

Observatoire de la logistique

Les indicateurs de la compétitivité du
Système Logistique Catalan (12^{ème} édition)

+ données avancées du 2017

Juillet 2017



Index

1. Introduction
2. Contexte socioéconomique
3. Bilan des infrastructures
4. Offre et Demande
5. Le marché de l'immobilier
logistique
6. Efficacité
7. Logistique urbaine

Introduction

L'Observatoire de la logistique, est:

- ✓ Un outil pour l'évaluation continuée 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 Logistique, visent à:

- ✓ Créer un **cadre de référence stable** au cours du temps, fondé sur des paramètres objectifs et mesurables.
- ✓ **Suivre l'évolution des principales données** du système logistique et analyser leur évolution avec le soutien d'experts sur chacun des domaines concernés.
- ✓ Être conçus comme un **outil capable de fournir l'information nécessaire pour planifier et gérer** le Système Logistique.

Introduction

STRUCTURE DU DOCUMENT

Le travail est composé de **deux parties essentielles**:

- ☒ Corps du document: 45 indicateurs.
- ☒ Annexe statistique: 77 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.- Logistique urbaine
- 7.- Tableau récapitulatif des indicateurs

Introduction

PROCESSUS POUR OBTENIR L'INFORMATION:

Plus de 30 sources d'information utilisées

- **Orientées à l'analyse du contexte économique** (Institut de la Statistique de la Catalogne, Institut National de la Statistique (Espagne), Eurostat...).
- Pour l'obtention des **données de secteurs spécifiques** (Enquête permanente du transport routier de marchandises (Ministère de Développement), bases de données concernant la circulation ferroviaire de marchandises (Renfe, FGC), mémoires statistiques des Ports, données statistiques d'Aena, recensement des entrepôts et des plateformes logistiques (Alimarket)...).
- **Comparaison des résultats avec des experts dans les domaines logistiques spécifiques concernés.**

SECTEUR PUBLIC



SECTEUR PRIVÉ



Introduction: NOUVEAUTÉS DE L'OBSERVATOIRE POUR L'ÉDITION 2017

- ✓ Inclusion de la **Mairie de Barcelone** comme source de données logistiques de base.
- ✓ Inclusion d'une **enquête sectorielle** sur la tendance en matière de distribution urbaine de marchandises.
- ✓ Continuer à avancer sur **l'étude, l'évaluation et la définition** de **nouveaux indicateurs**, tout en redéfinissant des nouveaux plus représentatifs pour offrir un **bilan global et réel du système logistique catalan**.

NOUVELLES LIGNES D'ÉTUDE



Volume de marchandises retirées par Transport Maritime de Courte Distance (TMCD)



Numéro d'operations d'e-commerce en Catalogne



Déplacement urbain du transport de marchandises par rapport au transport privé (à Barcelone)



Réseaux d'approvisionnement de GNV, GLP et électrique pour les automobiles



Évolution de l'immatriculation selon combustible et charge maximale



Introduction du GNL maritime

- ✓ + Données distinguant par **province**.
- ✓ + Données avancées du **2017**.

Index

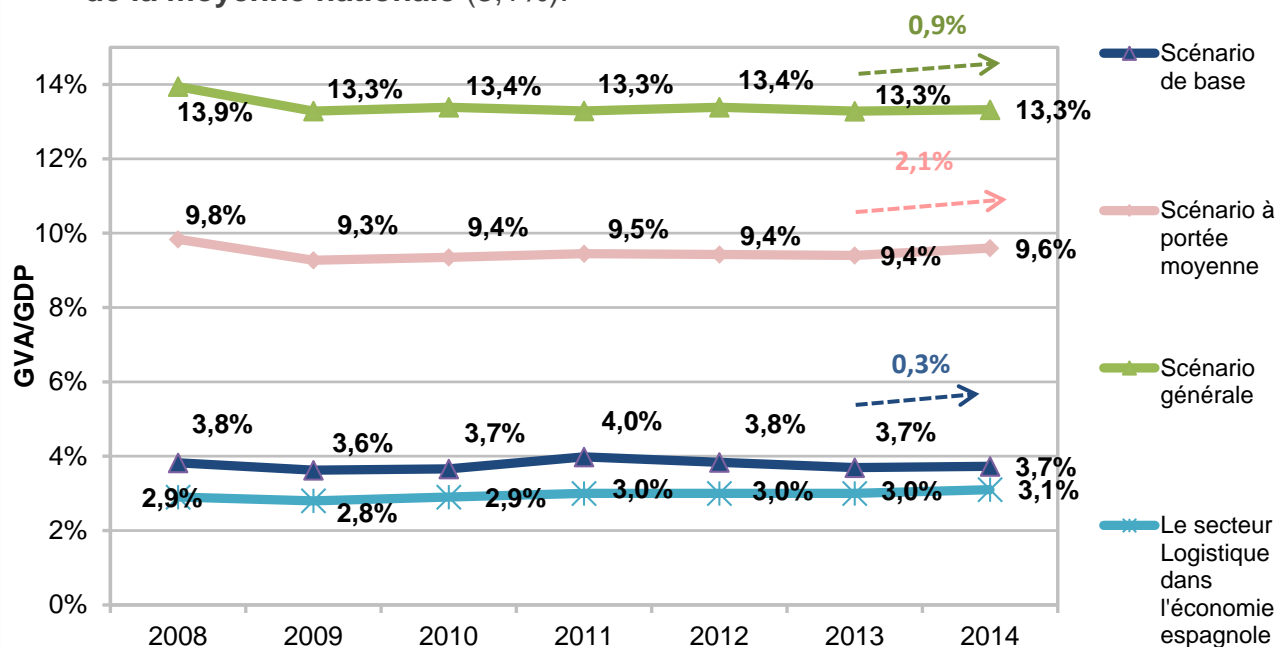
1. Introduction
2. Contexte socioeconòmic
3. Bilan des infrastructures
4. Offre et Demande
5. Le marché de l'immobilier
logistique
6. Efficacité
7. Logistique urbaine

Contexte socioéconomique

- La portée de la définition du secteur logistique, par rapport aux codes d'activité CCAE-2009, **distingue trois scénarios** pour connaître le poids de l'activité logistique dans l'économie catalane: **Scénario de base** (inclus le transport de marchandises, stockage et activités connexes au transport et activités postales et de courrier), **Scénario à portée moyenne** (inclus les activités du scénario de base et le commerce de gros) et le **Scénario général** (inclus additionnellement le commerce de détail) **avec un poids de 3,7%, 9,6% et 13,3% respectivement** enregistrés l'année 2014.
- Au long de l'année 2016 on enregistre une **diminution du nombre de chômeurs dans le secteur logistique de 14% par rapport à 2015**, ce qui consolide la relance du poids du secteur en Catalogne.
- **Le nombre de travailleurs assujettis au Régime Social des Indépendants représente en 2016 le 26%** du total de travailleurs, 4 points au-dessus du pourcentage d'Indépendants de tous les secteurs de Catalogne.
- Le **bilan commercial** catalan pendant le dernier biennium (2015-2016) a tendance à diminuer les différences entre la valeur économique des exportations/importations, étant **négatif en 2016 (-12.814 millones de euros)**. Cependant, pour les échanges avec l'État, ce bilan est positif pour la Catalogne (+17.899 millions d'euros).
- **L'année 2016 établit une relance de la croissance du PIB à des prix constants ainsi que du volume de marchandises**, qui augmentent de **3,1% y un 4,8%** respectivement par rapport à 2013.

Poids économique de la logistique sur l'économie catalane

- La portée de la logistique dans l'économie de la Catalogne est comprise entre le **3,7%** et le **13,3%** selon le scénario de base, étudié en 2014.
- Légère tendance croissante** des trois scénarios par rapport au 2013.
- Le poids de la logistique dans le scénario de base (3,7%) de l'économie catalane est **un demi-point au-dessus de la moyenne nationale** (3,1%).



Source: Elaboration interne, à partir des données d'Idescat et du Ministère de Développement

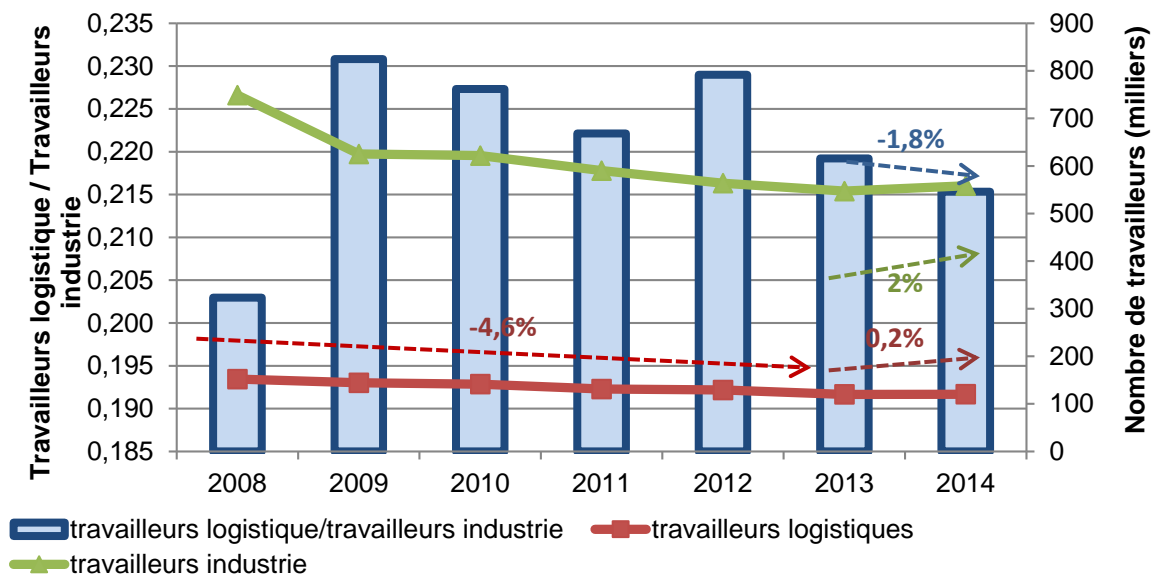
Contribution des activités logistiques sur l'économie (2014)

Valeur Ajoutée Brute (VAB) de l'activité logistique	4,8%
Consommations intermédiaires	7,8%
Total	12,6%

Source: PIMEC Logística (2017): Informe
Contribution de la logistique sur l'économie

Génération d'emploi au secteur logistique

- Le **rapport** entre les **travailleurs du secteur logistique** et ceux du **secteur industriel** a évolué pendant la période 2008-2014, avec un taux de **croissance** annuel de l'**1%**, malgré la **récession** de **-1,8%** entre **2013-2014**.



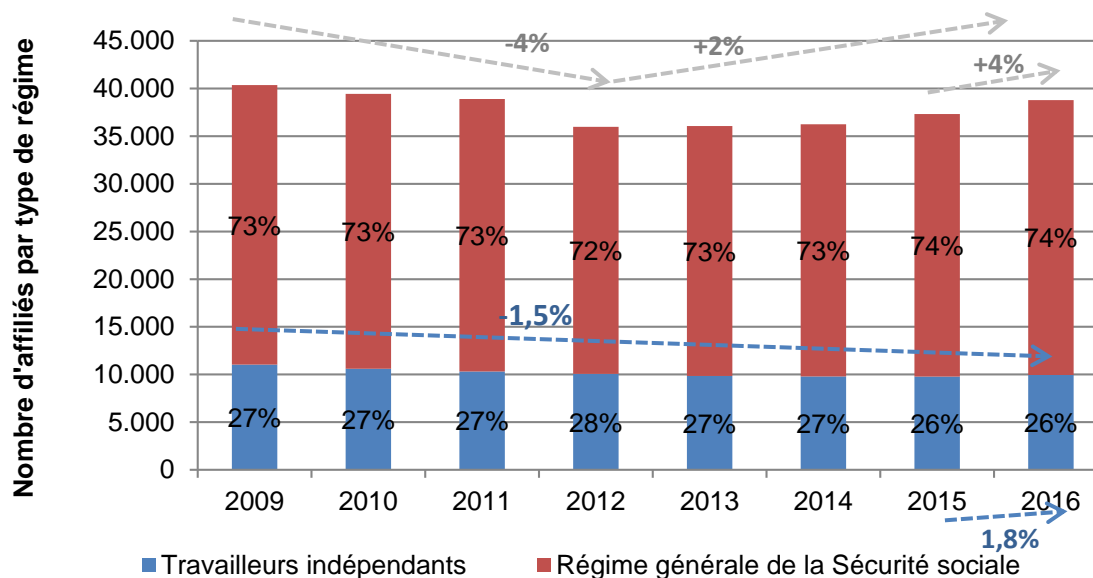
Données de chômage sur le secteur du transport et du stockage

2016	13.765	↑ -3,2%
2015	16.010	
2014	19.135	↓ -14%
2013	21.366	
2012	20.435	
2011	18.113	
2010	18.183	

Source: Elaboration interne, à partir des données d'Idescat

Marché du travail: Poids des travailleurs indépendants (transport et stockage) sur le total de travailleurs

- Le nombre de travailleurs assujettis au Régime Social des Indépendants représente le 26% (2016) du nombre total de travailleurs.
- Les cotisations des indépendants du secteur transport et stockage est au-dessus de la moyenne du reste des secteurs (21,7%).



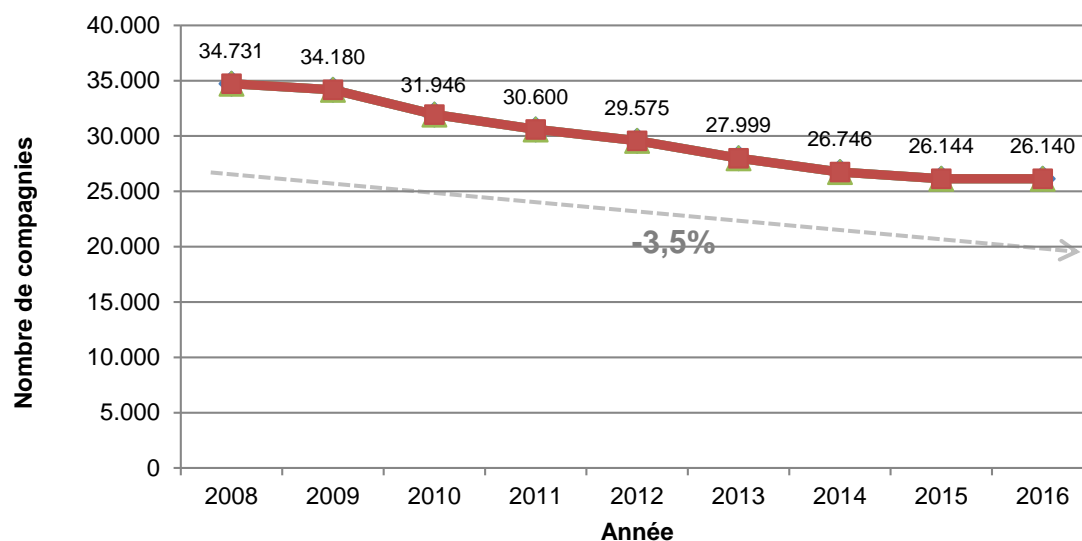
% Régime Social d'Indépendants (tous les secteurs)	
2016	21,7%
2015	22,4%
2014	22,8%

Source: Elaboration interne, à partir des données du Ministère de l'Emploi et de la Sécurité Sociale (2016)

Numéro d'affiliés en moyenne par Communauté Autonome, provinces et sections d'activité CNAE 2009 (Régime Social de travailleurs Independents et Régime Général).

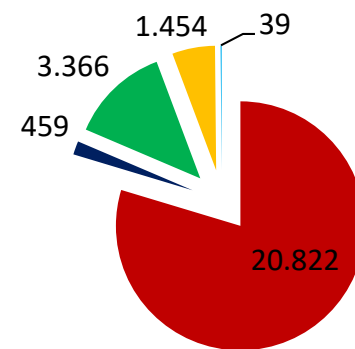
Évolution du nombre d'entreprises logistiques actives

- **Descente du 3,5% annuel** du nombre d'entreprises logistiques actives pendant la période **2008-2016**.
- Un **total de 26.140 entreprises logistiques actives** en Catalogne (2016), d'entre lesquelles le **79,7%** est dédié au groupe de **Transport Routier de Marchandises et Services de déménagement**.



Source: Elaboration interne, à partir des données de l'INE

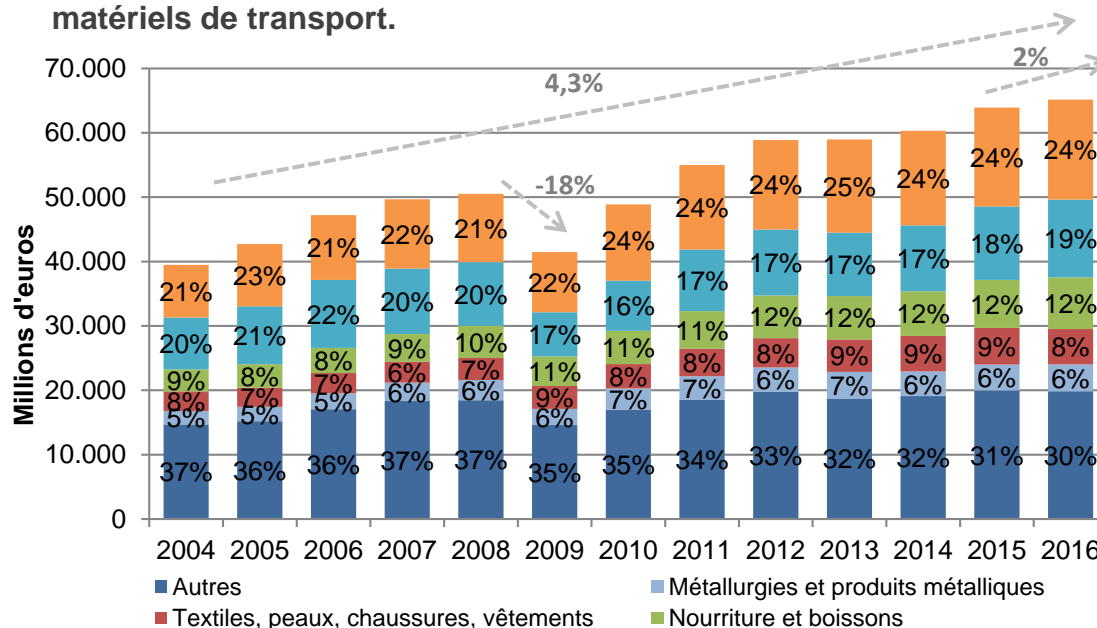
Distribution of logistics companies in Catalonia (2016)



- 494 Transport de marchandises par route et services de déménagement
- 521 Dépôts et stockage
- Activités connectées au transport
- Autres activités liées aux services de poste
- Autres

Valeur économique des exportations

- **Tendance croissante** depuis 2004 avec une variation annuelle positive du **4,3%** malgré la **chute** entre **2008-2009** (de -18%)
- **Par secteurs**, il faut souligner l'importance des **industries chimiques**, des **véhicules automobiles et autres matériels de transport**.



Δ 2015-2016	
Industries chimiques	1,2%
Véhicules automobiles et autres matériels de transport	6%
Nourritures et boissons	7,4%
Textiles, peaux, chaussures, vêtements	-3,2%
Métallurgies et produits métalliques	3,3%
Autres(*)	-0,6%

Données avancées du 2017

Total des exportations de Catalogne en Mars 2017: **6.665,5 M€.**

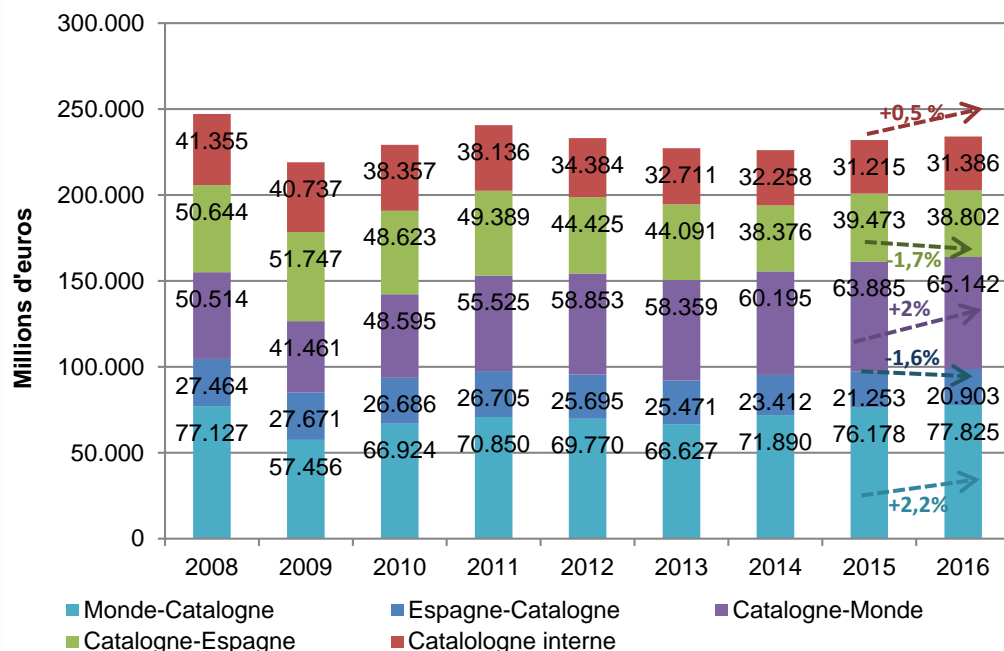
Total en Espagne en Mars 2017: **26.225,8 M€**

Source: Elaboration interne, à partir des données de l'Idescat

(*) Agriculture, Élevage, Chasse, Sylviculture et pêche; Produits énergétiques, extraction et raffinement de pétrole; Machines et équipements mécaniques; Machines de bureau, instruments de précision et optique; Équipements électriques et électroniques; Autres branches d'activités non classifiées.

Valeur des échanges commerciaux avec le reste de l'État

- Pendant la période 2008-2016 on observe comment les **exportations de la Catalogne** vers le **reste du monde** (Espagne exclue) ont augmenté d'un 3,9% annuel, jusqu'à atteindre un **48%** de la valeur économique de la production effective.



Valeur économique de la production effective (58%)

Typologie	2016	Δ2008-16
Interne	23%	-2,8%
Catalogne-Espagne	29%	-2,6%
Catalogne- Reste du monde	48%	+3,9%

Valeur économique des importations (42%)

Typologie	2016	Δ2008-16
Espagne-Catalogne	21%	-2,7%
Monde-Catalogne	79%	0,8%

Données avancées du 2017-T1 (par rapport au 2016-T1)

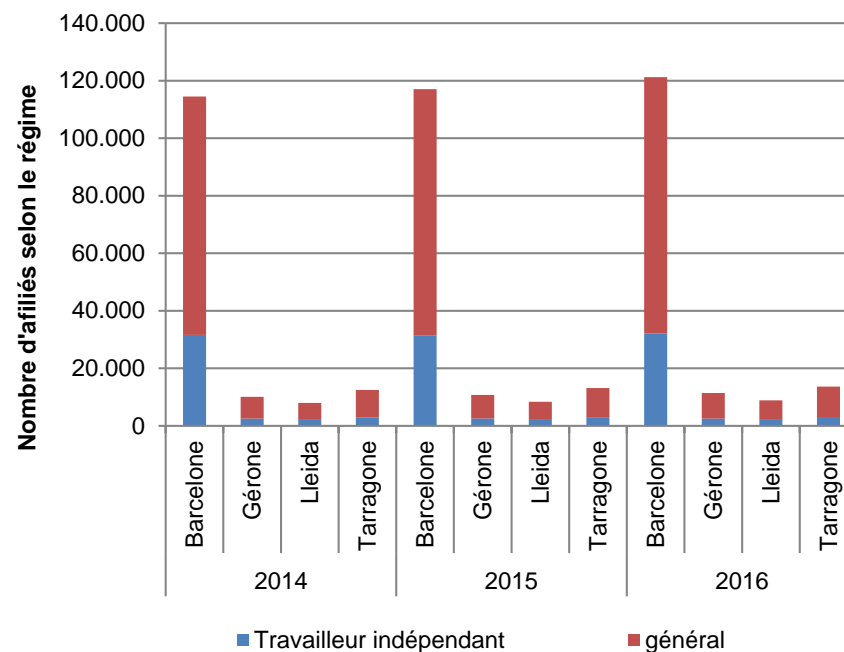
Interne Cat: +8%
Export/Import Cat-Espagne: +4%/+5%
Export/Import Cat-Monde: +14%/+14%

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

Travailleurs indépendants par provinces



Index

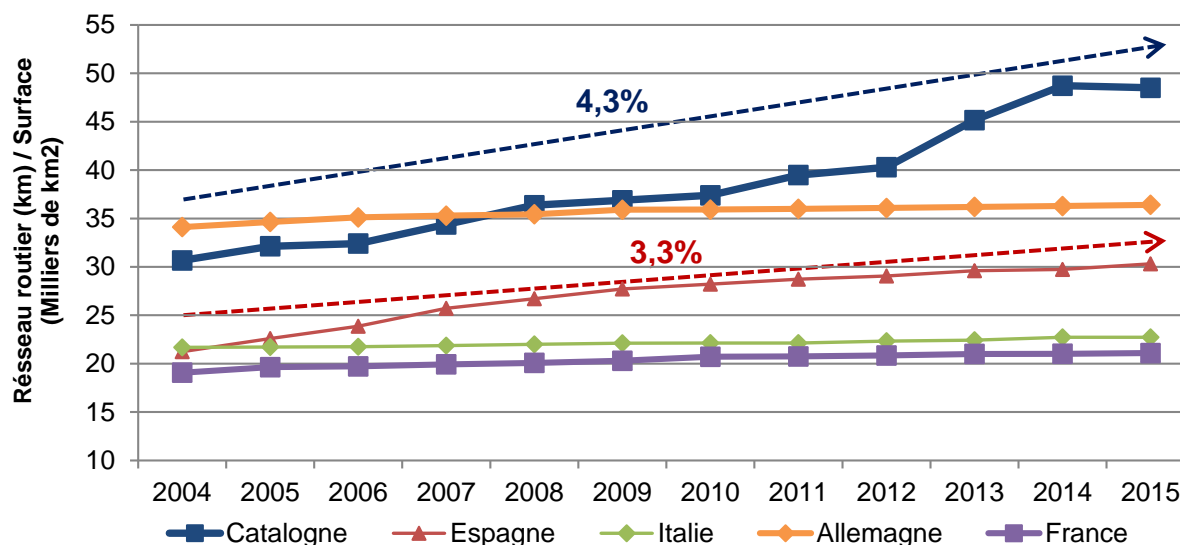
1. Introduction
2. Contexte socioéconomique
3. Bilan des infrastructures
4. Offre et Demande
5. Le marché de l'immobilier
logistique
6. Efficacité
7. Logistique urbaine

Bilan des infrastructures

- **La Catalogne continue à être le territoire le plus maillé en termes d'infrastructure routière et ferroviaire.** Si l'on considère la dotation d'infrastructure routière d'au moins 4 voies, le territoire catalan présente un index de 48,5 km de réseau routier pour chaque mil kilomètres carrés l'année 2015. Par rapport à **l'équipement d'infrastructures ferroviaires** par unité de surface, la Catalogne compte avec **54,5km/mil-km²**. Par contre, par rapport à la population, l'Espagne mène le classement de l'équipement d'infrastructure routière et ferroviaire par million d'habitants.
- Au long de la série temporelle étudiée, on constate que **la part des voies de péage d'infrastructures routières d'haute capacité diminue**, laissant de supposer un 60% (2000) à **38% l'année 2015**. On constate en parallèle, une augmentation du numéro de voies rapides et d'autoroutes libres de péage.
- **Le taux de sinistralité enregistré dans les routes catalanes avec participation de véhicules lourds, cumule une réduction interannuelle de 1,3% pendant la période 2008-2015.**
- En 2016, et pour ce qui concerne le transport maritime, **le mode principal d'accès au Port de Barcelona continue à être le transport routier, avec un quota de 86%**, tandis que **le Port de Tarragone maintient le transport par canalisation comme majoritaire, avec un quota de 69%**. Au long de cette dernière année on enregistre une augmentation de la part de transport par canalisation au Port de Barcelone proche au 10% par rapport à 2015.

Dotation en infrastructures routières

- En 2015, la Catalogne présente une décroissance de -0,4% par rapport au 2014, un déclin qui n'est pas significatif pour la région, qui continue à être leader avec le plus de km d'infrastructures routières de 4 voies ou plus, par rapport à sa superficie.
- L'**évolution** de toute la série temporelle étudiée (2004-2015) est généralement **croissante**, avec une **domination** sur la croissance de la **Catalogne** par rapport à l'Espagne, évidente à partir du 2013. Le **taux de croissance annuel** est de **4,3%** et **3,3%** respectivement.
- L'**Espagne** mène le ratio d'équipement d'infrastructure routière par million d'habitant (**328,2 km/million-habitant**).

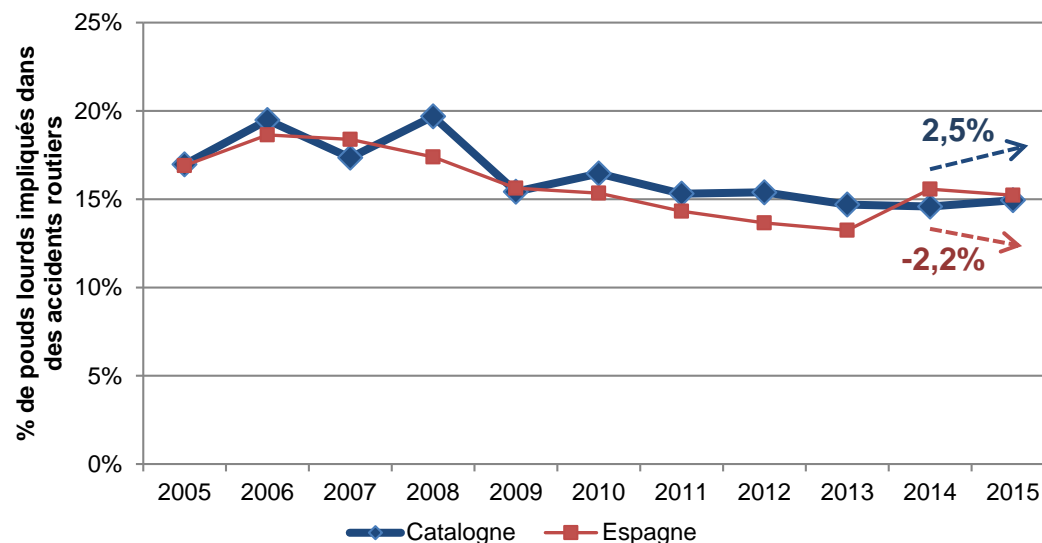


Km/habitants	2015
Catalogne	207,3
Espagne	328,2
Allemagne	158,1

Source: Elaboration interne, à partir des données d'Idescat, l'INE et Statistisches Bundesamt (Allemagne)

Évolution du taux de sinistralité des Véhicules de Poids Lourd

- Le numéro d'accidents de véhicules automobiles de transport de marchandises **en Catalogne a augmenté** pendant l'exercice biennal 2014-2015 (2,5%), restant stable autour d'un taux de sinistralité de 15%. **En Espagne** cette tendance présente une **diminution de -2,2%**.
- Dans les deux cas, on observe une **tendance générale décroissante** au long de la période étudiée (2005-2015).

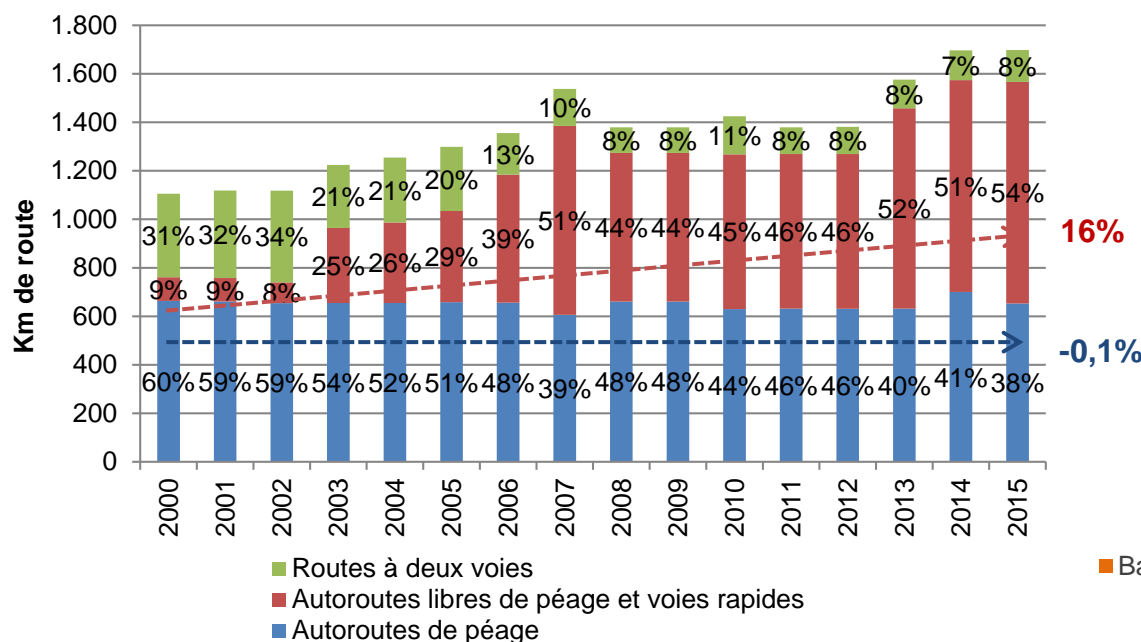


		2015	Δ 14-15
Accidents avec des victimes	Catalogne	25.286	6,1%
	Espagne	97.756	6,8%
Total véhicules marchandises impliqués	Catalogne	3.778	8,7%
	Espagne	14.879	4,4%

Source: Élaboration interne à partir de données de la DGT et la Generalitat de Catalunya

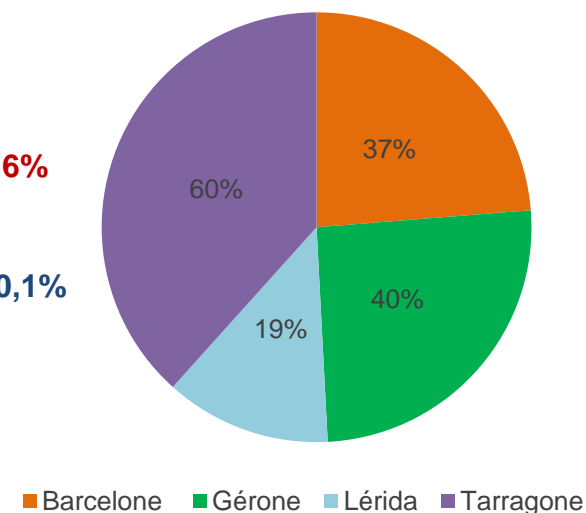
Proportion des voies payantes dans le réseau autoroutier

- Nette **dominance des autoroutes payantes** en Catalogne jusqu'en 2005. Cependant, entre 2003-2015, on observe une augmentation des **autoroutes gratuites et voies rapides**. On enregistre une **hausse annuelle entre 2000 et 2015** de **16%** pour celles-ci, et une baisse de **-0,1%** pour les autoroutes à péage.
- **Tarragone** est la province avec le plus haut pourcentage de voies payantes.



Source: Elaboration interne à partir des données de l'Idescat et du Ministère de Développement

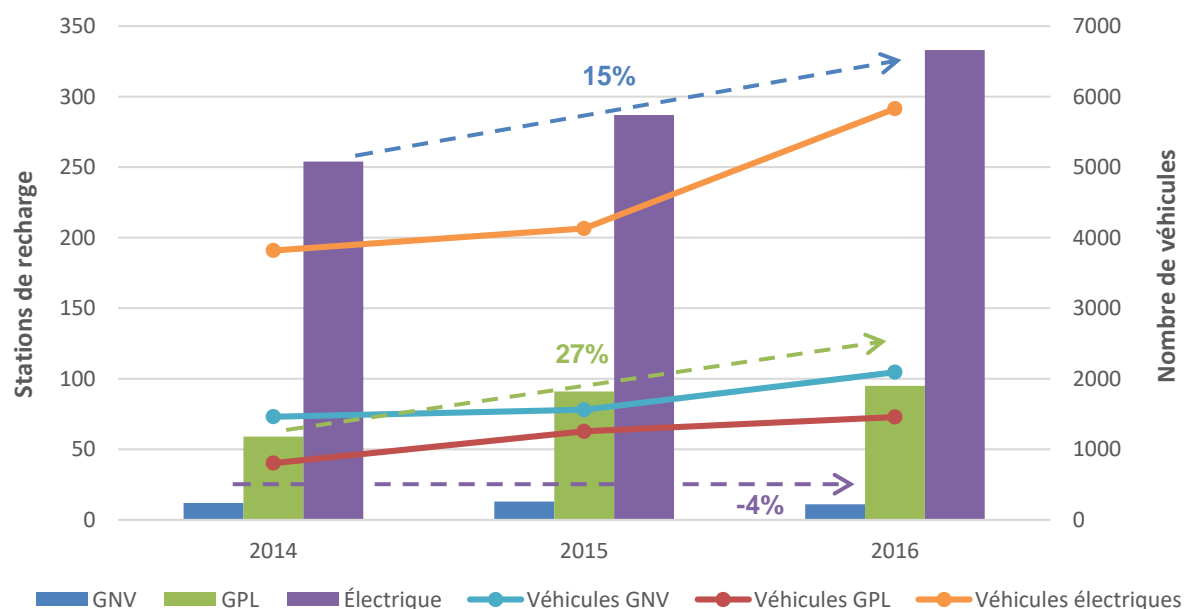
% Autoroutes par provinces



Nouveauté

Réseau d'approvisionnement de GNV, GPL et Électrique pour le parc automobile

- **Stations électriques:** Croissance de 15% annuel (2014-2016).
- **Stations de GPL:** Croissance significative de 27% depuis 2014.
- **Stations mixtes (GNC-GNL):** En légère décroissance (-4%) entre 2014 et 2016.



Source: Elaboration interne par rapport aux données de GASNAM et l'ICAEN

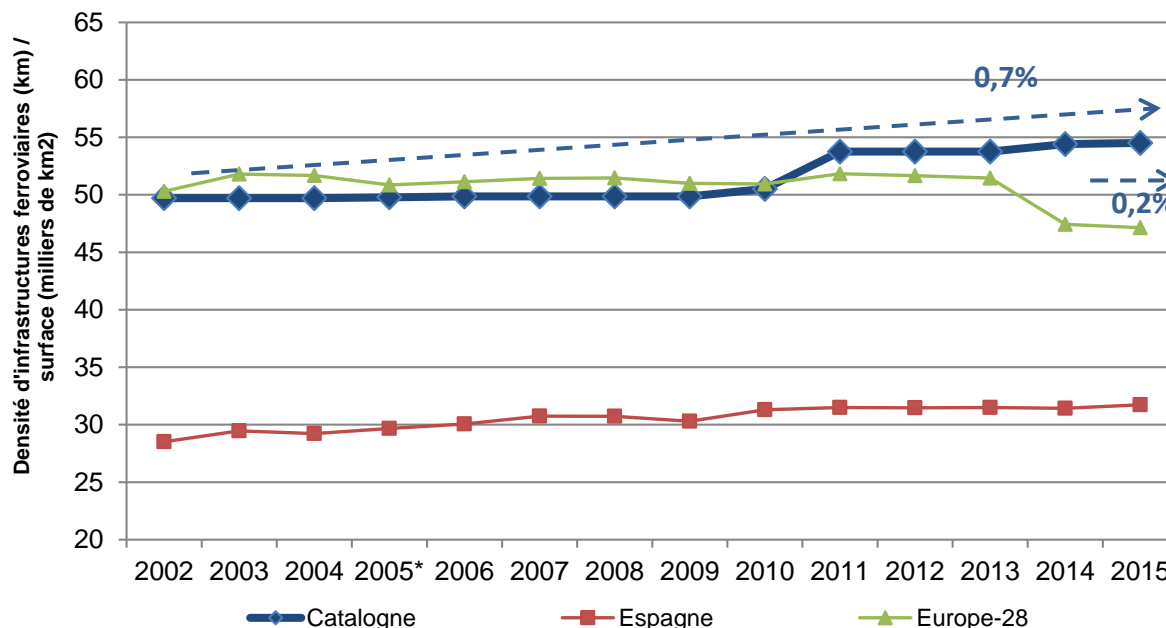
Parc automobile utilisant du carburant alternatif		
Typologie	2016	Δ 14-16
Électrique	5.828	53%
Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL)	1.458	81%
Gaz Naturel Véhicule (GNV)	2.093	43%

Données avancées du 2017-T1

- +39 bornes de recharge électrique
- +2.539 plaques d'immatriculation hybrides
- +249 plaques d'immatriculation électriques
- +267 plaques d'immatriculation de motos électriques
- +105 plaques d'immatriculation GPL
- +112 plaques d'immatriculation GNV

Redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

- La Catalogne et l'Espagne présentent un taux de croissance annuelle de leur infrastructure entre 2002 et 2015 du 0,7% et 0,8%, soit **54,5** et **31,7 km/km²** pour l'année 2015 respectivement.
- La densité d'infrastructures ferroviaires en Catalogne est proche au taux européen de 47,1 km/km².

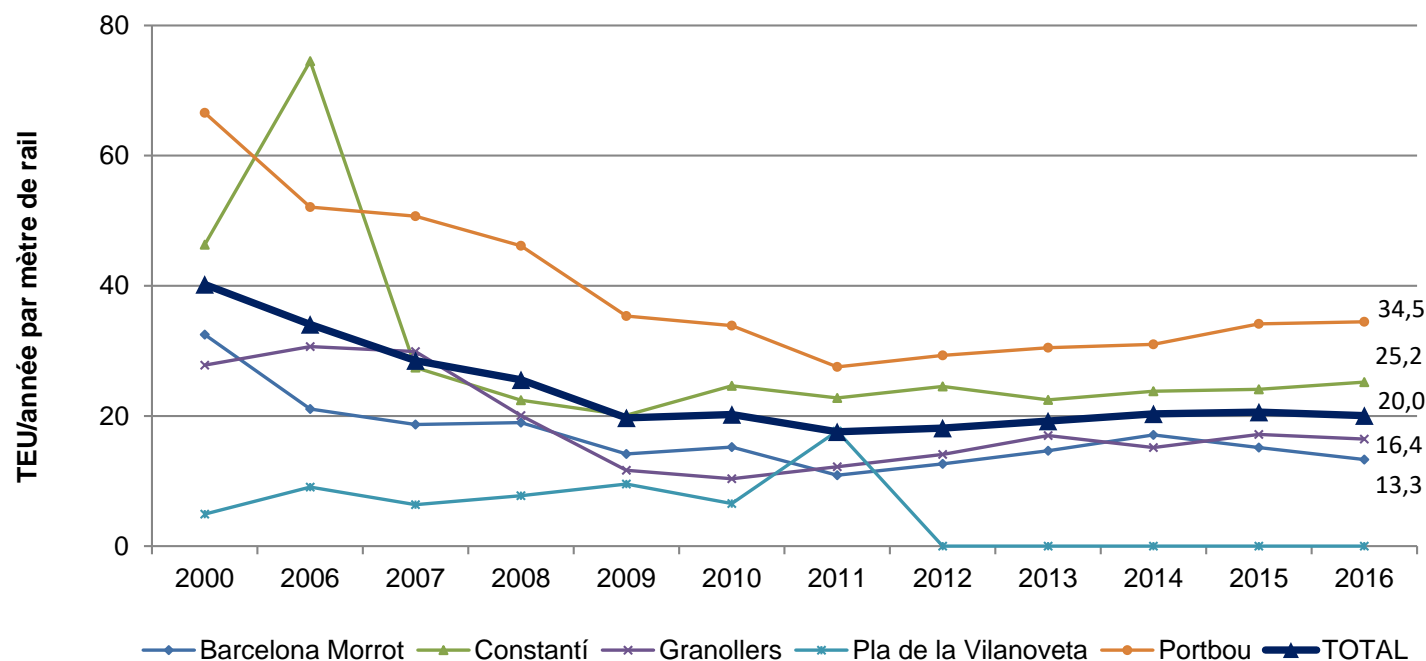


Source: Elaboration interne par rapport aux données d'Idescat, INE et Eurostat

Km/habitant [km/millions]	2015
Catalogne	232,9
Espagne	343,6
Allemagne	401,3

Performance des terminaux intermodaux

- La performance des unités de terminal intermodal (UTI) en Catalogne ont diminué leur valeur par rapport au 2015, et se situent en **20 UTI/ an** par mètre linéaire de voie pendant l'année 2016 (-2,7% par rapport à 2015). Néanmoins, cette donnée est bien loin de la moyenne européenne, proche aux 50 UTI's/année.

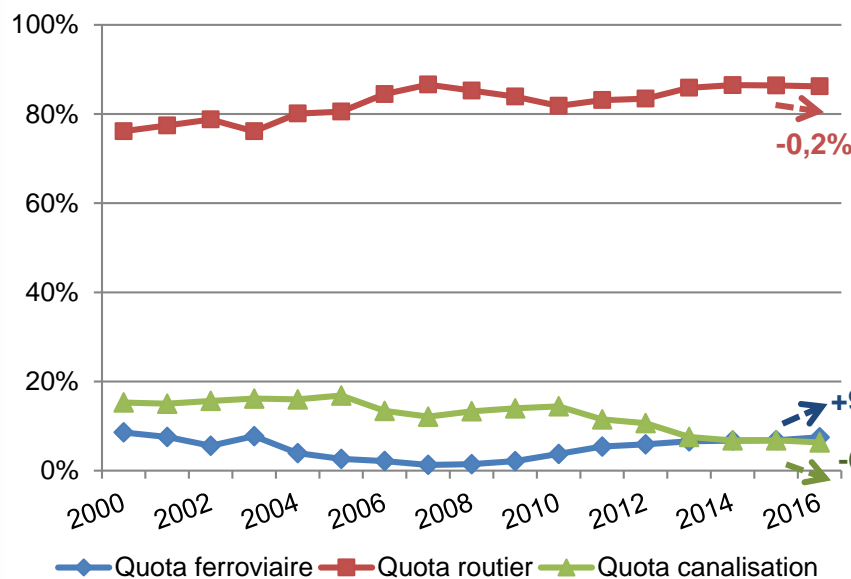


Source: Elaboration interne par rapport aux données de Renfe

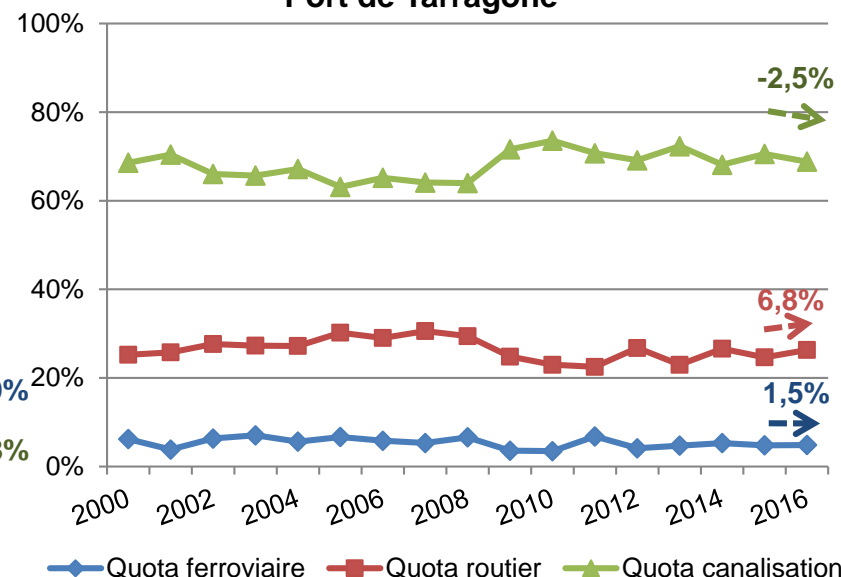
Distribution par mode de transport des marchandises accédant et sortant des ports

- Le partage des quotas modaux se maintient **stable** pour toute la série temporelle étudiée (2000-2016).
- Port de Barcelone:** Domination du **transport routier (86%)**. Accroissement d'un 9,8% du mode ferroviaire (2015-2016), se situant comme deuxième modalité devant du transport par canalisation (-6,8%).
- Port de Tarragone:** Domination du **transport par canalisation (69%)**. Croissance du quota ferroviaire (1,5%) et routier (6,8%) (2015-2016).

Port de Barcelone



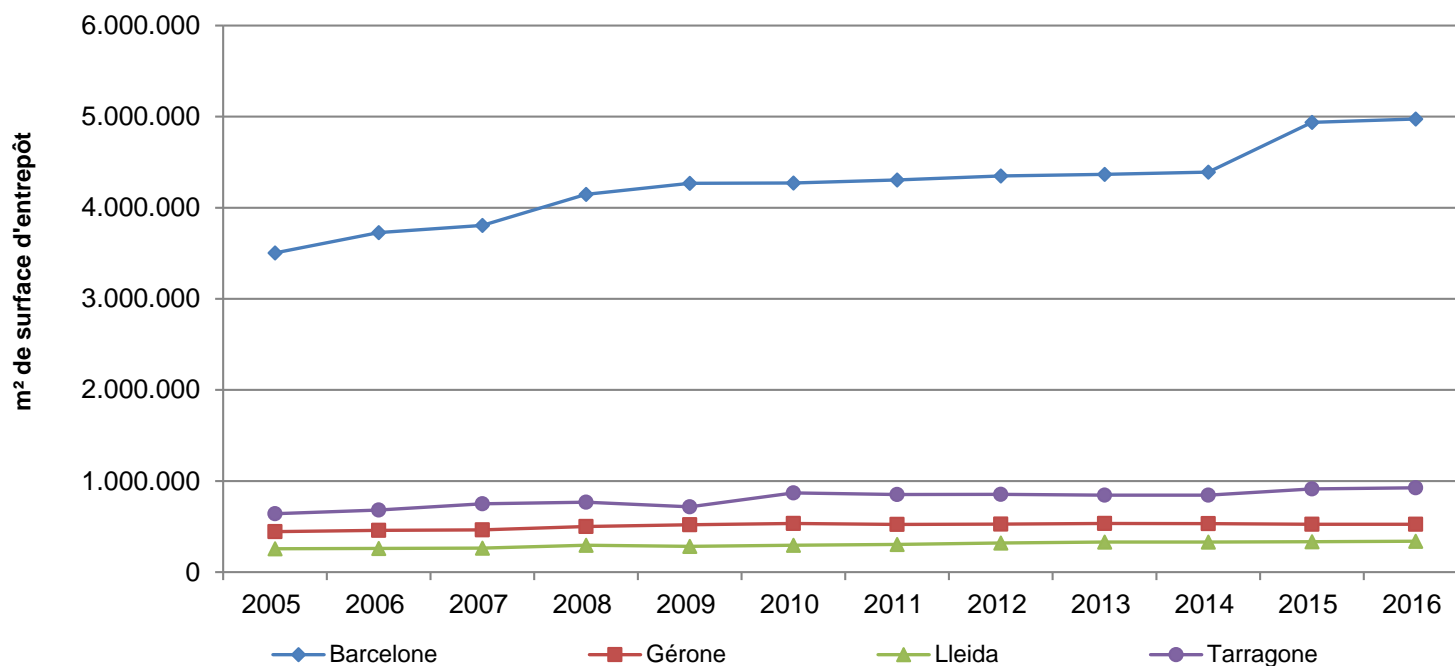
Port de Tarragone



Source: Elaboration interne par rapport à des données obtenues par moyen de courriers internes des Autorités Portuaires de Barcelone et Tarragone.

Surface utile des entrepôts par province

- **Barcelone** dresse le classement des provinces ayant le plus de m² d'entrepôts logistiques disponibles, tandis que **Lérida** reste en queue de classement
- Toutes les provinces maintiennent un volume de surface utile stable par rapport à l'année dernière, avec des accroissements entre 0 et 1,9%

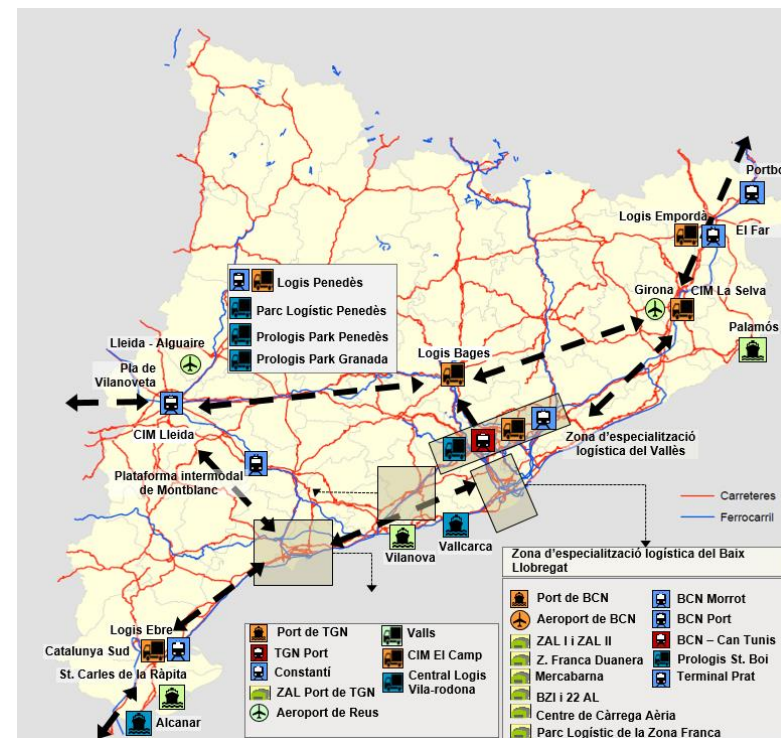


Source: Elaboration interne, avec des données obtenues d'Alimarket

Bilan des infrastructures: Annexe statistique

II. Bilan des infrastructures

- 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

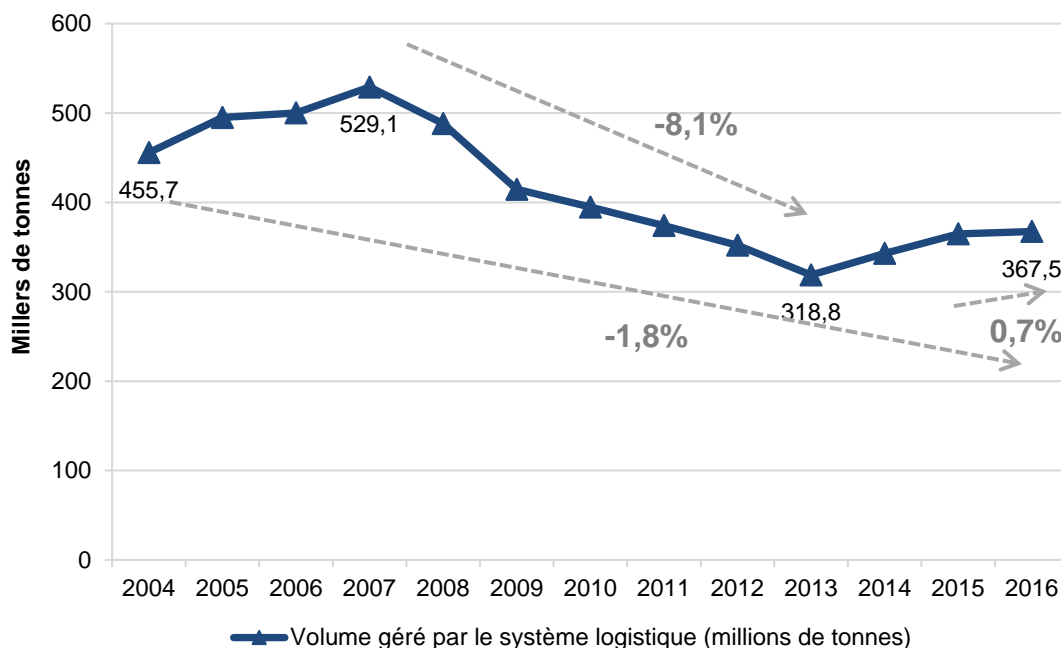
1. Introduction
2. Contexte socioéconomique
3. Bilan des infrastructures
4. Offre et Demande
5. Le marché de l'immobilier
logistique
6. Efficacité
7. Logistique urbaine

Offre et Demande

- **Le volume total de marchandises géré par le système logistique catalan pendant l'année 2016 atteint 367,5 millions de tonnes, ce qui consolide sa tendance de récupération initiée en 2014.** En particulier, le transport interne est le plus bénéficié par cette augmentation, avec une hausse de 2,5% entre 2015 et 2016. Quant aux modes de transport, le transport routier continue à être majoritaire en Catalogne, concentrant le 76% du total
- **Malgré que le gasoil est le combustible le plus consommé par les automobiles en Catalogne (79%), suivi de l'essence (16%), on constate leurs réduction en faveur des combustibles alternatifs. En particulier, la consommation de GPL augmente en 16% pendant le dernier biennium (2015-2016).**
- **Comme nouveauté de l'édition de cette année, des informations des véhicules hybrides sont renseignées** avec l'objectif de compléter l'information existante des véhicules propulsés par GPL, GNC, GNL et électricité.
- **Le trafic Ro-Ro observe une descente du 5% du volume de tonnes transportées,** atteignant un volume total de 10,2 millions de tonnes en 2016.
- **Le système aéroportuaire catalan a enregistré au long de 2016 une augmentation du volume de tonnes de marchandises transportées de 13% part rapport à 2015.**

Volume géré par le système logistique Catalan

- À partir de l'année 2013, la tendance décroissante commencée en 2007 s'inverse (-8,1% annuel). En 2016, le volume de tonnes gérées par le système logistique catalan **augmente de 0,7% par rapport à 2015**.

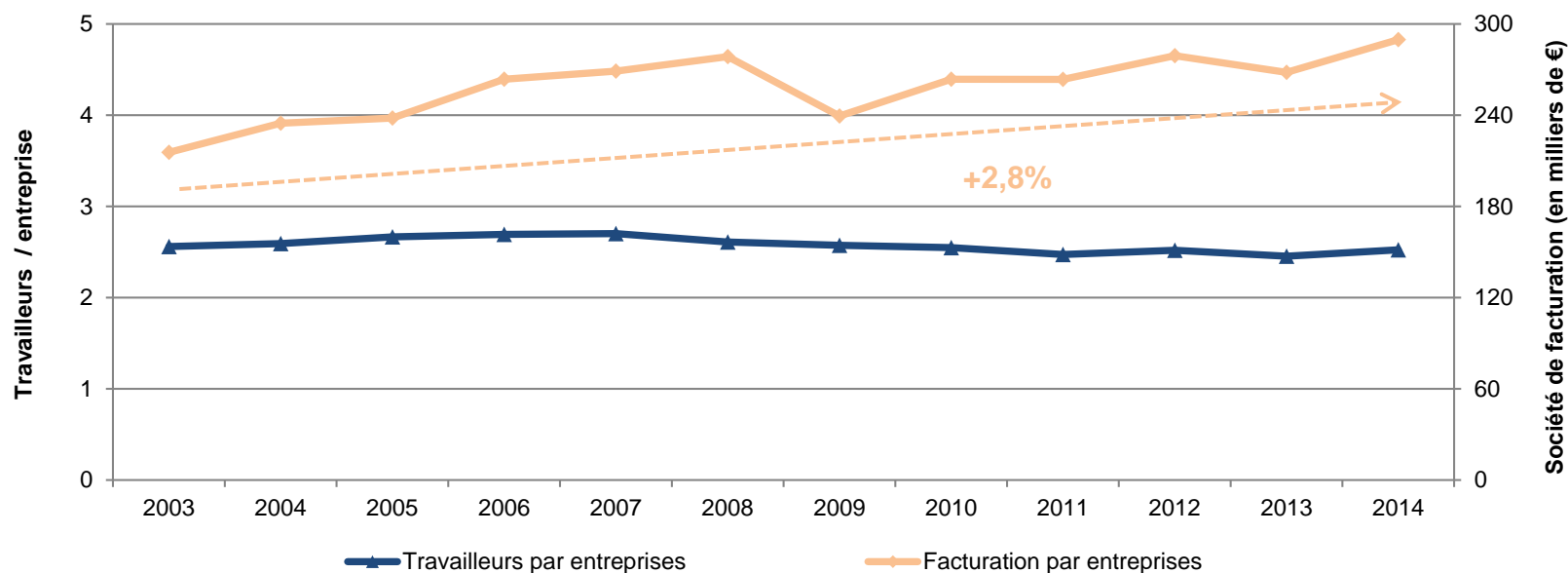


Type de flux logistique	2016	Δ 15-16
Routier	277,7	1%
Ferroviaire	9,2	1%
Maritime	80,4	-1%
Aérien	133	13%

Source: Elaboration interne à partir des données d'Aena, Autorité Portuaire de Barcelone, DGIMT, FGC, Ministère de Développement et Renfe

Indicateurs de structure d'entreprise

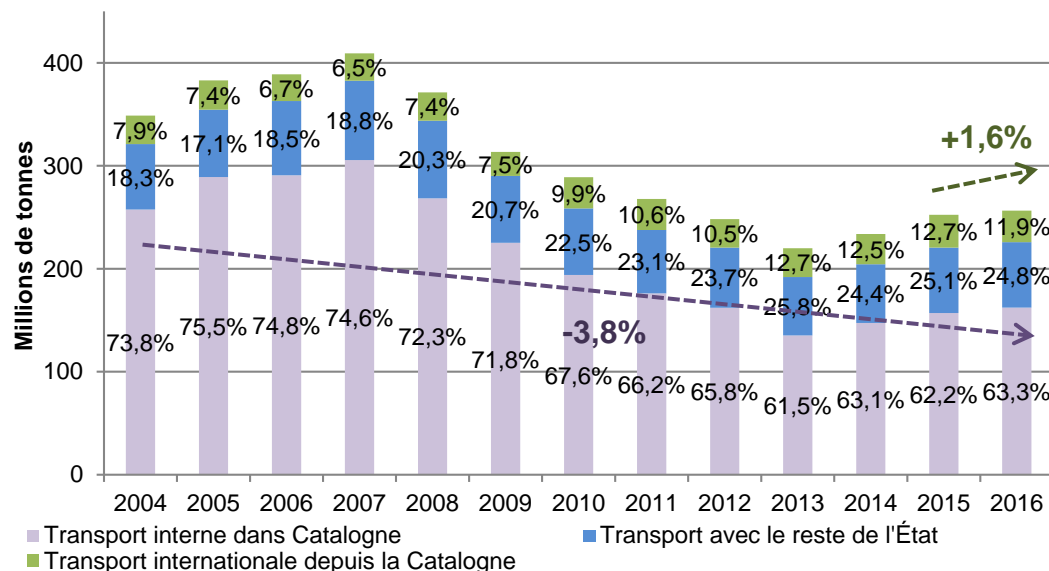
- Depuis 2003 il n'y a plus de changements significatifs sur la **moyenne du nombre de salariés aux entreprises logistiques catalanes (stable sur 2,5 employés/entreprise)**.
- Cette moyenne est encore éloignée de celle des principaux pays européens comme **l'Allemagne (9,4 en 2008)**, ou la **Belgique (7,6 en 2008)**.
- La croissance annuelle du **chiffre d'affaire des entreprises** du 2003 au 2014 est de **2,8%**. En moyenne en **Catalogne** une entreprise facture **289,6 milliers d'€ (données 2014)**.



Source: Elaboration interne par rapport à des données de l'Eurostat, Idescat et INE

Distribution des flux logistiques par transport routier

- Pendant la période 2007-2013, on constate une chute générale de 46% du volume de marchandises par transport routier, qui est due à la récession économique. Cette tendance s'inverse à partir de 2014, en arrivant à un **volume total transporté par transport routier de 256.422 millions de tonnes (2016) (+1,6% par rapport à 2015).**
- Hausse du transport interne et avec l'État. Souligner la **baisse du transport international (-4,4%).**

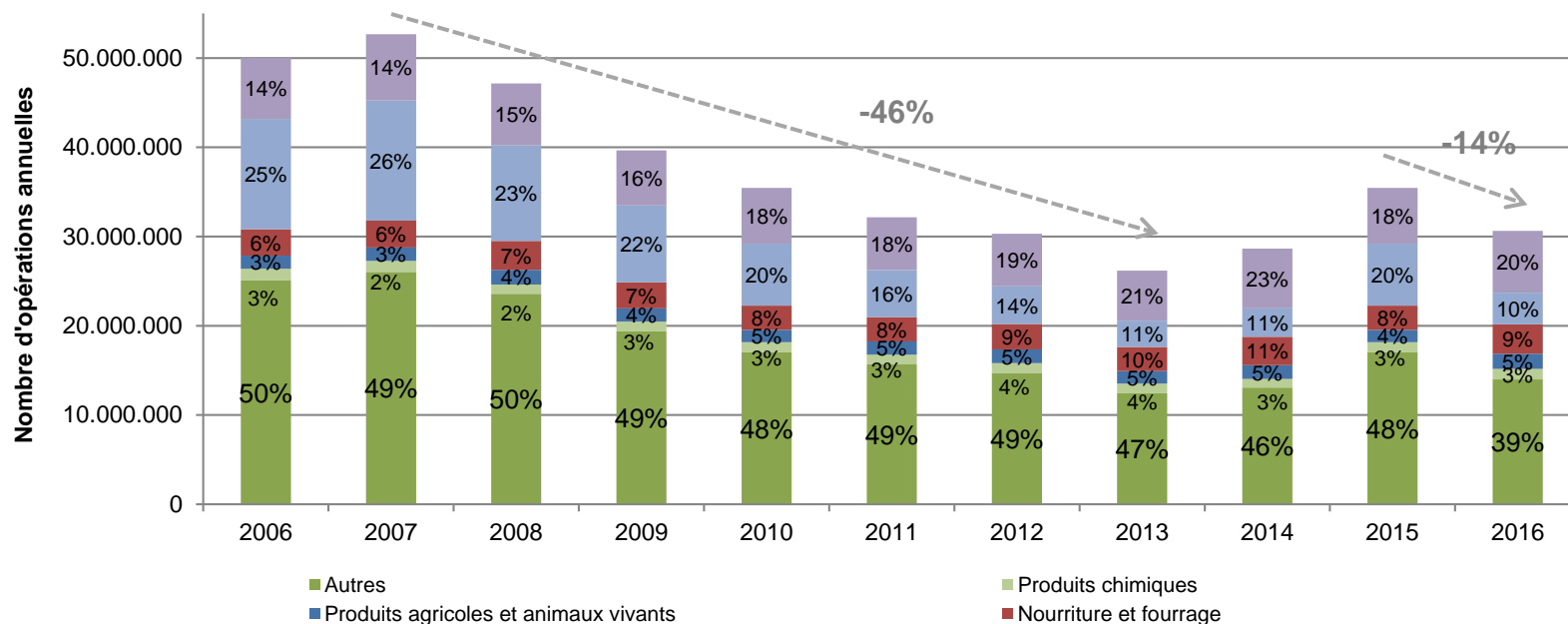


Transports intermodaux	2016
Transport routier-portuaire (mT)	41.318
Transport routier-ferroviaire (mT)	4.781
Transport routier-aérien (mT)	133
TOTAL (mT)	46.231

Source: Elaboration interne à partir des données de DGITM et du Ministère de Développement

Opérations par secteurs

- Forte **chute** du nombre total d'opérations depuis le début de la crise économique, proche au 50% entre 2007 et 2013. Néanmoins, les données actuelles (**2016**) ne consolident pas la croissance obtenue l'année dernière et expérimentent une **baisse de -14%** par rapport à 2015.
- Par rapport au type de marchandise, pour la période 2015-2016 il faut souligner l'importance des **minéraux et matériaux de construction (-49%)**, qui représentent le **10%** du total.

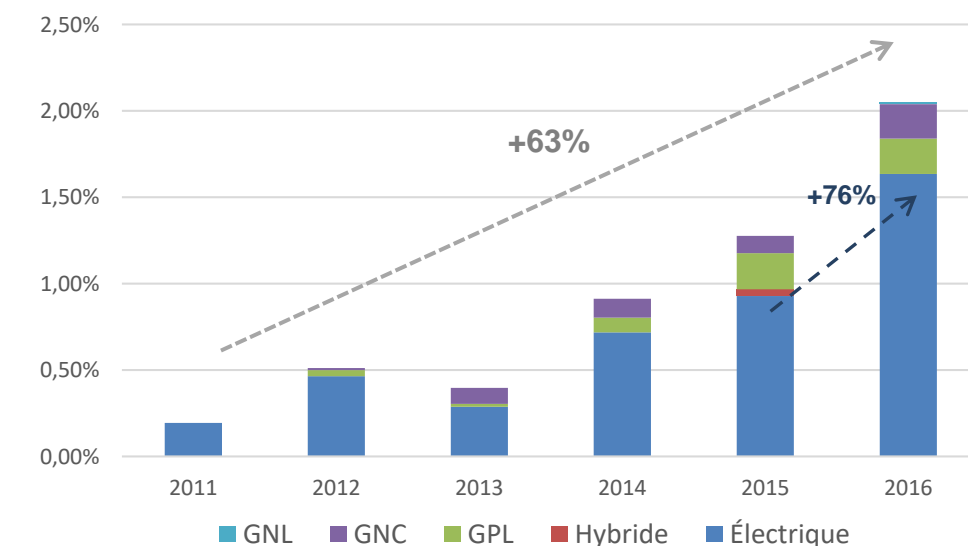


Source: Élaboration interne à partir des données du Ministère de Développement

Nouveauté

Évolution des immatriculations selon type de combustible et charge maximale

- **1.122 nouvelles immatriculations** entre 2011 i 2016 de **camionnettes et camions** qui **carburent à l'énergie alternative**.
- Le **GNC** a été utilisé par première fois en **2012 sur deux véhicules**.
- Les immatriculations de **GNV** ont augmenté un **271%** par rapport à 2015 (**de 21 à 78 véhicules**).
- Le **GPL** passe de **44 à 43 nouvelles immatriculations** pour la période 2015-2016.



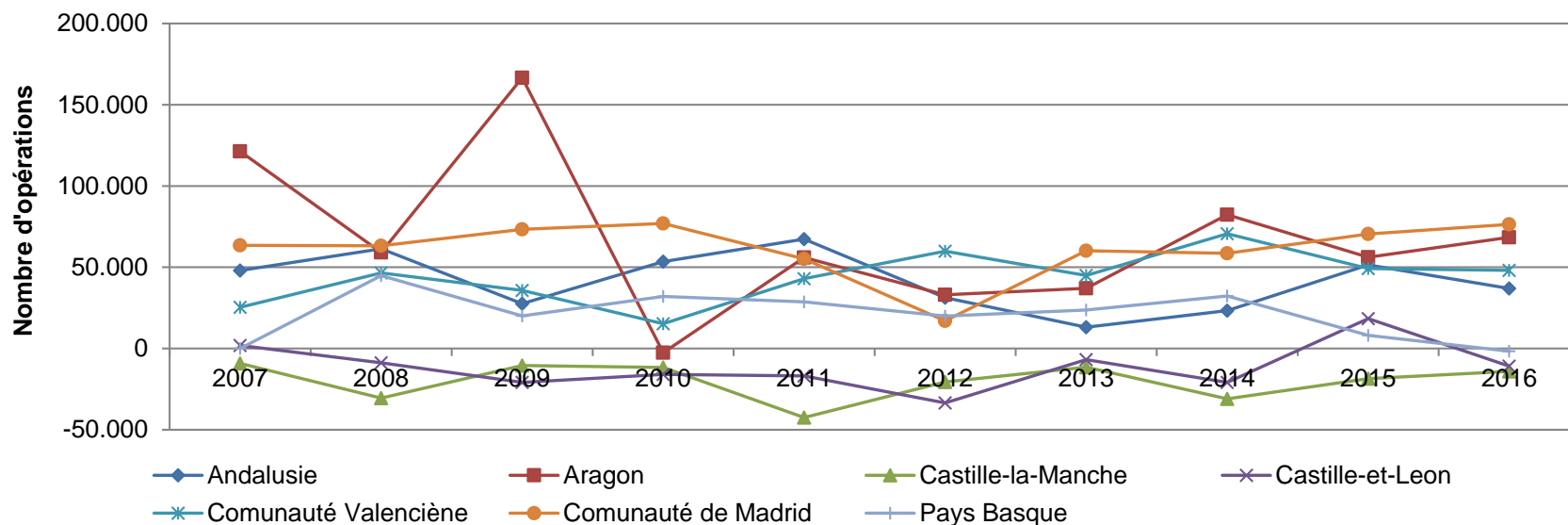
Données avancées du 2017-T1

Immatriculations:

- +37 camionnettes électriques
- +22 camionnettes de GPL
- +15 camionnettes de GNC
- +4 camions électriques
- +7 camions de GPL
- +7 camions de GNC

Équilibre/déséquilibre des charges

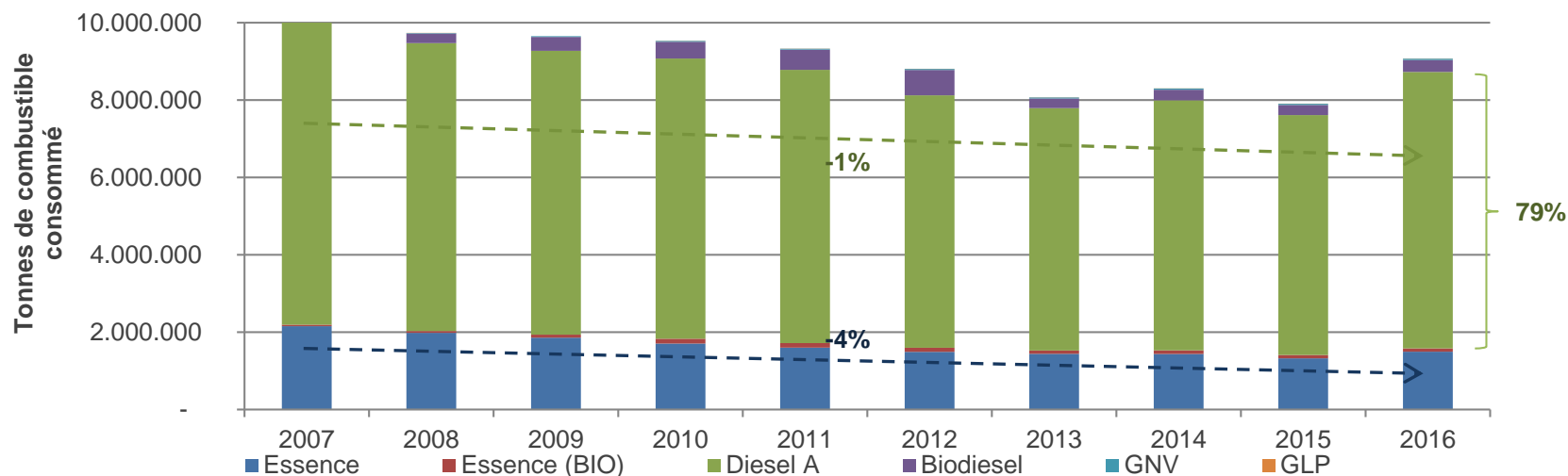
- Pendant la période **2008-2015** les seuls territoires avec un **bilan négatif** (importations > exportations) sont **Castille-la-Manche** et **Castille-et-Léon**. Cependant, pendant le dernier exercice biennal (2015-2016), le bilan est réduit en un -24% pour Castille-la-Manche, et en Castille-et-Léon le déséquilibre augmente un 159%.
- Actuellement (2016), **Madrid** et **Aragon** présentent un **bilan positif avec tendance croissante** (9% et 22% respectivement par rapport à 2015). Ces destinations deviennent un potentiel important d'exportations pour la Catalogne.



Source: Élaboration interne à partir des données du Ministère de Développement

Consommation de carburant automobile

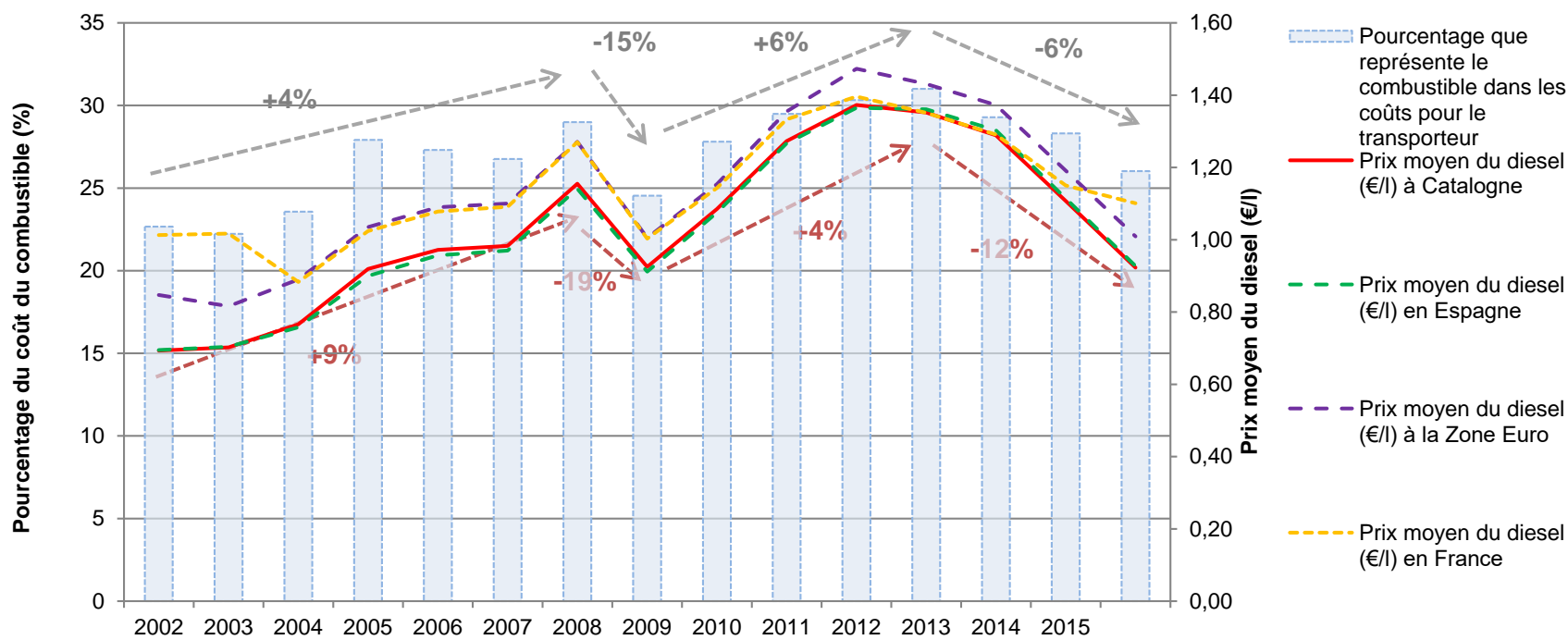
- Domination du **gasoil (gasoil A)** sur le marché automobile en Catalogne pendant toute la période étudiée, malgré sa décroissance annuelle de **-1%** (2007-2016). Sa part de marché actuelle (2016) est de **79%**.
- L'**essence** est le deuxième carburant le plus utilisé, malgré sa **réduction annuelle de -4%** (2007-2016).
- **Progression annuelle** des **biocombustibles** et augmentation de sa consommation pendant le dernier exercice biennal (2015-2016), à exception de l'Essence Bio (-0,4%).



Source: Élaboration interne à partir des données de CORES, Institut Cerdà et Ministère de Développement

Évolution des prix moyens des carburants, sur la base du prix du Gasoil

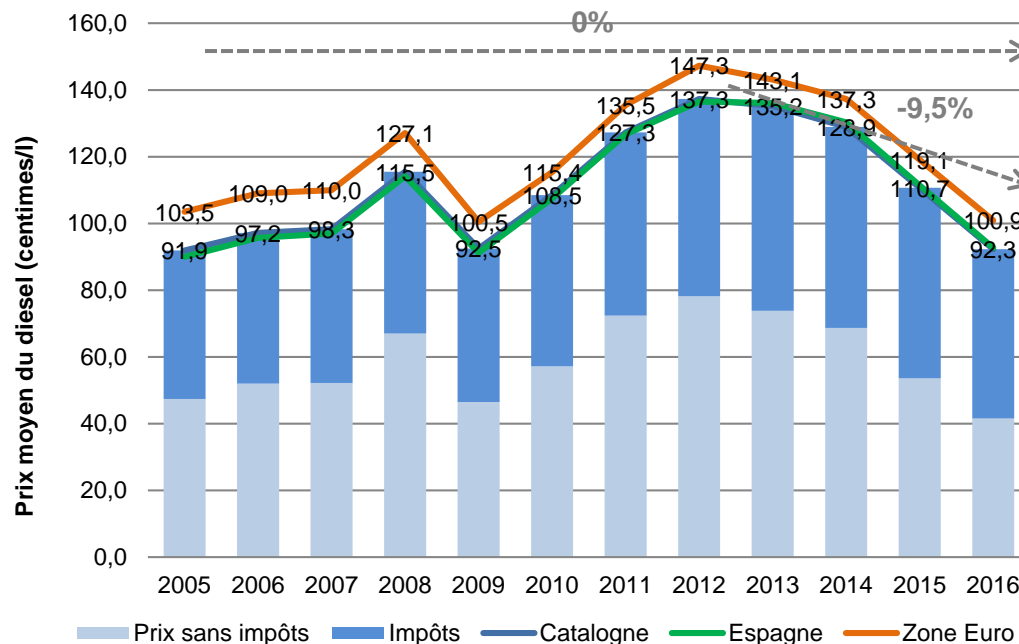
- L'évolution du prix moyen du carburant et du gasoil est **analogue**.
- Le **prix moyen du litre de diesel dans la Zone Euro est 9 centimes d'€ plus cher** qu'en Catalogne (2016).



Source: Élaboration interne à partir des données de la Generalitat de Catalunya, le Ministère d'Industrie, Energie et Tourisme

Prix moyen du gasoil aux stations d'essence catalanes

- Pendant la période **2012-2016** il existe une diminution du prix du gasoil de **-32,8% en Catalogne**. La **croissance annuelle** de toute la série temporelle est de **0%** (2005-2016).
- Même tendance évolutive en **Espagne et dans la Zone Euro**, cependant le gasoil reste **0,5 et 8,7 centimes plus cher** qu'en Catalogne respectivement (2016).



Données avancées du 2017

Catalogne (mai): 108,4 cts/litre

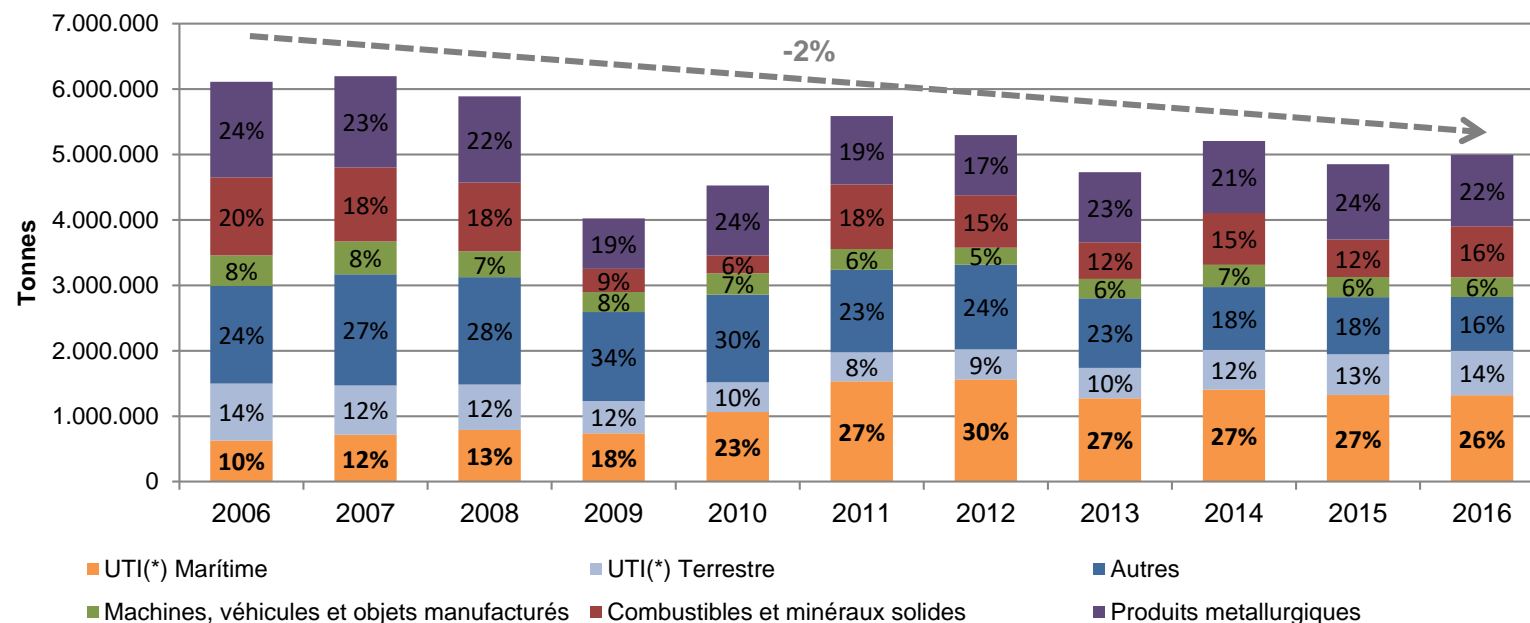
Espagne (mai): +0,2 centimes plus cher (108,6)

Zone Euro (mai): +1,5 centimes plus cher (119,9)

Source: Élaboration interne à partir des données du Ministère d'Industrie, Énergie et Tourisme

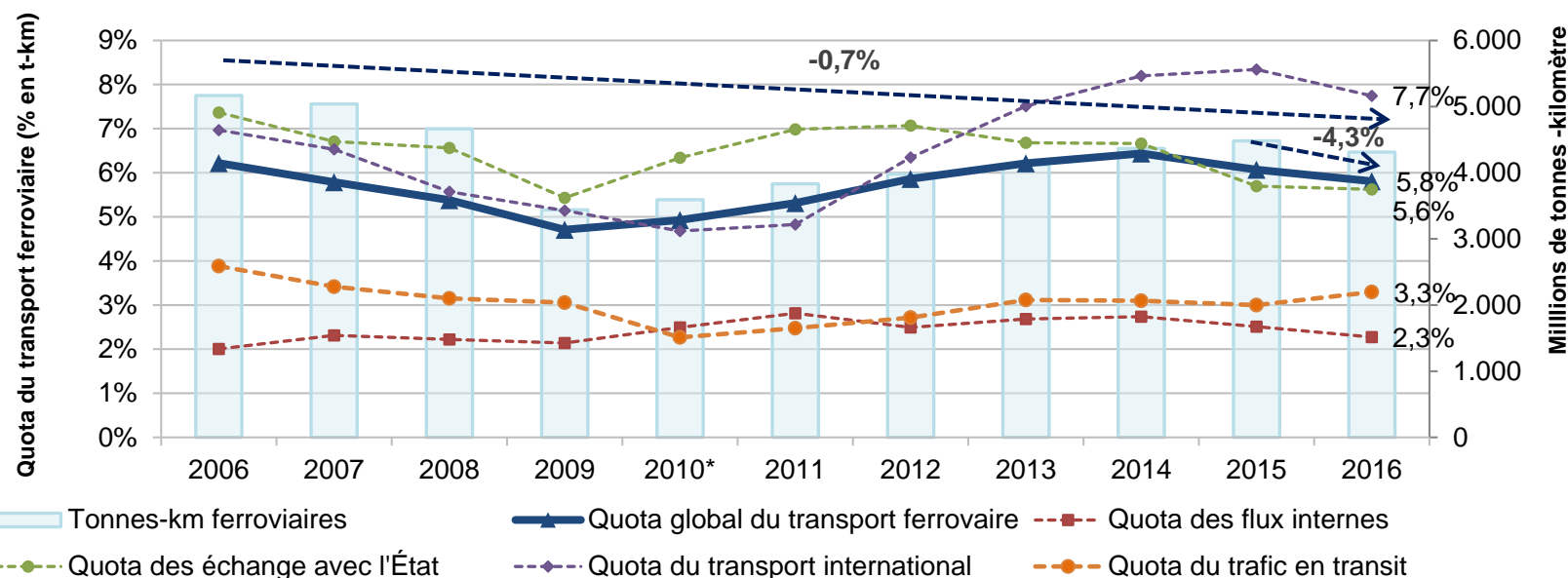
Transport ferroviaire intermodal

- **Tendance oscillatoire du volume total de tonnes gérées par voie ferroviaire** en Catalogne. L'année 2009 on enregistre le minimum de tonnes transportées, suivi d'une croissance accélérée jusqu'en 2011.
- **Le transport par voie maritime dresse le classement ferroviaire intermodal** avec une croissance annuelle de 8% (2006-2016), représentant en 2016 un 26% du total.



Quota du transport ferroviaire

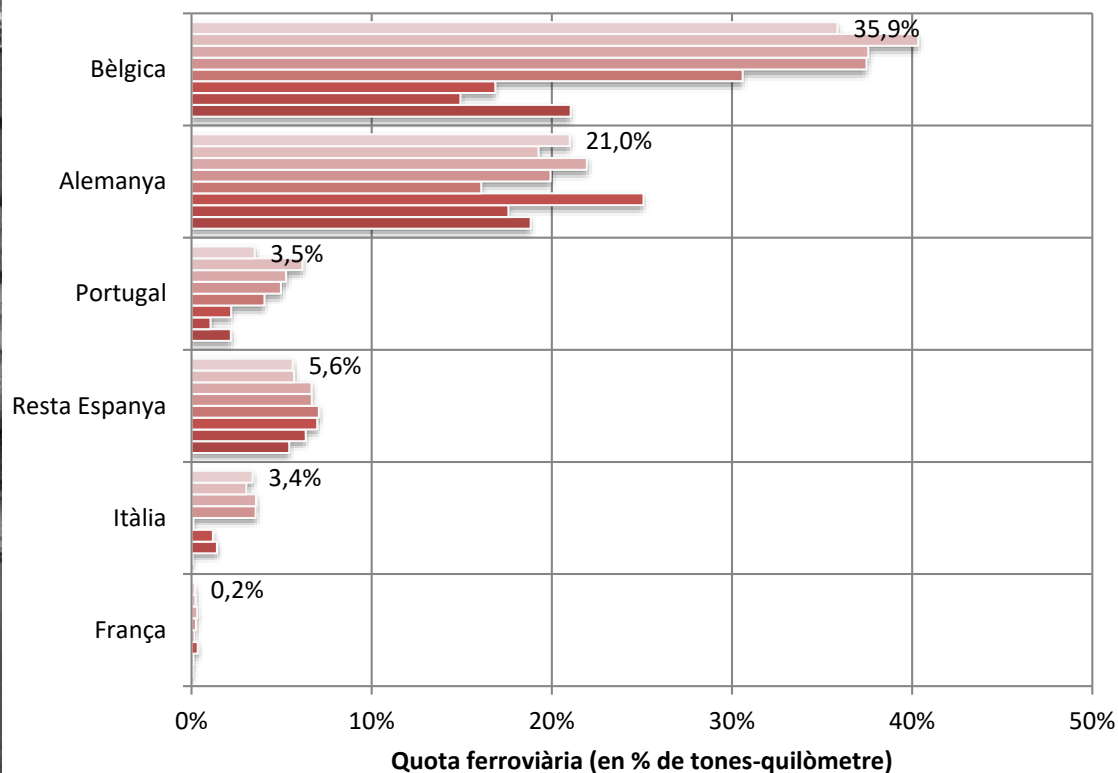
- **Quota ferroviaire du trafic interne:** Réduction de 9,5% dans le dernier exercice biennal (2015-2016).
- **Quota ferroviaire du trafic avec le reste de l'État Espagnol:** Tendence décroissante au long de la série (-2,7% annuel (2006-2016)).
- **Quota ferroviaire du trafic international:** Suppose actuellement un quota ferroviaire de 7,7% (2016).
- **Quota ferroviaire du trafic en transit:** Tendence décroissante au long de la série (-1,6% annuel (2006-2016)).



Source: Élaboration interne à partir des données du DGTIM, Ministère de Développement 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.**



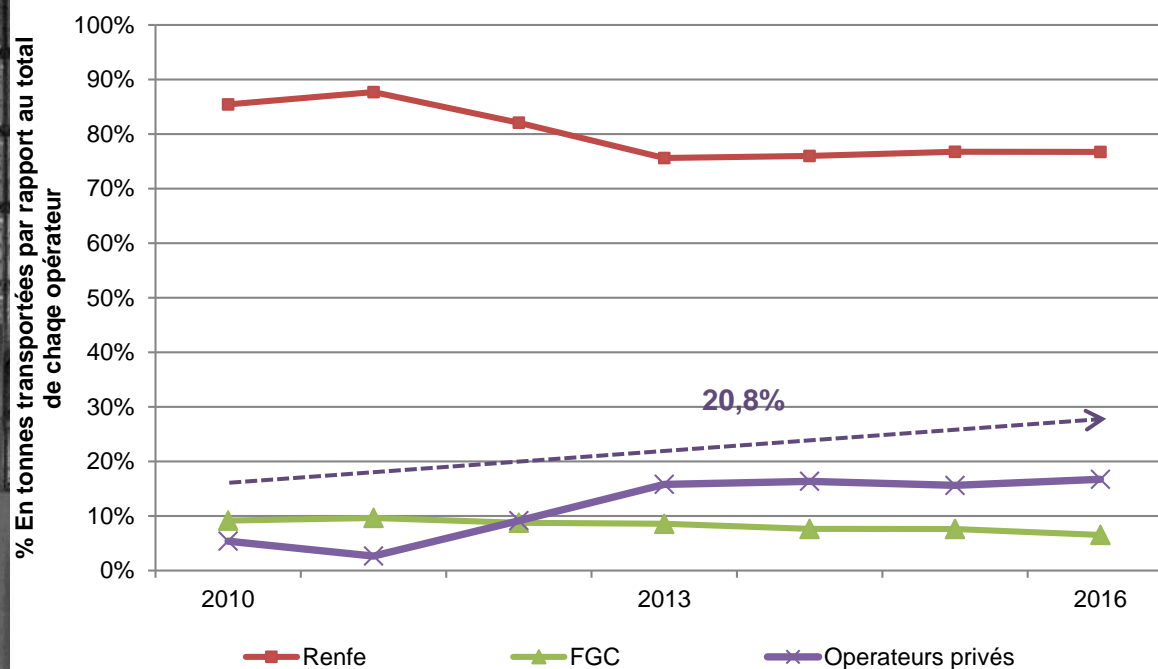
Source: Élaboration interne à partir des données du Ministère de Développement et Renfe

2016
2015
2014
2013
2012
2011
2010
2009

Millions de tonnes-km échangées avec la Catalogne	2016
France	10.543
Italie	2.919
Espagne	31.467
Allemagne	5.553

Activité des opérateurs ferroviaires privés

- L'année 2010 la **part d'opérateurs ferroviaires privés** dans le transport de marchandises en Catalogne prends un rôle important, et arrive à enregistrer un **quota de 17% au 2016** du total de tonnes transportées.
- Cependant, **Renfe continue à dresser le transport ferroviaire avec la part de marché la plus significative (77% en 2016)**

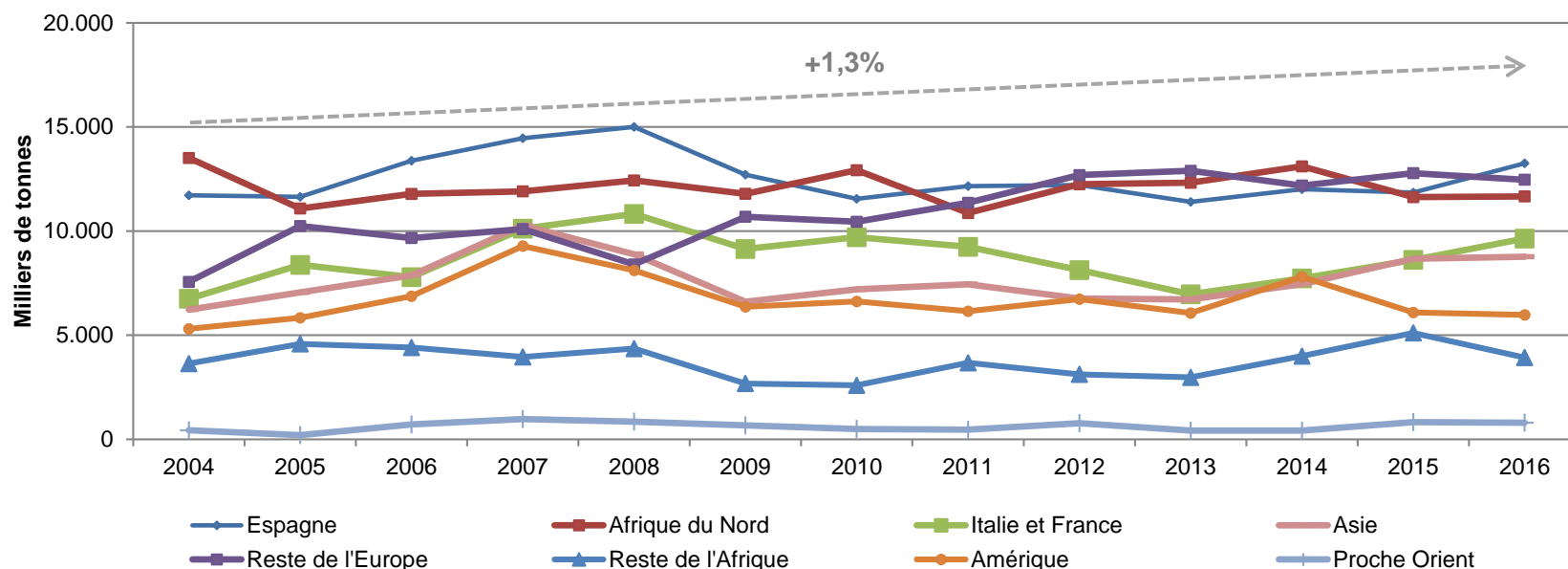


Source: Élaboration interne à partir des données de FGC et Renfe

Millions de tonnes transportées	2016
Renfe	7.055
FGC	700
Opérateurs Privés	1.435

Flux de marchandises aux ports catalans, selon origine et destination

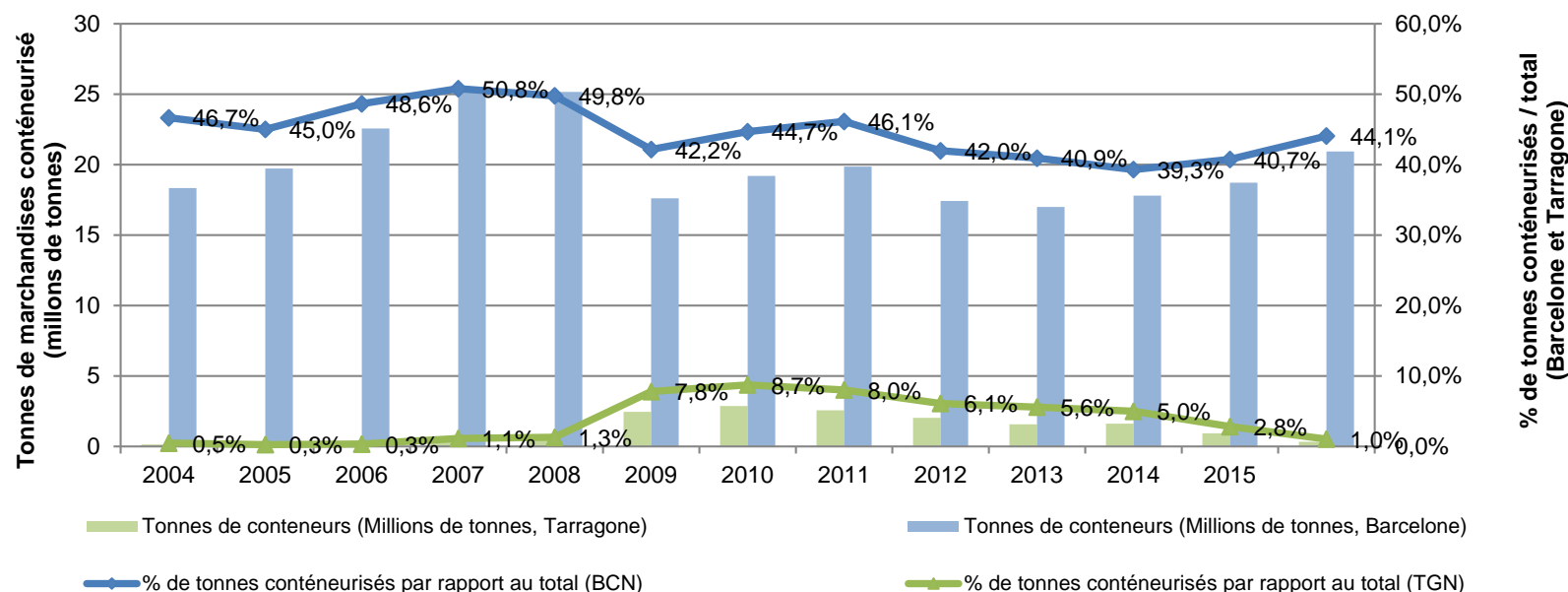
- **Stagnation (+0%) pendant l'année 2016** par rapport à 2015 sur le volume total de marchandises déplacé aux ports de Barcelone et Tarragone. **Croissance du trafic international à courte distance au long du dernier exercice biennal (2015-2016) avec l'Italie et la France (+12%), mais aussi de longue distance avec l'Asie (+16,3%) et l'Amérique du nord (+9%) et des échanges avec l'Espagne (+12%).** Chute significative des échanges avec le **Reste de l'Afrique (-23%)** et le **Proche Orient (-16%)**.



Source: Élaboration interne à partir des données de l'Autorité Portuaire de Tarragone et du Port de Barcelone

Pourcentage de tonnes de cargaison conteneurisée par rapport au total déplacé

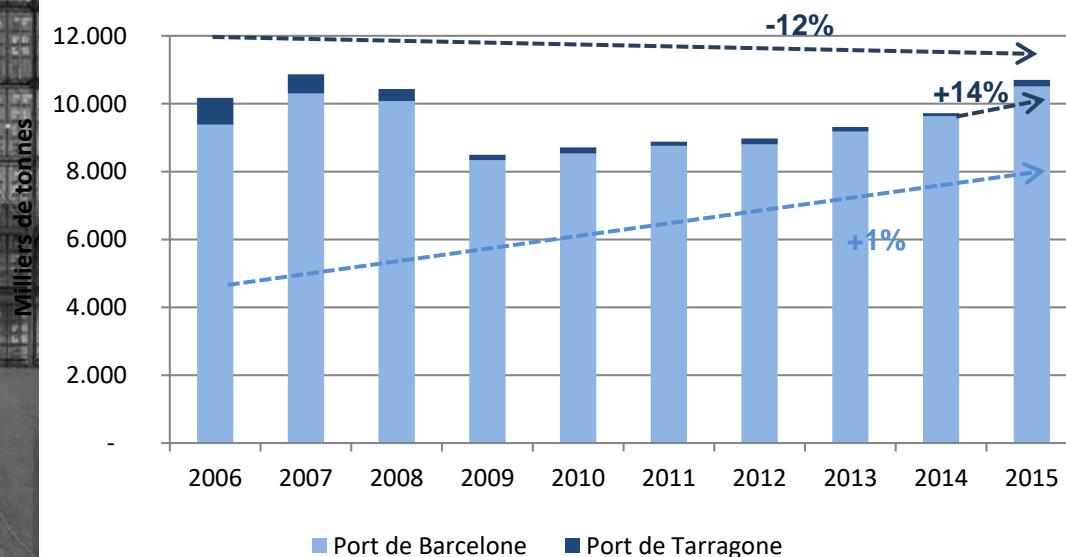
- **Port de Barcelone:** Tendence croissante jusqu'en 2008. **Le quota de transport conteneurisé** au long du 2016 enregistre le **44,1%**, inférieur au maximum historique de 50,8% atteint l'année 2007.
- **Port de Tarragone:** Tendence décroissante après 2010 jusqu'à aujourd'hui. La **part de marché du transport de marchandises par conteneur** en 2016 est de l'**1%**, avec un maximum historique atteint de 8,7% en 2010.



Source: Élaboration interne à partir des données des Autorités Portuaires de Barcelone et Tarragone et del Ports de Barcelone et Tarragone

Étude de l'intermodalité par voie maritime

- Claire domination du trafic roulier (Ro-Ro) au Port de Barcelone par rapport à celui de Tarragone au long de la série historique étudiée (2006-2016).
- **Barcelone:** Croissance généralisée à partir de 2009, avec une réduction d'un 5,6% du volume Ro-Ro en 2016 par rapport à 2015.
- **Tarragone:** Réduction annuelle de -12% (2006-2016). Cependant, l'année 2016 enregistre une augmentation de 14% par rapport à 2015.



Données avancées de 2017

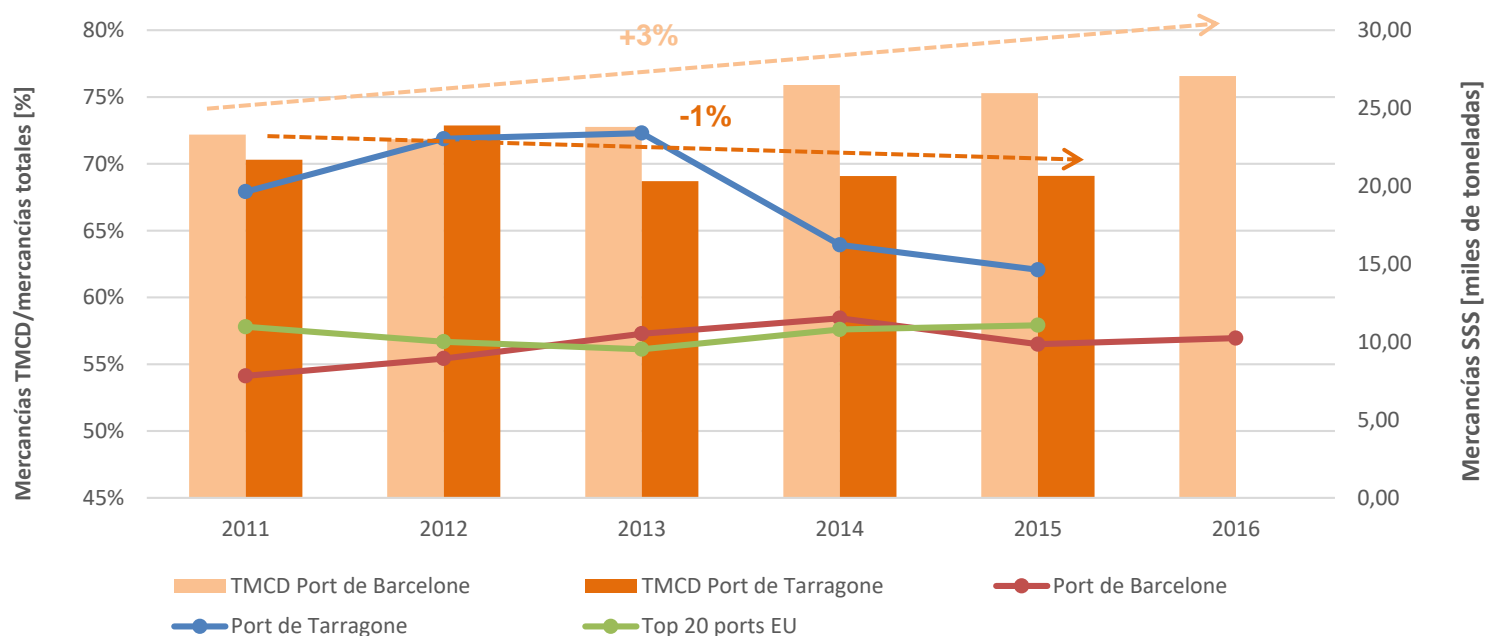
Barcelone (mai): 4.329 milliers de tonnes cumulées depuis janvier
(+5,09% par rapport à mai 2016)

Tarragone (mai): 129 milliers de tonnes cumulées depuis janvier
(+25,88% par rapport à mai 2016)

Source: Élaboration interne à partir des données des Ports de l'État

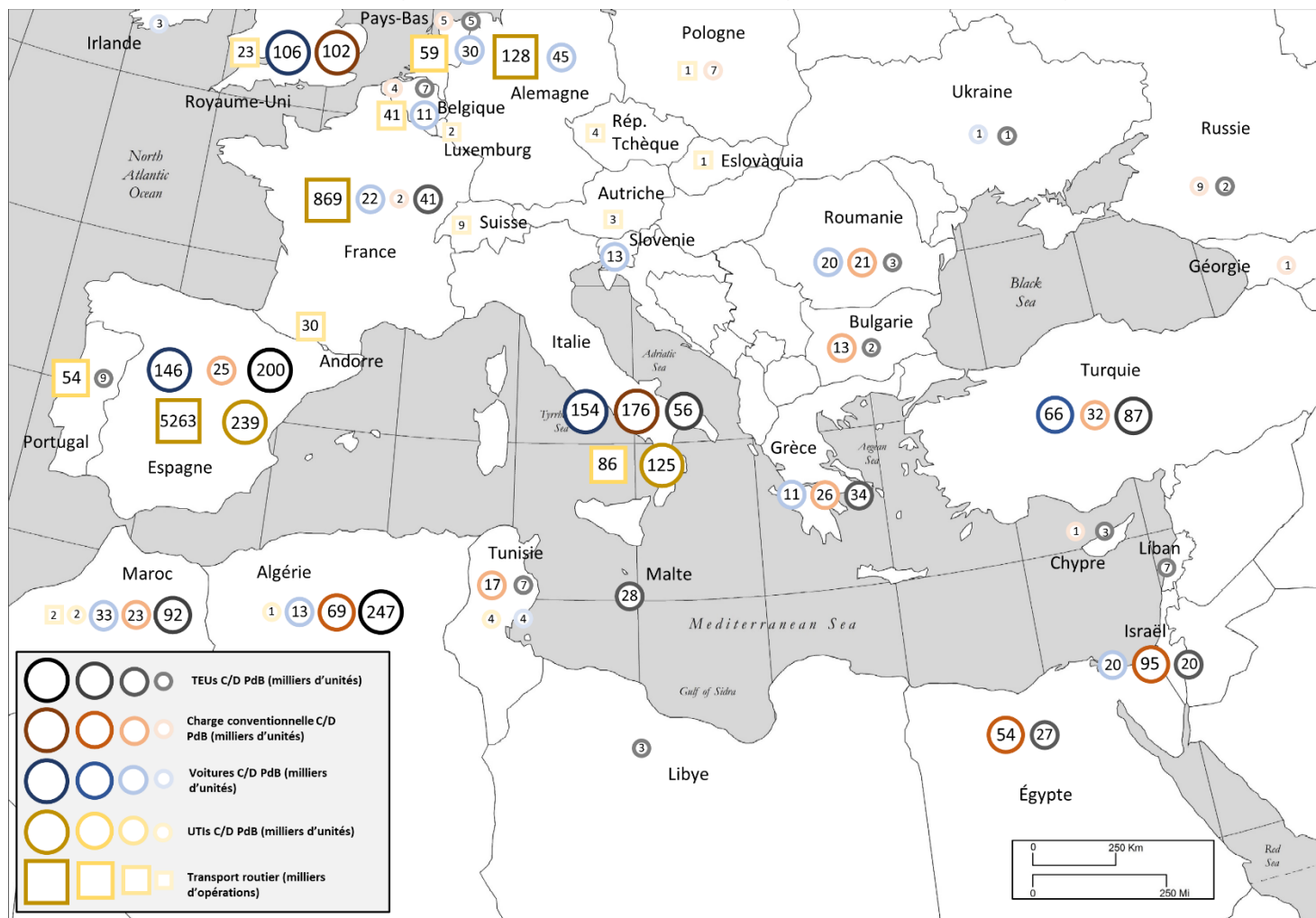
Nouveau Quota du volume de marchandises de TMCD par rapport au trafic total

- **Barcelone:** En 2016 le TMCD représente le 57% du volume total de marchandises géré par le Port (27 millions de tonnes) , quota similaire au classement des Top 20 Ports Européens.
- **Tarragone:** En 2015 le TMCD représente le 62% du volume total géré (20 millions de tonnes).



Source: Élaboration interne à partir des données du Port de Barcelone et Eurostat

- Distribution par pays et typologie. Volume de marchandises géré avec O/D Catalogne. Données de 2016.

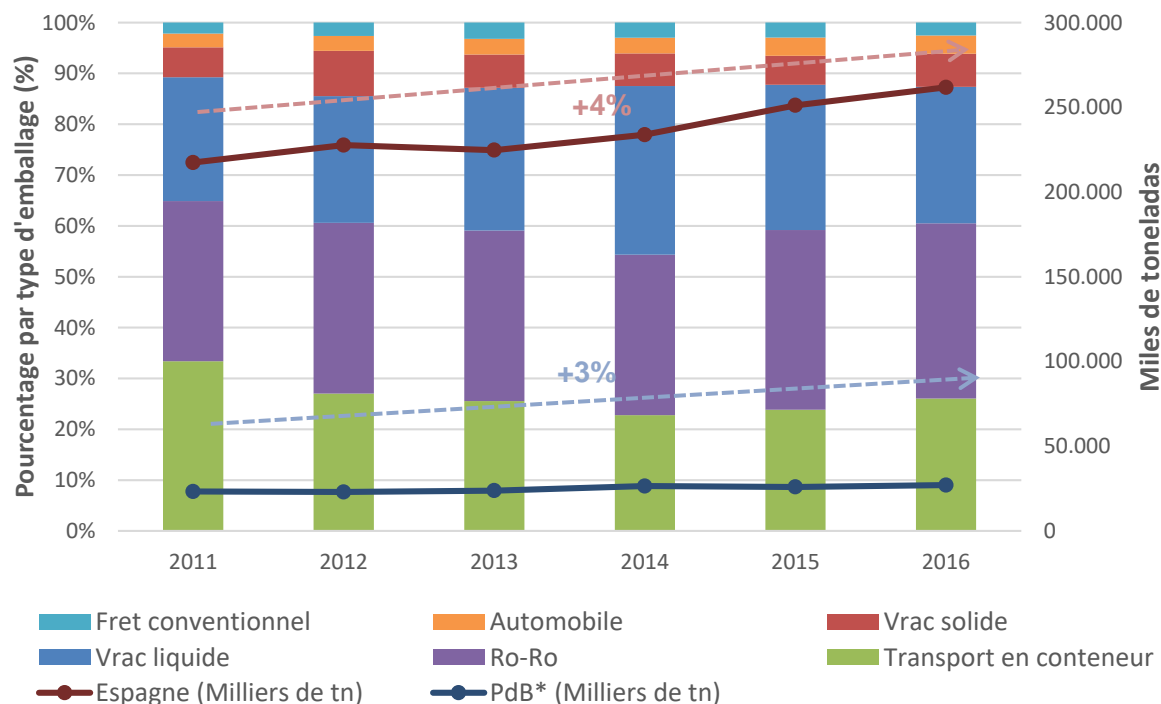


Source: Élaboration interne à partir des données de l'Autorité Portuaire de Barcelone et du *Ministère de Développement*

Nouveau

Marchandises par TMCD selon emballage

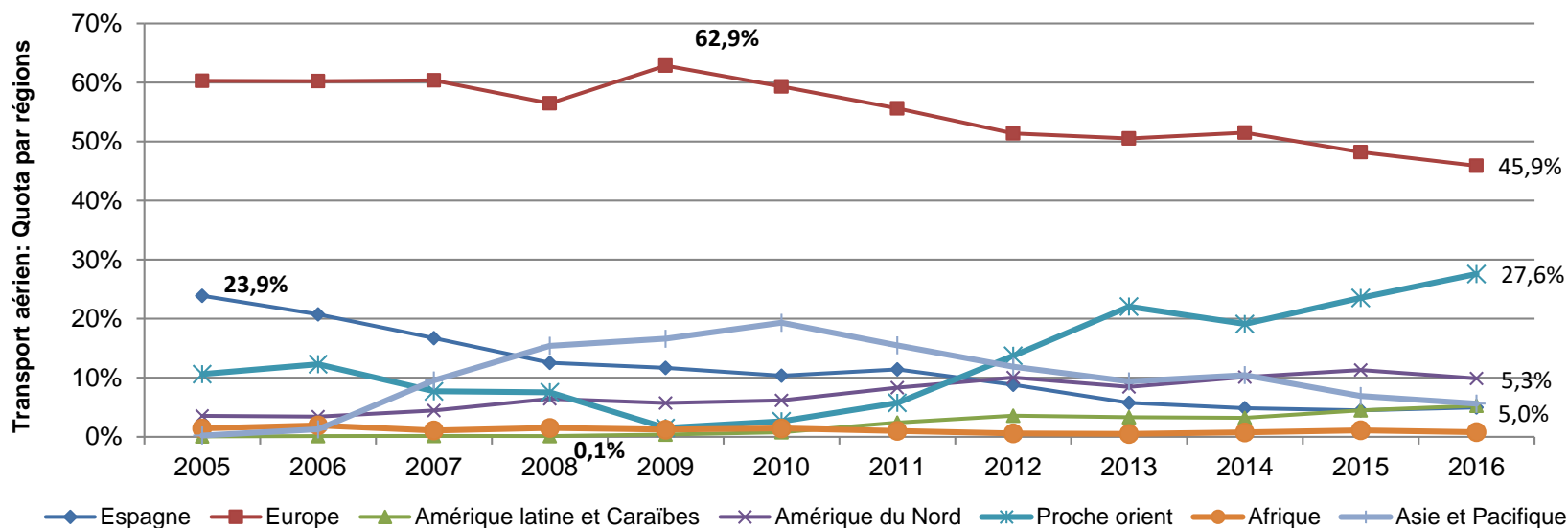
- Le transport **Ro-Ro dresse l'emballage de marchandise par TMCD (34,5%)**, suivi du vrac liquide (26,9%) et de la cargaison conteneurisée (26%).
- Pendant l'exercice biennal 2015-16, **on enregistre une augmentation du volume transporté (4,2%)** par le Port de Barcelone et l'ensemble des ports de l'État Espagnol.



Millions de tonnes transportées (PdB)	
Type d'emballage	2016
Vrac liquide	7.268.047
Vrac solide	1.759.484
Transport en conteneur	7.048.000
Transport Ro-Ro	9.323.189
Fret conventionnel	686.871
Automobile	973.005
Total	27.058.596

Trafic aérien par régions géographiques

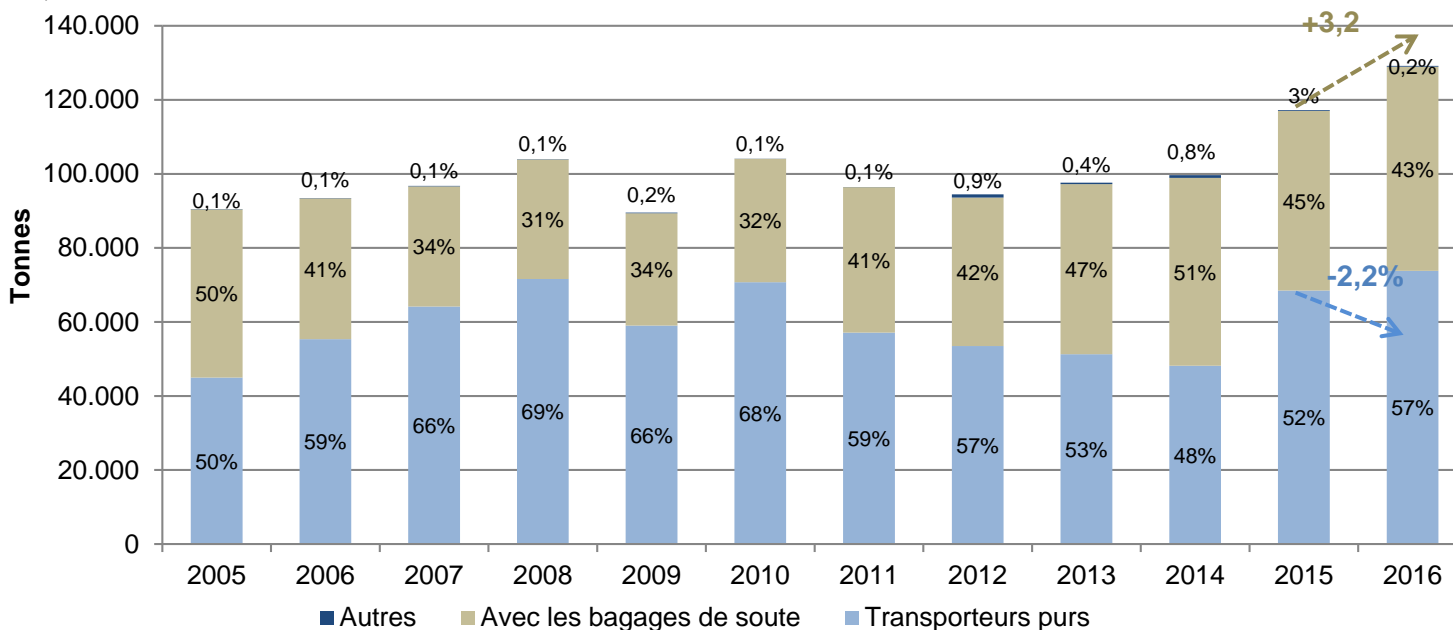
- **Échanges avec l'aéroport de Barcelone-El Prat:**
 - **Europe: Région prépondérante** quant au volume de trafic aérien. La valeur maximale est enregistrée l'année 2009, avec un total de 62,9% de tonnes transportées – en 2016 elle suppose **45,9%** du volume total
 - **Moyen Orient: Croissance** accélérée depuis 2011. Actuellement il représente un **27,6%**.
 - **Espagne: Diminution** progressive depuis 2005. Actuellement il ne représente qu'un **5%** du volume total.



Source: Élaboration interne à partir des données d'Aena

Volume de marchandises par type d'opération

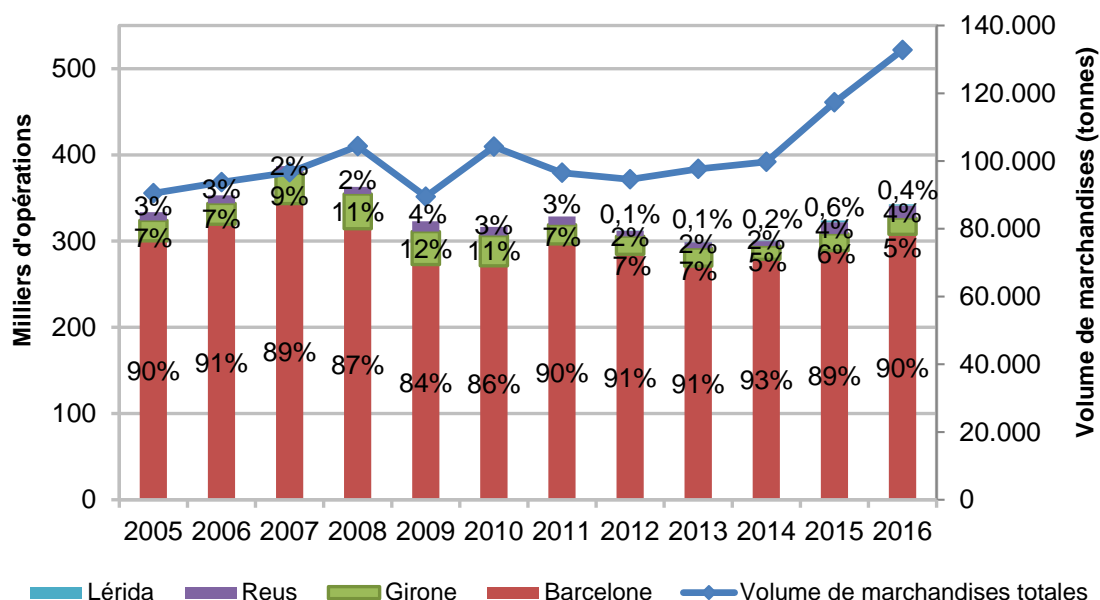
- **Transporteurs purs:** L'année 2016 enregistre une **baisse de -2,2%** par rapport au 2015. Ce groupe transporte un 57% du volume total transporté par voie aérienne. Néanmoins, en valeur absolue il augmente un 7,8% par rapport à l'année dernière.
- **Marchandises transportées avec les bagages de soute:** Augmentation de **3,2%** par rapport à 2015, un 13,7% en valeur absolue.



Source: Élaboration interne à partir des données d'Aena

Trafic aérien en Catalogne

- **Barcelone:** Principal aéroport de Catalogne; concentre actuellement le 90% des opérations en Catalogne.
- **Gérone:** Représente actuellement le 5% des opérations totales.
- **Reus:** Troisième aéroport en termes d'opérations, avec une part de 4% du marché aérien.
- **Lérída:** Représente un 0,4% des opérations totales, et subit une diminution de 25% par rapport au 2015.



Source: Élaboration interne à partir des données d'Aena

Données avancées de 2017

Entre janvier-juin 2017, l'aéroport de Barcelone présente une hausse de son activité par rapport à la même période l'année dernière

Madrid: +2,7%

Barcelone: +4,9%

Gérone: +4,1%

Reus: +14,2%

Total (État Espagnol): +6,2%

Offre et Demande: Annexe statistique

III. Offre et Demande

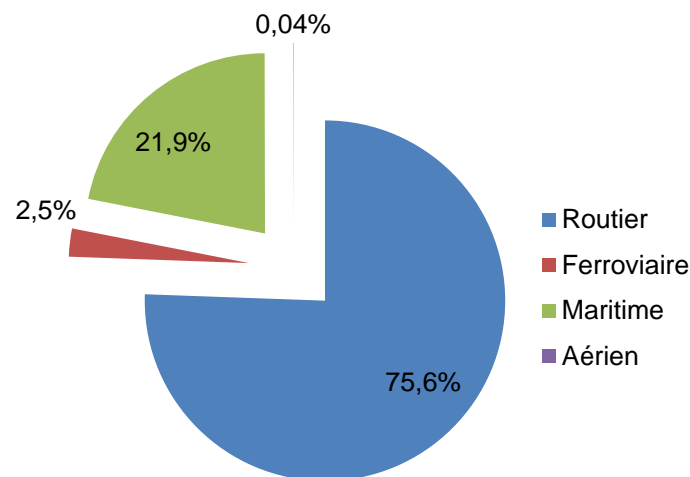
DONNÉES GÉNÉRALES

- 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)

TRANSPORTE VIARIO

- 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. – Opérations internationales avec O/D Catalogne par transport routier et par pays
- III.10. – Tonnes transportées par mode routier par pays
- III.11. – Tonnes-km transporté par mode routier par pays
- III.12. – Parc de véhicules de marchandises en Catalogne
- III.13. – Mobilité des véhicules de marchandises en Catalogne
- III.14. – Évolution du prix du baril de Brent
- III.15. – Impôts sur le litre de gasoil. Comparative

Par mode de transport 2016



Offre et Demande: Annexe statistique

III. Offre et Demande

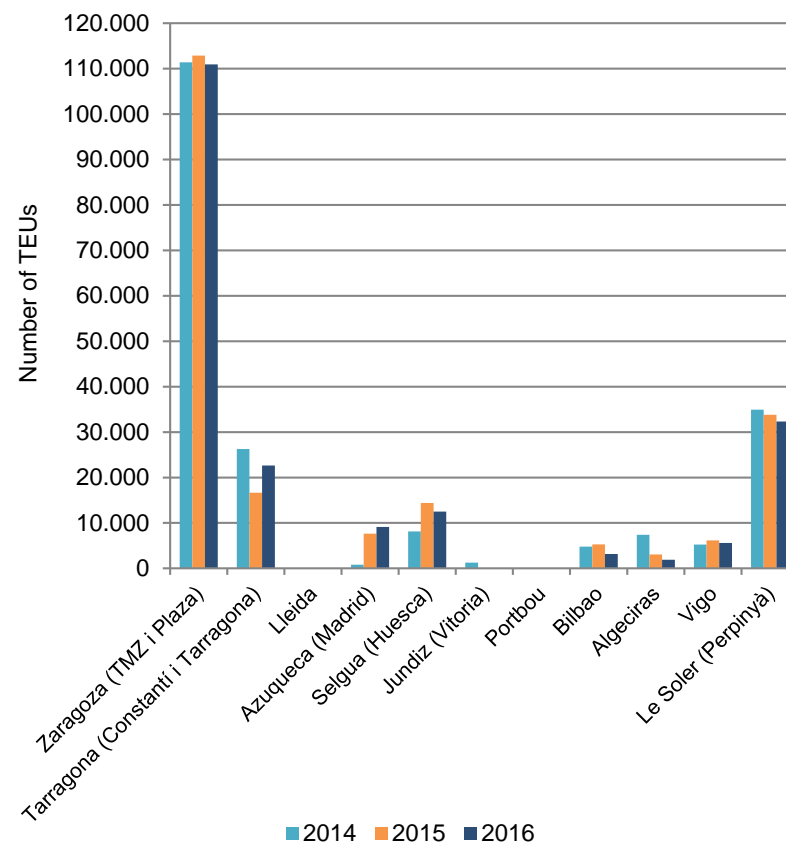
TRANSPORT FERROVIAIRE

- III.16. – Données générales du transport de marchandises par rail en Espagne
- III.17. – Flux de marchandises par mode ferroviaire en Catalogne
- III.18. – Les terminales ferroviaires de la Catalogne: Évolution du volume de TEUs
- III.19. – Mouvements ferroviaires transfrontaliers
- III.21. – Tonnes transportées par mode ferroviaire par pays
- III.22. – Tonnes-km transportées par mode ferroviaire et par pays

TRANSPORT MARITIME

- III.23. – Données fondamentales sur le volume géré par le système portuaire
- III.24. – Distribution des tonnes selon les principales origines et destinations
- III.25. – Répartition modale des accès aux ports catalans.
- III.26. – Les accès routiers au port de Barcelone
- III.27. – Le trafic ferroviaire au port de Barcelone. Évolution du trafic de conteneurs et automobiles par mode ferroviaire
- III.28. – Le trafic ferroviaire au port de Barcelone. Évolution générale du trafic.
- III.29. – Principales destinations depuis le port de Barcelone
- III.30. – Évolution du numéro d'inspections au poste d'inspection frontaliers du port de Barcelone

Nombre de conteneurs reçus/expédiés par le port de Barcelone (RENFE)



Offre et Demande: Annexe statistique

III. Offre et Demande

- III.30. – Trafic de Traffic Maritime de Courte Distance (TMCD) chargé et déchargé au Port de Barcelone selon typologie et pays
- III.31. – Volume de marchandises de TMCD selon emballage au Port de Barcelone
- III.32. – Volume de marchandises de TMCD selon emballage en Espagne

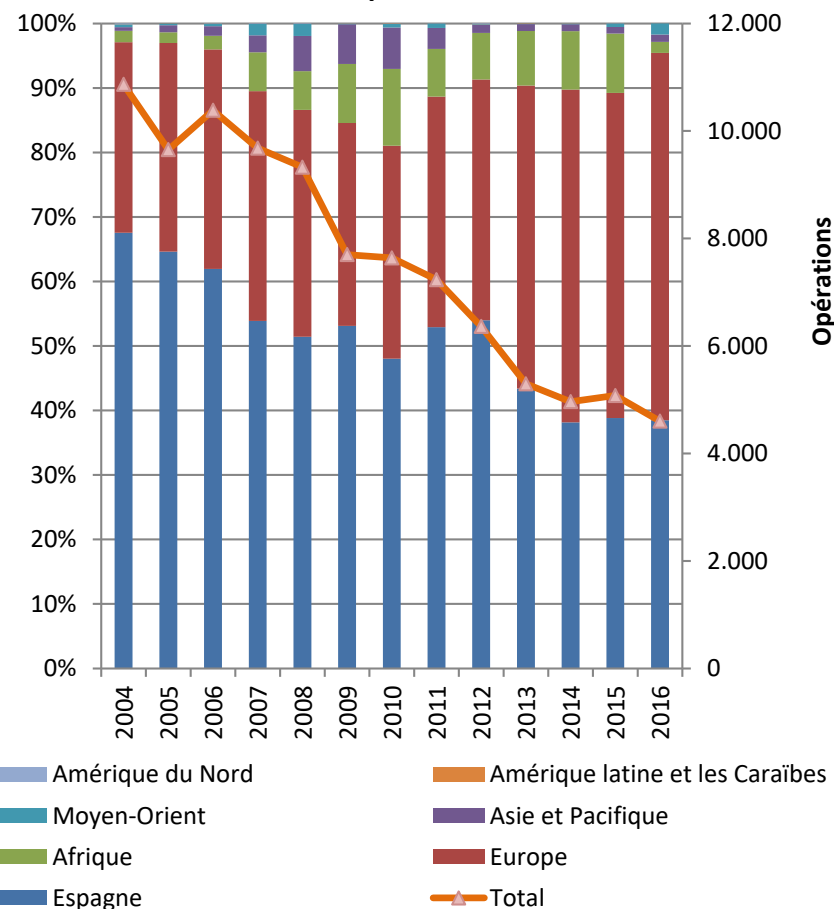
TRANSPORT AÉRIEN

- III.33. – Évolution du trafic aérien de marchandises (aéroports espagnols)
- III.34. – Numéro de vols de passagers intercontinentaux à l'aéroport de Barcelone
- III.35. – Numéro de vols hebdomadaires exclusivement de charge depuis l'aéroport de Barcelone
- III.36. – Transport aérien des marchandises par régions géographiques
- III.37. – Transporte aérien de marchandises par type d'avion
- III.38. – Marchandises transportées en camion aérien depuis l'aéroport du

Prat jusqu'à d'autres aéroports

- III.39. – Évolution de passagers aux aéroports de la Catalogne
- III.40. – Évolution d'opérations aux aéroports catalans
- III.41. – Évolution du volume de marchandises totales aux aéroports catalans
- III.42. – Évolution du numéro d'inspections au poste d'inspection frontalier à l'aéroport de Barcelone
- III.43. – Volume de marchandises par types d'opération. Poids du camion aérien.

Nombre de vols hebdomadaires de cargaison pure à l'aéroport de Barcelone



Index

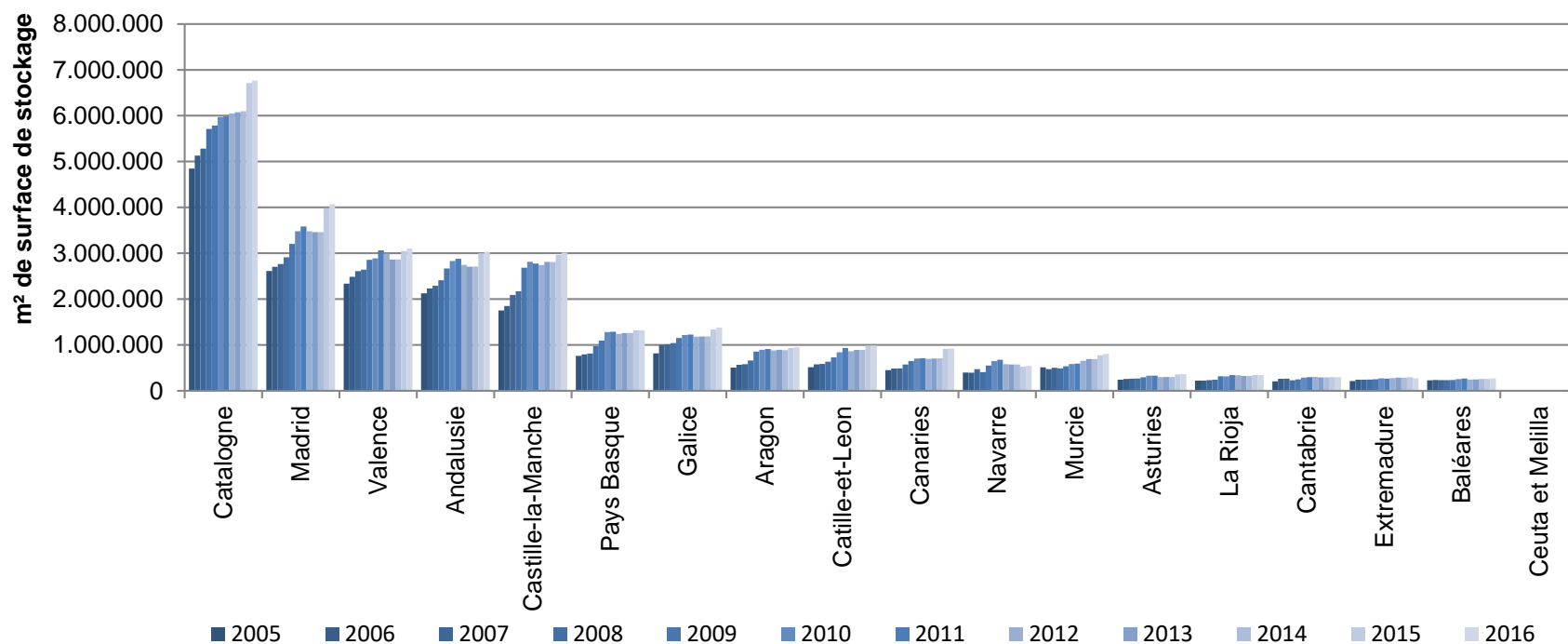
1. Introduction
2. Contexte socioeconòmic
3. Bilan des infrastructures
4. Offre et Demande
5. Le marché de l'immobilier logistique
6. Efficacité
7. Logistique urbaine

Le marché de l'immobilier logistique

- La Catalogne consolide son *leadership* en Espagne comme la communauté espagnole avec le plus de surface utile de sol et d'entrepôts logistiques. Actuellement (2016) elle dispose de 6,7 millions de mètres carrés. D'autre part, l'Espagne augmente la surface utile d'entrepôts logistiques par rapport à 2015 en 10%, avec une augmentation plus diminuée en Catalogne (1%).
- En raison de l'environnement de consommation et le développement industriel et logistique privilégiés, la plateforme logistique du Barcelonès mène le classement des provinces par rapport aux m² disponibles (4.974.243 m² pendant l'année 2016) et le prix du loyer des entrepôts logistiques (4,6 €/m²/mois). C'est ainsi qu'il se situe proche du loyer européen de 5,4 €/m²/mois.

Surface du sol logistique dans tout l'État

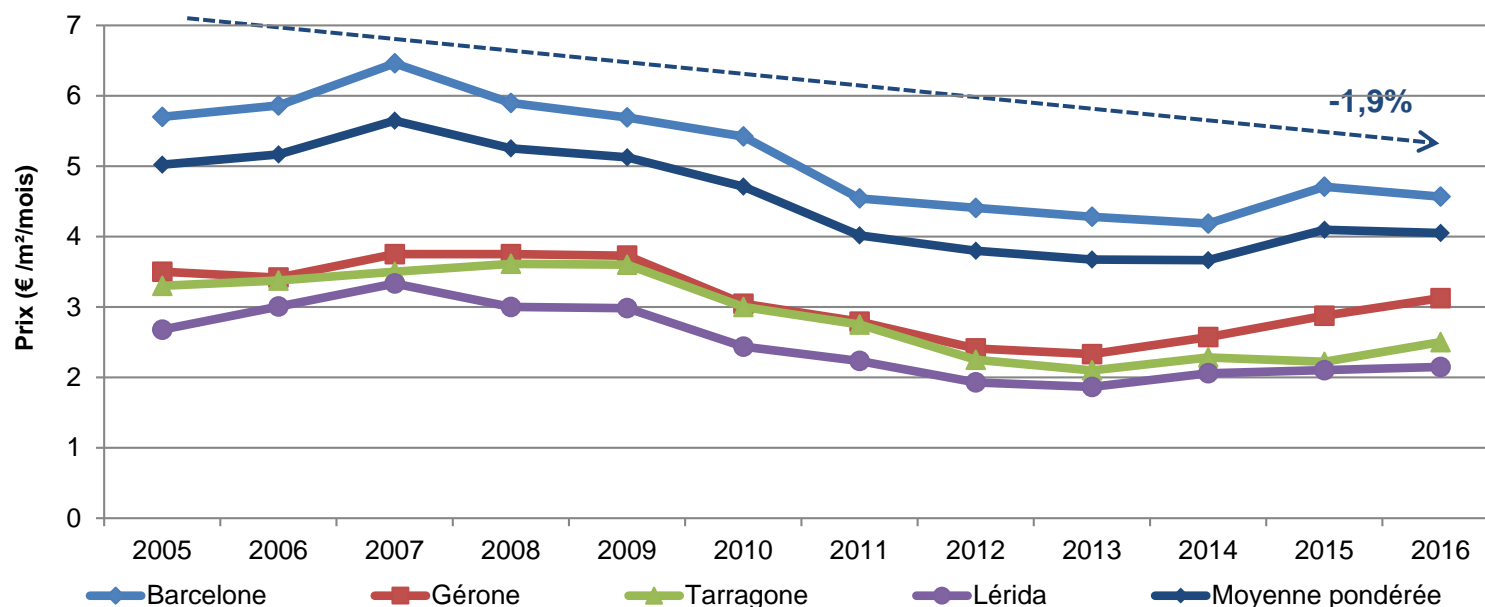
- La **Catalogne**, avec plus de 6,7 de millions de m², continue à **mener le classement** en Espagne comme la communauté espagnole avec plus de surface de sol logistique de l'État (représentant le **23,8%** du sol disponible).
- La **stagnation de l'1% de l'Offre** en Catalogne pendant le dernier exercice biennal (2015-2016), contraste avec la croissance de 10% du dernier exercice biennal.



Source: Élaboration interne à partir des données d'Alimarket

Prix moyen du loyer d'entrepôts par provinces

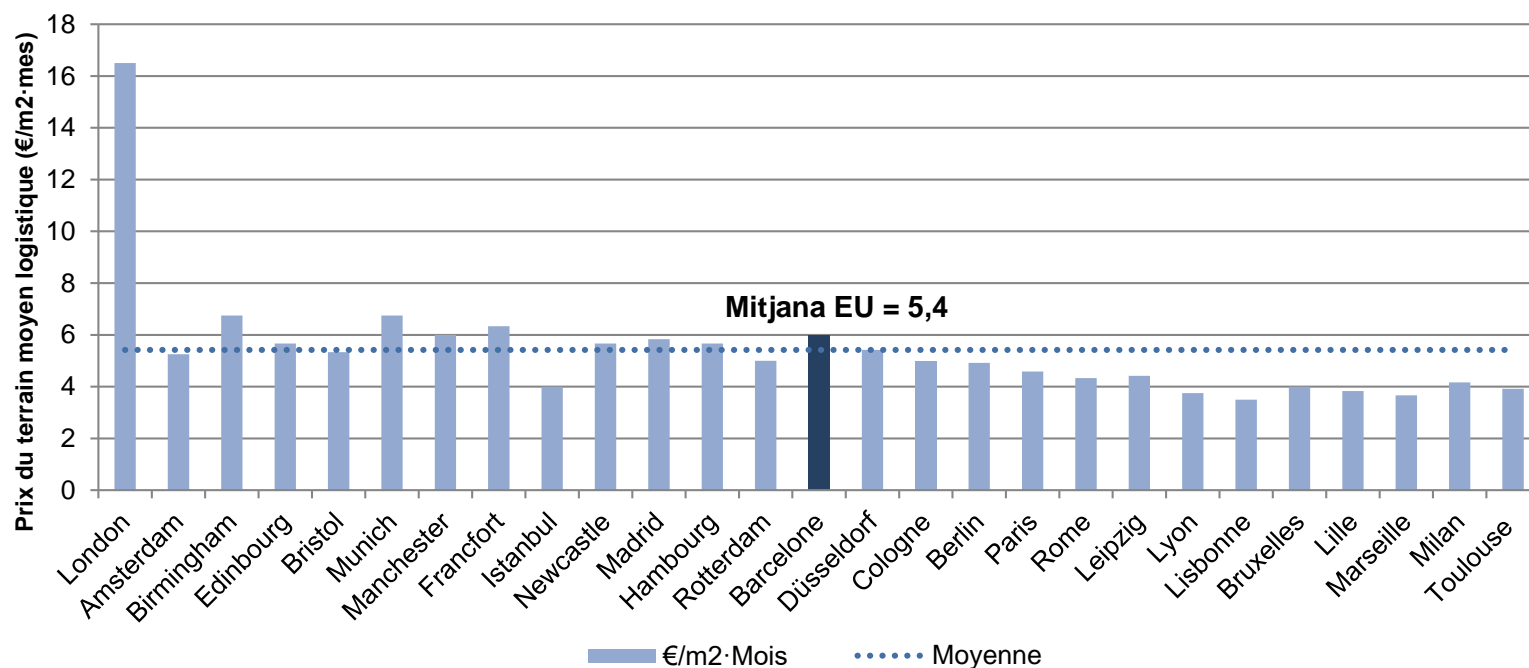
- **Par rapport à la moyenne pondérée en Catalogne**, on constate **une forte augmentation** du prix du loyer d'entrepôts pendant les années **2005-2007**, suivit d'une **descente jusqu'à l'année 2013** due à la crise économique et l'éclatement de la bulle immobilière. L'année 2016 enregistre un prix moyen de 4,6 €/m²-mes, un 3% moins qu'en 2015.
- **On constate une hausse généralisée des prix du reste de provinces par rapport à 2015**. Souligner l'évolution de la province de Tarragone, avec une augmentation du 12,6%.



Source: Élaboration interne à partir des données d'Aguirre Newman, BNP, CBRE, Cushman & Wakefield, Forcadell, Jones Lang LaSalle, Triangle Real Estate Management

Prix moyen du loyer d'entrepôts logistiques en Europe

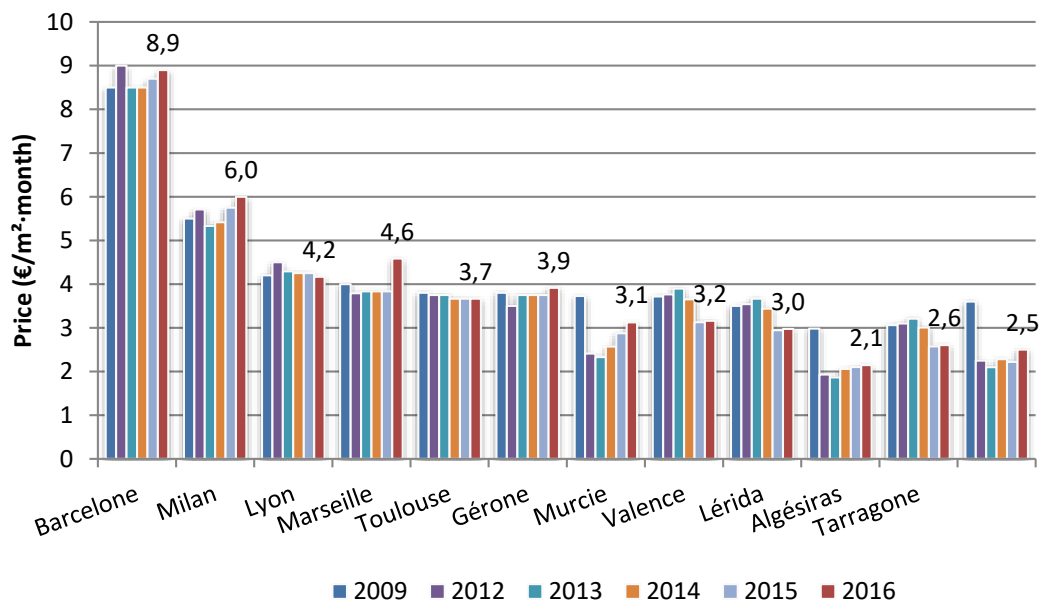
- Le prix moyen des entrepôts logistiques dans la ville de **Barcelone (6 €/m²·mes)** se situe **légèrement au dessus de la moyenne européenne de 5,4 €/m²·mois**.



Source: Élaboration interne à partir des données d'Alimarket

Analyse du secteur immobilier logistique sur le couloir méditerranéen

- Classé en **première position**, se trouve **Genève**, avec une valeur moyenne de 8,9 €/m²·mois en 2016.
- La ville de Barcelone** prend la **seconde position**, avec un prix de 6 €/m²·mois.



Source: Élaboration interne à partir des données de Colliers International, BNP Paribas Estate et CB Richard Ellis

Le marché de l'immobilier logistique: Annexe statistique

IV. 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 de location pour navire logistique

	2006	2014	2015	2016	Δ15-16	interannual
San Agustín	5,1	3,1	3,1	3,1	0,0%	-4,8%
Vallecas	0,0	4,3	-	-	0,0%	0,0%
Cabanillas del Campo	3,8	3,3	2,9	2,9	0,0%	-2,8%
Getafe	5,5	4,1	4,1	4,1	0,0%	-2,8%
Seseña	4,3	2,9	2,9	2,9	0,0%	-3,8%
Azuqueca	4,3	2,8	2,9	2,9	0,0%	-3,9%
Ontigola	0,0	2,7	2,7	2,7	0,0%	0,0%
Valdemoro	3,3	3,1	3,1	3,1	0,0%	-0,6%
Alcalá de Henares	4,8	4,0	3,5	3,5	0,0%	-3,0%
Coslada	6,3	4,5	4,5	4,0	-11,1%	-4,4%
Madrid 1a Corona regional	7,0	4,3	4,3	4,3	0,0%	-4,8%
Madrid 2a Corona regional	4,8	2,8	2,8	2,8	0,0%	-5,2%
Madrid 3a corona regional	3,2	1,7	1,7	1,7	0,0%	-6,0%
Sevilla	0,0	-	0,0	0,0	0,0%	0,0%
Zaragoza	3,0	1,8	2,2	2,6	16,5%	-1,6%
València	4,0	3,3	2,9	3,0	1,1%	-2,9%
Girona	3,4	2,6	2,9	3,1	8,7%	-0,9%
Tarragona	3,4	2,3	2,2	2,5	12,6%	-3,0%
Lleida	3,0	2,1	2,1	2,1	2,1%	-3,3%
Barcelonès	7,0	5,5	5,5	5,9	6,4%	-1,8%
Baix Llobregat	6,4	4,3	4,5	5,3	16,7%	-1,9%
Vallès Oriental	5,3	3,3	3,8	3,8	1,3%	-3,2%
Vallès Occidental	4,9	3,3	3,8	4,2	10,7%	-1,5%
Alt Penedès	4,2	2,4	3,3	3,3	0,0%	-2,4%
BCN 1a Corona 0-10 Km	7,3	5,7	6,1	4,9	-20,4%	-3,9%
BCN 2a Corona 10-40 Km	5,3	4,3	4,4	3,6	-17,1%	-3,6%
BCN 3a corona 40-100Km	3,8	2,8	3,0	2,8	-8,3%	-3,1%

Index

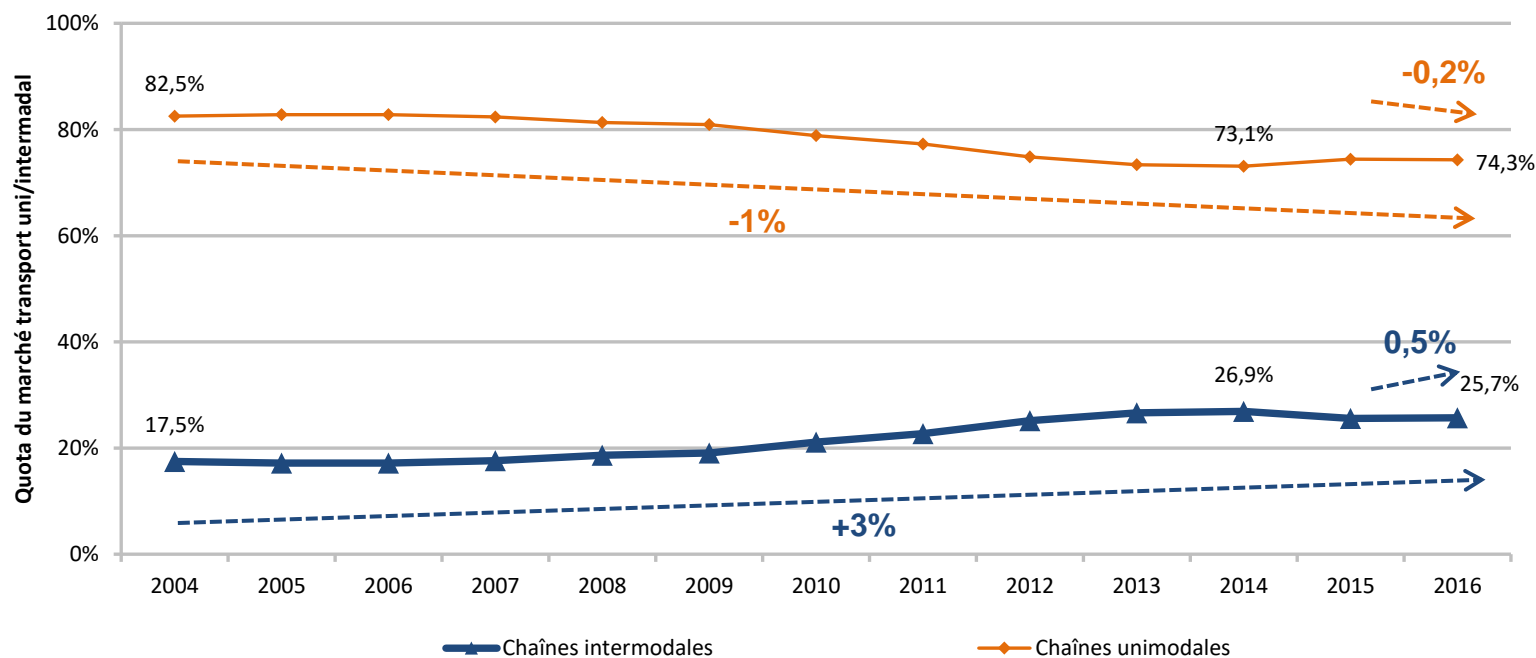
1. Introduction
2. Contexte socioeconòmic
3. Bilan des infrastructures
4. Offre et Demande
5. Le marché de l'immobilier
logistique
6. Efficacité
7. Logistique urbaine

Efficacité

- Le quota du transport intermodal présente une tendance croissante pendant la crise économique. **Néanmoins, on constate que l'augmentation de ce quota pendant les dernières années correspond plutôt à une chute de la demande de transport qui a affecté principalement aux chaînes unimodales routières, qu'à une captation de flux par les chaînes intermodales.**
- Le pourcentage des trajets à vide se maintient autour du 40% au long de toute la série temporelle étudiée (2004-2016), avec une réduction de -0,4% pendant le dernier biennium (2015-2016). Malgré l'opportunité que le contexte de récession économique suppose pour l'augmentation de l'efficacité opérationnelle dans le transport de marchandises, l'élévée atomisation du secteur interdit réduire ce quota.
- **Pendant la période 2006-2015, la consommation de combustibles et des émissions à gaz et particules des transports de marchandises présente une chute importante.** Pour la première fois on analyse la consommation totale et unitaire (teps/km), et on constate que pendant l'année 2015, même si le kilométrage parcouru a augmenté, les émissions ont diminué en 0,2% par rapport à 2014.
- **L'importance du GPL en tant que carburant combustible a augmenté significativement depuis 2006, et se multiplie par 8 entre 2007 et 2016.** Sa variation interannuelle est supérieure au 27% pendant cette période, et la consommation actuelle est de 8 ktps.

Quota du transport intermodal

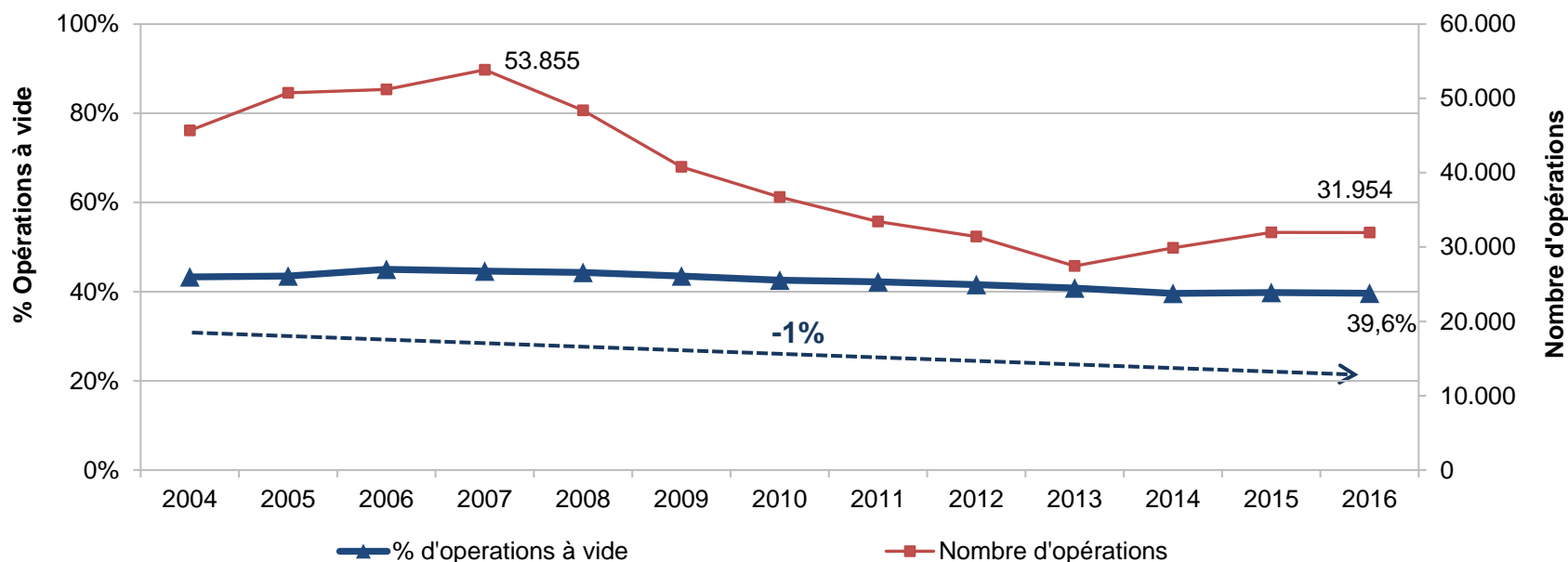
- **L'augmentation de la part de marché du transport intermodal** pendant les dernières années, correspond plutôt à une **chute de la demande du transport** qui a influencé en grande partie aux chaînes unimodales routières, qu'à une captation de flux par les chaînes intermodales.



Source: Élaboration interne à partir des données de FGC et Renfe

Taux de trajets à vide

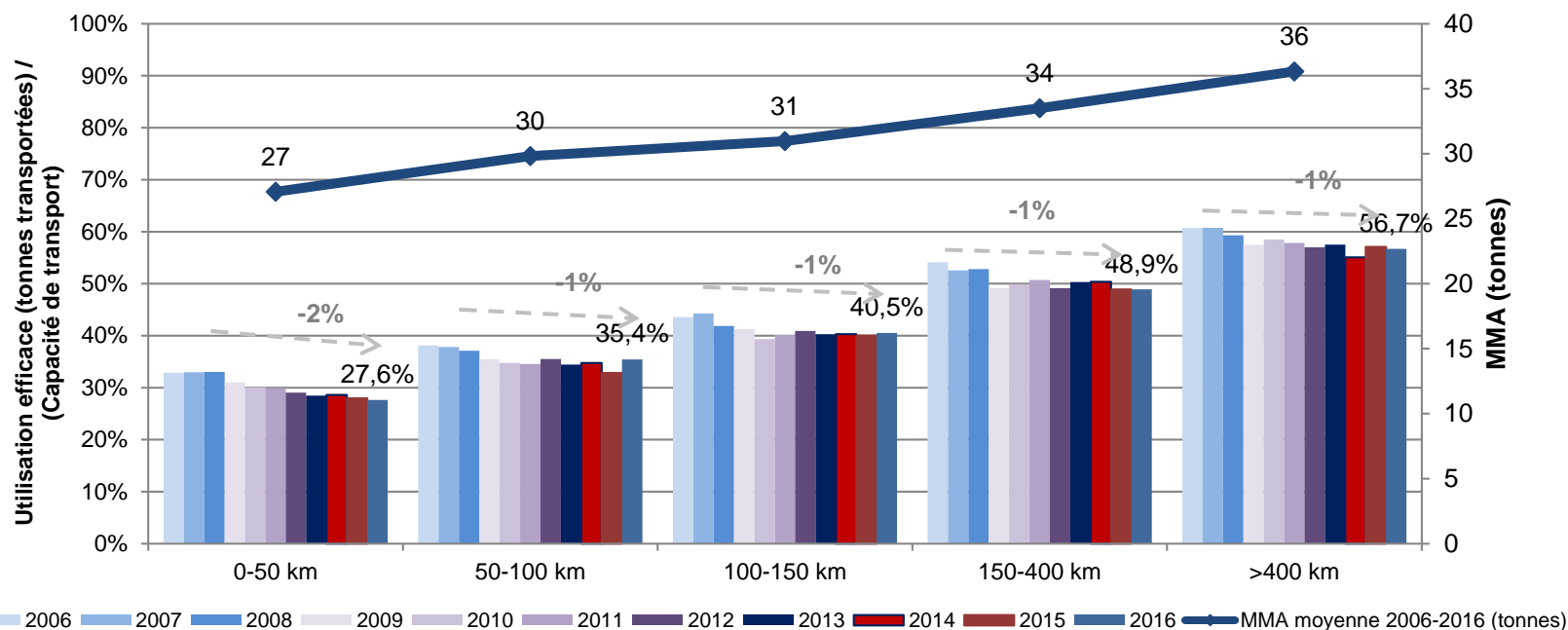
- **Évolution négative du nombre d'opérations totales** avec une **variation annuelle de -0,7%** (2004-2016). À partir de 2013, la tendance s'inverse avec une hausse des trajets jusqu'à aujourd'hui.
- **Tendance à la baisse du taux de trajets à vide.** On enregistre des taux inférieurs au 40% sur les dernières années (2014-2016), et une réduction de 0,4% sur le dernier exercice biennal 2015-16.



Source: Élaboration interne à partir des données de l'Eurostat et du Ministère de Développement

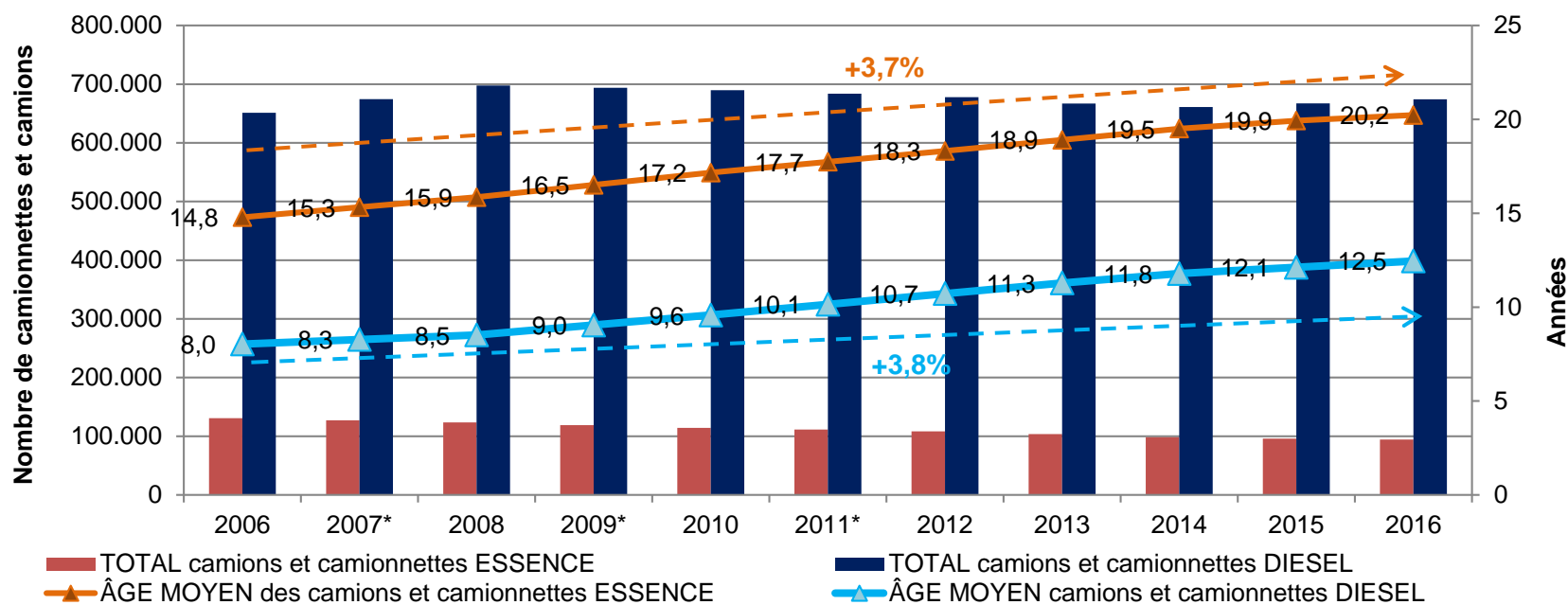
Efficacité sur l'utilisation de la capacité pour le transport routier

- **Descente globale** du taux de charge des poids lourds en Catalogne **sur toute la série (2006-2016)**. Actuellement (2016), le taux de charge moyen se situe entre le 28 et 57%, en fonction de la distance parcourue.
- On observe la suivante relation: **à plus de distance parcourue, plus d'efficacité et plus le taux de charge moyen augmente**. En 2016, le taux maximum atteint est de **57% pour des distances >400km**.



Âge moyenne du parc automobile de camions et camionnettes

- Tendance au **vieillissement généralisé**. Croissance annuelle (2006-2016) de la médiane de l'âge du parc, de 3,7% pour les camionnettes et camions à essence, et de 3,8% pour les camionnettes et camions diesel.
- **Domination** des véhicules à **carburation diesel** par rapport à ceux d'essence. Le gasoil représente un 88% du total en 2016.

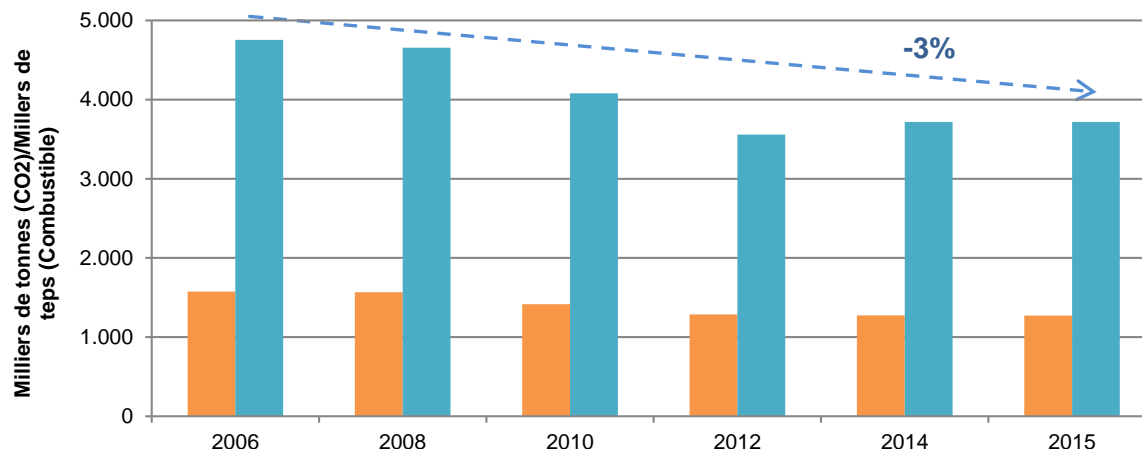


*Observation: Interpolation lineaire entre une année et l'année postérieure

Source: Élaboration interne à partir des données de la DGT

Émissions du transport de marchandises routier en Catalogne

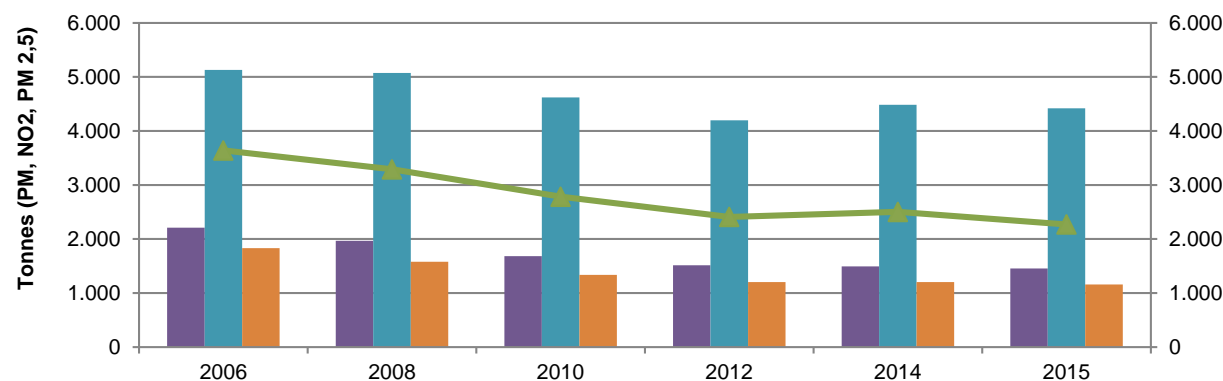
- **Diminution généralisée** de la consommation de combustibles et des émissions (2006-2015).



■ Consommation de carburante (milliers de teps)

■ Émissions de CO₂ (milliers de tonnes)

Émissions	Évolution Annuelle (2006-2015)	Évolution (2012-2015)
CO ₂	-3%	+1%
PM	-5%	-1%
NO ₂	-1%	+2%
PM 2,5	-4%	-1%
NO _x	-5%	-2%



■ Émissions de PM (tonnes)

■ Émissions de NO₂ (tonnes)

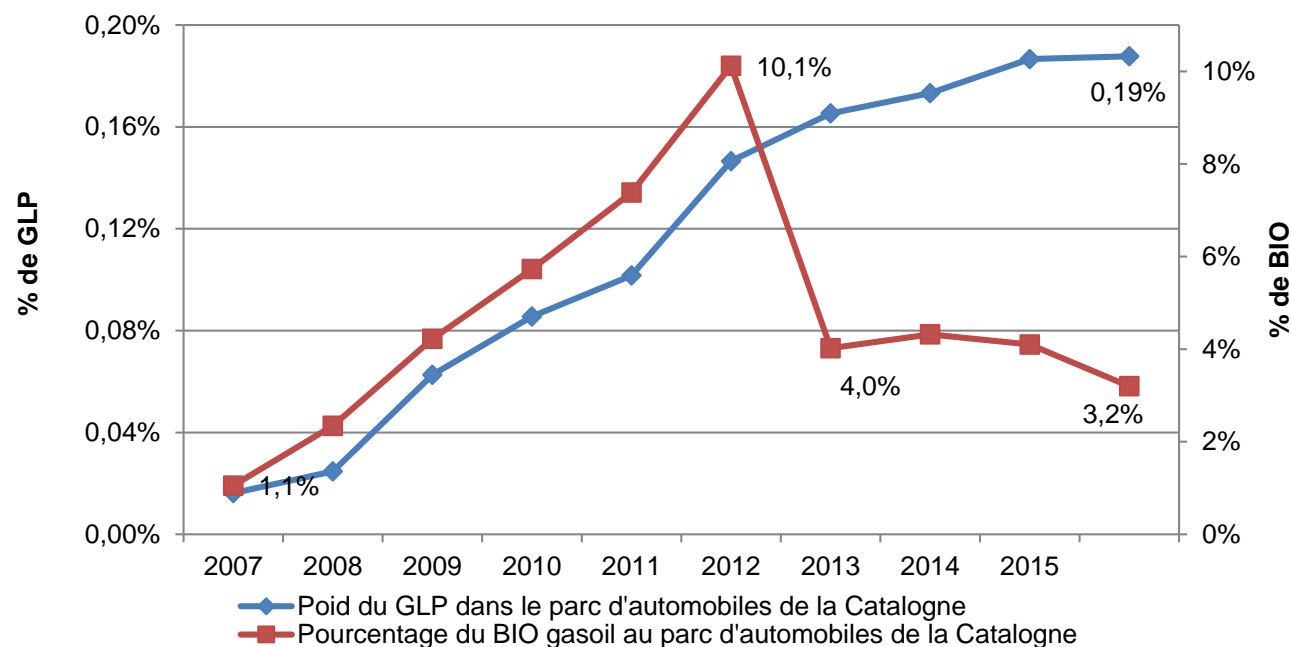
■ Émissions de PM 2,5 (tonnes)

■ Émissions de Nox (dizaines de tonnes)

Source: Élaboration interne à partir des données de DGT, Institut Cerdà, EEA et le Ministère de Développement

Poids des combustibles alternatifs

- **GPL:** Augmentation de sa consommation, avec une variation annuelle de 31% pour la période étudiée (2007-2016).
- **Biodiesel:** Chute depuis 2013. Sur le dernier exercice biennal (2015-2016), on constate une diminution de 22% par rapport aux années précédentes.



Source: Élaboration interne à partir des données d'ICAEN et CORES

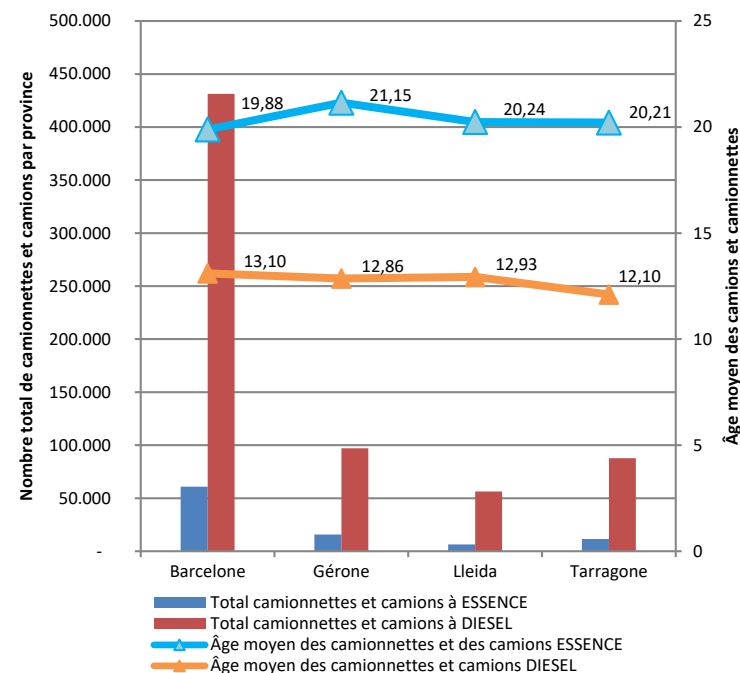
Évolution annuelle du poids
des combustibles alternatifs
(2007-2016)

GPL	31%
Biocombustibles	13%

Efficacité: Annexe statistique

V. 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. – Distribution sur le territoire du taux de saturation importations – exportations catalanes par communauté autonome
- V.8. – Émissions du transport de marchandises routier par kilomètre en Catalogne
- V.9. – Opérations de *bunkering* sur les ports de l'État Espagnol
- V.10. – Flotte mondiale de bateaux de transport à GNL selon type de navire et année de mise en fonctionnement



Index

1. Introduction
2. Contexte socioéconomique
3. Bilan des infrastructures
4. Offre et Demande
5. Le marché de l'immobilier logistique
6. Efficacité
7. Logistique urbaine

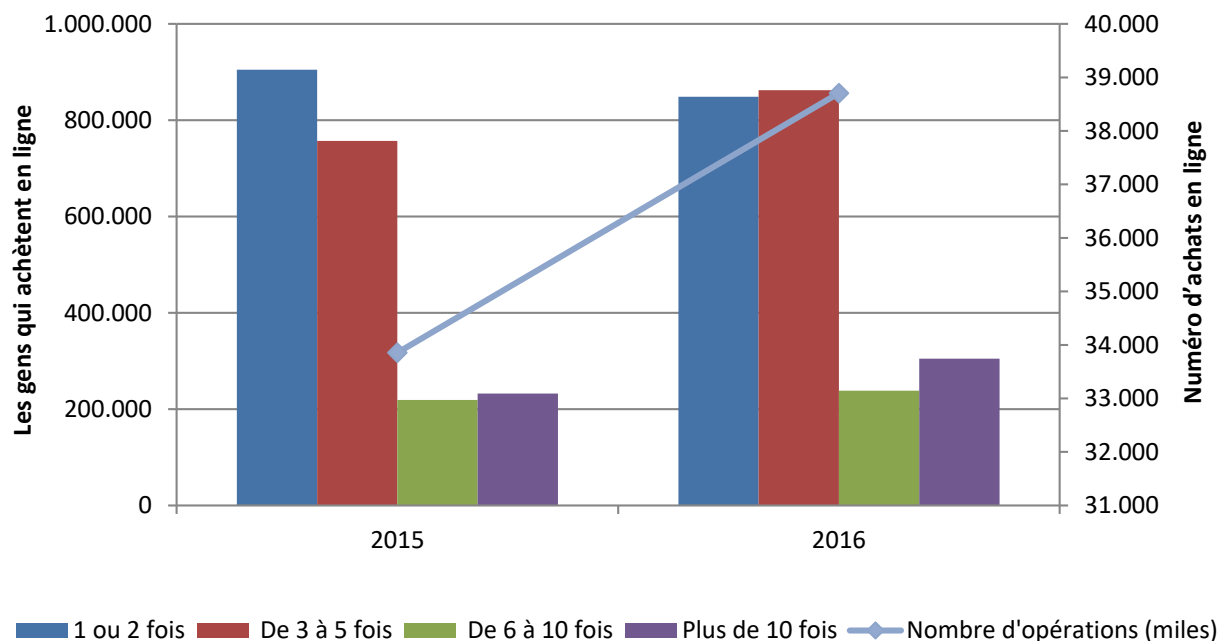
Nouveauté Logistique urbaine

- Le **transport et la mobilité urbaine** est devenue une des matières en suspens pour les villes, devant concilier la réduction du transport privé avec la distribution du *dernier kilomètre*, analysée pour la première fois par l'Observatoire.
- L'augmentation de l'**e-commerce** est directement liée à l'augmentation du transport urbain de marchandises. L'année 2016, plus du 30% de la population catalane a réalisé au moins un achat en ligne, un 14% plus que l'année dernière. On estime qu'il y a eu au moins 38,7 millions d'opérations d'achat via internet.
- Le transport urbain de marchandises représente aux alentours du **21% du trafic total** dans la ville de Barcelone, ce qui représente 435.000 déplacements/jour l'année 2015.
- Pour la première fois, une **enquête sectorielle** est incluse pour connaître le point de vue des distributeurs à propos de la tendance qualitative du secteur.

Nouveauté

Numéro d'opérations d'e-commerce en Catalogne

- **Augmentation** significative du **numéro d'achats en ligne** dans les trois dernières années, ce qui met en évidence la fidélisation des utilisateurs pour ce type de commerce.



Numéro d'opérations d'achat en ligne

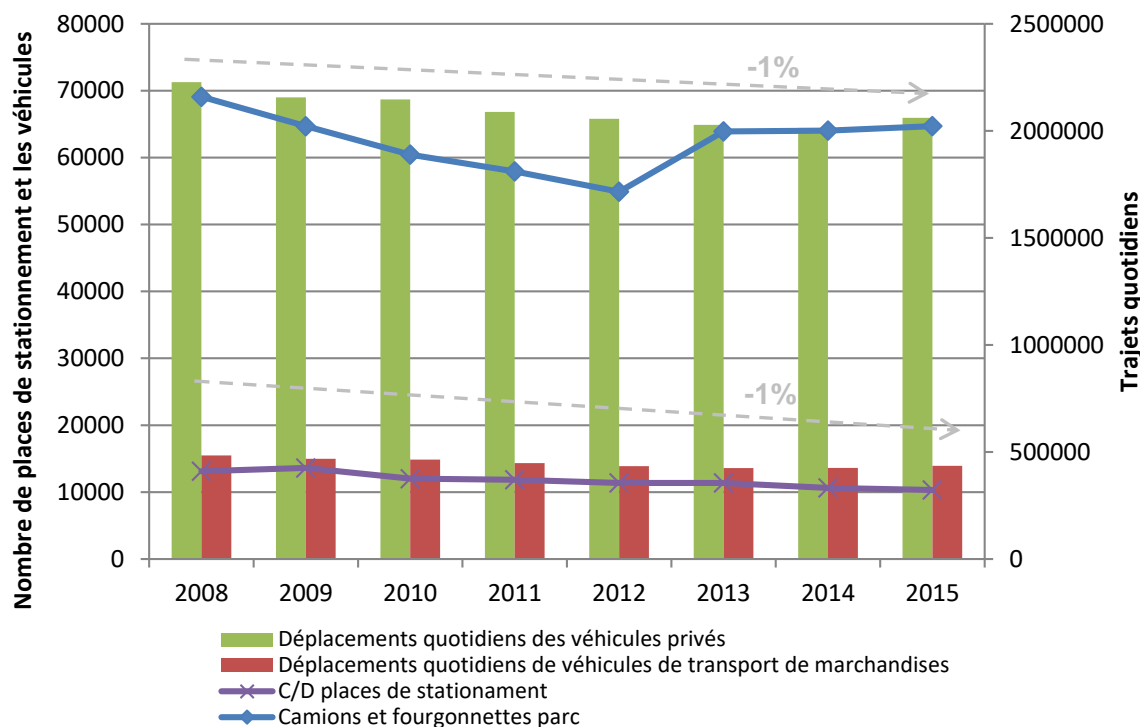
2016	Δ 15-16
38.707	14%

Source: Élaboration interne à partir des données d'Idescat

Nouveauté

Quota de la *logistique urbaine* à Barcelone

- La part de déplacements automobiles urbains de marchandises au long de la période étudiée (2008-2015) présente un comportement constant, **autour de 21%**.
- Le numéro de déplacements par jour présente une légère diminution (1% annuel).



Places réservées aux livraisons à Barcelone

2016	Δ 14-15
10.319	+2,2%

Données avancées de la demande- AreaDUM (2015-2016)

Utilisateurs enregistrés (+42%)
Transactions effectuées (+290%)

Nouveauté

Enquête sectorielle: Livraison de marchandises en zone urbaine

Livraison nocturne



✓ Comme solution à la **congestion diurne*** avec des potentielles entraves, telles que:

- **Autorisations nécessaires** délivrées par la Mairie de Barcelone
- Problèmes liés au **bruit**
- **Conciliation d'horaires** de livraison/réception

*à exception des marchandises du **secteur alimentaire et pharmaceutique**: suivi et contrôles particuliers de température et traçabilité

Places réservées aux livraisons



- ✓ Principal problème identifié lié à l'**utilisation inappropriée** des conducteurs (particulièrement les non professionnels/particuliers).
- ✓ Adéquation des **dimensions de ces espaces** selon le type de livraison:
 - Véhicules légers: **couvert**
 - Véhicules intermédiaires/poids lourd: **manque** de **places** de stationnement et de limitation sur sa **durée**.
- ✓ App urbaine **AreaDum**, qui demande des **améliorations** sur l'**utilisation des places réservées aux livraisons** et l'**extension de ses fonctions**:
 - Technologie NFC, commande vocale, aires de stationnement disponibles, etc.

Nouveauté

Enquête sectorielle: Livraison de marchandises en zone urbaine

Flotte durable (électrique et par GNV)



- ✓ Comme facteurs qui freinent/entravent son implantation:
 - Manque d'aides publiques accordées au **renouvellement** du **parc automobile** de **transport de marchandises**.
 - **Réseau d'approvisionnement** de combustibles alternatifs (**GNV** et **électrique**) **insuffisant**
- ✓ **Sensation d'incertitude** par rapport au **pari de l'Administration** pour l'avenir: demande de mesures législatives directrices.

Plateformes micro



- ✓ Comme **modèle efficace*** de distribution du **dernier kilomètre (*last mile*)** avec de nombreux **avantages**:
 - Exploitation des **ressources**, optimisation des **coûts unitaires** → **tarifs** plus compétitifs.
 - **Réduction de la congestion** dans les **centres urbains**
 - Amélioration des **temps** de trajet (groupage par zones de livraison).

*à exception des entreprises de **consommation grand public** et du **secteur alimentaire et pharmaceutique**: suivi et contrôles particuliers de température et traçabilité → pari sur l'efficacité quant à la planification des routes, horaires et véhicules.

Nouveauté

Enquête sectorielle: Livraison de marchandises en zone urbaine

Durabilité du modèle actuel



- ✓ Suppression des envois gratuits pour réduire le volume de livraisons à domicile:
 - **L'utilisateur ne concentre pas les commandes**
 - **Pourcentage élevé de produits non livrés** (sans notification en cas d'absence à l'endroit accordé)
- ✓ Divergence de modèles de livraison avec une tendance aux courts délais (**à domicile / points relais**):
 - Pari par la convivialité des deux modèles (50% des enquêtés y sont favorables).
 - Pari par la livraison à domicile: priorisation de la commodité et importance du temps (25% des enquêtés).
 - Pari par la livraison en points relais, où l'utilisateur doit se déplacer (25% des enquêtés).

Alignement de l'Administration avec les opérateurs logistiques

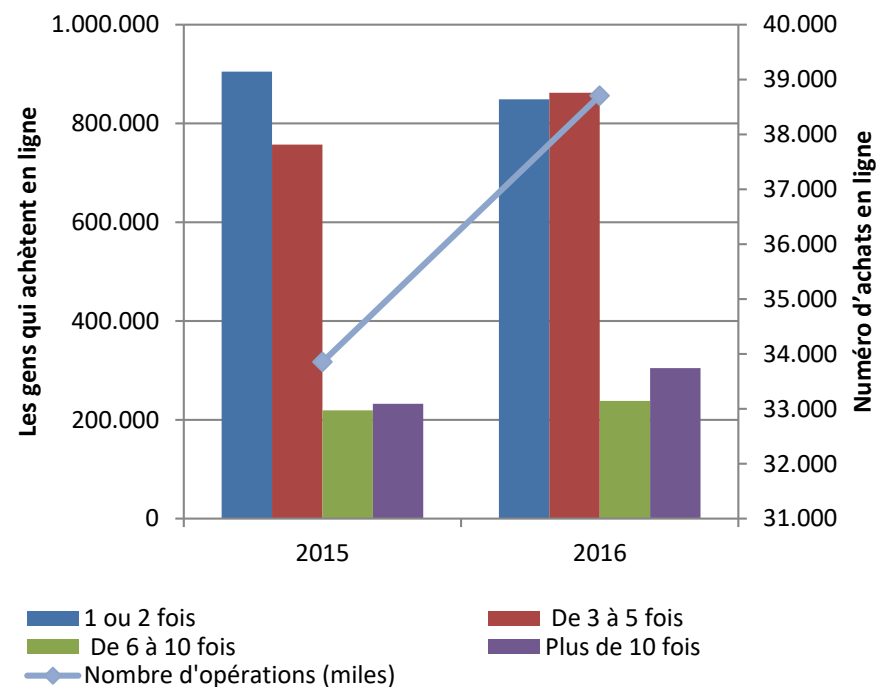


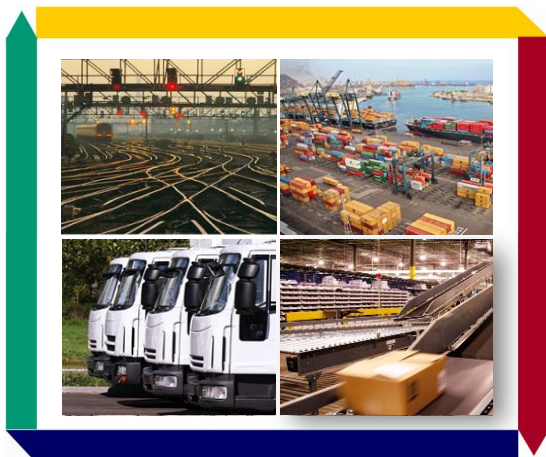
- ✓ Demande généralisée d'une **communication** plus **fluide** et de plus de voies de **dialogue** pour chercher des solutions et réponses communes **alignées** (nécessité d'élaborer un nouveau modèle).
- ✓ **Approche** des problématiques avec une optique **partisane**.
- ✓ Demande de **normalisation** et d'**harmonie** sur le **territoire**: planification de politiques globales.

Logistique urbaine: Annexe statistique

VI. LOGISTIQUE URBAINE

- VI.1. – Numéro de personnes selon caractéristiques démographiques et numéro d'achats réalisés en ligne
- VI.2. – Numéro d'étapes de déplacement des véhicules privés et de transport marchandises
- VI.3. – Enquête sectorielle de tendance: Distribution des marchandises





Merci beaucoup!

www.cimalsa.cat

 *Observatori
de la Logística*

