



Observatoire de la Logistique

Les indicateurs de la compétitivité du
système logistique catalan (11^{ème} édition)

+ données avancées du 2016

Juillet 2016





Index

1. Introduction

2. Contexte socioéconomique

3. Bilan des infrastructures

4. Offre et demande

**5. Le marché de l'immobilier
logistique**

6. Efficacité

Introduction

L'observatoire de la logistique, c'est:

- Un outil pour l'évaluation continué des besoins des secteurs économiques liés aux systèmes d'infrastructures et de services logistiques.
- Un carrefour entre les entreprises et les agents clés qui permet d'intégrer les besoins des entreprises avec la planification/gestion des infrastructures et services.

Les Indicateurs de Compétitivité du système Logistiques ont pour objet:

- Créer un cadre de référence stable au cours du temps, fondé sur des paramètres objectifs et mesurables.
- Suivre l'évolution des données avec une plus grande influence sur le système logistique et l'analysée tout en utilisant des experts sur chacun des domaines spécifiques concernés.
- Se transformer en un outil qui soit capable de fournir l'information nécessaire pour planifier et gérer le système logistique.

Introduction

ESTRUCTURE DU DOCUMENT

Le travail est composé de deux parties principales:

- Corps du document: 41 indicateurs
- Annexe statistique: Plus de 60 données statistiques complémentaires

Le corps du document est divisé selon:

- 1.- Contexte Socioéconomique
- 2.- Bilan des infrastructures
- 3.- Offre et demande
- 4.- Le marché de l'immobilier logistique
- 5.- Efficacité
- 6.- Tableau récapitulatif des indicateurs



NOVETAT

INDICADOR 1: PES ECONÒMIC DE LA LOGÍSTICA A L'ECONOMIA CATALANA

DEFINICIÓ

Percentatge que representa el valor afegit brut (VAB) del sector de la logística respecte el PIB de Catalunya.

MOTIVACIÓ

Es considera relevant disposar d'una sèrie històrica del pes específic del sector de la logística a l'economia catalana amb l'objectiu de posar de manifest l'evolució de la importància del sector dins de l'activitat econòmica catalana.

METODOLOGIA

Per el càlcul del pes de la logística a l'economia, es parteix d'una metodologia emprada a diversos països europeus basada en l'establiment de tres escenaris (bàsic, mig i extens) caracteritzats segons l'abast dels codis d'activitat CCAE-2009 que es consideren compresos dins del sector.

Escenari bàsic: comprèn les divisions corresponents a Transport de mercaderies¹ (grups 494, 495 i divisions 50 i 51), Emmagatzematge i activitats afins al transport (grups 521, 522) i Activitats postals i de correus (divisió 53). Veure amb més detall a l'annex I.1.

Escenari mig: comprèn les activitats de l'escenari bàsic més les de la divisió de Comerç engros i Intermediaris (exc. vehicles motor) (divisió 46). Veure detall a l'annex I.1.

Escenari extens: comprèn les activitats de l'escenari mig més les de la divisió de Comerç al detall (exc. vehicles motor i motocicletes) (divisió 47). Veure detall a l'annex I.1.

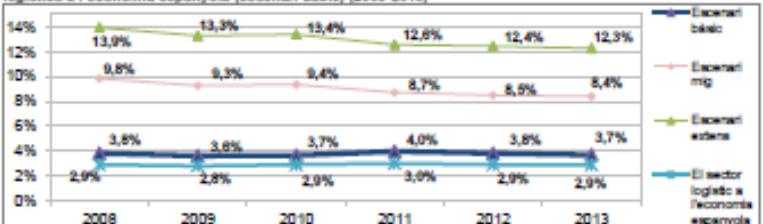
En base a les dades que es proporcionen a l'Enquesta Anual de Serveis (Idescat, 2016a), amb dades disponibles fins 2013, s'obté la desagregació dels VAB dels codis d'activitat CCAE 2009 compresos en els tres escenaris establerts anteriorment pel sector de la logística.

EVOLOCIU

Taula I.1.1. Pes econòmic del sector logístic a l'economia catalana segons escenaris en percentatge (2008-2013)

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Δ 12-13 | Δ Interanual |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|--------------|
| Escenari bàsic | 3,8% | 3,8% | 3,7% | 4,0% | 3,8% | 3,7% | -3,5% | -0,7% |
| Escenari mig | 9,8% | 9,3% | 9,4% | 8,7% | 8,5% | 8,4% | -1,1% | -3,1% |
| Escenari extens | 13,9% | 13,3% | 13,4% | 12,6% | 12,4% | 12,3% | -1,3% | -2,5% |

Figura I.1.1. Pes econòmic del sector logístic a l'economia catalana segons els tres escenaris i pes de la logística a l'economia espanyola (escenari bàsic) (2008-2013)



¹ En referència al transport ferroviari, no es troba incorporat a l'indicador donat que no existeix el grau de precisió que pugui diferenciar l'activitat de mercaderies i de passatgers.

ANALISI DE TENDÈNCIA

A l'any 2013 (veure taula I.1.1) la forquilla de valors del pes econòmic de la logística a Catalunya se situa entre el 3,7%-12,3%. Per l'escenari bàsic en el que es considera rigorosament les activitats de transport i afins i activitats postals i de correu, aquest valor del 3,7% representa un 3,5% menys que l'any anterior (2012). Pel que fa a l'escenari extens, on es contemplen no només les activitats de transport sinó també les del comerç a l'engros i al detall, presenta una quota del 12,3% representant una lleugera disminució del 1,3% respecte la quota de l'any 2012.

Per el període d'estudi (2008-2013) (veure figura I.1.1) es constata una tendència de decreixement sostenuda i palpable als tres escenaris presents amb una disminució interanual del 0,7% per l'escenari i del 2,5% per l'escenari extens.

En comparació amb les dades a nivell estatal (Ministerio de Fomento, 2015a) (veure taula I.1.2), al llarg de tota la sèrie d'estudi el pes de la logística al conjunt de l'economia catalana (dades de l'escenari bàsic) se situa un punt per sobre de la mitjana estatal.

Taula I.1.2. Dades del sector logístic a Catalunya (per escenari bàsic) (2008-2013)

| Dades complementàries | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Δ 12-13 | Δ Interanual |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------|
| VAB sector logístic (ME) | 7.679 | 7.100 | 7.098 | 7.741 | 7.244 | 6.928 | -4,4% | -2,0% |
| PIB sector serveis (ME) | 135.472 | 138.470 | 137.600 | 140.179 | 139.775 | 139.562 | -0,2% | 0,6% |
| Pes econòmic del sector logístic a l'economia espanyola | 2,9% | 2,8% | 2,9% | 3,0% | 2,9% | 2,9% | 0,0% | 0,0% |

FONTS D'INFORMACIÓ

Idescat (Institut d'Estadística de Catalunya) (2016a): Enquesta anual de serveis. Selecció d'agrupació, branca o subbranca. Disponible a: <http://www.idescat.cat/eas/> <consultat el gener de 2016>.

Idescat (Institut d'Estadística Catalunya) (2016b): Índex d'activitat del sector serveis -IAS-. Disponible a: <http://www.idescat.cat/economia/neo?tp=3&id=0304&dt=201504&x=9&y=4> <consultat a l'abril de 2016>.

Ministerio de Fomento (2016a): Observatorio del Transporte y la Logística en España. Informe anual 2015. Disponible a: http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/0AE839CF-9E00-46F3-A27C-88B14AC37715/136237/INFORME_OTLE_2015.pdf <consultat l'abril de 2016>.

ANNEXES RELACIONATS AMB L'INDICADOR

Informació estadística de referència

- I.1.-Definició d'escenaris del pes econòmic de la logística.
- I.2.-Evolució del PIB de Catalunya a preus corrents per sectors.
- I.3.-Evolució del PIB de Catalunya a preus constants (Base 2008).
- I.5.-Estimació de l'evolució del sector logístic i del transport.

Informació estadística complementària

- I.4.-Evolució del PIB d'Espanya a preus constants (base 2000).

Introduction

PROCESSUS POUR OBTENIR L'INFORMATION

Plus de 30 sources d'information utilisée

Orientées à l'analyse du contexte économique (Institut de la statistique de la Catalogne, l'Institut national de la statistique espagnol , Eurostat,...).

- Pour l'obtention de données des **secteurs de transport spécifiques** (Enquête permanente du transport de marchandises par route (Ministère du 'Fomento'), base de données concernant la circulation sur rails de marchandises (Renfe, FGC), mémoires statistiques des ports, données statistiques d'Aena, recensement des entrepôts et des plates-formes logistiques (Alimarket),...).
- Comparaison des résultats avec des experts dans les domaines logistiques spécifiques concernées.

SECTEUR PUBLIQUE



SECTEUR PRIVÉ



Introduction: Nouveautés de l'observatoire pour l'édition 2016

- ✓ Inclusion des PIMEC (Petites et Moyennes Entreprises de la Catalogne) dans un tableau qui agglutine les collaborateurs qui aident à vérifier l'information.
- ✓ Continuer à avancer sur l'étude, l'évaluation et la définition de nouveaux indicateurs et focaliser sur la redéfinition de ceux qui ont laissé d'être représentatif pour ainsi pouvoir faire un bilan global et réel du système logistique en Catalogne.

NOUVELLES LIGNES D'ÉTUDES



Portée des travailleurs indépendants (transport et stockage).



Taxes sur les autoroutes (péages).



Stations de ravitaillement de gaz naturel liquéfié.



Evolution des immatriculations selon le type de carburant et la charge maximale.



Consommation d'essence par les véhicules routiers.



Étude de l'intermodalité du mode maritime.

- ✓ + Données pour chacune des provinces.
- ✓ + Données avancées du **2016**.





Index

- 1. Introduction**
- 2. Contexte socioéconomique**
- 3. Bilan des infrastructures**
- 4. Offre et demande**
- 5. Le marché de l'immobilier logistique**
- 6. Efficacité**

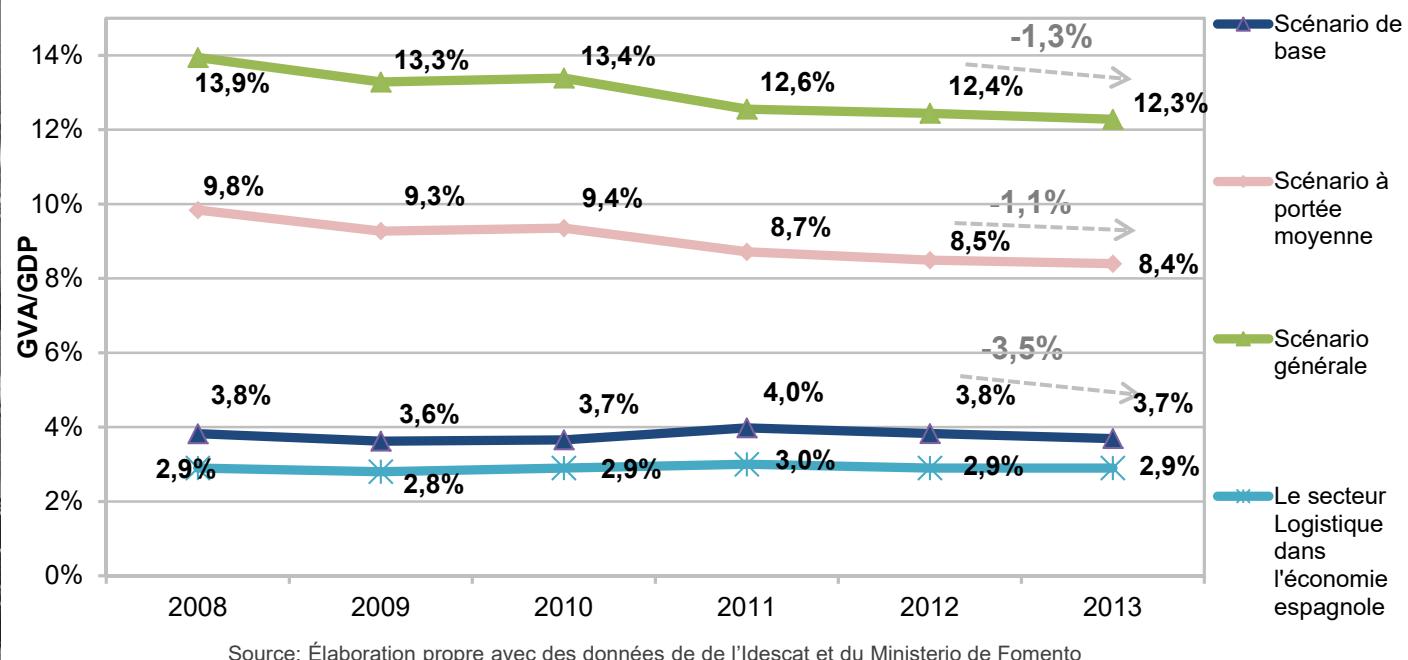
Contexte socioéconomique

- Pour la définition du système logistique et selon les codes d'activité CCAE-2009, la distinction de trois scénarios est faite pour pouvoir comprendre la portée de l'activité logistique dans l'économie de la Catalogne. Le **scénario de base** inclut le transport de marchandises, le stockage, et les activités logistiques liées au secteur de la poste. Le **scénario à une portée moyenne**, inclut les activités citées pour le scénario de base ainsi que les actions réalisées par les commerces de gros. Finalement, le **scénario qui embrasse le plus grand domaine**, inclut toutes les actions des deux scénarios antérieurs ainsi comme le commerce de détail. De cette façon, les données enregistrées pour l'année 2013 sur la portée du système logistique sur l'économie de la Catalogne montrent que chacun de ces domaines contribue à l'économie dans un **3,7%, 8,4% et 12,3%** respectivement.
- En 2015 il y a eu une diminution du 16% du nombre de chômeurs dans le système logistique par rapport à 2014.
- **Le nombre de travailleurs indépendant dans la logistique en 2015 représente 26% du total.** Ce chiffre est 4% inférieur au nombre d'indépendants existants dans toute la Catalogne.
- Le bilan commercial de la Catalogne dans l'exercice biennal (2014-2015) a eu une tendance à augmenter la différence entre les importations et les exportations étant celui-ci négatif en 2015 (-12.990 millions d'euros). Cependant, les échanges avec le reste de l'Espagne ont supposé un bilan positif de 15.241 millions d'euros.
- **Entre 2013 et 2015 il y a eu à nouveau une croissance du PIB à taux constant ainsi comme une croissance du volume de marchandises.** Ces taux de croissance sont du **2,7% et 7,4%** respectivement.



Nouveauté Portée économique de la logistique en Catalogne

- La portée de la logistique dans l'économie de la Catalogne est comprise entre le 3,5% et le 12,3% d'après les scénarios étudiés pour 2013.
- Légère tendance décroissante** des trois scénarios par rapport à 2012.
- La portée économique de la logistique dans le scénario le plus basique (3,7%) est 1% supérieur à la moyenne de l'Espagne (2,9%).

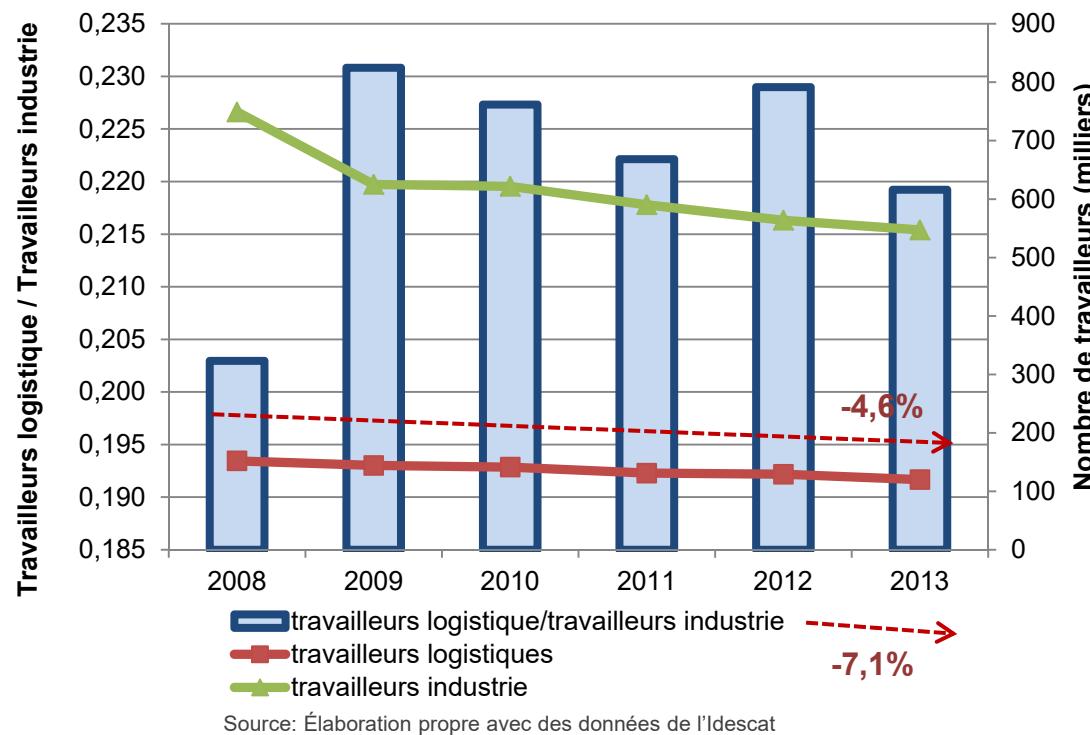


| Contribution de des activités logistiques sur l'économie (2013) | |
|---|--------|
| Valeur Ajoutées brutes de l'activité logistique | 5% |
| Consommations intermédiaires. | 7,4% |
| Total | 12,43% |

Source: PIMEC Logística (2016): Informe Contribución de la logística en la economía

Génération de postes de travail au secteur logistique

- Le rapport entre les travailleurs du secteur logistique et ceux-ci du secteur industriel a varié pendant la période 2008-2013 avec un taux de croisement interannuel de 1,6% et malgré la récession de -4,3% entre 2012 et 2013.



 **Données avancées du 2014 et 2015.**

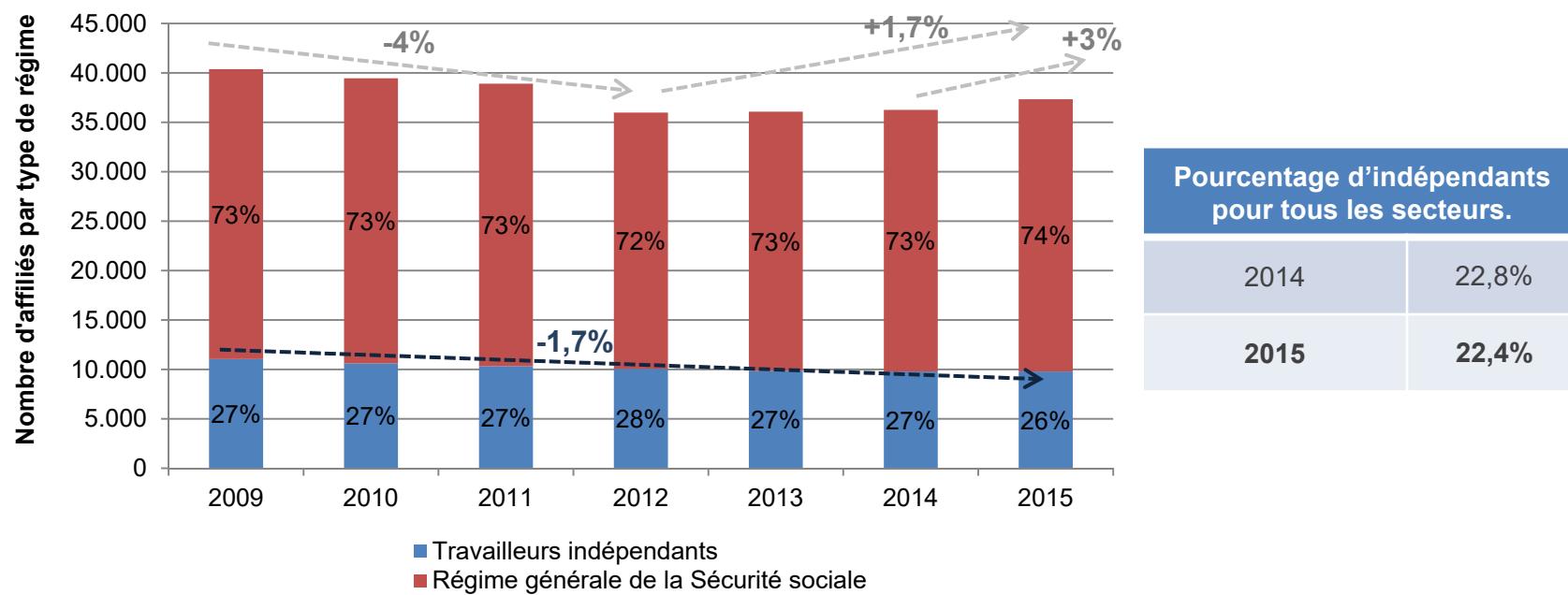
Ratio de travailleurs du secteur de la logistique par rapport à celui de l'industrie est de **0,22 (2014)** et **0,21 en (2015)**.

120.472 travailleurs en logistique **en 2014** et **120.973** en **2015**.

Nouveau

Marché de l'emploi: Poids des travailleurs indépendants (Transport et stockage) sur le total des travailleurs

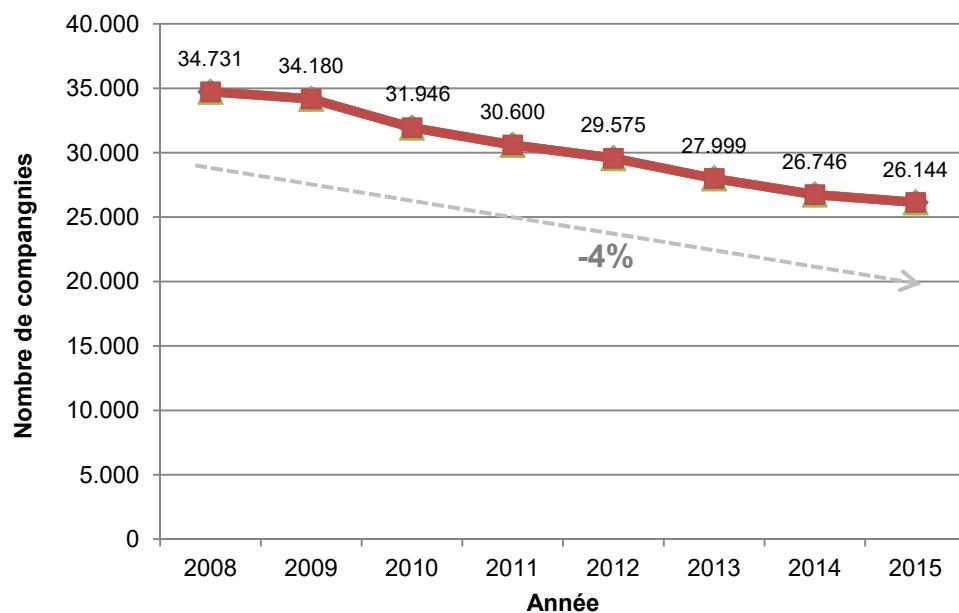
- Le nombre d'adhésions à la sécurité sociale en qualité d'indépendant représente le 26% (2015) par rapport au total de travailleurs.
- Les cotisations des indépendants du secteur transport et stockage est en dessous de la moyenne du reste des secteurs.



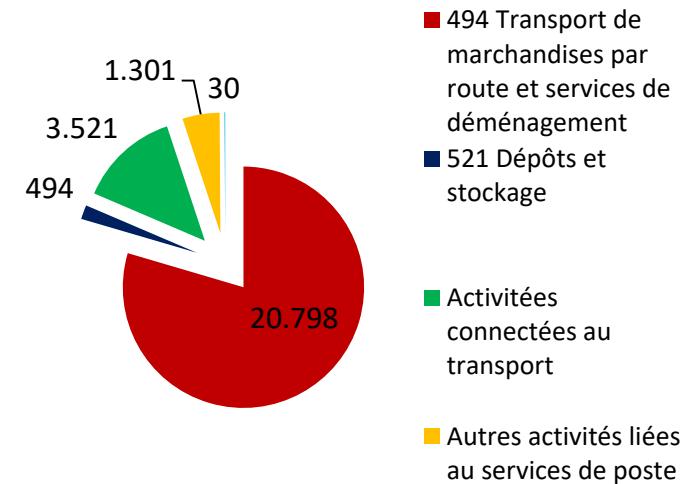
Source: Élaboration propre avec des données du Ministerio de Empleo y Seguridad Social (2016)

Évolution du nombre d'entreprises logistiques actives

- Décroissance du 4% interannuel du nombre d'entreprises logistiques actives dans la période 2008-2015.
- Un total de 26.144 entreprises logistiques actives en Catalogne (2015) d'entre lesquelles le 80% est dédié au transport routier et services de déménagement.



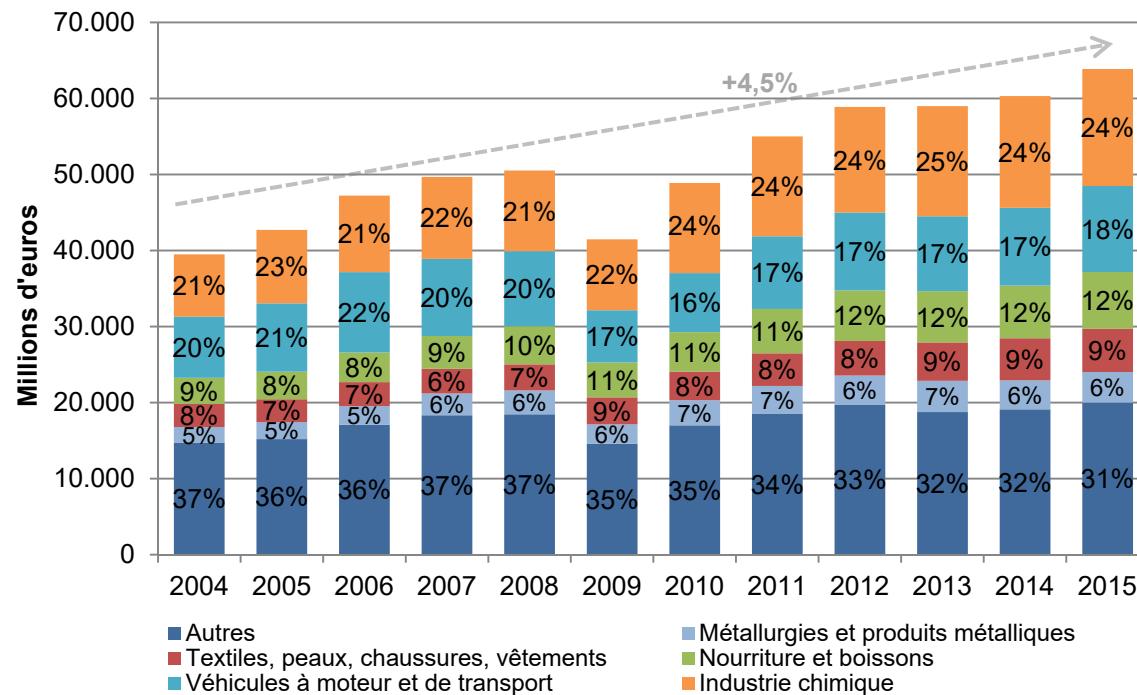
Distribution des compagnies logistiques en Catalogne (2015)



Source: Élaboration propre avec des données de l'INE

Valeur économique des exportations

- Tendance croissante depuis 2004 avec une variation interannuelle positive de 4,5% malgré la chute entre 2008-2009 de -18%.
- Par secteurs, il faut souligner l'importance des **industries chimiques et des véhicules de transport routier**.



Données avancées du 2016

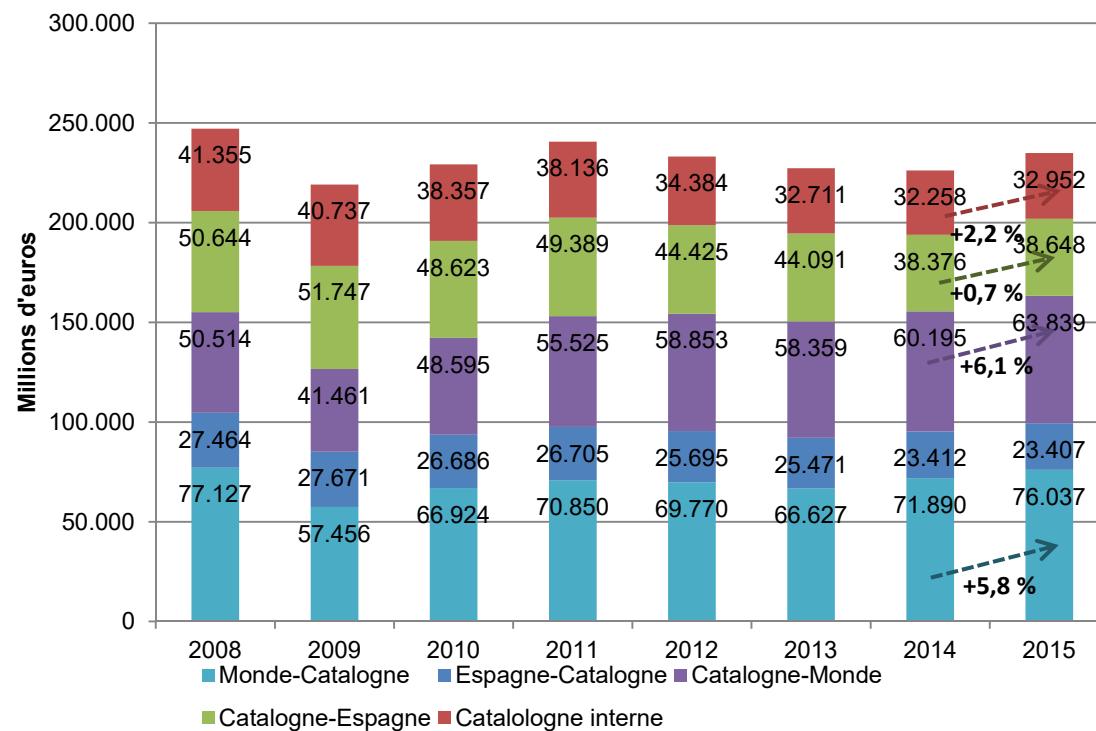
Total des exportations depuis le Catalogne en Mars 2016:
5.695,7M€.

Total en Espagne en Mars 2016: **22.443,1M€**

Source: Élaboration propre avec des données de l'Idescat

Valeurs des échanges commerciaux avec le reste de l'état

- Pendant la période 2008-2015 on observe comme les **exportations de la Catalogne** vers le **reste du monde** (Espagne exclue) ont augmenté en un 3,4% interannuel jusqu'à atteindre un **47%** de la valeur économique de la production effective.



Source: élaboration propre avec des données de CEPREDE

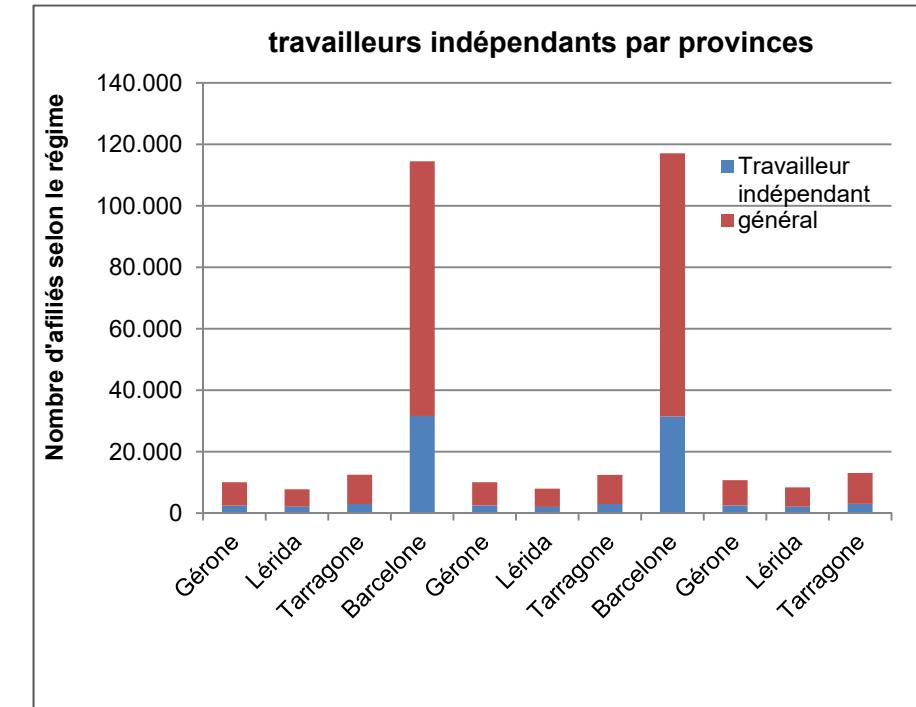
| Valeur économique de la production effective (58%) | | |
|--|------|---------------|
| Typologie | 2015 | △ interannuel |
| Interne | 24% | -3,2% |
| Catalogne-Espagne | 29% | -3,8% |
| Catalogne-Monde | 47% | +3,4% |

| Valeur économique des importations (42%) | | |
|--|------|---------------|
| Typologie | 2015 | △ interannuel |
| Espagne-Catalogne | 24% | -2,3% |
| Monde-Catalogne | 76% | -0,2% |

Contexte socioéconomique: Annexe statistique

I. CONTEXTE SOCIOÉCONOMIQUE

- I.1. – Définition des scénarios de la portée économique du secteur logistique
- I.2. – Évolution du PIB de la Catalogne à prix ordinaires par secteurs (base 2010)
- I.3. – Évolution du PIB de la Catalogne à prix constants (base 2000)
- I.4. – Évolution du PIB de l'Espagne à prix constants (base 2000)
- I.5. – Estimation de l'évolution du secteur logistique et du transport
- I.6. – Nombre de salariés par secteurs en Catalogne
- I.7. – Travailleurs indépendants en Catalogne par provinces
- I.8. – Nombre de personnes engagées par entreprises aux pays Européens
- I.9. – Évolution de l'indice des prix à la consommation en Catalogne et en Espagne
- I.10. – Importations et exportations de la Catalogne par zones et pays.
- I.11. – Importations et exportations de l'Espagne par zones et pays.
- I.12. – Importations et exportations de la Catalogne par secteurs
- I.13. – Bilan commercial de la Catalogne
- I.14. – Bilan commercial de l'Espagne
- I.15. – Évolution de la population en Catalogne





Index

- 1. Introduction**
- 2. Contexte socioéconomique**
- 3. Bilan des infrastructures**
- 4. Offre et demande**
- 5. Le marché de l'immobilier logistique**
- 6. Efficacité**

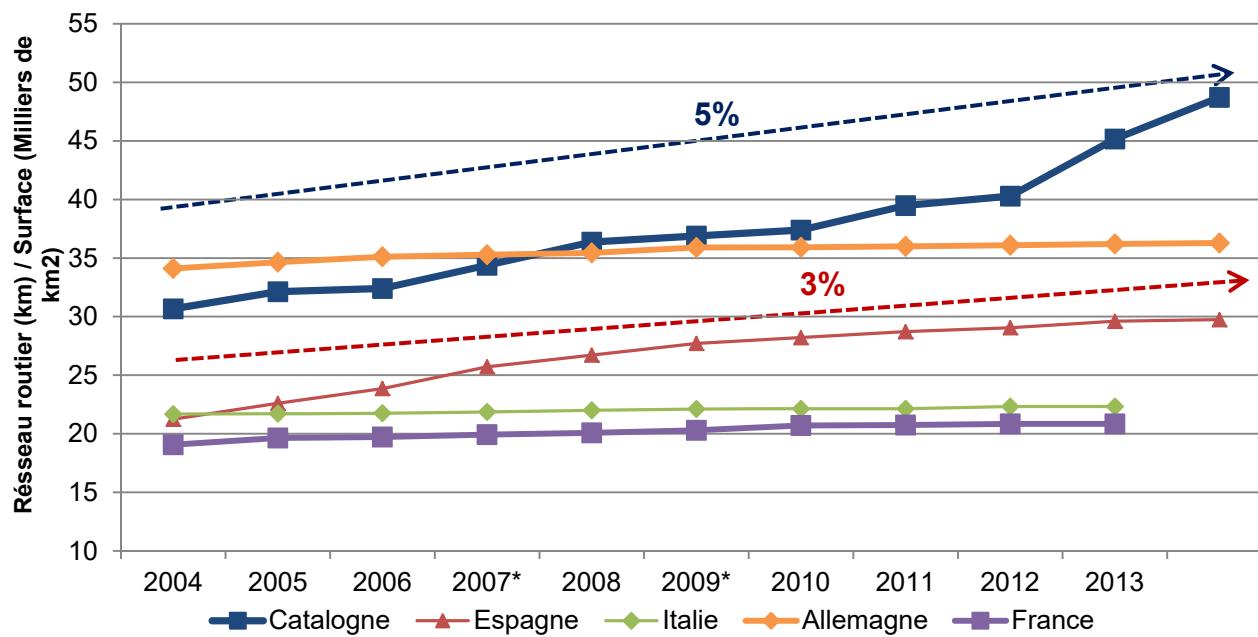
Bilan d'infrastructure

- La Catalogne reste encore le territoire le plus maillé en matière d'infrastructures routières et ferroviaires. En matière de voies routières de 4 ou plus de voies, la Catalogne présente un index de **48,7 km de voie routière pour tous les mille kilomètres carrés en 2014**. Pour les **voies ferrées**, la Catalogne présente un indice de **54,4 km/ mille-km²**. Cependant c'est l'Espagne dans son ensemble qui conduit le classement en tant qu'infrastructures par million d'habitants.
- Tout au long de la série temporelle étudiée, la proportion de voies de péage dans les autoroutes de la Catalogne a diminué. En l'an 2000, 60% de celles-ci comptaient de péage tandis que, en 2014, ce taux a diminué jusqu'à 41%. Il y a eu aussi un accroissement des autoroutes libres de péage.
- **La sinistralité des poids lourds dans les routes de la Catalogne a registrado une baisse interannuelle de 5% dans la période 2008-2014**
- En 2015 pour le transport lié aux infrastructures maritimes, le mode principal d'accès au Port de Barcelone continue à être le routier, avec 86% de la partie du marché, tandis qu'au port de Tarragone c'est le transport par canalisation celui qui remporte la plus part, avec le 71% sur le total. En 2015, il y a eu une légère augmentation de 1% par rapport à 2014 du transport par voies ferrées pour accéder au port de Barcelone.



Dotation d'infrastructure routière

- La Catalogne présente une croissance de 8% par rapport au 2014 ce qui renforce encore plus son rôle de leader en tant que région avec le plus de km d'infrastructures routières de 4 voies ou plus par rapport à la superficie.
- L'**évolution** de toute la série temporelle étudiée (2004-2014) est **croissante**, avec une **domination** sur la croissance de la Catalogne par rapport à l'État Espagnol qui se fait surtout évident à partir du 2013. Les **accroissements interannuels** sont de **5%** et **3%** respectivement.
- L'**Espagne** conduit le ratio de dotation d'infrastructure routière par million d'habitants (**321,7 km/million-habitant**)

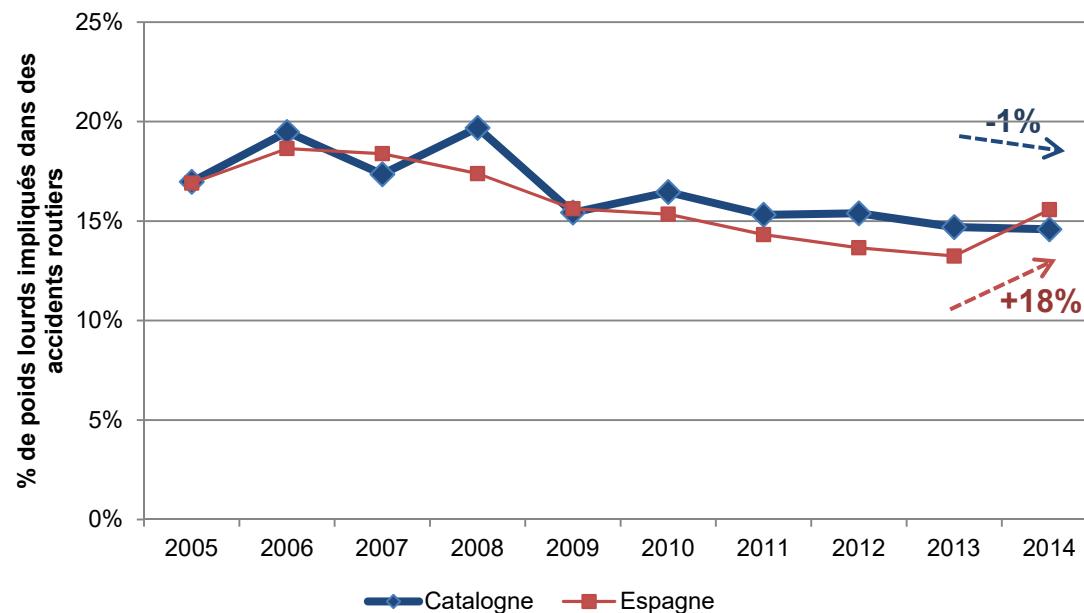


| | 2014 |
|-----------|--------|
| Catalogne | 207,9 |
| Espagne | 321,7 |
| Allemagne | 160,32 |

Source: Élaboration propre avec des données de l'Idescat, INE et Statistisches Bundesamt (Alemania)

Évolution de la sinistralité avec participation de véhicules de marchandises

- L'implication des véhicules de transport de marchandises dans des accidents routiers à **Catalogne** a diminué légèrement pendant les années 2013-2014 (-0,8%), restant stabilisé dans la série temporelle étudiée. En **Espagne**, la tendance est l'opposé et pendant la même période biennale, il y a eu **une hausse de la sinistralité de 17,6%**.
- Dans les deux cas, les registres indiquent une tendance à la basse dans la série temporelle utilisée 2005-2014.

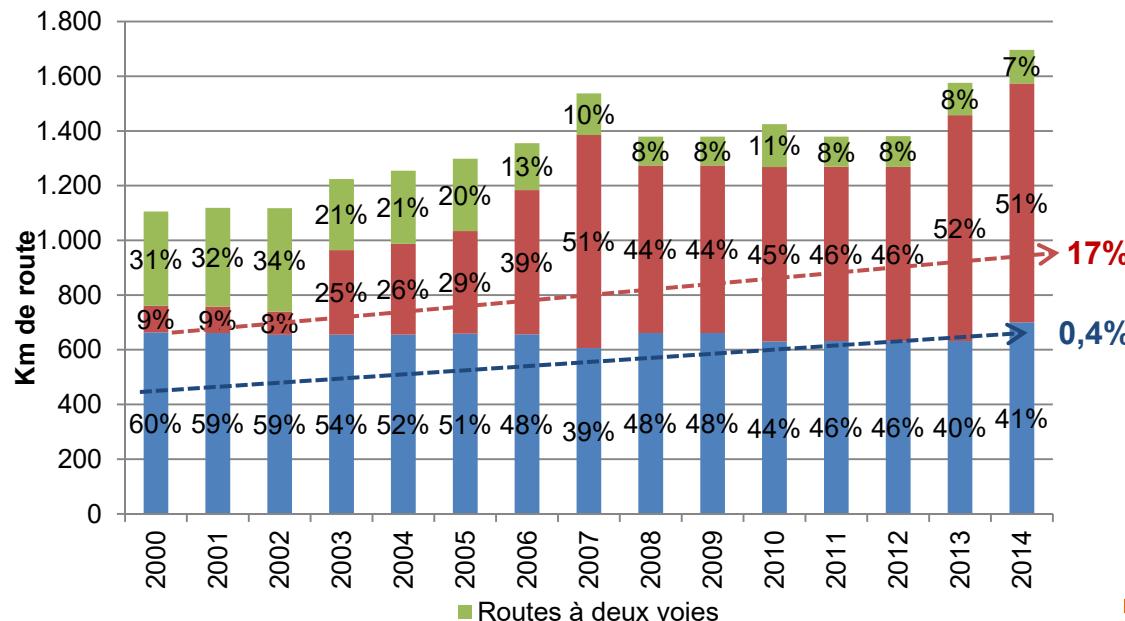


| | 2014 | Δ 13-14 |
|-----------------------------------|-----------|--------------|
| Accidents avec des victimes | Catalogne | 23.828 0,0% |
| | Espagne | 91.570 2,3% |
| Total veh. Marchandises impliqués | Catalogne | 3.475 -0,8% |
| | Espagne | 14.257 20,3% |

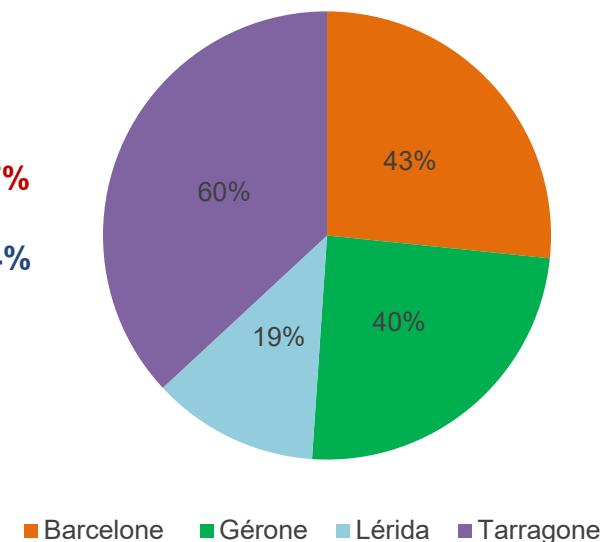
Source: Élaboration propre avec des données de la DGT et la Generalitat de Cataluña

Nouveau ➤ Proportion des autoroutes avec péage dans le réseau autoroutier

- Nette **dominance des autoroutes à péage** en Catalogne jusqu'en 2005. Cependant entre, 2003 et 2014 il y a une croissance des autoroutes libres de péage. Le taux de croissance de ce réseau gratuit est de **17%** pour les **voies rapides** et de **0,4%** pour les **autoroutes**.
- **Tarragone** est la province avec le plus grand pourcentage de voies à péage.



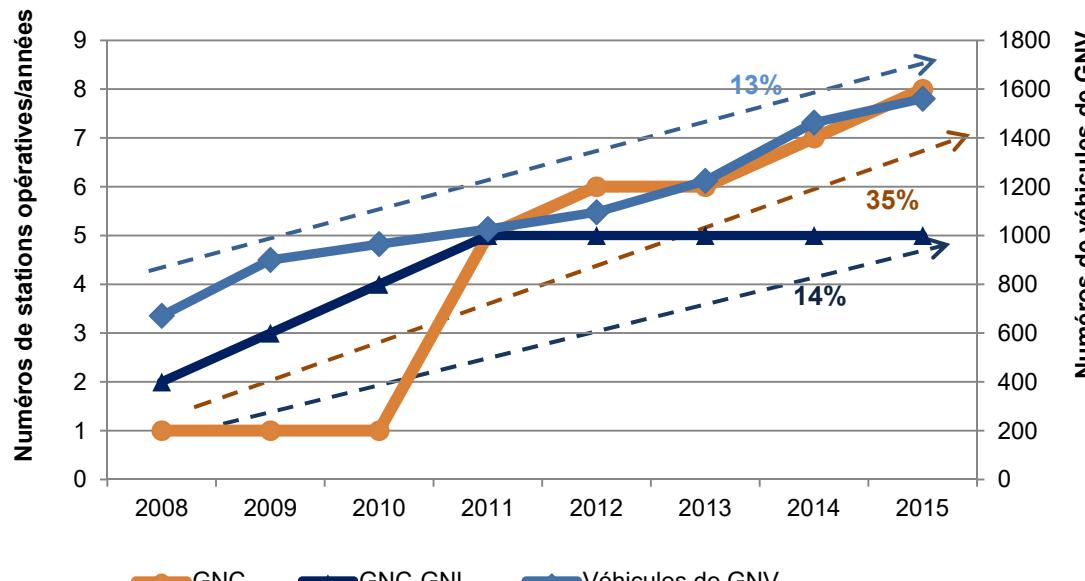
% Autoroutes par provinces



Source: Élaboration propre avec des données de l'Idescat et du Ministerio de Fomento

Nouveau Réseau de stations de ravitaillement de gaz naturel liquéfié.

- Augmentation continue du nombre des stations de ravitaillement de GNC, qui s'accentue entre 2010 et 2015. Le quota d'accroissement interannuel est de 35%.
- Stations mixtes (GNC-GNL): Stagnation entre 2011 et 2015. Avec un taux de croissance entre 2008 et 2015 de 14%.
- Parc de véhicules de gaz naturel: Croissement presque parallèle à celui des stations de GNC depuis 2011. Taux d'accroissement interannuel de 13%.



Source: élaboration propre avec des données du GASNAM et l'ICAEN

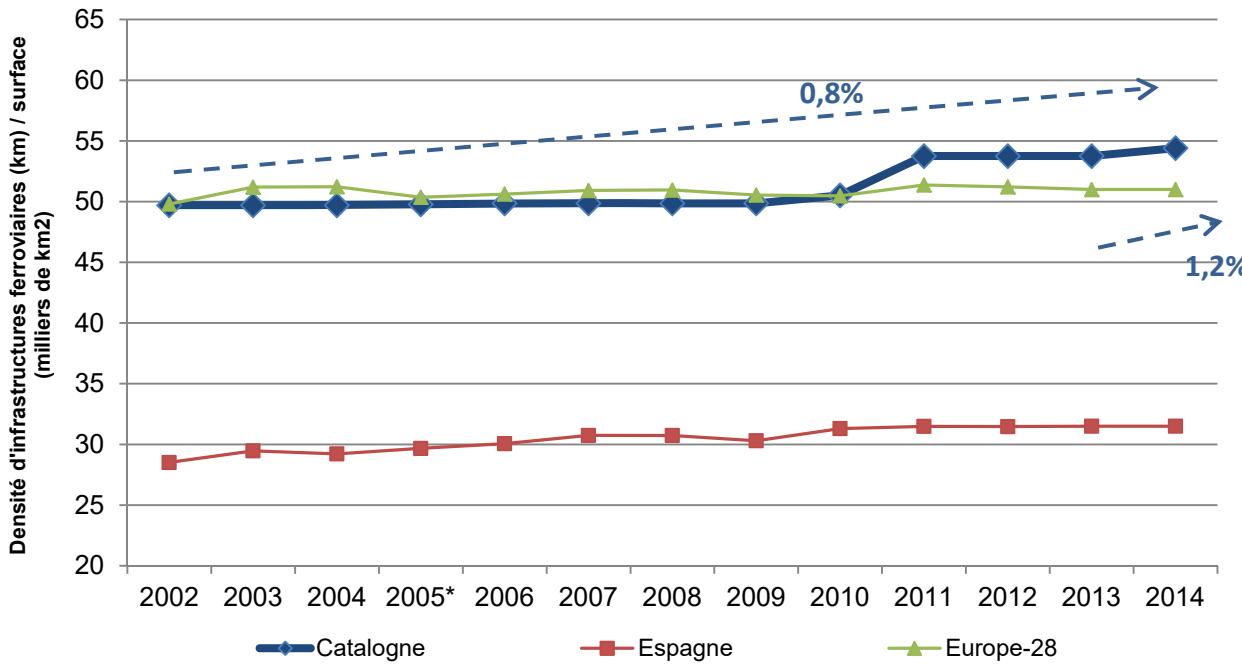
Données avancées du 2016

- +4 projets de station de ravitaillement prévus en Catalogne.
- +2 stations de ravitaillement ouvertes avant la fin de 2016 de GNC et mixte (GNC-GNL) à Barcelone.
 - GNF-GROWSMARTER (GNF)
 - GNF-PETRONIEVES (GNF)



Dotation d'infrastructure ferroviaire

- La Catalogne et l'Espagne présentent un taux d'accroissement interannuel (2002-2014) du 0,8%. Pour la Catalogne, la **dotation** d'infrastructure en 2014 se mesurant en km/km² était de **54,4**. Par contre, pour l'Espagne, ce même indicateur avait une valeur de 31,5 étant constante depuis 2011.
- La **densité d'infrastructures ferroviaires à Catalogne** se place proche aux ratios européens de 51 km/km².

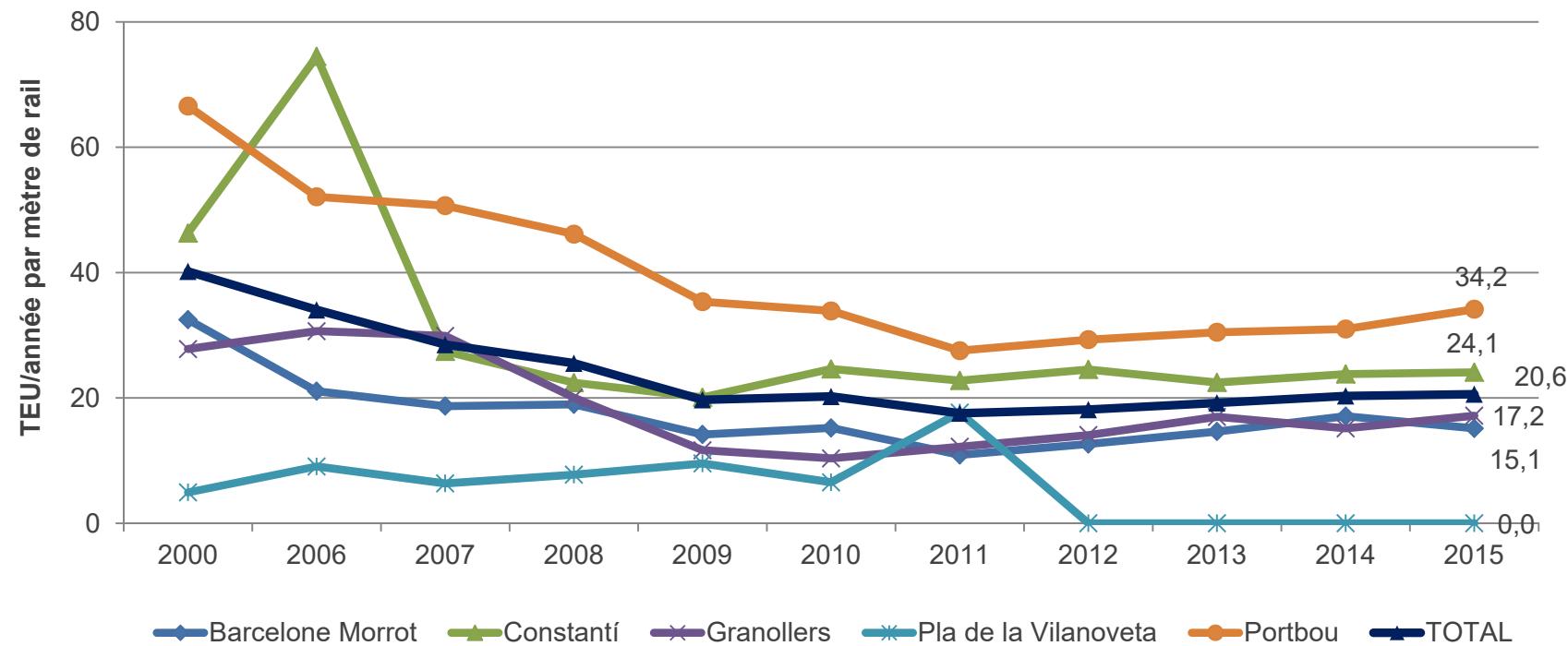


| Km/habitants | 2014 |
|--------------|-------|
| Catalogne | 232,2 |
| Espagne | 340,7 |
| Allemagne | 435,5 |

Source: Élaboration propre avec les données de l'Idescat, INE et Eurostat

Performance des terminales intermodales

- La performance des terminales intermodales situées en Catalogne augmente sa valeur par rapport à 2014, se plaçant en 20,6 TEUs/année transportés par mètre de voie pendant l'année 2015 (+1,3% par rapport à 2014). Cependant, le chiffre s'éloigne beaucoup de la moyenne Européenne, proche aux 50 TEUs/année.

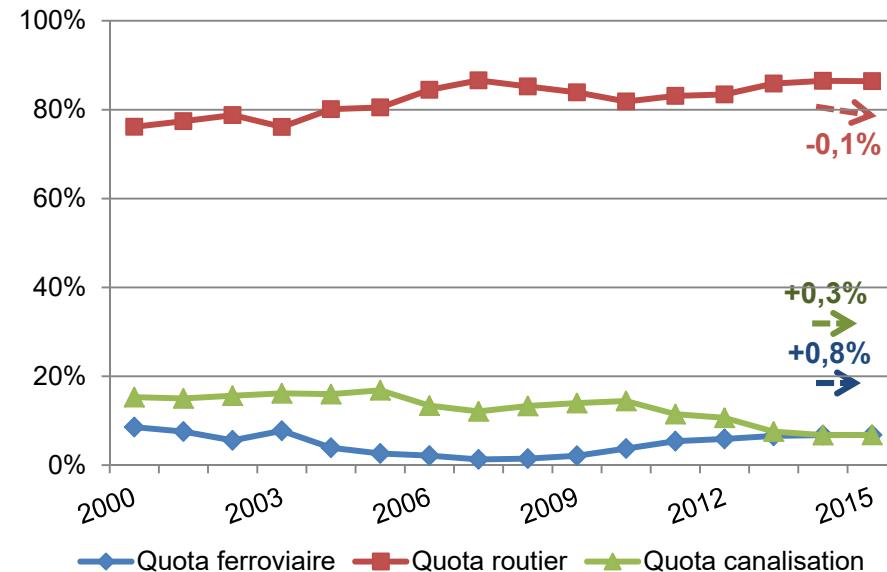


Source: Élaboration propre avec des données de Renfe

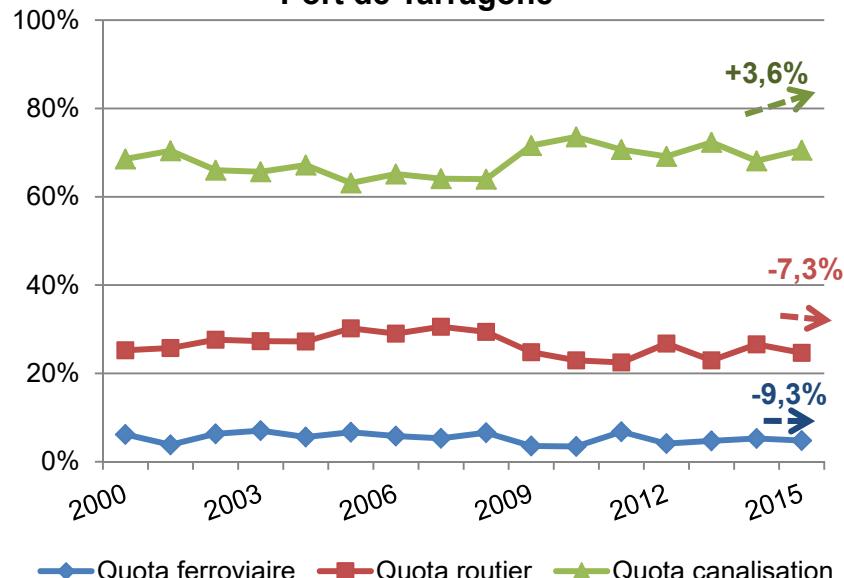
Distribution par mode de transport des marchandises accédant et sortant des ports

- Le partage des quotas modaux se maintient stable pour toute la série temporelle étudiée.
- Port de Barcelone:** Domination du **transport routier** (86%). Accroissement d'un 0,8 % du mode ferroviaire, entre les années 2014 et 2015.
- Port de Tarragone:** Domination du transport par canalisation (71%) et décroissement du quota ferroviaire (-9,3%) et autoroutier (-7,2%).

Port de Barcelone



Port de Tarragone

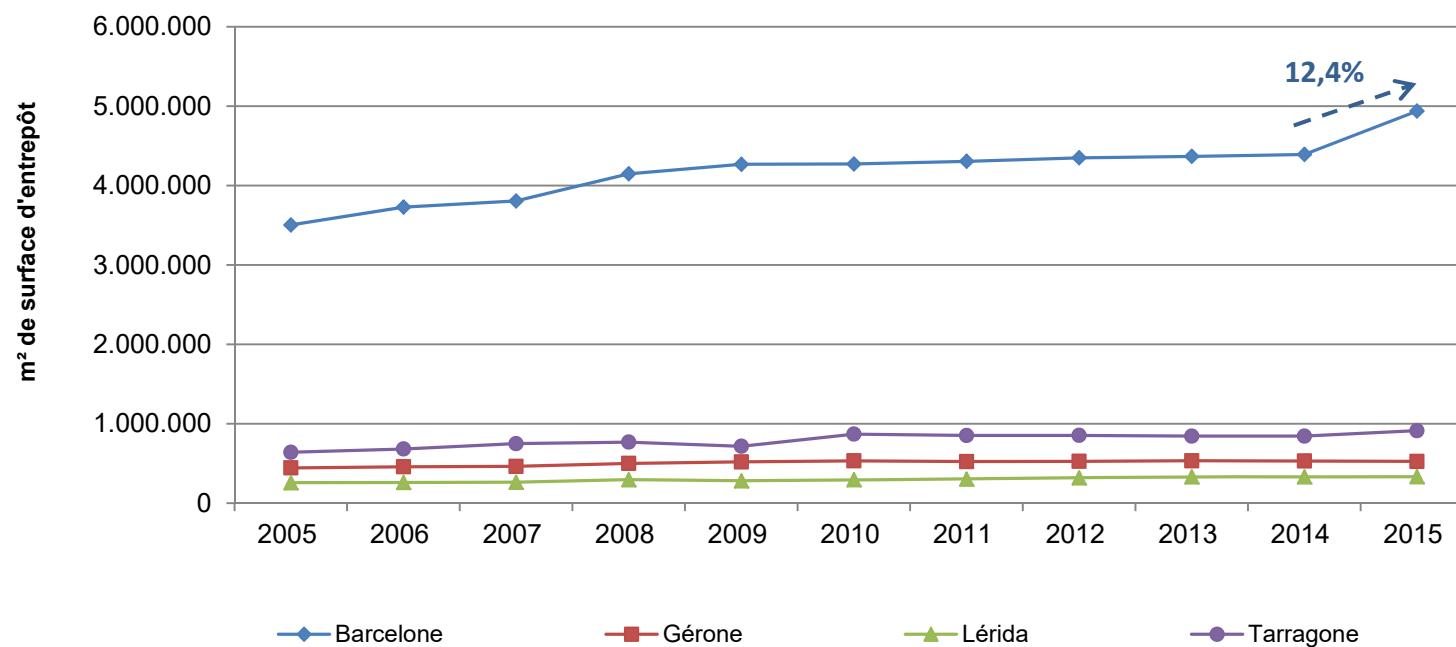


Source: Élaboration propre avec des données de Autoridades Portuáreas de Barcelona y Tarragona



Surface d'entrepôt par provinces

- **Barcelone** conduit la classification des provinces de la Catalogne ayant le plus de m² d'entrepôts disponibles pour des activités de stockage logistiques tandis que **Lérida est classée la dernière**.
- Souligner **le taux d'accroissement d'un 12,4% de disponibilité d'espace de stockage logistique à Barcelone** qui s'est catapulté par rapport à 2014.

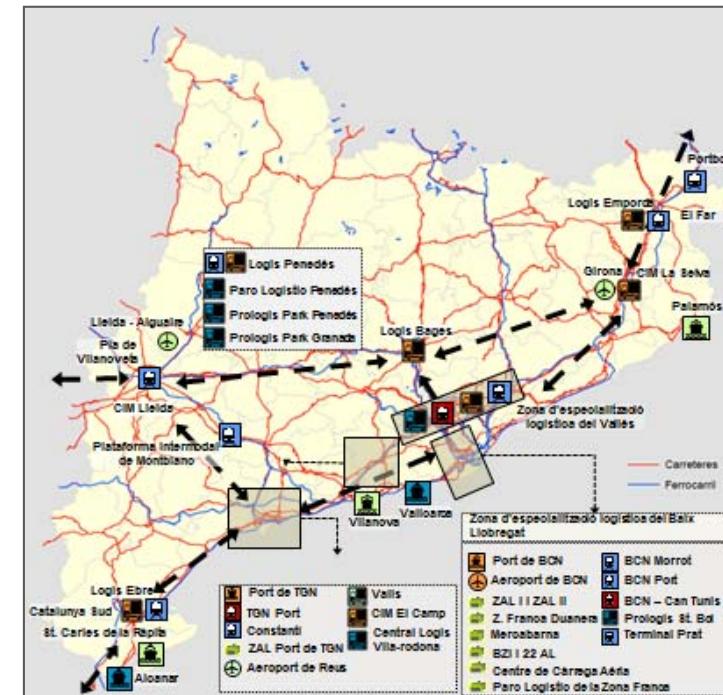


Source: Élaboration propre avec des données de Alimarket

Bilan d'infrastructures: Annexe statistiques

2. Bilan d'infrastructure

- II.1. – Évolution de la sinistralité en Catalogne et en Espagne
- II.2. – Carte des zones logistiques
- II.3 – Surface utile d'entrepôt en Espagne
- II.4. – Surface utile d'entrepôt en Catalogne
- II.5. – Dotation d'infrastructures routières par provinces à Catalogne
- II.6. – Proportion des voies de péage dans le réseau d'autoroutes de la Catalogne par provinces





Index

- 1. Introduction**
- 2. Contexte socioéconomique**
- 3. Bilan des infrastructures**
- 4. Offre et demande**
- 5. Le marché de l'immobilier logistique**
- 6. Efficacité**

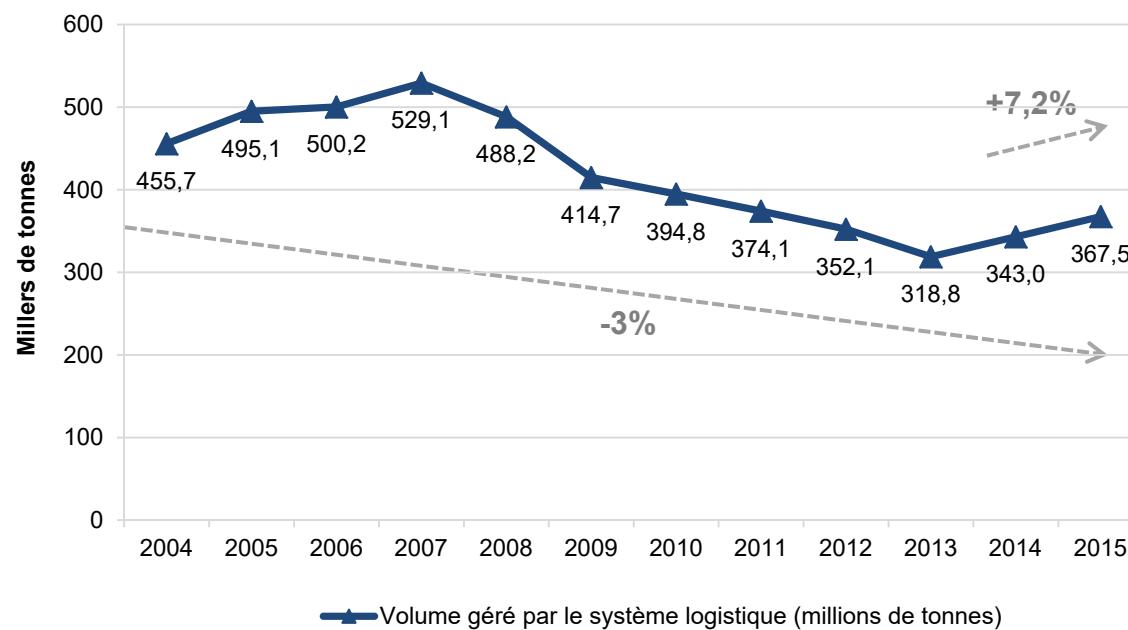
Offre et Demande

- **Le volume total de marchandises gérées par le système logistique catalan pendant 2015 est arrivé à 367 millions de tonnes, ce qui confirmait sa récupération initiée l'an 2014.** Notamment c'est le transport européen le plus bénéficié de cette hausse, avec un incrément de 11% entre 2014 et 2015. Cependant, c'est le transport routier qui reste majoritaire à Catalogne représentant environ le 76% du total.
- **Le gasoil est le combustible le plus utilisé par les automobiles en Catalogne (78%), suivi de l'essence (17%).** Cependant, dans la série de données étudiées, une réduction de ce type de combustibles est constatée en faveur des combustibles alternatifs. La consommation de GLP a augmenté de 36% entre 2014 et 2015.
- **En 2015, le nombre de tonnes-kilomètres transporté par les chemins de fer interrompt sa croissance qui a commencé en 2010.** Cette réduction est de 10% par rapport à 2014. Le quota annuel de celui-ci en 2015 est de 5,3% en km-tn.
- **Le trafic Ro-Ro est inclus par première fois dans le transport intermodal maritime** avec un déplacement de 10,7 millions de tonnes en 2015.
- **Le système aéroportuaire de la Catalogne enregistre pendant 2015 une hausse du volume de tonnes de marchandises transportées en un 18% par rapport à 2014 (117.315 tonnes déplacées).**



Volume géré par le système logistique Catalan

- Depuis l'année 2013, la décroissance du volume géré par le système logistique catalan et qui a commencé en 2007 s'arrête et commence à s'inverser. En 2015 une hausse de 7,2% de volume déplacé est enregistrée par rapport à 2014.

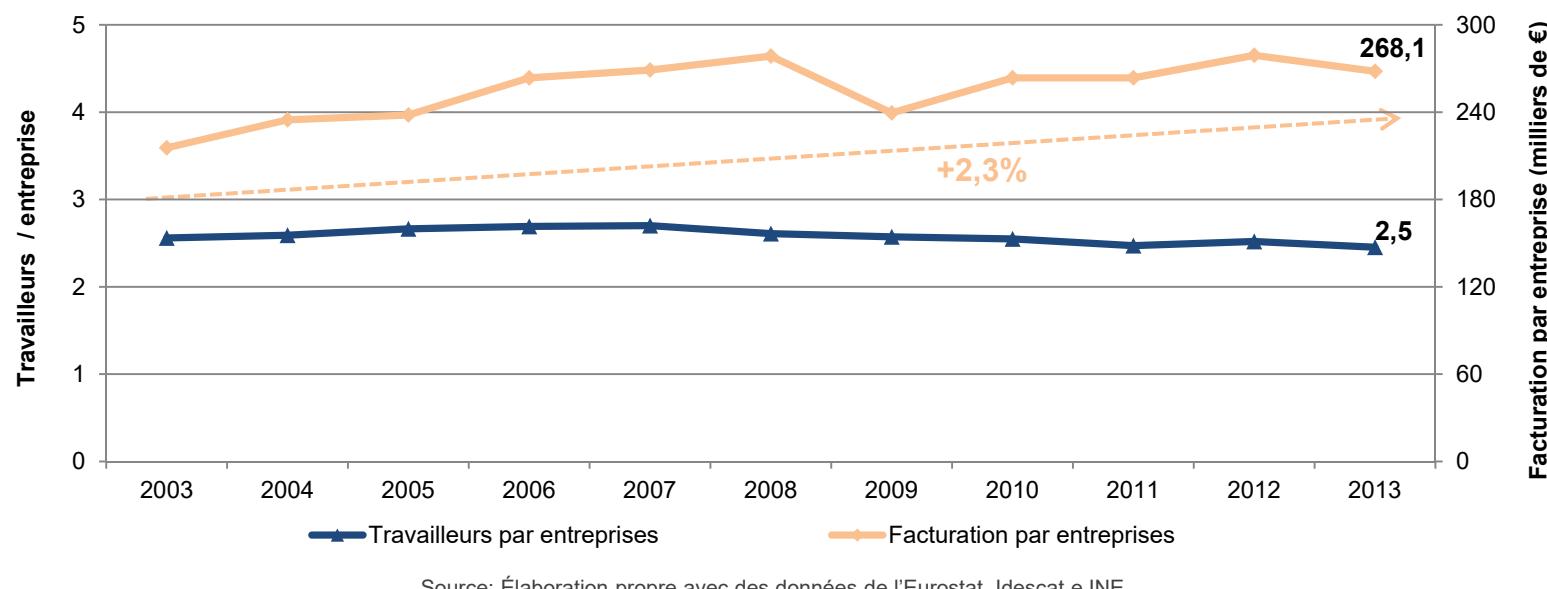


| TYPOLOGIE DE FLUX | 2015 | Δ 14-15 |
|-------------------|------|---------|
| ROUTIER | 75% | +9% |
| CHEMINS DE FER | 2,5% | -3% |
| MARITIME | 22% | +2% |
| AÉRIEN | 0,5% | +14% |
| TOTAL | 100% | +7% |

Source: Élaboration propre avec des données d'Aena, Autoridad Portuaria de Barcelona, DGIMT, FGC, Ministerio de Fomento et Renfe

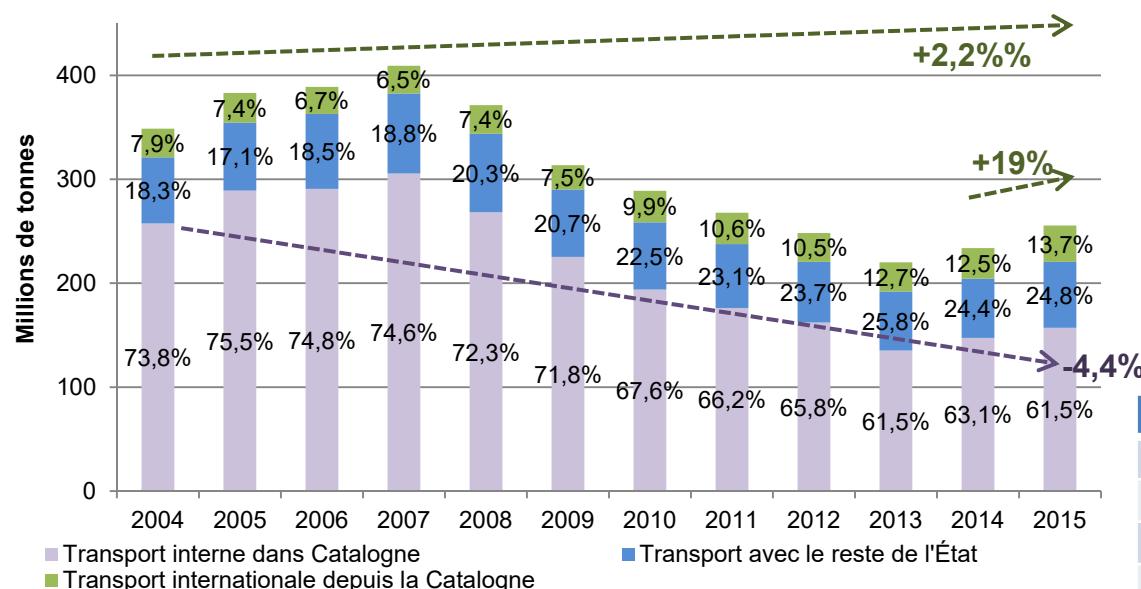
Indicateurs de la structure des entreprises

- Depuis 2013 il n'y a plus de variations significatives sur la **moyenne du nombre de travailleurs salariés aux entreprises logistiques catalanes qui reste stagné sur 2,5 travailleurs/entreprises**.
- Cette moyenne est encore éloignée de celle des principaux pays européens comme **l'Allemagne (9,4 en 2008)**, ou bien la **Belgique (7,6 en 2008)**.
- Il y a eu aussi une croissance interannuelle de la facturation des entreprises de 2,3% dans la période étudiée (2003-2013). En moyenne, chaque une des entreprises a fait un chiffre d'affaires moyen de 268,1 milliers d'euros en 2013.**



Distribution par typologie de flux routier

- Pendant la période 2007-2013, une chute générale de 46% du volume transporté par route est enregistrée due à la récession économique. Cette tendance est cependant inversée à partir de 2014, arrivant à un volume total transporté de **255,479 millions de tonnes, en 2015, ce qui représente un 9,3% plus par rapport à 2014**.
- Accroissement de toutes les typologies étudiées. Il faut cependant souligner l'augmentation du transport routier international qui s'accroît en 2015 de 19% par rapport à 2014.



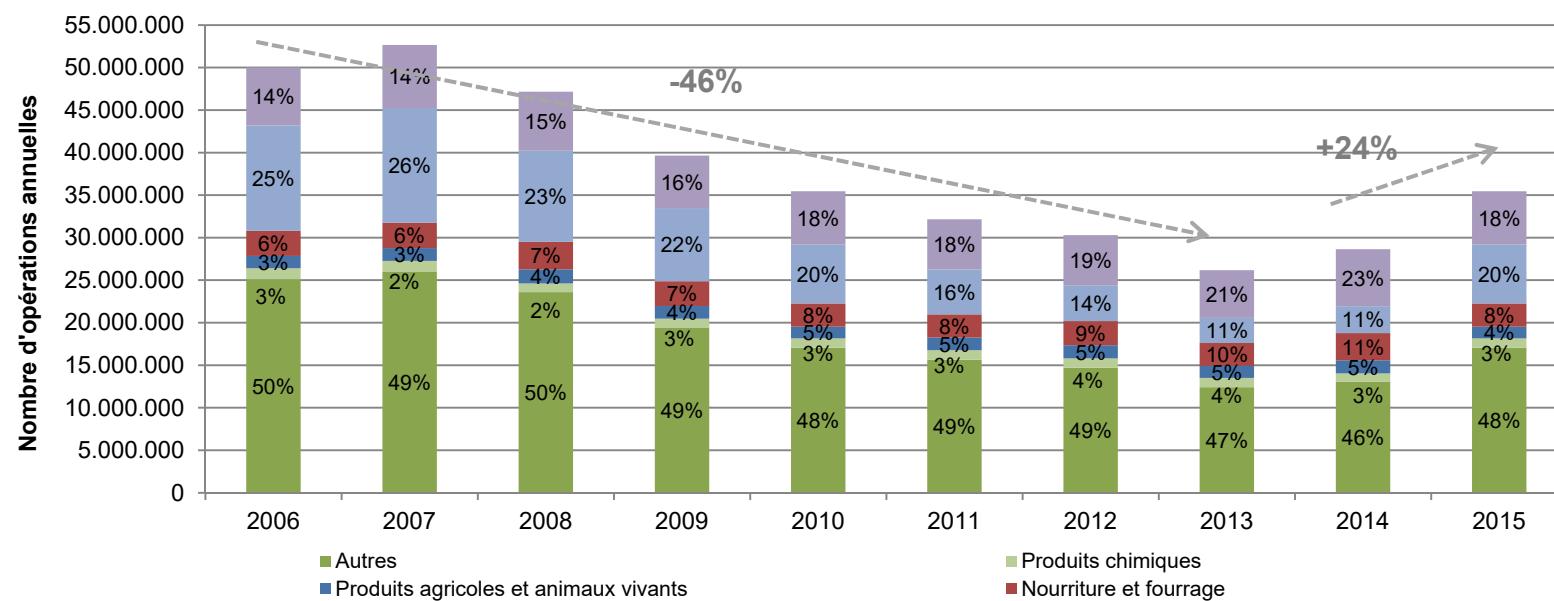
Source: Élaboration propre avec des données du DGITM et Ministerio de Fomento

Données avancées du 2016
(1T)
 Baisse des flux routiers en un 2,5%
 Flux interrégionales +12%

| Transport intermodale | 2015 |
|------------------------------------|--------|
| Transport routier-portuaire (mT) | 39.900 |
| Transport routier-ferroviaire (mT) | 5.116 |
| Transport routier-aérien (mT) | 117 |
| TOTAL (mT) | 45.133 |

Opérations par secteurs

- **Forte chute du nombre total d'opérations depuis le début de la crise économique** proche de 50% dans la période 2008-2013. Depuis 2014 démarrage de la récupération avec un **taux de croissance de 24%** en **2015** par rapport à 2014.
- Par type de marchandises, il faut souligner l'importance des **minéraux et matériaux de construction** qui ont été fortement pénalisés par la crise et qui, en 2015, représentent déjà 20% du total des opérations.

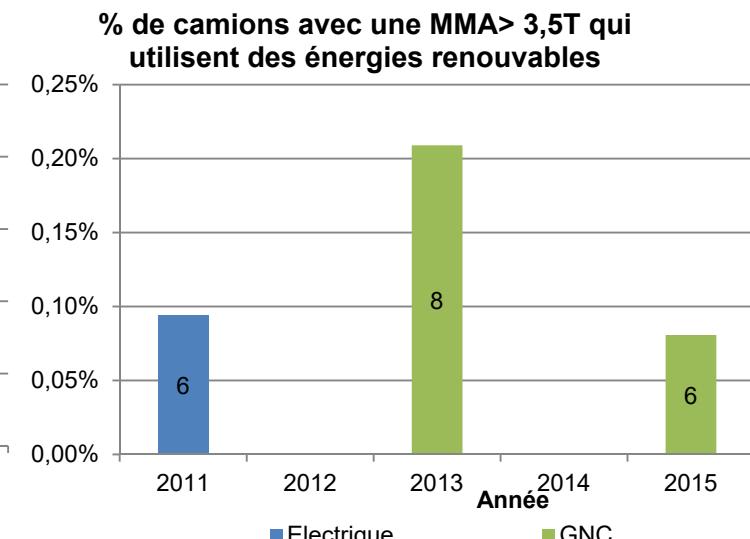
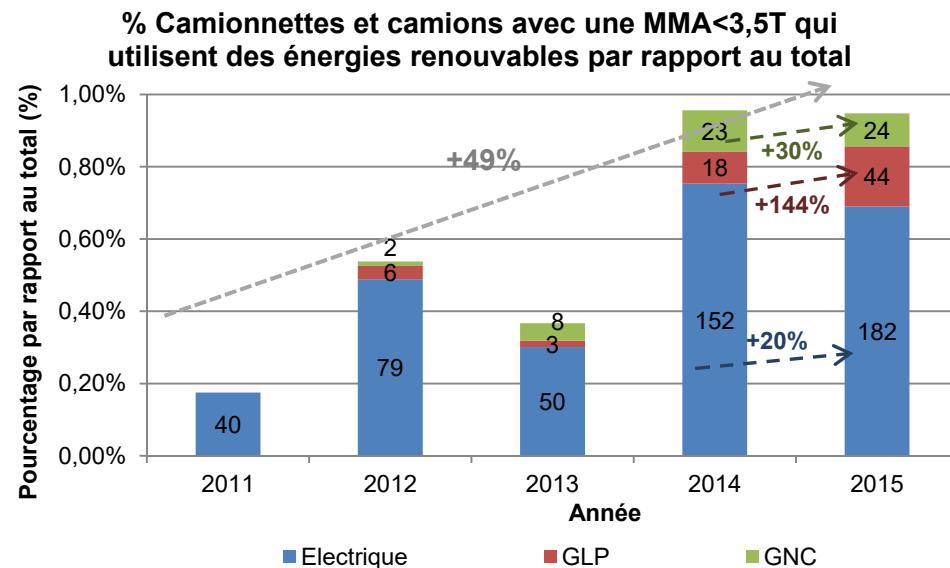


Source: Élaboration propre avec des données du Ministerio de Fomento

Nouveau

Évolution des immatriculations selon type de combustible et charge maximale

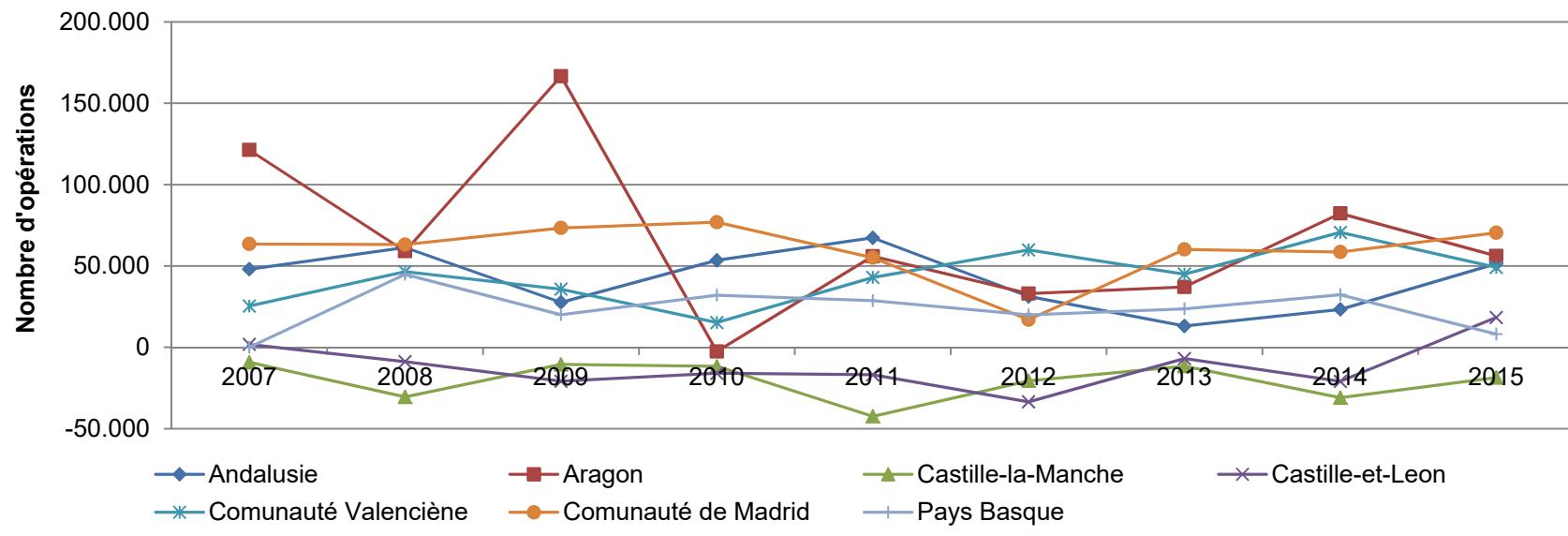
- **645 nouvelles immatriculations** entre 2011 et 2015 de **camionnettes et camions avec une MMA<3,5T avec des énergies alternatives**.
- Le **GNC** a été utilisé par première fois **en 2012 sur deux véhicules**.
- Les immatriculations de **GLP** ont augmenté de **144%** par rapport à 2014 (**de 18 à 44 véhicules**).
- Pour tous les poids lourds l'introduction des énergies alternatives est beaucoup moins importantes que pour les véhicules plus légers.



Source: Élaboration propre avec des données de la DGT

Équilibre/déséquilibre de charges

- Pendant la période **2008-2014**, les seuls territoires avec un **bilan négatif en tant que plus d'importation que d'exportations** sont **Castille-et-Léon et Castille-la-Manche**. Cependant, dans les deux dernières années (2014 et 2015) la balance a tendu à s'équilibrer de **40%** et de **188% respectivement**.
- Actuellement (2015), **Madrid et l'Andalousie** présentent une **tendance croissante sur les bilans exportations-importations** de 20% et de 121% en 2015 par rapport à 2014. Étant ces deux communautés autonomes potentiellement importantes pour les exportations depuis la Catalogne.

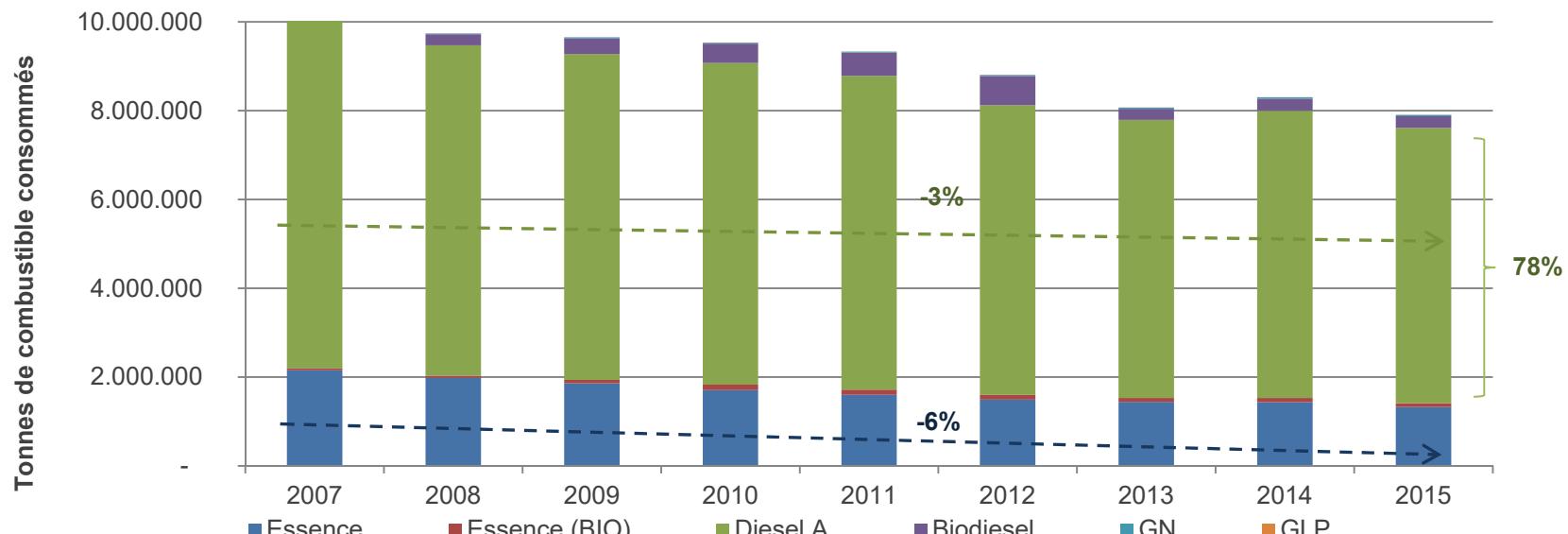


Source: Élaboration propre avec des données du Ministerio de Fomento

Nouveau

Consommation de combustible par les automobiles

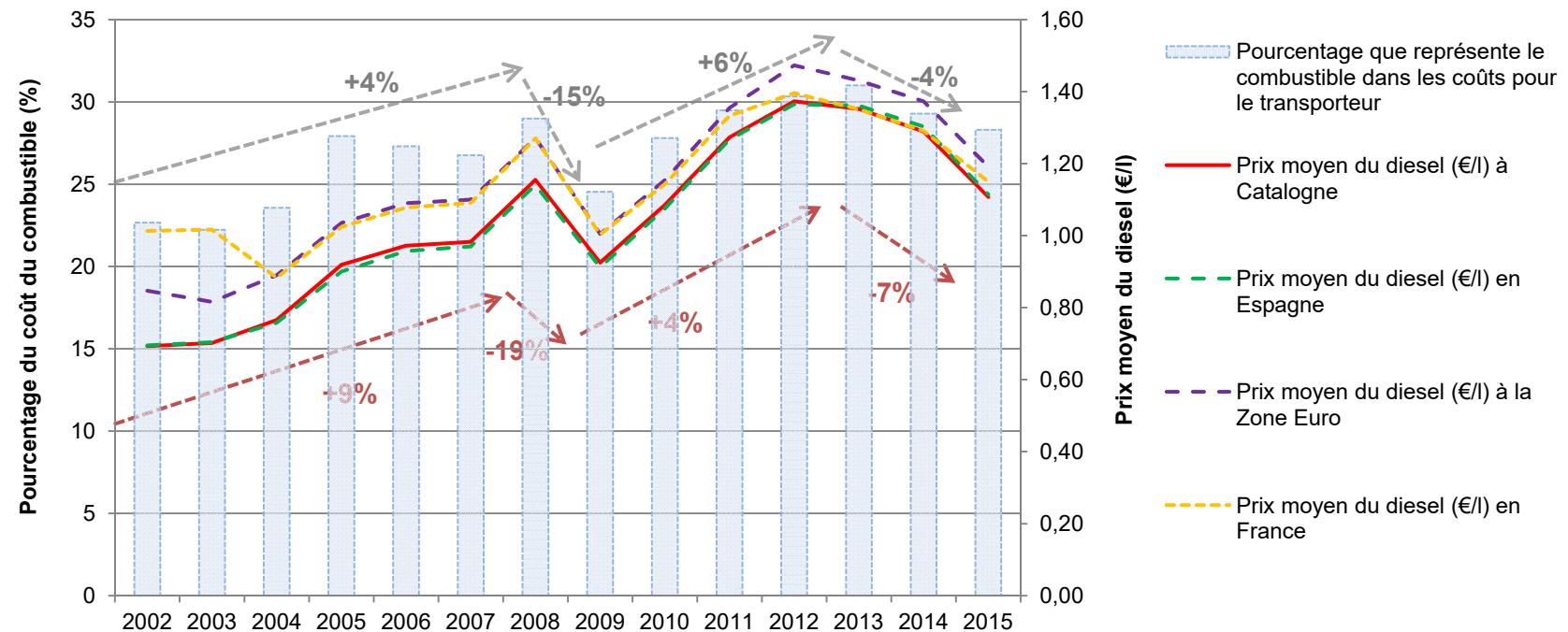
- Prédominance du **gasoil (Gasoil A)** comme le combustible le plus utilisé en Catalogne malgré sa décroissance interannuelle de **-3%** pendant la période **2007-2015**. Sa **partie du marché automobile actuel (2015)** est de **78%**.
- L'essence** est le deuxième combustible le plus utilisé malgré son **décroissement interannuel de 6% (2007-2015)**.
- Accroissement interannuel des biocombustibles** malgré sa réduction au dernier exercice biennal (2014-2015) sauf pour le GLP qui enregistre une hausse dans son usage +36%.



Source: Élaboration propre avec des données de CORES, Institut Cerdà et Ministerio de Fomento

Évolution des coûts en base au prix du gasoil

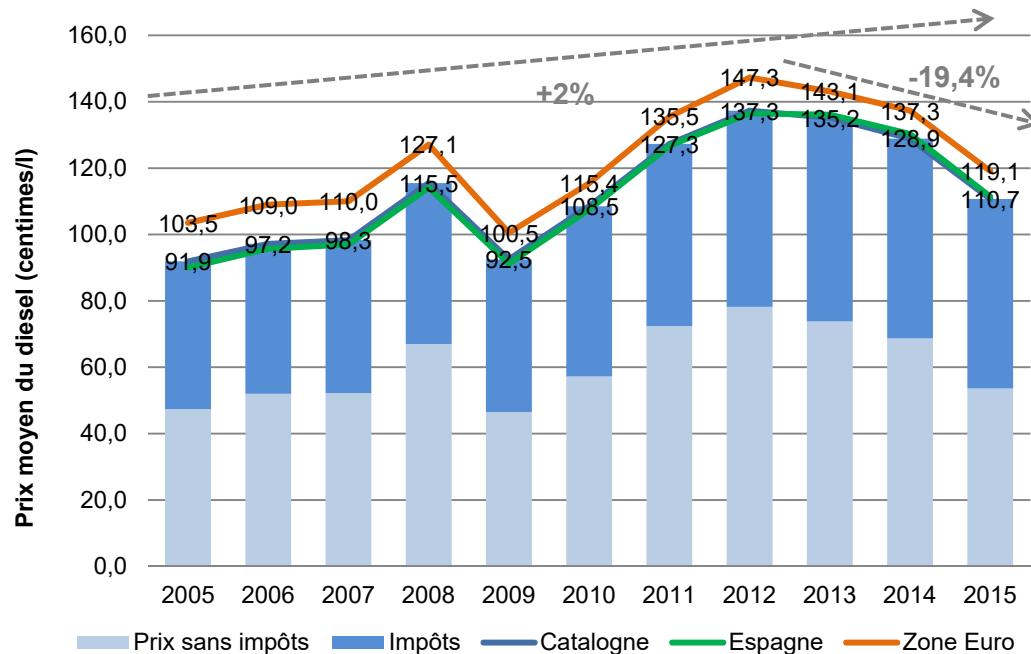
- L'évolution des hausses des coûts du combustible et celle du gasoil sont analogues.
- **Le prix moyen du litre de diesel dans la Zone Euro est 8 centimes plus cher qu'en Catalogne (2015).**



Source: Élaboration propre avec des données de la Generalitat de Cataluña et du Ministerio de Industria, Energía y Turismo

Prix moyen du diesel aux stations d'essence de la Catalogne

- Pendant la période **2012-2015** il existe une diminution du prix du gasoil de **-19,4% en Catalogne**. Cependant, le **croisement interannuel** de toute la série temporelle est de **2%** (2005-2015).
- Même tendance évolutive en **Espagne et dans la Zone Euros: 0,7 centime et 8,4 centimes** respectivement. Pourtant, **plus cher** qu'en Catalogne.



Données avancées du 2016

Catalogne (avril): 97,1 cts/litre

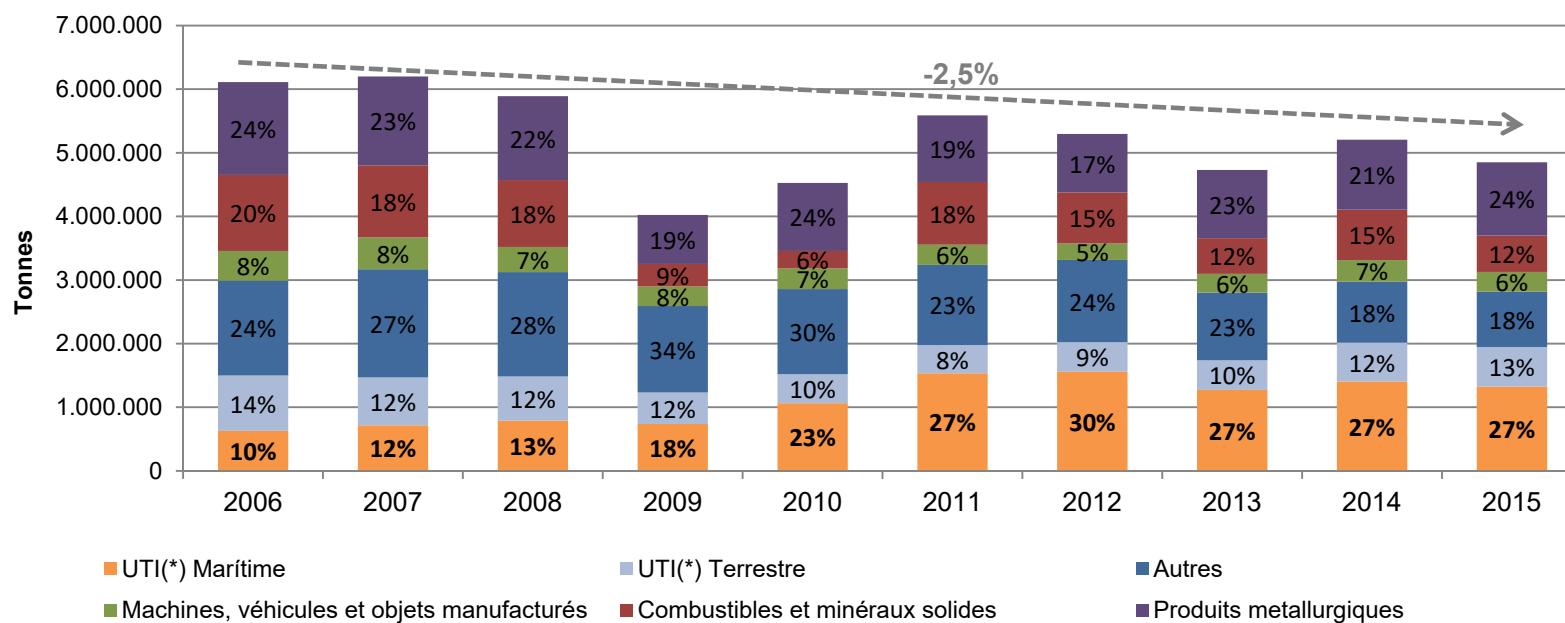
Espagne (avril): +0,5 centime plus cher (97,6)

Zone Euro (avril): +9,3 centimes plus chers (106,4)

Source: Élaboration propre avec des données du Ministerio de Industria, Energía y Turismo

Transport ferroviaire intermodal

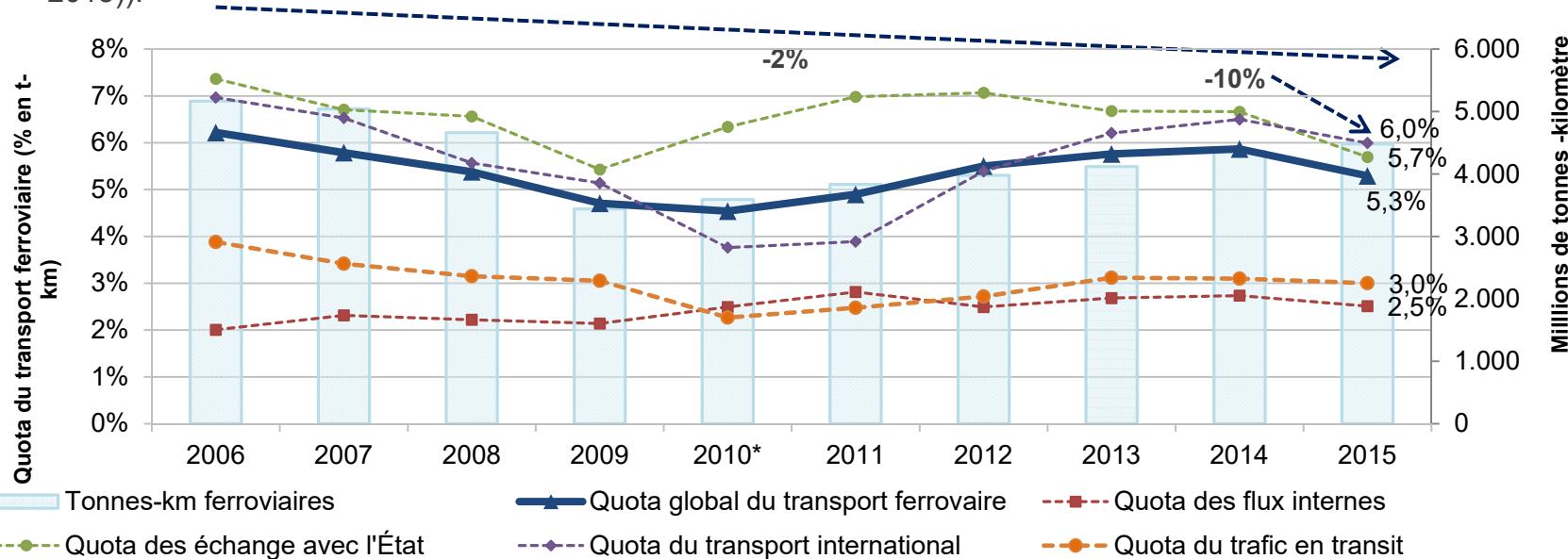
- Tendance oscillatoire dans le volume total de tonnes gérées par le mode ferroviaire en Catalogne. Pendant l'année 2009 le minimum de tonnes transportées dans toute la série temporelle étudiée est enregistré, suivi d'une croissance accélérée jusqu'en 2011.
- Direction du transport lié au mode maritime avec une croissance interannuelle de 9% (2006-2015), représentant 27% du total.



Source: Élaboration propre avec des données de Renfe

Quota du transport ferroviaire

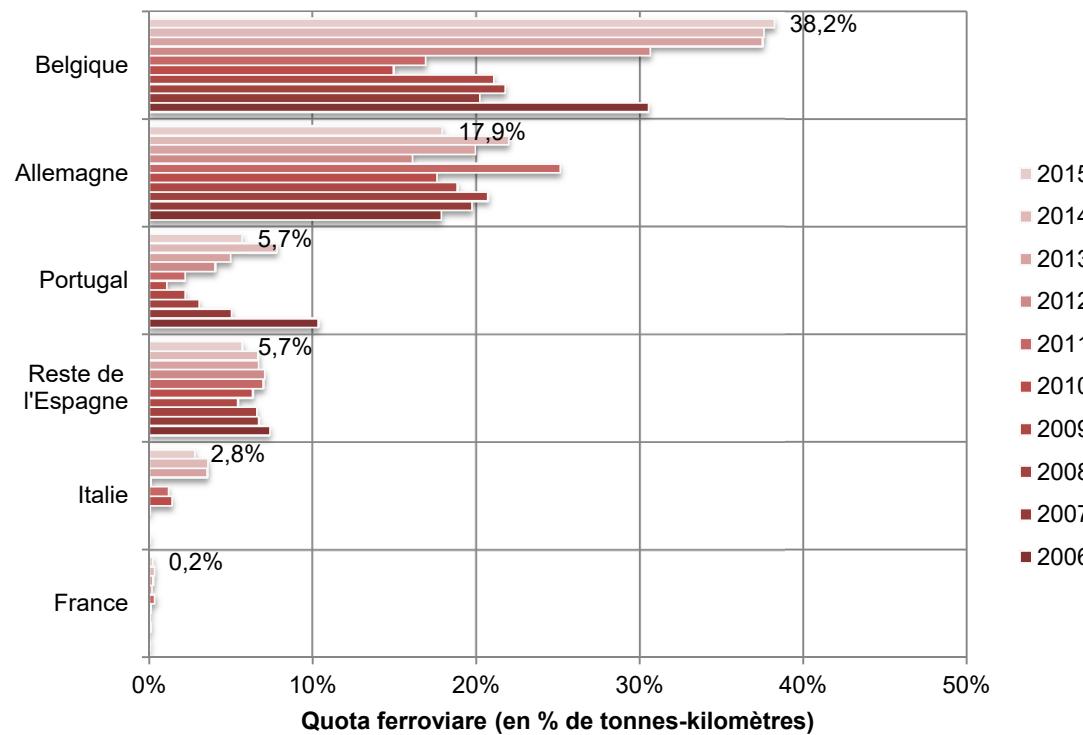
- Quota ferroviaire des trafics internes:** Diminution de 8.3% dans le dernier exercice biennal (2014-2015).
- Quota ferroviaire des trafics avec le reste de l'État Espagnol:** Tendance décroissante le long de la série (- 2.8% interannuel (2006-2015)).
- Quota ferroviaire des trafics internationaux:** Il suppose actuellement un quota ferroviaire de 6% (2015).
- Quota ferroviaire du trafic en transit :** Tendance décroissante le long de la série (- 2.8% interannuel (2006-2015)).



Source: Élaboration propre avec des données de la DGTIM, Ministerio de Fomento et Renfe

Quota ferroviaire des flux terrestres internationaux

- Il existe des différences significatives entre les territoires étudiés ce qui met en valeur la **compétitivité des chemins de fer quand les distances à parcourir sont plus longues.**

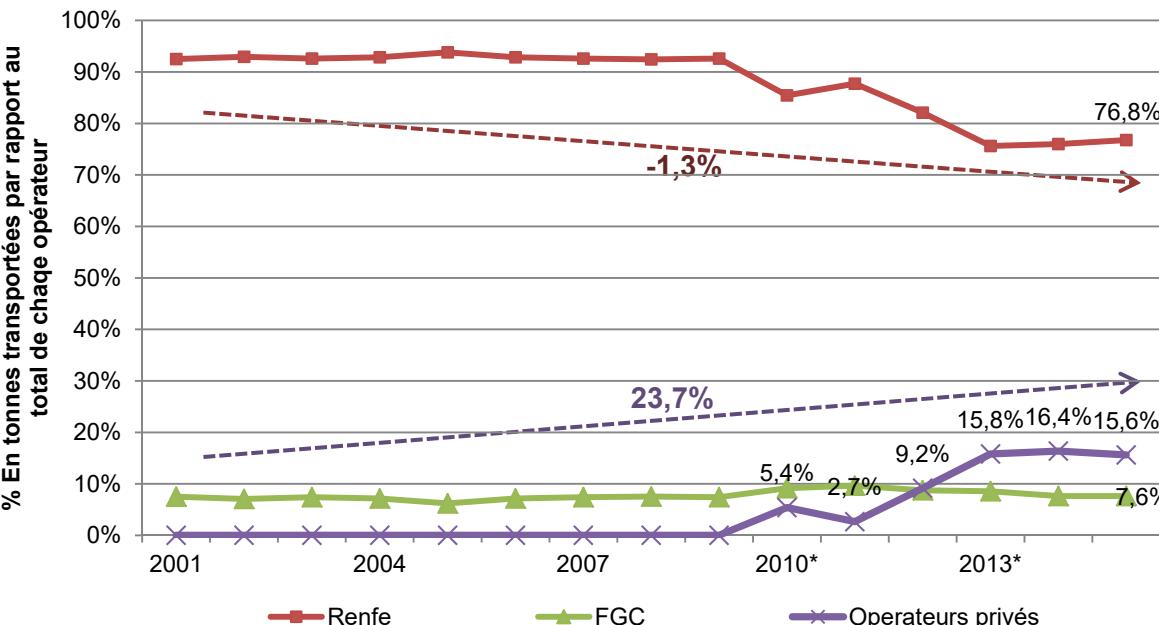


| Millions de tonnes-km échangées avec la Catalogne. | 2015 |
|--|--------|
| France | 12.149 |
| Italie | 3.265 |
| Reste de l'Espagne | 30.737 |
| Allemagne | 7.186 |

Source: Élaboration propre avec des données du Ministerio de Fomento et Renfe

Activités des opérateurs ferroviaires privés

- L'année 2010 le poids du quota des opérateurs ferroviaires privés dans le transport de marchandises en Catalogne est arrivé à prendre le **16% de la part du marché ferroviaire en 2015**.
- Cependant, Renfe continue à être le leader en tant que l'opérateur ferroviaire avec le plus grand volume de tonnes transportés avec un 77% du marché en 2015.**

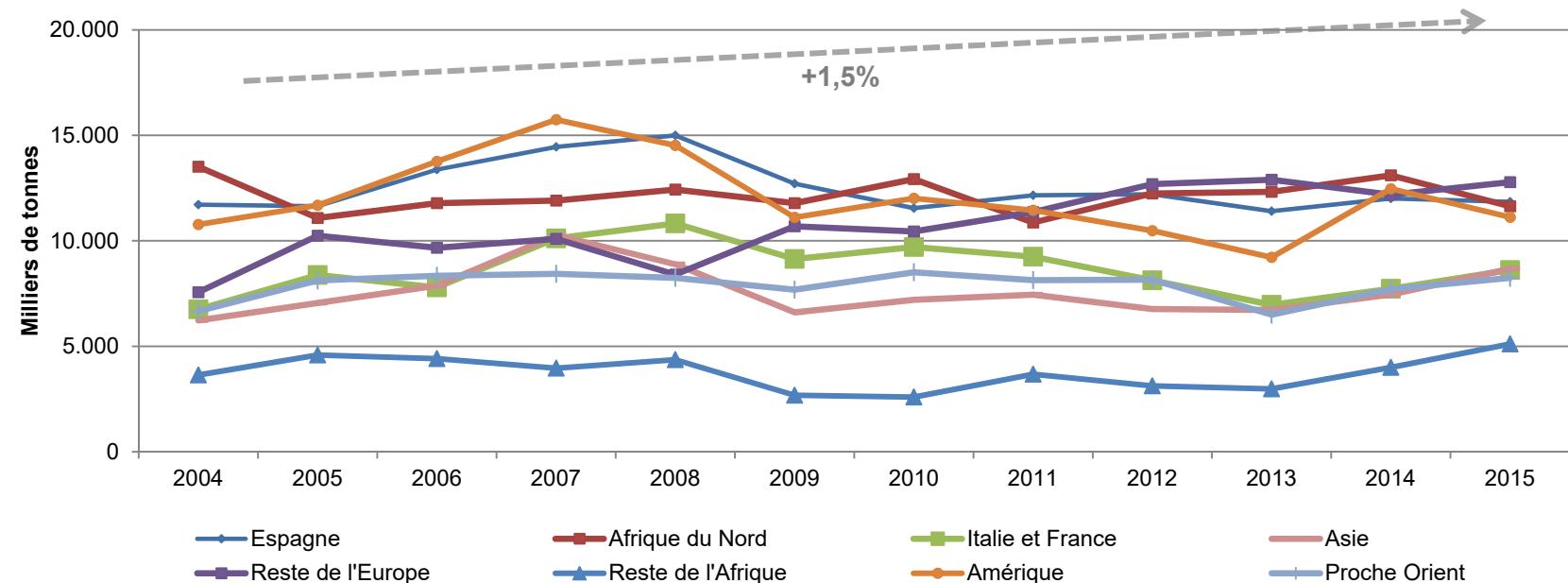


| Millions de tonnes transportées (2015) | |
|--|-------|
| Renfe | 7.055 |
| FGC | 700 |
| Opérateurs privés | 1.435 |

Source: Élaboration propre avec des données de FGC et Renfe

Flux de marchandises aux ports catalans selon origine et destination

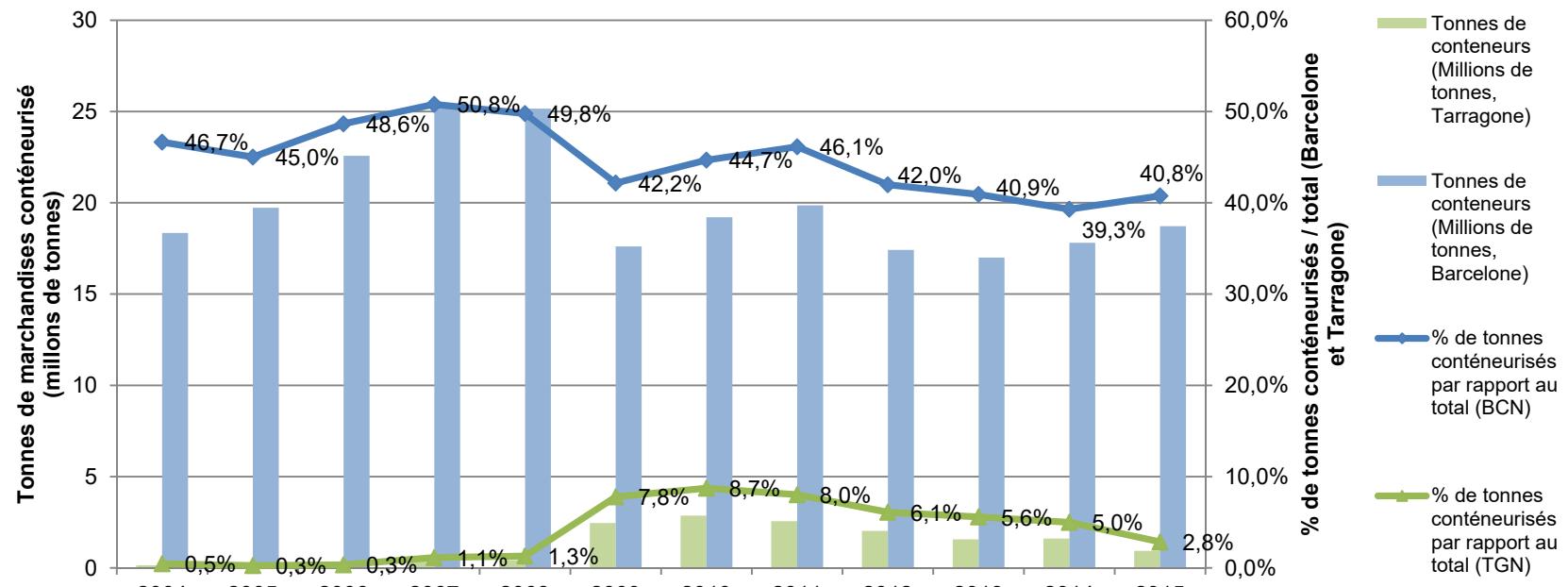
- Croissance généralisée d'un **2,3%** par rapport à 2014 sur le volume total de marchandises déplacé aux ports de Barcelone et Tarragone. **Hausse du trafic international à courte distance dans la période 2014-2015 avec l'Italie et la France (+11,5%) mais aussi du trafic de longues distance avec l'Asie (+16,3%) et le reste de l'Afrique (+27,8%).** Cependant, **réduction** des échanges avec le reste de l'Espagne (-1,3%), Afrique du Nord (-11,3%) et Amérique du Sud (-21,9%).



Source: Élaboration propre avec les données de l'Autoridad Portuaria de Tarragona et du Port de Barcelone

Pourcentage des tonnes conteneurisés par rapport au total déplacé

- Port de Barcelone:** Tendance croissante jusqu'en 2008. En **2015**, seulement le **40,8%** des marchandises étaient conteneurisées tandis que, en 2007, année où c'est atteint le maximum historique, ce chiffre est arrivé à 50,8%.
- Port de Tarragone:** Tendance décroissante après 2010 jusqu'à l'actualité. Le **quota de transport de conteneurs, en 2015, est de 2,8%** tandis que son maximum historique était de 8,7% en 2010.

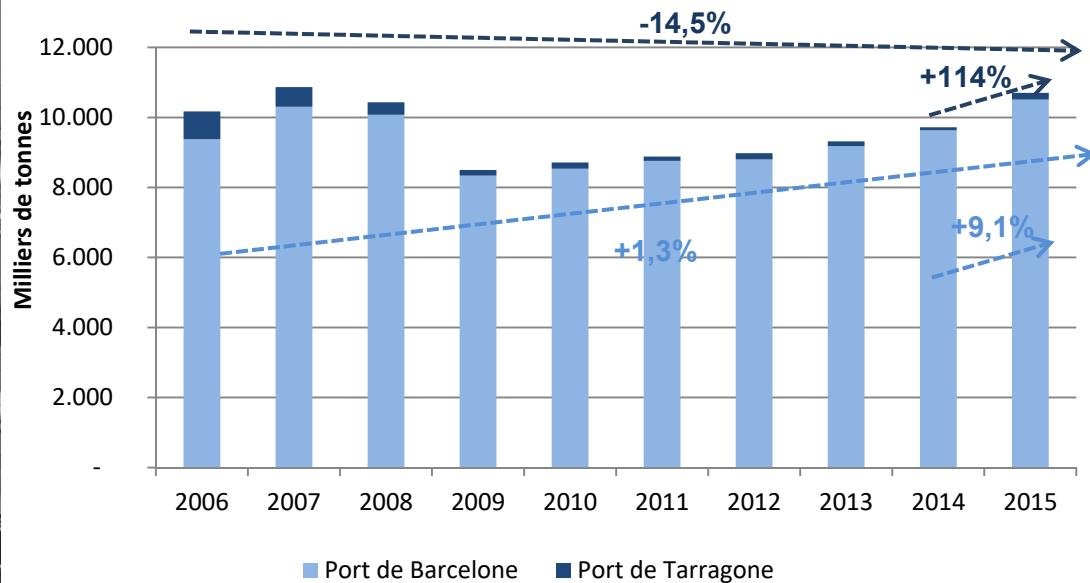


Source: Élaboration propre avec des données des Autoridades Portuarias de Barcelona et Tarragona et les Puertos de Barcelona et Tarragona

Nouveau

Étude de l'intermodalité du mode maritime

- Claire domination du trafic Ro-Ro au port de Barcelone par rapport à celui de Tarragone tout au long de la série historique étudiée (2006-2015).
- **Barcelone:** Croissance généralisée depuis 2009, avec une hausse d'un 9,1% au 2015 par rapport à 2014.
- **Tarragone:** Perte interannuelle du 14,5% (2006-2015). Cependant, il y a eu un 114% de croissance par rapport à 2014.

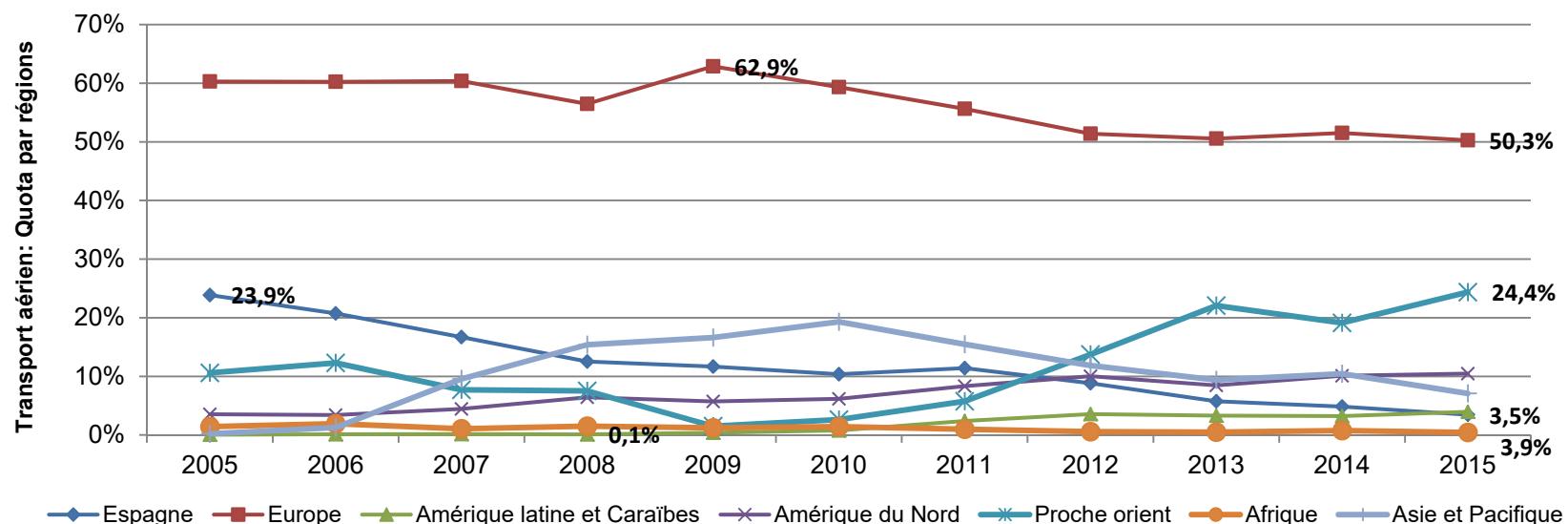


Source: Élaboration propre avec des données de Puertos del Estado



Trafic aérien par régions géographiques

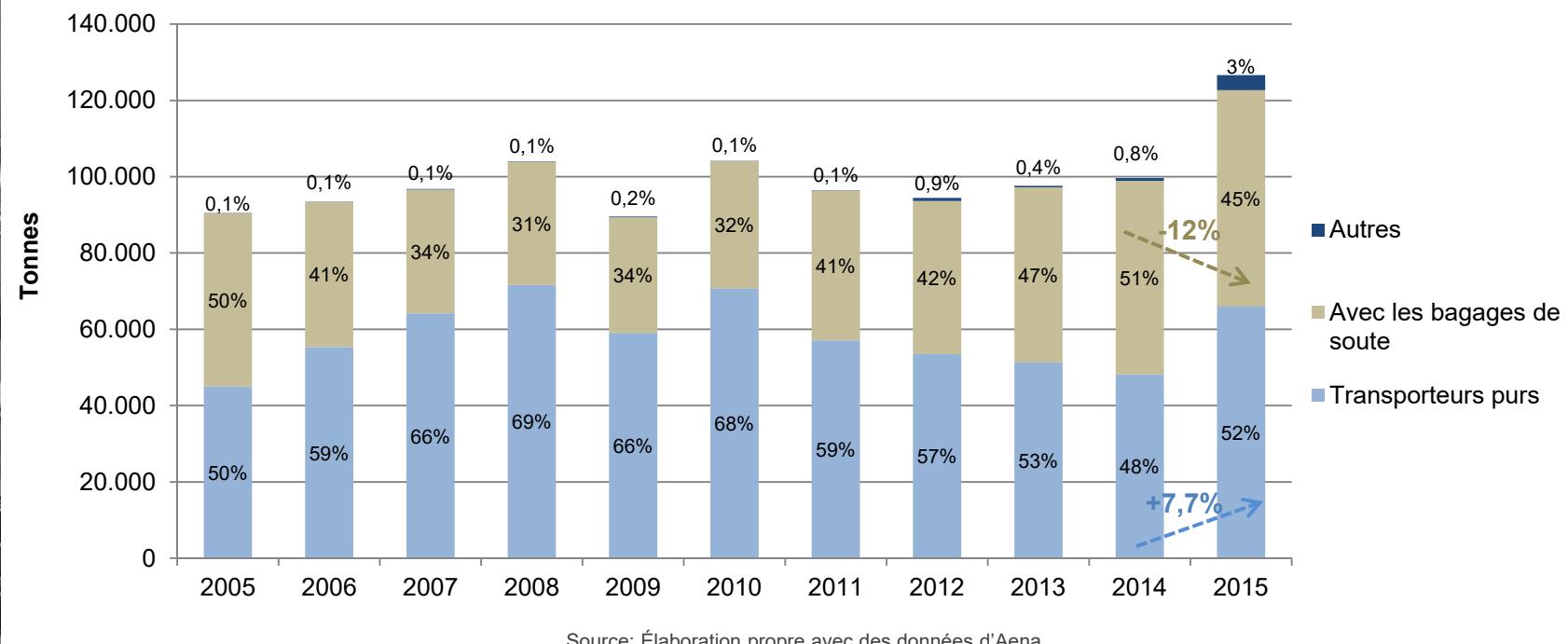
- **Échanges avec l'aéroport de Barcelone-El Prat:**
 - **Europe:** C'est la région prédominante en volume de trafic aérien. En 2009 elle supposa le 62,9% des tonnes de marchandises déplacées. Actuellement, elle représente le **50,3%** du volume de trafic aérien à l'aéroport de Barcelone.
 - **Proche-Orient:** Croisement accéléré de ce marché depuis 2011. Actuellement, il représente le **24,4%** du trafic aérien.
 - **Espagne:** Diminution progressive depuis 2005. Actuellement, il ne représente que le **3,5 %** du volume totale.



Source: Élaboration propre avec des données d'Aena

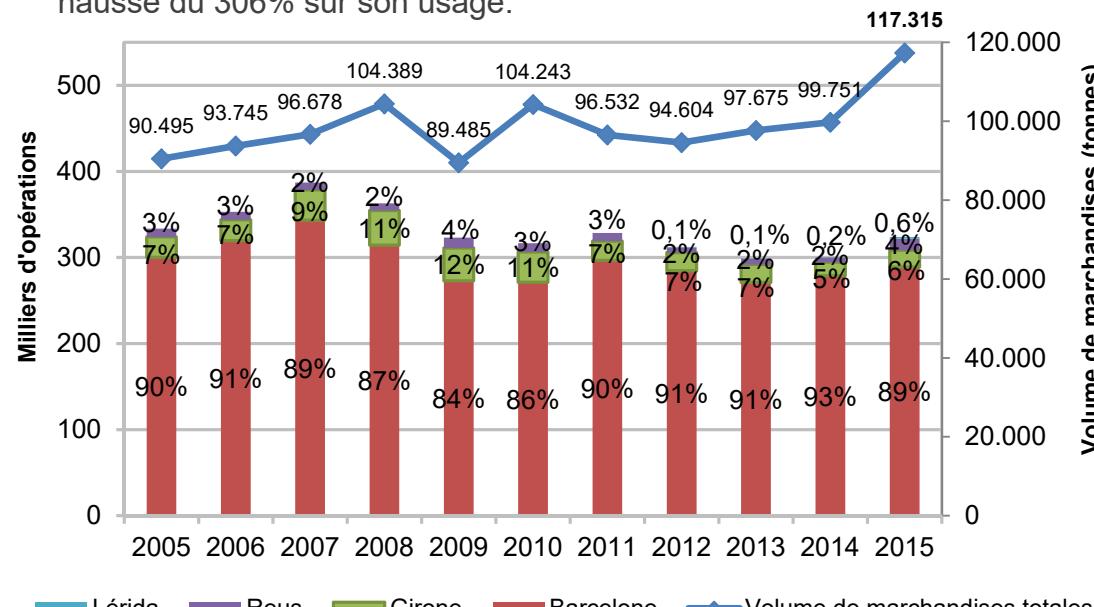
Volume de marchandises par type d'opération

- **Transporteurs purs:** 2015 suppose une modification des tendances avec un **accroissement de 7,7% en 2015** par rapport à 2014. Ce groupe est le responsable d'apporter le 52,1% de toutes les marchandises transportés par air.
- **Marchandises transportés avec les bagages de soute:** Diminution de 12% par rapport à 2014.



Trafic aérien en Catalogne

- Barcelone:** Principal aéroport de la Catalogne. Il amasse le 89% des opérations aériennes de toute la Catalogne.
- Gérone:** Représente actuellement le 6% des opérations par rapport au total.
- Reus:** Troisième aéroport en termes d'opérations avec un 4% du marché aérien.
- Lérida:** Malgré le fait que l'aéroport ne loge que le 0,6% de toutes les opérations aériennes, il a subit une hausse du 306% sur son usage.



Source: Élaboration propre avec des données d'Aena

Données avancées au 2016
 Entre janvier-avril 2016 l'aéroport de Barcelone présente une augmentation de son activité.
 Madrid: - 22,65%
 Barcelone: +13,27%
 Saragosse: +8,53%
 Total à l'État:+10,70%



Offre et Demande: Annexe statistique

2. OFFRE ET DEMANDE

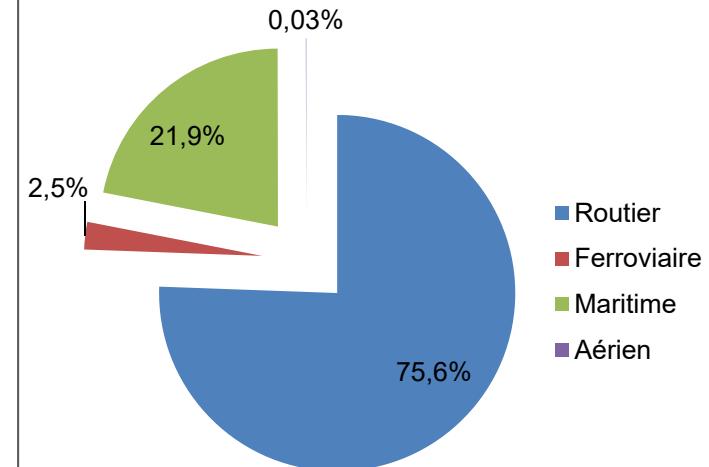
DONNÉES GÉNÉRALES

- III.1. – Distribution du volume de marchandises par mode de transport et type de flux
- III.2. – Importations et exportations de la Catalogne par modes
- III.3. – Répartition des échanges terrestres avec la Catalogne (en tonnes-kilomètres, par pays)

TRANSPORT ROUTIER

- III.4. – Volume de marchandises déplacées par voies routières en Catalogne
- III.5. – Volume de circulations sur les principales routes catalanes
- III.6. – Intensité Moyenne Journalière des poids lourds aux limites territoriales
- III.7. – Pourcentage des poids lourds par rapport à l'IMJ totale aux limites territoriales
- III.8. – Opérations routières par type de marchandises en Catalogne
- III.9. – Tonnes transportées par mode routier par pays
- III.10. – Tonnes-km transporté par mode routier par pays
- III.11. – Parc de véhicules de marchandises en Catalogne
- III.12. – Mobilité des véhicules de marchandises en Catalogne
- III.13. – Évolution du prix du baril de Brent
- III.14. – Impôts sur le litre de gasoil. Comparative

Par mode de transport 2015



Offre et Demande: Annexe statistique

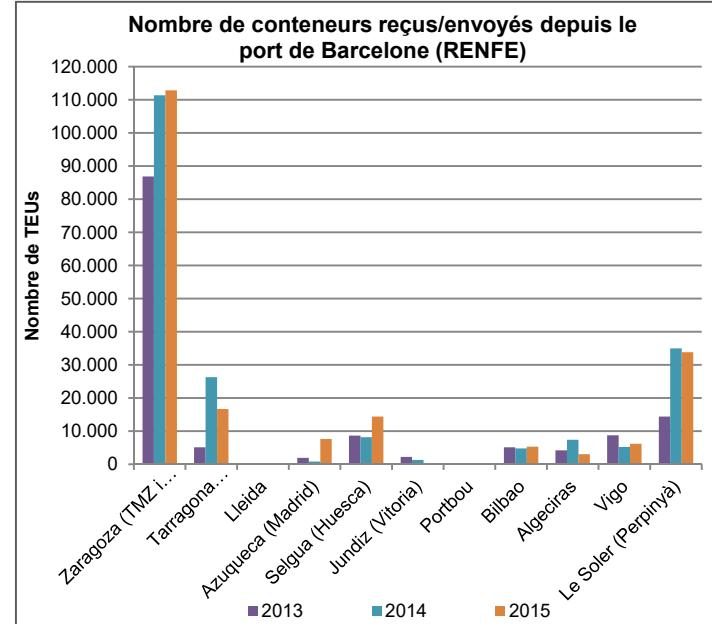
2. OFFRE ET DEMANDE

TRANSPORT FERROVIAIRE

- III.15. – Données générales du transport de marchandises par rail en Espagne
- III.16. – Flux de marchandises par mode ferroviaire en Catalogne
- III.17. – Les terminales ferroviaires de la Catalogne: Évolution du volume de TEUs
- III.18. – Mouvements ferroviaires transfrontaliers
- III.19. – Tonnes transportées par mode ferroviaire par pays
- III.20. – Tonnes-km transportées par mode ferroviaire et par pays

TRANSPORT MARITIME

- III.21. – Données fondamentales sur le volume géré par le système portuaire
- III.22. – Distribution des tonnes selon les principales origines et destinations
- III.23. – Répartition modale des accès aux ports catalans.
- III.24. – Les accès routiers au port de Barcelone
- III.25. – Le trafic ferroviaire au port de Barcelone. Évolution du trafic de conteneurs et automobiles par mode ferroviaire
- III.26. – Le trafic ferroviaire au port de Barcelone. Évolution générale du trafic.
- III.27. – Principales destinations depuis le port de Barcelone
- III.28. – Évolution du nombre d'inspections au poste d'inspection frontaliers du port de Barcelone

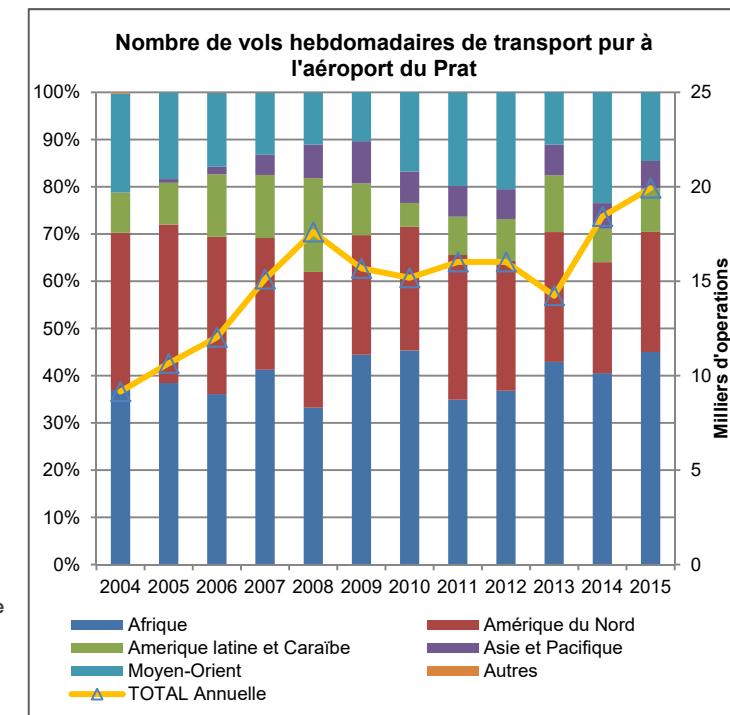


Offre et Demande: Annexe statistiques

2. OFFRE ET DEMANDE

TRANSPORT AÉRIEN

- III.29. – Évolution du trafic aérien de marchandises (aéroports espagnols)
- III.30. – Numéro de vols de passagers intercontinentaux à l'aéroport de Barcelone
- III.31. – Numéro de vols hebdomadaires exclusivement de charge depuis l'aéroport de Barcelone
- III.32. – Transport aérien des marchandises par régions géographiques
- III.33. – Transporte aérien de marchandises par type d'avion
- III.34. – Marchandises transportées en camion aérien depuis l'aéroport du Prat jusqu'à d'autres aéroports
- III.35. – Évolution de passagers aux aéroports de la Catalogne
- III.36. – Évolution d'opérations aux aéroports catalans
- III.37. – Évolution du volume de marchandises totales aux aéroports catalans
- III.38. – Évolution du numéro d'inspections au poste d'inspection frontalier à l'aéroport de Barcelone
- III.39. – Volume de marchandises par types d'opération. Poids du camion aérien.





Index

- 1. Introduction**
- 2. Contexte socioéconomique**
- 3. Bilan des infrastructures**
- 4. Offre et demande**
- 5. Le marché de l'immobilier logistique**
- 6. Efficacité**

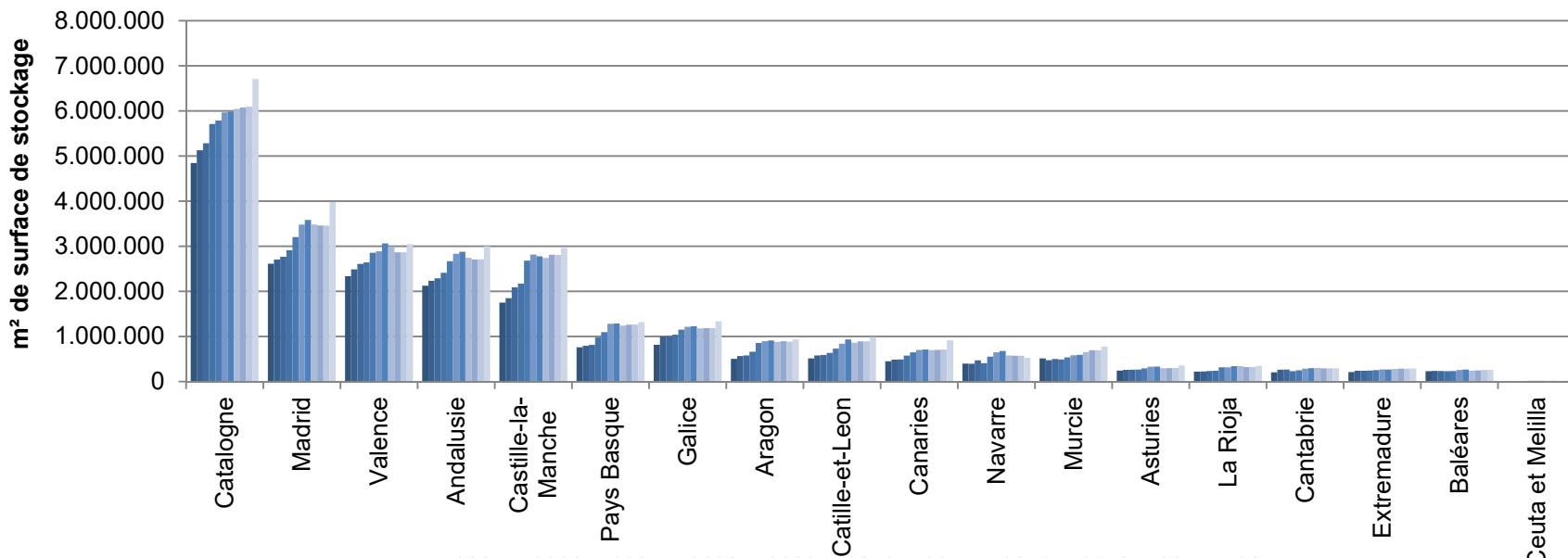
Le marché de l'immobilier logistique

- La Catalogne renforce sa position dominante à niveau de l'État sur la logistique en ayant la plus grande quantité de surface logistique disponible. Ceci inclut les entrepôts tout comme les propres zones d'activités logistiques. Actuellement (2015), la Catalogne dispose de 6,7 millions de mètres carrés de sol logistique. De son coté, l'Espagne augmente la superficie d'entrepôt par rapport à 2014 de 9,5% suivant de près la Catalogne qui le fait de 10%.
- À cause de sa position privilégiée, entouré par une ville pleine de consommateurs potentiels, développement industriel et logistique, les zones d'activités logistiques de la comarque du Barcelonès font que la province mène le classement des provinces avec le plus de m² de sol logistique de toute la Catalogne (4.937.250 m², en 2015) et un prix de loyer de (5,8€/m²/mois). Ainsi, ce prix se situe près du montant moyen de loyer de sol logistique européen à 6,1 €/m²/mois.



Surface de sol logistique dans tout l'État

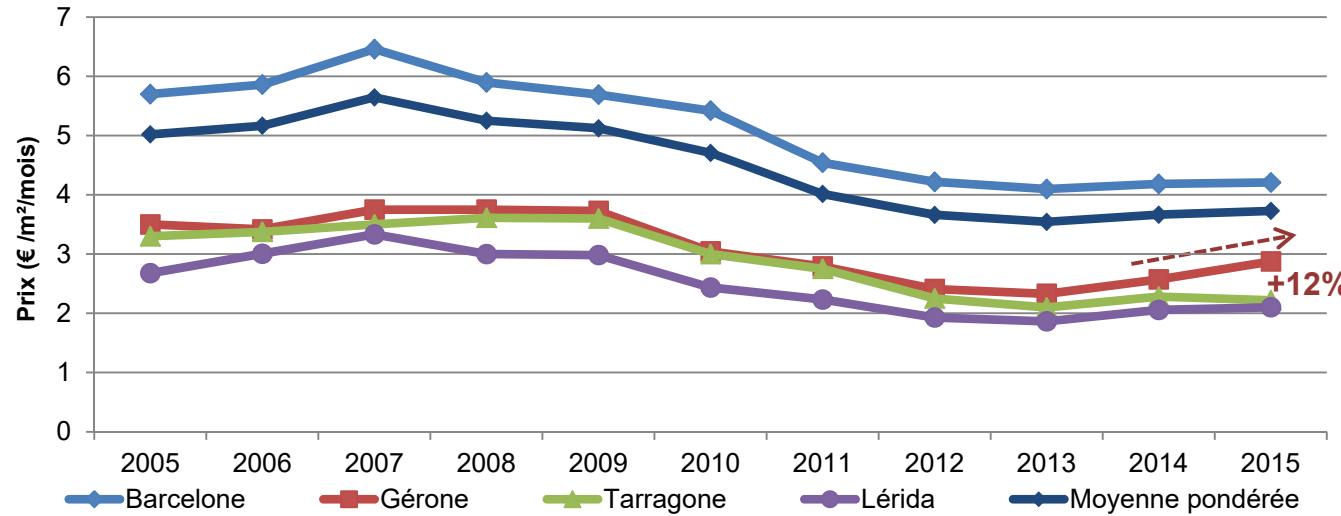
- La Catalogne continue à **mener le classement** comme la communauté autonome avec la plus grande surface de sol logistique de tout l'État avec plus de 6 millions de m². Ceux-ci, représentent le 23,9% du sol logistique disponible en Espagne.
- La croissance **de 10% de l'offre** en Catalogne au dernier exercice biennal (2014-2015), contraste avec la stagnation généralisée au reste de l'Espagne.



Source: Élaboration propre avec des données de Alimarket

Prix moyen du loyer d'entrepôt par provinces

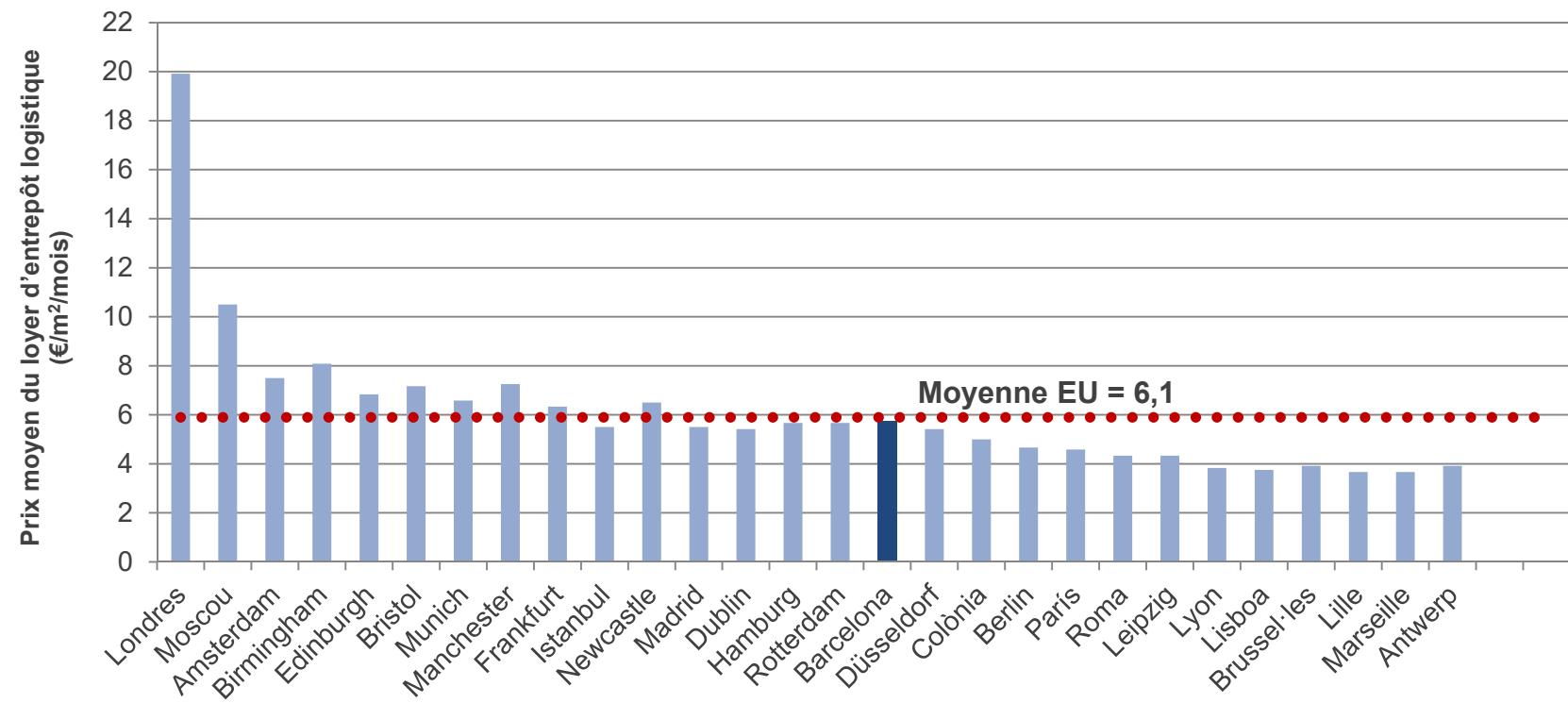
- Par rapport à la moyenne pondérée en Catalogne, une forte hausse du prix du loyer des entrepôts entre les années **2005 et 2007** est constatée. Cependant, une chute de ce prix se produit **jusqu'en 2013** dû principalement à la crise économique et à l'explosion de la bulle immobilière. En 2015 le prix moyen de loyer était de 3,73 €/m²/mois.
- Accroissement modéré des prix jusqu'en **2014**. En 2015 à la province de Gérone s'enregistre une hausse considérable des prix de **11,8% par rapport à 2014**. Au reste cependant, cette hausse se produit d'une façon bien plus modérée.



Source: Élaboration propre avec des données de Aguirre Newman, BNP, CBRE, Cushman & Wakefield, Forcadell, Jones Lang LaSalle et Triangle Real Estate Management

Prix moyen du loyer d'entrepôt logistique en Europe

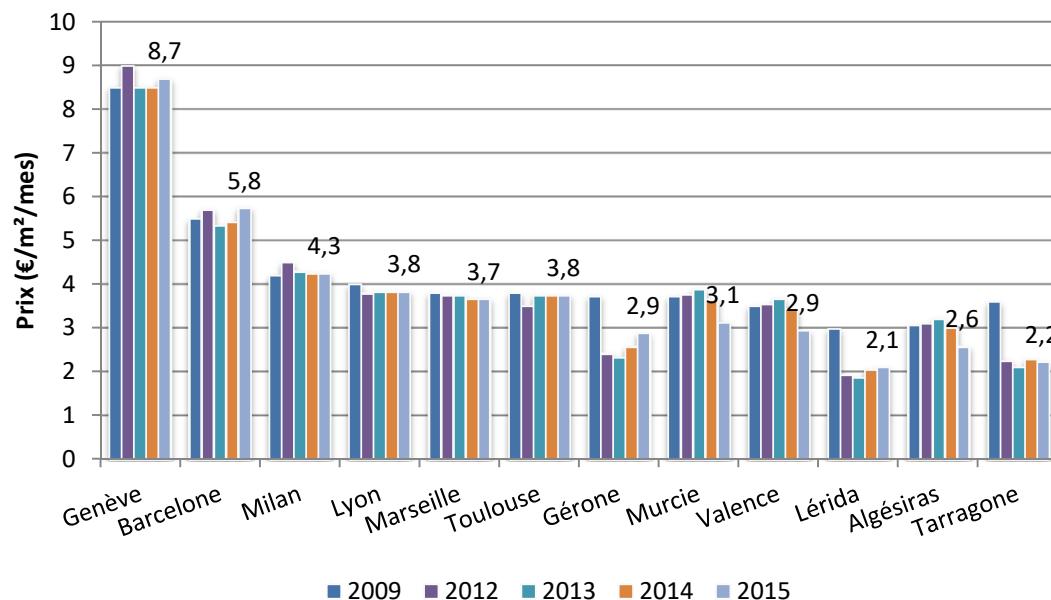
- Le prix moyen des entrepôts dans la ville de **Barcelone (5,8 €/m²/mois)** est très proche à celui de la **moyenne Européenne** qui est de 6,1€/m²/mois.



Source: Élaboration propre avec les données d'Alimarket

Analyse du secteur immobilier logistique aux alentours du couloir méditerranéen

- En une **première position** se trouve la **Genève** avec une valeur moyenne de 8,7 €/m²/mois en 2015.
- La ville de **Barcelone** prend la **deuxième position**, avec un prix de 5,8 €/m²/mois et une hausse de 6,2% pendant l'exercice biennal 2014-2015.



Source: Élaboration propre avec des données de Colliers International, BNP Paribas Estate et CB Richard Ellis

Le marché de l'immobilier logistique: Annexe statistique

2. LE MARCHÉ DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE

- IV.1. – Classement des prix du loyer des entrepôts aux principales zones de l'Espagne
- IV.2. – Classement du prix du loyer des entrepôts aux principales zones de l'Europe
- IV.3. – Classement du prix du loyer des entrepôts aux principales zones logistiques du couloir méditerranéen

Prix moyen du loyer des entrepôts

| | 2006 | 013 | 2014 | 2015 | Δ14-15 | interannual |
|----------------------------------|------|-----|------|------|--------|-------------|
| San Agustín | 5,1 | 3,3 | 3,1 | 3,1 | 0,0% | -5,3% |
| Vallecas | 0,0 | 5,0 | 4,3 | - | - | - |
| Cabanillas del Campo | 3,8 | 2,7 | 3,3 | 2,9 | -11,5% | -3,1% |
| Getafe | 5,5 | 4,2 | 4,1 | 4,1 | 0,0% | -3,1% |
| Seseña | 4,3 | 2,7 | 2,9 | 2,9 | 0,9% | -4,3% |
| Azuqueca | 4,3 | 2,8 | 2,8 | 2,9 | 4,5% | -4,3% |
| Ontígola | 0,0 | 2,9 | 2,7 | 2,7 | 0,0% | - |
| Valdemoro | 3,3 | 3,3 | 3,1 | 3,1 | 0,0% | -0,7% |
| Alcalá de Henares | 4,8 | 3,4 | 4,0 | 3,5 | -12,5% | -3,3% |
| Coslada | 6,3 | 4,3 | 4,5 | 4,5 | 0,0% | -3,6% |
| Madrid 1a Corona regional | 7,0 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 0,0% | -5,3% |
| Madrid 2a Corona regional | 4,8 | 3,0 | 2,8 | 2,8 | 0,0% | -5,8% |
| Madrid 3a corona regional | 3,2 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 0,0% | -6,7% |
| Sevilla | 0,0 | 2,9 | - | - | - | - |
| Zaragoza | 3,0 | 2,0 | 1,8 | 2,2 | 23,9% | -3,4% |
| València | 4,0 | 3,3 | 3,3 | 2,9 | -9,4% | -3,3% |
| Girona | 3,4 | 2,3 | 2,6 | 2,9 | 11,8% | -1,9% |
| Tarragona | 3,4 | 2,1 | 2,3 | 2,2 | -2,8% | -4,5% |
| Lleida | 3,0 | 1,9 | 2,1 | 2,1 | 2,2% | -3,9% |
| Barcelonès | 7,0 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 0,0% | -2,6% |
| BaixLlobregat | 6,4 | 4,3 | 4,3 | 4,5 | 5,9% | -3,8% |
| Vallès Oriental | 5,3 | 3,3 | 3,3 | 3,8 | 15,4% | -3,7% |
| Vallès Occidental | 4,9 | 3,5 | 3,3 | 3,8 | 15,4% | -2,8% |
| Alt Penedès | 4,2 | 2,8 | 2,4 | 3,3 | 36,8% | -2,7% |
| BCN 1a Corona 0-10 Km | 7,3 | 5,6 | 5,7 | 6,1 | 7,7% | -1,9% |
| BCN 2a Corona 10-40 Km | 5,3 | 4,0 | 4,3 | 4,4 | 1,9% | -2,0% |
| BCN 3a corona 40-100Km | 3,8 | 2,5 | 2,8 | 3,0 | 7,1% | -2,4% |





Index

- 1. Introduction**
- 2. Contexte socioéconomique**
- 3. Bilan des infrastructures**
- 4. Offre et demande**
- 5. Le marché de l'immobilier logistique**
- 6. Efficacité**

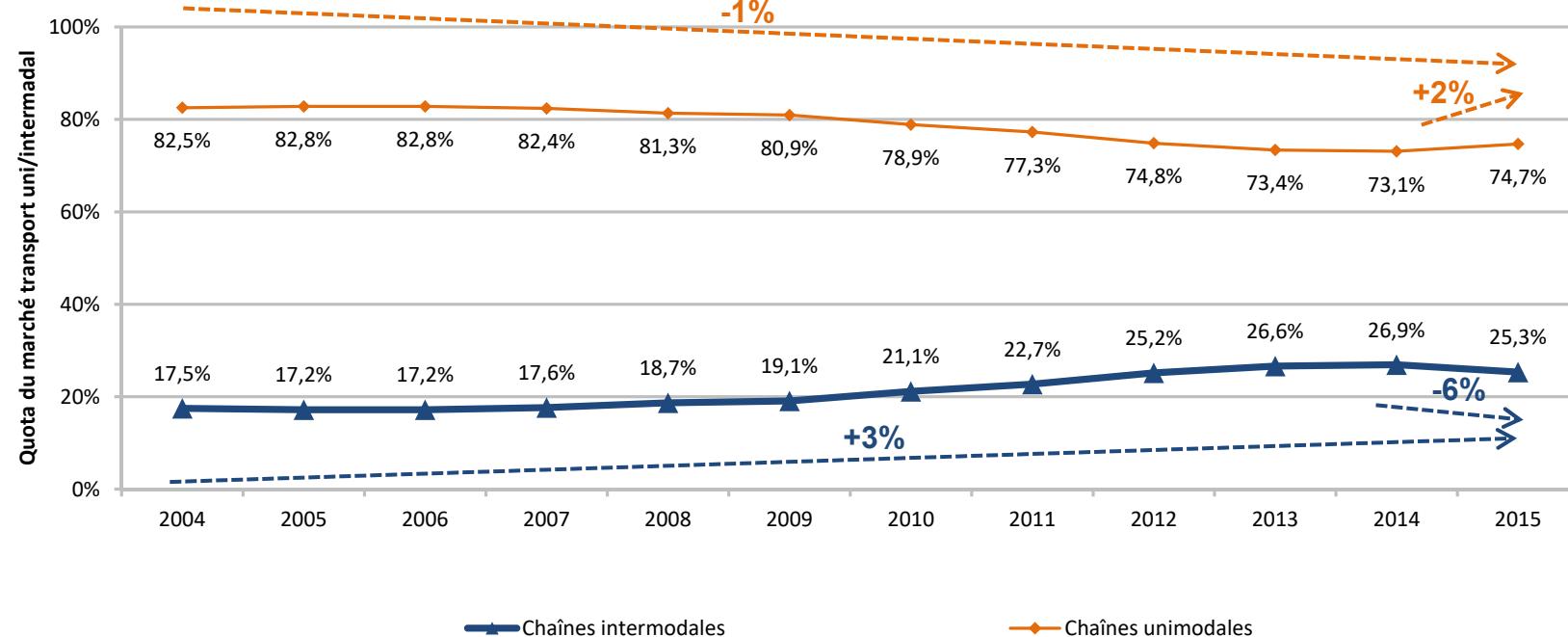
Efficacité

- Les quotas intermodaux présentent une tendance croissante pendant la crise. **Cependant, une partie de l'augmentation de ces dernières années est notamment due à une chute de la demande de transport qui a affecté principalement les chaînes unimodales de route et non au captage des flux par les chaînes intermodales.**
- **Le pourcentage de déplacement à vide est maintenu stable autour de 40% le long de toute la série d'études (2004-2014), avec une augmentation de 0,5% dans le dernier exercice biennal (2014-2015).** Malgré l'occasion que le contexte de récession économique suppose pour augmenter l'efficacité opérationnelle du transport de marchandises, l'automatisation importante du secteur empêche de réduire ce quota.
- **Dans l'intervalle 2006-2014 la consommation de combustibles et les émissions de gaz et particules par le transport de marchandises ont subi une diminution importante d'entre 4 et 11%.** En 2014, il s'est produit une diminution des émissions de gaz quoique le nombre de km parcourus ait augmentée. Cela soutient la thèse de l'apparition d'une mentalité plus écologique et sociale et confirme l'amélioration technologique des véhicules.
- **L'importance du GLP comme combustible pour les automobiles s'est significativement accrue depuis 2006 où son utilisation s'est multipliée par 6,8 entre 2007 et 2015.** Sa variation interannuelle est supérieure au 27% dans cette période et sa consommation actuelle est de 7 kepts.



Quota du transport intermodal

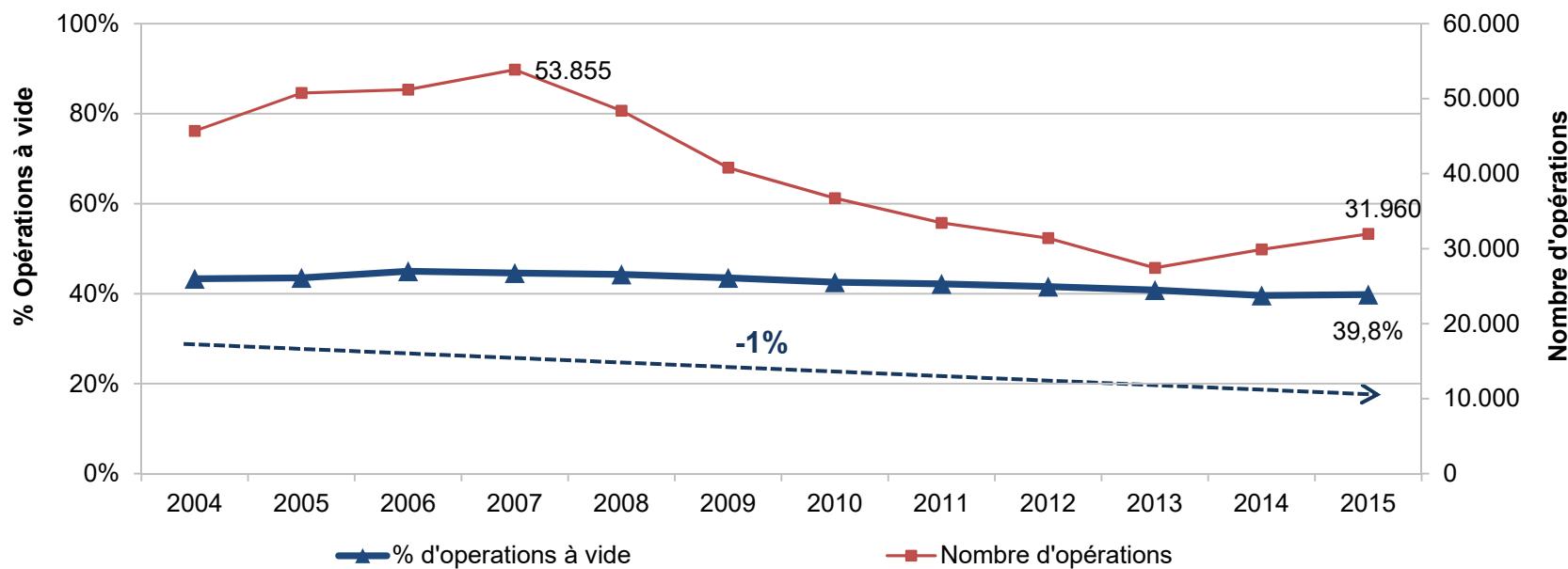
- L'**hausse du quota intermodal** pendant les dernières années correspond plus à une **chute de la demande du transport** qui a influencé en grande partie aux chaînes unimodales routières, qu'à une captation de flux par les chaînes intermodales.



Source: Élaboration propre avec des données de FGC et Renfe

Pourcentage des déplacements à vide

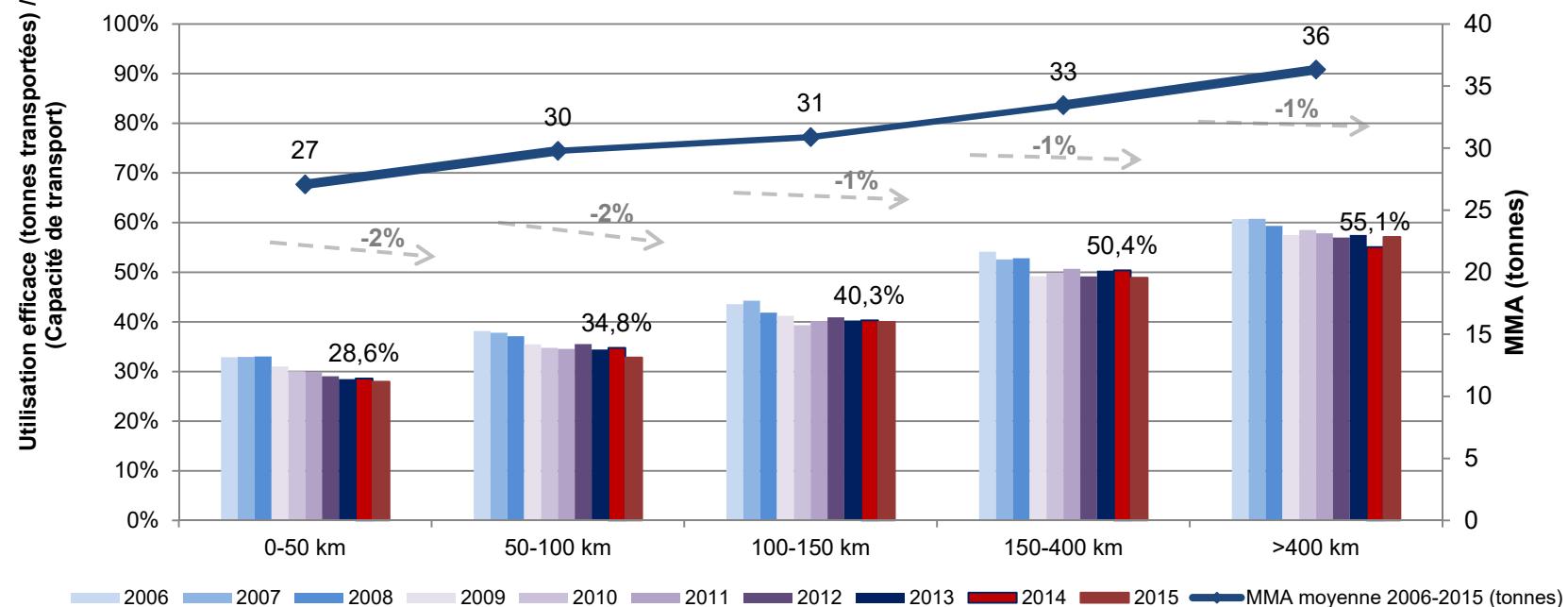
- Évolution décroissante du **nombre d'opérations totales** avec une **variation interannuelle de -0,8%** (2004-2015). Depuis 2013 renversement de la tendance jusqu'à l'actualité.
- **Tendance à la réduction des opérations à vide.** Des taux inférieurs au 40% sont atteints pendant la période 2014-2015. Cependant, pour l'an 2015, une légère augmentation est enregistrée sur ces opérations par rapport à 2014 (+0,5%).



Source: Élaboration propre avec des données de l'Eurostat et du Ministerio de Fomento

Utilisation efficace de la capacité du transport routier.

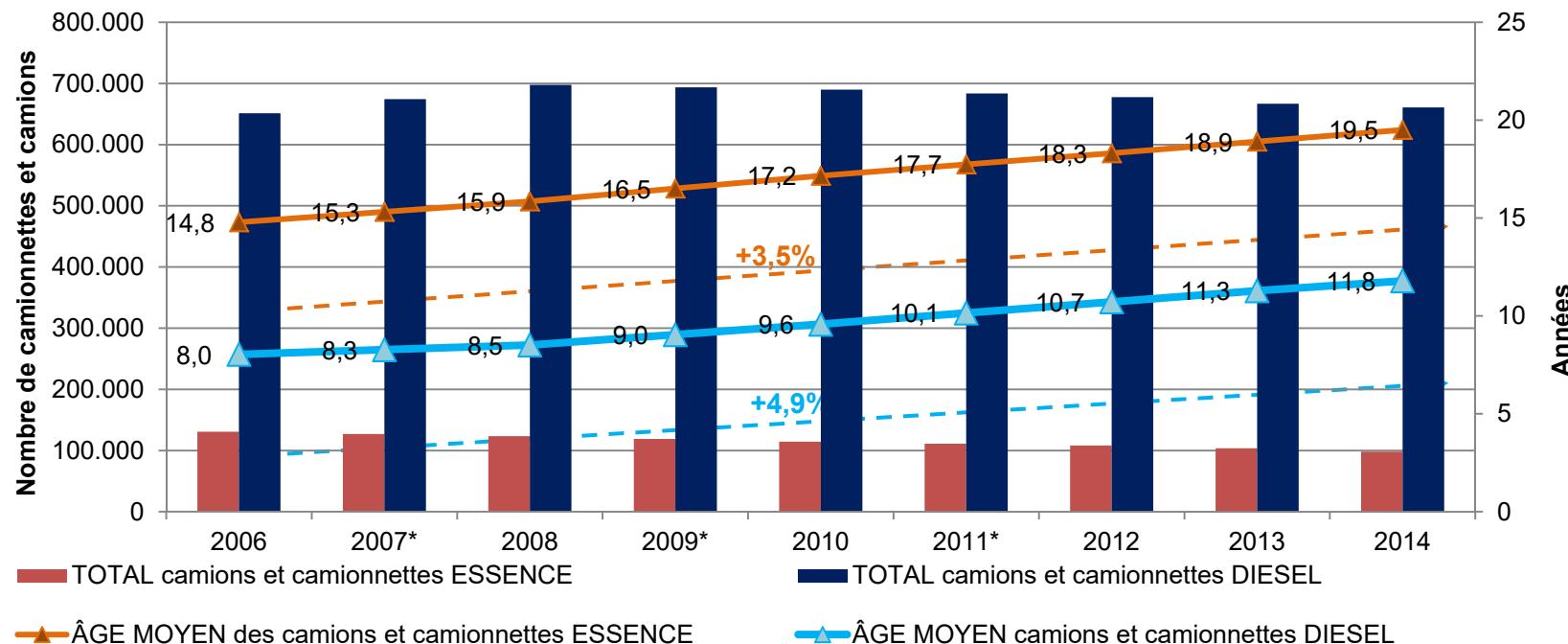
- Décroissement global de l'utilisation efficace des poids lourds en Catalogne dans **toute la série d'études (2006-2015)**. Actuellement (2015), la proportion d'utilisation efficace est comprise entre le 28% et le 57% en fonction de la distance à parcourir.
- À plus grande distance parcourue, plus efficacement sont les poids lourds utilisés. En 2015 le **55,1%** des véhicules étaient efficacement utilisés pour des distances supérieures aux 400 km.



Source: Élaboration propre avec des données du Ministerio de Fomento

Âge moyen de la flotte de véhicules camions et camionnettes

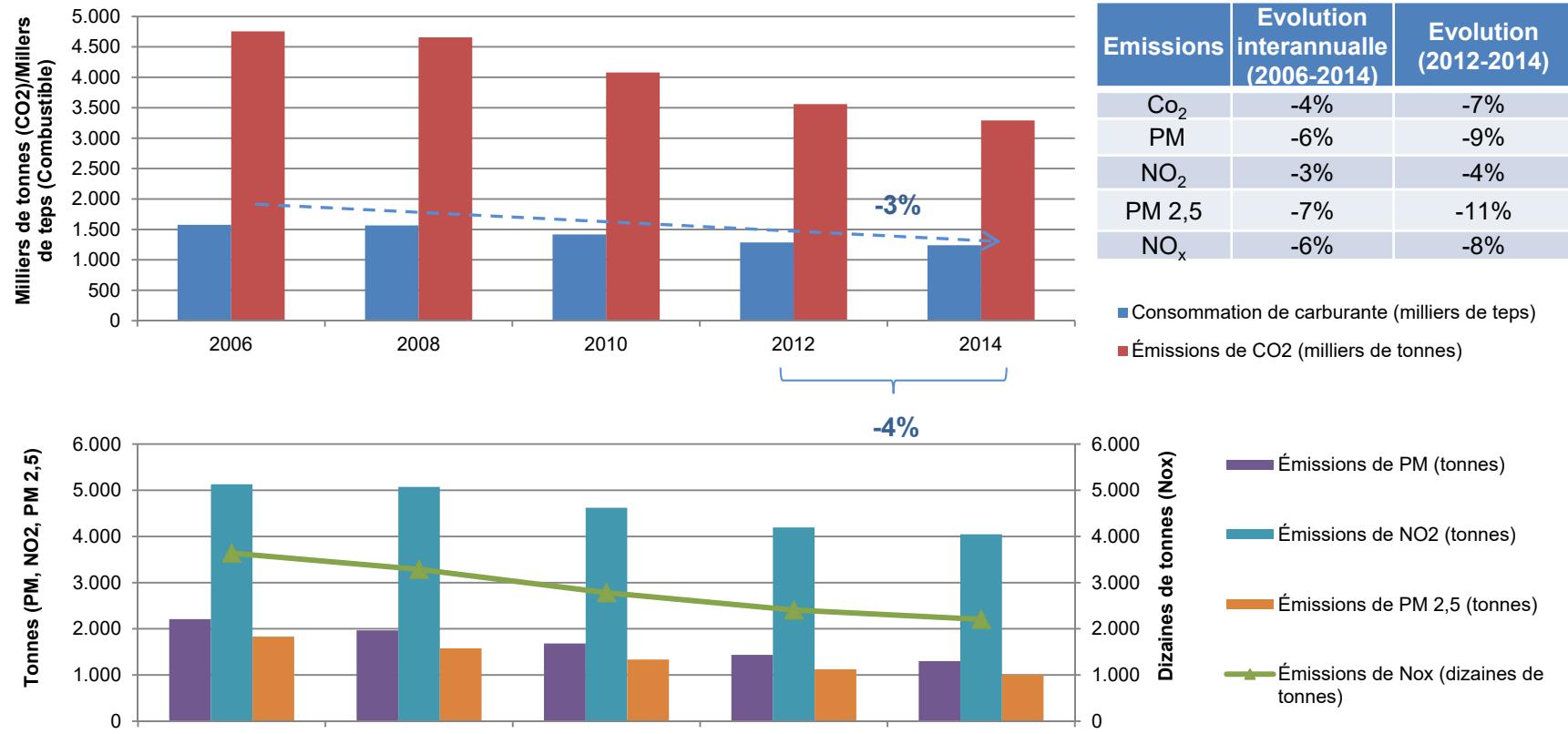
- Tendance au **vieillissement généralisé**. Croissance interannuelle (2006-2014) de l'âge médian de 3,5% pour les camionnettes et camions à essence et de 4,9% pour les camionnettes et camions diesel.
- Dominance des véhicules diesel** par rapport à ceux d'essence. Les gasoil représentent 87% du total en 2015.



Source: élaboration propre avec des données de la DGT

Émissions du transport de marchandises routier en Catalogne

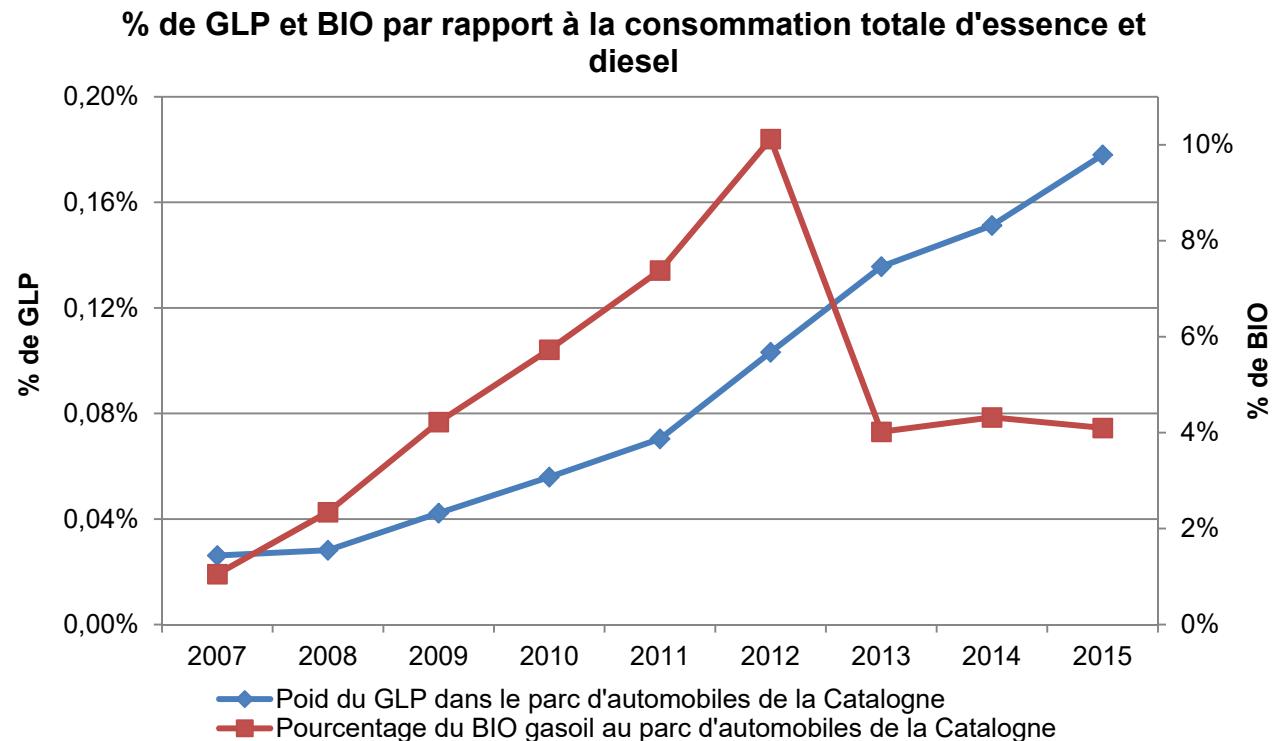
- Diminution généralisée de la consommation des combustibles et des émissions (2006-2014).



Source: Élaboration propre avec des données de la DGT, Institut Cerdà, EEA et Ministerio de Fomento

Poids des combustibles alternatifs

- GLP:** Hausse de la consommation de GLP avec une variation interannuelle de 27% pendant la période 2007-2015.
- Biodiesel:** Chute depuis 2013 de la consommation de ce carburant. Au cours du dernier exercice biennal (20014-2015) il y a eu une diminution de 5,1% par rapport aux annualités antérieures.



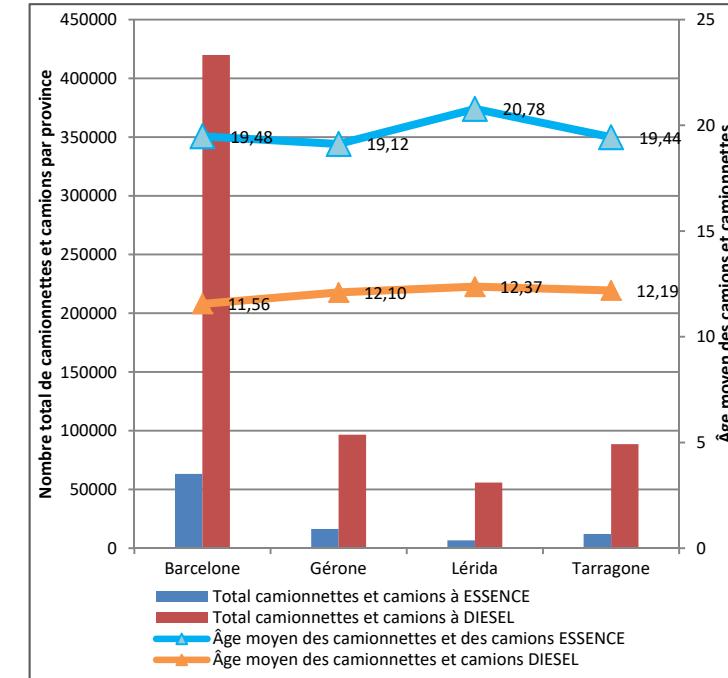
| Evolution interannuelle du poids des combustibles alternatifs. (2007-2015) | |
|--|------|
| GLP | +27% |
| Biocombustibles | +18% |

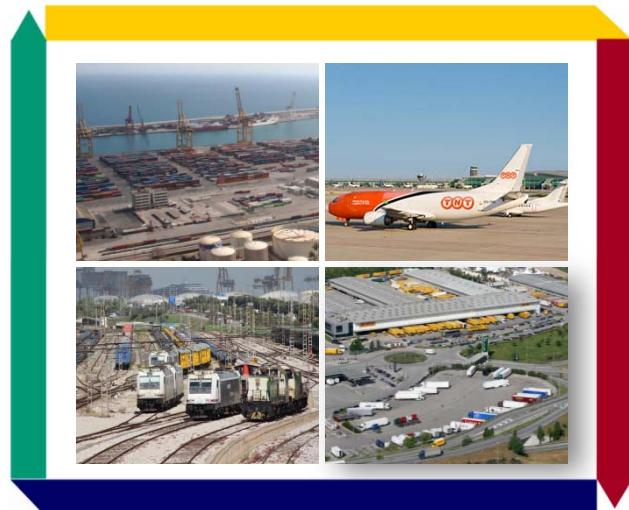
Source: Élaboration propre avec des données de l'ICAEN et CORES

EFFICACITÉ: Annexe statistique

2. EFFICACITÉ

- V.1. – Estimation de l'évolution du transport intermodal et unimodal
- V.2. – Opérations du transport et pourcentages à vide, par type de déplacement
- V.3. – Antiquité moyenne de la flotte de camionnettes et de camions
- V.4. – Consommation d'essence et gasoil à Catalogne et en Espagne
- V.5. – Antiquité moyenne de la flotte de camions et de camionnettes par province en Catalogne
- V.6. – Pourcentage de déplacements à vide en fonction de la distance parcourue
- V.7. – Émissions du transport de marchandises routier par kilomètre en Catalogne





Merci beaucoup!

www.cimalsa.cat

