

La lettre de l'Observatoire **Territorial**

Lettre d'information de l'Agence d'Urbanisme Catalane,
à destination des élus et des acteurs du territoire.

N°18

La grande logistique : quelles perspectives pour notre territoire ?



é d i t o r i a l

Le transport de marchandises semble échapper aux décisions du territoire. Certes les entreprises de production, de transport et de commercialisation sont pour partie multinationales et les Etats et l'Union Européenne prennent leur part dans la réglementation et les grandes politiques d'infrastructures, mais la réalité géographique de la logistique est directement en prise avec le terrain : espace consacré, emplois générés, émissions de Gaz à Effet de Serre, ont un impact direct sur le fonctionnement et l'avenir de notre territoire.

Les activités de logistique et de transport de marchandises sont installées de longue date sur le corridor de passage entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, et peuvent aujourd'hui témoigner d'un savoir-faire reconnu.

Tout un écosystème d'acteurs divers mais connectés participent ainsi à la chaîne logistique, notamment en matière de fruits et légumes.

Cette lettre s'intéresse à la grande logistique le long de l'axe Narbonne - Perpignan - Girona. Les évolutions économiques de concentration des entreprises dans ce domaine, parallèlement aux enjeux environnementaux pour une activité réalisée essentiellement par transport routier, montrent la nécessité d'engager une transition pour maintenir et développer l'attractivité et le rayonnement que les acteurs locaux ont su construire progressivement depuis plus d'un siècle.

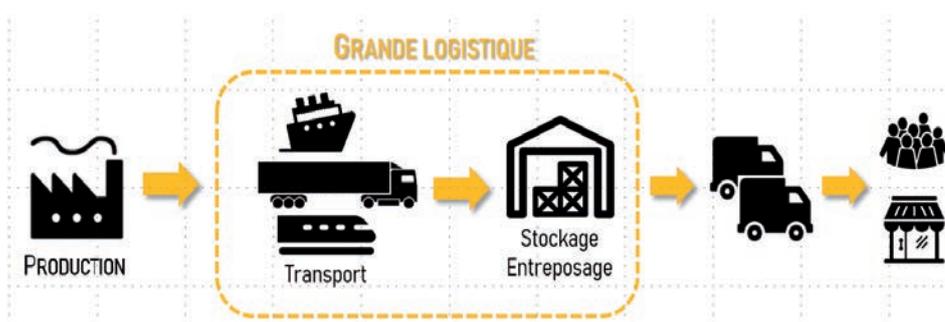
*Louise Chasset,
Agence d'Urbanisme Catalane
Pyrénées Méditerranée.*

L'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité...

...c'est ainsi que l'Association Française pour la logistique définit l'activité **logistique**. Les acteurs de la chaîne logistique interviennent tout au long de la chaîne faisant le lien entre le lieu de production et le client final : pour le transport des marchandises (routier, fluvial, ferroviaire) d'une part, pour l'entreposage et

le stockage des marchandises d'autre part, et finalement pour les services auxiliaires comme l'exploitation de terminaux, d'aires de stationnement, ou des services de remorquage par exemple.

La présente publication s'intéresse à la partie amont de la chaîne logistique, appelée la « grande logistique ».

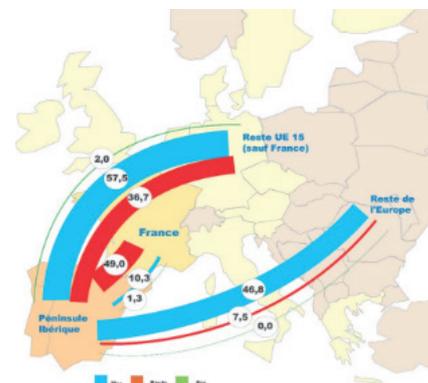


Le corridor méditerranéen : un passage obligé et attractif

L'axe Narbonne - Perpignan - Girona bénéficie d'une position stratégique au sein du continent européen : il se situe sur le corridor méditerranéen de fret d'envergure européenne, passage entre la péninsule ibérique et le reste du continent européen. Tous passages confondus, ce sont environ 120 millions de tonnes de marchandises qui transitent chaque année via les Pyrénées, par la route ou par le train, contre 160 millions de tonnes entre la France et l'Italie. Les branches de l'infrastructure méditerranéenne relient les principales villes d'Espagne et du Portugal à l'Europe du Nord et de l'Est, via la vallée du Rhône. C'est un passage obligé pour de nombreuses marchandises en provenance du sud, et donc pour les nombreux camions qui empruntent l'Autoroute A9 et l'AP7 et traversent le territoire.

Le transport maritime de marchandises n'est pas en reste : les plateformes de Port-La-Nouvelle et Port-Vendres sont les portes

d'entrée du territoire depuis la Méditerranée. Cette activité exogène génère de nombreuses opportunités locales, associées à plusieurs grands défis à venir.



Volume de marchandises qui transitent à travers les Pyrénées
Source : Observatoire franco-espagnol 2015.

Le transport de marchandises : à la croisée de quatre enjeux majeurs pour le territoire

La logistique : un savoir-faire historique dans les Pyrénées-Orientales

Ce sont les restrictions du régime franquiste espagnol et la différence d'écartement des voies ferroviaires entre les réseaux espagnols et français qui sont à l'origine du développement des activités logistiques dans les Pyrénées-Orientales au début du XX^{ème} siècle. D'abord à Cerbère, où le transbordement manuel des marchandises était une tâche confiée aux femmes du village, « les transbordeuses d'oranges », puis au Boulou et à Perpignan. Lors de l'entrée de l'Espagne dans l'Union Européenne en 1986, certaines de ces activités ont disparu. Les grossistes et importateurs se sont organisés en syndicat mixte pour développer leur activité au « Grand Saint-Charles ». Port-Vendres joue depuis les années 1960 le rôle de porte d'entrée des fruits et légumes en provenance du Sud et à destination d'Europe du Nord.



Les transbordeuses d'oranges.
Source image : COP Alain Baille.

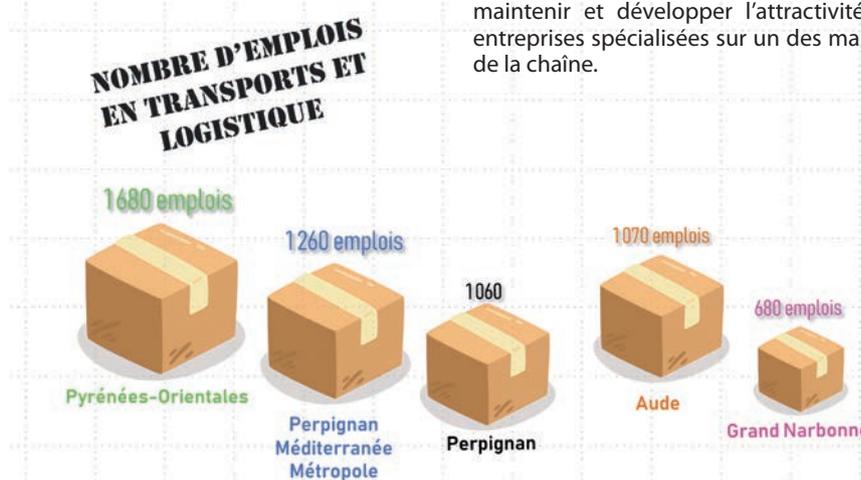
Plus de 1 600 emplois en transport et logistique dans les Pyrénées-Orientales : l'enjeu économique et social.

À l'échelle de la Région Occitanie, la logistique est une filière structurante et représente plus de 6 300 entreprises et 90 000 emplois. C'est l'un des trois piliers économiques historiques du département des Pyrénées-Orientales, au même titre que l'agriculture et le tourisme.

Ainsi, 3 200 salariés travaillent dans le domaine de la logistique, et 5 600 dans le commerce de gros. À Perpignan, ces secteurs représentent 1 emploi direct sur 10. Le secteur peine cependant à recruter (image, précarité, conditions de travail).

La Generalitat de Catalunya compte parallèlement 160 000 actifs dans le domaine du transport et de la logistique, soit 2 emplois pour 100 habitants, contre 0,7 dans les Pyrénées-Orientales.

Le marché du transport de marchandises tend à s'internationaliser et à se concentrer : les intermédiaires sont de moins en moins sollicités, au profit d'entreprises plus grandes, capables de maîtriser l'ensemble de la chaîne logistique, voire d'intégrer la production et la vente. Dans ce contexte, la pérennité des activités intermédiaires installées dans les Pyrénées-Orientales est en question et appelle un repositionnement permanent pour maintenir et développer l'attractivité des entreprises spécialisées sur un des maillons de la chaîne.



Nombre d'emplois en transport et logistique
Sources : INSEE2017, AURCA

Le transport de marchandises : à la croisée de quatre enjeux majeurs pour le territoire (suite)

17% des émissions de CO2 dues au transport de marchandises dans les P.O. : l'enjeu environnemental

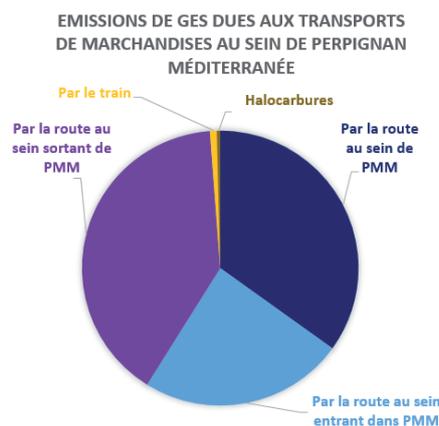
Le transport de marchandises se fait majoritairement par la route. Ainsi, sur les 35 000 véhicules qui franchissent chaque jour la frontière au Perthus, 29% sont des poids-lourds.

La part du fret ferroviaire dans le transport intérieur à la France métropolitaine s'établit autour de 10% des tonnes transportées, et a fortement diminué depuis le début des années 2000, au profit d'une part toujours plus importante du trafic routier. Cela se traduit notamment par une augmentation de 18% du nombre de poids-lourds qui franchissent la frontière sur l'Autoroute A9.

Ainsi, le transport de marchandises est un des premiers postes de consommations énergétiques et d'émissions de polluants : à l'échelle du département des Pyrénées-Orientales, entre 300 000 et 350 000 teqCO2 sont imputables au transport de marchandises, soit 17% des émissions totales. Ces émissions sont en grande partie dues au transport routier, qu'il soit exogène (35% des émissions de Gaz à Effet de Serre dues au transport de marchandises au sein de Perpignan Méditerranée sont en lien avec le site de Saint-Charles) ou endogène. À l'échelle du département de l'Aude, ce sont 520 000 teqCO2 qui sont dues au transport de marchandises.

L'enjeu, qui en de nombreux aspects dépasse l'échelle départementale, est donc le report d'une partie des flux vers les modes de transport moins polluants comme le fer ou le maritime.

Le fret ferroviaire reste cependant une solution peu mobilisée pour le transport de marchandises transfrontalier sur le corridor méditerranéen : seulement 6 à 7% des transports sont opérés par train. Pourtant deux offres ferroviaires transfrontalières sont complémentaires pour un coût sensiblement identique : d'une part la voie ferroviaire historique via Cerbère-Portbou, mais également la possibilité d'emprunter le tunnel du Perthus.



Nombre d'emplois en transport et logistique
Sources : INSEE 2017, AURCA 2019.



Nombre d'emplois en transport et logistique - Sources : INSEE 2017, AURCA 2019.

5 plateformes multimodales dans les Pyrénées-Orientales : l'enjeu de l'aménagement du territoire

L'accessibilité des sites logistiques est l'un des critères majeurs de fonctionnement des activités de transport de marchandises, aux premiers rangs desquels l'accessibilité routière. Or, l'organisation du territoire et les choix de sites de développement urbain ont un impact direct sur la fréquentation du

réseau de voiries. Le maintien de la qualité et la fiabilité des accès routiers aux sites logistiques sont donc à prendre en compte lors des priorités d'urbanisation, en accord avec les projets d'adaptation du réseau routier, comme le contournement sud de Perpignan.

Les enjeux de développement numérique

Le numérique révolutionne le secteur de la logistique et n'en est qu'à ses débuts. Les solutions de traçabilité numérique des marchandises sont un premier outil pour fiabiliser et optimiser la chaîne logistique (blockchain) et faciliter les échanges.

La société toulousaine « ffly4u » propose par exemple des solutions d'informatique embarquée sur actifs mobiles comme les remorques. Cela permet le partage d'informations et le suivi entre tous les acteurs sur la géolocalisation du produit, le suivi de sa température, la détection

des chocs et des mouvements, le lien contenant-contenu... L'internet des objets ouvre donc de nouvelles perspectives de suivi des produits, par exemple de la température de transport pour les produits frais. Le numérique chamboule également les habitudes de consommation et implique dès aujourd'hui un développement massif du e-commerce et en conséquence des livraisons : en 10 ans, le montant des achats sur internet a été multiplié par 8! Le secteur de la logistique se restructure pour répondre à cette nouvelle demande.

Le Train des Primeurs en sursis

Un train réfrigéré achemine chaque jour depuis Perpignan Saint-Charles, environ 20% du tonnage annuel des fruits et légumes vendus à Rungis. Mais les négociations pour reconduire le contrat d'exploitation entre le client et le prestataire butent sur la question du renouvellement des wagons aujourd'hui obsolètes (L'Indépendant du 23/05/2019).

La suppression de cette liaison quotidienne mobilise autant les acteurs catalans du transport de marchandises, que les élus du Val-de-Marne qui s'inquiètent du « report sur les routes d'un nombre très important de camions. » (Christian Métairie, maire d'Arceuil). L'arrêt du train des primeurs se traduirait en effet par 40 camions quotidiens supplémentaires, ce qui constitue un signal fort à contre-courant des enjeux partagés d'attractivité et de durabilité de nos territoires.

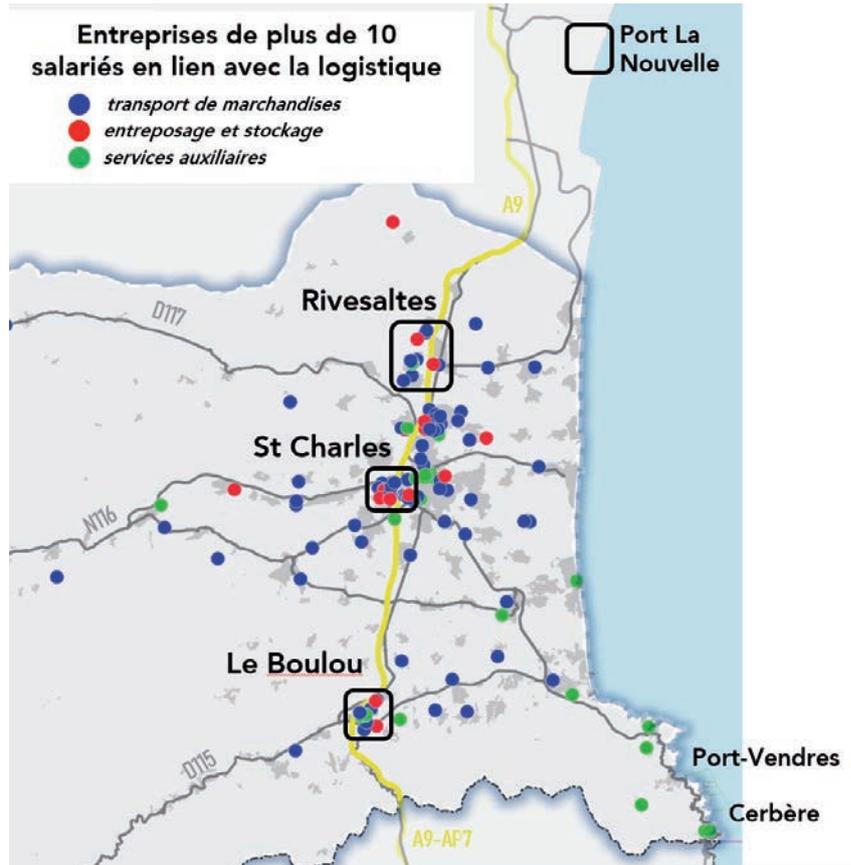


Chargement du train des primeurs.
Source image : Raymond Roig/AFP.

Infrastructures et plateformes logistiques : facteur d'attractivité pour les entreprises

Les critères d'implantation des entreprises logistiques ?

- L'accessibilité routière et multimodale efficace et fiable :** l'Autoroute A9 et ses échangeurs sont un facilitateur des activités logistiques du territoire. La fiabilité de ces accès est essentielle pour les entreprises de transport de marchandises.
- La capacité d'évolution du site vers la multimodalité :** accès pour les employés, ferroviaire, navettes dernier kilomètre propres, nouveaux modes de transports, accessibilité des cœurs de ville avec des véhicules propres...
- La proximité d'entreprises du secteur :** disposer de sites logistiques importants et reconnus participe à l'attractivité du territoire auprès de nouvelles entreprises, qui peuvent profiter de fonctionnements coopératifs existants comme l'association du PESC à Saint-Charles.
- La proximité de la clientèle :** le marché privé de Saint-Charles International est un des moteurs de la dynamique logistique locale.
- La disponibilité du foncier :** les Pyrénées-Orientales et l'Aude sont des territoires relativement peu contraints en matière de foncier. Cependant, le développement des sites urbains comme Saint-Charles se voit aujourd'hui en concurrence avec d'autres usages du sol « plus rentables » comme le logement. La prise en compte de certaines contraintes environnementales peut impliquer de rebattre les cartes en matière de foncier.
- La disponibilité de main d'œuvre qualifiée :** plusieurs établissements des Pyrénées-Orientales et de l'Aude forment aux métiers du transport et de la logistique.



Entreprises de plus de 10 salariés de transport et logistique dans les Pyrénées-Orientales
Sources : INSEE 2017, AURCA 2019.

Les entreprises logistiques se localisent préférentiellement autour des axes routiers (A9, A61, N116, D900 notamment) et tendent à se regrouper pour optimiser leurs activités. Trois sites se dégagent au sein du corridor : à Saint-Charles, au Boulou, et à Rivesaltes. Tous trois bénéficient d'un échangeur autoroutier à proximité. Ils font partie d'une grappe de sites logistiques installés le long de l'axe autoroutier A9-AP7, dont fait également

partie le site de Vilamalla au Sud. Ces sites regroupent à la fois des antennes de grandes entreprises internationales, essentiellement en messagerie comme Géodis, et des entreprises locales, comme Medina ou Léa Logistique, pour majorité spécialisées dans le frais. Ce tissu économique, durablement implanté, est composé de petites et moyennes entreprises de commerce de gros, de transports et de stockage.

Distriport du Boulou



Le site du Boulou, historiquement dédié aux activités de dédouanement, regroupe aujourd'hui un terminal combiné rail/route et des espaces de stockage (5 700 places de voitures, silos, entrepôts isothermes...). Un syndicat mixte composé de la communauté de communes du Vallespir et de la CCI, assurent la gestion patrimoniale et l'animation de la zone. 300 emplois sont nécessaires pour traiter le million de tonnes de produits alimentaires, industriels et de voitures. Plusieurs entreprises spécialisées assurent ces services logistiques comme Ambrogio, Eurorail et Sical. Parallèlement, un terminal de l'autoroute ferroviaire VIIA (groupe SNCF) propose un service clé-en-main vers le Nord de l'Europe à raison de 4 allers-retours quotidiens.

Perpignan Saint-Charles Conteneur International



Perpignan Saint-Charles Conteneur est le terminal ferroviaire situé au sein de la zone économique de Saint-Charles à Perpignan, qui regroupe quelques 8000 emplois. Il accueille les camions en provenance du Sud et/ou depuis les ports de Port-Vendres et

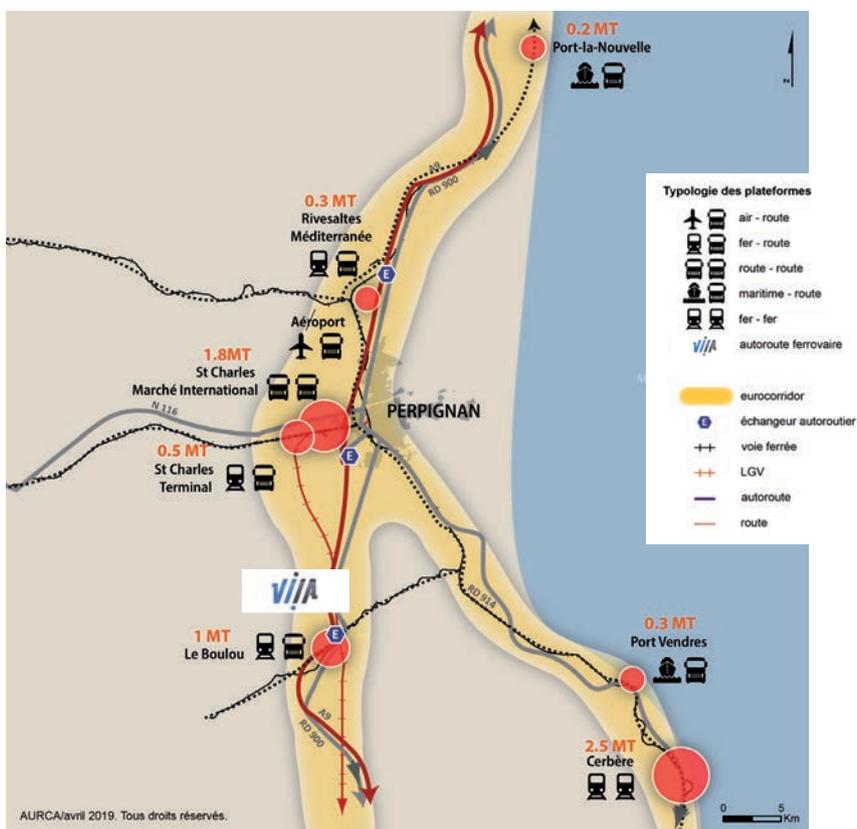
Barcelone qui transportent des marchandises variées comme le conventionnel, le frais, la messagerie, les liquides alimentaires ou les matières dangereuses, pour les diriger en train vers les plateformes logistiques du nord de l'Europe. Géré par une société d'économie mixte, PSCCT voit passer chaque année 570 000 tonnes de marchandises et propose des services de manutention et transbordement, de stockage et de parking pour les poids-lourds. L'objectif de ce site est de se positionner comme hub multimodal de massification de trafic pour la Catalogne-Sud.

Terminal portuaire de Port-La-Nouvelle



À 40 minutes de Perpignan, Port-La-Nouvelle voit transiter chaque année 2 millions de tonnes de marchandises, parmi lesquels des produits pétroliers, des céréales ou encore des vrac liquides ou agro-alimentaires. Les 80 hectares de foncier restants ont vocation à accueillir de nouvelles activités en lien avec le port. À plus long terme, l'identification de nouvelles réserves foncières à proximité est un enjeu pour sécuriser le développement du port, en accord avec la Loi Littoral.

Sites d'étape, les plateformes logistiques intermodales permettent de changer de modes de transport au cours d'un transport de marchandises. Route, rail, mer, air... les quatre principales plateformes des Pyrénées-Orientales et de l'Aude connectent les différents réseaux de transport le long du corridor méditerranéen. Elles sont l'objet de montages complexes pour une gouvernance publique-privée.



Terminal portuaire de Port-Vendres



Le terminal portuaire de Port-Vendres est spécialisé dans les fruits et légumes en provenance du Bassin Méditerranéen et de la côte d'Afrique occidentale et emploie 600 personnes de manière directe ou indirecte. 300 000 tonnes de marchandises transitent ainsi par ce site chaque année, dont une partie rejoint ensuite Saint-Charles International. Le site est embranché fer mais la ligne n'est plus utilisée depuis une dizaine d'années. Propriété du Conseil départemental, c'est la CCI des Pyrénées-Orientales qui en assure la gestion. Les projets de développement du port permettront de maintenir sa compétitivité et son attractivité du port en s'adaptant aux évolutions des marchés, des navires et en prenant en compte les exigences environnementales.

Terminal ferroviaire international de Cerbère



Initialement dédié au changement d'essieu pour pallier la différence d'écartement des rails français et espagnols, le site de Cerbère fonctionne avec celui de Port-Bou de l'autre côté de la frontière, spécialisé dans les conteneurs et caisses mobiles. Sur 30 hectares, c'est une société privée qui assure l'activité de transbordement pour les 2 500 000 tonnes de marchandise qui y transitent chaque année. La complexité d'utilisation de la nouvelle liaison transfrontalière par le tunnel du Perthus, fait du binôme Cerbère-Port-Bou un point de passage toujours plébiscité pour les activités de fret ferroviaire.

Barcelone à 2 heures...

Les activités logistiques de l'axe A9-AP7 sont également reliées au Port de Barcelone, qui joue dans la catégorie supérieure : 3 millions de conteneurs et 1 millions de véhicules transitent chaque année par son port commercial, dont plus d'un tiers y entrent ou en sortent par train. Les projets de développement des interconnexions avec le réseau ferré viennent concurrencer les plateformes roussillonnaises réalisant des opérations similaires au Boulou et à Perpignan. Le site logistique de Vilamalla, à côté de Girona, a également un projet de création d'un Terminal Intermodal de l'Empordà, pouvant accueillir des trains d'écartement ibérique et international.

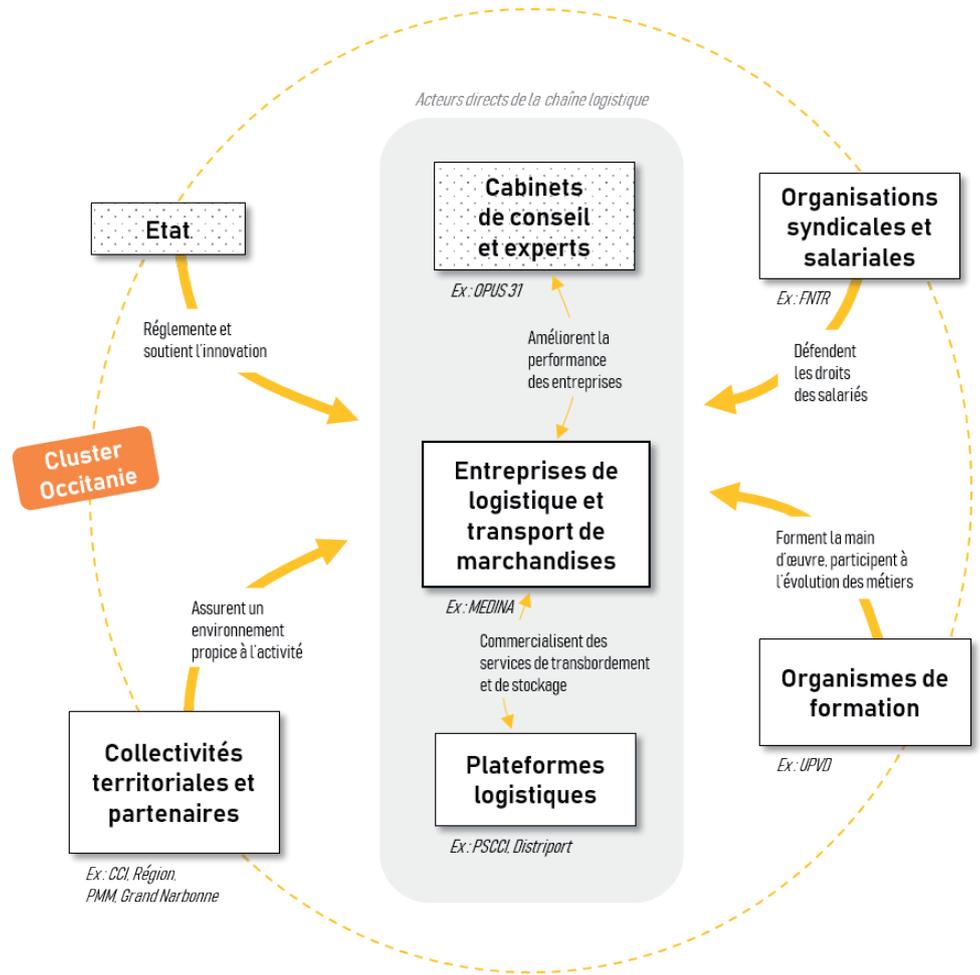
Les entreprises logistiques au cœur d'un écosystème plus vaste

Acteurs de la logistique dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales

Les formations logistiques dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales : des liens resserrés avec le monde économique

Trois établissements forment aux métiers du transport et de la logistique dans les Pyrénées-Orientales, allant du CAP au BAC+2. Ils cultivent des liens directs avec les entreprises roussillonnaises :

LYCÉE DÉODAT DE SÉVERAC À CÉRET
CAP Opérateur logistique
BAC Pro Transport, Bac Pro Logistique
BTS Transport et Prestations Logistiques
LYCÉE GUSTAVE EIFFEL À NARBONNE
Bac Pro Logistique
CENTRES DE FORMATION D'APPRENTIS À RIVESALTES ET NARBONNE
CAP Conducteur routier de marchandises
CAP Opérateur logistique
BAC Pro Logistique
BTS Méthode et exploitation logistique
UNIVERSITÉ (UPVD) À PERPIGNAN
DUT Gestion logistique et transports AFTRAL
Formation continue (manutention, conduite)
SUD FORMATION ET LAFT-IFTIM
...proposent également des formations dans le domaine de la logistique



Acteurs de la logistique dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales
Sources : AURCA 2018

Quel rôle pour les collectivités territoriales dans l'éco-système de la « grande logistique » ?

Les collectivités territoriales participent à l'éco-système logistique des Pyrénées-Orientales et de l'Aude au travers de plusieurs de leurs compétences. Elles assurent d'abord la gestion et la planification du réseau routier, essentiel au bon fonctionnement des transports par camions aujourd'hui ultra-majoritaire. Ensuite, les collectivités territoriales soutiennent largement les plateformes

intermodales : au-delà d'une participation à leur financement, c'est à travers leurs outils de planification d'aménagement du territoire que les réserves foncières ou la cohabitation avec d'autres activités riveraines sont anticipées. Elles interviennent également dans l'accompagnement des entreprises au quotidien (implantation, filières, appels à projet...).

WE4LOG : le cluster logistique à l'échelle régionale

Lancé en mars 2018 par la Région Occitanie, le Cluster Fret Logistique Occitanie compte déjà une trentaine de membres. Parmi ceux-ci figurent notamment des entreprises, des collectivités territoriales, des syndicats du secteur, mais également l'université UPVD et pôle emploi Occitanie. Les missions du cluster sont aujourd'hui bien définies. Le

cluster lance ainsi en octobre 2019 un Club RH (en lien avec les difficultés de recrutement du secteur), et s'implique activement dans la recherche de solutions ferroviaires en combiné pour pallier l'éventuel arrêt du Train des primeurs.

Les entreprises logistiques au cœur d'un écosystème plus vaste (suite)

Les entreprises de transport et de logistique sont nombreuses sur le territoire et assurent différents maillons de la chaîne logistique. Récit de quelques trajectoires entrepreneuriales locales, parmi bien d'autres.



MÉDINA est implanté au cœur du Grand Saint-Charles à Perpignan, au sein d'un entrepôt de 8 000 m², dont 6 500 m² sont en froid-dirigé. Spécialisée dans le transport, l'entreposage et la logistique de frais (fruits et légumes) et de produits industriels, l'entreprise assure également des services de gestion, d'agrèage, de picking et de tri (différentes étapes de préparation de commandes). Créé en 1966, MÉDINA a depuis racheté plusieurs entreprises, compte près de 120 salariés, et présente en 2017 un chiffre d'affaire de plus de 13 millions d'euros. Le groupe assure le transport sur toute l'Europe par semi-remorques, mais également par train.

Installée à Rivesaltes depuis dix ans au sein d'un entrepôt de 8 000 m², l'entreprise **LÉA LOGISTIQUE** regroupe aujourd'hui une vingtaine de salariés. L'entreprise assure le stockage et le transport de tous types de marchandises si elles ne sont pas périssables (plus de 3 millions d'euros de chiffre d'affaire en 2017). Elle est spécialisée dans la logistique de produits industriels et de vins et spiritueux sur toute la région Occitanie, mais également à l'échelle européenne. Des liaisons quotidiennes sont ainsi assurées avec l'Italie et l'Espagne par voie routière, et des services maritimes ou aériens sont proposés à travers un réseau de partenaires. LÉA LOGISTIQUE est fortement impliquée dans la préfiguration du cluster logistique régional.



AMBROGIO est un opérateur privé spécialisé dans le transport combiné rail-route qui compte six sites intermodaux sur le continent. L'entreprise met à disposition des transporteurs des places dans ses vingt-six trains sortant chaque semaine du terminal du Boulou, à destination des pays du Nord de l'Europe, de l'Italie et de l'Espagne. Le site AMBROGIO du Boulou représente une surface de 90 000 m², équipé de 8 voies ferrées de 325 mètres. Le groupe a fait un chiffre d'affaire de plus de 2 millions d'euros en 2017 et compte entre dix et vingt salariés dans les Pyrénées-Orientales.



GUANTER RODRIGUEZ est une entreprise spécialisée dans l'entreposage, le transport (maritime et routier), la logistique et le dédouanement des marchandises. Implantée à Saint-Charles avec 11 000 m² d'entrepôts frigorifiques, la société a réalisé en 2018 un chiffre d'affaire de plus de 11 millions d'euros. Elle assure la liaison régulière entre les ports de Tanger, d'Alger et d'Alicante et Perpignan. GUANTER RODRIGUEZ s'est installé il y a 65 ans au Perthus, puis au Boulou, d'abord comme commissionnaire en douane et transitaire. L'entreprise compte aujourd'hui plus de 40 salariés.



Un projet partenarial pour cultiver et distribuer le bio catalan

Le CIVAMBio (association des producteurs Bio des Pyrénées-Orientales), la Chambre d'agriculture et plusieurs entreprises comme Prosain (industriel de plats préparés bio), Terraneo (coopérative agricole) ou Alterbio (transport de fruits et légumes bio) s'engagent dans la culture et la distribution de productions locales. Ainsi, c'est au Sud d'Elne et de Saint-Cyprien qu'un dispositif législatif nouveau est testé, permettant de remobiliser une surface agricole considérée comme abandonnée depuis au moins trois ans : le département et l'Etat peuvent alors contraindre le propriétaire à exploiter les terres ou les louer à un exploitant. Les entreprises partenaires s'engagent ensuite dans l'utilisation des produits agricoles dans leurs filières respectives.

Le transport de marchandises : l'incroyable voyage d'une orange!

La grande logistique, en bref...

- Les Pyrénées-Orientales bénéficient d'une **position stratégique** sur l'itinéraire méditerranéen qu'empruntent les marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. Les infrastructures lourdes et efficaces comme l'Autoroute A9-AP7 et les plateformes intermodales sont des **atouts** pour l'attractivité du territoire.
- Reposant sur un savoir-faire historique et reconnu, les métiers du transport de marchandises et de la logistique représentent aujourd'hui **2750 emplois**, et près de 200 entreprises dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales, pour partie regroupées au Grand Saint-Charles.
- Deux enjeux s'imposent aujourd'hui au secteur de la grande logistique : d'abord celui de la mutation vers des pratiques **plus durables**, complémentaires au transport routier de marchandises, parallèlement à celui de la maîtrise d'**une filière** toujours plus intégrée et concentrée.
- La grande logistique représente **un écosystème d'acteurs** locaux et internationaux, dans lequel les collectivités territoriales jouent un rôle actif.

Les itinéraires sont nombreux pour une orange récoltée dans la région andalouse d'Almeria et consommée à Paris. Un des chemins aujourd'hui possibles passe par les Pyrénées-Orientales, emprunte la liaison ferroviaire quotidienne entre Perpignan et

Rungis, et ne prendra pas plus de quelques jours. La suppression du train des primeurs obligerait 40 camions supplémentaires à assurer chaque jour le transport entre ces deux plateformes.



Itinéraire d'une orange d'Andalousie à Paris



Pour aller plus loin ...

- L'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique : www.optl.fr
- L'Observatoire de la logistique de la Generalitat de Catalunya : www.cimalsa.cat/observatori
- Les corridors européens de fret ferroviaire qui traversent la France (2016) : www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/cartes/cartes-citees-dans-le-drr-fret-reseau-ferre/national/corridors
- Principales zones et plateformes logistiques sur l'axe Méditerranée - Rhône - Saône (2018) - www.agam.org/fileadmin/ressources/agam.org/publications/Regards/Principales_zones_et_plateformes_logistiques_V2sansn.pdf
- Visite virtuelle du Port de Barcelone : interactius.ara.cat/port
- La toile industrielle de Dunkerque : www.youtube.com/watch?v=mwf3KpC7oZU
- « Putains de camions, les poids-lourds en question », documentaire réalisé par Jens Niehuss en 2019

Comité de rédaction :

Directeur de la publication : Pascal Fourcade, Directeur de l'AURCA - Tél. : 04.68.87.75.52 - Mail : agence.catalane@aurca.org

Rédacteurs : Louise Chasset

Conception et réalisation graphique : Stéphanie Prats

Crédits photo, illustration couverture : ©AURCA, ©Pixabay

Copyright©AURCA, juin 2019. Tous droits réservés.