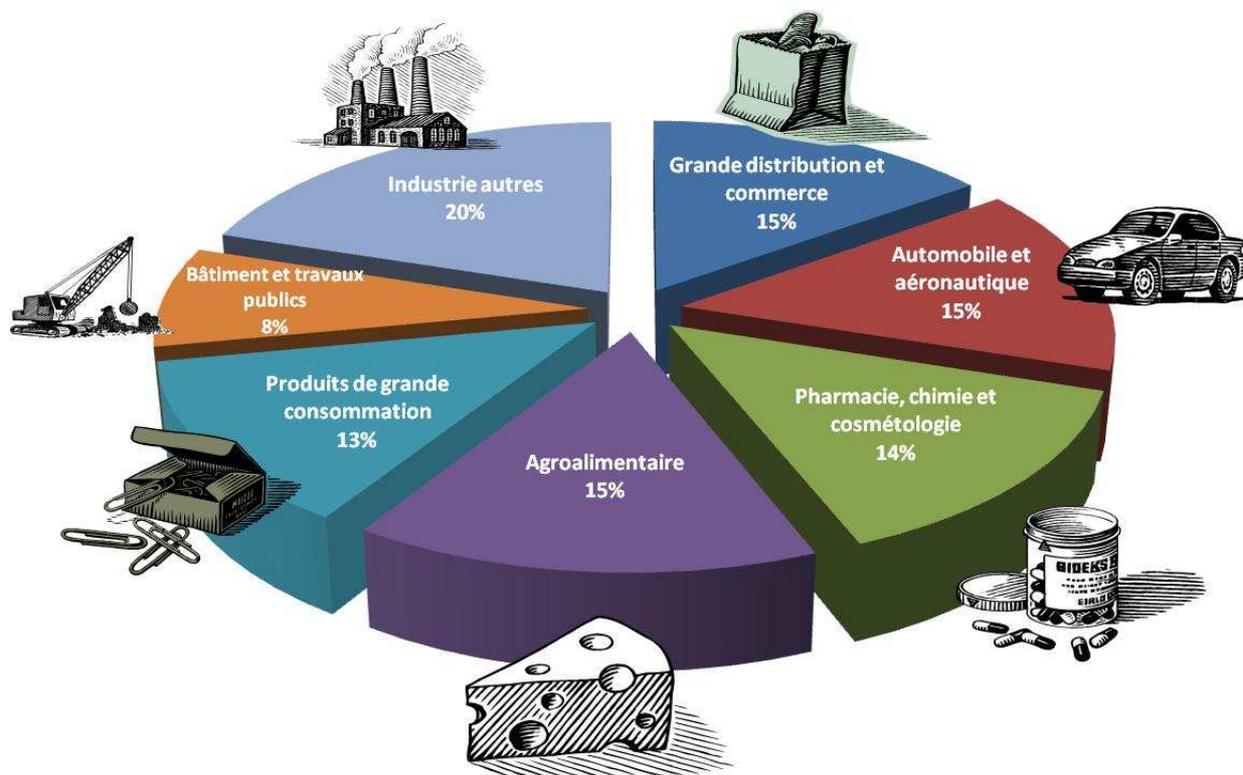
La plupart du temps, l'approche des coûts logistiques est limitée aux coûts des opérations de transports et de logistiques (réception, stockage, préparation, expéditions).

7.1.1. Part des coûts logistiques dans le chiffre d'affaires d'une entreprise

En 2007, L'Association Française pour la Logistique (ASLOG) a mené une enquête sur environ 300 entreprises de tous secteurs d'activité confondus afin de mieux appréhender cette notion de coûts logistiques.

Secteurs d'activité du panel d'entreprises interrogées :

Répartition du panel / secteur d'activité

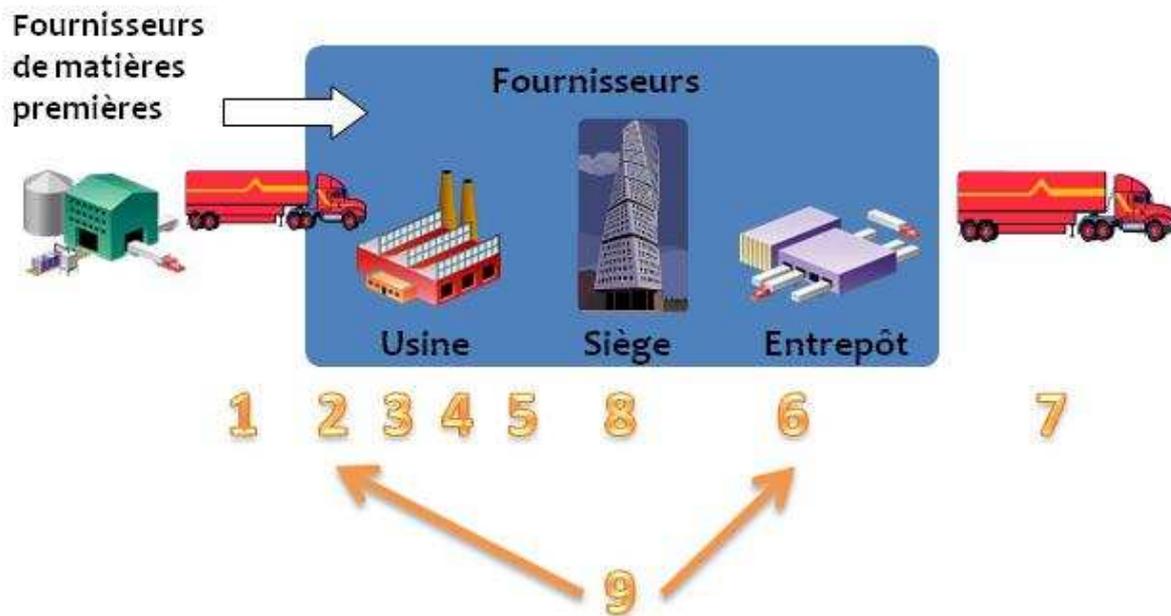


SOURCE : ASLOG – 2007

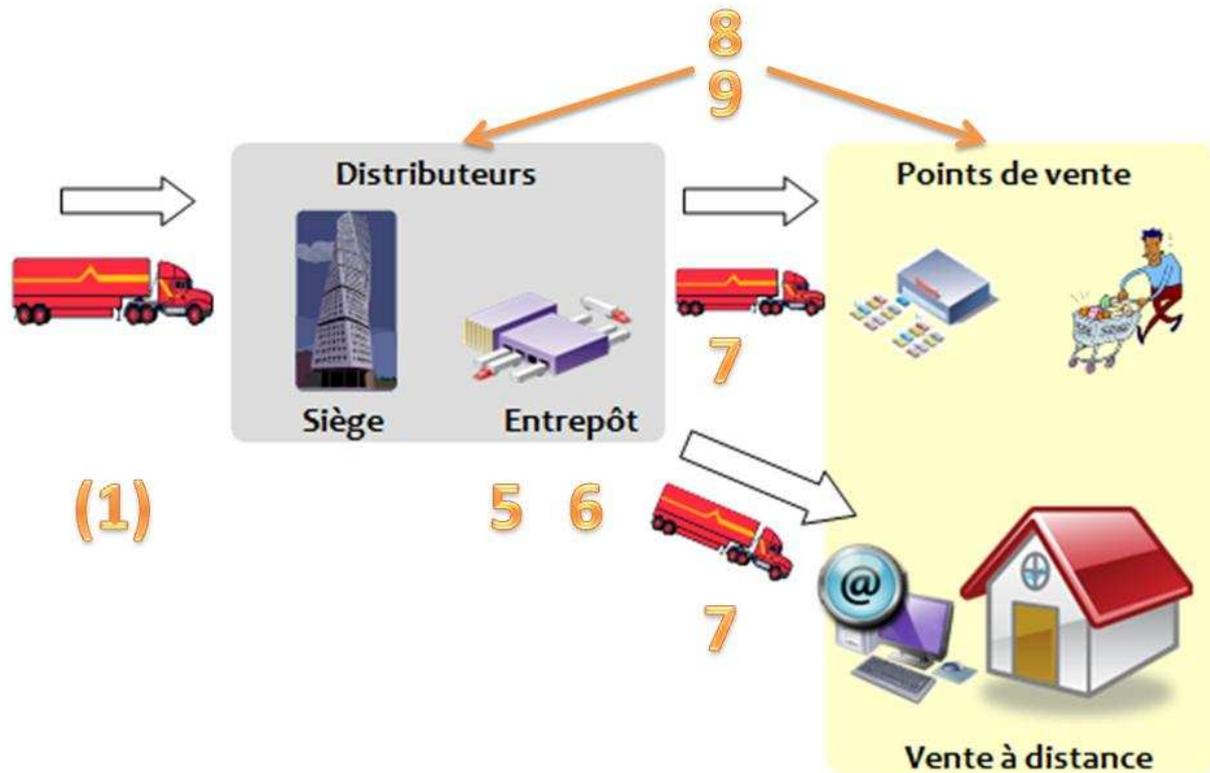
Si on prend comme hypothèse de base que le périmètre des coûts logistiques intègre les postes suivants :

1. Transport approvisionnement
2. Entreposage matières premières
3. Logistique interne Amont
4. Entreposage en-cours de production
5. Logistique interne Aval
6. Entreposage produits finis
7. Transport distribution
8. Traitement administratif
9. Frais financiers liés aux stocks amont et aval

Ce périmètre classique des coûts concerne plus spécifiquement les industriels qui prennent en charge les coûts de livraisons vers leurs clients.



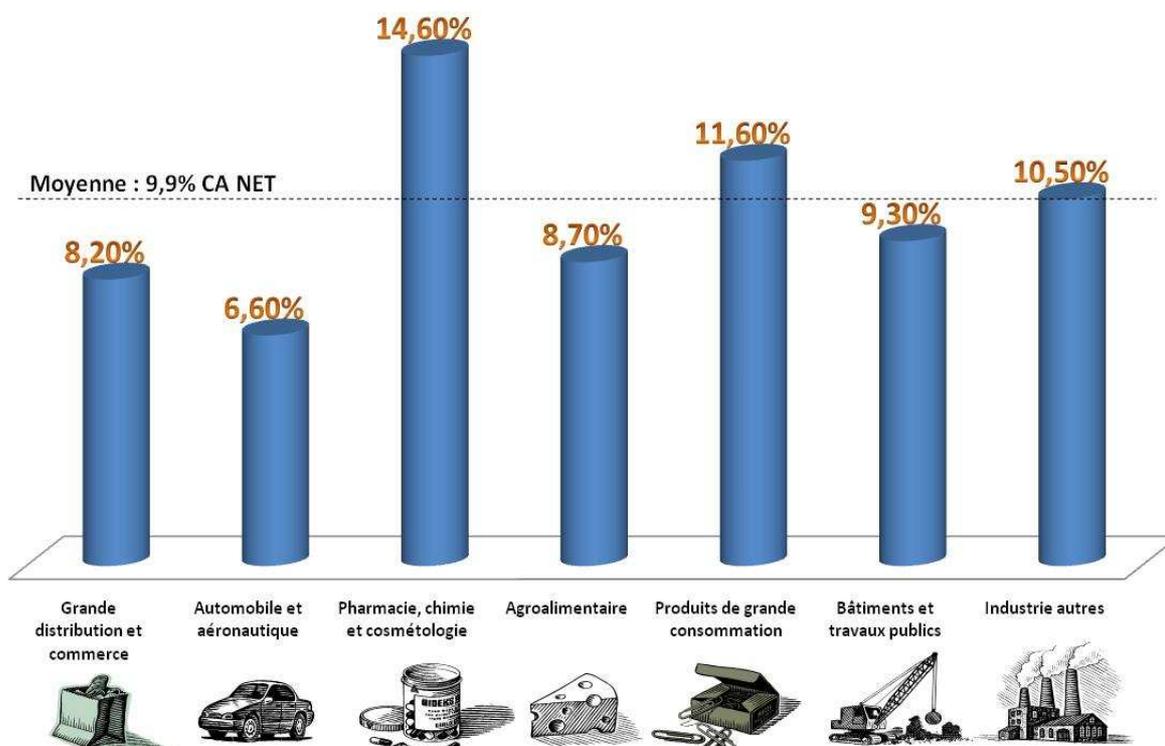
Dans le cas d'un distributeur, le nombre de postes de coûts est plus réduit :



Effectivement, il n'y a pas de logistique industrielle, et le traitement des flux en amont de l'entrepôt du distributeur intègre au maximum l'enlèvement chez l'industriel.

En revanche, il est à noter que les stocks sont une donnée essentielle des distributeurs et du commerce en général car ils sont éclatés dans de nombreux entrepôts et, surtout, dans une multitude de points de vente.

■ Coûts logistiques globaux (en % du chiffre d'affaires net)



SOURCE : ASLOG – 2007

Commentaire :

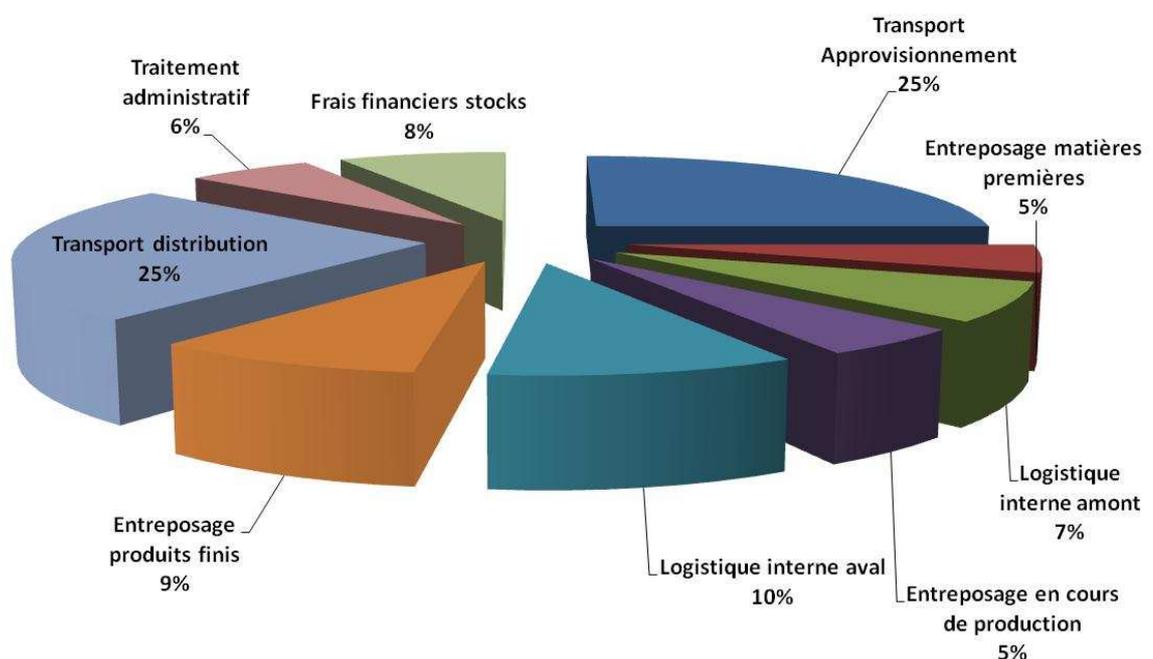
L'enquête de l'ASLOG a permis d'évaluer la part respective des coûts logistiques par rapport au chiffre d'affaires pour chacun des secteurs d'activité mentionnés ci-dessus.

7.1.2. Ventilation du coût logistique par poste de coûts

En terme de ventilation par poste de coût, la répartition moyenne est la suivante :

Il est à noter que cette répartition est une répartition moyenne basée sur une enquête de 300 entreprises. Certaines entreprises ont des typologies de coûts complètement différentes avec par exemple, une surreprésentation des coûts de livraison parce qu'elles livrent un grand nombre de marchandises en centre-ville ou des frais financiers liés aux stocks très importants du fait de leur organisation, de leur process ou tout simplement de la valeur de leurs marchandises.

Répartition des coûts logistiques



SOURCE : ASLOG – 2007

Commentaire :

On remarque que le transport, tant en approvisionnement qu'en livraison, représente pour les entreprises consultées environ 50% des coûts logistiques. Il apparaît qu'une augmentation importante et persistante du coût du pétrole peut influencer grandement sur les choix logistiques des chargeurs.

Par ailleurs, on peut identifier au moins deux leviers d'optimisation des coûts logistiques pour lesquels la Champagne-Ardenne présente de nombreux atouts, notamment par rapport à la région parisienne ou l'Alsace :

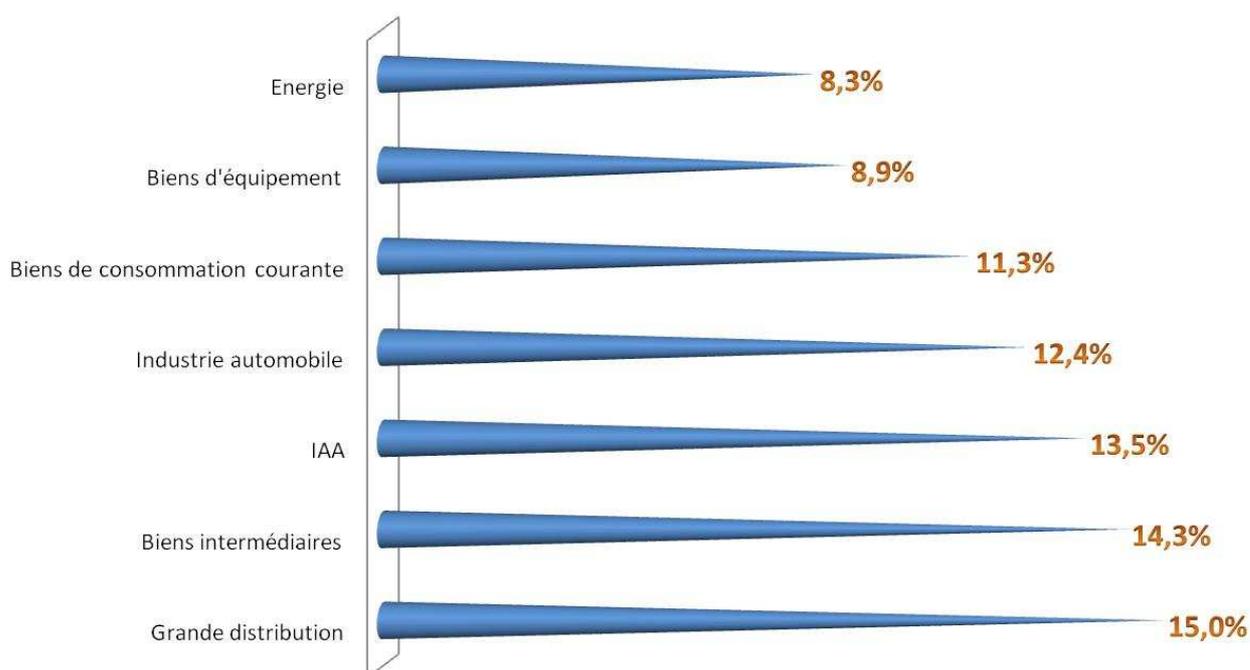
- Amortissements ou loyers des infrastructures logistiques selon que l'entreprise est propriétaire ou locataire des bâtiments qu'elle exploite pour sa logistique
- Salaires directs liés aux activités logistiques

7.1.3. Répartition des coûts logistiques dans les coûts globaux d'une entreprise

La répartition des coûts logistiques et leur poids dans le chiffre d'affaires de l'entreprise sont des ratios importants mais le poids des coûts logistiques dans l'ensemble des coûts de l'entreprise est fondamental car c'est essentiellement ce ratio qui conditionne la détermination de l'entreprise à agir sur les problématiques d'optimisation de la chaîne logistique.

D'après le BIPE, société d'études économiques, l'importance des coûts logistiques dans l'ensemble des coûts d'une entreprise varie de 8% seulement pour le secteur de l'énergie à environ 15% pour le secteur de la grande distribution.

Coûts logistiques en % des coûts globaux de l'entreprise



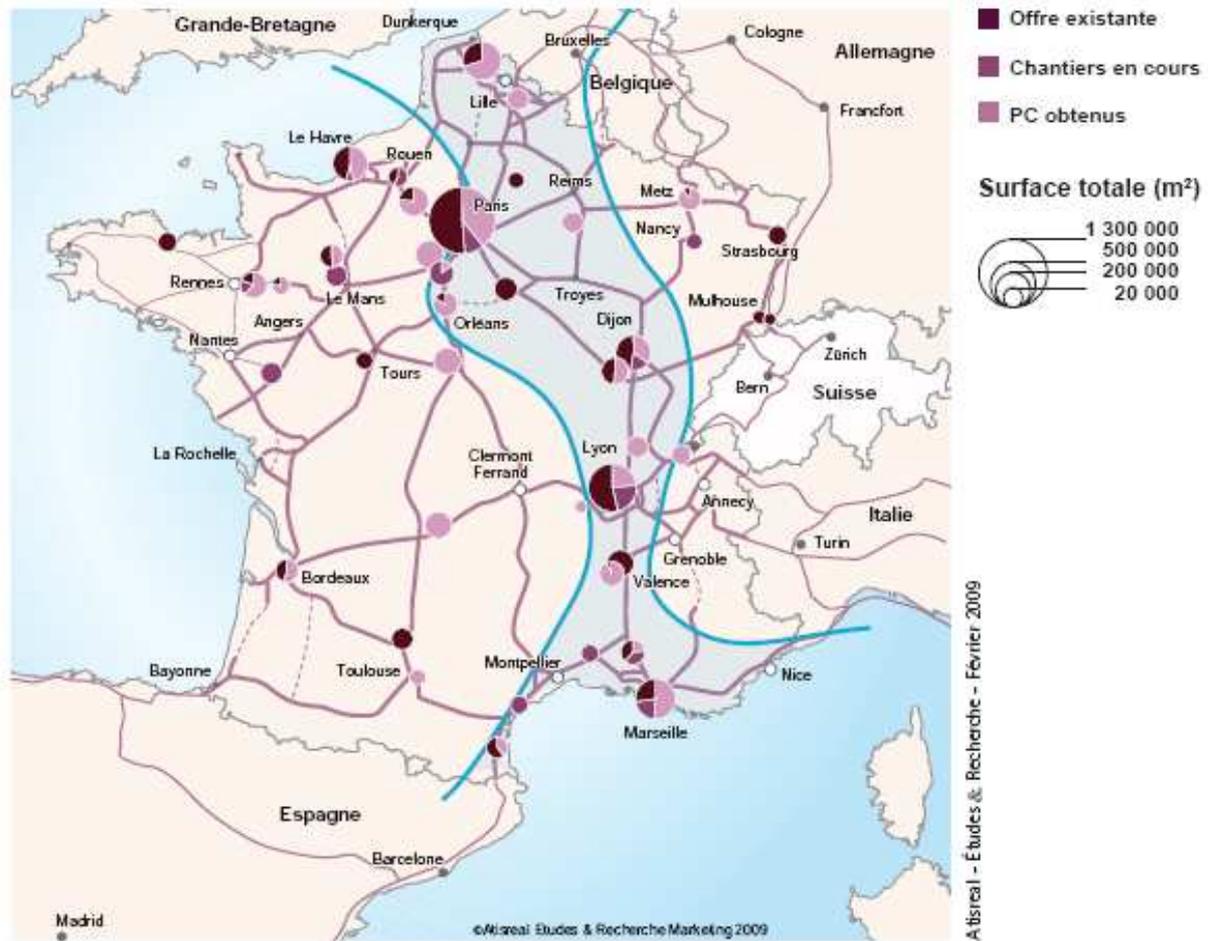
SOURCE BIPE – DATE DE MISE A JOUR INCONNUE

7.2. Offre en entrepôts de classe A

Les entrepôts de classe A sont des entrepôts de haute fonctionnalité qui répondent entre autres aux critères suivants :

- Hauteur supérieure à 9,3 mètres
- Aire de manœuvre d'une profondeur supérieure à 35 mètres
- Un quai de 1000 mètres carrés
- Résistance au sol de 5 tonnes / mètre-carré
- Chauffage
- Système d'extinction

Offre d'entrepôts classe A au 31/12/2008 :



SOURCE : ATISREAL – ETUDES ET RECHERCHE MARKETING 2009

Commentaire :

A fin 2008, l'offre en entrepôts de classe A, traduite en nombre de permis de construire obtenus est significative à Vatry mais se trouve toutefois en concurrence directe avec d'autres régions frontalières comme la Lorraine, le Nord/Pas-de-Calais ou la Picardie.

L'offre en entrepôts de classe A sur le parc logistique de l'Aube, à proximité de Troyes, n'apparaît pas sur la carte établie par ATISREAL en 2009 alors que des permis de construire ont été accordés pour une surface totale de 177000 m² sur ce parc.

7.3. Coût locatif des bâtiments blancs

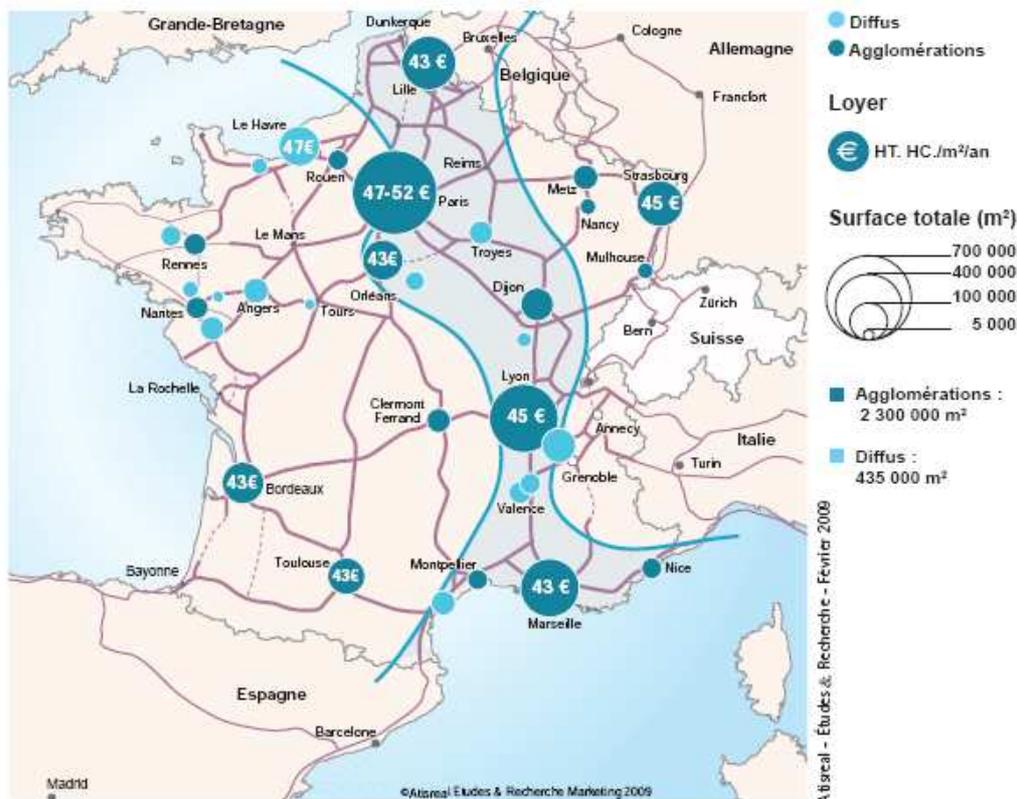
Le parc logistique français est l'un des plus modernes et compétitifs d'Europe. En moyenne, pour des entrepôts de classe A, les valeurs locatives sont de l'ordre de 45 euros à Lyon et Strasbourg, 43 euros dans les autres principales agglomérations et 47 euros au Havre. En Région Parisienne, les valeurs sont plus hétérogènes. De 47 euros à l'est et au sud, elles atteignent 52 euros en moyenne dans le nord de l'Île-de-France.

En d'autre terme, le département de la Seine-et-Marne, département le plus proche de la Champagne-Ardenne, propose des valeurs locatives beaucoup moins élevées que la moyenne parisienne.

Avec les incertitudes croissantes sur l'économie, les tarifs devraient avoir tendance à baisser sensiblement dans les mois à venir.

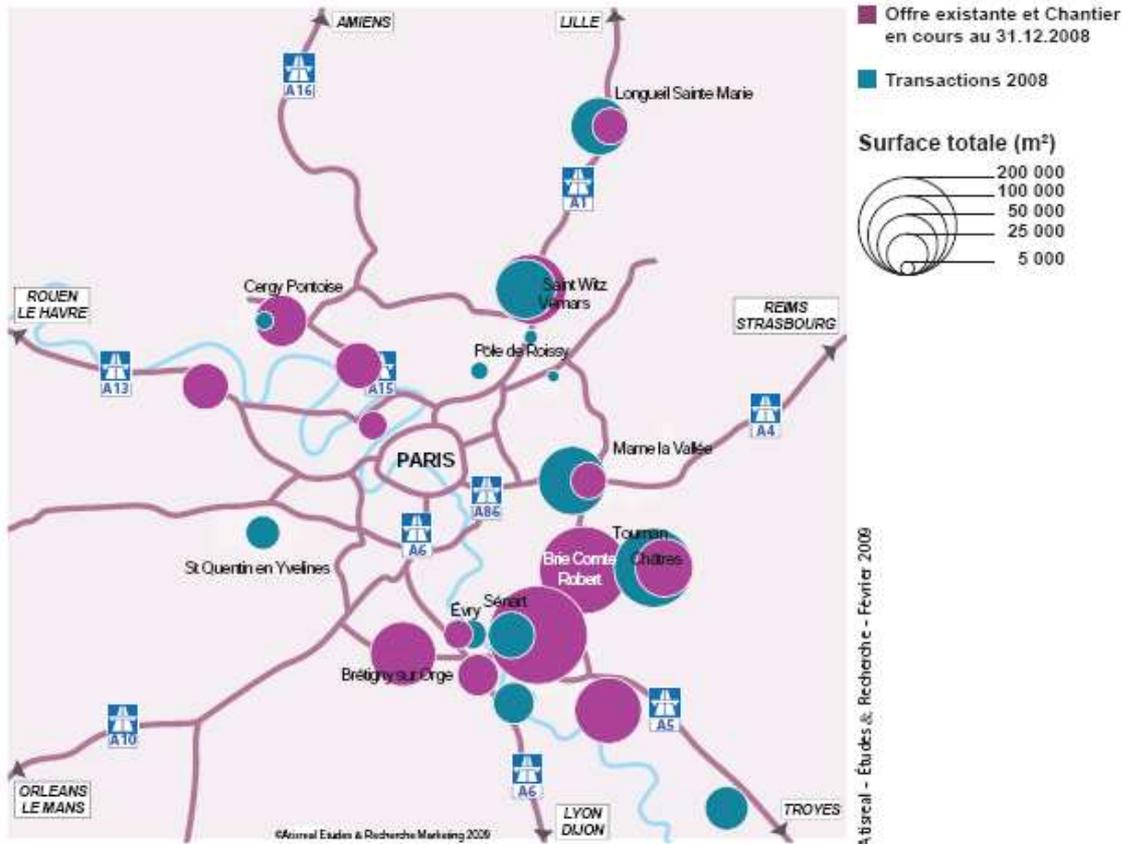
Les locataires d'immobiliers logistiques sont de moins en moins disposés à payer des loyers trop élevés. Dans cette optique, l'arrivée à échéance des baux de 6 ans signés au début des années 2000 approche, permettant aux chargeurs comme aux prestataires de renégocier leurs loyers indexés par rapport aux valeurs actuelles du marché. De nouvelles corrections sont donc envisageables en 2009.

Transactions en 2008 (entrepôts de plus de 5000 m²)



SOURCE : ATISREAL – ETUDES ET RECHERCHE MARKETING 2009

Entrepôts de classe A en région parisienne en 2008



SOURCE : ATISREAL – ÉTUDES ET RECHERCHE MARKETING 2009

Commentaire :

La région parisienne dispose d'une offre très importante d'entrepôts récents de classe A dans les départements de Seine-et-Marne et l'Essonne, c'est-à-dire à en direction du sud de la région Champagne-Ardenne.

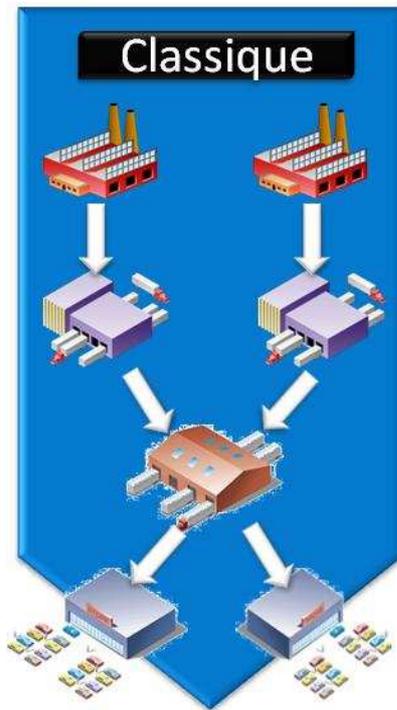
Toutefois, le marché parisien, sous l'effet de l'évolution de la conjoncture économique, tend à ralentir encore plus fortement qu'en régions. Ce point est accentué par le fait que de nombreux chargeurs et surtout prestataires logistiques avaient contracté ces trois dernières années des bâtiments de très grande taille qu'ils essaient tant bien que mal de remplir, ce qui ralentit le marché des transactions immobilières.

7.4. Ce qu'il faut retenir

- ✓ Les chargeurs et opérateurs logistiques portent évidemment une attention particulière à leurs coûts d'exploitation, notamment en période de crise économique.
- ✓ Sur ce plan, la Champagne-Ardenne dispose de nombreux atouts : un coût foncier compétitif, des coûts salariaux plus faibles qu'en région parisienne et, potentiellement, la mise à disposition de modes de transport alternatifs permettant de réduire les coûts d'acheminement et de distribution des marchandises.
- ✓ Toutefois, dans un schéma où le transport routier est largement prédominant, la faiblesse combinée du tissu industriel (éloignement des sources d'approvisionnement) et du bassin de consommation (distorsion des zones de chalandises) limite quelque peu l'intérêt de la Champagne-Ardenne en cas de forte hausse du prix du gazole.

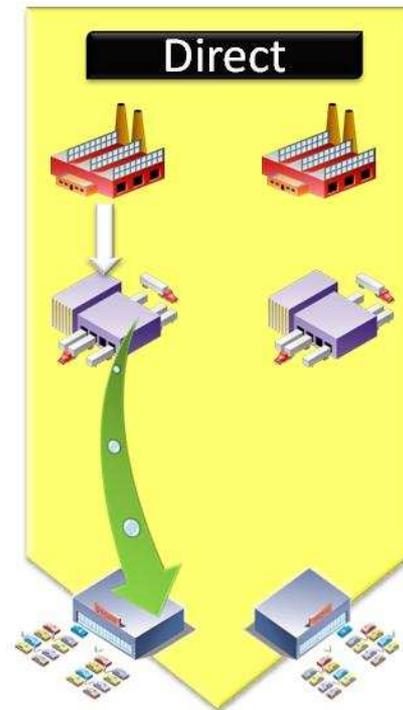
8. MUTUALISATION DES FLUX DE MARCHANDISES

8.1. Les schémas classiques de distribution



Chaque fournisseur livre son propre entrepôt qui livre lui-même l'entrepôt du distributeur ne livrant qu'à ses propres magasins

Ex. Epicerie sèche

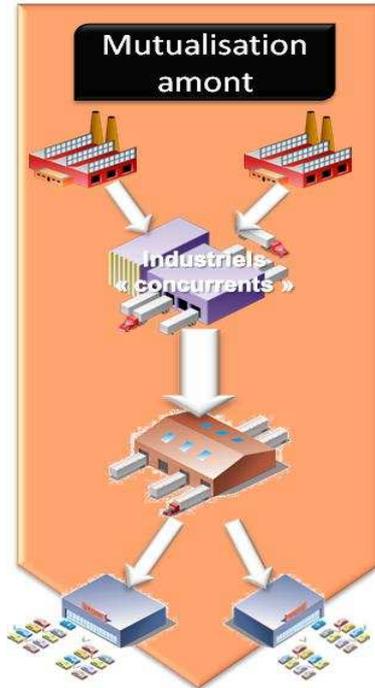


Le fournisseur livre directement le magasin du distributeur, en passant ou non par une plate-forme de stockage

Ex. Brasserie vers hypermarchés

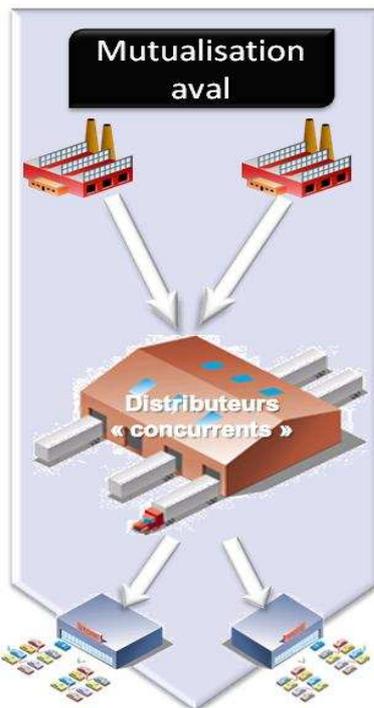
8.2. Clarification du concept de mutualisation

8.2.1. Production amont



Les fournisseurs s'accordent pour mutualiser leurs livraisons à destination des entrepôts de la grande distribution.

8.2.2. Distribution aval



Les fournisseurs livrent directement les plates-formes des distributeurs. Celles-ci étant désormais mutualisées entre distributeurs et livrent l'ensemble des magasins en massifiant les tournées.

8.3. Bonnes pratiques de mutualisation

Les prestataires logistiques ont été les premiers à faire de la mutualisation en concentrant des flux d'industriels potentiellement concurrents sur un même site. La seconde étape, franchie il y a environ 5 ans, s'est concrétisée quand les industriels eux-mêmes se sont concertés pour partager l'organisation de leurs livraisons.

FM Logistic a été un des premiers prestataires européens à proposer cette solution à ses clients industriels.

Dès 2004, FM a démarré des dossiers de mutualisation avec Cadbury et Sara Lee. Puis avec Benedicta, Nutrimaine et Pastacorp.

En 2005, le projet HECORE (acronyme pour Henkel, Colgate et Reckitt-Benckiser) était lancé sur 2 entrepôts sous-traités, l'un à KUEHNE+NAGEL, l'autre à FM Logistic.

FM Logistic démarre également un projet de mutualisation avec 4 industriels sur un entrepôt à Château-Thierry, non loin de la Champagne-Ardenne.

Récemment, deux très grands groupes spécialisés dans les pneumatiques, Bridgestone et Continental se sont associés sur une plate-forme commune près d'Orléans.

Au-delà de ces quelques exemples, les chaînes d'approvisionnement devront considérablement évoluer : les logistiques ne seront plus forcément centrées sur des logiques parallèles par industriel mais davantage sur des regroupements par catégorie de produits multi-industriels. Ce concept annonce une tendance à la mutualisation des moyens organisée.

On assiste alors à une concentration sur les lieux de production et de distribution comme par exemple le marché de Rungis ou le marché aux fleurs des Pays-Bas. En d'autres termes, le concept de coopérative cher aux communes rurales pourrait se généraliser aux biens manufacturés en concentrant les acteurs de filières produits compatibles sur une même unité géographique.

Une logistique centrée sur les lieux

Cette idée s'est déjà concrétisée depuis de longue date pour des logistiques où les contraintes l'obligeaient comme le marché de Rungis ou les livraisons urbaines.

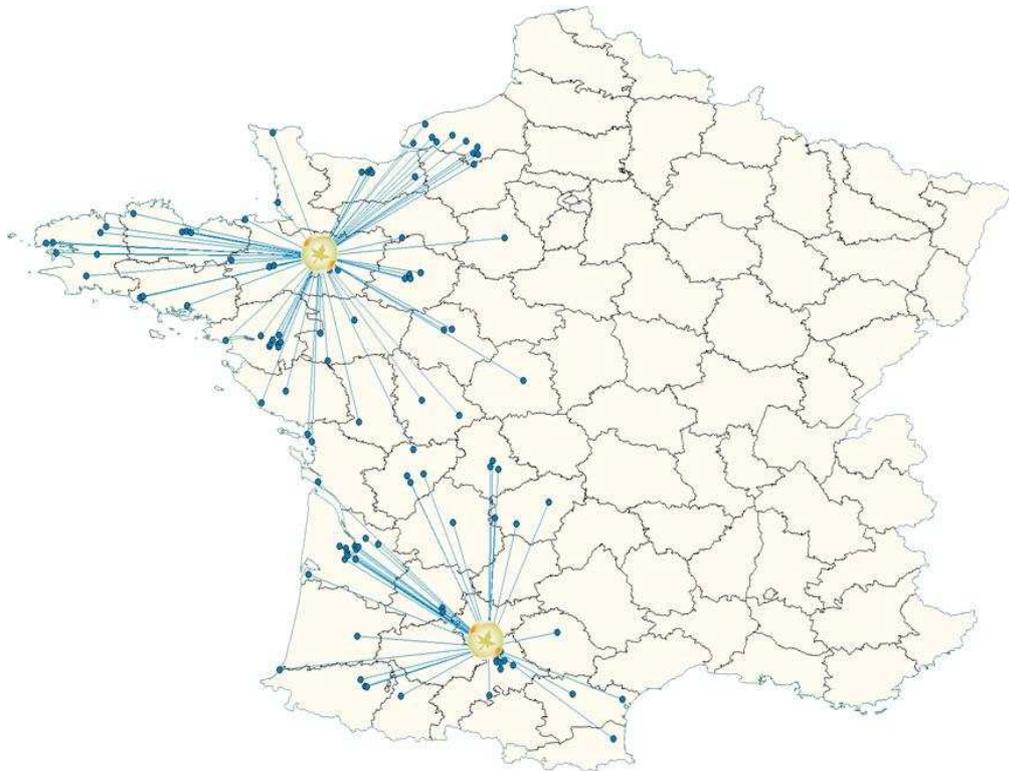
C'est aussi la réflexion de la fédération des entreprises et entrepreneurs de France (FEEF), composée de 600 PME, fournisseurs de la grande distribution. Plutôt que de rester passifs devant les exigences croissantes de la grande distribution, ces PME souhaitent mettre en place des processus de ramasses généralisées destinées à livrer ensuite les plates-formes de la grande distribution. Actuellement, la mutualisation reste le plus souvent au niveau des transports mais les infrastructures logistiques devraient rapidement suivre.

Autre projet de mutualisation : celui de l'approvisionnement en boissons dans l'ouest et le sud-ouest de la France.

Le constat de départ est le suivant : les distributeurs et industriels de la boisson constatent des faiblesses dans la distribution dans l'ouest de la France (en raison d'une offre en transport routier insuffisante dans les périodes de fortes variations saisonnières). Ce phénomène est accentué par la décision de la SNCF d'arrêter son offre ferroviaire sur les wagons isolés.

Le club Déméter (www.club-demeter.fr), qui regroupe un certain nombre de distributeurs, industriels et prestataires logistiques a modélisé l'ensemble des flux de la filière boisson pour déterminer le réseau optimal basé sur un ou deux entrepôts mutualisés dans l'ouest pour l'ensemble des industriels à destination des plates-formes de la grande distribution.

Localisations identifiées des 2 plates-formes mutualisées :



Cette solution permettrait d'offrir deux avantages principaux :

- Pallier les faiblesses du transport routier dans l'ouest en implantant le stock au plus près des bassins de consommation
- Massifier les approvisionnements amont en provenance des usines du centre et de l'est de la France et autorisant par là-même l'utilisation du transport ferroviaire par multiples de trains complets.

Cette solution a permis de s'affranchir d'expéditions par wagons isolés en reconstituant une ligne train complet multi-industriels au départ du hub de Gevrey (Bourgogne) et à destination de l'ouest (Saint-Pierre-des-Corps, Le Mans, Rennes).

D'autres optimisations sont également envisageables sur ce flux avec une mutualisation des flux des industriels de la boisson avec des flux aux caractéristiques logistiques analogues qui aujourd'hui ont cessé d'utiliser ce mode de transport.

Cette solution de mutualisation pourrait tout à fait être envisageable pour des filières de production champenoises comme par exemple l'activité liée au Champagne.

9. ARGUMENTAIRE POUR UNE IMPLANTATION LOGISTIQUE EN CHAMPAGNE-ARDENNE

La région Champagne-Ardenne dispose de nombreux atouts susceptibles d'inciter les chargeurs et logisticiens à venir s'y implanter.

Le premier est incontestablement sa situation géographique par rapport à l'Europe du Nord qui fait d'elle une localisation de choix pour l'implantation d'un hub européen.

Dans cette optique, la Champagne-Ardenne doit faire valoir un certain nombre d'atouts :

- Ses connexions quadrimodales, même si les infrastructures doivent parfois être grandement améliorées (Infrastructures du port de Givet, accessibilité grand gabarit entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine, réseau ferroviaire dans l'Aube) ;
- Son réseau routier extrêmement bien desservi avec un engorgement très limité ;
- Un foncier disponible à des prix très compétitifs ;
- Une forte volonté des collectivités locales de développer sur leur territoire une offre logistique répondant aux attentes des chargeurs et autres prestataires de services logistiques.

Une des clés de développement pour la Champagne-Ardenne est justement de se concentrer sur les prestataires logistiques car ils jouent un rôle grandissant dans les choix logistiques structurants des chargeurs. Si le prestataire logistique est convaincu que la Champagne-Ardenne est une excellente solution d'implantation car elle offre des coûts compétitifs et une qualité de service optimale, il sera le meilleur promoteur de la région auprès de ses propres clients.

Comme on l'a vu, la région Champagne-Ardenne se positionne davantage sur une logique de hub européen ou sur une logique d'entrepôts mutualisés à vocation éventuellement européenne.

A ce titre, les prestataires logistiques sont les acteurs principaux de la mise en place de schémas logistiques de distribution. Tous les principaux acteurs de la prestation logistique sont en phase d'élaboration de solutions logistiques basées sur la mutualisation orientées vers les industriels de filières compatibles de produits mais sous l'impulsion de certains distributeurs comme le groupe CARREFOUR par exemple.

Par son positionnement proche des bassins de consommation, ses connexions multimodales et son tissu industriel, Nogent-sur-Seine représente à ce jour probablement le meilleur potentiel pouvant attirer des projets de ce type.

De même, Paris-Vatry pourrait être en situation de promouvoir à moyen-terme ce type de solutions dès lors que le potentiel foncier de la Seine-et-Marne atteindrait ses limites.

Pour ce type d'implantation, la région a plusieurs concurrents en France, la Picardie, la Bourgogne, l'Île-de-France, le Centre, la Lorraine, et à l'étranger, l'Allemagne du sud, le Luxembourg et la Belgique essentiellement.

Suivant ce que le prospect recherche, la Champagne-Ardenne peut développer différents arguments :

Si le prospect recherche avant tout une proximité avec ses sources d'approvisionnement :

Sourcing Asie :

- La Normandie ou la région parisienne sont de sérieuses concurrentes car elles se trouvent sur le canal à grand gabarit de l'hinterland du Havre.
- En revanche, Nogent-sur-Seine a une carte à jouer en mettant l'accent sur l'attractivité de sa main d'œuvre et sur son positionnement ouvert sur le grand Est.
- De plus, le sourcing en Asie se combine souvent avec des approvisionnements en provenance de l'Europe de l'Est et, dans ce cas, Nogent-sur-Seine peut faire valoir son positionnement central et ses connexions routières et ferroviaires.
- Par ailleurs, Givet peut se positionner en alternative en cas de sourcing en provenance des ports du Nord, Anvers notamment.
- C'est le cas également de la plate-forme rail/route de Chalindrey-Grand Est, qui développe une liaison ferroviaire intéressante avec Anvers et Le Havre tout en permettant d'atteindre Bâle et Milan.

Sourcing en provenance de l'Est (France et Europe) :

- La Champagne-Ardenne dispose d'une localisation et des infrastructures de transports idéales pour massifier les marchandises en provenance de l'Est de la France (eaux minérales par exemple) ou de l'Europe de l'Est (filiale meuble par exemple) pour ensuite les expédier sur toute l'Europe de l'Ouest. Dans ce cadre là, la plate-forme multimodale de Vatry avec son foncier et ses bâtiments « blancs » disponibles à des prix compétitifs présente des arguments attractifs.

Si le prospect recherche avant tout une proximité avec son réseau de distribution :

- Dans ce cas, le positionnement de la Champagne-Ardenne est plus délicat car son bassin de consommation est effectivement l'un des plus faibles des régions françaises.

- Toutefois, elle est à la croisée de bassins de consommation européens très denses et sa localisation l'autorise à livrer en moins d'une « journée camion » les zones à forte densité comme la région parisienne, la Belgique et le sud de l'Allemagne.
- Ses plus dangereux concurrents sont sans doute le département de la Seine-et-Marne, plus proche de Paris et dont l'offre foncière est encore loin d'être saturée et la Picardie, profitant d'un profil similaire mais avec toutefois un tissu industriel plus dense et une plus grande proximité avec la région parisienne et le Benelux.

Les différents pôles logistiques étudiés constituent un potentiel de développement significatif qui s'inscrit pleinement dans les objectifs exprimés par les Grenelle 1 et 2 concernant l'organisation des flux et l'altermodalité du transport de marchandises.

L'enjeu est de faire connaître la diversité des solutions logistiques de la région aux chargeurs et donneurs d'ordre afin de les intégrer dans leur stratégie d'organisation des flux.

Cette offre doit pouvoir mettre en valeur la complémentarité et la diversité des pôles logistiques articulés autour d'un schéma directeur cohérent valorisant le potentiel de la région Champagne-Ardenne.

10. SOURCES / BIBLIOGRAPHIE

Titre de l'ouvrage	Auteur	Date
Le marché des entrepôts en France – Bilan 2007	DTZ	2008
« Quel axe ferroviaire structurant nord sud pour Champagne-Ardenne ? »	CESR Champagne-Ardenne	23/01/2009
La logistique en Champagne-Ardenne	DRIRE Champagne-Ardenne	Octobre 2008
Atlas régional de Champagne-Ardenne	Région Champagne-Ardenne	Février 2007
Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de Champagne-Ardenne	Région Champagne-Ardenne	Décembre 2007
Elaboration du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de Champagne-Ardenne	Région Champagne-Ardenne	Février 2007
La performance logistique : le supply chain management	Pascal EMERY	2003
Quel avenir pour le commerce en France ?	Pierre Georget, Nathalie Damery, Jean-Bernard Gallois	2008
Rapports de l'organisation régionale des transports	ORT	2006,2007 et 2008
Données SITRAM		
Données INSEE		
Données CCI		
Données BIPE		

11. ANNEXES

Exemplaire du questionnaire de l'enquête CPV/CRCI 2009 à destination des chargeurs, prestataires logistiques et opérateurs de transport

Plate-forme interviewée :		
Société interviewée :		
Interlocuteur interrogé :		
Prestataire / chargeur :		
Si prestataire, liste des clients traités :		
Date :		
Questions d'ordre général :		
	Réponse	Commentaire
1	Êtes-vous décisionnaire ou en exécution sur les flux entrants sur votre plate-forme ?	
2	Êtes-vous décisionnaire ou en exécution sur les flux sortants de votre plate-forme ?	
3	Estimation de la part de la Champagne-Ardenne dans la totalité des flux gérés en France par votre entreprise	
4	Quelle est la superficie (en m ²) de votre espace de stockage en Champagne-Ardenne ?	
5	Quelles catégories de produits gérez-vous ?	Acc. Auto
		Vins & Champ.
		Autres marchandises sec
		Autres marchandises temp. Dirigée
		Autres, précisez
Volumes :		
	Réponse	Commentaire
Origine / Approvisionnements des flux		
6	Types et répartition des contenants logistiques en approvisionnement	Palette
		Conteneur 20p
		Conteneur 40p
		Conteneur aérien
		Vrac
7	Volume indicatif annuel des approvisionnements (en tonnes ou palettes)	
8	Répartition des volumes d'approvisionnement (en %) par mode de transport	Camion
		Barge
		Rail
		Aérien

9	Origine des approvisionnements + répartition volumes en %	France		
		Champagne-Ardenne (CA)		
		Région parisienne		
		Quart Nord-Est (hors CA)		
		Quart Sud-Est		
		Quart Sud-Ouest		
		Quart Nord-Ouest		
		Test total France		0%
		Europe (hors France)		
		Europe du Nord		
		Europe de l'Est		
		Europe du Sud		
		Test total Europe		0%
		Hors Europe		
		Port d'Anvers		
		Port du Havre		
		Port de Fos-sur-Mer		
		Autres, précisez		
Test total Hors Europe		0%		
Total		0%		
Destination / Distribution des flux				
10	Types et répartition des contenants logistiques en distribution	Palette		
		Conteneur 20p		
		Conteneur 40p		
		Conteneur aérien		
		Vrac		
11	Volume indicatif annuel des marchandises distribuées (en tonnes ou palettes)			
12	Répartition des volumes de distribution (en %) par mode de transport	Camion		
		Barge		
		Rail		
		Aérien		

13	Destination des marchandises + répartition volumes en %	France		
		Champagne-Ardenne (CA)		
		Région parisienne		
		Quart Nord-Est (hors CA)		
		Quart Sud-Est		
		Quart Sud-Ouest		
		Quart Nord-Ouest		
		Test total France		0%
		Europe (hors France)		
		Europe du Nord		
		Europe de l'Est		
		Europe du Sud		
		Test total Europe		0%
		Hors Europe		
		Port d'Anvers		
		Port du Havre		
		Port de Fos-sur-Mer		
		Autres, précisez		
		Test total Hors Europe		0%
		Total		0%
Typologie des flux et tendances				
14	Prévision de croissance de vos volumes en 2010 (%)			
15	Pointe basse de saisonnalité annuelle (% par rapport à la moyenne) + période			
16	Pointe haute de saisonnalité annuelle (% par rapport à la moyenne) + période			
17	Répartition des volumes de distribution par type de clients	GMS (Grandes et moyennes surfaces)		
		Industrie automobile		
		Industrie agroalimentaire		
		Autres, précisez		

Analyse qualitative :

18	Sur une échelle d'évaluation de 0 à 5, comment cette plate-forme répond-elle à vos besoins ?		
19	Êtes-vous satisfait des services offerts par la plate-forme ?		
20	Considérez-vous que votre présence sur la plate-forme vous procure un avantage concurrentiel au niveau des coûts ?		
21	Quelles sont vos attentes en terme d'accompagnement de projet vis-à-vis des institutions publiques champardenaises ?		
22	Utilisez-vous l'avantage du positionnement central de la région par rapport aux pays limitrophes ?		

23	Diagnostic plate-forme vis-à-vis de vos besoins logistiques :	Réponse	Commentaire
	Infrastructures (fonciers, entrepôts ...)		
	Connexions transport (fer, barge, réseau routier, disponibilité camions ...)		
	Positionnement géographique (par rapport à la France, par rapport à l'Europe)		
	Aides des pouvoirs publics		
	Facilité d'implantation		
	Offre de prestation logistique organisée		
	Tissu industriel		
	Bassins d'emplois, formation, compétences		
	Bassins de consommation		
	Autres :		

24	Pensez-vous que la présence de l'aéroport Fret de Vatry est un atout pour votre développement dans le futur ?		
25	Pensez-vous que la présence de la connexion fluviale de Nogent-sur-Seine est un atout pour votre développement dans le futur ?		
26	Pensez-vous que la présence de la connexion fluviale de Givet est un atout pour votre développement dans le futur ?		
27	Pensez-vous que la présence de la connexion fer/route de Chalindrey est un atout pour votre développement dans le futur ?		

28	Citez 3 forces de la Champagne-Ardenne au niveau logistique	Réponse	Commentaire

29	Citez 3 faiblesses de la Champagne-Ardenne au niveau logistique	Réponse	Commentaire

30	Quels sont vos leviers potentiels de développement de vos volumes à 3 ans dans la région ?	Réponse	Commentaire
31	Quelles pourraient être les raisons qui vous feraient quitter la Champagne-Ardenne ?	Réponse	Commentaire
32	Citer 3 arguments qui pourraient motiver un prospect à venir s'installer en Champagne Ardenne	Réponse	Commentaire
Commentaires : <div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%; margin-top: 5px;"></div>			