

**POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DE PLATES-
FORMES LOGISTIQUES ET/OU MULTIMODALES
EN BASSE-NORMANDIE**

Pour le compte de :

**L'OBSERVATOIRE REGIONAL DES TRANSPORTS DE
BASSE-NORMANDIE**

RAPPORT FINAL

- Février 2001 -

----- MJM-CONSEIL -----

SOMMAIRE

RAPPEL DES ENJEUX ET DES OBJECTIFS DE LA MISSION	2
1 – CONCEPTS ET ENJEUX	4
1.1 – Définitions préalables de quelques concepts	4
1.2 – Le transport combiné	6
1.3 – Les enjeux associés aux plates-formes logistiques multimodales	7
1.4 – Rappels de quelques grands principes de base	8
2 – SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE EN BASSE-NORMANDIE	10
2.1 – Quelques rappels sur le tissu économique et démographique	10
2.2 – Un désenclavement récent, non achevé et dominé par la route	12
2.3 – La Basse-Normandie et les échanges de marchandises de la zone	15
2.4 – Les grands axes de transport	18
2.5 – La Basse-Normandie : région de transit ?	21
2.6 – La Basse-Normandie et les sociétés de transport	24
2.7 – La Basse-Normandie et la logistique	27
2.8 – La Basse-Normandie et la multimodalité-intermodalité	30
3 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DE LA BASSE-NORMANDIE	32
3.1 – Les localisations des bases logistiques de quelques familles logistiques	32
3.2 – La localisation des chantiers de transport combiné	60
3.3 – Synthèse	64
4 – QUELLE PLATE-FORME DE FRET POUR LA BASSE-NORMANDIE ?	67
4.1 – Intérêts et enjeux d'une plate-forme de fret en Basse-Normandie	67
4.2 – Les sites potentiels	74
4.3 – La situation dans les zones limitrophes	90
SYNTHESE ET BILAN :	98
ANNEXES	111

RAPPEL DES ENJEUX ET DES OBJECTIFS DE LA MISSION

- La **logistique** est un terme qui a fait son apparition dans le langage courant à la fin des années 70 pour se généraliser aujourd'hui. Au milieu des années 80, ce terme a été associé à celui de **plate-forme** ; on a alors parlé de **plate-forme logistique**. Puis, au début des années 90, période de prise de conscience de la domination du mode routier, est apparu le terme **multimodal** qui a été directement associé au précédent pour donner naissance au concept de **plate-forme logistique multimodale**. Depuis, nous assistons à un véritable engouement pour ce type d'équipement que de nombreuses collectivités tentent aujourd'hui de revendiquer dès qu'une nouvelle infrastructure, notamment autoroutière, est réalisée.
- Aussi légitime que soit cet engouement, il convient cependant d'aborder le sujet avec beaucoup de prudence et surtout, de pragmatisme. En effet, il faut être conscient de la complexité de l'exercice d'autant plus qu'au final, ce sont les sociétés privées (ou semi-privées) qui décident ou pas de s'implanter sur de telles zones aménagées. Tout au plus, les collectivités peuvent avoir un rôle de soutien, d'orientation, et parfois d'incitation).
- Les transformations de l'accessibilité de la région Basse-Normandie, notamment routière, ainsi que l'existence de projets « régionaux » tels que Fast-Ship et Port 2000, suscitent légitimement des interrogations chez les élus politiques et certains acteurs socio-économiques Bas-Normands. Ces dernières peuvent se résumer par la question récurrente suivante : comment la Basse-Normandie peut-elle tirer profit de sa nouvelle situation par rapport aux flux de marchandises ? La réponse qui vient immédiatement à l'esprit est la valorisation de ces flux par la réalisation d'un équipement tel qu'une plate-forme logistique multimodale. Ainsi, apparaissent des idées de créer des plates-formes logistiques multimodales dans de nombreuses zones, c'est-à-dire là où les transformations de l'accessibilité sont les plus marquantes. On parle ainsi de créer de tels équipements à Mézidon, Cherbourg, Caen, Sées, Avranches, Honfleur, Alençon, Argentan, Valognes, etc. (cette liste n'est pas exhaustive).
- **C'est à partir de ces enjeux que la présente mission se propose d'apporter un éclairage. Celle-ci s'articule de la manière suivante :**
 - ↳ Une première étape consiste à définir (ou redéfinir) un certain nombre de concepts. Celle-ci peut paraître inutile pour certains lecteurs, mais elle est **TOTALEMENT** nécessaire car il existe souvent une méconnaissance, voire des confusions, quant à la réalité des concepts. Cette partie est donc indispensable et permet de repositionner les enjeux.

↳ Une seconde étape consiste à aborder le sujet à partir des besoins actuels (ou tout au moins les grandes tendances) en matière de transport et de logistique. Cette approche n'est pas généraliste car la logistique est bien trop vaste et englobe une très grande hétérogénéité pour être traitée dans son ensemble. Nous avons donc privilégié une approche plus fine par familles logistiques et par catégories d'acteurs. Il ne s'agit pas de rentrer dans des considérations trop techniques, mais d'appréhender la relation entre le positionnement géographique et les caractéristiques en termes de fonction et de rayonnement des implantations logistiques. Par ailleurs, un point particulier sera également apporté au transport combiné.

Le but étant d'apporter une lisibilité sur l'organisation des transports et la logistique ainsi que sur les grandes tendances actuelles en matière d'implantation.

↳ La seconde partie porte sur le positionnement de la Basse-Normandie par rapport aux enjeux actuels en matière de transport et de la logistique. Cette partie s'appuie sur les acquis sur la question. Toutefois, ceux-ci restent relativement faibles. D'une part, la partie consacrée à la logistique reste très marginale dans le Schéma Régional des Transports de fret. D'autre part, les réflexions préalables aux choix de certains sites potentiels sont quasiment inexistantes. Seule l'étude relative au site de Mondeville a été réalisée, mais elle reste souvent très technique et date déjà de 1989.

Par ailleurs, dans cette mission, il y a toujours la volonté de repositionner la région Basse-Normandie dans un contexte géographique plus large comprenant une partie des régions limitrophes. Cette approche est tout à fait essentielle car la logistique s'arrête très rarement aux frontières administratives.

↳ Enfin, la troisième partie de cette mission est consacrée à l'analyse du positionnement théorique stratégique de certains sites Bas-Normands. La liste des sites retenus n'est en aucun cas exhaustive ; il s'agit de noms de localisations fréquemment évoqués par les acteurs politico-économiques régionaux. A ce stade de la réflexion, il ne s'agit pas de décider où la (les) plate-forme(s) doit (doivent) être réalisé(es), mais d'éclairer sur la pertinence « théorique » de ces quelques sites par rapport aux besoins actuels en matière de logistique et de multimodalité.

- **Cette mission confiée par l'ORT de Basse-Normandie n'est pas une étude de faisabilité d'une plate-forme de fret mais plutôt une « étude de crédibilité » d'un tel projet. Elle doit alimenter la réflexion régionale sur le sujet et éclairer les positions. Enfin, elle se limite à une vision d'un technicien et n'intègre aucune considération politique.**

1 – CONCEPTS ET ENJEUX

1.1 – DEFINITIONS PREALABLES DE QUELQUES CONCEPTS

► PLATE-FORME

En matière de transport, la plate-forme est un lieu où s'établissent des connexions et s'opèrent des échanges. Il s'agit souvent qu'un point de rencontre et de restructuration des flux se traduisant souvent par un passage d'une organisation massifiée à une organisation plus diffuse.

Il s'agit donc d'un lieu de rupture de charge. Cette rupture de charge est tantôt subie (nécessité liée à un changement modal), tantôt volontaire (pour les nécessités de l'organisation physique mise en place comme le groupage/dégroupage ou l'usage volontaire de plusieurs modes). Dans les deux cas, les localisations de ces plates-formes ne sont pas le fruit du hasard.

En fonction du statut de la rupture de charge, plusieurs catégories de plate-formes coexistent.

► LA LOGISTIQUE

L'utilisation du terme logistique, autrefois limitée aux militaires et à quelques professionnels de l'industrie, s'est généralisée dans le langage commun depuis le début des années 80. Il est aujourd'hui intégré dans tous les discours, avec parfois aucune légitimité.

Il ne s'agit pas ici d'entrer dans le détail d'un terme particulièrement complexe dans sa réalité, mais de mettre l'accent sur le fait que la logistique n'est pas le fruit du hasard ; elle fait appel à des professionnels spécialisés et ceux-ci ne sont ni des transporteurs, ni des industriels mais des logisticiens. La logistique est une matière spécifique.

En synthétisant outre mesure, la logistique est la concrétisation d'une volonté de répondre au dilemme suivant : d'un côté, l'industrie réalise des gains productifs par le fonctionnement des économies d'échelle (produire en masse pour abaisser le coût marginal), et de l'autre côté, la distribution des produits est de plus en plus personnalisée et couvre un espace de plus en plus vaste. Elle se situe donc à l'interface du système productif et du système de distribution dont les contraintes sont de plus en plus fortes et dont elle est dépendante. Réciproquement, elle constitue aujourd'hui l'enjeu majeur de ces deux systèmes. Aujourd'hui, le rôle de la logistique va encore plus loin puisque l'on parle de d'ECR (*Efficient Consumer Response*)¹, concept récent selon lequel elle n'est pas seulement une interface, mais devient totalement intégrée. On parle de logistique globale.

Les termes souvent évoqués tels que zéro stock, just in time, etc. ne sont que des résultats et des composants de la mise en place de la logistique.

¹ Ce sont les consommateurs qui tirent la production. Pour satisfaire cette demande, on comprend alors l'importance de la logistique et des transports.

► PLATE-FORME LOGISTIQUE

Depuis quelques années, différents acteurs ont tenté de « profiter » de ces ruptures de charges pour y adjoindre d'autres prestations logistiques. Ainsi, les plates-formes telles que définies plus haut, sont devenues des lieux potentiels de cristallisation d'activités logistiques, devenant des plates-formes logistiques.

Il existe donc une grande diversité des plates-formes logistiques selon les critères de qualification :

- Fonction : cela va du simple entrepôt destiné au stockage passif jusqu'à l'entrepôt où sont réalisées des prestations plus complexes telles que l'assemblage de kits. Un centre routier disposant d'une agence douanière, d'un restaurant destiné aux chauffeurs routiers, d'agences de sociétés de transport et d'une station-service, n'est pas une plate-forme logistique. De même, une entreprise de transport équipée de hangars destinés à abriter ses véhicules, ne constitue pas une base logistique.
- Taille : cela va de l'entrepôt de 1 000m² à plusieurs entrepôts de sociétés différentes regroupées sur un même site de plusieurs dizaines d'hectares.
- Statut : si nous raisonnons au niveau de l'entrepôt, il peut être à usage privé ou public. A l'échelle d'une plate-forme regroupant plusieurs sociétés différentes, elle peut être gérée par une société privée (société immobilière, société de type Garonor) comme par une collectivité (SEM, Commune, etc.). Il existe une multitude de cas.
- Aire d'influence : ce n'est pas seulement la localisation géographique de la plate-forme, ni sa taille, qui déterminent l'échelle d'intervention de la plate-forme (plate-forme d'intérêt national, régional ou internationale), mais les marchés que ses utilisateurs couvrent effectivement. ...

► PLATE-FORME MULTIMODALE

Lorsque la fonctionnalité de la plate-forme consiste à réaliser le passage d'un mode de transport à un autre, nous parlons alors de plate-forme multimodale. Il convient d'être vigilant en ce sens que le fait pour une plate-forme de bénéficier d'une accessibilité par plusieurs modes de transport n'engendre pas obligatoirement l'usage successif des modes par une même marchandise. La plate-forme est certes multimodale (présence de plusieurs modes) mais sans pour autant donner naissance à la multimodalité (c'est-à-dire à des chaînes de transport multimodales). La multimodalité de la plate-forme offre des conditions favorables pour développer la multimodalité des chaînes de transport, mais les relations entre modes de transport ne sont pas systématiques. Les cas de plates-formes multimodales sont nombreux, mais ceux où la multimodalité est effective sont très rares. Pourtant, le développement des transferts modaux constitue souvent l'objectif recherché de ce type d'équipements.

Un centre routier ou une zone d'activités reliés à un échangeur autoroutier et abritant des activités logistiques, ne sont donc pas des plates-formes multimodales. Les centres routiers ou les MIN uniquement reliés à la route ne sont pas des plates-formes multimodales. Les premiers ne sont d'ailleurs que très rarement des plates-formes logistiques.

► PLATE-FORME INTERMODALE

L'intermodalité consiste à combiner l'usage de deux modes de transports différents à partir d'UTI (Unité de Transport Intermodal). Le transport combiné (TC) le plus connu étant le rail-route, avec l'usage d'UTI telles que les caisses-mobiles, les conteneurs ou les remorques dites « kangourou ». Il existe également le transport combiné mer-route avec la technique maritime du Roll-On/Roll-Off (exemple des car-ferries) ou le fleuve-route, etc.

En fait, dans le cadre d'une plate-forme intermodale, la marchandise n'est jamais manipulée. On manipule uniquement son contenant, et c'est d'ailleurs là tout l'intérêt de l'intermodalité.

Le terminal où s'opèrent de tels transferts modaux nécessite souvent des équipements spéciaux pour assurer l'accueil des modes de transport et le transfert des UTI. Dans le cas du transport combiné rail-route, ce type de terminal est aussi appelé un chantier de transport combiné.

Ce type de terminal (ou plate-forme) doit être différencié d'une gare de triage qui n'est qu'un équipement ferroviaire destiné à trier des trains (qu'il s'agisse des trains de transport combiné ou des trains classiques). Les deux types d'équipements sont très rarement associés car ils ne répondent pas du tout aux mêmes attentes et ne présentent donc pas les mêmes caractéristiques techniques. La localisation de la gare de triage répond à une logique d'organisation strictement ferroviaire, tandis que celle du chantier de TC répond à une logique de chaîne de transport.

► PLATE-FORME LOGISTIQUE MULTIMODALE

La plate-forme logistique multimodale combine donc une dominante logistique des entreprises qui l'occupent et une accessibilité par au moins deux modes de transport. Comme nous l'avons indiqué plus haut, cela ne signifie pas pour autant qu'un tel équipement soit le lieu de transferts modaux (chaînes multimodales et/ou intermodales). Par ailleurs, toutes les plates-formes de ce type n'abritent pas un chantier de TC.

1.2 – LE TRANSPORT COMBINÉ

Le transport combiné est un mode de transport à part entière s'appuyant sur le transport ferroviaire pour assurer le parcours principal et le mode routier pour effectuer les dessertes terminales. Pour des raisons multiples dont il n'est pas l'objet de développer ici, on estime souvent que ce mode devient compétitif sur des distances supérieures à 500km. Pour les mêmes raisons, on estime que l'aire de marché d'un terminal de TC se limite à un rayon de 10 à 20km (dans des cas spécifiques, ce rayon peut s'étendre jusqu'à 50km).

Toutefois, ces ratios restent très généraux et trop limitatifs car d'autres facteurs interviennent pour les contrarier. En dehors des aspects liés aux coûts et à la fiabilité des services, il existe au moins 3 autres facteurs essentiels pour rendre une liaison TC viable :

- L'équilibre des flux dans les 2 sens de la relation
- La fréquence des services (minimum 3 par semaine, voire des relations quotidiennes)
- Les horaires

Pour fonctionner, le TC s'appuie sur des infrastructures spécifiques (terminaux TC permettant le stockage et la manutention des UTI (caisses mobiles, conteneurs maritimes ou non, remorques kangourous) et une organisation particulière (système de réseaux à partir de points nodaux et relations directes de trains complets).

À ce jour, l'usage de ce mode reste limité, même si depuis quelques années il a enregistré une croissance soutenue et soulève une certaine unanimité sur ses chances de développement. Un consensus existe pour le considérer comme l'une des meilleures alternatives modales au « tout route ». Toutefois, il souffre encore de nombreuses lacunes tandis que le contexte économique reste encore largement favorable au mode routier.

En France, le TC rail-route est réalisé dans sa quasi-totalité par les sociétés CNC et Novatrans. Par les contraintes qu'impose ce mode, il est souvent utilisé par des grandes sociétés de transport et des chargeurs générant d'importants échanges.

1.3 – LES ENJEUX ASSOCIES AUX PLATES-FORMES LOGISTIQUES MULTIMODALES

➤ **Les enjeux associés aux plates-formes de fret les plus fréquemment évoqués sont :**

- Cristalliser des sociétés de transports et logistiques sur des sites particuliers dans le but d'éviter leur dispersion anarchique sur le territoire,
- Mutualiser certains services et équipements collectifs,
- Pérenniser l'implantation des sociétés et développer des compétences bénéfiques pour le tissu local,
- Favoriser le développement de la multimodalité et l'intermodalité. En effet, la concentration permet la massification des flux nécessaire au développement des autres modes que la route,
- Valoriser les flux, et en particulier ceux de transit, afin de ne pas simplement les « voir passer » mais les associer au développement du tissu économique local et créer des emplois et diverses recettes,
- Enfin, réduire les problèmes de la congestion routière dans certaines zones en privilégiant des transferts modaux.

➤ Après l'engouement pour la création des zones industrielles, puis des zones d'activités commerciales, s'est développé celui des zones logistiques.

En effet, depuis quelques années, les projets de tels équipements se sont multipliés dans de nombreuses régions.

Aujourd'hui, le bilan de cet engouement n'a pas encore été réalisé de manière précise, mais d'emblée plusieurs situations sont constatées :

- Certains projets n'ont pas abouti et sont restés dans les cartons,
- Certaines plates-formes restent désespérément vides ou se limitent à des implantations de stations services, garages pour PL, stations de lavage, etc.,

② Il n'existe pas de généralités mais des tendances.

D'une part, les marchandises ne présentent pas toutes le même intérêt à la logistique.

D'autre part, étant un secteur en perpétuelle évolution, notamment soumis aux transformations des secteurs industriels et de la distribution, il n'existe pas de logistique parfaite mais une logistique optimale à un instant donné et pour une organisation donnée.

Enfin, chaque entreprise a une vision différenciée de la logistique y compris lorsqu'elles appartiennent au même secteur d'activité.

Ces facteurs tendent donc à complexifier et à rendre quasiment impossible la modélisation des implantations logistiques.

Nous ne pouvons donc que faire apparaître des tendances qui sont en fait le résultat d'une somme de situations différentes.

③ Les implantations logistiques sont, avant tout, une décision d'acteurs privés.

La localisation d'une telle plate-forme doit avant tout répondre aux besoins des clients que sont les opérateurs logistiques qu'ils soient plutôt d'origine chargeurs, prestataires logistiques, transporteurs ou commissionnaires de transport. De la même manière, l'implantation d'un chantier de TC répond à des contraintes particulières.

④ Les critères de choix des entreprises ne se limitent pas à l'accessibilité, mais sont multiples.

D'autres critères multiples et aux rôles complexes interviennent pour fixer la décision d'une implantation d'une base logistique.

En voici quelques uns :

- Le plus important est sans aucun doute le marché de l'entreprise ; une entreprise de transport et de logistique s'implante d'abord par rapport à sa raison d'être, c'est-à-dire son marché
- Les coûts liés à l'organisation mise en place en relation directe avec le marché (les coûts de transport par exemple), et les coûts de l'implantation elle-même (coûts de main d'œuvre, fonciers, immobiliers, fiscaux, etc.)
- La qualité de l'environnement local (existence de compétences complémentaires, qualité de la main d'œuvre, attractivité pour les cadres, etc.)
- ...

⑤ L'impact d'une plate-forme de fret ne se limite pas à des aspects positifs.

- Toute activité créant des emplois ne peut être que bénéfique, mais le bilan par rapport aux retombées en termes d'emplois directs ne doit pas être surestimé (on estime que le ratio moyen est compris entre 1 et 2 emplois par hectare).
- Une plate-forme cristallise des flux autour d'elle et du même coup les nuisances qui peuvent les accompagner (bruits, pollution, problèmes de sécurité, vibrations, etc.)
- Les grandes plates-formes cristallisent aussi les implantations d'entreprises extérieures à la région. Du même coup, elles peuvent contribuer à ouvrir le tissu local à une concurrence plus forte.
- ...

2 – LA SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE EN BASSE-NORMANDIE

Il ne s'agit pas ici de reprendre ce qui a déjà été réalisé dans le cadre des réflexions antérieures, notamment lors de l'élaboration du Schéma des transports de fret. L'objet de cette partie consiste plutôt à mettre l'accent sur les principales conclusions et problématiques nécessaires à la compréhension des enjeux de la présente mission.

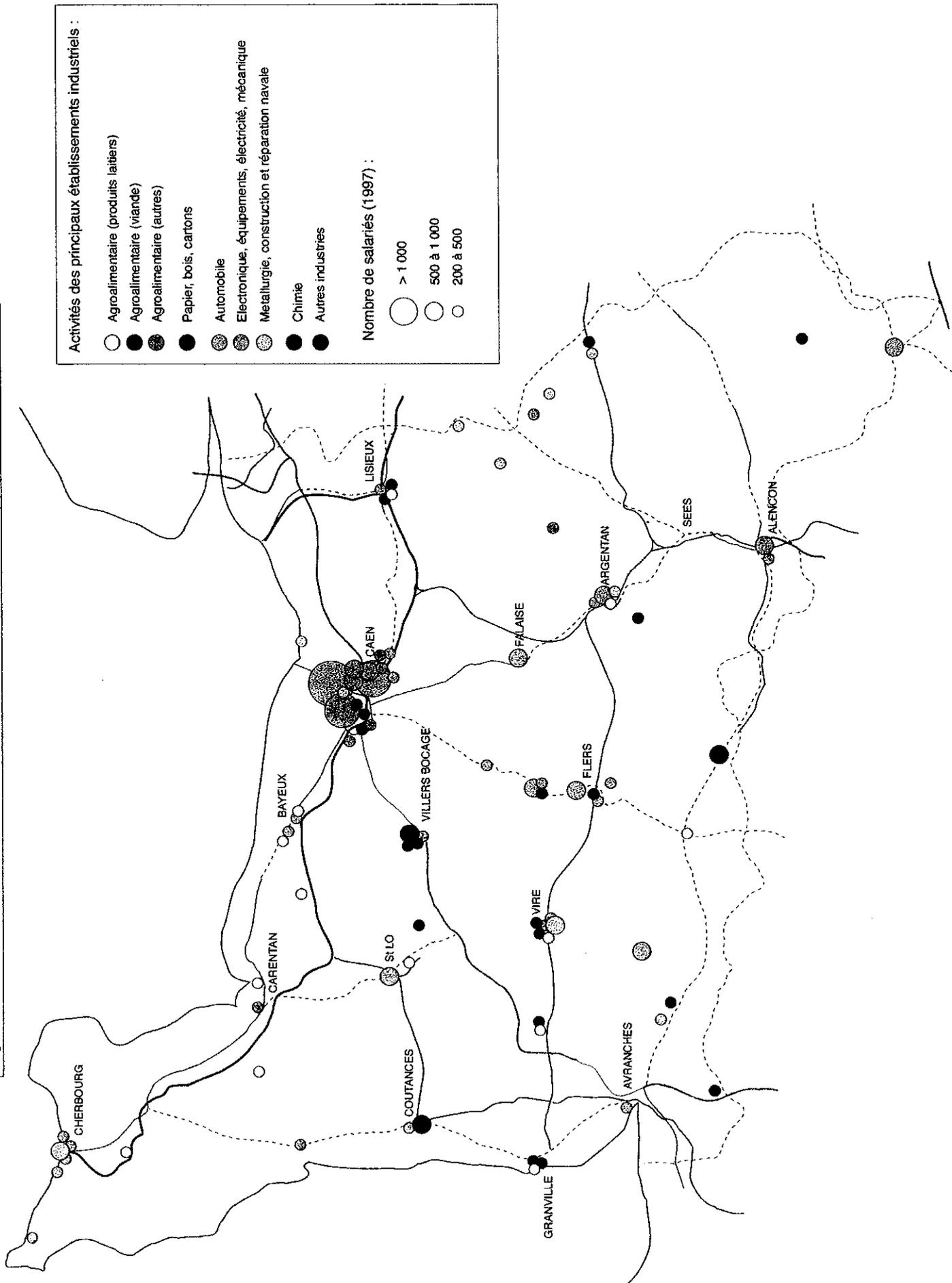
2.1 – LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU TISSU ECONOMIQUE ET DEMOGRAPHIQUE DE LA BASSE-NORMANDIE

La figure n°1 ci-après présente la localisation des plus grands établissements industriels de la région (plus de 200 salariés).

L'organisation économique et démographique Bas-Normande fait apparaître les principaux constats suivants :

- L'agglomération de Caen joue bien évidemment sa fonction de capitale régionale sans pour autant présenter une concentration élevée. En fait, en dehors de Cherbourg (agglomération de 100 000 habitants), la hiérarchie urbaine est marquée par un tissu de petites villes et de gros bourg ruraux répartis de façon homogène dans toute la région.
 - L'activité industrielle est dominée par 2 grands secteurs : l'agro-alimentaire (ce secteur est très diversifié puisqu'il englobe quasiment tous les domaines et étapes des filières) et le secteur de la mécanique-électronique dominé par l'électro-ménager, la fourniture de pièces pour l'industrie automobile et l'industrie automobile.
 - Les activités industrielles sont à l'image de la répartition de la population en ce sens qu'elles couvrent l'ensemble du territoire régional. On note seulement l'existence de quelques pôles de concentration par grand secteur d'activités.
- Pour les transports et la logistique, cette situation a plusieurs effets :
- La dispersion contribue à la domination du transport routier et ne favorise pas la cristallisation des efforts logistiques en un lieu « centralisateur ».
 - L'agglomération Caennaise reste de taille tout à fait modeste (32^{ème} rang français) et limite son statut à une échelle régionale.
 - Les conséquences de la diversité, de la nature et de l'organisation des activités industrielles seront abordées plus loin.

Fig. 1 : LOCALISATION DES PRINCIPAUX ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS PAR TYPE D'ACTIVITES



2.2 – UN DESENCLAVEMENT RECENT, NON ACHEVE, ENCORE INEGALE ET DOMINE PAR LA ROUTE

Jusqu'à une période très récente, la Basse-Normandie avait une position de « terminus », de « *cul de sac* », en totale dépendance de Paris pour ses relations extérieures. L'autoroute A13 ainsi que la liaison ferroviaire électrifiée jusqu'à Caen, constituaient les axes structurants des relations extérieures de la région, auxquels nous pouvons adjoindre dans des proportions moindres, la liaison ferrée non électrifiée Paris-Granville et la RN12 via Alençon.

La Basse-Normandie ne commence qu'à sortir de son désenclavement.

Il aura fallu attendre les programmes « **autoroute des estuaires** » et « **axe Calais-Bayonne** » pour que la région puisse enfin accueillir des autoroutes qui permettent de la relier à d'autres régions que l'Île de France. Si le premier axe cité ne peut que profiter à la région parce qu'il l'irrigue, le second est plus discutable car il est typiquement un axe de transit pur dont l'utilité pour l'ensemble de la région est limitée au sud et l'est de la région.

L'amélioration de l'accessibilité provient également des efforts considérables réalisés dans le cadre des contrats de plan Etat-Région successifs.

Les principales caractéristiques de ces transformations sont (Cf. figure n°2 de la page suivante) :

- Avec l'autoroute des estuaires, la Basse-Normandie accède au rang de région de transit. En dehors des liaisons transmanche, le transit était très marginal. L'autoroute des estuaires ouvre la voie à un accroissement du transit Est-Ouest, entre d'une part, l'Ouest français (surtout la Bretagne) et la Péninsule-Ibérique, et d'autre part, la Haute-Normandie, le Nord de la France et de l'Europe.
- Les relations tant routières que ferroviaires vers Sud n'ont pas bénéficié des mêmes moyens financiers et restent encore très déficitaires. Certes, l'A88 et ses prolongements vers Le Mans et Tours, devraient améliorer la situation, mais le dossier ferroviaire semble être moins avancé.
- Certains secteurs géographiques, pourtant essentiels pour la région, n'ont pas bénéficié des mêmes améliorations. C'est par exemple le cas de Cherbourg, pourtant 1^{er} port régional, 2^{ème} port français pour le transmanche, 10^{ème} port national, dont les accès macro- et micro-géographiques restent encore problématiques. Il en est de même pour le secteur de Condé/Noireau-Flers, comportant pourtant un tissu industriel dense dont les contraintes transport et logistiques sont importantes, dont l'accès est particulièrement difficile.
- En matière de fret, les améliorations restent essentiellement limitées au secteur routier. Certes, les infrastructures ferroviaires ont bénéficié de programmes de modernisation, mais les sommes allouées et les effets sur l'organisation des échanges de marchandises sont (seront dans un proche avenir) incomparablement plus faibles. Pour le fret, la Basse-Normandie s'est inscrite dans une logique routière dominante sur les court et moyen termes (voire le long terme).

- Pour les transports et la logistique, ces transformations se traduisent par une ouverture indéniable de la Basse-Normandie sur l'extérieur. Toutefois, il est à noter que les principales améliorations sont routières et entrent dans une logique qui dépasse largement le cadre régional. En effet, « l'autoroute des estuaires » est un outil au service des régions traversées, mais elle s'inscrit dans une logique d'un axe européen Nord-Sud. Cela signifie que la région peut plus facilement accéder sur les marchés extérieurs, mais réciproquement, cela signifie aussi que la région est aussi plus facilement accessible de l'extérieur.

Il convient donc de ne pas rester focaliser sur cet axe, car d'autres axes pourtant aussi importants (voire plus importants) pour le tissu économique régional restent déficitaires :

- Cherbourg, pourtant 2^{ème} port transmanche, 2^{ème} agglomération régionale et quelques projets, n'est pas encore relié à une autoroute ou tout au moins, les infrastructures dont ils disposent actuellement sont complètement inadaptées aux flux ?
- L'activité portuaire de Caen ne dispose pas d'accès à la mesure de son hinterland (transmanche et trafic de céréales par exemple),
- Sans oublier la mauvaise desserte de certains bassins industriels comme celui de Flers.

La jeunesse et le phasage des transformations de ces accès (certaines liaisons ne sont pas encore achevées) ne permettent pas encore de mesurer avec pertinence les conséquences en matière de transports (et de logistique). La Basse-Normandie se situe donc dans une phase où les transformations en la matière sont à venir.

Une attention particulière doit être portée sur les 2 aspects suivants :

- Il y a nécessité et urgence à développer aussi et de manière simultanée (voire de manière prioritaire) les axes vers le Sud (route et fer).
- La réalisation future de l'A28 qui ne concerne la région que dans sa partie la plus méridionale peut en limiter l'intérêt régional et même contribuer à écarter la région des grands flux de l'Ouest (hors Bretagne).

2.3 – LA BASSE-NORMANDIE ET LES ECHANGES DE MARCHANDISES DE LA ZONE

Une des réflexions qui est souvent évoquée pour justifier ou non de l'implantation d'entreprises de transport (et de logistique) est bien évidemment l'intensité des échanges. Théoriquement, il est vrai que plus les échanges réalisés autour d'une zone sont importants, plus les potentialités de les arrêter et de les valoriser sont élevées. Toutefois, il ne s'agit là que d'un constat très général (macro-géographique) qui ne doit guère faire oublier le principe de base que tout logisticien tente d'appliquer : « *il faut réduire les ruptures de charge inutiles* ». Par ailleurs, ce constat doit intégrer d'autres indicateurs que les volumes, à savoir, la nature des marchandises, leur origine/destination, l'organisation mise en place pour assurer leur acheminement, etc.

Si nous nous limitons au constat général (les points de détail seront en partie abordés par la suite), la Basse-Normandie présente les caractéristiques suivantes selon qu'il s'agisse des échanges générés ou des échanges en transit (Cf. figure n°3) :

- Pour les flux générés par la région :

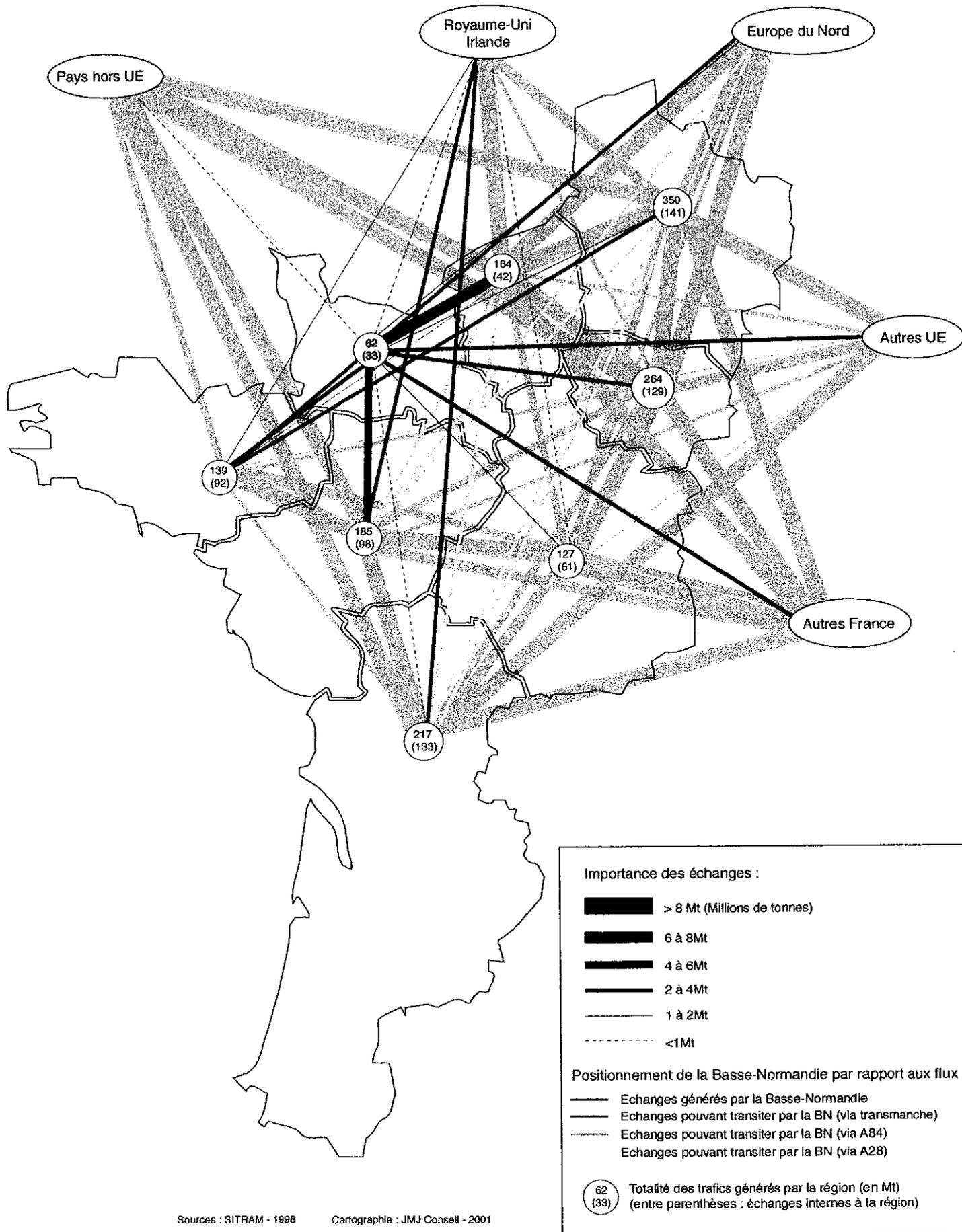
- La Basse-Normandie n'est pas une grande région génératrice d'échanges de marchandises : elle ne se situe qu'au 17^{ème} rang français pour sa production industrielle et sa population, et au 18^{ème} pour le commerce extérieur. Au niveau des volumes d'échanges, l'écart avec la Bretagne et le Centre est de 2, celui avec la Haute-Normandie de 2,6 et celui avec les Pays de la Loire de 3,
- Un peu plus de la moitié des échanges de la région s'effectue en interne (on estime d'ailleurs qu'en France plus de la moitié des trafics routiers parcourt sur une distance inférieure à 50km). Cela n'est pas du tout une spécificité régionale, mais limite d'autant plus l'importance des volumes de fret échangés avec l'extérieur. De plus, ces trafics ne peuvent donner naissance à des prestations logistiques importantes et encore moins, à développer l'intermodalité.
- Une grande partie des échanges extérieurs générés par la région est constituée de produits de base à faible valeur relative, ne pouvant donner naissance à des prestations logistiques (Ex : céréales, matériaux de construction). On peut estimer qu'un peu moins de la moitié des échanges extérieurs est théoriquement susceptible de subir des prestations logistiques (soit 13Mt). C'est nettement moins que la région Bretagne où leur proportion atteint 60% (soit 27Mt), c'est identique en proportion à la région Centre (mais cela concerne 31Mt) et nettement plus en valeur relative que la région Haute-Normandie avec 35% hors hydrocarbures (mais cela représente 26Mt).
- Abstraction faite du transport maritime, le mode routier achemine 95% des échanges.

- Pour les flux de transit (Cf. figure n°5):

- Les échanges transmanche sont les trafics de transit les plus anciens et parmi les plus importants. Environ 90% des camions transitant par les lignes transmanche de Caen-Ouistreham et de Cherbourg sont en transit (la région Bretagne assure 20% du trafic de ces ports et la Péninsule Ibérique, 35%).

- Le transit Est-Ouest, c'est-à-dire sur l'axe A84-A13-A29 devrait se développer en permettant aux échanges des régions de l'Ouest (surtout de la Bretagne) avec le Nord de la France et de l'Europe, d'éviter le passage par l'Ile de France. Il est encore difficile de mesurer l'ampleur de ces transformations en ce sens que la mise en service de cet axe a été phasée sur 10 ans et reste encore inachevée à ce jour. Par ailleurs, se profile dans les 10 années à venir, la réalisation de l'A28 qui devrait déplacer certains flux de l'A84 à son profit.
 - Le transit ferroviaire est pratiquement inexistant, y compris celui généré par les ports. Cf. plus loin.
- Pour les échanges générés par la Basse-Normandie, ils sont relativement faibles, diffus, pas toujours propices au développement de services logistiques.
- Pour les échanges en transit, la situation présente les caractéristiques suivantes :
- Le grand transit routier augmente, mais il restera limité parce qu'il existe (existera) des axes alternatifs (notamment l'A28)
 - Des incertitudes continuent à peser sur le transmanche (Cf. étude réalisée en 1999 par JMJ Conseil)
 - Hors transmanche, les ports de Caen et Cherbourg ont un hinterland essentiellement régional. Seul le projet Fastship pourrait transformer cette situation.
 - Le transit ferroviaire via la ligne Caen-Rennes est quasiment inexistant tandis que celui de la ligne Meziidon-Le Mans reste très marginal.
- Par ailleurs, les échanges de transit ne sont pas faciles à valoriser ; il ne suffit pas d'être sur leur cheminement pour les arrêter et les valoriser par des prestations logistiques.

Fig. 3 : LA BASSE-NORMANDIE DANS LE CONTEXTE DES FLUX DU NORD-OUEST FRANCAIS



Sources : SITRAM - 1998

Cartographie : JMJ Conseil - 2001

2.4 – LES GRANDS AXES DE TRANSPORT

Rappelons que la moitié des échanges routiers en France s'effectue sur des distances inférieures à 50km. Il n'y a aucune raison que la Basse-Normandie échappe à cette tendance. Au contraire, l'importance de ses activités agricoles et d'extraction, ainsi que de la nature de son tissu industriel (ramassage des laiteries et abattoirs), contribue à augmenter la proportion des déplacements routiers sur courtes distances. Ainsi, la majorité des trafics de PL enregistrés sur les routes de la région est composée d'échanges de proximité.

Dès lors que nous dépassons le cadre des dessertes locales et des trafics de courte distance (<100/150km), apparaissent clairement quelques grands axes supportant le transport de fret généré par la région ou en transit (Cf. figure n°4) :

- **L'axe Paris-Normandie (A13/RN13)** : cet axe constitue la véritable épine dorsale pour relier la région à l'extérieur. L'importance du trafic routier de cet axe illustre la densité des échanges avec la Haute-Normandie et témoigne de la dépendance du transit par la région parisienne pour une grande partie des échanges extra-régionaux. Notons que la densité du trafic PL sur la RN13 est élevée, même si une partie est en relation avec Lisieux.

Outre la desserte de l'agglomération caennaise, la vocation de cet axe est également de drainer à partir de Caen, une grande partie de la région, notamment Cherbourg.

- **L'axe nord-sud (RN158)** : cet axe est nettement moins chargé que le précédent, mais a une vocation fondamentale à plus d'un égard. D'une part, il permet de relier le sud de la région, et en particulier l'Orne, à la capitale régionale. D'autre part, il est emprunté par 2/3 des flux transmanche du port de Caen-Ouistreham pour relier le centre, le Sud-Ouest et la Péninsule Ibérique.

Sa mise à 2x2 voies et l'A88 constituent un enjeu régional fondamental pour l'aménagement régional et le port de Caen.

- **L'autoroute des Estuaires (A29/A13/A84)** : celui-ci permet à la Basse-Normandie d'être sur un axe national, voire européen. Pour autant, celui-ci est avant tout un outil au service des relations intra et inter-régionales. Notons l'usage relativement limité du Pont de Normandie pour les PL.

Toutefois, il s'agit d'un axe récent et non achevé. Si sa vocation transit devrait augmenter dans les prochaines années, il ne restera qu'un axe alternatif pour les flux Nord/Est – Ouest.

A côté de ces axes majeurs qui concernent Caen, 3 autres axes « secondaires » apparaissent :

- **L'axe transmanche de Cherbourg (RD2, RD900, RD 971/973)** : celui-ci reçoit plus de 80% des PL qui empruntent les lignes transmanche du port de Cherbourg.

- **L'axe traversier RN138** : celui-ci s'illustre par la densité et la proportion particulièrement élevées des PL (1/3 du trafic). Il est essentiellement emprunté par des flux de transit reliant la Haute-Normandie et les régions du Nord-Est, à l'Ouest. Les difficultés de la circulation routière sur cet axe ne perdureront pas puisque l'A28 (Rouen-Alençon-Le Mans-Tours) devrait être achevée au cours de la prochaine décennie.

- **L'axe secondaire Est-Ouest (RN12)** : la proportion de PL est également élevée. Pour les PL, il s'agit plutôt d'échanges de proximité que de longues distances. Toutefois, il permet à la région

d'Alençon de disposer d'un axe direct vers l'Ile de France (dans quelques années la RN12 sera à 2x2 voies d'Alençon à Paris).

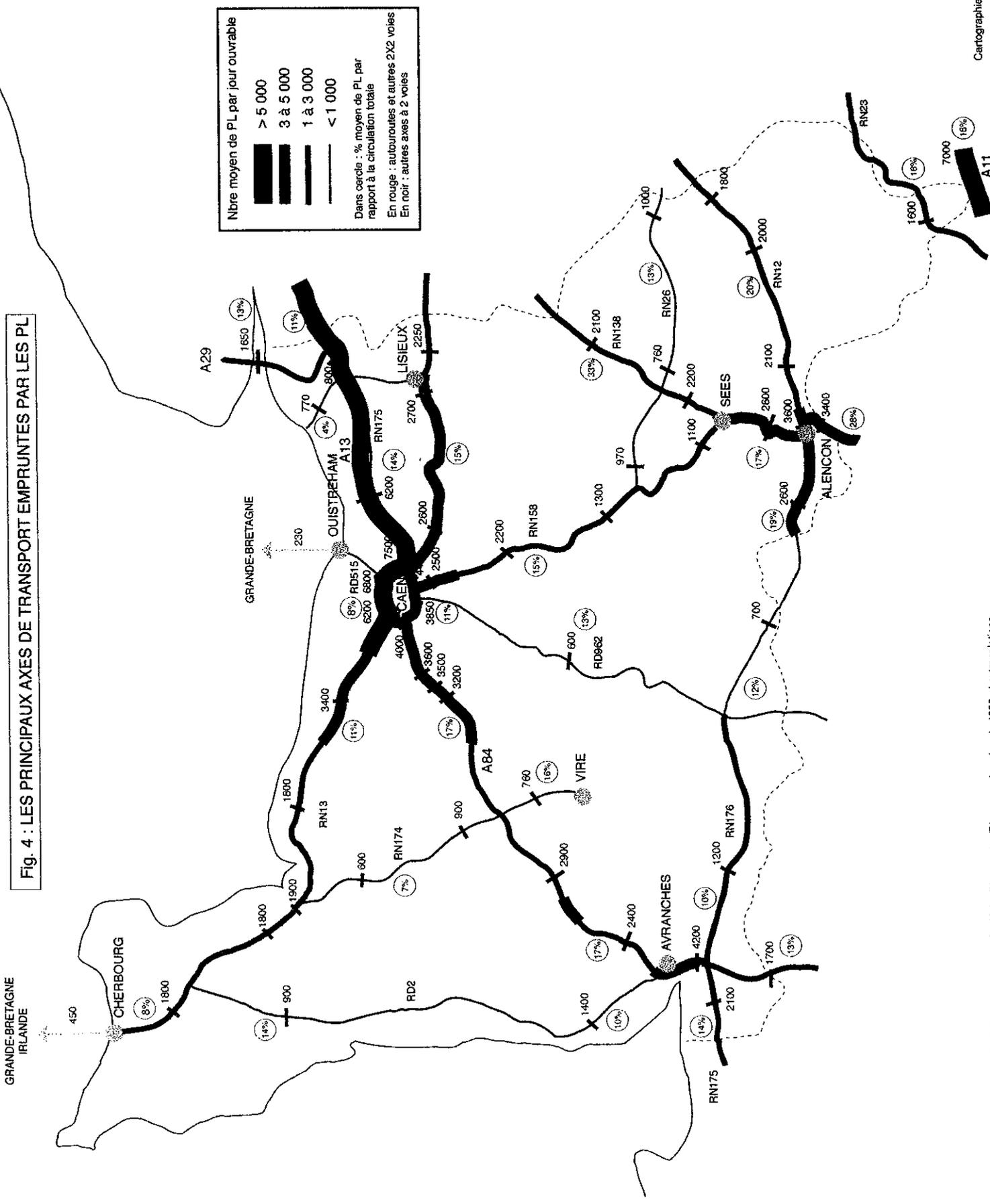
Enfin, l'axe RN23/A11 (l'Océane) passe à la marge méridionale de la région. La charge de cet axe à vocation nationale majeure est particulièrement importante (7 000PL/jour ouvrable). Il constitue le débouché principal de la Bretagne et l'agglomération Nantaise.

La situation ferroviaire de la région présente quelques similitudes avec celle de la route mais les densités de trafic sont incomparablement moins élevées. Nous retrouvons certaines grandes lignes, à savoir :

- **L'axe Paris-Normandie (Caen-Cherbourg)** : cet axe électrifié est essentiellement destiné au trafic de passagers. Certes 92% du trafic fret généré par la région l'emprunte, mais cela ne représente que 1,3Mt soit une moyenne de 5,5 trains chargés par jour² en aval de Caen. Par ailleurs, les gares marchandises situées sur cet axe ne réalisent que 23% du trafic ferroviaire.
 - **L'axe nord-sud (Mézidon-Alençon-Le Mans)** : cet axe à double voie n'est pas du tout électrifié. Sa charge tant de trafic passagers que de fret est très faible : 14 trains TER par jour ouvrable sur le segment Mézidon-Argentan et environ 1Mt de trafics générés et 200 000t de transit pur, soit au total 5 trains de fret chargés par jour ouvrable³.
 - **L'axe Caen-Rennes** : cet axe n'est pas électrifié et à voie unique sur une grande partie de son parcours. Tant pour le trafic passagers que fret, sa charge est très limitée : en moyenne 6 trains TER par jour ouvrable et 30 000t de fret, soit un convoi tous les 10 jours.
 - **L'axe secondaire Paris-Granville** : cet axe n'est pas électrifié et a une vocation essentiellement passagers et ne support pratiquement aucun trafic fret en dehors du segment Argentan-Surdon qui entre aussi dans le cadre de la relation Nord-Sud.
- L'accessibilité de la Basse-Normandie s'est nettement améliorée. Toutefois, elle avant tout routière et reste encore très déficitaire pour les relations Nord-Sud. Par ailleurs, les zones de Cherbourg et Flers, pourtant importantes pour le développement économique régional, présentent encore une accessibilité déficitaire.

² En prenant comme hypothèse d'un chargement moyen de 800t sur 300 jours ouvrables.

Fig. 4 : LES PRINCIPAUX AXES DE TRANSPORT EMPRUNTES PAR LES PL



2.5 – LA BASSE-NORMANDIE : REGION DE TRANSIT ?

Les statistiques disponibles pour mesurer cette catégorie de flux sont particulièrement déficitaires, voire inexistantes. La figure n°6 a été réalisée à partir de multiples sources et de nombreuses estimations. Les résultats doivent donc être analysés avec prudence dans le détail, mais dans la globalité, ils permettent d'avoir une vision relativement réaliste des échanges de transit à travers la Basse-Normandie. Notons que le transit Est-Ouest via la RN12 n'a pas été mesuré.

Le transit routier à travers la Basse-Normandie est estimé à un peu plus de 1 million de PL par an (soit 3 500 PL/jour ouvrable).

Les principales caractéristiques de ces flux sont :

- 75% du transit (800 000 PL/an et 2 700 PL/jour ouvrable) est généré par la Haute-Normandie dont 66% emprunte la RN138 (et très secondairement l'axe A13-RN158) et 30% l'axe A13/RN13-A84.
- 20% du transit est lié à l'activité transmanche de Caen et de Cherbourg (195 000 PL/an et 650 PL/jour ouvrable) dont 63% transite par Avranches et 26% transite par Alençon.
- 5% du transit correspond à du grand transit (entre Nord de l'Europe et Bretagne par exemple) se répartissant équitablement par l'A13-A84 et la RN138.
- Sur le versant Sud, 59% des PL en transit entrent ou sortent de la région par Alençon, 38% par Avranches et 3% par Domfront.
- La Bretagne est l'origine-destination de 80% des échanges de transit qui entrent ou sortent par Avranches, la région des Pays de la Loire est l'origine-destination de 60% de ceux via Alençon, et la Mayenne, 80% de ceux via Domfront.

Le transit ferroviaire à travers la Basse-Normandie est estimé à environ 200 à 300 000t/an :

- En 1999, le trafic ferroviaire lié aux ports de Caen et Cherbourg s'est élevé à 45 000t (à peine 3% du trafic ferroviaire généré par la région). Ce transit ferroviaire en sortie est constitué de charbon, de voitures (Toyota) et de bois, destiné à 95% à la Suisse et à la région Rhône-Alpes. Notons que la disparition programmée du trafic Toyota va amputer la région d'un trafic ferroviaire de 20 000t³.
- Pour ce qui est du transit ferroviaire pur, plus de 80% des trafics ferroviaires entre, d'une part, la Haute-Normandie et les régions du Nord de la France, et d'autre part, celles de l'Ouest et du Sud-Ouest, transitent actuellement par l'Ile de France contre 15 à 20% par la Basse-Normandie (notamment par la ligne Meziidon-Alençon-Le Mans).
Ces derniers représenteraient moins de 250 000t.

► La vocation transit de la Basse-Normandie s'intensifiera avec l'amélioration progressive des infrastructures routières. Toutefois, en dehors des flux portuaires des ports Bas-Normands (notamment les flux transmanche), elle reste (et restera) relativement limitée à des flux entre d'une part, la zone Ouest de Nantes à la Bretagne et d'autre part, la Haute-Normandie et le

³ Outre cette perte de trafic ferroviaire, les conséquences seront très importantes pour Cherbourg.

Nord de la France et de l'Europe. La réalisation de l'A28 devrait élargir cette vocation transit vers le Sud-Ouest.

Par ailleurs, cette vocation reste essentiellement routière et très peu ferroviaire en dépit d'un trafic potentiel estimé à 1,5Mt par an.

Enfin, cette fonction doit être relativisée reste limitée par rapport à d'autres régions comme le Nord-Pas de Calais par exemple, dont le trafic de transit est estimé à plus de 10 millions de PL sur ses 3 axes autoroutiers principaux.

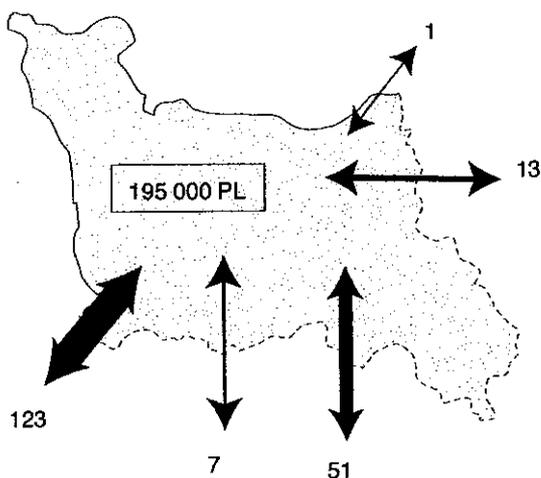
Par ailleurs, cette vocation transit se réduit aux trafics routiers alors que le transit ferroviaire est particulièrement limité en dépit de la saturation de la ceinture ferroviaire parisienne.

Enfin, le transit est une activité difficilement valorisable pour les régions traversées. Cette réflexion sera analysée un peu plus loin dans ce rapport.

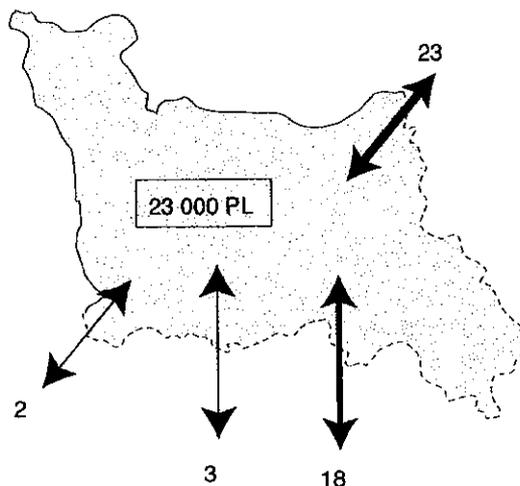
Fig. 5 : LES FLUX DE TRANSIT A TRAVERS LA BASSE-NORMANDIE (1999)

Chiffres en nombre de PL par an

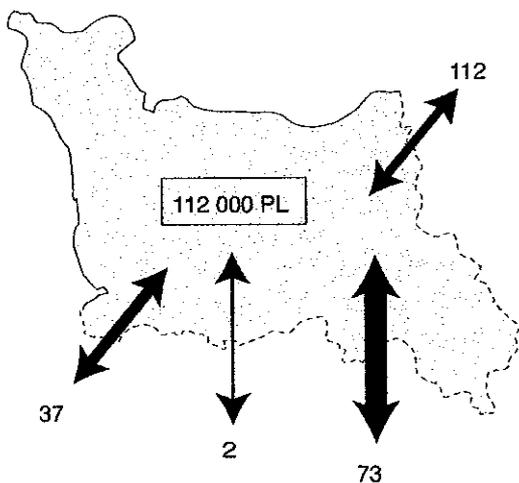
FLUX TRANSMANCHE DE CAEN-CHERBOURG



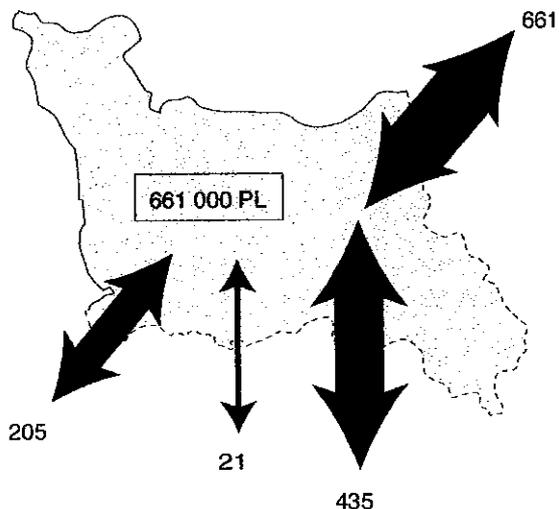
FLUX TRANSMANCHE DU HAVRE



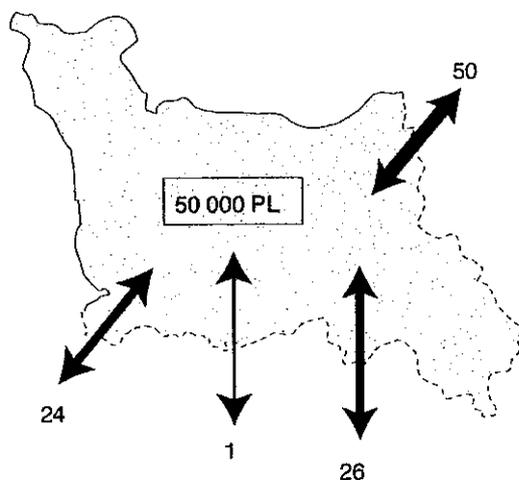
FLUX DES PORTS HAUT-NORMANDS (hors transmanche)



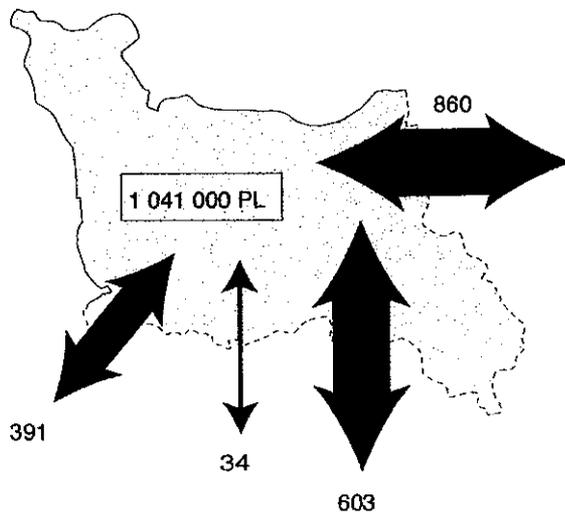
FLUX DE LA HAUTE-NORMANDIE (hors ports)



FLUX DE GRAND TRANSIT



TOTAL FLUX DE TRANSIT



Sources : CETE, JMJ Conseil, Ports, DRE, Mission Bassin Parisien ...

Cartographie : JMJ Conseil - 2001

2.6 – LA BASSE-NORMANDIE ET LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

Les principales caractéristiques de ce secteur d'activité et le positionnement de la Basse-Normandie sont :

- Un secteur où la place de la Basse-Normandie est faible :

Le tableau n°1 ci-dessous illustre la faiblesse de la Basse-Normandie dans le secteur des transports. Elle se situe au 19^{ème} rang pour le nombre d'établissements (soit 2%), c'est-à-dire avant la Corse, le Limousin et la Franche-Comté, mais après le Poitou-Charente et l'Auvergne, et très loin derrière les régions limitrophes à savoir : Pays de la Loire (7^{ème} avec 5%), Bretagne (8^{ème} - 4,7%), Haute-Normandie (11^{ème} - 3,5%) et Centre (12^{ème} - 3,4%).

Tableau n°1 : La place des transports en Basse-Normandie dans le contexte national.
(par rapport au nombre d'établissements en 1998)

Catégories d'activités :	Part nationale de la Basse-Normandie	Rang (sur 22)
Transport routier de proximité	1,7%	18
Transport routier inter-urbain	2,2%	20
Messagerie-Express	2,5%	12
Affrètement	0,3%	21
Organisation des transports internationaux	0,9%	16
TOTAL	2%	19
<i>Rappel poids économique VAB (en 1998)</i>	2,3%	18
<i>Rappel poids démographique (1999)</i>	2,4%	17

Source : SES – diverses

- La puissance des zones limitrophes :

La région Basse-Normandie compte 230 établissements de transport⁴, ce qui est nettement moins que la Haute-Normandie qui en compte une centaine en plus. Notons qu'avec 110 établissements (c'est-à-dire près de la moitié de la région), le département du Calvados vient très nettement derrière le département d'Ille et Vilaine qui en compte 210 (cette différence est d'autant plus marquante que le Calvados ne compte que 1/4 d'habitants de moins que le département breton). De même, les départements de la Sarthe et d'Indre et Loire comptent une centaine d'établissements alors que leur population est sensiblement inférieure à celle du Calvados.

Ces comparaisons et rapprochements par rapport à la population permettent de mieux situer la région par rapport aux régions et départements limitrophes.

- Une répartition relativement concentrée :

Le département du Calvados concentre la moitié des établissements de transport, la Manche 30% et l'Orne 20%. La figure n°6 présente dans la localisation des établissements les plus importants (dont le nombre de salariés est supérieur à 10). La clé de répartition départementale est identique à celle de l'ensemble des établissements.

⁴ Les sociétés artisanales ne comptant aucun salarié ainsi que les sociétés de transport de proximité ne sont pas comptabilisées dans les chiffres cités.

La répartition micro-géographique se caractérise très nettement par une forte concentration autour de Caen. L'agglomération caennaise concentre 2/3 des établissements de plus de 10 salariés du Calvados et 30% de ceux de la région. Cette concentration autour de Caen contraste avec la relative répartition équilibrée des activités industrielles dans la région.

Très loin derrière apparaissent des pôles secondaires : Cherbourg (22% des établissements de la Manche), Vire, Lisieux, St Lô et dans une moindre mesure : Flers, Argentan et Alençon.

Comme l'illustre la figure n°6, cette situation de concentration n'est pas spécifique à la Basse-Normandie car elle se rencontre dans des proportions assez proches dans les autres régions et départements voisins.

- Une structure des entreprises conforme à la moyenne nationale :

Hors entreprises artisanales, les établissements dont le nombre de salariés dépassent 10, représente un peu plus de la moitié du total (56%), ceux de plus de 100 salariés, 6%. A quelques détails près, cette répartition entre « petits » et « grands » établissements est tout à fait identique à celle constatée dans les régions voisines et en France (ex : en Haute-Normandie, les proportions respectives sont 58% et 4%).

- Quelques grandes sociétés régionales et des implantations de grandes sociétés françaises mais l'absence de groupes internationaux :

Les 10 principaux établissements de transport de la région sont (en terme d'emplois et sans classement) :

Transports Jourdan	St Hilaire (50)	Bariau	Necy (61)
Mertz	Pont l' Evêque (14)	Transports Antoine	Lisieux (14)
Bonafini	Moult (14)	Hurel	Verson (14)
Transports Leixoviens	Lisieux (14)	Landeau-Ste Croix	Colombelles (14)
TFE Vire	Vire (14)	Transports Noyon	Mondeville (14)

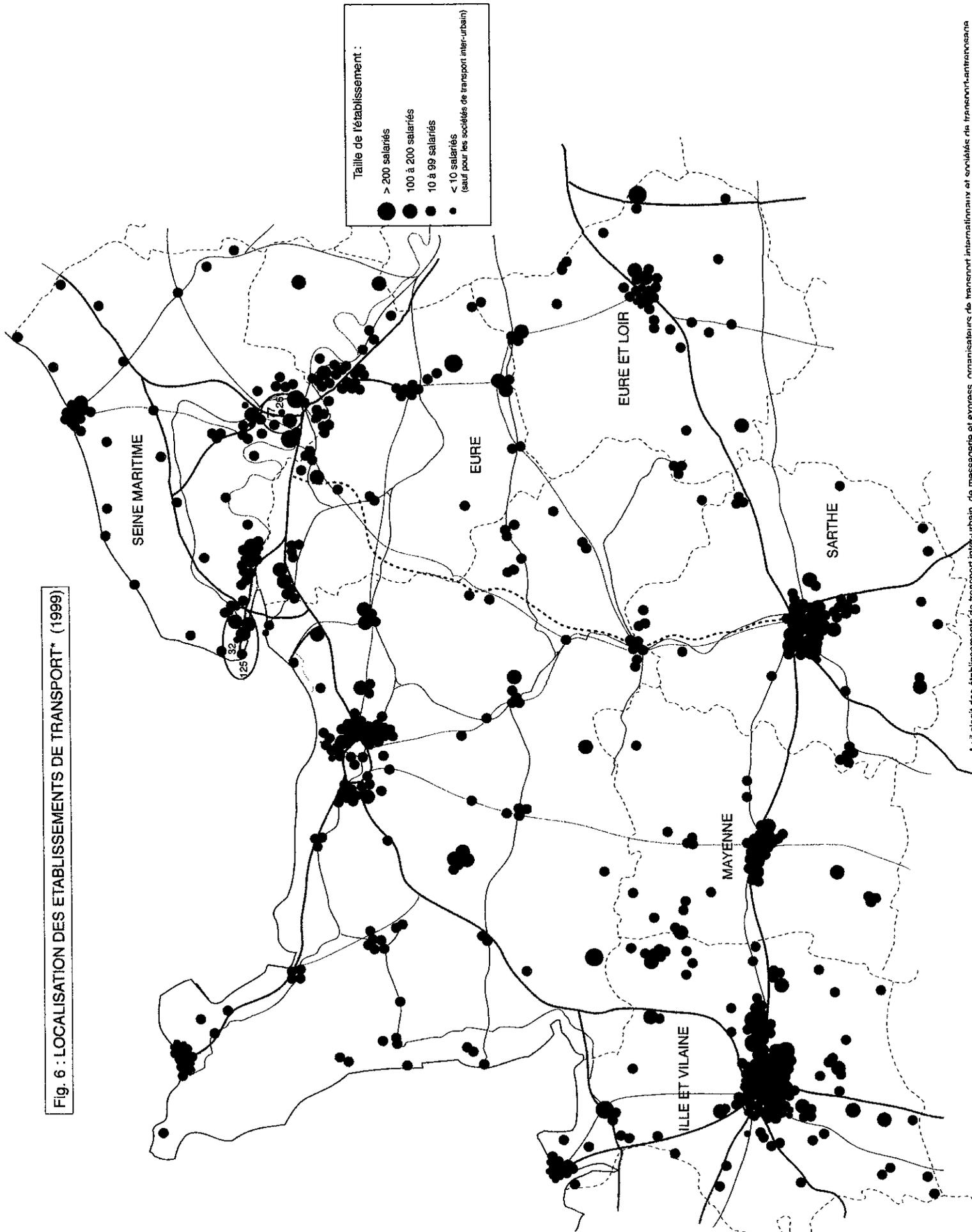
Parmi ces 10 premiers établissements, 4 appartiennent à des grands groupes (TFE et Hurel appartenant au groupe STE-TFE, et Bariau et Landeau-Ste Croix appartenant au groupe Giraud). Les autres transporteurs restent à capital à dominante familiale et d'origine régionale. Certains disposent même d'implantations en dehors de la région.

Il existe quelques grands autres grands noms d'entreprises régionales : Malherbe (groupe Transalliance), Larbre Industrie, Normatrans, Gringore, Godfroy, Jourdan, Bonafini, Noyon, etc.

Il existe donc encore un tissu dynamique d'entreprises de transport régionale dont certaines sont parfois intégrées dans des réseaux de PME régionales : Gringore dans le réseau Hexa-Froid, Roselier dans Astre, Transcal dans Réseau Bleu. D'autres travaillent avec des grands groupes : Noyon avec Calberson, Normatrans avec Exapaq, etc.

Tous les grands groupes de transport français sont pratiquement présents directement ou indirectement en Basse-Normandie en dehors de Gefco, Faure et Machet, Heppner, Samat, etc. En revanche, en dehors des sociétés d'express les grands noms du transport européens sont totalement absents.

Fig. 6 : LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS DE TRANSPORT* (1999)



... des établissements de transport inter-urbain, de messagerie et envois, communicateurs de transport international et sociétés de transport-entreposage

2.7 – LA BASSE-NORMANDIE ET LA LOGISTIQUE

La localisation des principales bases logistiques⁵ est illustrée par la figure n°7.

Celle-ci fait apparaître les points suivants :

- Avec environ 80 bases logistiques (> 1000m²) et une capacité totale d'environ 600 000m², la région se situe nettement derrière la Haute-Normandie qui compte plus de 2 fois plus de bases et une capacité de stockage près de 3 fois plus importante. La capacité de la totalité de la région n'est que de 20% supérieure à celle du seul département d'Ille et Vilaine.
- La surface moyenne des bases logistiques de la région est nettement inférieure à celle des départements limitrophes : 8 500m² contre 10 000m² en Haute-Normandie. D'ailleurs, le nombre de plates-formes supérieures à 10 000m² est de 17 en Basse-Normandie (dont 13 dans le Calvados), ce qui est 4 fois moins qu'en Haute-Normandie et autant qu'en Ille et Vilaine.
- Les bases logistiques sont également très concentrées dans le Calvados (70% de la capacité régionale) tandis que la Manche et l'Orne ne représentent respectivement que 17% et 13%. Notons que l'agglomération de Caen concentre environ 47% de la capacité régionale du stockage et plus de 2/3 de celle du Calvados. Toutefois, cette concentration autour de Caen reste nettement moins marquée que celle autour de Laval pour la Mayenne ou celle autour du Mans pour la Sarthe.
- Nous verrons plus loin dans cette étude qu'au sein de l'agglomération caennaise, certains secteurs concentrent ces implantations.
- En dehors de Caen, les bases logistiques sont relativement dispersées. Dans tous les cas, les axes autoroutiers, et en particulier l'A13, n'ont pas un caractère structurant.
- D'une manière globale sur l'ensemble de la zone, la figure n°7 montre bien que les principaux pôles de concentration des bases logistiques sont :
 - . Les ports maritimes
 - . Les grandes agglomérations
 - . Et éventuellement, certains axes de transport comme l'A13 (notamment entre Rouen et Vernon) avec une concentration particulière au carrefour A13/RN154 au niveau de Louviers-Val de Reuil.

Les agglomérations de Rouen et du Havre qui combinent plusieurs des situations précédentes concentrent 2/3 de la capacité de stockage de la Haute-Normandie (la surface de stockage dans ces 2 agglomérations est 2 fois supérieure à celle de la région Basse-Normandie).

- Près de 40% des capacités de stockage sont sous température dirigée. Cette prédominance des plates-formes de froid en Basse-Normandie explique en partie que les surfaces moyennes régionales soient inférieures à celles des zones limitrophes. En effet, cette catégorie de plates-formes n'est jamais très vaste (très rares sont celles dont la surface dépasse les 10 000 m²).

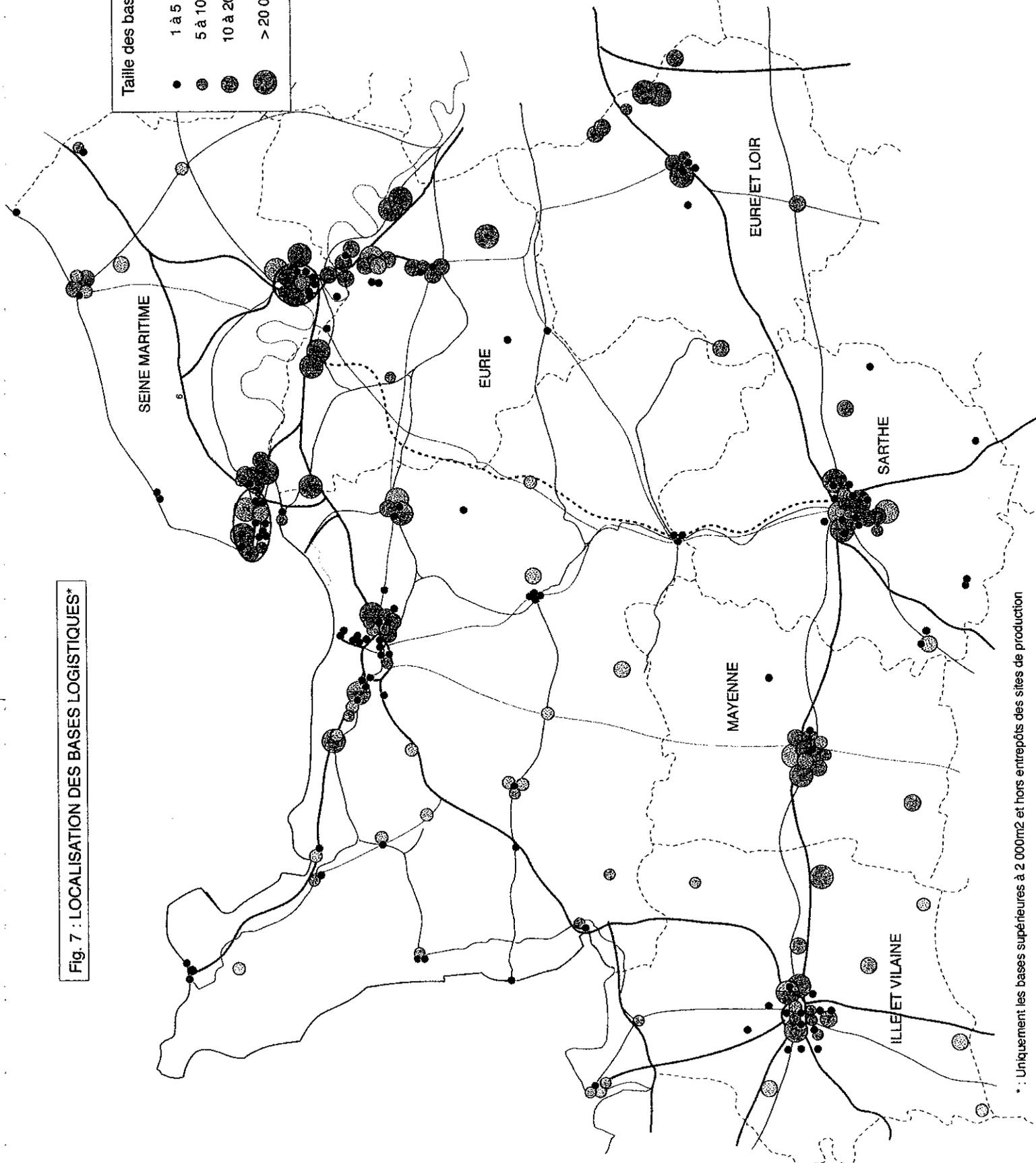
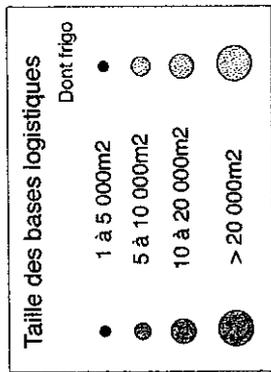
La Basse-Normandie représente 5% de la capacité de stockage sous température dirigée nationale et se situe au 7^{ème} rang. Cette position témoigne des caractéristiques et des performances de son tissu industriel marqué par l'agro-alimentaire. Toutefois, la Basse-Normandie arrive très loin derrière la Bretagne qui se situe au 1^{er} rang national avec 20% de la

⁵ La figure n°7 se limite aux entrepôts supérieurs à 1 000m², ce qui correspond à une valeur logistique significative.

capacité de stockage sous froid. En revanche, elle vient nettement devant la Haute-Normandie et la région Centre.

- Pour les entrepôts sous température dirigée, les grands groupes (Exel, TFE, Frigoscandia, Sofrino) côtoient quelques régionaux tels Gringore, TFA, Godfroy, Hyperfroid, Messageries Laitières du Cotentin, Messageries Laitières, etc. S'ajoutent aussi des distributeurs et des industriels qui disposent encore d'entrepôts internalisés. Notons que Sofrino dont le siège social est à Caen est au 10^{ème} rang national. De même, quelques sociétés régionales ont récemment été intégrées dans le groupe TFE (Hurel, Portais, TFC, Etoile Routière). Ce dernier qui se situe au 1^{er} rang national, dispose d'ailleurs de sa plus importante base nationale à Vire. Par contre, des grands noms de ce secteur tels que Hays-Fril et Salvesen, sont absents de la région.
- Les bases logistiques (hors froid) sont gérées par des prestataires et des transporteurs régionaux (40%), par des distributeurs (30%) et par des groupes nationaux ou leurs filiales (20%). S'ajoutent également les entrepôts internalisés par les chargeurs qui n'ont pas été comptabilisés ici. Notons l'absence de groupes nationaux parmi les plus importants (Faure et Machet, Bourgey Montreuil, Geodis, Heppner, Darfeuille, Gefco) ainsi que les grands logisticiens européens (Tibbett & Britten, Kühne & Nagel, etc).
- Notons enfin, que de nombreux transporteurs routiers régionaux affichent « transport et logistique ». Cela n'est pas une spécificité régionale, mais correspond plus à un affichage d'image de modernité qu'à une réalité. En effet, très rares sont effectivement les transporteurs routiers à disposer d'équipements modernisés pour réaliser des prestations logistiques complexes autres que le stockage passif. Par contre, comme nous l'analyserons plus loin, les principales bases logistiques construites en Basse-Normandie durant cette dernière décennie, l'ont été par des transporteurs régionaux.

Fig. 7 : LOCALISATION DES BASES LOGISTIQUES*



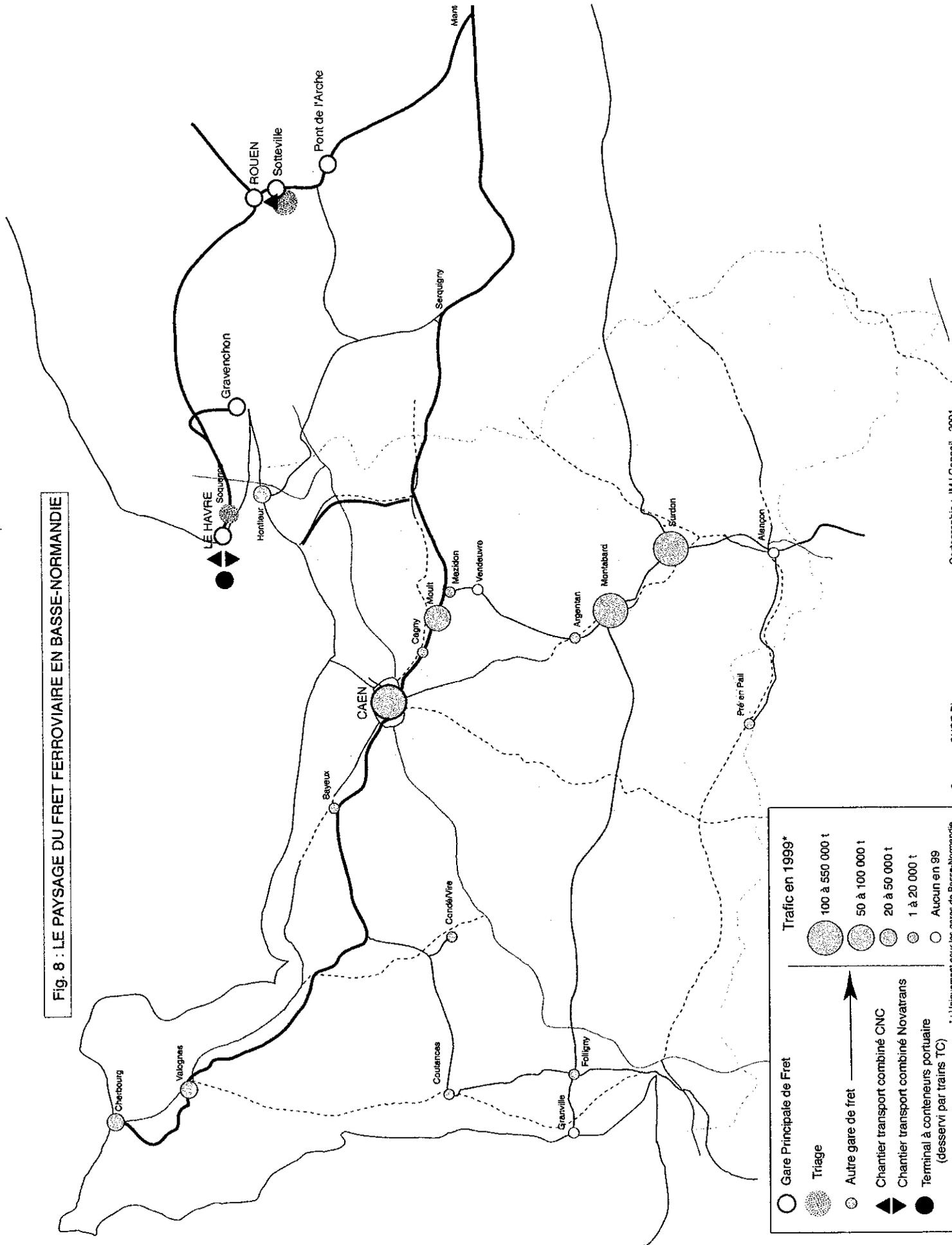
* : Uniquement les bases supérieures à 2 000m² et hors entrepôts des sites de production

2.8 – LA BASSE-NORMANDIE ET LA MULTIMODALITE-INTERMODALITE

Le trafic ferroviaire en Basse-Normandie se caractérise par les points suivants (Cf. figure n°8 de la page suivante) :

- **Faiblesse du trafic** : avec un trafic de 1,4Mt en 1999, la Basse-Normandie se situe à l'avant dernier rang des régions françaises (le Limousin arrive derrière avec 1,2Mt). Cette faiblesse contraste avec les 9,5Mt de la Haute-Normandie ou les 3,5Mt de la Bretagne.
 - **Un trafic totalement déséquilibré** : 85% des échanges ferroviaires sont orientés à la sortie.
 - **Un trafic de produits pondéreux** : 80% des trafics sont des vracs solides (matériaux de construction, charbon et céréales). Les produits de carrière représentent un peu moins des 3/4 des trafics (83% des expéditions). Les autres marchandises sont des boissons (près de la moitié des entrées), des engrais, du bois et des véhicules neufs, des ferrailles, combustibles nucléaires (Valognes).
 - **Des relations de proximité** : plus des 3/4 des échanges s'effectuent avec la Haute-Normandie (1/2) et l'Ile de France (1/4). Seul le trafic Toyota depuis Cherbourg franchit une frontière à destination de la Suisse, mais ce trafic reste faible et va disparaître en 2001.
 - **Des trafics de trains complets** : plus de 90% des trafics sont organisés selon un fonctionnement en trains complets, limitant ainsi la fonction de consolidation des trains. Seule la gare de Caen dispose encore d'une fonction de consolidation des trains (gare principale de fret) tandis que Mézidon est une gare de transit pour les trains de granulats. La fonction de triage n'existe plus dans la région.
 - **La faiblesse des trafics portuaires** : les trafics de pré-et post-acheminements portuaires se limitent à 5% du trafic (charbon, véhicules neufs, bois et très ponctuellement céréales et engrais).
 - **Des flux en relation avec l'Est** : 95% des trafics empruntent le segment Mézidon-Serquigny. Les trafics potentiels des liaisons ferroviaires non électrifiées vers le Sud (Le Mans) ou l'Ouest (Dol-Rennes) ne représentent que 5% du total, soit 75 000t ou 95 trains chargés à 800t.
 - **L'absence du transport combiné** : la région ne dispose pas de terminal en service pour le transport combiné (TC). Certes, des conteneurs sont manutentionnés à Valognes, mais pour les seuls besoins de la COGEMA. De même, un terminal de TC avec tous les équipements nécessaires existe à Cherbourg, mais celui-ci n'est plus utilisé depuis la fermeture de la liaison avec Novara en janvier 1999. Il n'existe donc aucune offre de TC pour les opérateurs régionaux à moins de faire appel à des chantiers extérieurs (Rennes, Le Mans, Rouen, Le Havre), ce qui n'est pas du tout réaliste aujourd'hui.
 - **La faiblesse du transit ferroviaire** : comme nous l'avons indiqué plus haut, la Basse-Normandie n'est pas une grande région de transit ferroviaire (200 à 300 000t).
- La région Basse-Normandie semble bien à l'écart des grands enjeux actuels et futurs concernant les perspectives de développement du transport ferroviaire en tant qu'alternative modale à la route. Cependant, nous verrons plus loin dans cette mission que différents dossiers pourraient contribuer à modifier la situation (TC à Cherbourg, problèmes du contournement du Bassin Parisien, Fast Ship, etc.).

Fig. 8 : LE PAYSAGE DU FRET FERROVIAIRE EN BASSE-NORMANDIE



3 – POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DE LA BASSE-NORMANDIE

3.1 – LES LOCALISATIONS DES BASES LOGISTIQUES DE QUELQUES FAMILLES LOGISTIQUES

La complexité de la logistique n'autorise plus à la considérer dans son ensemble mais à l'analyser sous l'angle des filières. Ce mode d'approche combine donc plusieurs entrées : nature des produits, catégories d'acteurs et phases logistiques. Prises individuellement, ces 3 approches sont les plus fréquemment rencontrées car plus faciles (d'un point de vue méthodologique) à considérer. La méthode proposée est donc plus difficile, mais certainement plus adaptée pour relater la réalité de la logistique actuelle et pour répondre aux objectifs fixés dans cette mission.

Nous n'avons retenu ici que quelques familles logistiques susceptibles d'intéresser la Basse-Normandie à savoir :

- La grande distribution
- La distribution spécialisée
- La messagerie et l'express
- Les logistiques industrielles :
 - *L'agro-alimentaire*
 - *L'automobile*
 - *L'électro-ménager*
 - *La papeterie - cartonnerie*
- La logistique inter-continentale et européenne

3 remarques préalables :

- Certaines filières pourtant importantes ne sont pas traitées car elles sont très marginales, voire inexistantes en Basse-Normandie (ex : la chimie)
- Certaines filières, pourtant importantes en Basse-Normandie, n'ont pas été considérées car elles présentent un intérêt logistique faible ou n'entrant pas dans le cadre des enjeux liés à une plate-forme de fret (ex : les filières extraction de matériaux bruts ou céréalières).
- Enfin, pour des raisons d'interpénétrations de circuits logistiques, certains recouvrements sont possibles (ex : une majorité des produits issus de l'industrie agro-alimentaire suivent ensuite le circuit de la grande distribution). L'objectif ici est de combiner les filières par types d'acteurs, de produits et de positionnement par rapport au cycle du produit (fabrication/distribution).

Chaque famille logistique (ou filière) est abordée selon le plan suivant :

- Présentation générale du secteur
- Tendances de l'organisation logistique
- Principaux critères d'implantation des bases logistiques
- Perspectives générales
- Le positionnement de la Basse-Normandie
- Bilan

3.1.1 - LA GRANDE DISTRIBUTION

↳ Présentation générale du secteur

Depuis quelques années, ce secteur a subi d'importantes transformations qui se sont essentiellement traduites par la concentration capitalistique. Les fusions et rapprochements qui en sont issus n'ont pas engendré la fermeture de magasins car la période de périphérisation du commerce et de transferts du petit commerce à la grande distribution se poursuit. En fait, les principales conséquences restent « cachées » du grand public, mais ne sont pas pour autant importantes et inefficaces. Elles se sont par exemple traduites, par la concentration des fournisseurs, par la pression sur les prix, par des restructurations de la gestion des organisations logistiques... Sur ce dernier point, ces transformations sont autant issues de l'évolution concentrative du secteur que de l'évolution globale de l'économie fondée sur les flux tendus.

Les points de vente des différents groupes sont très nombreux avec une densité relativement proche de celle de la population (et de son pouvoir d'achat). Tous les grands groupes sont presque présents dans toutes les régions avec des clefs de répartition des parts de marché respectives différentes selon les zones. Chaque point de vente a une variété considérable de références de produits (30 à 40 000 pour un hypermarché). Cette diversité géographique et cette multiplicité des produits (et donc des sites fournisseurs), combinées aux contraintes particulièrement fortes du secteur sur la qualité, les délais et les prix, ont engendré la mise en place de schémas logistiques particulièrement complexes qui en font, avec l'industrie automobile, le secteur pionnier de la logistique.

Aujourd'hui, on peut estimer que la grande distribution génère entre 15% et 20% des flux de fret routiers en France. Aucun industriel fabricant des produits de grande consommation (PGC) ne peut aujourd'hui échapper à la grande distribution et aux contraintes qu'elle lui impose.

↳ Tendances de l'organisation logistique

Il ne s'agit pas ici d'apprécier, ni même de décrire les schémas logistiques adoptés mais d'appréhender leur impact sur les territoires.

La logistique de la grande distribution a été transformée à la fin des années 80 suite à la volonté des distributeurs de remonter les filières très en amont.

Aujourd'hui, la logistique de la grande distribution est toujours maîtrisée et contrôlée par le distributeur (les achats *rendu plate-forme distributeur* dominant largement les transactions avec parfois des achats *départ usine* ou *départ plate-forme producteur*).

Nous constatons des comportements différenciés selon les distributeurs, en ce sens que certains internalisent la logistique et parfois même les transports, tandis que d'autres externalisent toute ou partie de ces fonctions. Dans tous les cas, même lorsque les entrepôts sont externalisés, ces derniers sont souvent dédiés à un distributeur.

Globalement, la logistique de la grande distribution s'appuie sur le schéma suivant :

La France est divisée en plusieurs régions logistiques (entre 4 et 6, sauf pour Leclerc qui en dispose 16). Chaque région dispose de bases logistiques dont les principales fonctions consistent à réceptionner les livraisons massifiées provenant de tous les fournisseurs, de disposer d'un stock (variable selon les produits mais en moyenne une semaine), de centraliser et de préparer les commandes des points de ventes et de les livrer. Le nombre et l'importance des plates-formes varient selon les distributeurs : certains disposent de plusieurs plates-formes multi-produits desservant des sous-zones, d'autres privilégient des plates-formes spécialisées en familles de produits pour l'ensemble de la région logistique.

Seules certaines catégories de produits ne rentrent pas dans cette logique régionale (selon la définition du distributeur), mais entrent dans un cadre national. C'est par exemple le cas des produits importés ou celui du bazar (produits à faible rotation) pour lesquels il n'existe qu'une plate-forme (parfois 2 pour le bazar).

Cette organisation logistique globale traduit les contraintes des distributeurs dont les objectifs sont de réduire les stocks et d'accélérer les flux. Celle-ci a eu pour principales conséquences de réduire les intervenants (notamment les grossistes) et de concentrer les commandes auprès des centrales d'achat, et de supprimer les surfaces de stockage en arrière des magasins puisque les livraisons sont consolidées et réalisées quotidiennement pour les plus grands magasins et 2 à 3 fois par semaine pour les plus petits.

Aujourd'hui, 80% des marchandises transitent par une plate-forme intermédiaire avec des niveaux atteignant les 100% pour Auchan et Système U. Leclerc est certainement le distributeur où les relations directes fournisseur-magasin sont les plus élevées (environ 70%), mais elles sont en baisse continue.

Compte tenu des caractéristiques spécifiques de certaines filières (délai, qualité, prix, organisation logistique, etc.), de nombreuses plates-formes sont spécialisées dans les familles de produits suivantes :

- Produits frais (avec parfois distinction entre le frais et l'ultra-frais)
- Produits congelés et surgelés
- Produits secs (épicerie, entretien, liquides, hygiène, etc.)
- Boissons
- Bazar
- Produits importés.

↳ **Principaux critères d'implantation des bases logistiques**

- Critères macro-géographiques :

- . La localisation de la base logistique est effectuée en fonction du centre de gravité des points de vente. Les régions logistiques sont toujours supra-régionales et ont des limites qui

correspondent très rarement aux découpages administratifs. L'objectif étant de livrer 60 à 70% des volumes dans un rayon de 2 à 3 heures (200 à 250km). La détermination des régions logistiques desservies par les différentes bases dépend donc de multiples facteurs internes à chaque distributeur (notamment le volume et la fréquence des livraisons par point de vente).

. Les grands axes de transports et surtout les nœuds routiers, sont privilégiés car ils permettent d'augmenter l'aire d'influence spatiale des plates-formes.

- Critères micro-géographiques :

. La réduction des coûts fonciers et immobiliers (et parfois les taxes professionnelles) est un critère important car les emprises de ces catégories de bases logistiques sont très importantes : 20 à 40 000m² d'entrepôts sur 10ha. Pour cette raison, et parce que les points de vente de la grande distribution sont essentiellement périphérisés, les implantations logistiques s'effectuent plutôt en milieu péri-urbain, voire en zone rurale.

. Certes, l'accessibilité routière doit être correcte (une plate-forme de 20 000m² génère une circulation quotidienne de 50 à 70 poids lourds), mais il s'agit plus d'une contrainte macro-géographique que micro-géographique. En effet, les critères précédents sont prioritaires et il n'est pas rare de privilégier un éloignement de quelques kilomètres d'un échangeur autoroutier plutôt que l'échangeur lui-même si les écarts de coûts d'implantation sont trop élevés.

. Les bases logistiques sont presque exclusivement routières, sauf dans le cas de certaines catégories où le recours au transport ferroviaire est parfois privilégié (ex : plates-formes de boissons). On peut estimer que la part du fer représente moins de 8% des volumes traités par ce secteur. Cette situation pourrait évoluer d'autant plus que les plates-formes de la nouvelle génération deviennent de plus en plus grandes, toutefois, elle ne concernerait qu'un certain type de produits spécifiques et uniquement pour les approvisionnements de ces plates-formes, tandis que la distribution dans les points de vente restera routière pour encore quelques années encore (voire décennies).

. S'agissant d'entrepôts dédiés (internalisés ou non) et fonctionnant souvent selon des moyens propres (transport pour compte propre ou sous-traitants quasi exclusifs), les distributeurs (ou leurs prestataires) ne privilégient pas l'implantation dans des zones transport et logistique spécifiques. En fait, ils s'accommodent de ZAC classiques, voire des parcelles isolées en milieu rural. Au contraire, les grands distributeurs sont même réticents à s'implanter dans des plates-formes publiques car ils craignent devoir payer des coûts supplémentaires pour des services mutualisés dont ils ne sont pas utilisateurs.

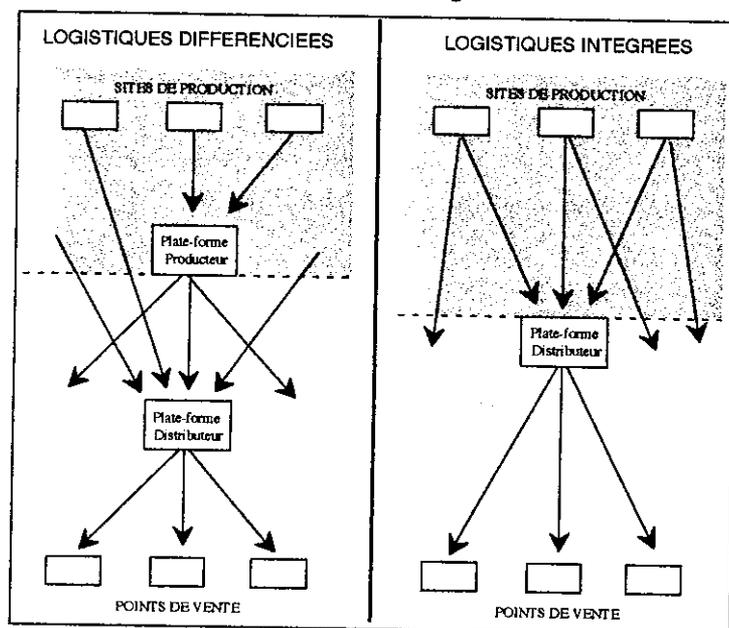
↳ **Perspectives générales**

Plusieurs facteurs vont contribuer à faire évoluer la logistique de la grande distribution :

- La réduction continue des délais et des stocks. La majorité des produits frais sont livrés en jour A-jour B, voire le jour même pour certains produits. Cette tendance va probablement se généraliser à tous les distributeurs et à un nombre de plus en plus important de produits. En effet, tous les acteurs économiques poursuivent leur quête vers la limitation des stocks.

- La généralisation de la mise en place des concepts d'ECR (*Efficient Consumer Response*) aboutissant à une démarche plus fédératrice entre les industriels et les distributeurs grâce au pilotage des flux du client au fournisseur (*supply chain management*). L'une des conséquences en matière logistique devrait être la réduction des ruptures de charges et une gestion plus concertée des plates-formes producteurs-distributeurs comme le présente la figure n°9. Le scénario pourrait conduire à la disparition des plates-formes dites « producteurs » (Cf. filière industrie agro-alimentaire) au bénéfice des plates-formes des distributeurs. Ces plates-formes logistiques seront optimisées avec la généralisation du *cross-docking*⁶ permettant d'obtenir des meilleurs rapports surface-volumes de marchandises traitées.
- La concentration capitalistique accrue de ce secteur conduisant du même coup à des restructurations logistiques.
- L'accroissement probable de l'externalisation de la logistique sous la maîtrise directe des grands distributeurs.

Figure n°9 : Les évolutions des logistiques des fournisseurs de la grande distribution.



Aujourd'hui, les distributeurs continuent d'adopter principalement l'une des 2 options suivantes :

- L'une conduisant à une concentration accrue des bases logistiques distributeurs autour d'un nombre très limité de sites multi-produits dans chaque région logistique (la recherche des gains logistiques prenant largement le dessus sur les coûts de transport),
- L'autre s'appuie sur plusieurs sites logistiques spécialisés par région (celle-ci étant souvent plus vaste que dans le cas précédent). Dans ce cas, la recherche de limitation des coûts de transport et de proximité prime sur la logistique.

Notons que les avis sur l'impact des ventes par internet sur la grande distribution, sont très partagés. Certains indiquent que les points de vente actuels seraient les supports des ventes internet des distributeurs, d'autres estiment que les effets seront limités à quelques produits, etc.

⁶ Transit en entrepôt mais sans stockage .