



Direction départementale
des territoires la Sarthe

Etude « Améliorer la connaissance prospective de la logistique en Sarthe »

1 - Introduction

La Direction Départementale des Territoires de la Sarthe (DDT Sarthe) a confié au bureau d'études CLEAR Management le soin de mener une étude intitulée : « Améliorer la connaissance prospective de la logistique en Sarthe ».

Lancée en octobre 2013 et achevée en juin 2014, cette étude a pour objectif principal de comprendre la situation actuelle de l'activité logistique en Sarthe.

Le point de départ est un point d'étonnement : pourquoi le secteur logistique sarthois n'est-il pas plus dynamique alors que le positionnement géographique du département et du Mans présente quelques atouts ? (Noeud autoroutier et ferroviaire, proximité relative de la région parisienne...)

Un état des lieux rendu par la DDT Sarthe en avril 2013 en dressait un premier constat, en s'appuyant sur les données statistiques disponibles. Ce travail faisait ressortir plusieurs caractéristiques clefs de la logistique :

- Une activité récente en pleine mutation, à l'image de l'évolution des attentes des consommateurs et des contraintes sociétales et environnementales,
- Son contour est incertain de par des périmètres et définitions variés d'un secteur d'activité à l'autre,
- Une activité en partie non visible aux principaux outils d'analyse actuels car réalisée au sein d'entreprises qui ne sont pas détectées comme des entreprises du secteur logistique et transport : la logistique fait en effet partie de l'organisation d'industriels et de distributeurs qui ont des codes APE (Activité Principale Exercée) très variés,
- Des coûts représentant communément 10 à 15% de la valeur ajoutée des produits consommés.

Il a été décidé de réaliser une étude plus étendue dont l'objet était :

- d'analyser les raisons pour lesquelles le département n'a pas connu un développement correspondant à sa situation géographique,
- d'énoncer des solutions opérationnelles territorialisées,
- de tester les solutions opérationnelles auprès d'acteurs locaux.

2 - Eléments de contexte

La logistique est un domaine aux contours incertains et méconnus de beaucoup d'acteurs. Son périmètre est plus large dans les entreprises dont elle n'est qu'une activité support (entreprises industrielles, distributeurs...) que dans les entreprises spécialisées, généralement prestataires de services logistiques ou de transport.

La logistique concerne l'ensemble des activités de planification, d'organisation opérationnelle de l'ensemble des flux de marchandises d'une entreprise. Dans cette acceptation la plus large, la logistique est souvent dénommée « Supply Chain ». Elle peut intégrer des sujets tels que les prévisions de vente, la gestion des commandes, la traçabilité informatique des produits ou la gestion des retours. Ces entreprises qui ont des produits à transporter, sont appelées au sens large les « chargeurs » parce qu'elles ont des marchandises à charger dans des véhicules de transport.

Chez les entreprises spécialisées, la logistique regroupe essentiellement les opérations de stockage et de préparation de commande en entrepôt. Les opérations de transport sont différenciées, alors qu'elles seront gérées par « le département

logistique » chez la plupart des chargeurs.

Le second constat est que les donneurs d'ordre d'implantation des activités logistiques sont majoritairement les chargeurs. Ce sont majoritairement les projets industriels de ces derniers qui déclenchent la décision de construction de bâtiment. Les logisticiens ne construisent quasiment plus d'entrepôts « en blanc », c'est-à-dire sans avoir préalablement signé des contrats avec des chargeurs pour lesquels les bâtiments seront exploités. Ainsi, mis à part chez des entreprises de transport de messagerie qui construisent des entrepôts dans la perspective d'un maillage national ou international, les projets d'implantation émanent des chargeurs dans le cadre de leurs projets de développement industriels et commerciaux. Ainsi les décisions se détectent auprès des directions générales et Supply Chain des entreprises industrielles ou de distribution et non chez les prestataires logistiques eux-mêmes.

Les deux principaux critères d'implantation sont le positionnement géographique vis-à-vis des clients et plus rarement des fournisseurs et le positionnement historique de l'entreprise.

Plusieurs problématiques spécifiques à l'activité logistique influent sur la compétitivité du secteur.

- De par la présence de camions, les sites logistiques génèrent à des nuisances pour le voisinage qui conduisent les élus à reporter les implantations loin des zones d'habitation. Cela nuit à l'attractivité de la fonction logistique qui emploie beaucoup de personnel peu qualifié. Ce dernier est peu intéressé par des emplois faiblement rémunérés et qui nécessitent l'utilisation d'un véhicule personnel pour atteindre des zones excentrées.
- L'approvisionnement urbain est une autre problématique. Les élus développent les contraintes de circulation pour répondre aux craintes de nuisances sonores exprimées par des habitants. Ces derniers souhaitent néanmoins que leurs magasins de proximité soient achalandés. Les interdictions trop sévères conduiront à des impossibilités techniques ou à l'utilisation de véhicules discrets (électricité) qui augmentent sensiblement les coûts.
- La logistique souffre toujours d'une image négative associée à des entrepôts sales et peu consommateurs d'emplois. Ces deux éléments évoluent. La professionnalisation du secteur, le transfert d'activités à valeur ajoutée dans les entrepôts (préparations de commandes variées, différenciation retardée...) ont fait évoluer cette réalité. Pis encore, la logistique est un domaine d'activité quasiment inconnu auprès du monde de l'éducation général. Peu de formations s'y consacrent en Sarthe, et les lycéens ignorent souvent jusqu'à son existence. Cela n'est pas sans impact sur la capacité des entreprises de trouver des candidats motivés pour pourvoir les postes proposés.

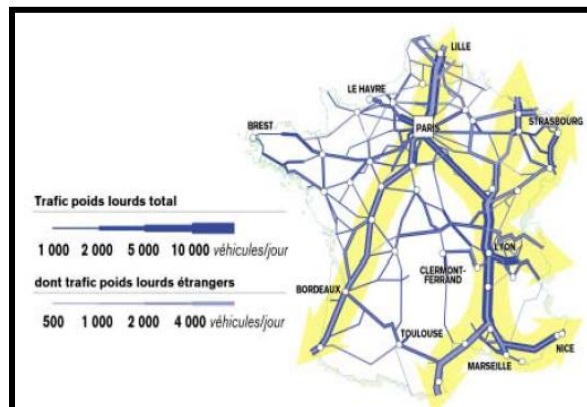
3 - Scénarii de développement

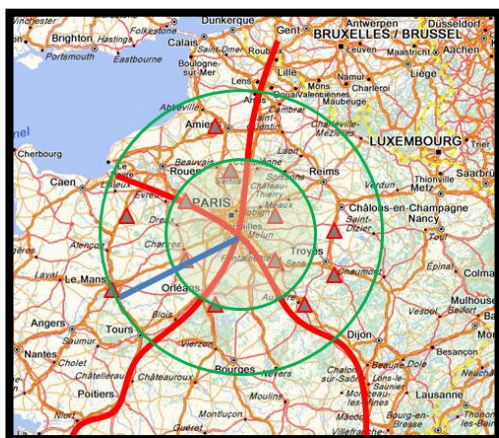
Le choix de scénarii possibles pour envisager le développement de la logistique en Sarthe a été réalisé en intégrant la prise en compte des espérances perçues lors de l'étude et leur vraisemblance.

Cinq scénarii ont été identifiés.

Le premier scénario est celui de la concentration de l'investissement logistique le long des principaux corridors logistiques. Ce phénomène s'est accentué depuis les années 90. Il a pour racines la recherche d'économies d'échelle en logistique qui conduit à une concentration et l'augmentation des surfaces unitaires des sites logistiques, ainsi que l'exploitation des flux internationaux traversant notre territoire. Le principal corridor est l'axe Nord-Sud qui emprunte le couloir rhodanien et se partage au sud en deux branches, l'une en direction de l'Italie, l'autre de la Catalogne et de l'Espagne. Un corridor secondaire relie le Nord et la région parisienne vers la péninsule ibérique via Bordeaux et Hendaye.

Le Mans n'est situé sur aucun de ces corridors et est à ce titre concurrencé par les infrastructures situées sur l'autoroute A10 entre Orléans et Tours ;

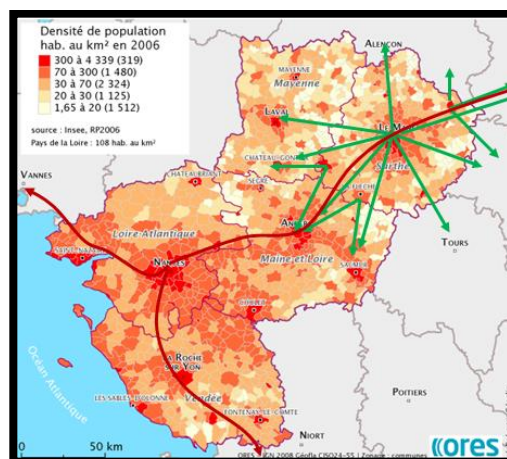




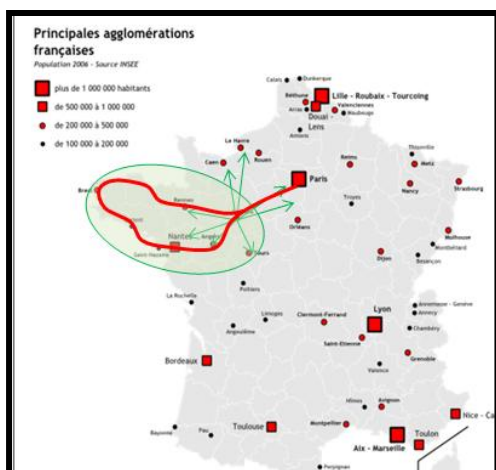
Le **second scénario** consiste à faire venir des investisseurs initialement attirés par la région parisienne, comptant sur la saturation d'un certain nombre de sites de cette dernière.

Ce scénario se heurte à une double réalité : la région parisienne reste la première zone d'investissement logistique en France. Sa saturation n'est donc pas totalement d'actualité. En termes de temps de parcours, selon les heures de circulation, le Mans ne peut pas garantir un aller-retour dans la journée avec tous les sites parisiens. Enfin, d'autres sites possédant encore de larges capacités foncières sont nettement mieux placés que Le Mans. Citons en particulier l'agglomération de Chartres, située sur le même axe de circulation et plus proche de 125 km de la région parisienne

Le **troisième scénario** envisage la stratégie de développement régional de la Sarthe qui possède à sa périphérie plusieurs sites logistiques significatifs : les Parcs d'Activité d'intérêt Départemental (PAID). Citons Ouest Park à Louailles, la zone du Coutier à Cherré, les Fosses Rouges à Vaas et Arconnay au nord du département. Ce dernier fait exception parce qu'il est situé à proximité d'une agglomération de près de 60 000 habitants vers laquelle il est naturellement tourné, le mettant en concurrence avec d'autres zones logistiques situées dans l'Orne. Les autres PAID ne disposent pas de cet atout. Ils sont tous situés à au moins 40 kilomètres des agglomérations significatives des départements limitrophes : Angers à l'Ouest, Tours au Sud ou Chartres à l'Est. Cela les disqualifie souvent pour devenir des zones de stockage et de logistique des industries situées elles en périphérie de ces agglomérations, du fait des coûts de transport inhérents.



Certaines industries déploient des modèles de distribution dit « de flux », caractérisés par de faibles durées de stockage (« couvertures de stock ») et la prédominance du transport dans la structure de coûts de distribution. Les zones de stockage doivent alors être situées sur les principales « routes » de distribution.



C'est le cas de l'industrie Agroalimentaire, particulièrement bien implantée dans l'ouest de la France. Ceci nous conduit au **quatrième scénario** identifié qui consiste à tirer profit de la position avantageuse : le Mans est situé à la jonction des deux grands itinéraires routier reliant la Bretagne et les Pays de la Loire à la région parisienne et plus de la moitié des zones de consommations françaises : les autoroutes A81 et A11.

La Sarthe possède ici de réels atouts de par son positionnement géographique. Cependant, elle est aujourd'hui en concurrence avec les autres départements des deux régions administratives concernées. La mise en œuvre de la logistique industrielle évoquée par ce quatrième scénario ne peut se décider qu'à l'échelon interrégional, dans un contrat de plan que la Sarthe n'est pas en mesure de porter seule.

Les trois premiers scénarii montrent les limites de la Sarthe en termes d'attractivité et le quatrième son incapacité à mener seule une vision inter régionale. L'activité logistique de son territoire est aussi portée par les entreprises qui y sont actuellement installées et celles qui sont déjà candidates à l'implantation. Le **cinquième scénario**, intitulé « Excellence locale », se base sur les structures existantes pour fidéliser les entreprises implantées et faire preuve d'inventivité et d'efficacité pour accueillir les candidats.

4 - Proposition d'actions

Deux catégories d'actions ont été identifiées. Celles qui ont un impact direct sur l'activité logistique et celles qui influent indirectement au travers de l'amélioration des structures et des conditions de développement et de performance de la

logistique.

4.1 - Actions à impact direct

La première est une initiative collective de mutualisation des flux. Partant du constat que la plupart des entreprises gèrent séparément leurs flux de distribution. Repérant les flux qui ont des destinations proches (notamment la région parisienne), l'initiative pourrait déboucher sur des organisations conjointes de transport, notamment via une collecte de marchandise au départ de plusieurs entreprises avant d'effectuer la livraison dans une même région.

La seconde action est la mise en place d'un dispositif d'accompagnement individuel des entreprises, basé sur un audit initial de leur organisation logistique et suivi par la conduite de plans d'actions d'amélioration de la performance.

Le transport combiné a également été étudié, en exploitant les conclusions de l'étude menée en 2013 par RFF et le cabinet SYSTRA. La rentabilité de ce type de transport est fortement liée à la capacité de trouver des flux aller-retour entre les régions desservies. En l'absence de dispositif actuel de repérage des besoins en flux inter régionaux, l'étude propose de mener une enquête pour détecter les flux potentiels à destination de la Sarthe et des départements limitrophes au départ de zones cibles que sont prioritairement le sud-est du pays et secondairement sa façade est.

4.2 - Actions à impact indirect :

L'étude a également repéré des actions qui améliorent les conditions d'exercice et de déploiement des activités logistiques en Sarthe.

Les agences de développement doivent se coordonner de plus en plus étroitement pour combiner les compétences et adapter leurs techniques de démarchage et de mise en avant de leurs services.

La méconnaissance de la réalité des activités logistiques du territoire, parce qu'elles sont souvent assurées par des entreprises de secteurs d'activités très divers est un frein à la proposition de politiques adaptées et efficaces. La création d'un observatoire départemental animé par le Club Logistique et Achats – Sarthe permettrait de combler cette lacune et de fédérer au travers de ce club les acteurs du département.

La logistique est un secteur très méconnu auprès du public et notamment celui des jeunes. Peu de vocations s'expriment vers ces métiers ce qui pose des difficultés de recrutement. Le tissu de formation est particulièrement limité en Sarthe qui n'offre quasiment aucune formation post-bac, au contraire de tous les départements limitrophes. Des actions de promotion de la filière, combinant des interventions auprès du grand public et spécialement les jeunes, le développement d'une offre de formation adaptée et l'organisation d'une journée de la logistique coordonnée avec la semaine de l'industrie visent à donner le dynamisme qui manque à la filière.

La ville du Mans, comme toutes les grandes agglomérations françaises, devra répondre aux défis de la logistique urbaine. Peu porté aujourd'hui, ce sujet devient pertinent car il peut utilement être mené de front avec les réflexions menées autour du développement de l'offre d'infrastructure de transport combiné et du choix d'un site d'implantation. Celui-ci pourrait être exploité à la fois pour du transport combiné et comme plate-forme de concentration pour les flux urbains. C'est pourquoi une étude prospective de la logistique urbaine dans l'agglomération mancelle mériterait d'être menée.

5 - Conclusion et perspectives

Au regard des éléments de l'étude, la Sarthe possède un potentiel de développement modéré. Son éloignement relatif des grands corridors logistiques et de la Région Parisienne ne lui donne pas accès à des ambitions réservées à d'autres départements. Cependant, elle possède des atouts qui peuvent être mieux exploités au travers une prise en compte assumée et durable de la logistique dans ses axes d'action et de promotion.

A ce titre, les agences de développement signalent depuis quelque temps, l'émergence de projets et prospects, en particulier sur le Mans Métropole. Il conviendra de mesurer et d'analyser dans les années futures l'impact de ces projets.

L'étude a montré l'intérêt d'une coordination des actions, en reconduisant une structure de pilotage et de promotion.

Les limites de moyens et les incertitudes pesant sur les missions des acteurs départementaux obligent à une clarification des priorités. Les activités logistiques - y compris hors filière -, dont l'étude évalue les effectifs à plus de 15% de la population salariée sarthoise, mérite certainement sa place dans les axes d'action et de promotion du territoire.