



# 2<sup>ND</sup> SÉMINAIRE NATIONAL SUR L'OBSERVATION DE LA LOGISTIQUE

  
MINISTÈRE  
DE L'ÉCONOMIE,  
DES FINANCES  
ET DE LA SOUVERAINETÉ  
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction générale  
des Entreprises

 **Université  
Gustave Eiffel**

  
MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction générale des  
infrastructures, des  
transports et des mobilités



# INTRODUCTION

PRÉSENTATION DE LA JOURNÉE ET RAPPEL DES OBJECTIFS DE  
L'OBSERVATION

# PROGRAMME DU SÉMINAIRE

## PROGRAMME DE LA MATINEE

**9H45** - Introduction et annonce du programme

**10H** – Principaux résultats nationaux de la logistique en 2022

**11H** – Focus sur le foncier et l'immobilier logistique

**12H** – L'analyse par filière et la vision des chargeurs

## PROGRAMME DE L'APRÈS-MIDI

**14H** – L'approche territoriale de la logistique

**15H** – Perspectives des travaux du dispositif d'observation

**15H15** – Conclusion du séminaire

**15H30** – Fin de l'événement



**PROGRAMME DU SÉMINAIRE**

<b>9H45</b> - Introduction et annonce du programme <ul style="list-style-type: none"><li>• François Tainturier, Conseiller fret auprès du Directeur Général (DGITM)</li></ul>	<b>14H</b> - L'approche territoriale de la logistique <ul style="list-style-type: none"><li>• Représentant de la DGITM/DGE</li><li>• Représentant de la DREAL Bretagne</li><li>• Représentant de la DREAL Grand Est</li></ul>
<b>10H</b> - Principaux résultats nationaux de la logistique en 2022 <ul style="list-style-type: none"><li>• Corinne Blanquart, Vice-présidente Projets transformants et Mission sociétale de l'Université Gustave Eiffel et directrice de la Chaire économie circulaire et métabolisme urbain</li></ul>	<b>15H</b> - Perspectives des travaux du dispositif d'observation <ul style="list-style-type: none"><li>• Intervenant à spécifier</li></ul>
<b>11H</b> - Focus sur le foncier et l'immobilier logistique <ul style="list-style-type: none"><li>• Vinciane Bayardin (SDES)</li><li>• Sonia Menan, Responsable Data &amp; Etudes (CBRE)</li><li>• Intervenant à spécifier</li></ul>	<b>15H15</b> - Conclusion du séminaire <ul style="list-style-type: none"><li>• Intervenant à spécifier</li></ul>
<b>11H45</b> - PAUSE	<b>15H30</b> - FIN DE L'ÉVÉNEMENT
<b>12H</b> - L'analyse par filière et la vision des chargeurs <ul style="list-style-type: none"><li>• Denis Choumert, Président (AUTF) et Vice-président European Shippers' Council</li><li>• Jean François Lepy, Directeur General (Soufflet Negoce)</li><li>• Olivier Galisson, Responsable Transports et logistique (France Chimie)</li></ul>	
<b>12H45</b> - PAUSE DÉJEUNER	



# **PRINCIPAUX RÉSULTATS NATIONAUX DE LA LOGISTIQUE EN 2022**

**PRÉSENTATION DE LA NOUVELLE VERSION DU TABLEAU DE BORD  
DE LA LOGISTIQUE**

# LE DISPOSITIF D'OBSERVATION : RAPPEL

Piloté par l'UGE et financée par la DGITM et la DGE

## LES TRAVAUX

Élaboration d'un tableau de bord comprenant plusieurs dimensions (**sociale, environnementale, économique**) sur l'activité de transport de marchandises et la logistique

## OBJECTIFS

Suivre dans le temps les performances et les tendances de la logistique sur une année.

Une brique pour:

- éclairer sur l'avancement par rapport aux grands enjeux de politique publique et notamment ceux portés par la stratégie nationale de la logistique
- Éclairer notamment le CILOG
- mener des analyses (notes de synthèse) et initier des discussions
- révéler des besoins d'analyse complémentaires



# LES AVANCEES DU DISPOSITIF D'OBSERVATION

Production de cahiers (format court) venant en complément du document de tableau de bord de la logistique

- Un cahier de suivi des politiques publiques
- Un cahier propre à l'immobilier logistique (point faible du précédent tableau de bord)
- Un cahier dédié aux territoires (échelle régional)
- Un cahier de synthèse de l'édition 2022 du tableau de bord de la logistique



**En cours de production**

- Un cahier filière



# LES AVANCEES DU DISPOSITIF D'OBSERVATION

C. Blanquart  
P. Vilain  
M. Savy



## TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

Cahier de synthèse du tableau de bord



Direction générale des Entreprises



Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités



### EMPLOI ET DEMOGRAPHIE DES ENTREPRISES DE LA LOGISTIQUE EN FRANCE UN EMPLOI EN CROISSANCE, MAIS DES PROBLEMES DE RECRUTEMENT QUI PERSISTENT

La logistique, bien plus qu'un simple rouage économique, se positionne comme un pilier de l'emploi en France. En 2022, près de 1,03 million de salariés étaient regroupés au sein des entreprises spécialisées dans le transport de marchandises et l'entreposage<sup>4</sup> (+0,6 % sur un an / +5,2 % sur 5 ans).

#### EMPLOI INTERIMAIRE

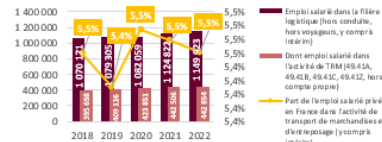
Données ORF, emploi intérimaire sur 19 codes APE, hors emploi dans le compte propre

114 000 emplois en EVP dans le transport de marchandises et l'entreposage en 2022 (+2 % sur un an ; +20 % sur 5 ans)

La logistique se distingue par ailleurs toujours par son recours substantiel à l'emploi intérimaire. En 2022, près de 14 % de l'emploi intérimaire en France était concentré dans l'activité de fret et de logistique représentant près de 114 000 emplois en équivalent temps plein (ETP) soulignant de fait l'importance de la flexibilité et de la réactivité dans l'activité.

#### Evolution de l'emploi dans l'activité de transport de marchandises et d'entreposage en France

Graphique selon données ORF, URSSAF, INSEE, AMELI



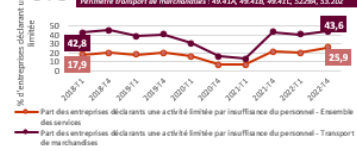
En corrélation avec la croissance de l'emploi, la démographie des entreprises du transport de marchandises et de l'entreposage se révèle dynamique, marquée par la création de 62 973 nouveaux établissements<sup>5</sup> en 2022.

Bien que les créations aient diminué sur une année (-38 %), elles augmentent significativement au cours des cinq dernières années (+268 %), stimulées par le dynamisme des autres activités de poste, qui représentent 81 % des nouvelles créations d'établissements en 2022 (contre 89 % des créations en 2021).

En lien avec ce dynamisme, une écrasante majorité des créations d'établissements dans l'activité de fret et d'entreposage se fait sous le statut de la micro-entreprise en 2022 (86 % des créations contre 72 % des créations en 2018). Quant aux fermetures d'établissements<sup>6</sup>, elles reculent significativement en 2022, avec des fermetures divisées par 2 (11 483 fermetures en 2022 ; 23 000 en 2021 dans l'activité de transport de marchandises et d'entreposage).

#### Part des entreprises déclarant une activité limitée par une insuffisance du personnel

Graphique selon données Banque de France



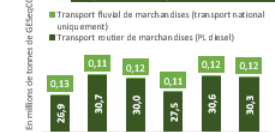
Les problèmes de recrutement persistent néanmoins en raison des conditions de travail difficiles et d'une sinistralité plus élevée dans les métiers de la logistique. En 2022, l'activité demeure entravée par une pénurie de personnel roulant qui touche l'ensemble de l'Europe (7 % de postes de chauffeurs routiers non pourvus en 2021, 10 % en 2022)<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Données URSSAF, AMELI. Emploi salarié privé en fin d'année (hors conduites, compte propre et intérim) sur 19 codes APE de la logistique  
<sup>5</sup> Données SIRENE, Ensemble des établissements créés entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre sur les 19 codes APE logistique retenus  
<sup>6</sup> Données SIRENE, Ensemble des fermetures d'établissements entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre sur les 19 codes APE logistique retenus  
<sup>7</sup> Données IRU, Nombre de postes de conducteurs de camions non pourvus

### PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DES EMISSIONS DU TRM EN LÉGERE BAISSE DANS UN CONTEXTE DE VERDISSEMENT DES FLOTTES

#### Evolution des émissions du transport terrestre de marchandises

Graphique selon CITEPA, émissions en millions de tonnes de GES eqCO2 en France métropolitaine



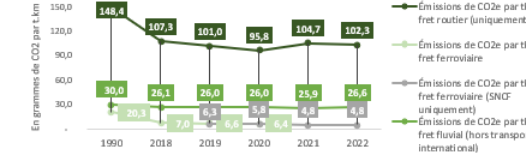
En 2022, les poids lourds diesel représentent 23 % des émissions de GESeqCO2 du secteur du transport en France, contribuant ainsi à 7,5 % des émissions carbone en France métropolitaine (en GESeqCO2, hors UCTAF).

Sur 5 ans, les émissions de carbone du TRM sont pourtant en légère baisse (-1,4 % entre 2018 et 2022), malgré une hausse du trafic routier de 3 %<sup>8</sup>. Cette tendance souligne une légère décorrélation entre les émissions et le niveau d'activité, qui peut être attribuée à une diminution de l'intensité énergétique du TRM et à la baisse du contenu carbone de l'énergie consommée.

Refletant la bonne efficacité énergétique de ce mode, le fret ferroviaire apparaît en 2022 comme le mode de transport le moins carboné par unité transportée, émettant en moyenne 4,8 gCO2/t.km, soit près de 22 fois moins que le fret routier par poids lourd et 5 fois moins que le fret fluvial.

#### Evolution des émissions de carbone par unité de marchandises transportée par mode de transport en France

Graphique selon données CITEPA, SOES, SNCF



### VERDISSEMENT DES FLOTTES<sup>9</sup>

#### PARC DE PLEN NORME EURO 6

PTAC > 3,5t et tracteurs routiers, données SOES

62 % du parc roulant de Poids lourds français en norme euro 6 fin 2022  
+4,4 points sur 1 an ; +23,2 points sur 5 ans

La norme euro 6 est majoritaire dans le parc de PL. Bien que fortement dieselisé (98,4 % du parc roulant de PL fin 2022), le parc de PL électrique croît significativement (+430 % sur un an ; +720 % sur 5 ans).

Les poids lourds électriques sont toutefois utilisés de manière moins intensive, avec des distances annuelles parcourues par véhicule d'environ un tiers de celles des poids lourds diesel en 2022.

#### INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

Stations de recharge ouvertes GNV et GNC entre 2012 et 2022, données AFSGV

215 stations GNV publiques ouvertes en France sur ces 10 dernières années avec un taux d'accessibilité aux PL de 97 %.

Près de 8 000 PL roulent au gaz fin 2022, soit 1,5 % du parc roulant français en forte progression (+ 20 % sur un an ; + 514 % sur 5 ans) en lien avec un développement soutenu des infrastructures de recharges (+ 200 % d'ouvertures de stations GNV publiques sur 5 ans).

<sup>8</sup> Données SOES, PL marchandises pavillon français et étranger

<sup>9</sup> Données SOES, Parc roulant de PL au 31 janvier 2023, uniquement tracteurs routiers et camions avec PTAC > 3,5t

# LES RESULTATS NATIONAUX 2022

IMMOBILIER LOGISTIQUE

PERFORMANCE DU TRM

PERFORMANCE DU FRET FERROVIAIRE

PERFORMANCE DU FRET FLUVIAL

PERFORMANCE DU FRET MARITIME

DEMANDE ET COUT DU TRANSPORT

DÉCARBONATION : Les facteurs d'évolution

VERDISSEMENT DES FLOTTES

EMPLOI ET ENTREPRISES

TENSION SUR LES METIERS DE LA LOGISTIQUE

COMPETITIVITE ET COUT

COMPETITIVITE ET SATISFACTION

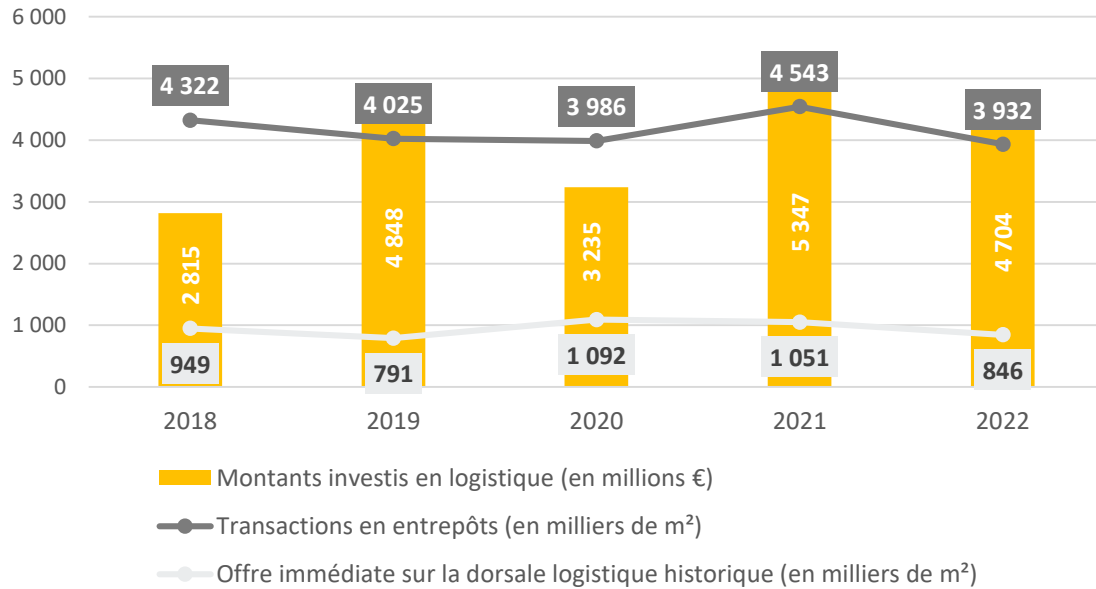


# LES RESULTATS NATIONAUX 2022

## IMMOBILIER LOGISTIQUE

### Evolution du marché de l'immobilier logistique en France

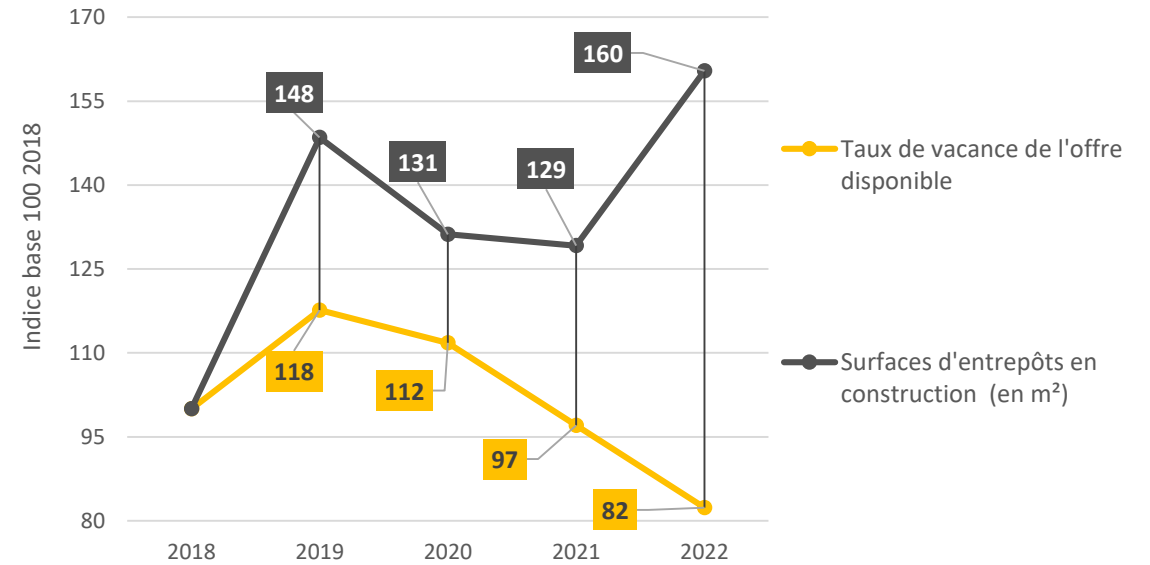
Graphique selon données Bnp Paribas Real Estate, CBRE  
Données sur les entrepôts > 5 000m<sup>2</sup>  
Dorsale logistique historique : Axe Lille/Marseille/Lyon/Paris



**L'immobilier logistique représente un actif attractif en France ; cependant, les transactions demeurent entravées par la disponibilité limitée des biens sur le marché**

### Evolution du taux de vacance disponible et de l'offre à venir en entrepôts en France

Graphique selon données Bnp Paribas Real Estate, Sitadel2  
Surfaces d'entrepôts en construction en France entière  
Taux de vacance des entrepôts > 5 000m<sup>2</sup> sur l'offre disponi

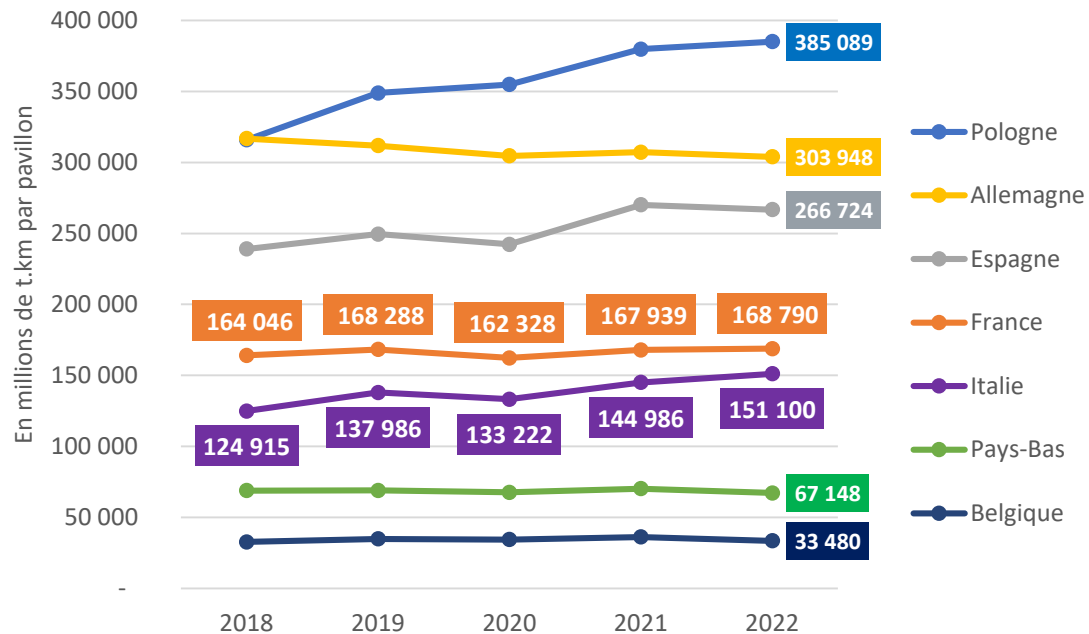


**Les constructions d'entrepôts en France s'envolent dans un contexte où le taux de vacance de l'immobilier logistique disponible en France atteint un niveau critique en 2022**

## PERFORMANCE DU TRM

### Evolution de l'activité des principaux pavillons européens

Graphique selon données SDES, Eurostat

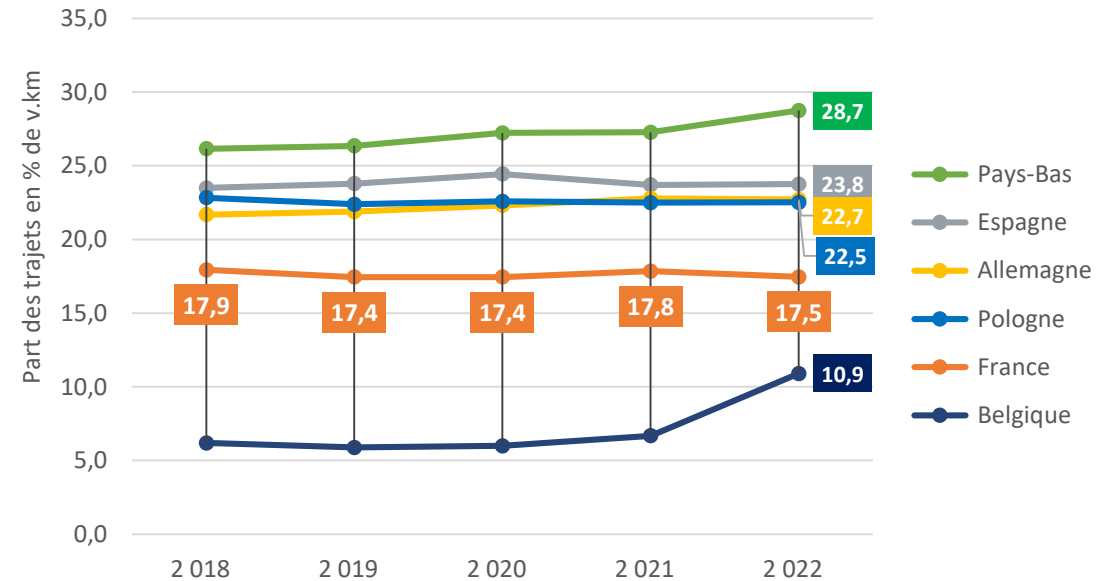


Le pavillon français en croissance sur cinq ans, (+ 2,9 % de t.km), portée par l'activité pour compte d'autrui. Le pavillon italien est en plein essor et menace la quatrième place occupée par la France en termes de volume.

### Evolution du transport routier à vide dans les principaux pavillons européens

Graphique selon données Eurostat

Part des trajets routier des pavillons effectués à vide en v.km

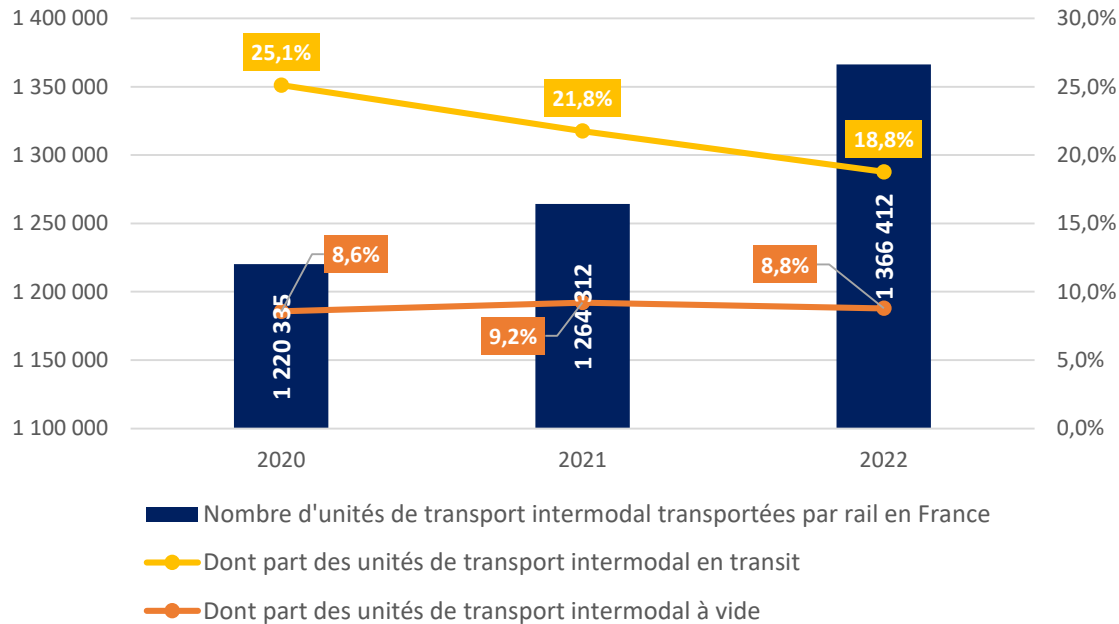


Les camions sous pavillon français ont effectué près d'un sixième de leurs trajets à vide en 2022. La France enregistre un taux de transport routier à vide inférieur à celui de ses principaux concurrents européens et en diminution au fil du temps.

## PERFORMANCE DU FRET FERROVIAIRE

### Evolution du nombre d'unités de transport intermodal transportées par rail

Graphique selon données ART

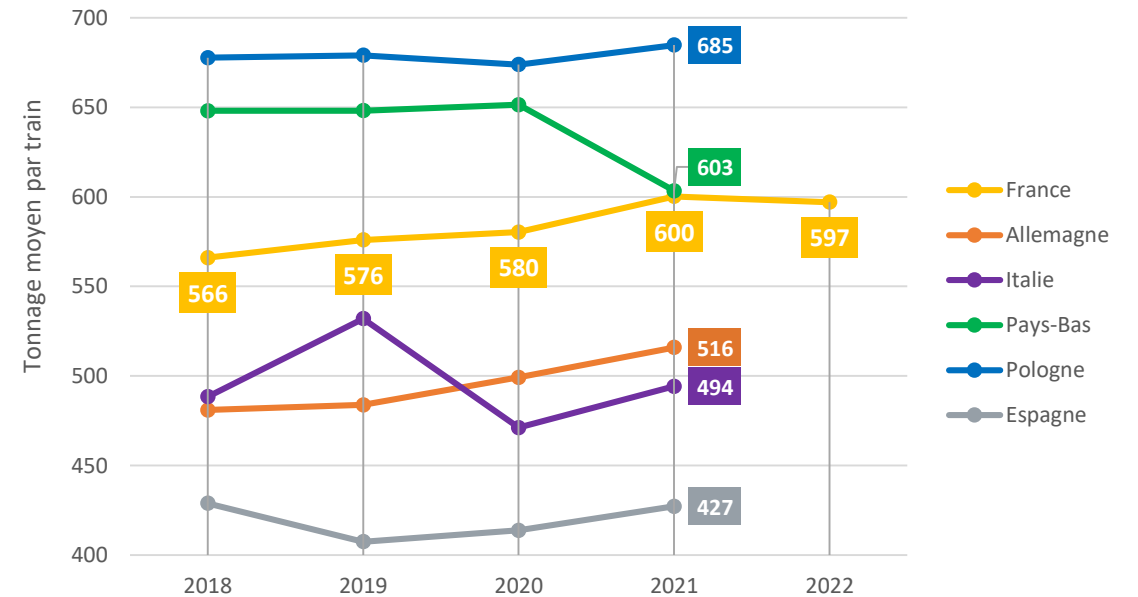


**Moins d'une unité de transport intermodal sur 10 est acheminée à vide par le rail en France. Le taux de transport à vide est en diminution, témoignant d'une amélioration de l'efficacité au fil du temps. Le trafic de transit d'UTI en France est en déclin, au profit du développement du transport d'UTI par rail sur les trajets nationaux et internationaux.**

### Evolution de l'emport moyen dans les trains de fret (t.km par train.km)

Données IRG Rail et ART pour la France

Tonnage moyen par train



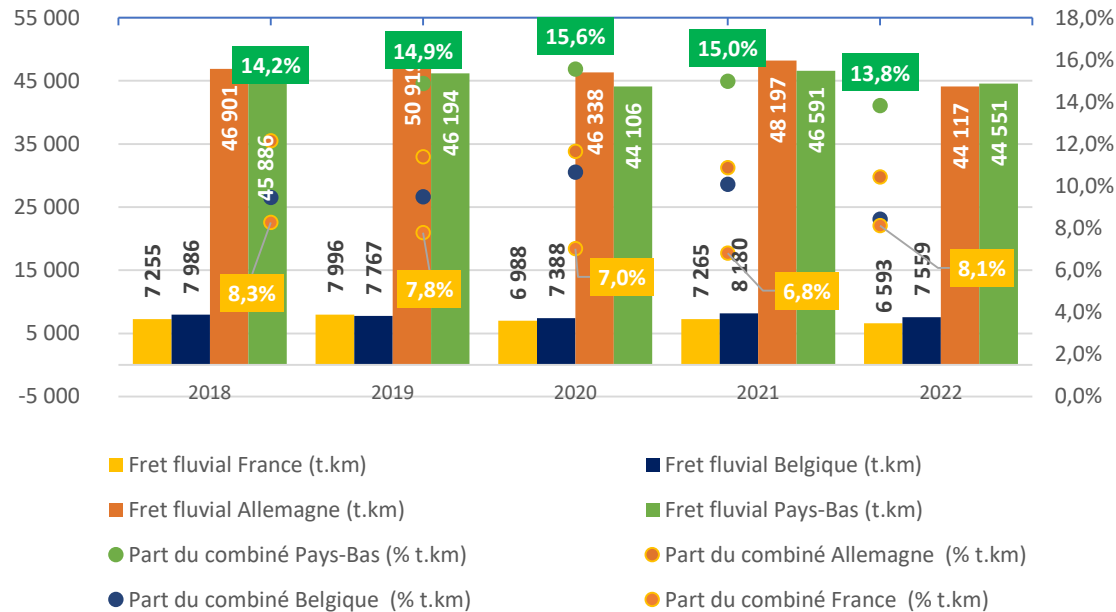
**Poursuite de la massification des flux et hausse de l'emport moyen par train sur l'activité de fret ferroviaire française.**

## PERFORMANCE DU FRET FLUVIAL

### Evolution de l'activité de fret fluvial et du fret combiné dans l'Union européenne

Graphique selon données Eurostat

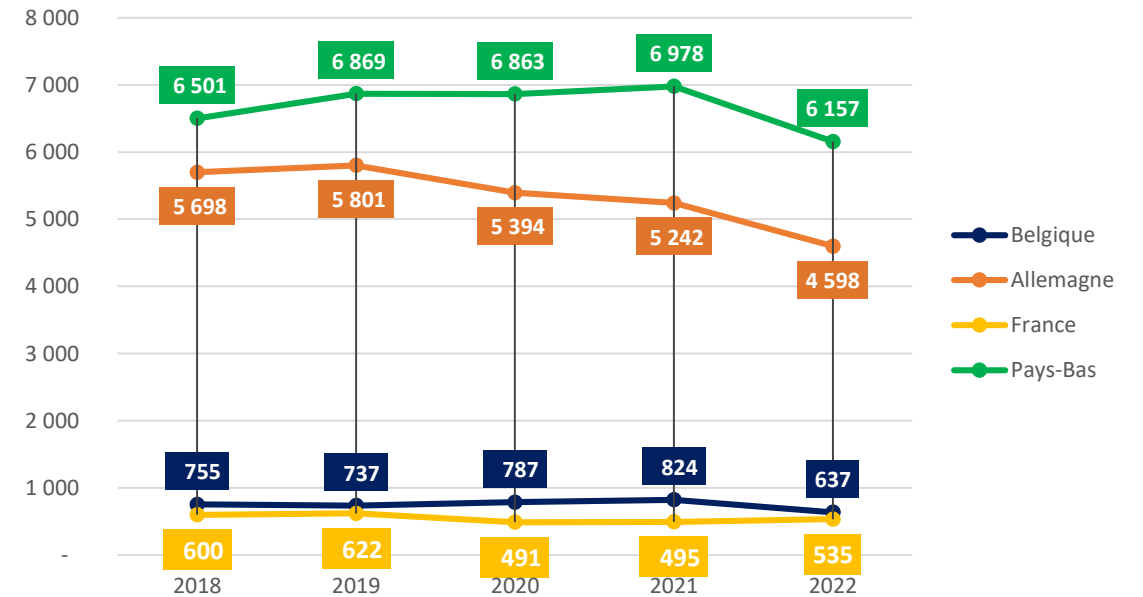
Activité de fret fluvial en t.km. Fret fluvial combiné = part des conteneurs dans le transport total de marchandises



### Evolution de l'activité de fret fluvial combiné dans l'Union européenne

Graphique selon données Eurostat

Activité de fret fluvial combiné en t.km, marchandises transportées en conteneurs



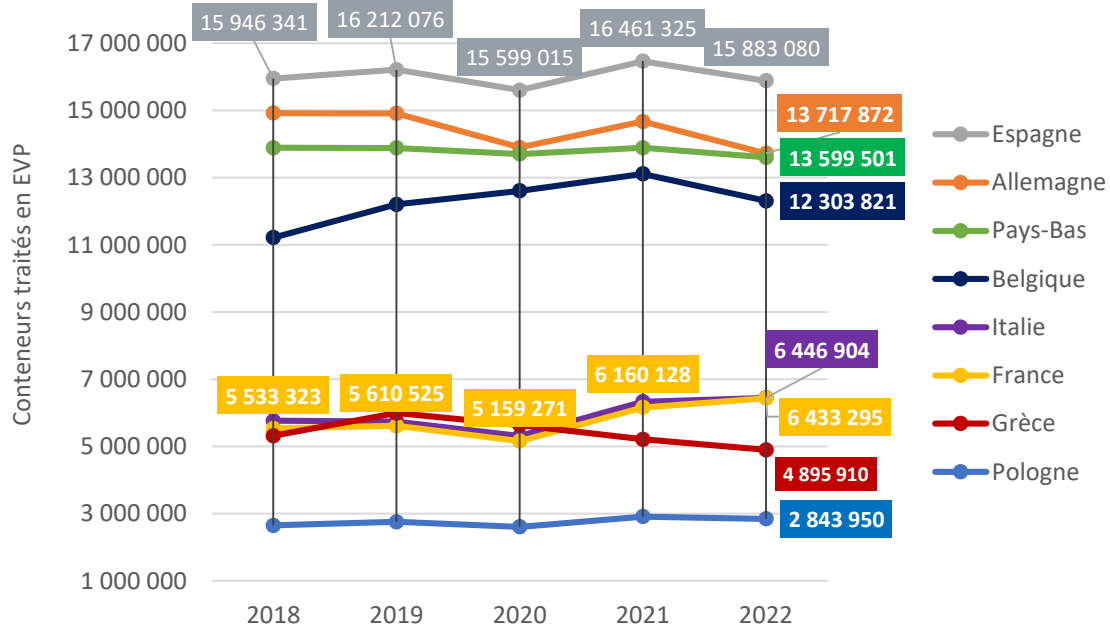
**Une activité de fret fluvial en déclin sur cinq ans en France en volume, en lien avec les étiages de la Seine en 2022. Les niveaux de fret combiné observés en France demeurent inférieurs à ceux de ses voisins européens.**

**L'activité de fret combiné en France demeure à un niveau faible, même si elle se développe en 2022, dans un contexte de recul de l'activité de fret combiné chez les voisins européens. Cependant, elle ne revient pas aux niveaux connus avant la crise.**

# PERFORMANCE DU FRET MARITIME

## Evolution du trafic de conteneurs dans les ports par pays

Graphique selon données Eurostat, conteneurs traités dans les ports en équivalent vingt pieds (EVP)

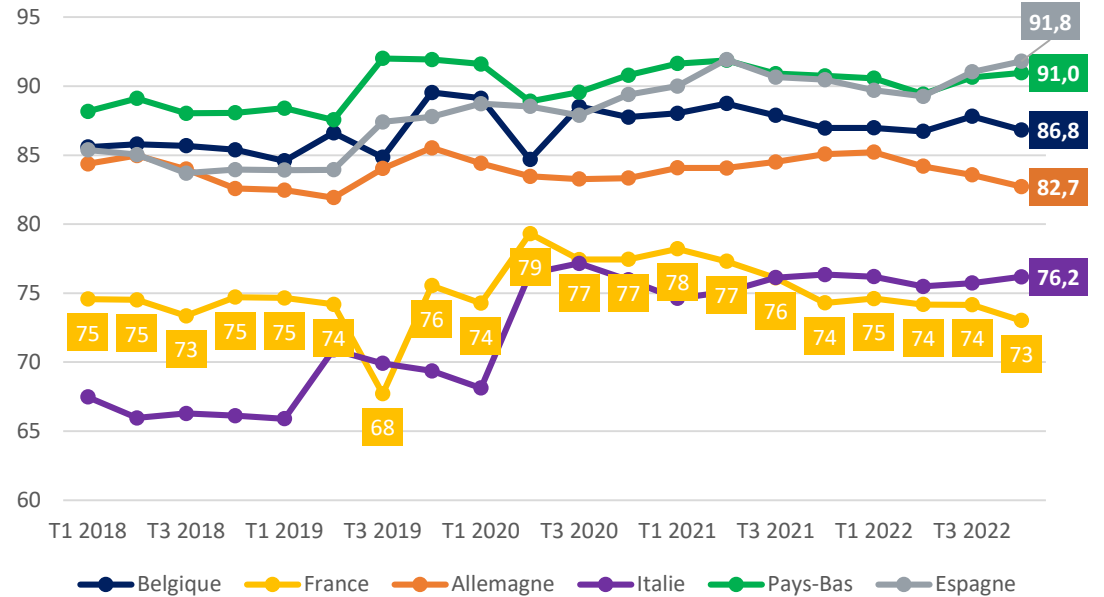


**Le transport maritime français réalise d'excellents résultats en affichant la meilleure croissance sur 5 ans. Après avoir dépassé la Grèce en 2020 en volume, la France est en voie de surpasser l'Italie sur le nombre de conteneurs traités.**

## Evolution de la connectivité des ports

Selon données UNCTAD

Calculs du secrétariat de la CNUCED, d'après l'indice de connectivité des transports maritimes régulier



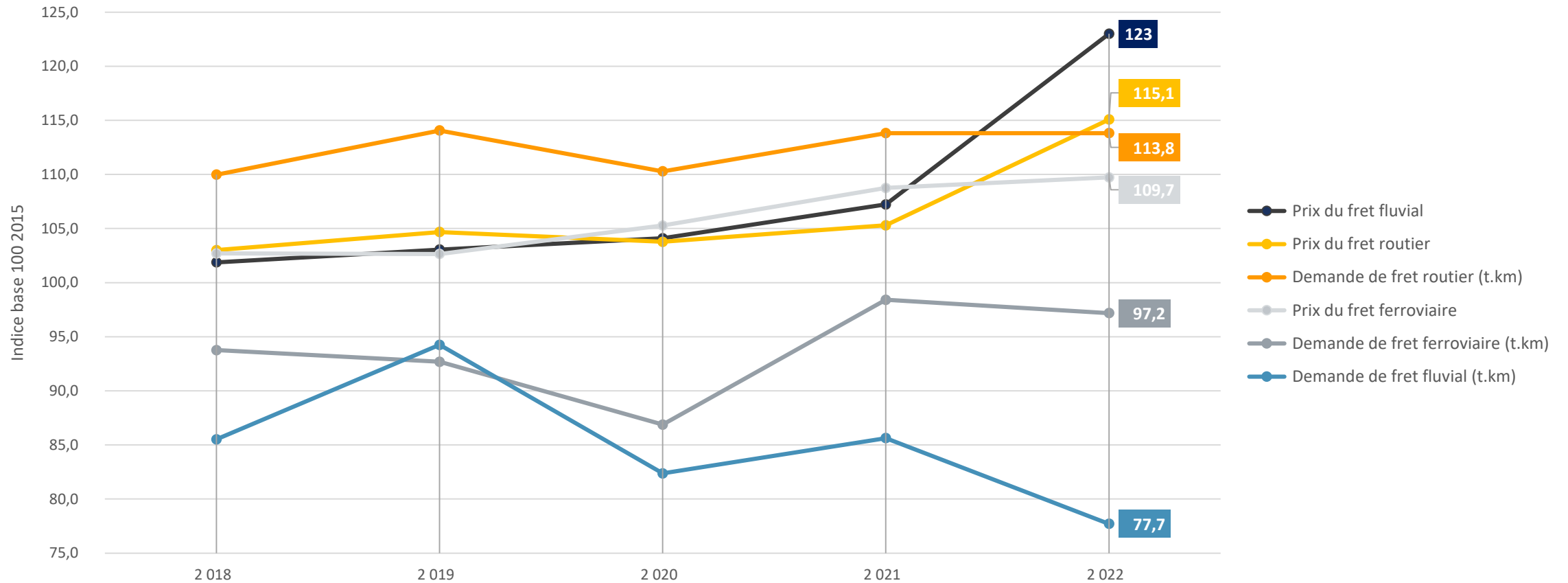
**Si le trafic est en expansion, la connectivité du transport maritime de conteneurs est en recul dans les ports français sur 5 ans et affiche une performance nettement en retard par rapport aux principaux concurrents européens. Cette contre performance pourrait altérer à long terme le potentiel de développement du trafic de conteneurs**

## DEMANDE ET COUT DU TRANSPORT

### Evolution de la demande et de coûts du transport terrestre de marchandises en France

Graphique selon données SDES

Indice base 100 en 2015 de la demande par mode en t.km et des prix de production par mode

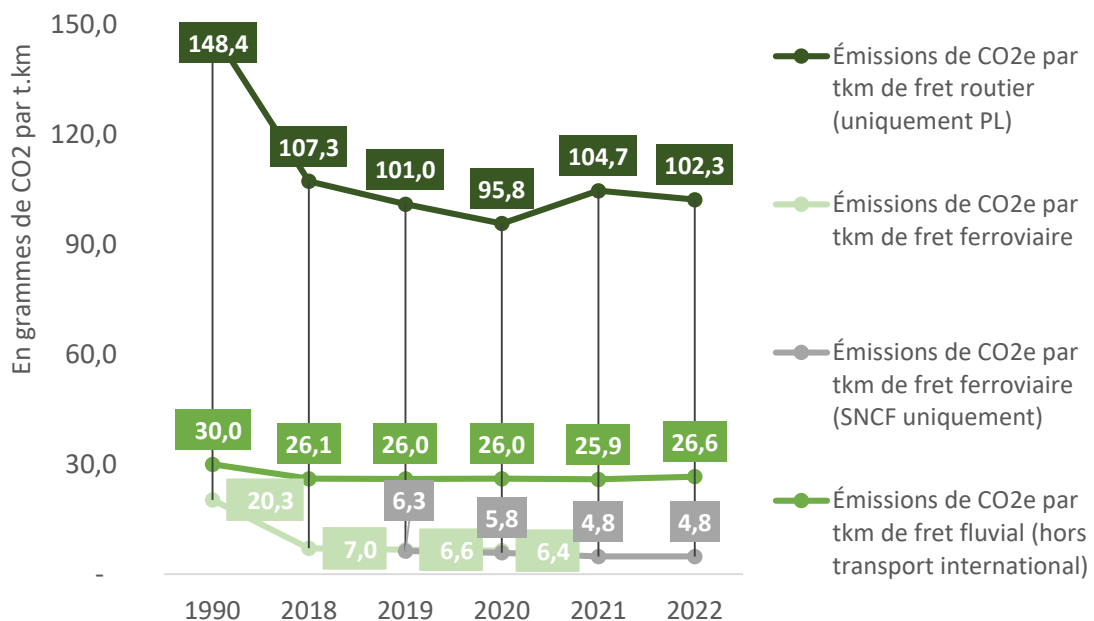


Les coûts du transport routier ont augmenté plus rapidement que la demande au cours des cinq dernières années, en corrélation avec la hausse des prix de l'énergie. **Parallèlement, la demande de fret fluvial a connu une érosion marquée en 2022, période pendant laquelle les coûts du transport fluvial ont enregistré une augmentation significative.**

## DÉCARBONATION : Les facteurs d'évolution

### Évolution des émissions de carbone par unité de marchandises transportée par mode de transport en France

Graphique selon données CITEPA, SDES, SNCF

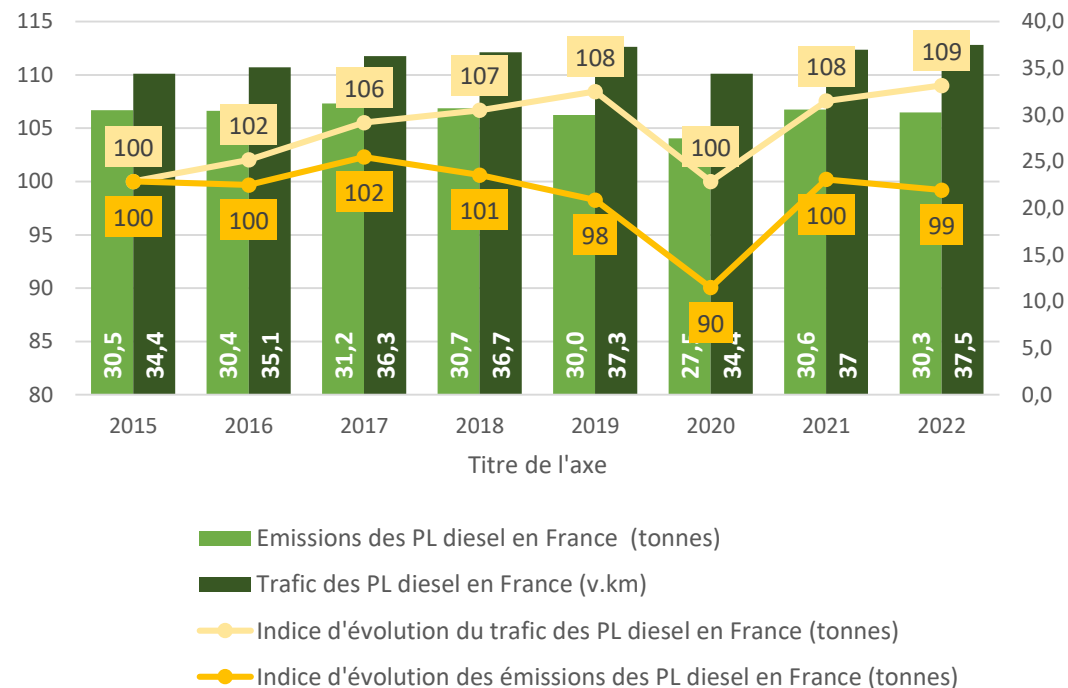


En 2022, le fret ferroviaire émet en moyenne 4,8 gCO<sub>2</sub>/t.km, soit près de 22 fois moins que le fret routier par poids lourd et 5 fois moins que le fret fluvial

### Evolution des émissions et du trafic des PL en France

Graphique selon données CITEPA, SDES

Trafic uniquement des PL diesel (pavillon français + étranger)

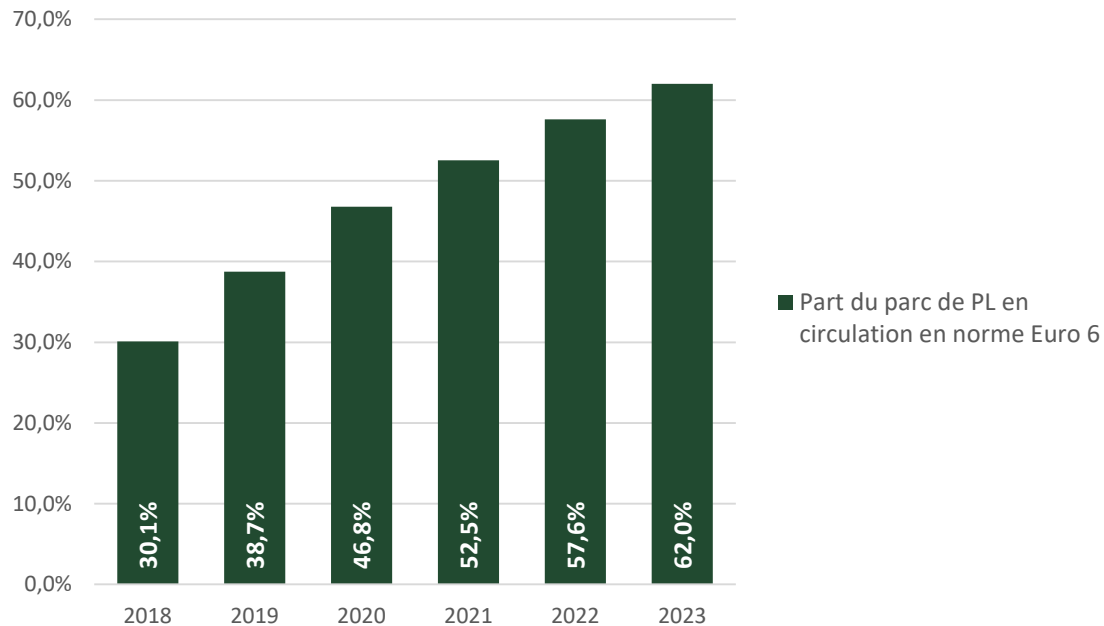


Des émissions des PL marchandises en légère décroissance sur 5 ans en France. Un niveau d'émission des PL qui se décorrèle progressivement du niveau de trafic dans le temps.

## VERDISSEMENT DES FLOTTES

### Part du parc de PL en circulation en norme Euro 6

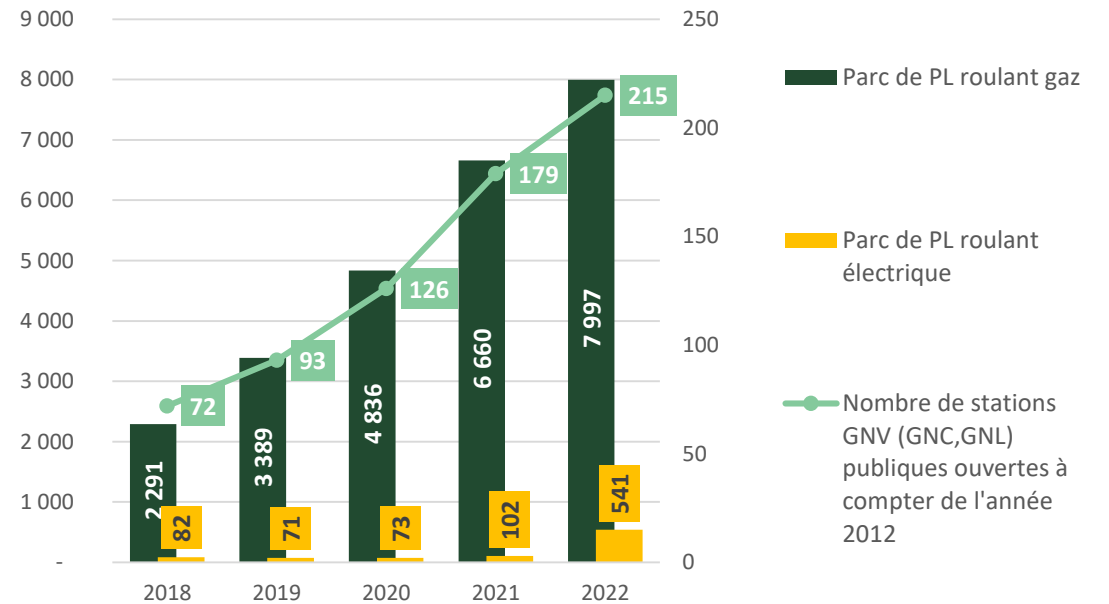
Périmètre du parc de PL = Camions PTAC > 3,5 tonnes et tracteurs routiers  
Graphique selon données SDES



**En 2022 en France, la majorité du parc de poids lourds français en circulation est conforme à la norme Euro 6**

### Caractérisation du parc de PL gaz et électrique roulant français

Périmètre du parc de PL = camions PTAC > 3,5 tonnes et tracteurs routiers  
Graphique selon données SDES, AFGNV

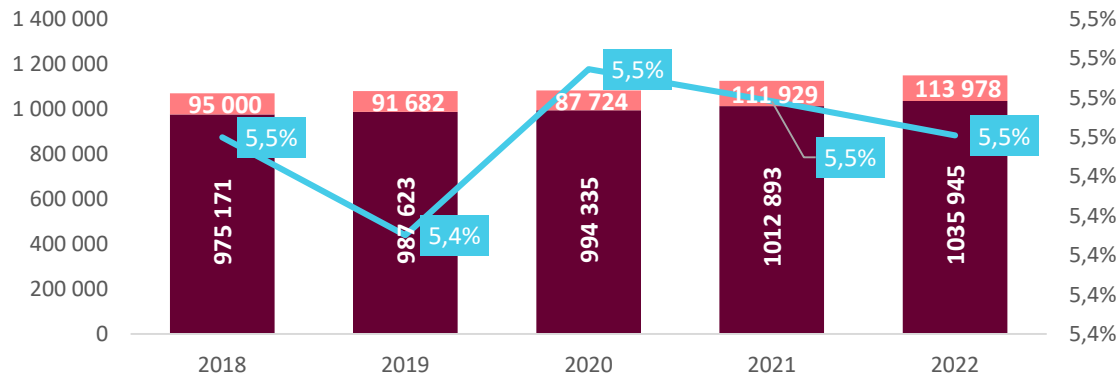


**98,2 % du parc de PL est diésélisé en 2022.** Expansion significative des PL gaz, en corrélation avec la croissance des infrastructures de recharge publiques sur le territoire. **Les PL électriques bien qu'en développement restent marginales et cantonnées à certaines classes de véhicules.**

## EMPLOI ET ENTREPRISES

### Evolution du nombre de salarié dans l'activité de fret et d'entreposage en France

Graphique selon données URSSAF, OIR, AMELI, INSEE  
Périmètre de mesure 19 codes APE de la logistique retenus

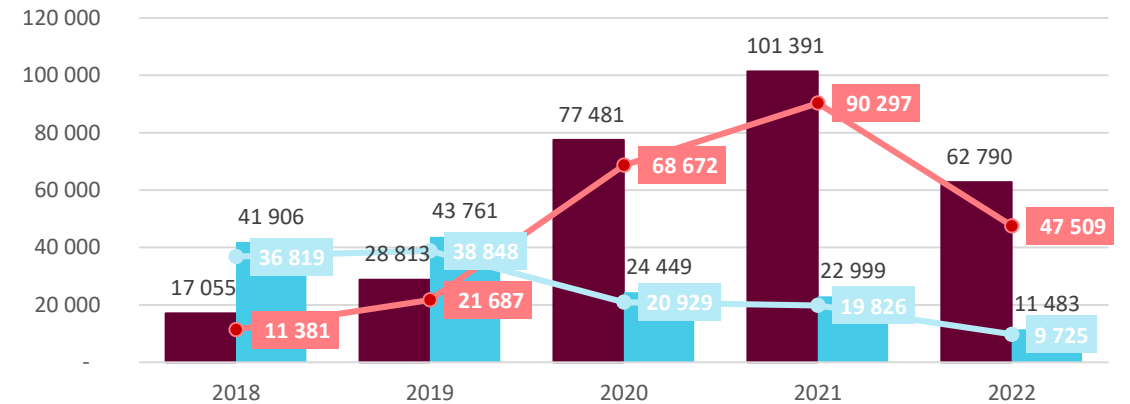


- Volume d'emploi intérimaire en ETP dans l'activité de transport et d'entreposage en France (hors conduite)
- Volume de l'emploi salarié dans l'activité de transport de marchandises et d'entreposage (hors conduite, hors voyageurs, hors intérim)
- Part de l'emploi salarié privé en France dans l'activité de transport de marchandises et d'entreposage (hors conduite, y compris intérim)

L'emploi salarié privé dans les entreprises dont l'activité principale est le fret ou l'entreposage est en essor, soutenu par une croissance significative de l'emploi intérimaire sur ces 5 dernières années (+20 %).

### Evolution des créations et fermetures d'établissements dans l'activité de fret et d'entreposage en France

Graphique selon données SIRENE  
Créations et fermetures d'établissements sur l'année sur 19 codes APE de la logistique retenus



- Créations d'établissements sur l'année
- Fermetures d'établissements sur l'année
- Dont créations d'établissements sur les autres activités de poste
- Dont fermetures d'établissements sur les autres activités de poste

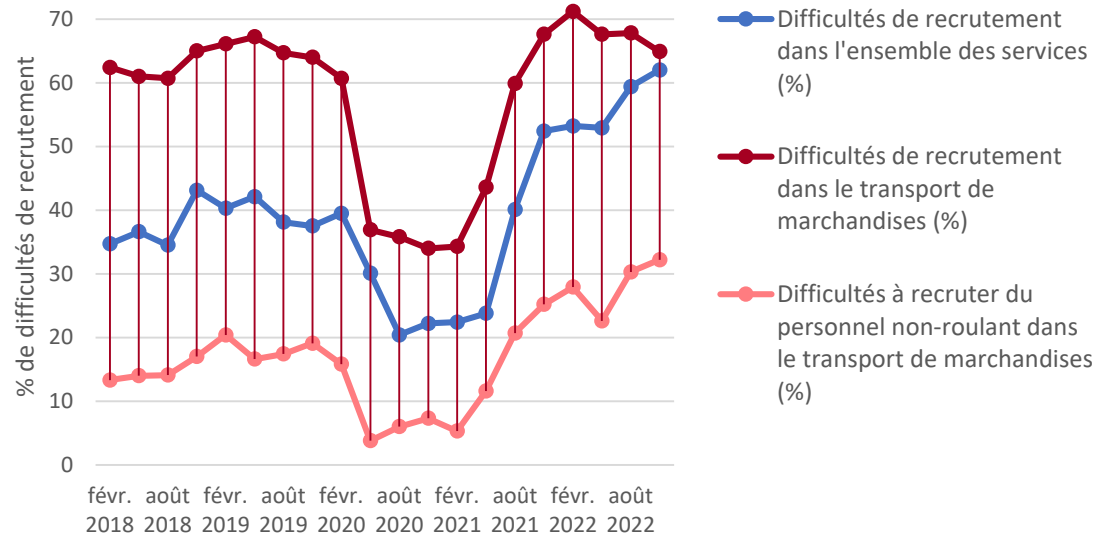
Les créations d'établissements en France dans l'activité de fret et d'entreposage ont été multipliées par près de 4 au cours des 5 dernières années, portées par l'essor des autres activités de poste qui représentent près de 81 % des nouvelles créations d'établissements dans l'activité de fret et d'entreposage en 2022

## TENSION SUR LES METIERS DE LA LOGISTIQUE

### Evolution des difficultés de recrutement dans l'activité de transport de marchandises en France

Graphique selon données Banque de France

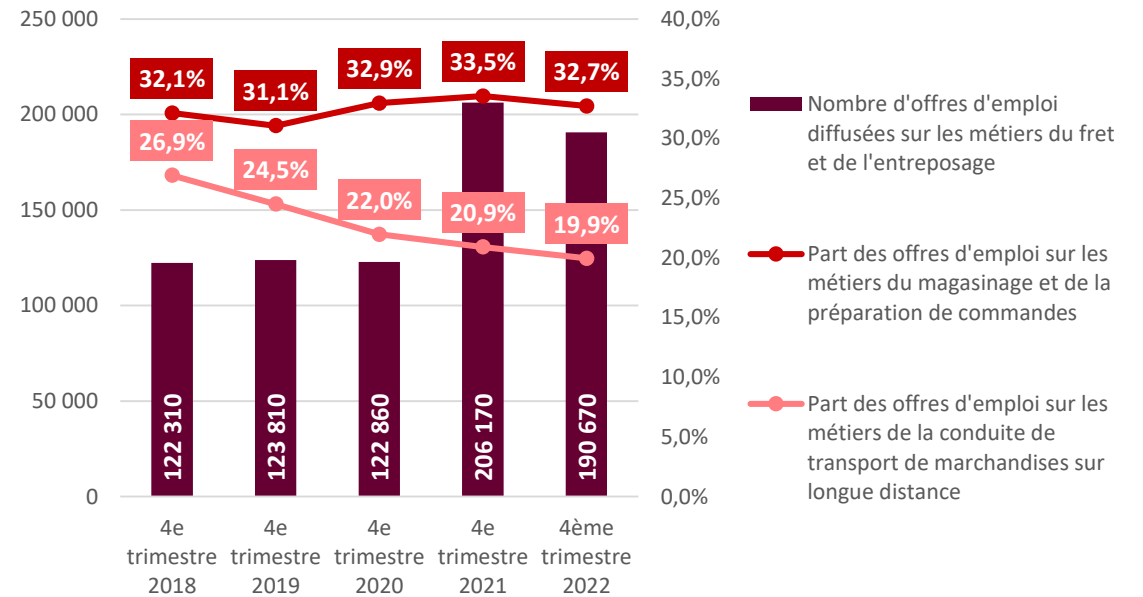
Périmètre de mesure du transport de marchandises : transport routier de fret interurbains et de proximité, location de



### Evolution des postes à pourvoir dans les métiers du fret et de l'entreposage en France

Graphique selon données Pôle Emploi

Périmètre de mesure : 15 codes ROME de la logistique



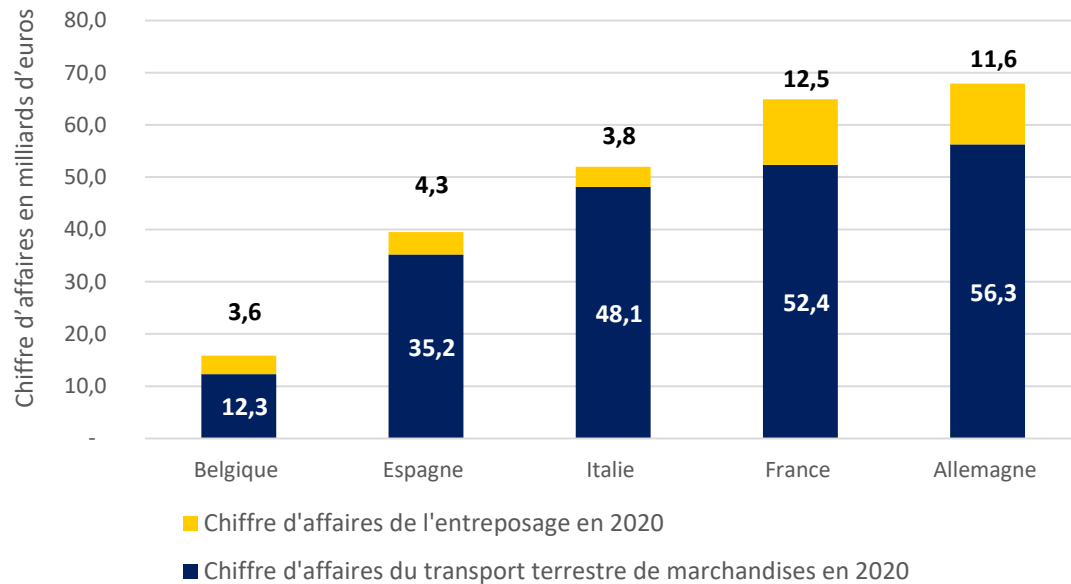
**Indispensables au bon fonctionnement des chaînes, les métiers de la logistique connaissent des tensions en France, avec des difficultés de recrutement en augmentation, y compris sur le personnel non-roulant.**

**Des difficultés de recrutement en hausse dans un contexte d'expansion du nombre de poste à pourvoir dans les métiers du fret et de l'entreposage en France.**

## COMPETITIVITE ET COUT

### Chiffre d'affaires du transport terrestre de marchandises et de l'entreposage en France et en Europe en 2020

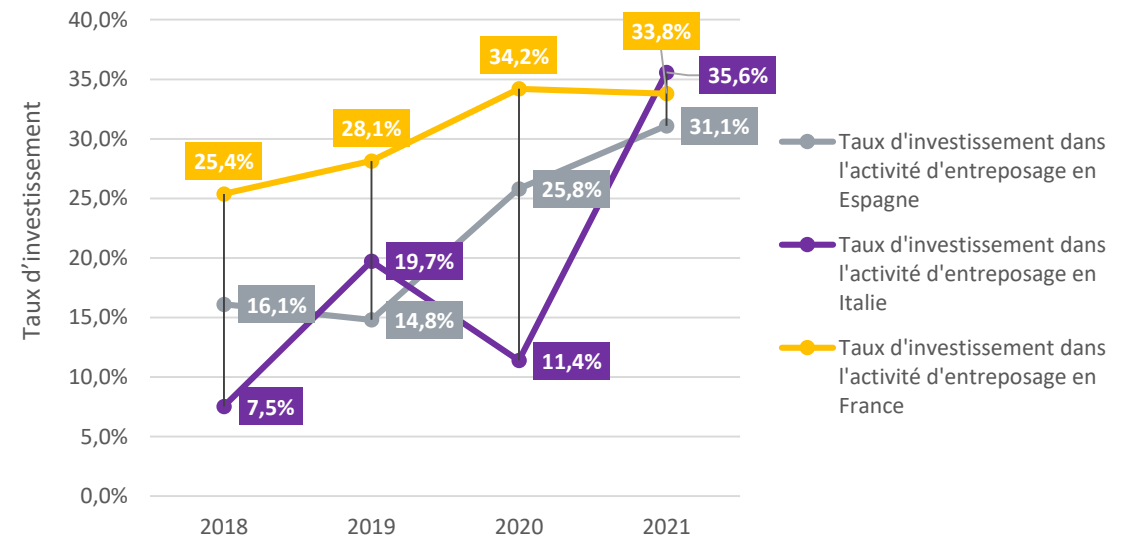
Graphique selon données Eurostat, Istat, INE



### Evolution du taux d'investissement dans l'activité d'entreposage et de stockage

Graphique selon données INSEE, Istat, INE

Taux d'investissement : rapport des investissements corporels bruts hors apport à la valeur ajoutée (VA)



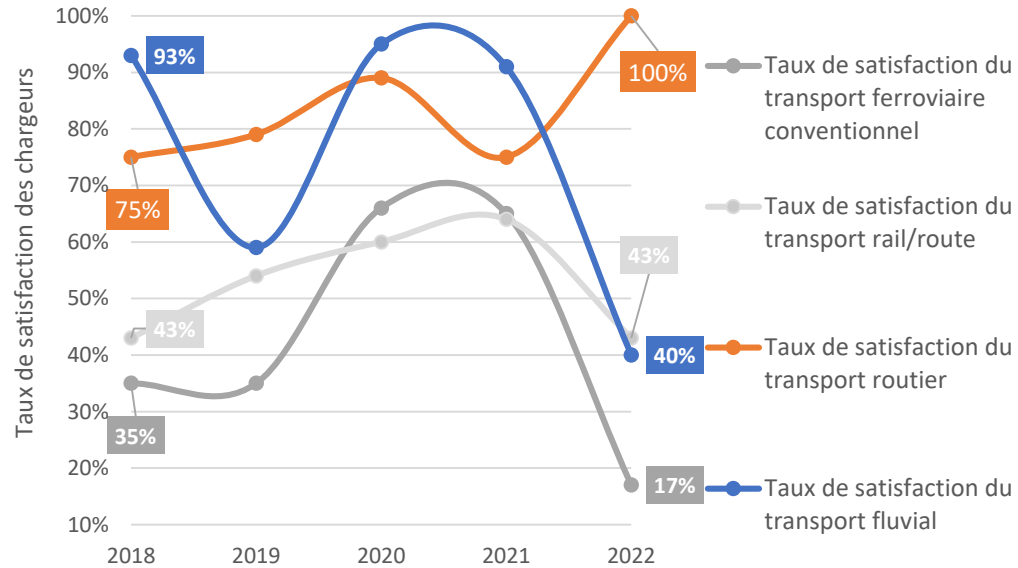
Sur le plan économique, le transport terrestre de marchandises en France s'illustre par une performance parmi les plus élevées au niveau européen, incarnée dans les chiffres d'affaires de l'entreposage et du transport

Des taux d'investissements dans l'activité d'entreposage et de stockage en hausse dans le temps en France et chez ses voisins européens et qui convergent vers des mêmes valeurs.

## SATISFACTION ET COMPETITIVITE

### Evolution de la satisfaction des chargeurs pour chaque mode de transport

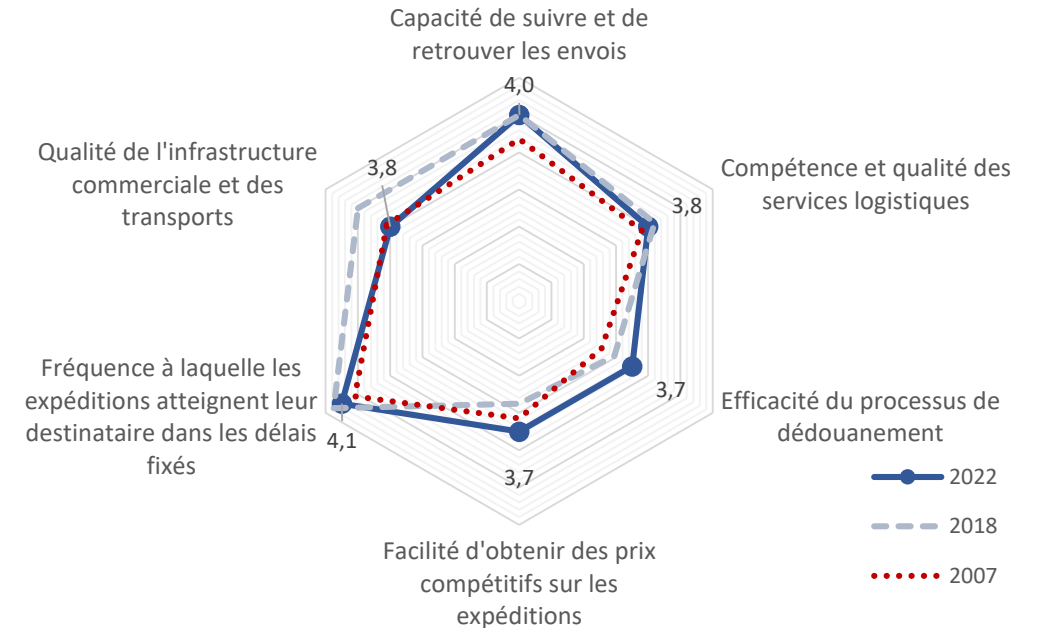
Graphique selon données Eurogroup Consulting  
Taux de chargeurs se déclarant satisfaits voire très satisfaits par mode



**Le développement des modes fluvial et ferroviaire dans le transport de marchandises est entravé par le niveau de satisfaction de la clientèle vis-à-vis du tout routier**

### Décomposition du score de performance logistique de la France à travers les 6 piliers

Graphique selon données Banque Mondiale, Score sur 5, Les valeurs s'élèvent avec le niveau de qualité



**La France excelle dans l'efficacité de son processus de dédouanement et dans sa capacité à maintenir des prix compétitifs sur les expéditions, mais observe une dégradation de la qualité de son infrastructure commerciale et des transports**



# **FOCUS SUR LE FONCIER ET L'IMMOBILIER LOGISTIQUE**

**TABLE RONDE**

# FOCUS SUR LE FONCIER ET L'IMMOBILIER LOGISTIQUE :

## DONNÉES DU CAHIER DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE

**3,9 millions de m<sup>2</sup>** de transactions en surfaces d'entrepôts en 2022  
**-13,5 %** sur un an  
**-9%** sur 5 ans



**4,7 milliards d'euros** investis dans des actifs logistiques en 2022  
**-12 %** sur un an  
**+ 67%** sur 5 ans



- Dans un contexte d'incertitude économique et géopolitique, ainsi que de rareté de l'offre disponible, **le marché de l'immobilier logistique se contracte en 2022.**
- L'investissement dans des actifs logistiques demeure significatif, **témoignant de l'attrait persistant pour l'immobilier logistique.**
- **L'offre disponible en entrepôts diminue sur le territoire en 2022.**
- **La pénurie d'espace sur la dorsale logistique incite à l'expansion de l'offre en entrepôts en périphérie (Orléans)**

Evolution de l'offre disponible en entrepôts en m<sup>2</sup>

Au 31/12/n	2020	2021	2022	2021/2022	Indice de tension en 2022 (Offre disponible/Absorption annuelle)
Lille	686 000	450 000	755 000	67,8%	1,1
Ile-de-France	1 088 000	734 000	580 000	-21,0%	0,7
Lyon	217 000	102 000	101 000	-1,0%	0,2
Marseille	236 000	170 000	99 000	-41,8%	0,3
Orléans	357 000	422 000	436 000	3,3%	1,4
Bordeaux	43 000	17 000	-	-100,0%	0,0
Toulouse	100 000	60 000	43 000	-28,3%	0,6

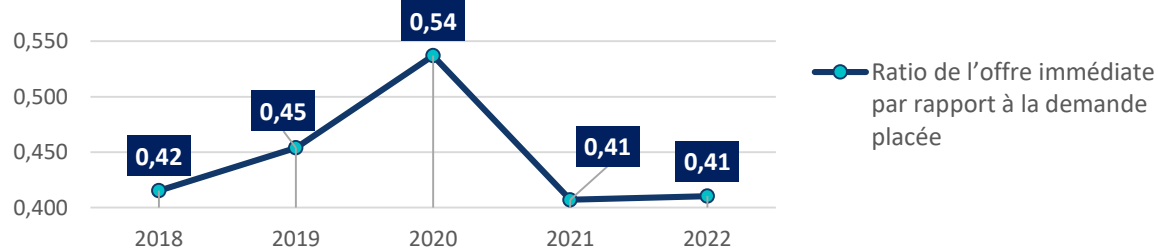
# FOCUS SUR LE FONCIER ET L'IMMOBILIER LOGISTIQUE :

## DONNÉES DU CAHIER DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE



### Une offre disponible en entrepôts qui demeure rare sur la dorsale logistique historique

Graphique selon données JLL, entrepôts > 5 000m<sup>2</sup>



Sur le long terme, le marché demeure sous-offreur avec un ratio de l'offre immédiate par rapport à la demande placée, restant à son niveau le plus bas depuis cinq ans soulignant la rareté persistante de l'offre par rapport à la demande.

Cette rareté de l'offre exerce une pression sur le marché, entraînant une diminution du taux de vacance des entrepôts et contribuant à une augmentation des valeurs locatives sur l'immobilier existant

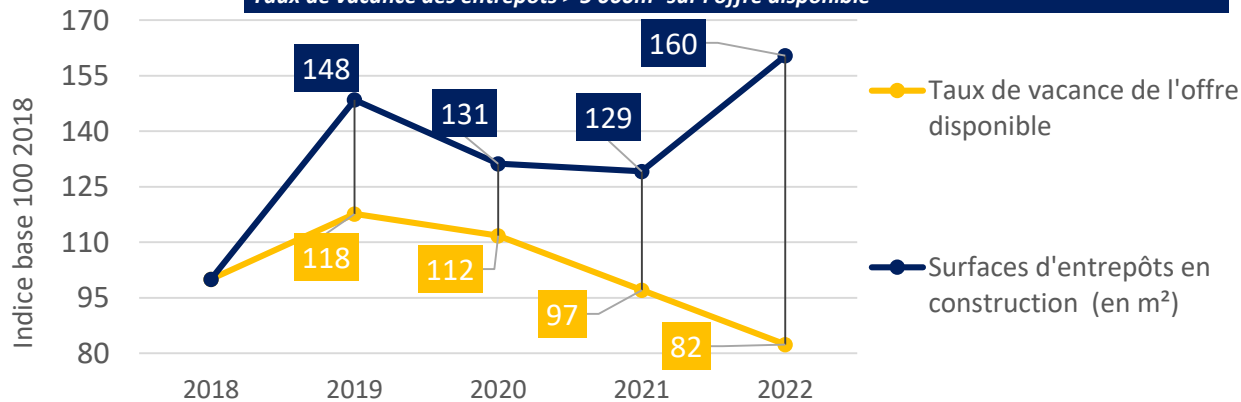


### Evolution du taux de vacance disponible et de l'offre à venir en entrepôts

Graphique selon données Bnp Paribas Real Estate, Sital2

Surfaces d'entrepôts en construction en France entière

Taux de vacance des entrepôts > 5 000m<sup>2</sup> sur l'offre disponible



### Evolution du loyer prime des entrepôts sur les principaux marchés en France

	T4 2021	T4 2022	T4 2021/T4 2022
	En Euro/m <sup>2</sup> /an	En Euro/m <sup>2</sup> /an	% d'évolution
Paris	60	63	+ 5,0%
Lyon	55	60	+ 9,1%
Lille	46	50	+ 8,7%
Marseille	50	58	+ 16,0%

Tableau selon données Bnp Paribas Real Estate, entrepôts > 5 000m<sup>2</sup>

# FOCUS SUR LE FONCIER ET L'IMMOBILIER LOGISTIQUE :

## DONNÉES DU CAHIER DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE

Evolution du loyer prime des entrepôts sur les principaux marchés en France

	T4 2021	T4 2022	T4 2021/T4 2022
	En Euro/m <sup>2</sup> /an	En Euro/m <sup>2</sup> /an	% d'évolution
Paris	60	63	5,0%
Lyon	55	60	9,1%
Lille	46	50	8,7%
Marseille	50	58	16,0%
Rome	57	60	5,3%
Londres	197	309	56,9%
Barcelone	87	90	3,4%
Berlin	90	94	4,4%
Vienne	86	90	4,7%
Oslo	135	164	21,5%
Prague	69	102	47,8%

La France demeure toutefois compétitive sur les valeurs locatives des entrepôts par rapport à ses voisins européens, avec des loyers logistiques bas, renforçant son attractivité pour les entreprises du secteur.

Concernant l'offre à venir, la hausse du volume de construction d'entrepôts, combinée à des niveaux records d'autorisations de construction, contribuera à répondre à la demande croissante du marché, mais pourrait également jouer un rôle dans la réduction des tensions actuelles sur les loyers logistiques.

### UNE CROISSANCE IMPORTANTE DE L'OFFRE A VENIR

6,2 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts  
en construction en 2022



+ 24,2 % sur un an  
+ 60,4 % sur 5 ans

9,4 millions de m<sup>2</sup> de surfaces  
autorisées en entrepôts en 2022



+ 10,1 % sur un an  
+ 38,2 % sur 5 ans



Construire aujourd'hui la logistique de demain

Janvier 2021

Afilog est l'association rassemblant les acteurs de l'immobilier logistique depuis 2001 et industriel depuis 2022.

Le fil rouge d'Afilog est la spatialisation de la logistique et de l'industrie, en intégrant les aspects fonciers, immobiliers, législatifs et réglementaires, ainsi que la fiscalité et l'insertion architecturale et paysagère.

## CHIFFRES-CLÉS

Depuis **2001**

**130**

**Adhérents**

professionnels de la supply chain :  
promoteurs, investisseurs,  
commercialisateurs, utilisateurs,  
collectivités locales.

## LA LOGISTIQUE EN FRANCE

**90 millions**  
de m<sup>2</sup>

d'entrepôts  
> 5.000 m<sup>2</sup>

**2+**

**Millions d'emplois**

11% des emplois salariés en France

Plus de **4**

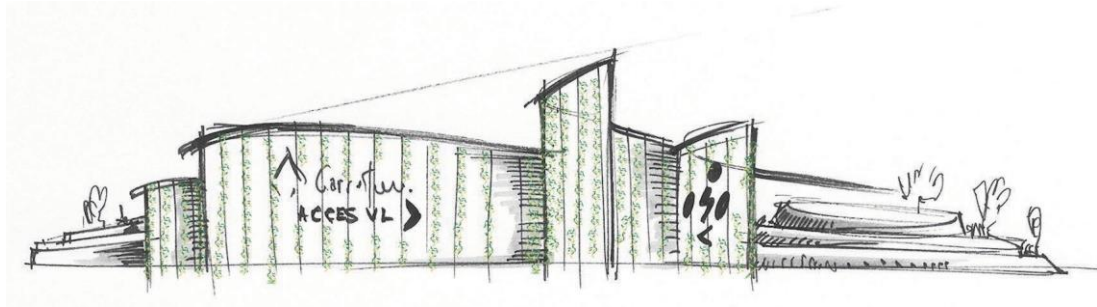
Milliards €  
d'investissements  
en moyenne par an

**10%**

du PIB

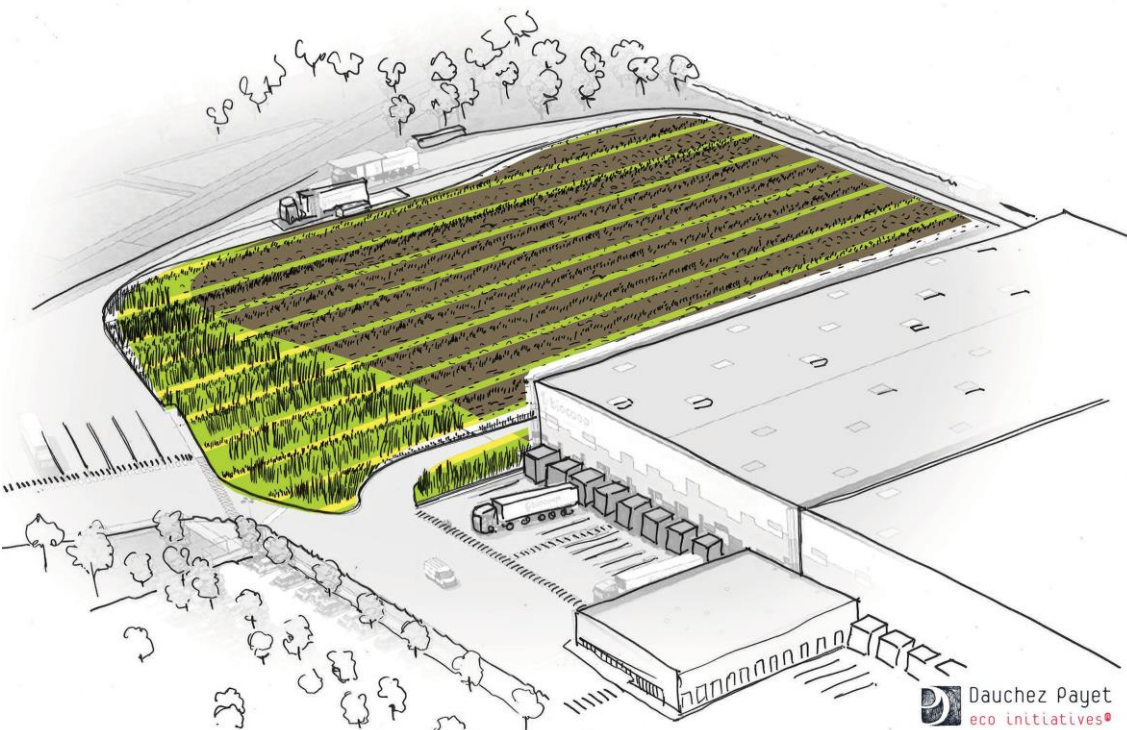
# LES MEMBRES





## Les objectifs d'Afilog

- « Faire communauté », rassembler les professionnels, y compris concurrents, autour d'intérêts communs
- Consolider des points de vue collectifs sur des sujets tels que la réglementation, le développement durable, la fiscalité, la prospective ...
- Echanger avec les pouvoirs publics pour faire évoluer la réglementation du secteur en lien avec les dynamiques de marché



# Principales tendances de l'immobilier logistique

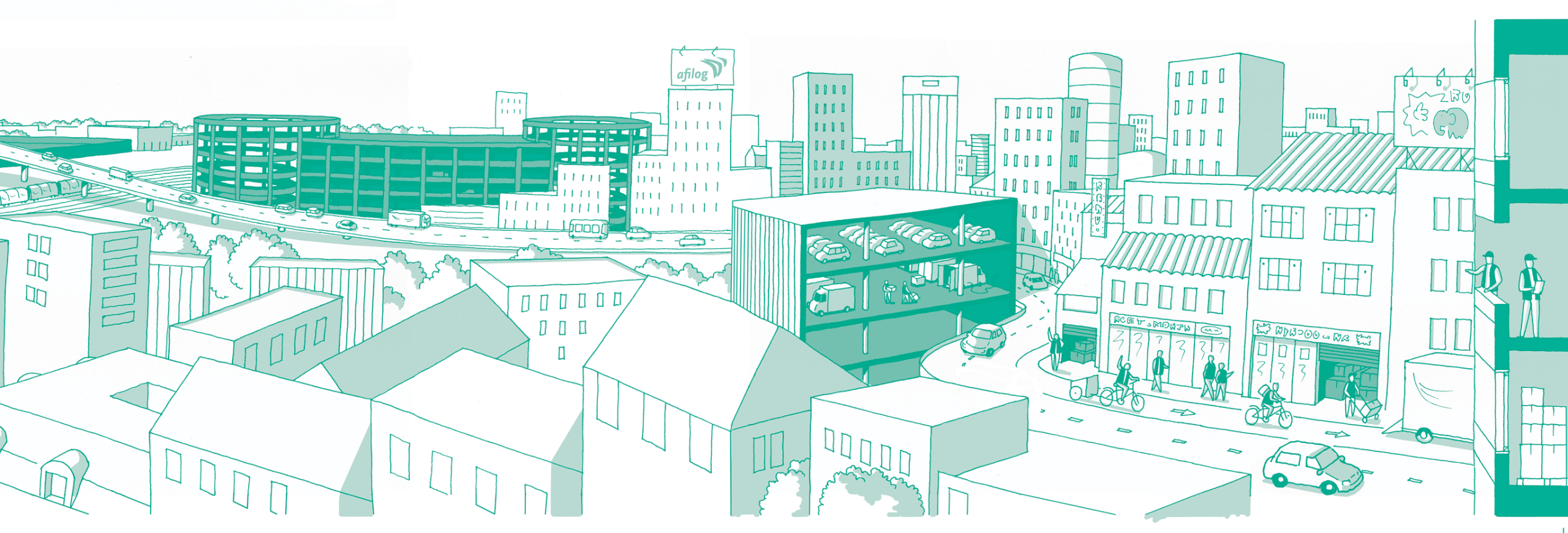
- 1 Augmentation de la taille des bâtiments
- 2 Besoins non satisfaits en surfaces urbaines, paradoxe: livraisons versus ZAN/ZFE
- 3 Attention accrue des citoyens, élus, acteurs économiques sur l'insertion urbaine et architecturale de la logistique
- 4 Stratégie de localisation des plateformes logistiques désormais européenne



## Principaux sujets d'actualité pour Afilog

- 1 Participation au chantier de simplification lancé par Bercy le 16/11/2023
- 2 Encadrer les recours sur les projets industriels et logistiques
- 3 Se doter d'une vision commune et prospective pour le développement d'actifs en termes de formats, tailles, localisations ...
- 4 Préserver les capacités d'accueil de la logistique sur les territoires en lien avec les collectivités
- 5 Trouver des solutions économiquement viables pour une insertion qualitative de la logistique, y compris en mixité d'usage





✉ [contact@afilog.org](mailto:contact@afilog.org)

📍 5 rue de Castiglione · 75001 Paris

📷 [instagram/afilog\\_log](https://www.instagram.com/afilog_log)

🌐 [www.afilog.org](http://www.afilog.org)

☎ +33 153 45 27 21

🐦 [twitter/afiloglog](https://twitter.com/afiloglog)



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **L'INFORMATION STATISTIQUE SUR LES ENTREPÔTS ET PLATEFORMES LOGISTIQUES**

**Vinciane Bayardin**

Bureau des statistiques sur la route, les véhicules et la logistique

Service des données et études statistiques

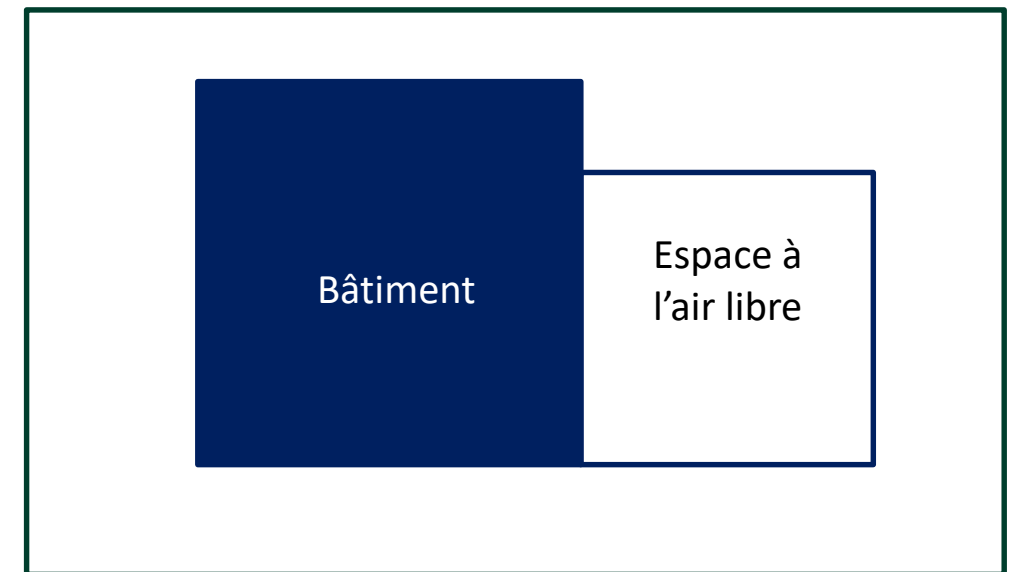
Commissariat général au développement durable

# L'information statistique actuelle

## La définition retenue d'un entrepôt et d'une plateforme logistique

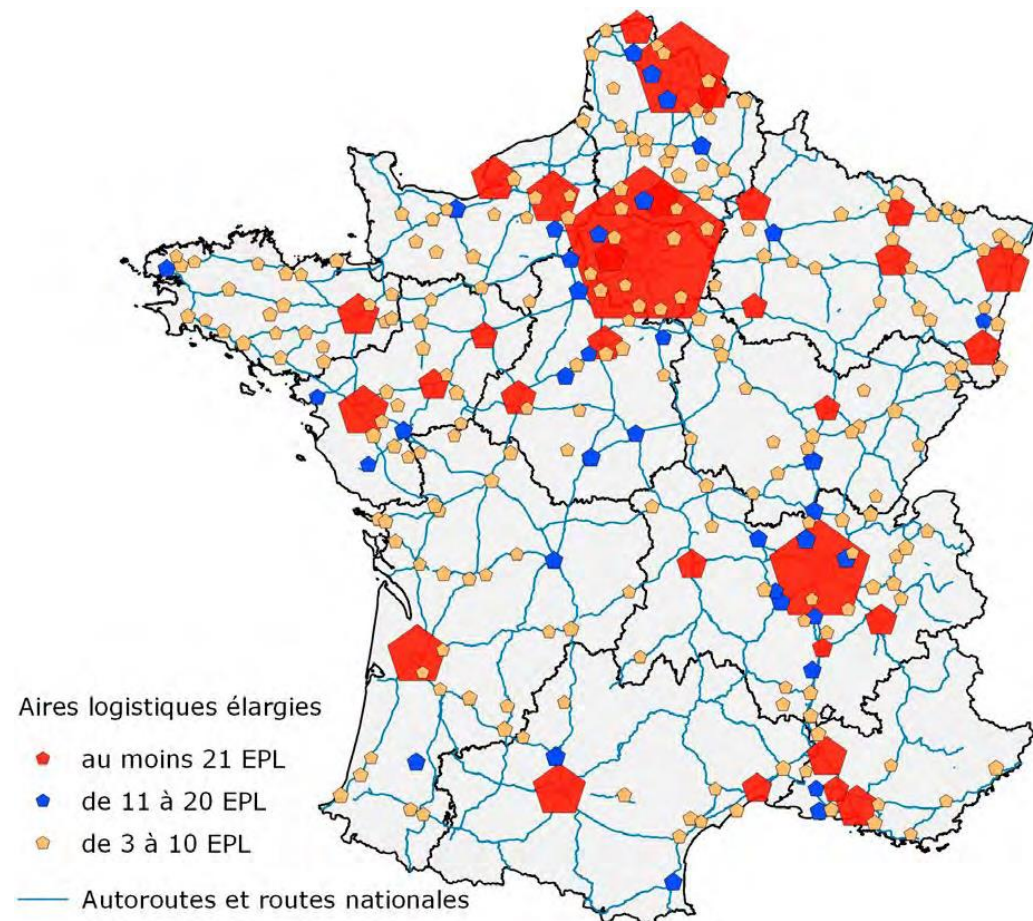
### Espace

- dédié à **l'entreposage** ou à **l'activité logistique**
- **fermé** (mais pas nécessairement couvert)
- **avec ou sans stockage**
  - Stockage > 1 j → Entrepôt
  - Pas de stockage → plateforme logistique
- de **5000 m<sup>2</sup> ou plus** (champ d'observation)
- quelle que soit l'activité de l'entreprise

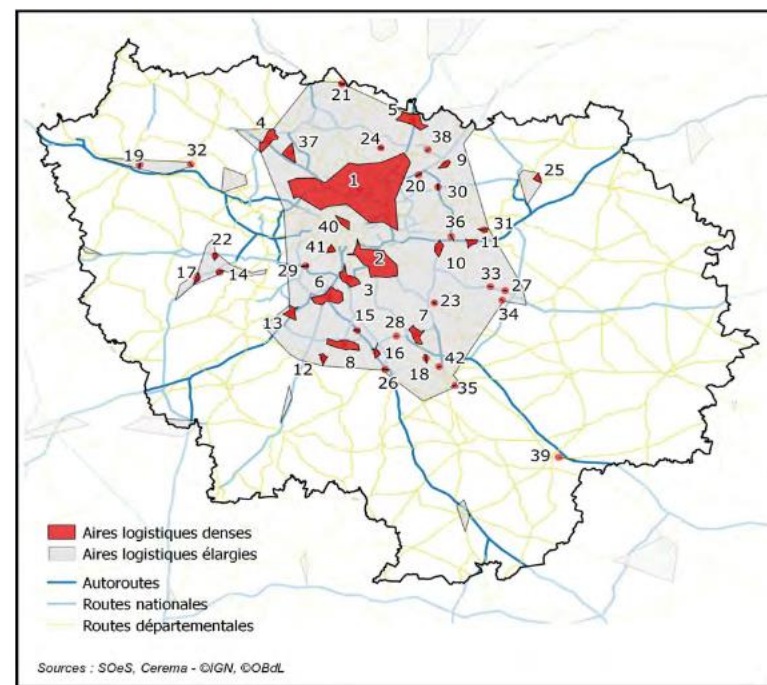


# L'information statistique actuelle

## L'atlas des entrepôts de 5 000 m<sup>2</sup> ou plus en 2015



A partir du répertoire des entrepôts de 5000 m<sup>2</sup> ou plus



# L'information statistique actuelle

## Caractérisation et activité des entrepôts : l'enquête entrepôts 2016

### Données de cadrage nationales

- Opérations réalisées
- Automatisations des process, équipements
- Durée de stockage, taux de remplissage, flux de chargements et déchargements
- Activité : compte propre/ compte d'autrui, nb clients, secteur, saisonnalité
- Caractéristiques physiques des entrepôts (année de construction, hauteur, portes à quai, température, HQE...)
- Localisation et intermodalité (équipements intermodaux, localisation sur zone portuaire, industrielle...)
- Effectifs logistiques, recours à l'intérim

# L'information statistique actuelle

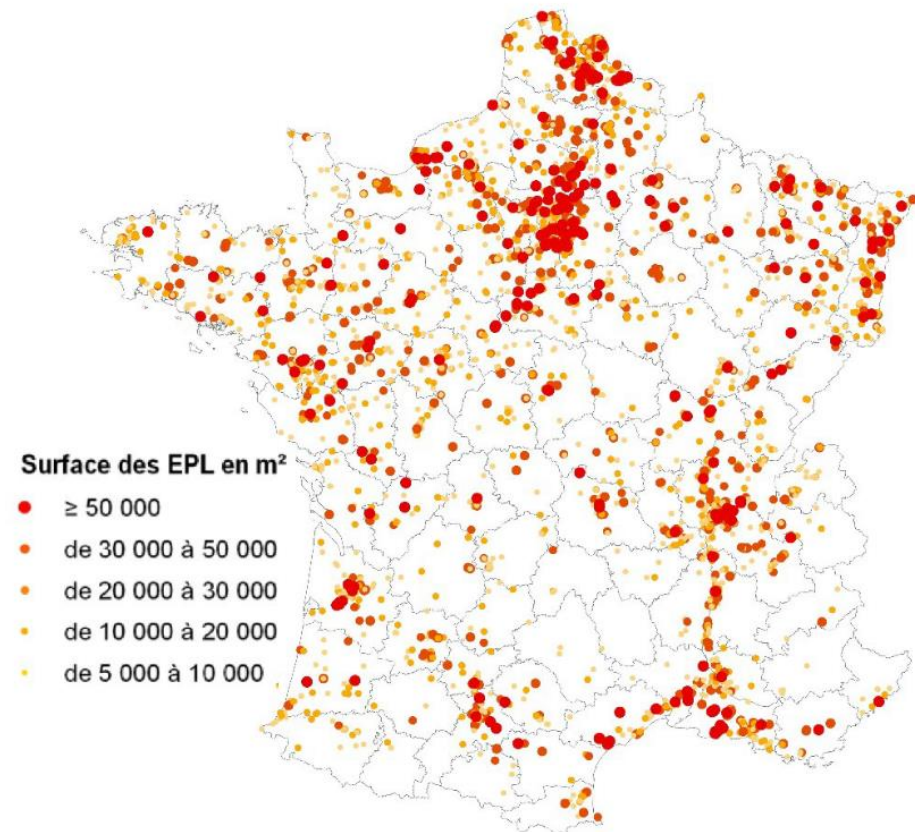
## La mise à jour régulière du répertoire des entrepôts

**Dernière actualisation : 2021**

### Comment ?

Enquête légère d'amélioration du répertoire auprès d'entreprises susceptibles de faire de l'entreposage

**Valorisé** dans le bilan annuel des transports  
2021



# Les limites du répertoire actuel

- Un **faible taux de réponse** pour l'enquête d'amélioration du répertoire (sans cadre juridique)
  - ➔ Une couverture incomplète des entrepôts
- **Peu de caractérisation / distinction des entrepôts**
  - Pas de distinction entre les entrepôts bâtis et le stockage à l'air libre
  - Pas d'information sur le type ou l'utilisation des entrepôts (sauf le caractère frigorifique)
  - Pas d'information sur la vacance ...

# Un travail expérimental « original » en cours

## La mise à jour du répertoire : une synthèse de sources alliant données d'acteurs privés et des données administratives

### Les sources mobilisées :

- le répertoire actuel 2021
- les données d'acteurs privés de l'immobilier logistique (conventions de confidentialité)
- les sources administratives : fichiers fonciers, base Sitadel des permis de construire

Redéfinition du **champ** de l'entrepôt (dans un 1<sup>er</sup> temps) : uniquement les **bâtiments**

Expérimentation sur les **entrepôts de 10 000 m<sup>2</sup> ou plus**

# Un travail expérimental « original » en cours

La mise à jour du répertoire : une synthèse de sources alliant données d'acteurs privés et des administrations publiques

Un travail complexe de synthèses des sources

Entrepôt A  
Entrepôt B  
Entrepôt C  
Entrepôt E

Entrepôt A  
Entrepôt B  
Entrepôt D  
Entrepôt F

Entrepôt E  
Entrepôt F  
Entrepôt G

Entrepôt A  
Entrepôt B  
Entrepôt C  
Entrepôt D  
Entrepôt E  
Entrepôt F  
Entrepôt G

# Un travail expérimental « original » en cours

**La mise à jour du répertoire : une synthèse de sources alliant données d'acteurs privés et des administrations publiques**

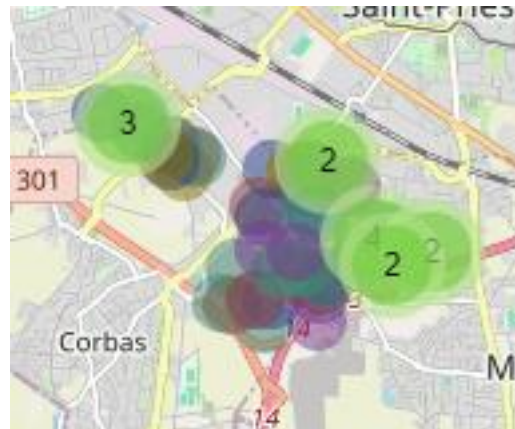
**Un travail complexe de synthèses des sources**

Pas d'identification commun entre les sources

→ un appariement à partir de signes de ressemblance

- adresse,
- coordonnées x,y,
- surface,
- année de construction
- exploitant ...

Exemple sur la zone de Corbas et Mions



Nb de sources identifiant l'entrepôt	Nb d'entrepôts concernés
4 sources	4
3 sources	9
2 sources	7
1 source	3

# Vers un enrichissement du système d'information

- **Le travail de synthèse apportera**
  - Une **meilleure complétude** du répertoire sur les entrepôts de 10 000m<sup>2</sup> ou plus
  - De nouvelles variables pour **caractériser les entrepôts** : obsolescence du bâtiment (âge) / classe (A/B/C) / vacance / exploitant propriétaire ou locataire
  - Un nouvel **atlas des entrepôts**
    - Pour une connaissance fine et complète à un échelon territorial fin (niveau géographique à définir)
    - Format de l'atlas à l'étude



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**



# L'ANALYSE PAR FILIÈRE ET LA VISION DES CHARGEURS

TABLE RONDE



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **CARACTÉRISATION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES – APPROCHE SECTORIELLE**

**7 DÉCEMBRE 2023**

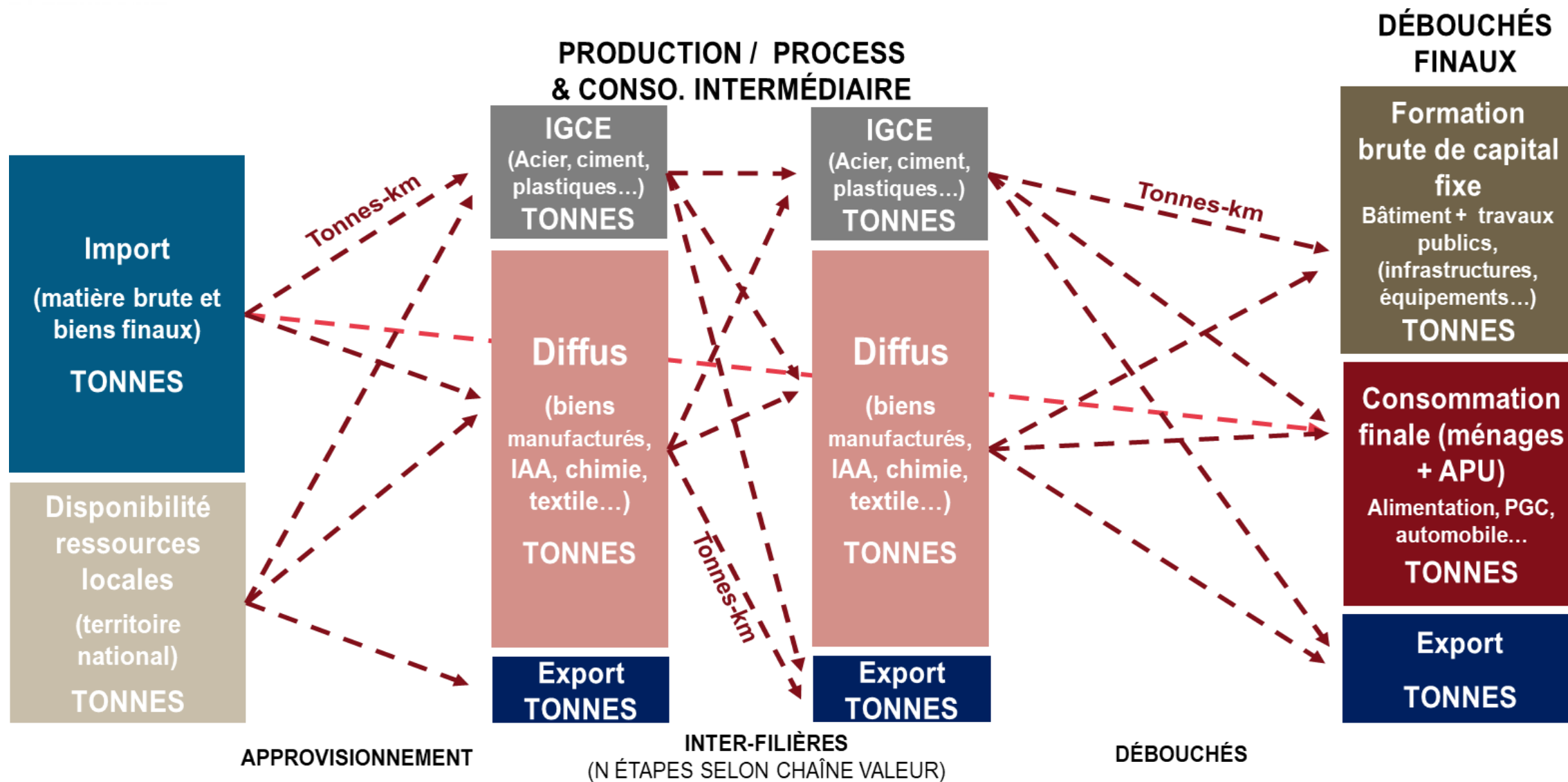
La demande de transport de marchandises est déterminée par la **Production Industrielle** et plus précisément par **2 variables explicatives** : la **fabrication** et la **construction**

	Modèle explicatif avec Production Industrielle		Modèle explicatif avec Fabrication / Construction	
	Elasticités (log-log)*	R <sup>2</sup>	Elasticités (log-log)*	R <sup>2</sup>
Allemagne	0,78	86,8%	0,62 (fabrication) / 0,12 (construction)	88,3%
Italie	1,24	76,0%	0,72 (fabrication) / 0,27 (construction)	82,9%
France	1,38	87,7%	0,98 (fabrication) / 0,32 (construction)	93,2%



**Illustration pour la France**

# APPROCHE MICRO **SYNOPTIQUE DES FLUX**



## Paramètres utilisés pour le modèle, à décrire pour une trentaine d'Unités à Finalité de Production (UFP = ensemble des marchandises nécessaires à la fabrication d'un produit)

Mouvements liés à l'intensité de la production



Mouvements liés à l'intensité de la consommation finale

Volume et qté de mouvement lié à une production + Portée spécifique export

Volume et qté de mouvement lié à la log. de conso + Portée spécifique import

Production* (Mt)	Mouvements prod. (u)	Portée production (km)	Taux export (= 1 mvmt)	Portée export (km)	Consom- mation finale (Mt)	Mouvements conso. (u)	Portée consommation on km	Taux import (= 1 mvmt)	Portée import (km)
---------------------	----------------------------	------------------------------	---------------------------	-----------------------	----------------------------------	-----------------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Le volet « production » représente la majorité des mouvements réalisés par l'économie française ; il met en rapport , par exemple, une production de vêtements et des mouvements successifs de lin/peaux, de tissus/cuir, de vêtements et de déchets.

*Une économie sans consommation réaliserait uniquement ces mouvements, avec production et 100% d'export.*

Le volet « consommation » représente la part des mouvements spécifiquement liés à la consommation finale de biens ; il chiffre ainsi un nombre de déplacements (généralement 2 entre le stock / l'usine, l'entrepôt de distribution et enfin le magasin).

*Une économie sans production réaliserait uniquement ces mouvements, avec 100% d'import.*

## Synthèse pour l'année 2019 (hors transit)

	Mt déplacées	Mdtkm
Travaux publics Réseaux	586,4	28,2
Travaux publics Béton	85,2	4,8
Bâtiment Béton	193,9	10,8
Bâtiment (SO, finitions, huisseries...) - Neuf	72,4	11,7
Bâtiment (SO, finitions, huisseries...) - Rénovatio	7,8	1,3
Viande	50,4	7,9
Céréales	113,8	12,7
Fruits / Légumes	86,0	14,3
Produits frais et transformés, boissons	249,1	40,5
Engrais	21,0	4,4
Energie fossile	93,6	13,3
Energie non fossile	8,1	0,4
Métal acier (affectable)	48,0	9,8
Métal aluminium (affectable)	5,7	1,2
Métal autre (affectable)	15,6	3,5
Bois	60,2	9,7
Chimie	48,0	12,5
Plastique	20,8	8,4
Autres intermédiaires (caoutchouc...)	3,6	0,9
Verre	4,8	0,9
Automobile	30,6	7,5
Transport autres	6,9	1,5
Textile, habillement, accessoires	9,4	1,4
Emballages autres	15,9	3,3
Emballages plastiques	5,3	1,1
General cargo, PGC, groupage et divers	334,5	60,7
Déchets	120,7	12,6
<b>TOTAL Interne + Echanges</b>	<b>2 298</b>	<b>285</b>

3 principaux flux représentent la moitié des flux :

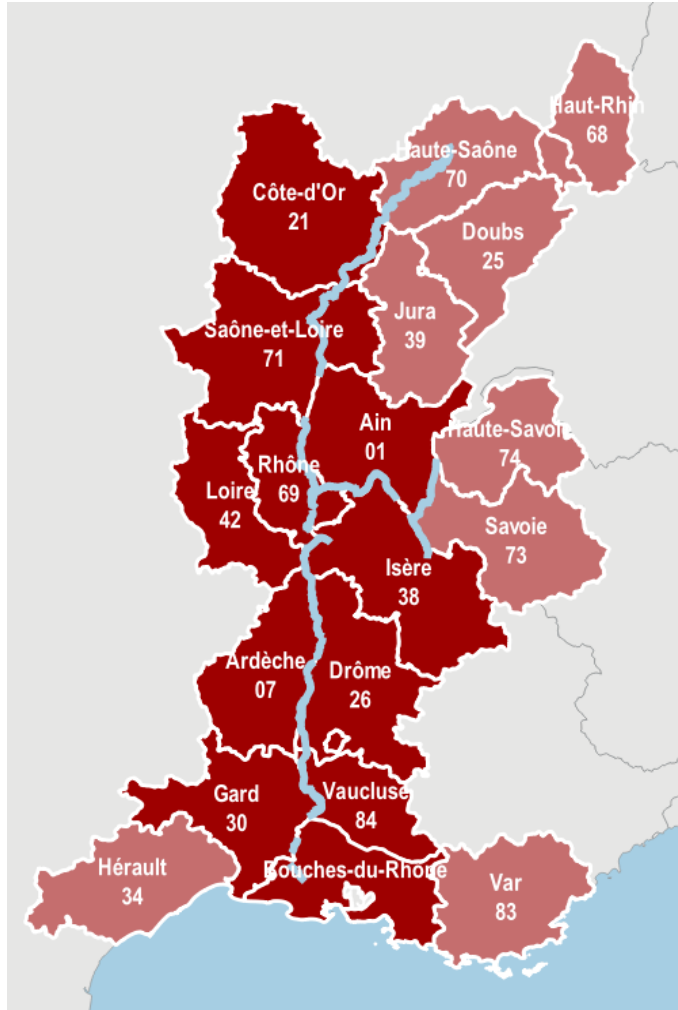
- **Général Cargo (21%)**
- **Produits frais et transformés et boissons (14%)**
- **Travaux publics réseaux (10%)**

**Sources** (COMEXT, SITRAM et recalage des flux ferroviaires de 25 Mdtkm) et dialogue avec les filières

# VISION TERRITORIALE DE LA DEMANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

## Territoire test = Méditerranée – Rhône – Saône

### Situation 2019



	INTERNE MeRS	ECHANGE MeRS	TRANSIT MeRS
Agroalimentaire	4,8	6,3	3,9
Céréales	0,6	0,9	1,2
Construction	8,5	4,4	1,4
Déchets	1,3	1,1	0,3
Diffus	0,1	0,2	0,2
Emballages	0,5	0,8	0,5
Energie fossile	1,9	2,2	0,8
Energie NF	0,0	0,0	0,0
Engrais	0,2	0,4	0,6
Équipements (maison/bureau)	0,5	0,8	0,7
Groupage et marchandises de nature indéterminée	5,7	7,3	0,1
Intermédiaire autre	0,0	0,1	0,1
Intermédiaire bois (affectable)	0,8	0,7	0,6
Intermédiaire chimie	0,6	1,8	0,8
Intermédiaire métal	0,5	1,1	0,5
Intermédiaire métal (affectable)	0,3	1,9	1,5
Intermédiaire plastique	0,2	1,2	1,0
Intermédiaire verre (affectable)	0,1	0,1	0,0
Marchandises diverses 2	0,0	0,0	0,2
Messagerie et déménagement	0,7	0,8	0,1
Papier / carton	0,3	0,8	1,1
Parachimie	0,1	0,5	0,7
Textile	0,1	0,1	0,2
Véhicules	0,5	1,6	1,4
Viande	0,4	0,6	0,6
<b>TOTAL</b>	<b>28,7</b>	<b>35,6</b>	<b>= 18,2</b>
			<b>+ 13,1 (UE-UE)</b>
			<b>31,3</b>

# PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ET PISTES DE PROGRÈS

## Enseignements

- Construction d'une première vision globale des marchandises transportées ... qui reste approchée
- Difficulté à mettre en relation les sources COMEXT et SITRAM et faible connaissance des flux ferroviaires domestiques
- Identification d'un nouveau paramètre clé (et contrasté selon les produits) : le nombre de mouvements et distinction entre les tonnes produites et les tonnes transportées

## Pistes de progrès

- Fiabilisation par le dialogue avec les filières et l'exploitation des données des filières
- Besoin d'une automatisation et d'une actualisation annuelle de l'analyse dans le cadre des productions statistiques nationales



# Présentation de la filière céréalière et de ses enjeux logistiques

# Intercéréales

14 associations membres

3 Collèges

- Producteurs** : AGPM, AGPB, CR-France Grandes Cultures



- Collecteurs et commerçants** : LCA Métiers du Grain, FNA, SYMEX, SYNACOMEX



- Premiers transformateurs** : ANMF, CFSI, USM, USIPA, Malteurs de France, LCA Nutrition Animale, SNIA



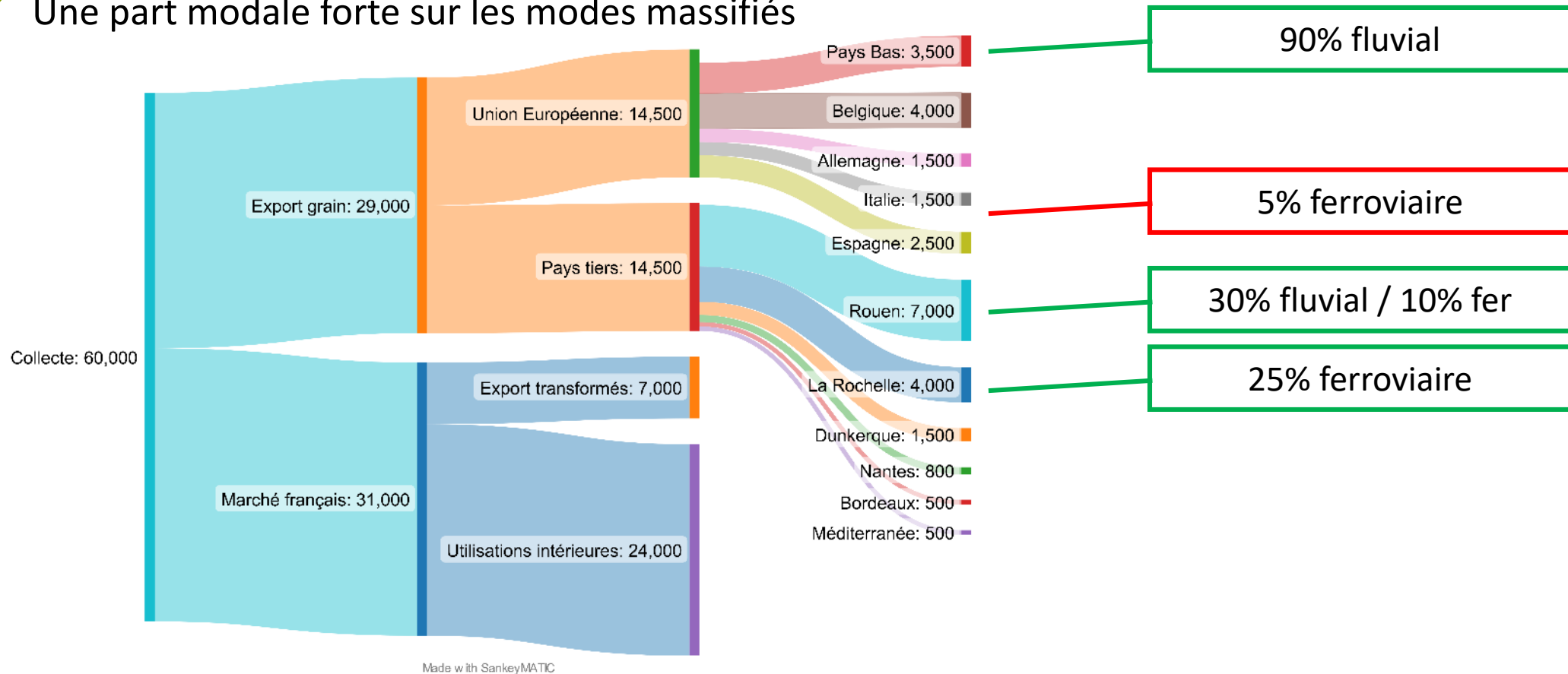
# La filière céréalière en quelques chiffres

- ✚ **18 céréales** produites en France : alpiste, amarante, avoine, blé dur, blé tendre, chia, épeautre, maïs, méteil, millet, orge, quinoa, riz, sarrasin, seigle, sorgho, triticales et tritordeum.
- ✚ **16% du territoire**, soit 11 millions d'hectares cultivés (dont 5% en bio)
- ✚ **240 000 exploitations, 550 organismes stockeurs et entreprises de négoce, 1 000 entreprises de première transformation**
- ✚ **440 000 emplois directs**
  - 45% exploitations agricoles et agrofournitures
  - 3% collecte, stockage et commercialisation de grains
  - 7% première transformation
  - 45% seconde transformation (*non incluse dans l'interprofession*)

# Flux – Typologie et territorialisation

- **Export**

- ✓ 1 tonne sur 2 collectées (moitié UE / moitié Pays Tiers)
- ✓ Une portée moyenne autour des 250 km
- ✓ Une part modale forte sur les modes massifiés



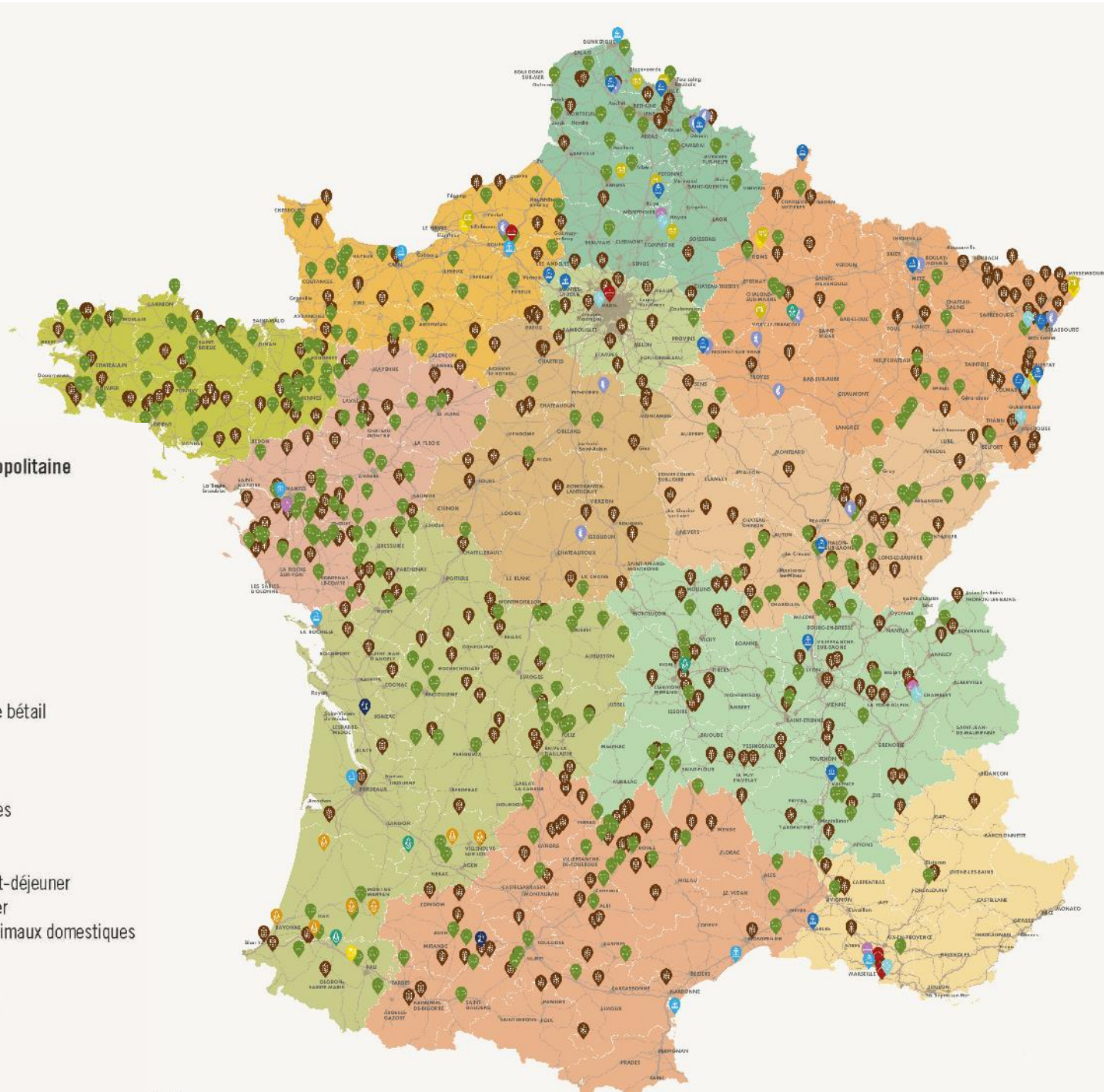
# Flux – Consommation

- Une densité hétérogène
- ✓ Une portée moyenne autour des 190 km
- ✓ Des flux un peu plus « locaux »

-  moulins
-  usines de fabrication d'aliments pour le bétail
-  malteries
-  amidonneries
-  éthanoleries
-  conserveries et surgélation de maïs doux
-  semouleries de blé dur
-  semouleries de maïs
-  sites de production de maïs pop-corn
-  usines de fabrication de pâtes alimentaires
-  usines de couscous
-  ports fluviaux d'échanges de céréales
-  ports maritimes d'export de céréales

## Principaux organismes en France métropolitaine

- 210 967** exploitations agricoles céréalières
- 1 191** organismes stockeurs
- 384** moulins
- 2 282** brasseries
- 1 982** boulangeries industrielles
- 28 464** boulangeries artisanales
- 513** biscuiteries
- 314** usines de fabrication d'aliments pour le bétail
- 19** malteries
- 6** éthanoleries
- 10** amidonneries
- 7** usines de fabrication de pâtes alimentaires
- 4** usines de couscous
- 5** semouleries de blé dur
- 13** unités de fabrication de céréales de petit-déjeuner
- 24** unités de fabrication d'apéritifs à croquer
- 40** usines de fabrication d'aliments pour animaux domestiques
- 16** ports fluviaux d'échanges de céréales
- 9** ports maritimes d'export de céréales
- 7** conserveries et surgélation de maïs doux
- 4** semouleries de maïs
- 2** sites de production de maïs pop-corn



# Flux – Production

2019

AUVERGNE RHONE ALPES	2 661 688
BOURGOGNE FRANCHE COMTE	4 336 131
BRETAGNE	3 869 830
CENTRE VAL DE LOIRE	7 990 586
GRAND EST	9 038 348
HAUTS DE FRANCE	8 270 650
ILE DE FRANCE	2 708 160
NORMANDIE	4 688 375
NOUVELLE AQUITAINE	8 286 016
OCCITANIE	3 872 354
PAYS DE LA LOIRE	4 329 766
PACA	226 160
Total général	60 286 289

2/3 Export régional et UE

80% Export régional

Export Benelux / Conso indus / Export régionaux

Import régional

Import régional

Import régional

Export vers l'Espagne



Principales zones de production de l'orge



Principales zones de production du maïs



Principales zones de production du blé dur



Principales zones de production du blé tendre

# | Enjeux logistiques de la filière

## ✚ Enjeux

- Enjeux de compétitivité stratégique pour la filière
- Être une solution au climat et à la dynamique des territoires

## ✚ Demandes externes

- Sensibilité des clients et des citoyens sur la responsabilité environnementale
- Anticiper la transition environnementale, les réglementations à venir et le marché



## ✚ Menaces

- Ne plus être en capacité de répondre au marché (collecte, stockage, nœud logistique)
- Baisse constante de la capacité logistique
- Sous investissements dans les infrastructures

## ✚ Leviers

- Développer une instance de partage des enjeux avec les acteurs de notre filière
  - Suivre les flux logistiques et les rendre au niveau filière (COESIO)
- Renforcer la coopération entre les différents modes de transports et les capacités de stockage/exécution
  - faire le lien avec d'autres secteurs de l'économie pour un partage des préoccupations
- Optimisation des moyens existants et rechercher une polyvalence des outils (GT transverse CNI)
- Objectiver le discours auprès des pouvoirs publics (COESIO, étude DGITM)

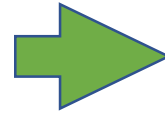
# Logistique : une feuille de route

🚧 **Enjeux** : Compétitivité et Décarbonation.

En France en moyenne :

60 M T de grains 210 km

31 MT de grains Transformés / 120 km



Anticipation

Organisation

Adaptation

**Sur nos territoires et à l'export**

**Feuille de route Logistique** : leviers de compétitivité et de décarbonation de la logistique

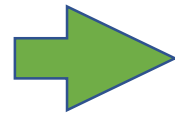
- **Anticipation** : connaissance des flux logistiques
- **Organisation** : **un conseil d'orientation logistique** et créer le lien avec d'autres secteurs
- **Adaptation** : porter nos enjeux auprès des pouvoirs publics => logique de co-construction, d'information réciproque et de travail sur les leviers de la performance

# Les projets : du bilan à une vision 2030-2050 de la logistique céréalière

## Etude prospective des flux

### ✚ Etablir le bilan de la logistique

- Évaluation des volumes transportés par mode de transport
- en partenariat avec le MTES (DGITM)



### ✚ Dessiner des trajectoires réalistes à l'horizon 2030 et 2050

- Imaginer les flux à l'horizon 2030 et 2050 pour Construire les scénarii (objectifs 2050 de la Planification écologique)
- Anticiper les points de rupture de compétitivité
- Dimensionner les besoins en investissements

## COESIO :

La création d'une plateforme digitale partagée entre les opérateurs de l'axe Seine-Nord pour une visibilité des flux et une optimisation plus poussée des moyens existants

# COESIO : Objectifs et avancement

## ✓ Les objectifs d'une vision MT :

Promouvoir la productivité économique / Répondre aux exigences environnementales / Quantifier l'adéquation besoin capacité

## ✓ Apport de COESIO pour cette vision MT :

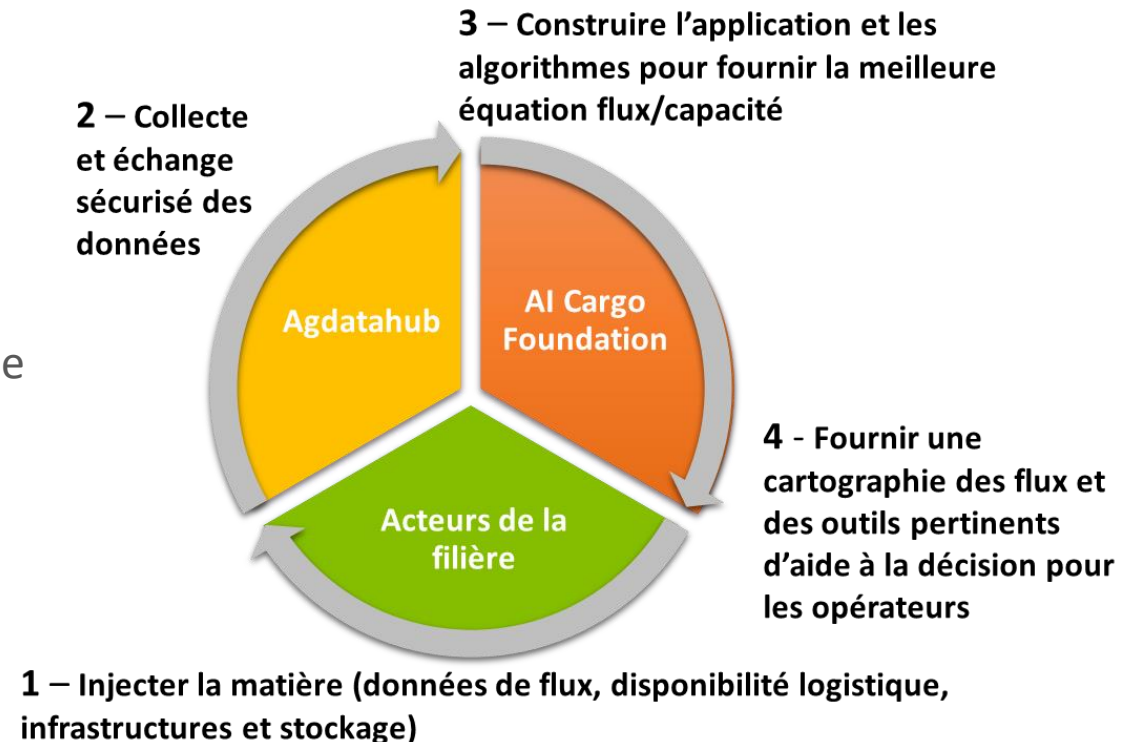
✓ La vision des flux en collectant la donnée dans un esprit gagnant/gagnant avec la fourniture d'une cartographie et d'OAD

## ✂ 4 cas d'usage retenus

- Cas d'usage n°1 : Visibilité des flux. (Cartographie individuelle)
- Cas d'usage n°2 : Massification / éligibilité des points de convergences
- Cas d'usage n°3 : Massification / optimisation des moyens de transport
- Cas d'usage n°4 : Calculateur CO2

## ✂ Point d'avancement

- Lancement de la phase exploratoire pour la collecte de données le 19 septembre et des ateliers chez les participants prévus sur novembre / décembre
- Développement des outils en cours (Cartographie, Calculateur CO2, Outils d'Aide à la Décision)
- Prototype clé en main prévu entre avril et juin 2024
- Un déploiement au niveau national à venir (courant 2024 / 2025)





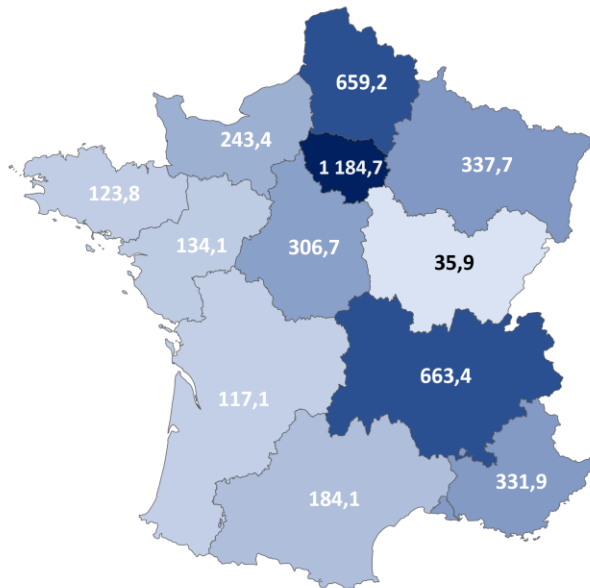
# L'APPROCHE TERRITORIALE DE LA LOGISTIQUE

# L'APPROCHE TERRITORIALE DE LA LOGISTIQUE :

## DONNÉES DU CAHIER TERRITOIRE

### Transactions en surfaces d'entrepôts dans les régions françaises en 2018

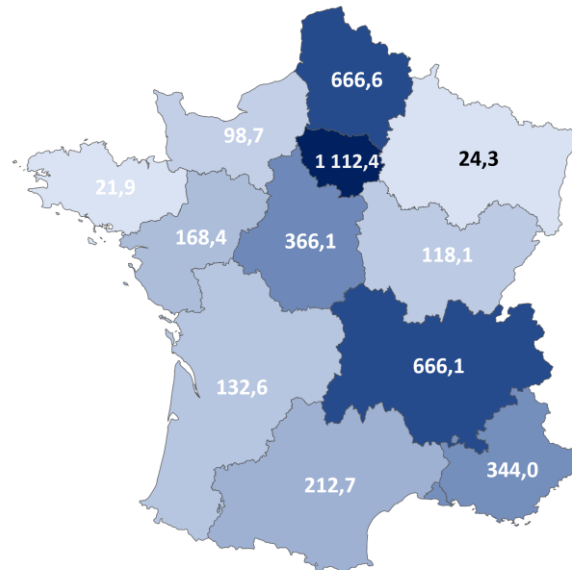
Carte selon données Bnp Paribas Real Estate.  
Transactions en milliers de m<sup>2</sup> d'entrepôts > 5 000m<sup>2</sup>



Optimisé par Bing  
© GeoNames, Microsoft, TomTom

### Transactions en surfaces d'entrepôts dans les régions françaises en 2022

Carte selon données Bnp Paribas Real Estate.  
Transactions en milliers de m<sup>2</sup> d'entrepôts > 5 000m<sup>2</sup>



Optimisé par Bing  
© GeoNames, Microsoft, TomTom

## L'IMMOBILIER LOGISTIQUE DANS LES TERRITOIRES

En 2022, les transactions en entrepôts se concentrent le long de la dorsale logistique historique en France (71 % des transactions en m<sup>2</sup>)

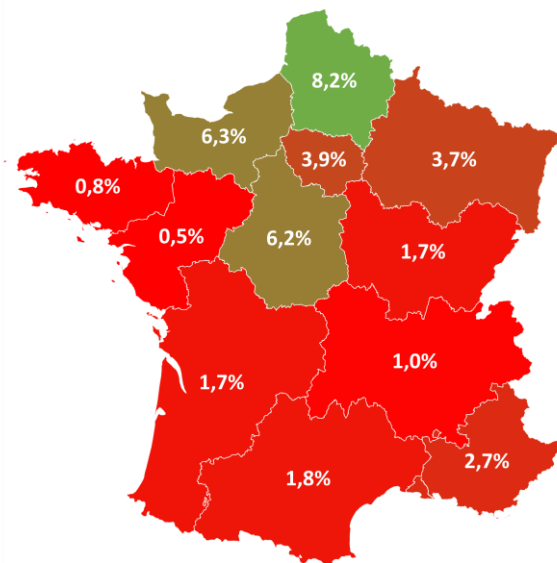
- **L'Île-de-France** : principale région pour les transactions d'entrepôts, mais les transactions y sont en déclin (-11,5 % sur un an ; -6,1 % sur 5 ans) en raison des difficultés à sécuriser des terrains logistiques et des loyers élevés
- **Une dynamique des transactions en entrepôts en dehors de la dorsale**, avec des marchés secondaires en croissance (Centre-Val-de-Loire)
- **Une seconde dorsale prend forme sur l'arc Atlantique**, (Pays-de-la-Loire, Occitanie, Nouvelle-Aquitaine)

# L'APPROCHE TERRITORIALE DE LA LOGISTIQUE :

## DONNÉES DU CAHIER TERRITOIRE

### Taux de vacances des entrepôts dans les régions françaises en 2022

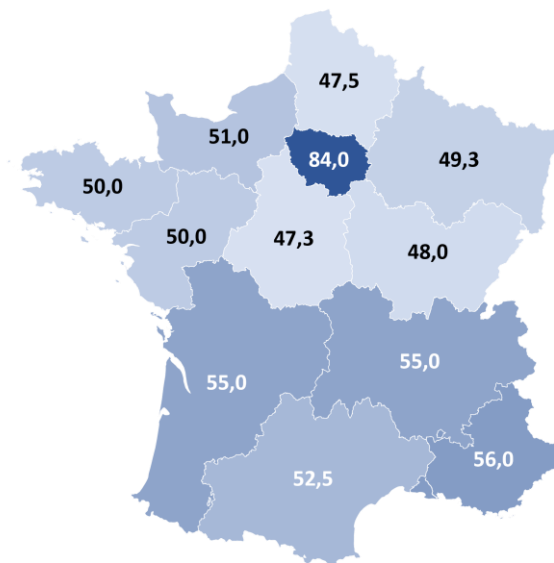
Graphique selon données AFIOLOG  
Données sur les entrepôts > 10 000m<sup>2</sup>



Optimisé par Bing  
© GeoNames, Microsoft, TomTom

### Loyer prime pour un entrepôt logistique neuf en France au T4 2022

Carte selon données CBRE, entrepôts > 5 000m<sup>2</sup>  
Agrégation de 19 marchés, loyer prime en euro/m<sup>2</sup>



Optimisé par Bing  
© GeoNames, Microsoft, TomTom

## L'IMMOBILIER LOGISTIQUE DANS LES TERRITOIRES

- En 2022, le marché français est marqué par une disponibilité en entrepôts critique sur une grande partie du territoire, atteignant même des niveaux très bas dans les régions de l'Arc Atlantique
- En lien avec cette criticité, les valeurs locatives des entrepôts augmentent dans la plupart des régions
- En comparaison avec ses voisins européens, la France affiche des loyers logistiques relativement bas (hors IDF)

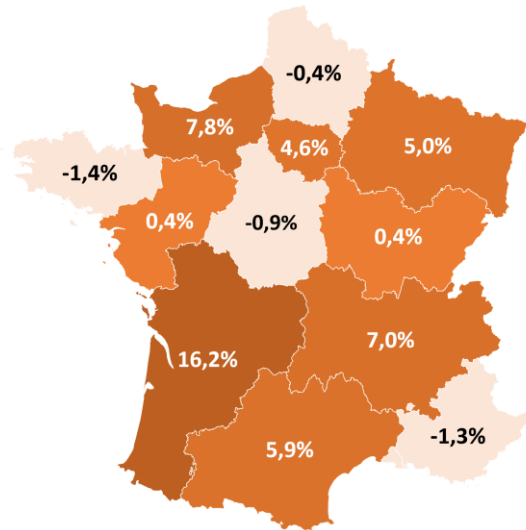
# L'APPROCHE TERRITORIALE DE LA LOGISTIQUE :

## DONNÉES DU CAHIER TERRITOIRE

### Evolution du transport routier de marchandises à destination des régions entre 2017 et 2021

Carte selon données SDES

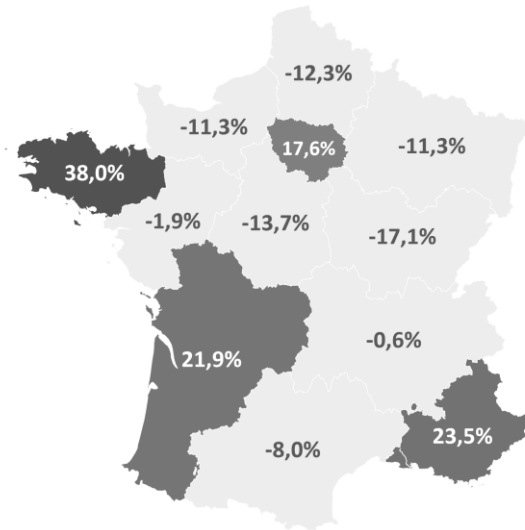
Données sur les marchandises déchargées en tonnes, Transport national et international entrant



### Evolution du transport ferroviaire de fret à destination des régions entre 2017 et 2021

Carte selon données SDES

Données sur les marchandises déchargées en tonnes, Transport national et international entrant



## TRANSPORT ROUTIER ET FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

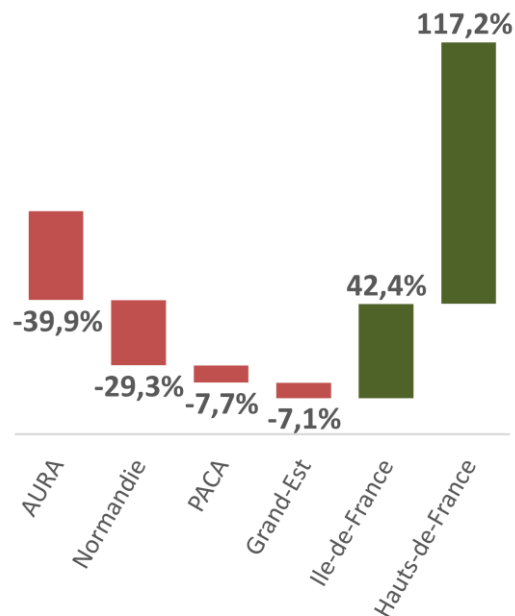
- En termes de volume, c'est l'Auvergne-Rhône-Alpes qui est leader en 2021 sur l'activité de TRM en tonnes.
- L'activité du TRM est particulièrement dynamique en région Nouvelle-Aquitaine et en déclin dans les régions Centre-Val-de-Loire, Bretagne et PACA sur l'ensemble des flux (origine/destination) entre 2017 et 2021.
- À l'instar du TRM, le fret ferroviaire se développe particulièrement en Nouvelle-Aquitaine.
- L'activité de fret ferroviaire est en baisse dans les principales régions expéditrices et destinataires du fret ferroviaire (Hauts-de-France, Grand-Est), indiquant une déconcentration des flux à destination du territoire.

# L'APPROCHE TERRITORIALE DE LA LOGISTIQUE :

## DONNÉES DU CAHIER TERRITOIRE

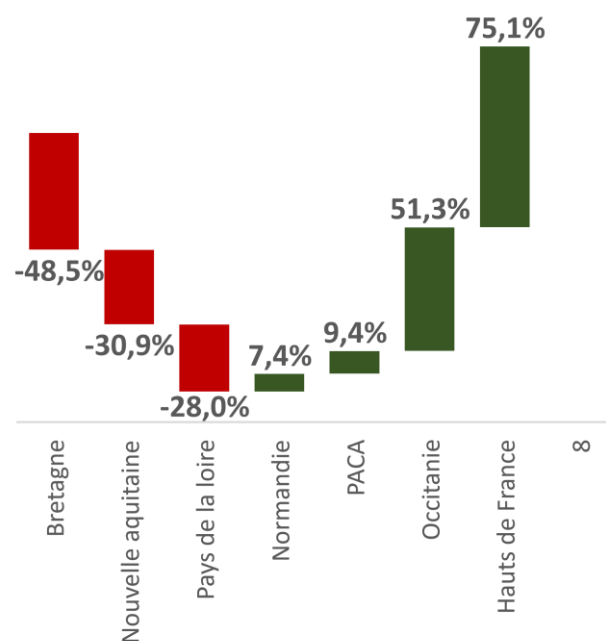
### Evolution du transport fluvial de conteneurs à destination des régions entre 2018 et 2022

Graphique selon données Eurostat  
Transport national fluvial, ensemble des marchandises transportées en conteneurs en pourcentage d'EVP



### Evolution du trafic maritime de conteneurs dans les ports des régions françaises entre 2018 et 2022

Graphique selon données Eurostat  
Agrégation des données de 19 ports ayant une activité conteneur, ensemble des conteneurs traités dans les ports (entrants/sortants)



## TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME DE CONTENEURS

- **L'activité de fret fluvial est stimulée par une hausse du nombre de conteneurs traités dans les régions Hauts-de-France et Île-de-France.** La région Normandie, leader historique, observe un recul de son activité de conteneurs au cours des cinq dernières années.
- L'activité de fret maritime de conteneurs est tirée à la hausse en volume par les régions Hauts-de-France, PACA et Normandie, **qui représentent 96 % du trafic de conteneurs en 2022 en EVP, dont 56 % pour la seule région Normandie.**
- **Importante dynamique du transport fluvial et maritime de conteneurs en région Hauts-de-France au cours des cinq dernières années.**



# **BILAN DES CONFÉRENCES RÉGIONALES DE LA LOGISTIQUE**

# Bilan des conférences régionales de la logistique

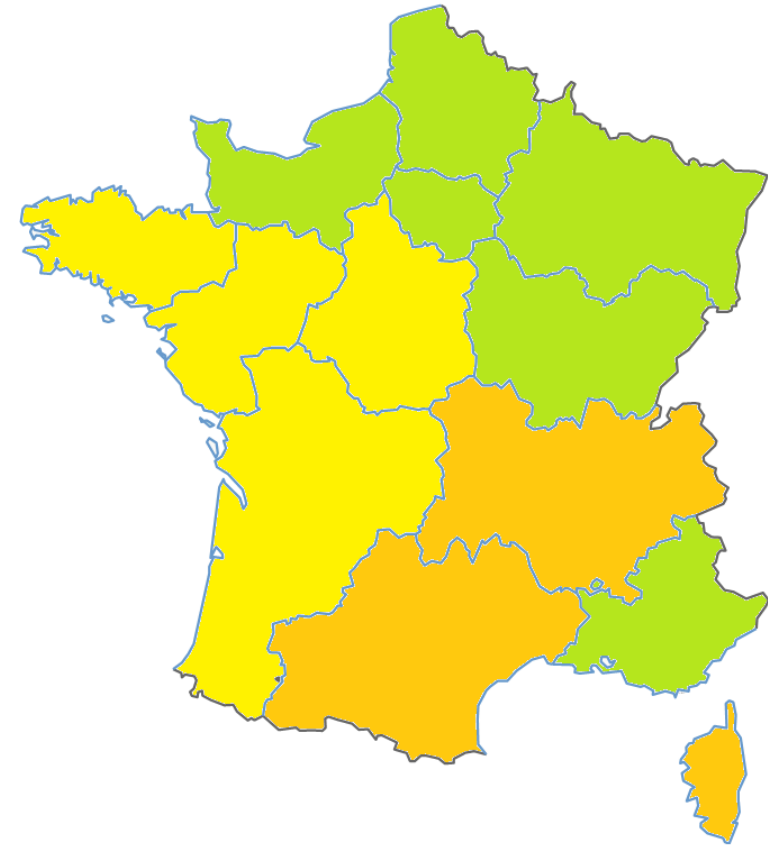
## Des collectifs Etats/Collectivités/Privés qui s'installent progressivement

Le préfet de région devait définir en lien avec le président du Conseil régional le format le plus adapté pour ces conférences et ses modalités d'organisation : présidence, acteurs réunis, enjeux de logistiques retenus en fonctions des dynamiques territoriales et des collectivités volontaires pour nourrir notamment les volets logistiques des nouveaux SRADDET en cours de concertation.

De fait, les conférences se sont toutes tenues. Elles ont toutes été l'occasion de présenter un panorama des enjeux de logistique de la région, en termes notamment de besoins économiques et de disponibilité foncière.

Elles ont permis de partager une vision entre acteurs institutionnels et économiques.

Pour les régions les plus impactées par les enjeux de logistiques la CRLOG a permis d'arrêter et de prévoir une feuille de route pérenne.



En vert, les régions où le trinôme partenarial Etat/Région/Privés sur enjeux F&L est équilibré ;  
En jaune, les régions où les collectivités ont suivi et salué l'initiative Etat/Privés.  
En orange, les territoires où les collectivités restent à convaincre.

# Premier bilan des conférences régionales de la logistique

## Perspectives 2024 – enclencher des feuilles de route et amorcer une planification territoriale des besoins

La DGITM et la DGE vont continuer à impulser l'émergence d'une stratégie régionale de la logistique :

- Annonce en CILOG du Toilettage de l'instruction du 21 octobre pour intégrer les enjeux de réindustrialisation ;
- Commande par la DGE à CCI France de renforcer sa contribution aux CRLOG ;
- Travaux de mise à disposition de statistiques ;
- Lancement d'un appel à proposition d'étude GUT sur la planification des besoins de foncier économique et industriel,

Objectif : disposer d'une feuille de route adaptée à la maturité des acteurs dans chaque région et amorcer une planification des besoins logistiques là où elle est possible,

	2021	2022	2023
Auvergne-Rhône Alpes	8 avril 2021		2 <sup>e</sup> conférence envisagée fin 2023
Bourgogne – Franche Comté	1 <sup>er</sup> décembre 2021		
Bretagne			12 janvier 2023
Centre – Val de Loire		5 octobre 2022	
Grand Est		2 octobre 2022	21 septembre 2023
Hauts de France		6 octobre 2022	
Ile-de-France	20 décembre 2021		
Normandie		23 juin 2022	
Nouvelle Aquitaine		11 octobre 2022	
Occitanie			15 septembre 2023
Pays de la Loire		14 décembre 2022	
Provence – Alpes / Côte d'Azur		12 juillet 2022	



# PRESENTATION FLASH DES REGIONS



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Observatoire Régional  
des Transports de Bretagne

# **Action régionale pour la logistique et Observation – le cas de la Bretagne**

7 décembre 2023

# La logistique en Bretagne:

- **Une réflexion et une action qui datent en Bretagne** : SRMDT 2008, PRAL 2013 (1ère Région à l'avoir élaboré) , Breizh Cop 2015, SRADDET 2019 => La géographie de la Bretagne, la nature de son système économique a fait que le sujet de la logistique soit naturellement une préoccupation majeure.
  - => **Création de l'ORTB, OEB, Bretagne Supply Chain, Salon Supply Chain Ouest,**
  - => **Actions locales** : Mixenn, InterLud, plan Biogaz régional, FDR H2 régionale, Thèse Fret alternatif sur le mode routier, etc...
- **L'action se poursuit** : avec évolutions réglementaires et les stratégies nationales (SNBC, Stratégie fret ferroviaire, maritime, logistique, planification écologique, etc.) et révisions du SRADDET, ***sujet qui devient de plus en plus présent, MAIS sans réelle approche globale.***

# Le bilan de la 1ère conférence régionale de la logistique:

## Conférence Régionale de la Logistique

- 12 janvier 2023
- +100 participants
- 5 ateliers thématiques



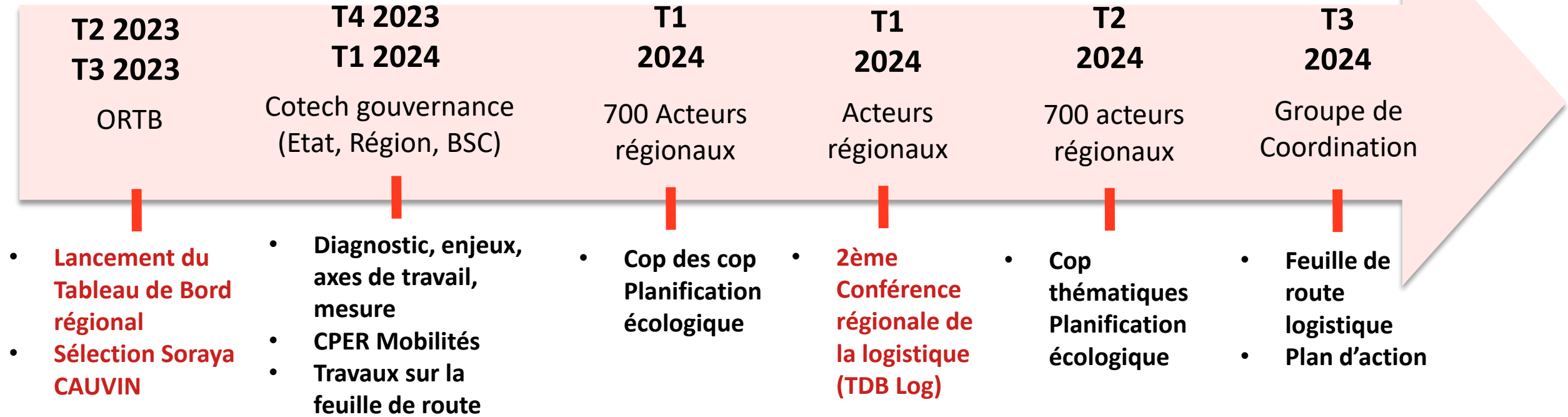
## Groupe de coordination Etat / Région / BSC



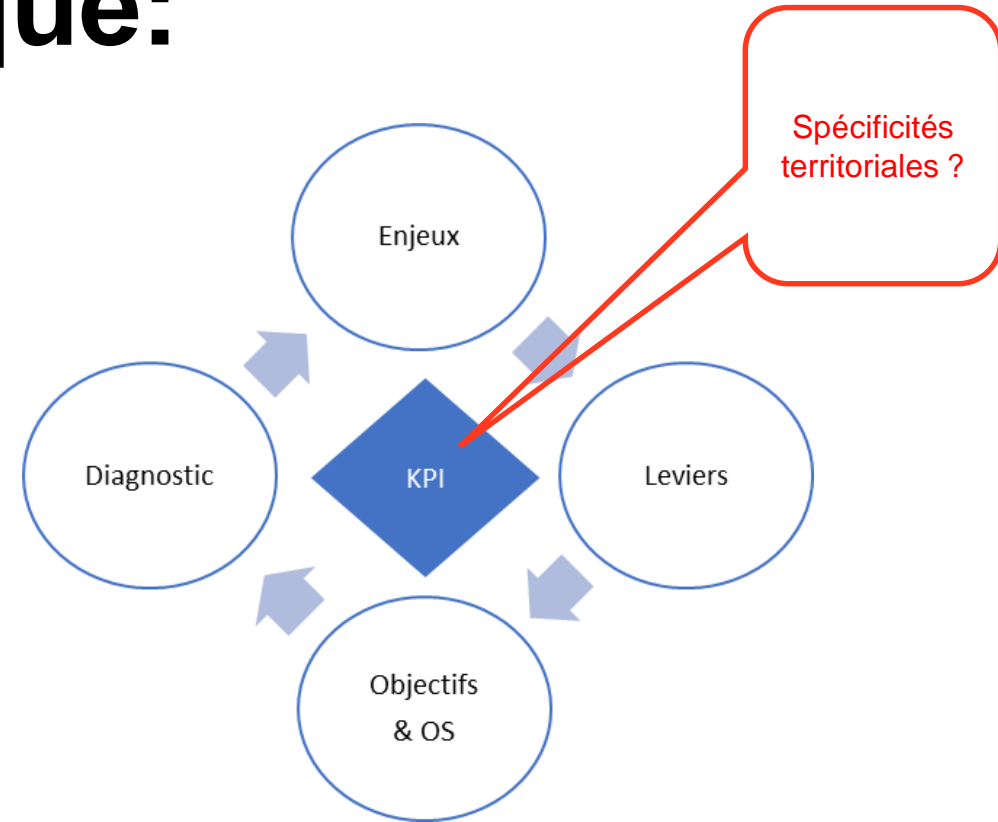
## Action régionale

- Partage d'une vision commune :  
Diagnostic, enjeux, objectifs
- Définition des axes de travail
- **Nécessité d'observation et suivi d'indicateurs**
  - CPER Mobilités
- Lancement des travaux sur la feuille de route

# Les principaux RDV de la logistique en Bretagne:



# Construction et articulation du tableau de bord régional de la logistique:

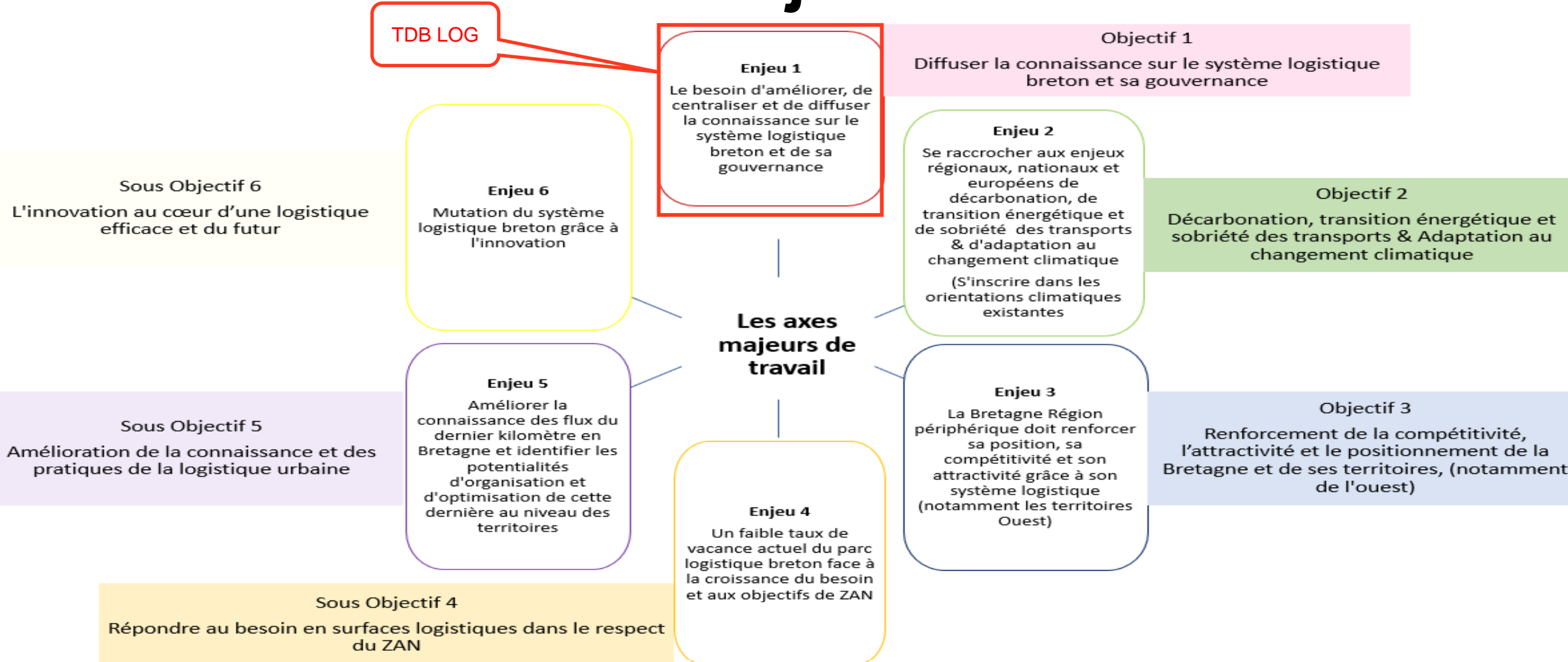


# Construction et articulation du tableau de bord régional de la logistique :

- ❑ **Le cadre National :**  
La stratégie Nationale de la logistique  
La planification écologique (SGPE) /  
SNBC 3  
Le tableau de bord national de la  
logistique
- ❑ **Le cadre Régional :**  
Les orientations stratégiques  
Régionales  
La conférence Régionale de la logistique  
=> COP régionale



# Les axes de travail majeurs retenus:



# 17 leviers recensés

## Connaissance & gouvernance

### LEVIERS

Recenser, centraliser et diffuser les connaissances pour éclairer la décision

Donner de la lisibilité au système logistique et ses acteurs, S'intégrer dans les politiques nationales et européennes

### FAMILLES D'INDICATEURS

Contexte et Panorama (T&E)

Géographie des flux et des activités d'entreposage

Données sociales globales (T & E)

Connaissance du système logistique et de ses acteurs

Structuration de la gouvernance

## Décarbonation Sobriété et adaptation

Décarbonation, transition et Sobriété énergétique des

Adaptation de l'infrastructure de transport au changement

Transition du parc et de sa consommation énergétique

Recours aux énergies alternatives

Recours aux solutions massifiées et

Adaptation de l'infrastructure de transport au changement climatique

## Compétitivité et positionnement de la Bretagne

Améliorer l'attractivité des

Améliorer la compétence logistique des acteurs du

Améliorer le coût économique de la logistique

Maintien des activités logistiques sur le territoire breton

Améliorer l'accessibilité de la Bretagne et des territoires Ouest par les solutions fer, mer / Relier la Bretagne aux

Attractivité du secteur de logistique

La compétence logistique en Bretagne

La compétitivité du secteur de la

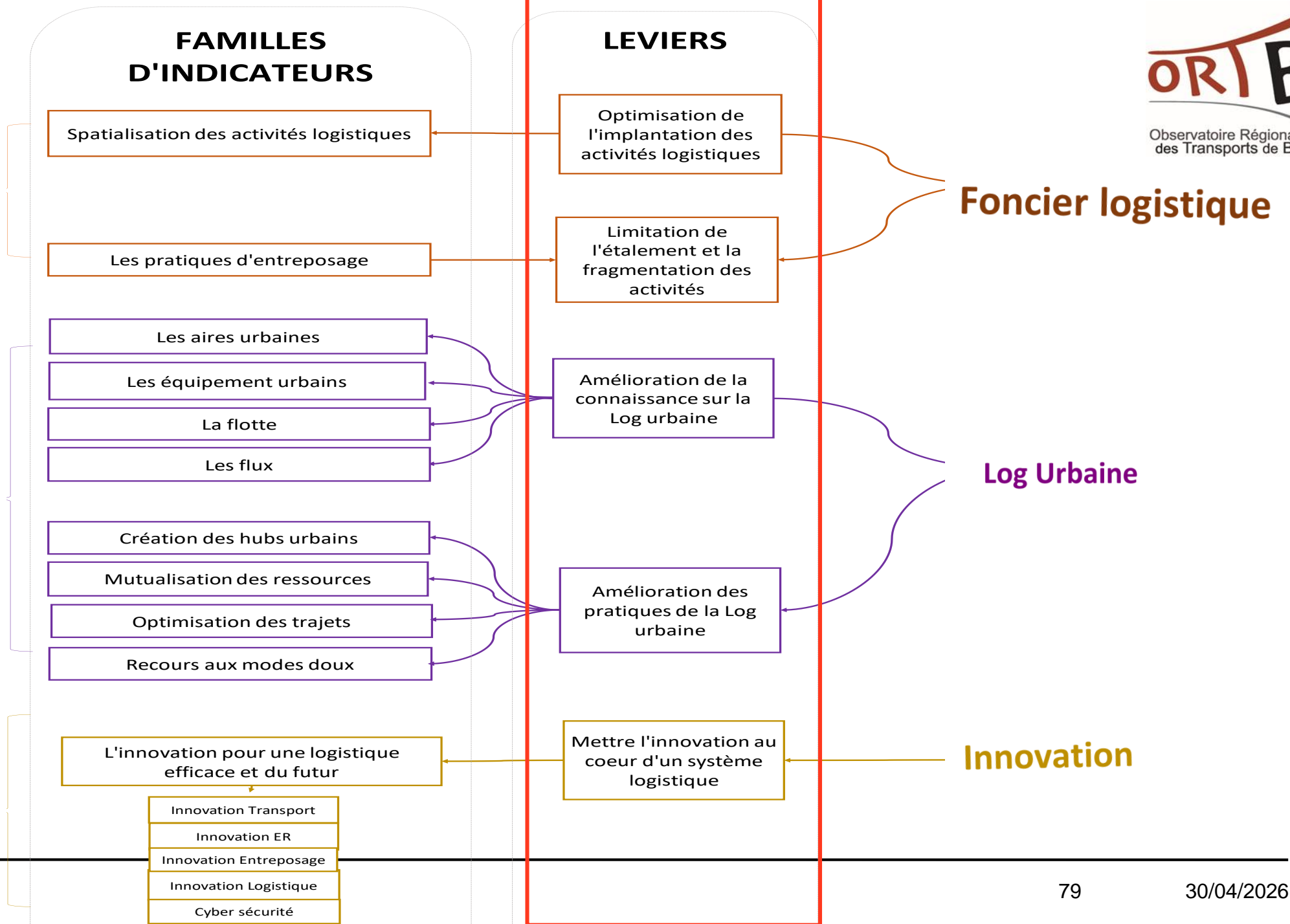
TRM, Fer, Mer, Aérien, Entreposage

Relocalisation et attractivité du

TRM, Fer, Mer, Aérien, Entreposage

Cohésion territoriale et accessibilité

# 17 leviers recensés



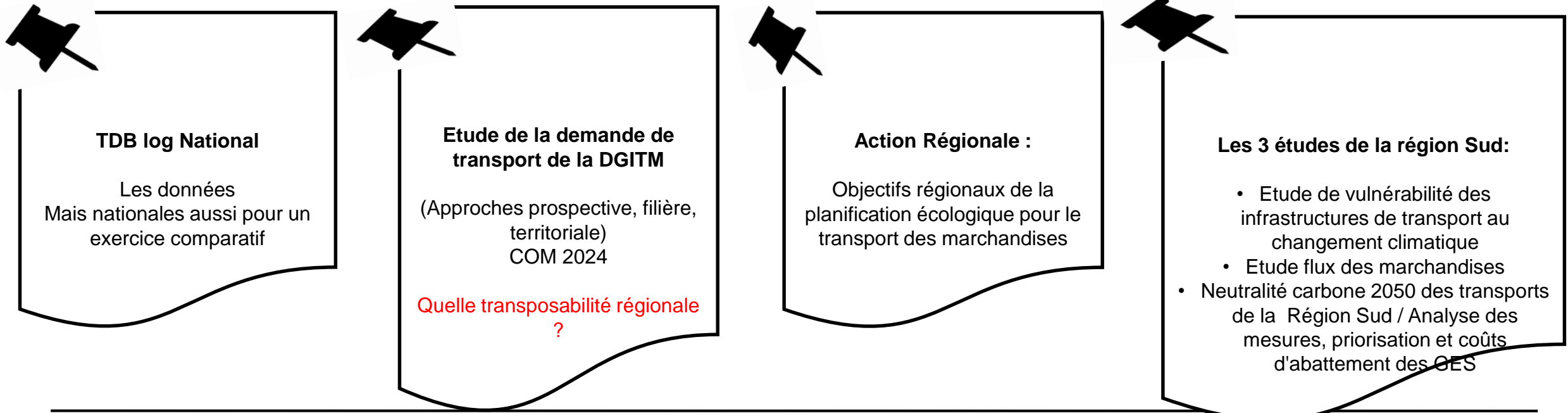
# L'observation : Le tableau de Bord Régional de la logistique, exemple

Objectif Global	Thématiques	Enjeux	Objectifs	Leviers	Familles d'indicateurs	Indicateurs	Tags Dimensions				Sources
							Filière	Territoire	Multimodalité	Prospective (Évaluation de la demande)	
Faire de la logistique en Bretagne un outil efficace au service d'une économie compétitive et résiliente, d'un territoire attractif	4. Fonctionner efficacement au service d'une économie compétitive et résiliente, d'un territoire attractif	4. Un faible taux de vacance du parc logistique breton face à l'objectif ZAN	4. Réduction de l'artificialisation des sols	Optimisation de l'implantation des activités logistiques	Spatialisation des activités logistiques	Dynamique des superficies et activité par rapport au national + Focus sur la répartition sites industriels, grande distribution et agricoles (et autres filières socles)	X	X		X	
						Niveau de trafics par filière et par territoire (Evaluation de la demande)	X	X		X	
						Polarisation par territoire, densité d'entrepôts (rapport surface Entrepôts / surface territoire)	X	X			
						Intensité Exogène / Endogène : Concentration activités entreposages par rapport aux populations locales (Attractivité)	X	X			
						Intensité par rapport au tissu économique (comprendre le maillage pour une meilleure optimisation de la planification urbaine)	X	X			
						Demande annuelle sur l'immobilier log : Surface placée en M2 Vs Nombre des transactions (Neuf et existant) / Evolution et territorialisation avec comparaison nationale	X	X		X	
						taux d'obsolescence des entrepôts (déficit des bâtis adaptés) => apparition des friches	X	X		X	
					Optimisation grâce à la nouvelle compétence log des collectivités relative loi LOM (en cours d'étude)		X		X		
					Nbre et Volumes des structures dédiées aux projets de coopération, de mutualisation et de						

# L'observation : Le tableau de Bord Régional de la logistique, l'ambition affichée

- ❑ Lectures dynamique de l'outil en rapport direct avec les leviers retenus et leur suivi dans le temps
- ❑ Un outil approprié par l'ensemble des acteurs de la chaîne => une aide à la décision des pouvoirs publics et des acteurs du marché.
- ❑ La volonté de le valoriser et de le pérenniser
- ❑ Poursuivre le travail avec les éléments manquants (mesure fine des valeurs en fonction des territoires, des filières et la plus prospective possible)

# L'observation : Le tableau de Bord Régional de la logistique, le besoin immédiat de capitaliser sur



**Échéance FIN MARS 2024!**



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Fin**



Observatoire Régional  
des Transports de Bretagne



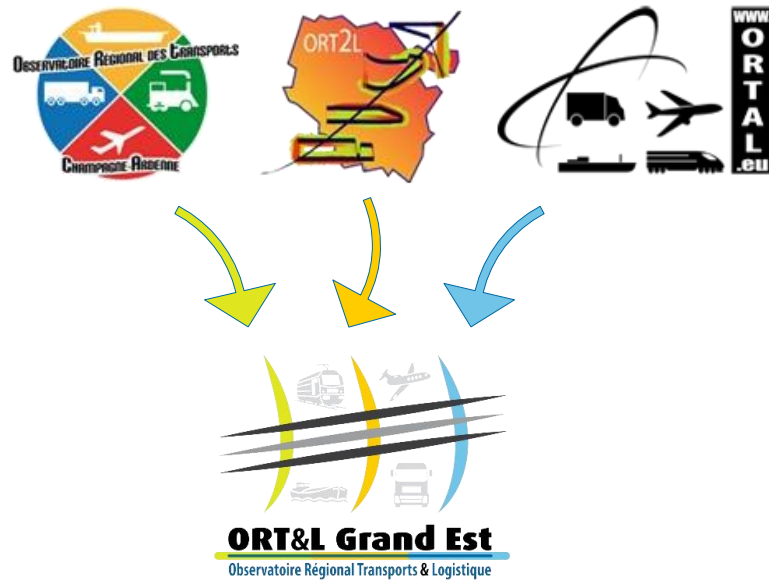
# L'ORT&L Grand Est

## Séminaire national sur l'observation de la logistique



# L'association « ORT&L Grand Est »

Fusion en 2017 des observatoires  
des 3 anciennes régions  
Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace



38 membres :

- Administrations et établissements publics
- Collectivités locales
- Fédérations et organismes professionnels

Cotisation annuelle :

500 € (professionnels), 1 000 € (agglomérations)

20 000 € (Région)

Président : J.-P. Caillot (FNTR)

Présidente déléguée : R. Aloird (Région Grand Est)

Vice-Président : P. Cazin-Bourguignon (DREAL Grand Est)

# L'association « ORT&L Grand Est »

## Missions :

**Améliorer et diffuser les connaissances  
sur les transports et la logistique en Grand Est  
Constituer un lieu d'échanges**

- Réalisation d'études
- Production de documents de référence
- Publication de données statistiques
- Recueil et relais d'informations
- Partage et vulgarisation des connaissances
- Identification des enjeux logistiques pour les territoires

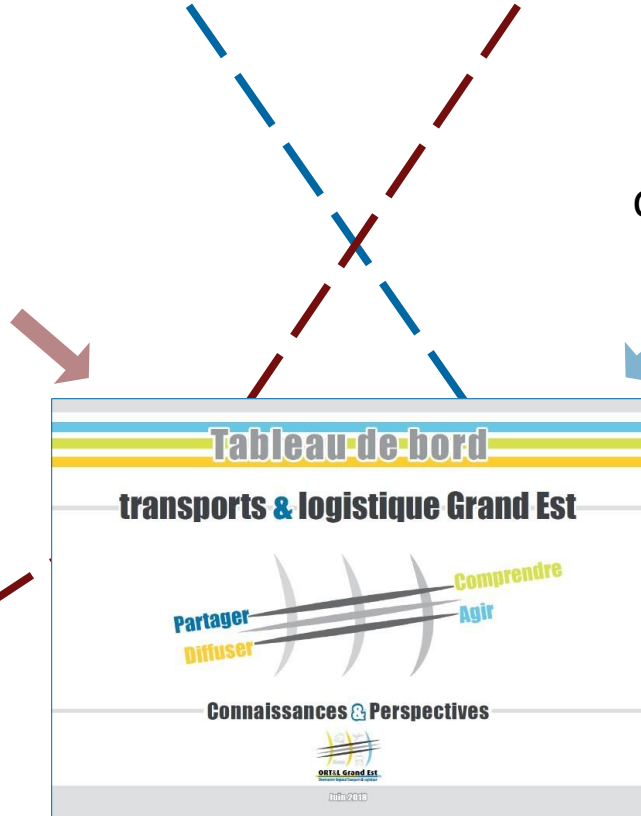
# Quelques travaux de l'ORT&L Grand Est de ces dernières années

# Un Tableau de bord « Transports & Logistique » en 2018



## Diagnostic

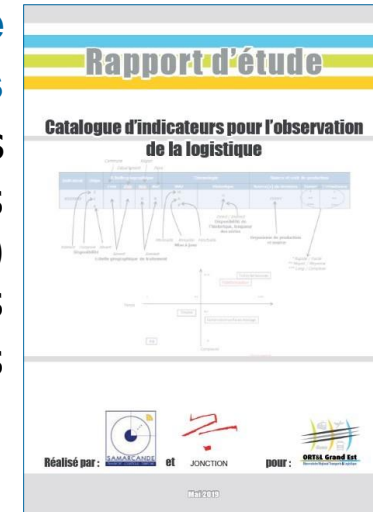
Identifier et structurer les enjeux et besoins d'informations



**Objectif : Faire comprendre les enjeux en les objectivant avec les indicateurs disponibles les plus pertinents**

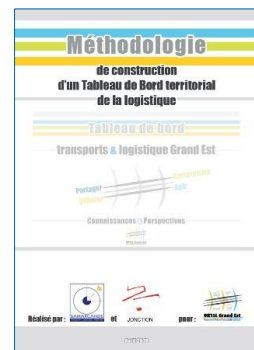
## Catalogue d'indicateurs

Identifier les sources de données mobilisables (plus ou moins facilement) et les traitements possibles



## Notice méthodologique

sur la construction et l'actualisation du Tableau de bord



# Un livret sur la décarbonation du transport routier en 2021

**Consacré aux technologies et aux dispositifs d'aides pour le verdissement des véhicules**

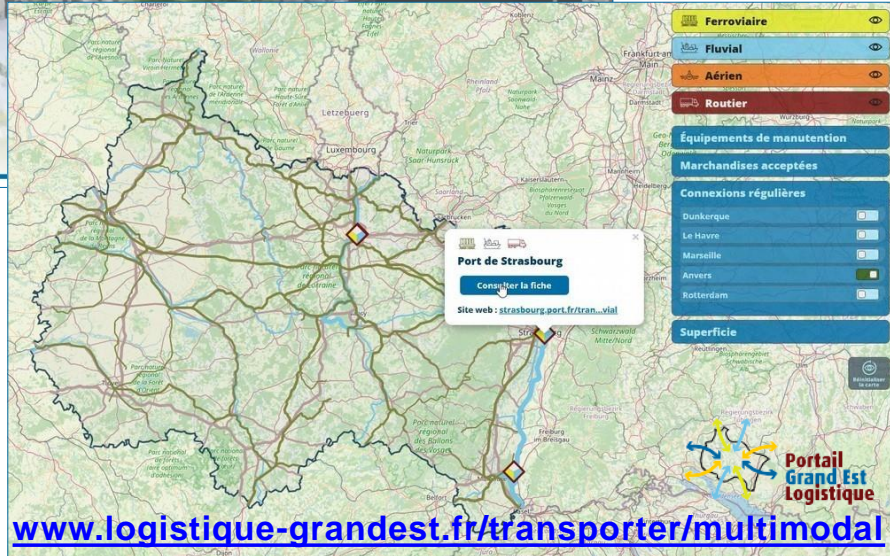
Objectif :

**Faire mieux connaître aux transporteurs, chargeurs et collectivités les différentes technologies de motorisations alternatives et les dispositifs d'aides à la conversion des véhicules de transport routier de marchandises**

- Rappel des enjeux et grandes orientations liés à la transition écologique
- Caractéristiques, atouts et faiblesses des principales technologies de motorisations alternatives
- Présentation synthétique des différents dispositifs d'aides existants au niveau national, en Grand Est (Région et agglomérations) et, plus sommairement, dans d'autres régions et à l'étranger



# Un Atlas des plateformes multimodales en 2022



Objectif :

Disposer d'une cartographie des plateformes multimodales avec leurs caractéristiques afin de les faire connaître

## Un livret

- Enjeux de la multimodalité (généraux et en Grand Est)
- Carte des plateformes multimodales inventoriées
- Fiches synthétiques sur chaque plateforme avec leurs caractéristiques
- Glossaire

## Une carte interactive

- Localisation des plateformes multimodales, des quais fluviaux et des cours de marchandises
- Fiches synthétiques de chaque plateforme
- Système de tri multi-critères :
  - Modes de transport
  - Caractéristiques des infrastructures
  - Équipements de manutention
  - Types de marchandises acceptées
  - Connexions régulières
  - ...

# 41 dépliants de chiffres clés au niveau local en 2023

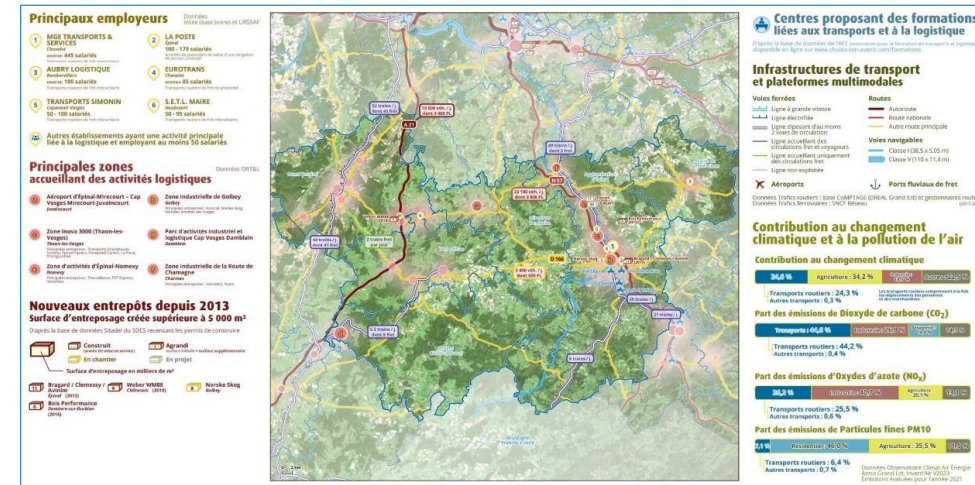
Objectif :

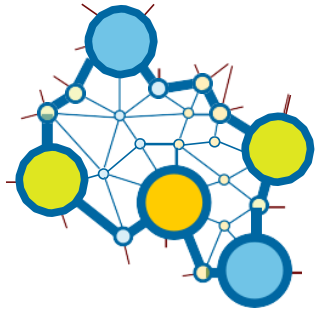
Mieux faire connaître aux élus et techniciens des collectivités locales les transports et la logistique sur leur territoire pour les aider à les prendre en compte dans leurs politiques publiques, en particulier d'aménagement du territoire

D'où le choix d'une échelle ScoT / PETR



[www.ortl-grandest.fr/chiffres\\_cles\\_territoires](http://www.ortl-grandest.fr/chiffres_cles_territoires)





## Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est

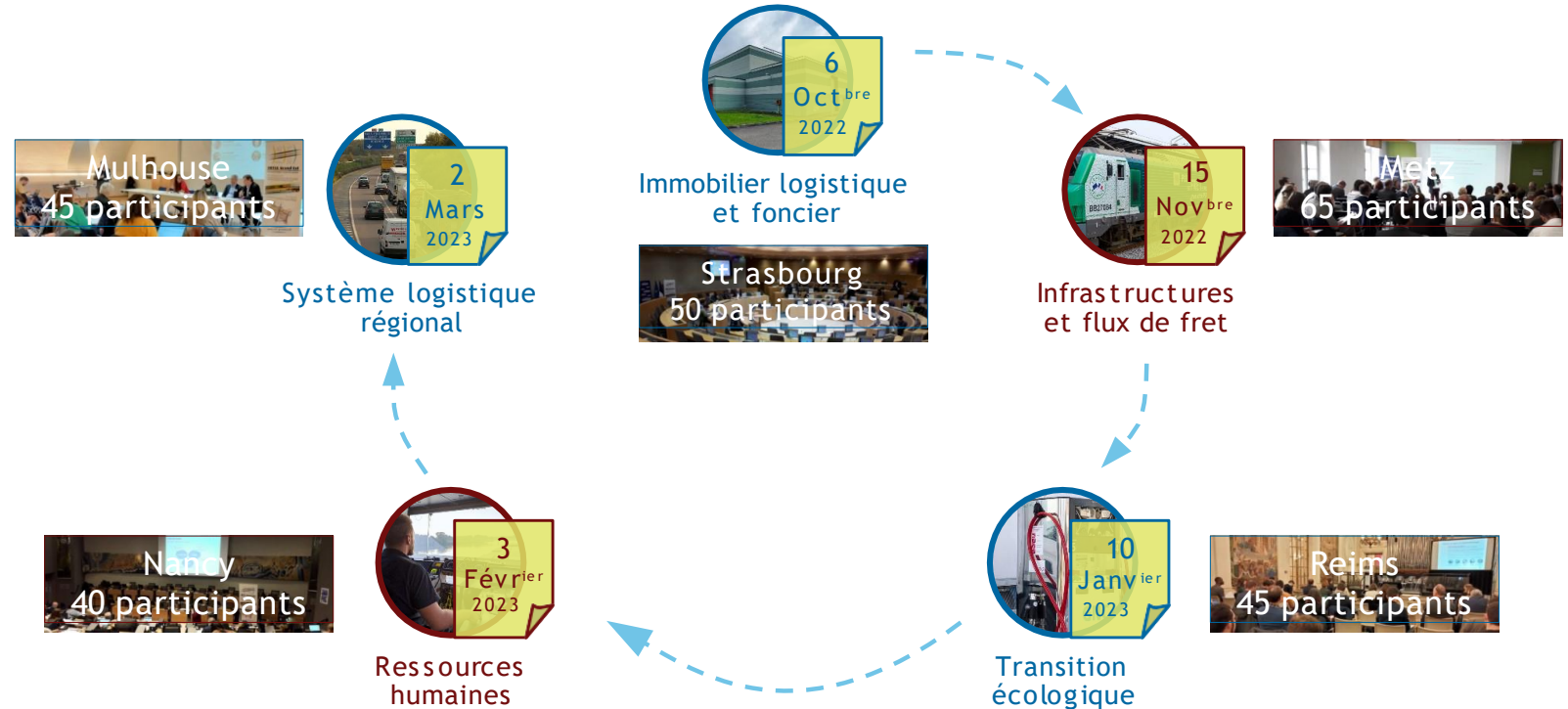
Organisation portée par l'ORT&L

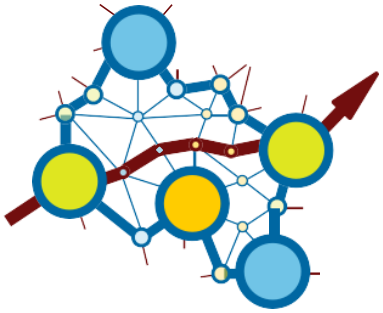
### Objectifs :

- S'appropriier collectivement les sujets clés et les défis
- Partager les constats avec l'ensemble des acteurs concernés (publics et privés)
- Trouver tous ensemble des réponses aux enjeux

### 5 journées de travail

- Matin pour partager les enjeux
- Après-midi pour cibler des actions afin d'y répondre





# Feuille de route

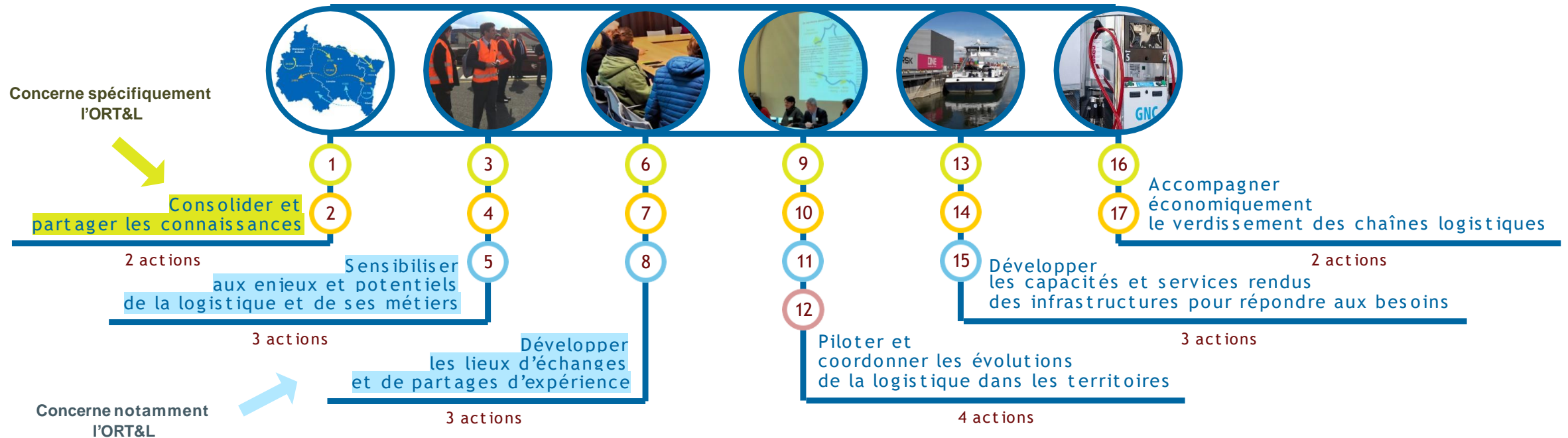
issue de la Conférence régionale

## Fret et Logistique Grand Est

Réponse à la demande de nos partenaires de poursuivre la démarche en ciblant et en mettant en œuvre les actions les plus matures

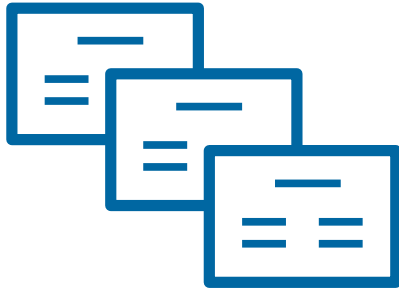
6 grandes ambitions ► 17 actions

ORT&L parmi les porteurs de ces actions



# Une obligation de priorisation et de communication

# Une obligation de priorisation et de communication



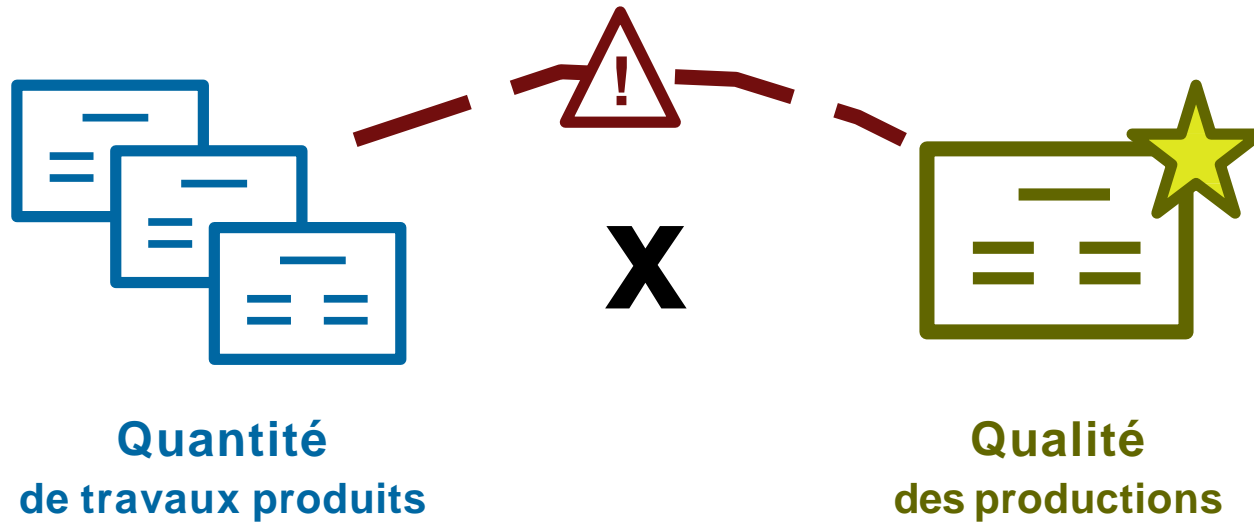
Quantité  
de travaux produits

€ Moyens financiers

Moyens humains 

 Temps

# Une obligation de priorisation et de communication

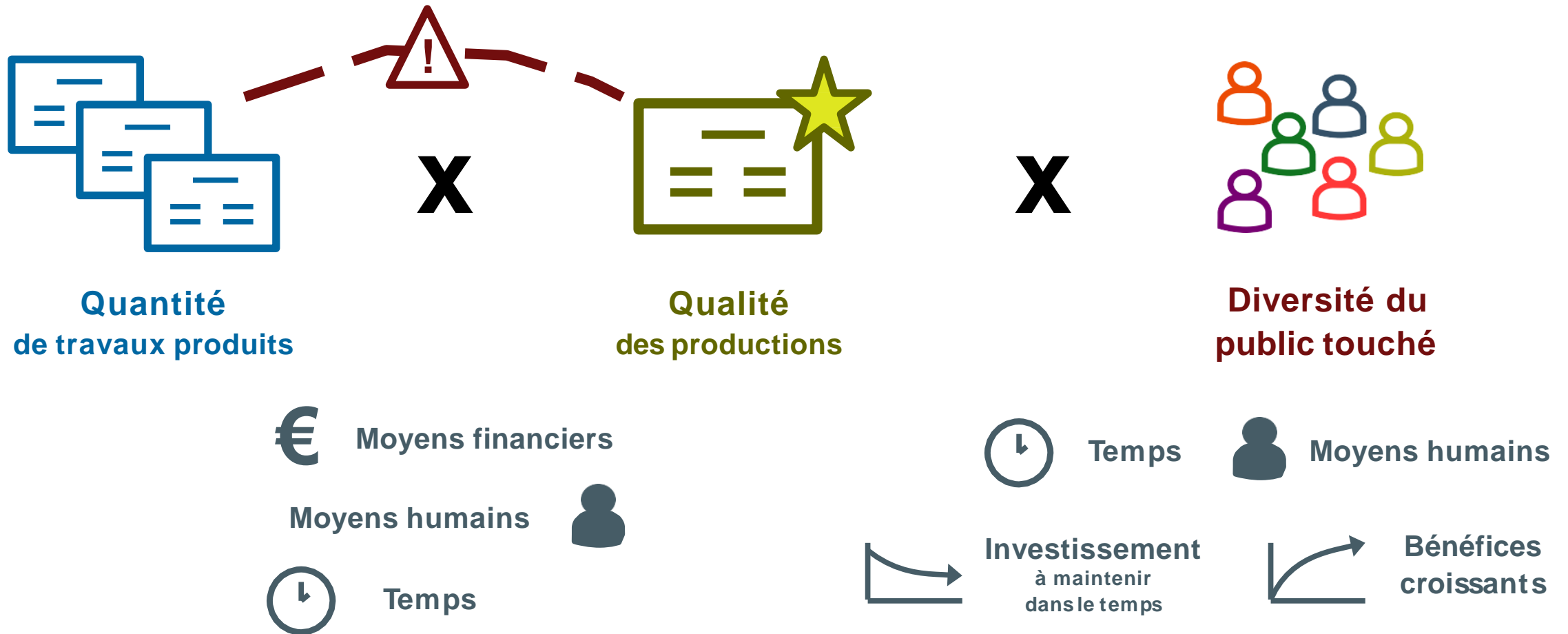


€ Moyens financiers

Moyens humains 

 Temps

# Une obligation de priorisation et de communication



# Aller vers nos publics notamment via Internet



[www.ortl-grandest.fr](http://www.ortl-grandest.fr)

Accueil | L'ORT&L | NOS RÉALISATIONS | INFO | CONTACT

**REPORT D'ÉTUDE**  
Diagnostic logistique du Grand Est

Études | Publications régulières | Rencontres

Infos

Newsletter mensuelle ▶



N°1 du 22 novembre 2023

La lettre d'information mensuelle  
**Fret & Logistique Grand Est**

Nous avons le plaisir de vous adresser la première édition de notre newsletter mensuelle dédiée aux actualités de la logistique en Grand Est. Au sommaire notamment, la Feuille de route issue de la Conférence régionale du fret et de la logistique présentée le 21 septembre.

Cette lettre d'information participe, d'ailleurs, à la mise en œuvre de l'une de ses 17 actions. Elle est produite par l'Observatoire Régional Transports & Logistique et alimentée par ses membres mais aussi par les informations que vous pourrez nous transmettre. Cette newsletter est la vôtre : n'hésitez pas à nous faire part de vos remarques pour l'améliorer. Bonne lecture.

**Les acts du mois**

6 NOVEMBRE 2023  
Le port de Colmar inaugure son activité



[www.logistique-grandest.fr](http://www.logistique-grandest.fr)

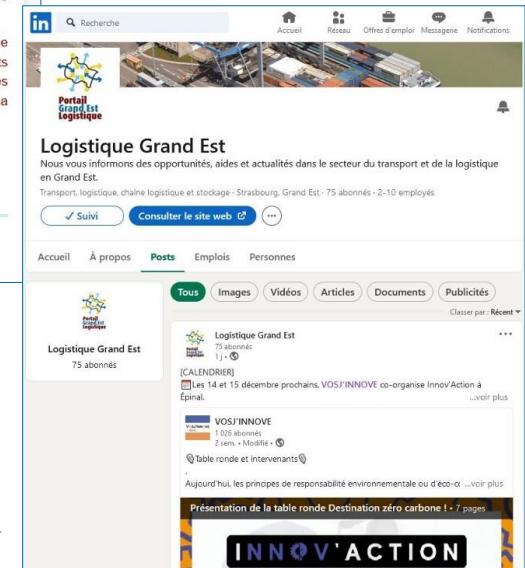
**S'implanter et se développer**

Bienvenue sur le Portail Logistique Grand Est.

Professionnels, collectivités, particuliers à la recherche d'une formation, d'un emploi ou de renseignements, vous trouverez ici toutes les informations nécessaires sur la logistique en Grand Est.

Portail Logistique Grand Est

Comptes LinkedIn ▶



Logistique Grand Est

Transport, logistique, chaîne logistique et stockage - Strasbourg, Grand Est - 75 abonnés - 2-10 employés

✓ Suivi | Consulter le site web

Accueil | À propos | Posts | Emplois | Personnes

Logistique Grand Est  
75 abonnés

(CALENDRIER)  
Les 14 et 15 décembre prochains, VOS/INNOVE co-organise InnoV'Action à Epinal.

VOS/INNOVE  
1 026 abonnés  
2 sem. • Modifier

Table ronde et intervenants

Aujourd'hui, les principes de responsabilité environnementale ou d'éco-ci... voir plus

Présentation de la table ronde Destination zéro carbone | 7 pages

**INNOV'ACTION**

# Merci de votre attention



[www.ortl-grandest.fr](http://www.ortl-grandest.fr)

[ortl.grandest@i-carre.net](mailto:ortl.grandest@i-carre.net)

03 88 13 07 85



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE CADRE DE L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE TERRITORIALE

---

# Un modèle économique basé sur des synergies



Fondée sur une **approche systémique**, l'écologie industrielle et territoriale (EIT) est une démarche opérationnelle, collaborative qui s'inspire des écosystèmes naturels pour :

- 👉 Tendre vers une **gestion optimale des flux** matériels (matières, énergie, eau) ou immatériels, voire des échanges de flux (« synergies de substitution »)
  - 👉 Favoriser des **synergies inter-acteurs** économiques à l'échelle locale d'un territoire (mutualisations, partage, achats groupés, logistique, etc.) **dans l'objectif de limiter l'impact environnemental et d'optimiser la gestion des ressources** (« synergies de mutualisation »)
  - 👉 Créer de **nouvelles activités** : les échanges de flux peuvent nécessiter la présence d'activités d'interface pour permettre la valorisation des sous-produits, le développement de produits ou de services, la gestion d'une ressource commune
-

# Un modèle créant des opportunités entre acteurs

L'EIT présente de **nombreux avantages**, à la fois pour les entreprises et les collectivités du territoire :

- **Économies d'échelle** (achats groupés, collecte de déchets mutualisée...)
  - **Réduction des coûts** de transport et de traitement des déchets
  - Nouvelles sources de revenus (vente de sous-produits)
  - **Réduction des impacts environnementaux et de la consommation de ressources**
  - Amélioration de l'image de l'entreprise
  - **Renforcement de l'ancrage territorial** avec une valorisation des ressources locales
  - Développement de l'**attractivité du territoire** (offre de services/complémentarités)
  - Création et consolidation d'emplois locaux
  - **Mise en place de** nouvelles collaborations et **coopérations locales**
-

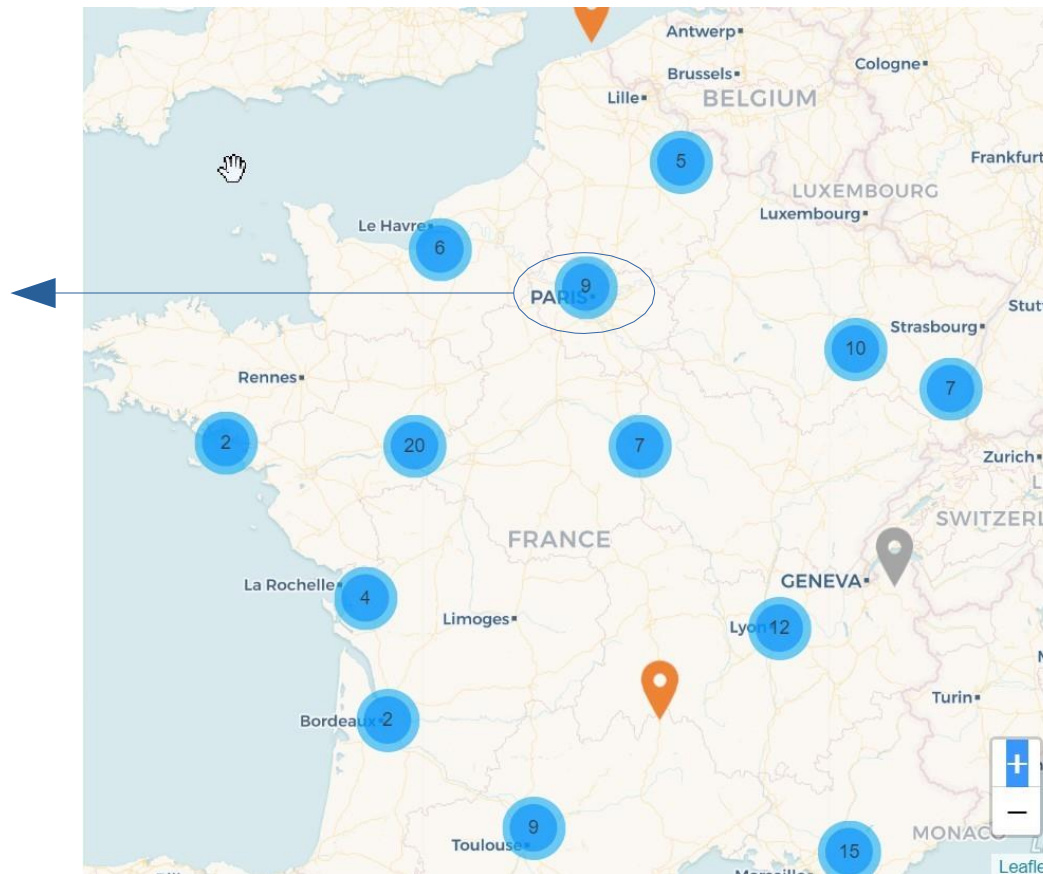
# L'économie circulaire

## 3 domaines, 7 piliers



# Un nombre croissant de démarches d'EIT au niveau national

Référéncées sur <u>ELIPSE</u>	<p><b>Les deux rives</b>  <b>Porteurs</b>: RATP, Ville de Paris  <b>Animation</b>: Anita Raylic (Mairie de Paris)  <b>Localisation</b>: Paris 12 et 13</p>
	<p><b>FEDER EC2</b>  <b>Porteur</b>: CCI 78  <b>Animation</b>: Marine Roman (CCI 78)  <b>Localisation</b>: différentes ZA notamment sur le territoire du Grand Paris Seine et Oise (Limay-Porcheville et autres zones en développement)</p>
	<p><b>Gestion collective des déchets</b>  <b>Porteur</b>: CCI 91  <b>Animation</b>: Pierre-Olivier Viac (CCI Essonne)  <b>Localisation</b>: parc d'activité de Courtaboeuf</p>
Non référencées sur <u>ELIPSE</u>	<p><b>Paris Nord 2</b>  <b>Porteur / Animation</b>: GIE Paris Nord 2 Gestion (3 associations): Association Foncière Urbaine, Association Paris Nord 2 Entreprises, Association Restaurants Inter-entreprises Paris Nord 2)  <b>Localisation</b>: Parc d'affaires de Paris Nord 2 (Grand Roissy)</p>
	<p><b>ZAÇ du «Pré Paris»?</b>  <b>Porteur</b>: Communauté d'agglomération de Paris-Saclay  <b>Animation</b>:  <b>Localisation</b>: Champlan</p>
	<p><b>Cergy Pontoise</b>  <b>Porteur</b>: Réseau d'entreprise de Cergy-Pontoise  <b>Animation</b>: Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise (Vincent Marco)  <b>Localisation</b>: Agglomération de Cergy-Pontoise</p>
	<p><b>Plaine Commune</b>  <b>Porteur / Animation</b>: EPT Plaine Commune  <b>Localisation</b>: Aubervilliers, Épinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courmeuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Stains et Villetaneuse</p>
	<p><b>Cœur Essonne</b>  <b>Porteur / Animation</b>: Agglomération Cœur d'Essonne (Projet de Territoire)  <b>Localisation</b>: Agglomération Cœur d'Essonne (21 communes)</p>
En cours de construction	<p>Projet à la Métropole du Grand Paris  Grand Paris Est – Sud Est  3 études de métabolisme sont également en cours à l'échelle régionale</p>



... mais  
relativement faible  
en Île-de-France

Sources :

-Réseau national de l'EIT, SYNAPSE

<https://www.reseau-synapse.org/>

- Référentiel ELIPSE

<http://www.referentiel-elipse-eit.org/>

# Structurer un réseau EIT en Île-de-France

- Soutien aux démarches territoriales d'EIT
- Renforcement des actions avec les partenaires (Ademe et Région)

Ambition : engager les acteurs franciliens dans des actions opérationnelles d'EIT, en s'appuyant sur une animation régionale dédiée qui coordonnera les différentes initiatives en Île-de-France

👉 **Lancement d'un Appel à manifestation d'intérêt (AMI) sur l'EIT en IdF**

👉 **Structuration d'un réseau francilien EIT, animation régionale et coordination des démarches d'EIT**

---

# Des enjeux pour la logistique

- La **Stratégie nationale logistique**, adoptée en décembre 2022, issue des travaux du Comité interministériel de la logistique (CILOG) tient compte de l'évolution des secteurs et des nouveaux enjeux posés au secteur
- **8 objectifs** (et 23 actions) pour « *faire de la France un leader international de la logistique durable au service des transitions écologique et économique* »
- 

Parmi les 8 objectifs :

- Mettre le foncier au service de la décarbonation et du verdissement de la chaîne logistique ;
- Augmenter la part de transports plus écologiques et permettre une meilleure articulation des différents modes ;
- Accélérer la décarbonation du secteur routier ;
- Soutenir des solutions locales pour une logistique du dernier kilomètre plus durable

**Comment concilier logistique moderne et logistique durable ?**

# Des applications selon les types d'acteurs

Acteurs identifiés comme propices à l'initiation de démarches d'EIT

## 1<sup>er</sup> groupe

Acteurs similaires, spécialisés ou possédant des compétences logistiques

Foncières logistiques  
Prestataires logistiques  
Unités logistiques des grands groupes de distribution

## 2<sup>ème</sup> groupe

Acteurs hétérogènes, avec ou sans compétences logistiques

Les zones d'activités et les marchés d'intérêt national (MIN)  
Les groupes d'intérêt économique (GIE)  
Les grandes entreprises industrielles

# L'EIT dans le secteur de la logistique

Les foncières logistiques



Peu d'EIT, seulement de l'EC.  
Mutualisations sur des sujets classiques (gardiennage, espaces verts, restauration...)

Les prestataires logistiques



Peu d'EIT ni de mutualisation car, selon eux, déjà fait en optimisant leur supply chain.  
Seule « mutualisation » → agrégation de marchandises de X fournisseurs

Les unités logistiques des grands groupes de distribution



Exemple de mutualisations intéressants  
Mutualisation emblématique : centres de consolidation et de collaboration (CCC) =  
agrégation de marchandises de X fournisseurs

# L'EIT dans le secteur de la logistique

Les ZA et les MIN



Paradoxalement peu d'exemples, avec une exception dans le sud de la France

Les grandes entreprises  
industrielles



Quelques exemples intéressants  
Grand potentiel

Les GIE



Bon exemple de mutualisation du transport

# Les principaux freins

- organisationnels/opérationnels
    - La famille logistique des produits
    - La responsabilité et la réglementation
    - Le manque d'espaces
    - La ponctualité des transports massifiés
    - L'absence de matériels et outils en propre
    - Le manque de moyens humains
  - concurrentiels/sensibilisation
    - La concurrence entre entreprises
    - Les difficultés de perception des acteurs à l'intérêt de l'EIT
    - Les réticences en termes de partage d'informations
  - liés à l'expression de besoins communs
    - Une mauvaise appréhension de l'EIT
    - L'absence de matières à mutualiser
-

# DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE DANS LE CADRE DE L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALE



MERCI DE VOTRE  
ATTENTION

<https://www.driat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>



# **PERSPECTIVES DES TRAVAUX DU DISPOSITIF D'OBSERVATION**

**OBSERVATIONS DE LA LOGISTIQUE  
PERSPECTIVES À COURT ET MOYEN TERMES**

# PERSPECTIVES DES TRAVAUX DU DISPOSITIF D'OBSERVATION

## Quelle production de livrables ?

- Production de livrables : des notes de synthèse reprenant les données de l'observatoire sur des thèmes définis (immobilier logistique, report modal..) et à définir
- Un cahier spécifique pour le CILOG

## Des sujets à approfondir

- Analyser le potentiel des projets de digitalisation de la logistique en vue de créer de nouvelles sources de données pour l'observation logistique
- Analyser la dynamique de développement de la conteneurisation dans de nouvelles filières
- Analyser les enjeux liés à la logistique du recyclage/réemploi



# AMÉLIORATION DE L'OBSERVATION DE LA LOGISTIQUE

## Objectifs

- Fiabiliser les données
- Élargir le champ de l'observation pour répondre aux besoins des acteurs publics, privés et académiques
- Garantir la pérennité de la production des données
- Renforcer la cohérence et le dialogue avec les productions territoriales aux différentes échelles
- S'inscrire dans les dynamiques internationales pour faciliter les comparaisons internationales

# AMÉLIORATION DE L'OBSERVATION DE LA LOGISTIQUE

## Les principaux leviers

- La **feuille de route numérique de la planification écologique** (volet transport de marchandises)
- Les **19 projets de digitalisation de la logistique** portés dans le cadre de Logistique 4.0
- Les **projets numériques européens** (eFTI = numérisation des lettres de voiture, data spaces ...)
- Le dialogue avec les **filières économiques**
- Le dialogue avec les **Douanes**
- Le dialogue avec les **territoires**
- Les **comparaisons internationales** et le dialogue avec les autres pays ou structures internationales
- Les projets de recherche portés par le **Programme d'Équipement Prioritaire de Recherche (PEPR) Mobilité**

# AMÉLIORATION DE L'OBSERVATION DE LA LOGISTIQUE

## Focus sur la feuille de route numérique de la planification écologique = projet de « data hub marchandises »

Activité	Action
Modèles de données	Modèle de données & langage commun
	Standard de données accès aux ZFE
Bases de données	Base de données entrepôts logistiques
	Base de données des aides publiques
Partage des données	Portail open data des données du transport de marchandises
Exploitation des données	Tableau de bord national
	Tableau de bord personnalisé & dynamique
	Outils de visualisation et de cartographie

2024

2025 -2030

ATLAS ENTREPÔTS

PORTAIL  
OPEN DATA

Tableau de bord  
dynamique

SIG Logistique

# AMÉLIORATION DE L'OBSERVATION DE LA LOGISTIQUE

## Perspectives

### ➤ A court terme (2024)

- Tirer le meilleur profit des données disponibles et les valoriser au maximum
- Se doter d'une vision claire des besoins de données pour alimenter les travaux des acteurs publics, privés et académiques
- Se doter d'un programme d'amélioration de l'observation logistique à moyen terme en réponse à ces besoins et articulé avec les projets de digitalisation de la logistique

### ➤ A moyen terme (2025 – 2030)

- Produire et exploiter les nouvelles données
- Automatiser la production et l'exploitation des données récurrentes
- Actualiser la vision des besoins et la production dans une logique d'amélioration continue
- Utiliser le séminaire annuel de l'observation logistique pour mesurer les progrès et actualiser la feuille de route autant que nécessaire



# CONCLUSION

SYNTHESE DES ECHANGES ET PISTES D'AMELIORATION