

13 janvier 2025



 **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**

3^{ÈME} SÉMINAIRE NATIONAL SUR L'OBSERVATION DE LA LOGISTIQUE



INTRODUCTION DE LA JOURNEE

Présentation de la journée et rappel des objectifs de l'observation



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





PRINCIPAUX RÉSULTATS NATIONAUX DE LA LOGISTIQUE EN 2023

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

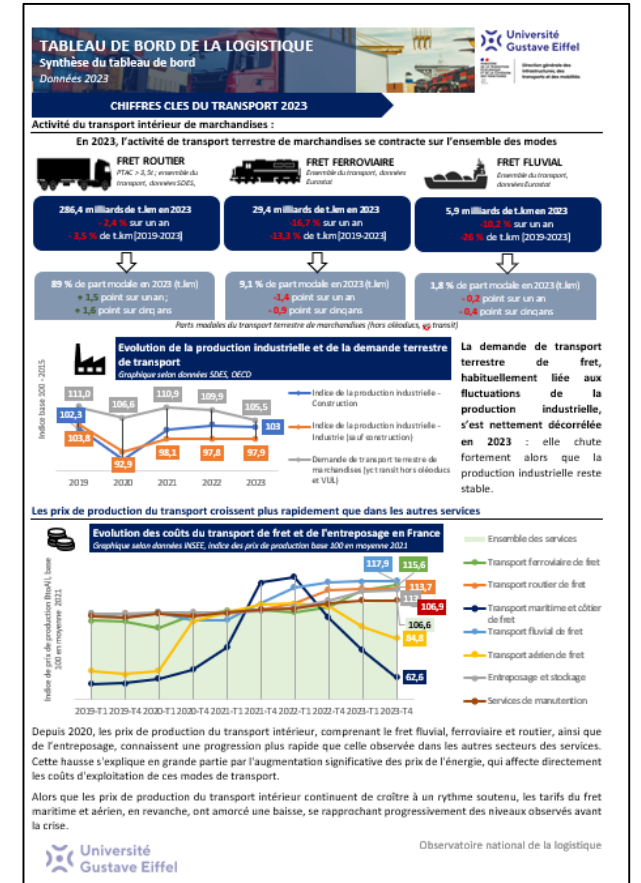
Élaboration d'un tableau de bord comprenant plusieurs dimensions (**sociale, environnementale, économique**) sur l'activité de transport de marchandises et la logistique

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

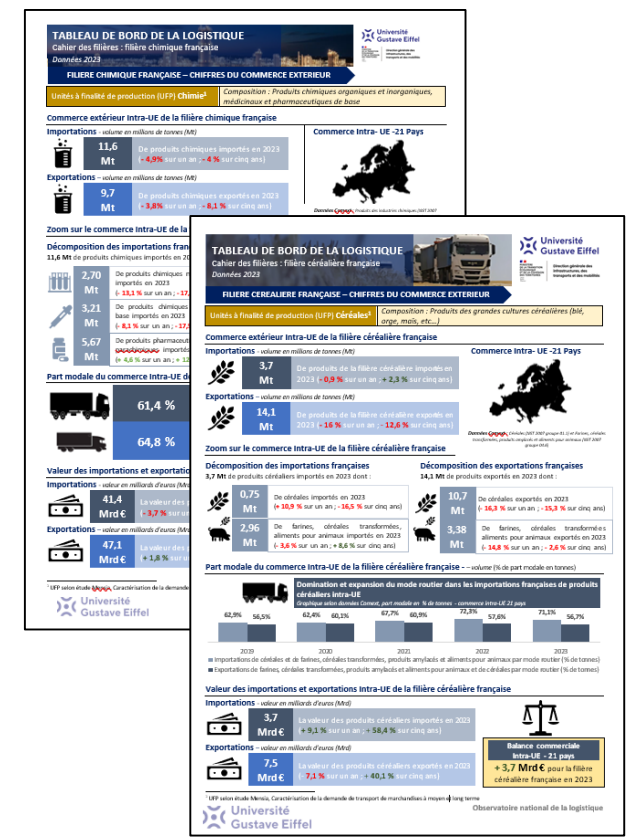
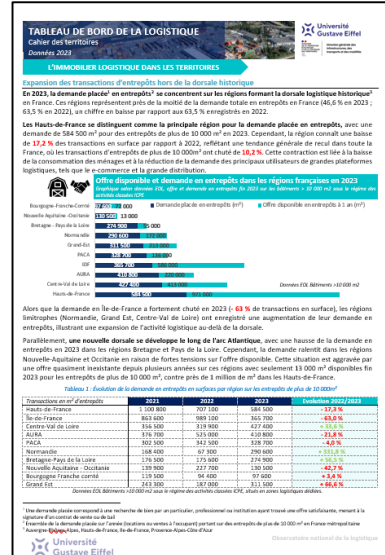
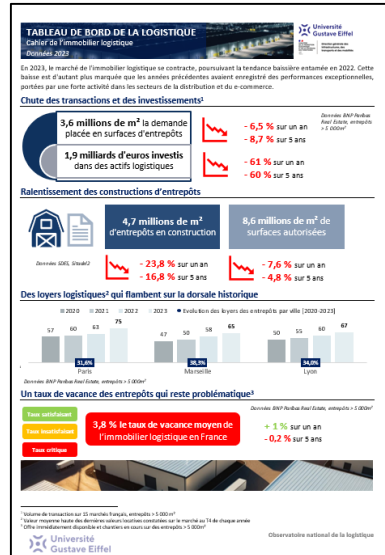
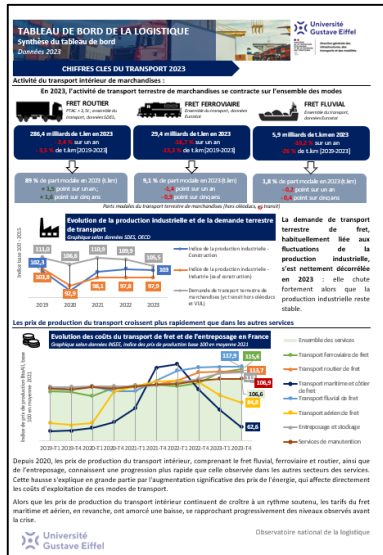




Les avancées du dispositif d'observation

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

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



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

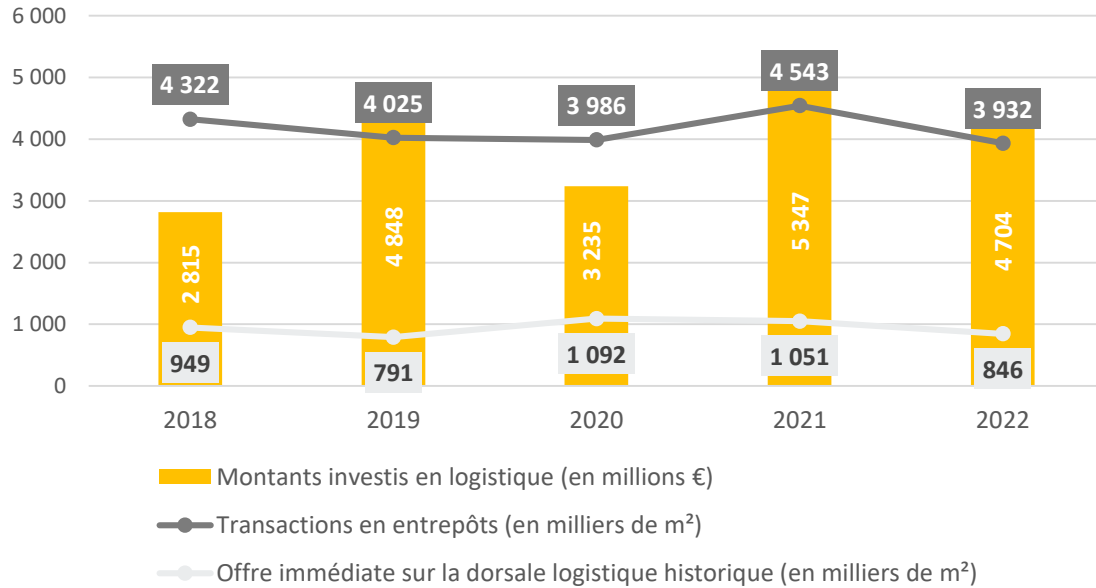


LES RESULTATS NATIONAUX 2022

IMMOBILIER LOGISTIQUE

Evolution du marché de l'immobilier logistique en France

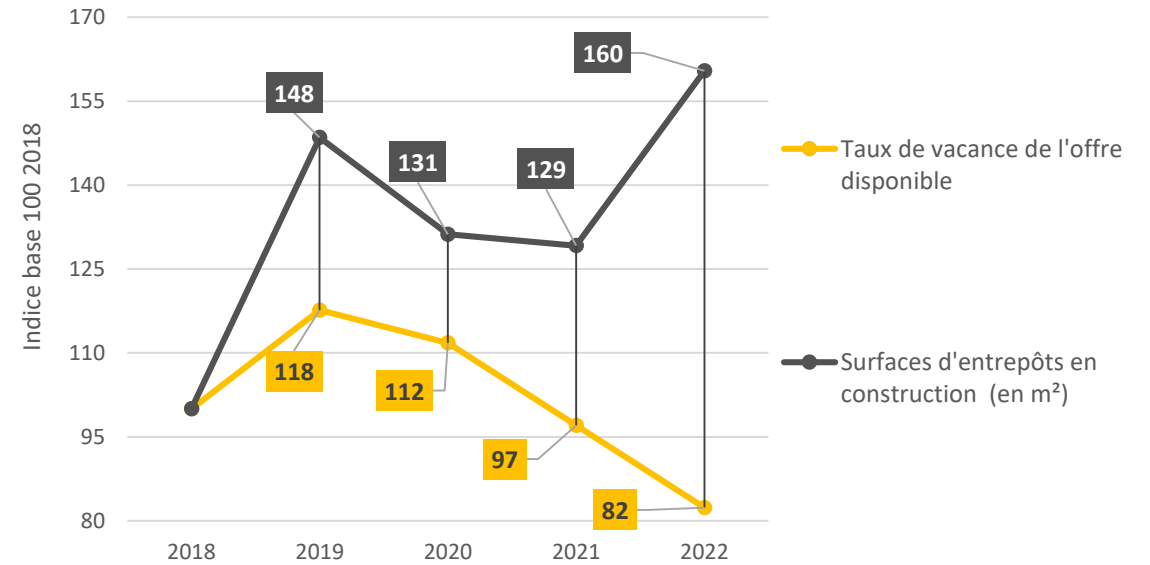
Graphique selon données Bnp Paribas Real Estate, CBRE
Données sur les entrepôts > 5 000m²
Dorsale logistique historique : Axe Lille/Marseille/Lyon/Paris



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 000m² sur l'offre disponi

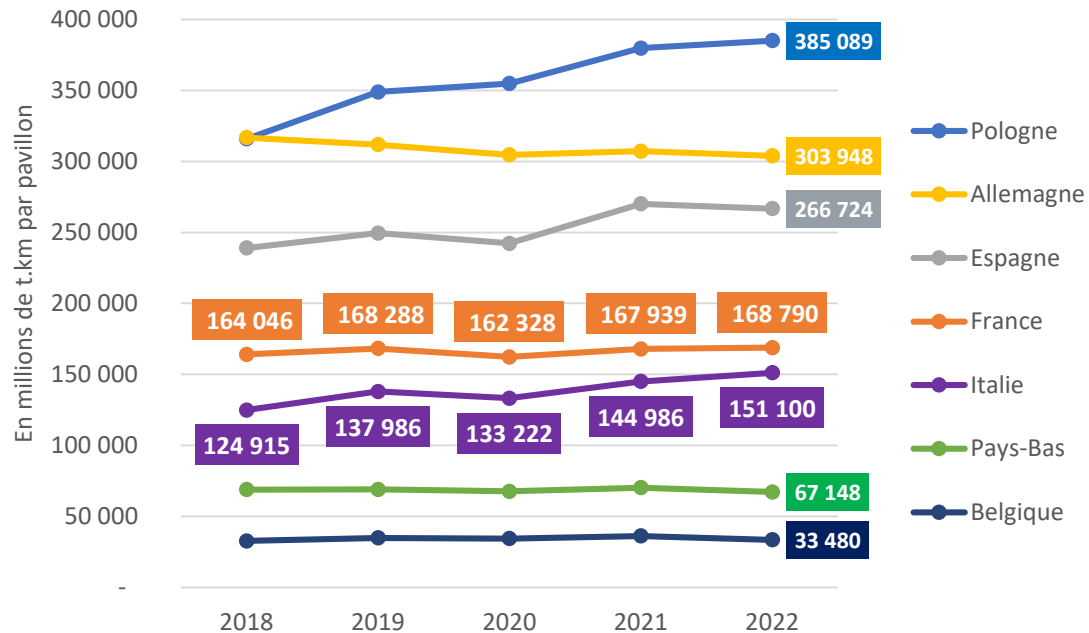


Les constructions d'entrepôts en France s'envolent dans un contexte où le taux de vacance de l'immobilier logistique disponible en France atteint un niveau critique en 2022

PERFORMANCE DU TRM

Evolution de l'activité des principaux pavillons européens

Graphique selon données SDES, Eurostat

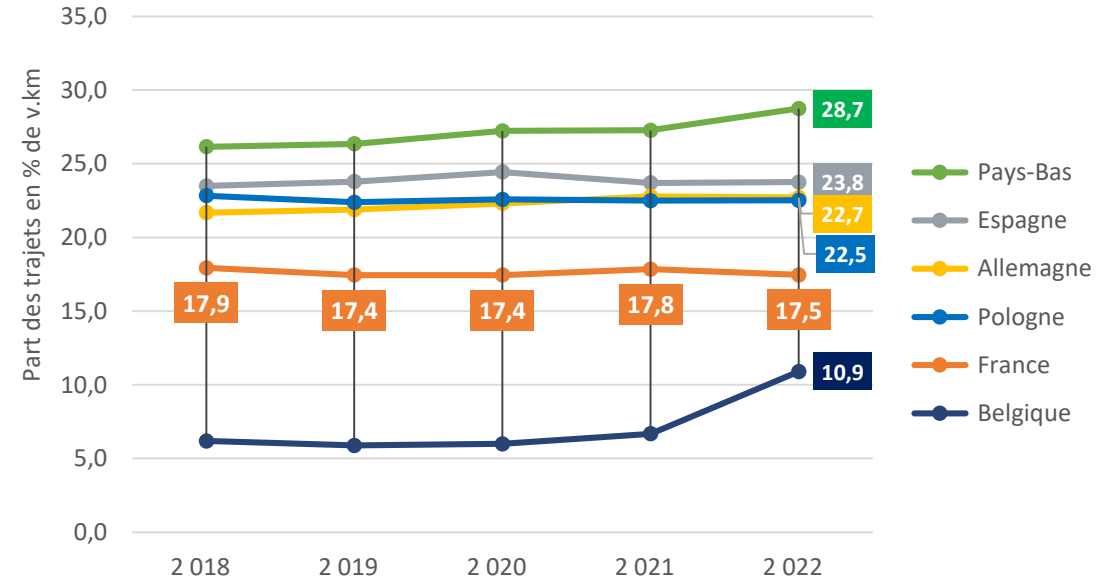


Le pavillon français en croissance sur cinq ans, (+ 2,9 % de t.km), portée par l'activité pour compte d'autrui. Le pavillon italien est en plein essor et menace la quatrième place occupée par la France en termes de volume.

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

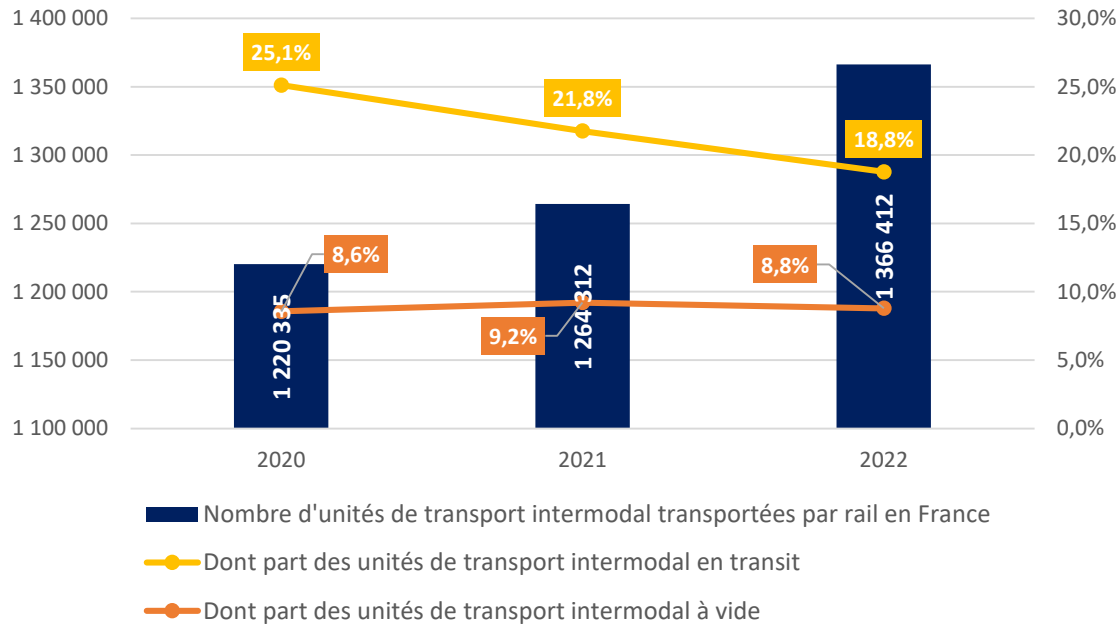


Les camions sous pavillon français ont effectué près d'un sixième de leurs trajets à vide en 2022. La France enregistre un taux de transport routier à vide inférieur à celui de ses principaux concurrents européens et en diminution au fil du temps.

PERFORMANCE DU FRET FERROVIAIRE

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

Graphique selon données ART

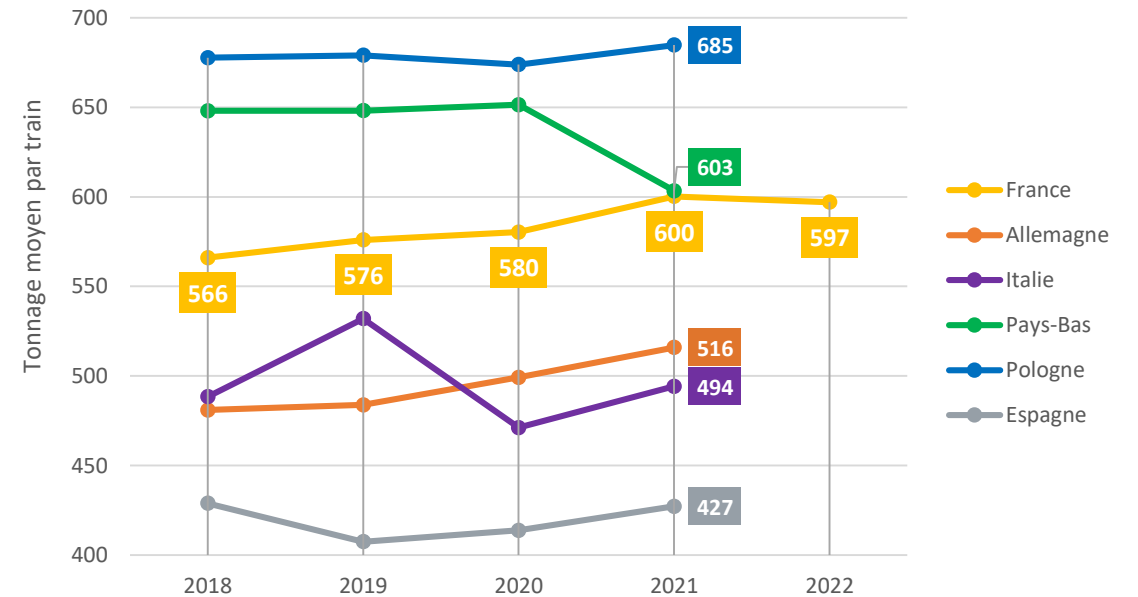


Moins d'une unité de transport intermodal sur 10 est acheminée à vide par le rail en France. Le taux de transport à vide est en diminution, témoignant d'une amélioration de l'efficacité au fil du temps. Le trafic de transit d'UTI en France est en déclin, au profit du développement du transport d'UTI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



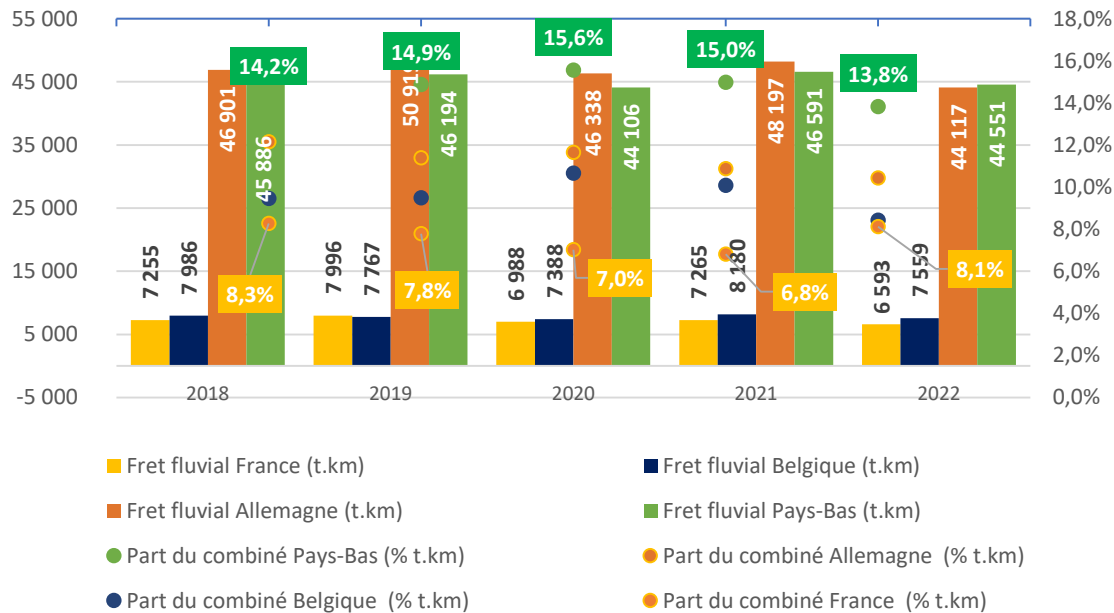
Poursuite de la massification des flux et hausse de l'emport moyen par train sur l'activité de fret ferroviaire française.

PERFORMANCE DU FRET FLUVIAL

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

Graphique selon données Eurostat

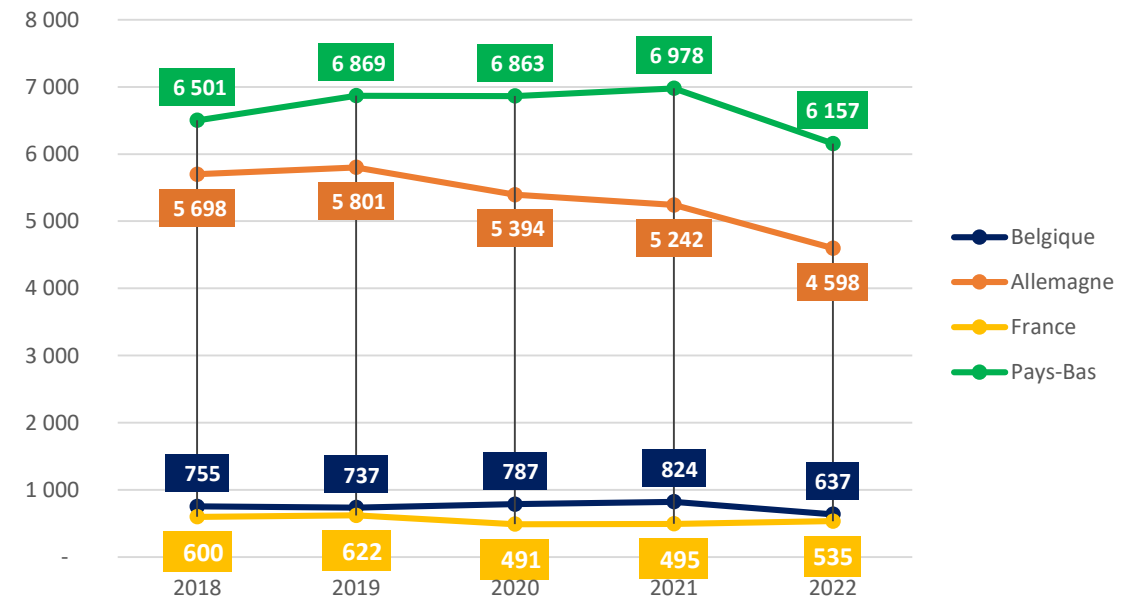
Activité de fret fluvial en t.km. Fret fluvial combiné = part des conteneurs dans le transport total de marchandises



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



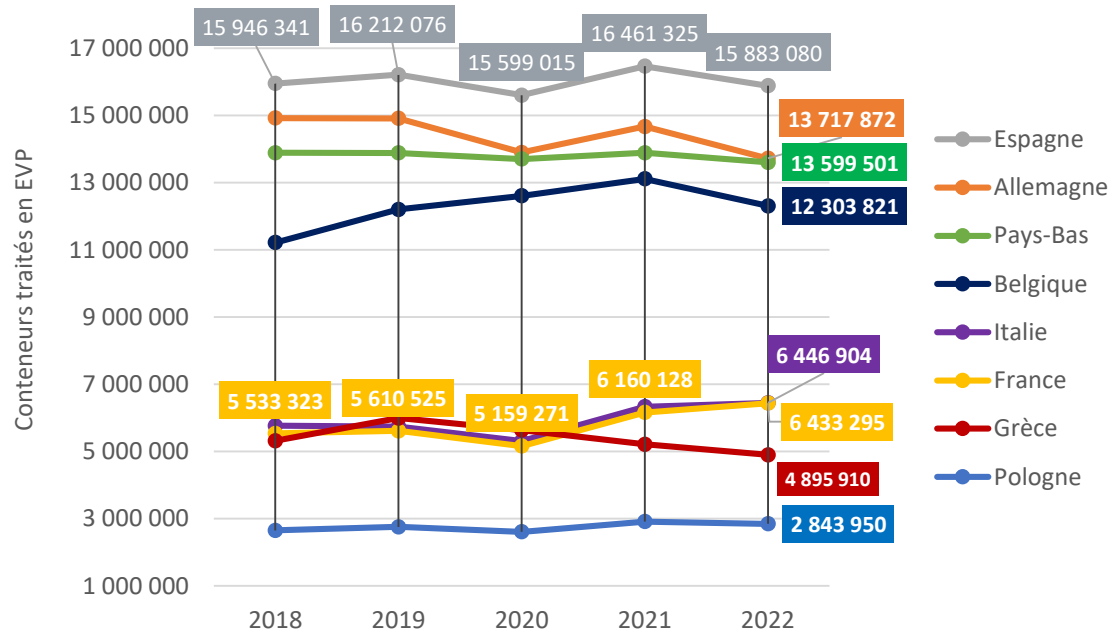
Une activité de fret fluvial en déclin sur cinq ans en France en volume, en lien avec les étiages de la Seine en 2022. Les niveaux de fret combiné observés en France demeurent inférieurs à ceux de ses voisins européens.

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)

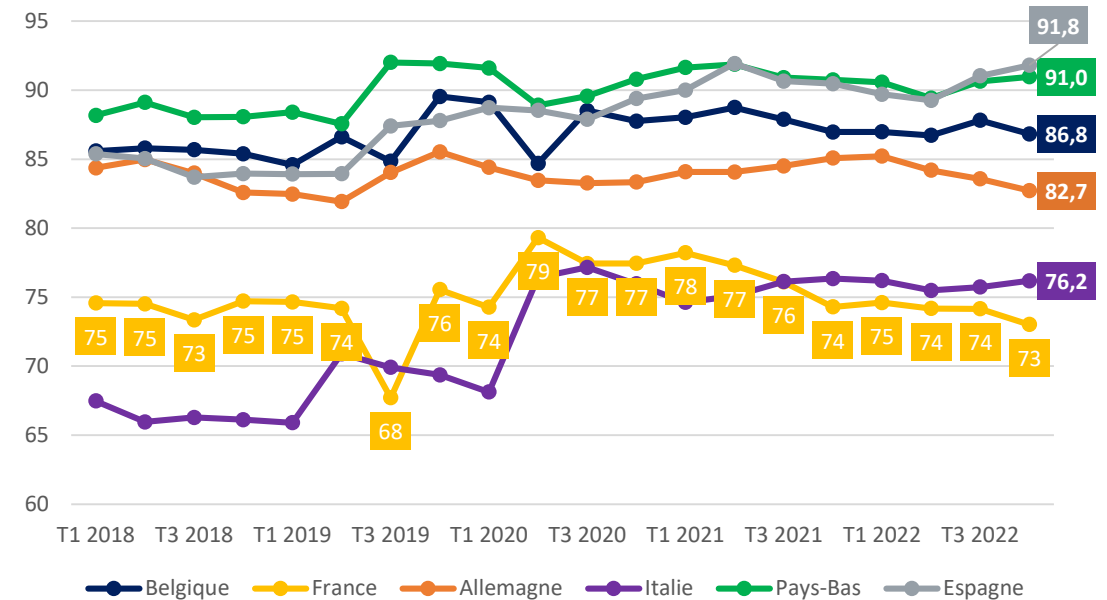


Le transport maritime français réalise d'excellents résultats en affichant la meilleure croissance sur 5 ans. Après avoir dépassé la Grèce en 2020 en volume, la France est en voie de surpasser l'Italie sur le nombre de conteneurs traités.

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



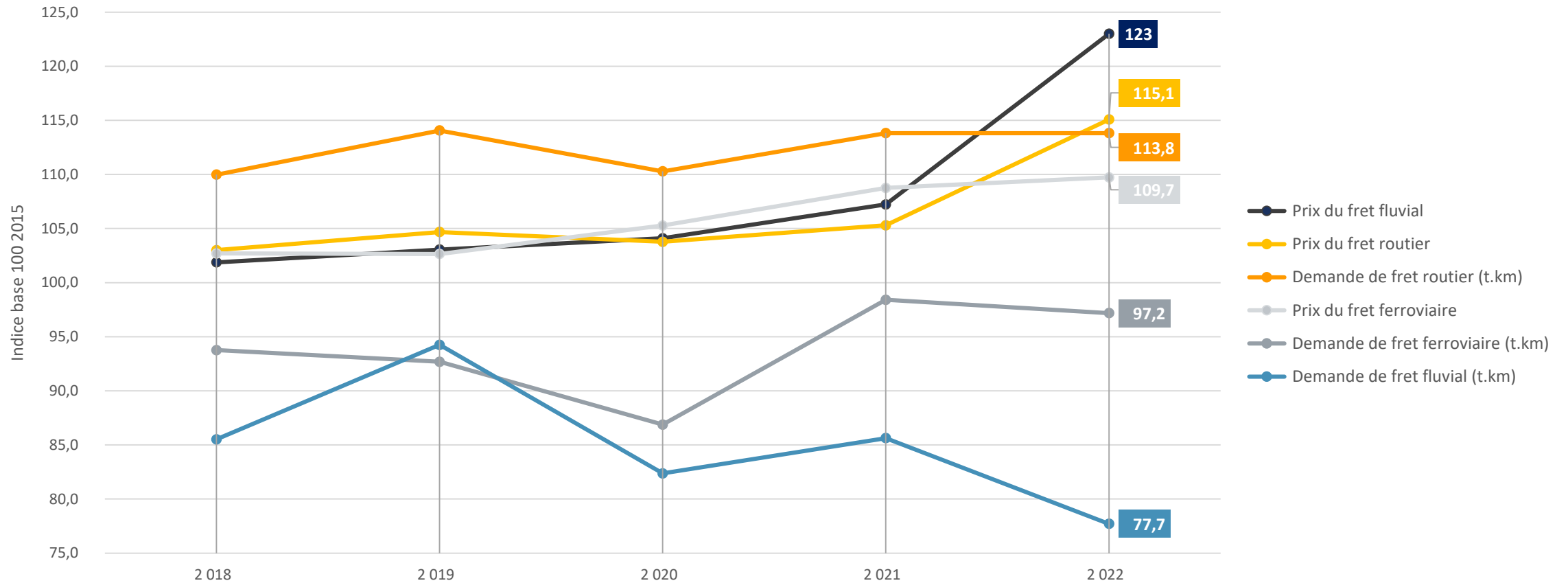
Si le trafic est en expansion, la connectivité du transport maritime de conteneurs est en recul dans les ports français sur 5 ans et affiche une performance nettement en retard par rapport aux principaux concurrents européens. Cette contre performance pourrait altérer à long terme le potentiel de développement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

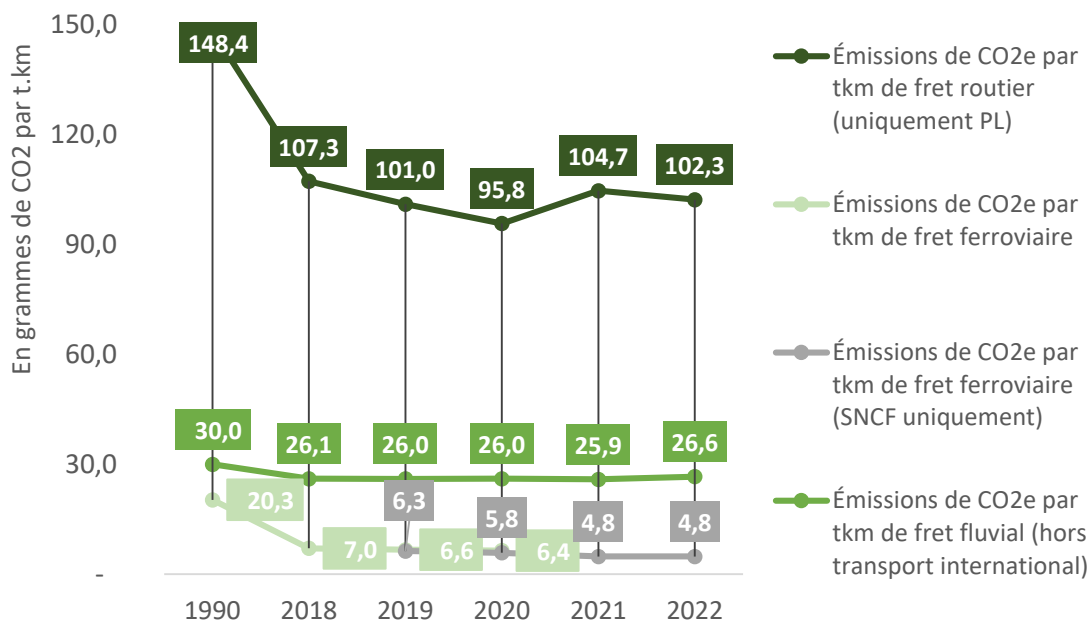


Les coûts du transport routier ont augmenté plus rapidement que la demande au cours des cinq dernières années, en corrélation avec la hausse des prix de l'énergie. **Parallèlement, la demande de fret fluvial a connu une érosion marquée en 2022, période pendant laquelle les coûts du transport fluvial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

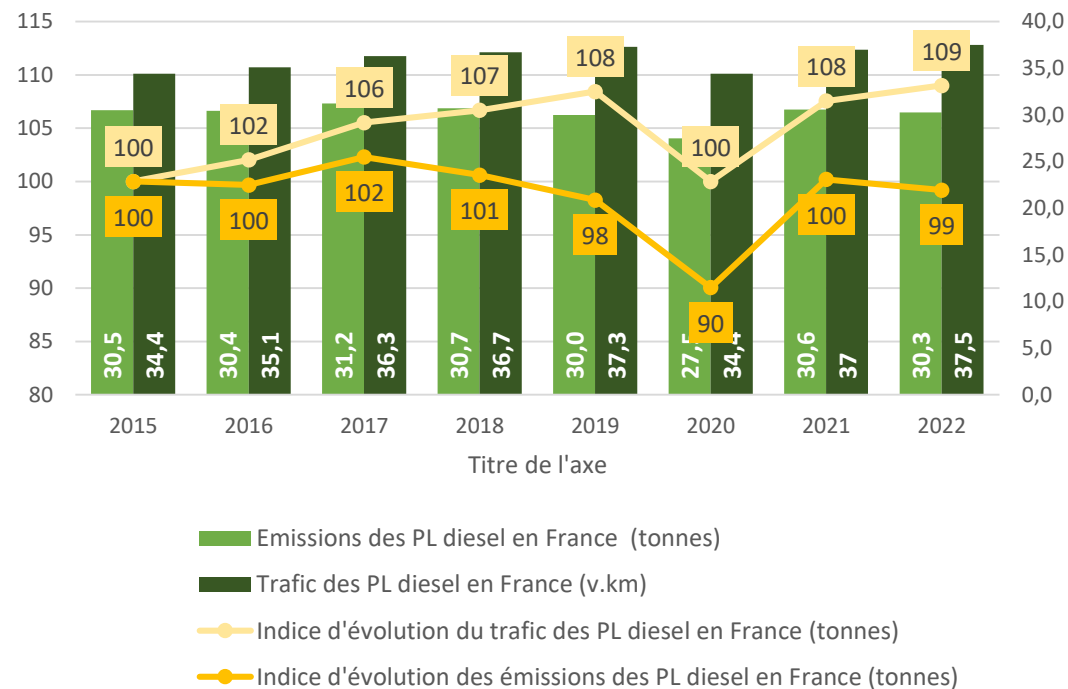


En 2022, le fret ferroviaire émet en moyenne 4,8 gCO₂/t.km, soit près de 22 fois moins que le fret routier par poids lourd et 5 fois moins que le fret fluvial

Evolution des émissions et du trafic des PL en France

Graphique selon données CITEPA, SDES

Trafic uniquement des PL diesel (pavillon français + étranger)

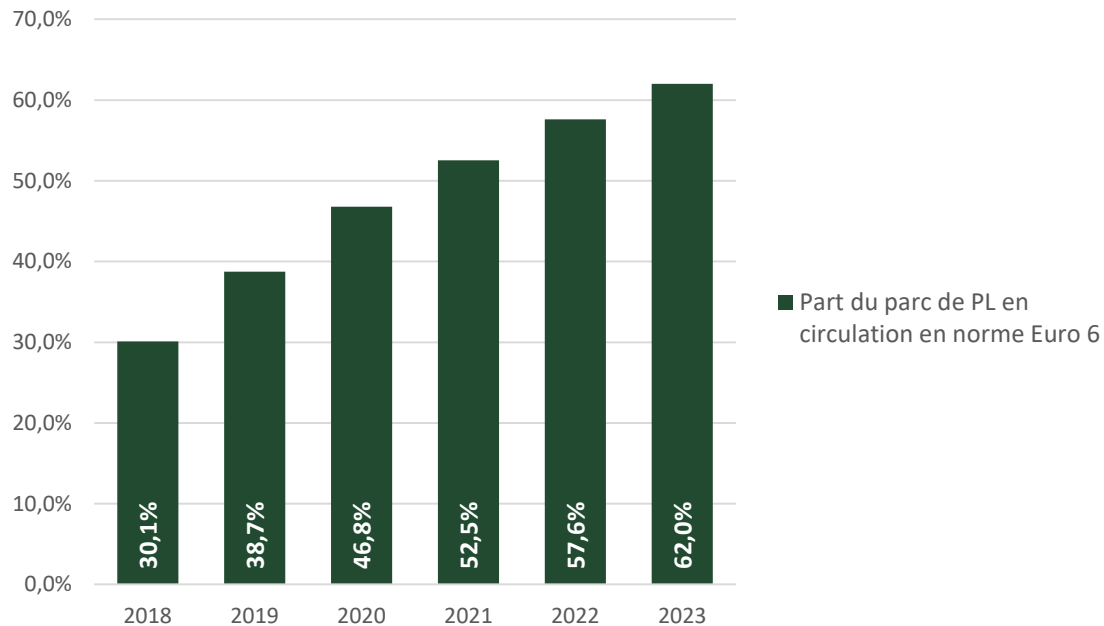


Des émissions des PL marchandises en légère décroissance sur 5 ans en France. Un niveau d'émission des PL qui se décorrèle progressivement du niveau de trafic dans le temps.

VERDISSEMENT DES FLOTTES

Part du parc de PL en circulation en norme Euro 6

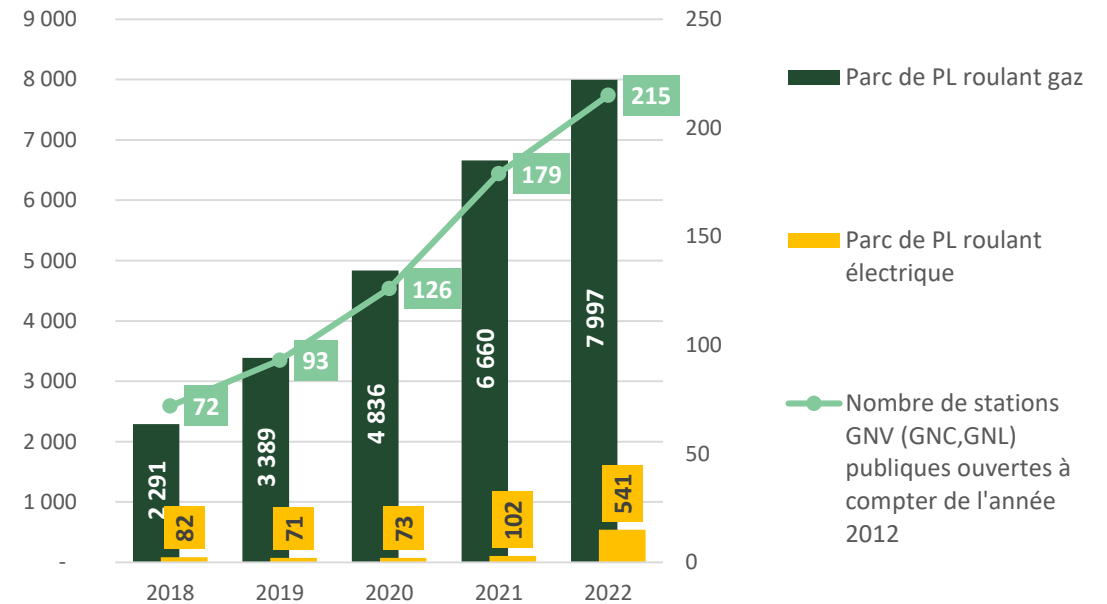
Périmètre du parc de PL = Camions PTAC > 3,5 tonnes et tracteurs routiers
Graphique selon données SDES



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

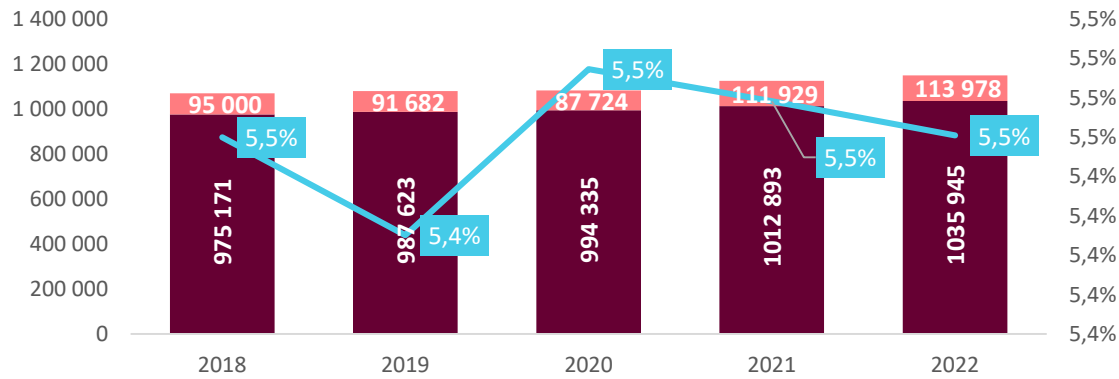


98,2 % du parc de PL est diésélisé en 2022. Expansion significative des PL gaz, en corrélation avec la croissance des infrastructures de recharge publiques sur le territoire. **Les PL électriques bien qu'en développement restent marginales et cantonnées à certaines classes de véhicules.**

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

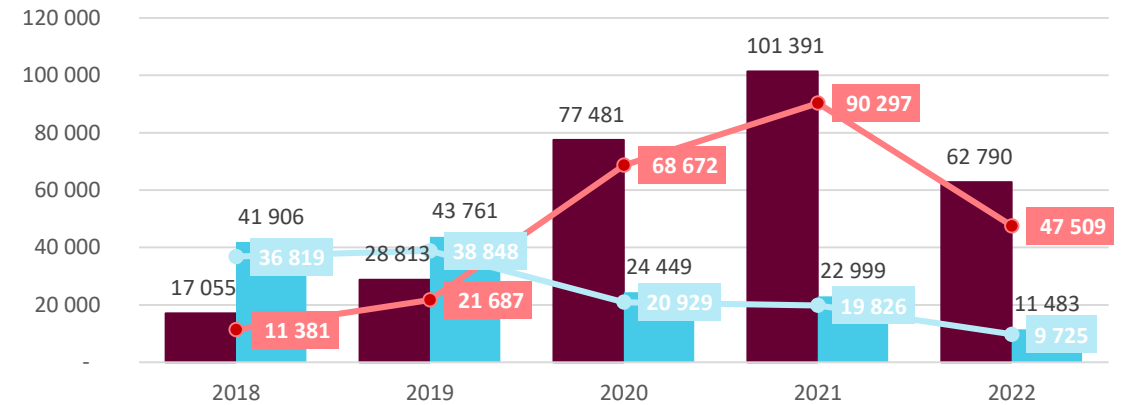


- Volume d'emploi intérimaire en ETP dans l'activité de transport et d'entreposage en France (hors conduite)
- Volume de l'emploi salarié dans l'activité de transport de marchandises et d'entreposage (hors conduite, hors voyageurs, hors intérim)
- Part de l'emploi salarié privé en France dans l'activité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



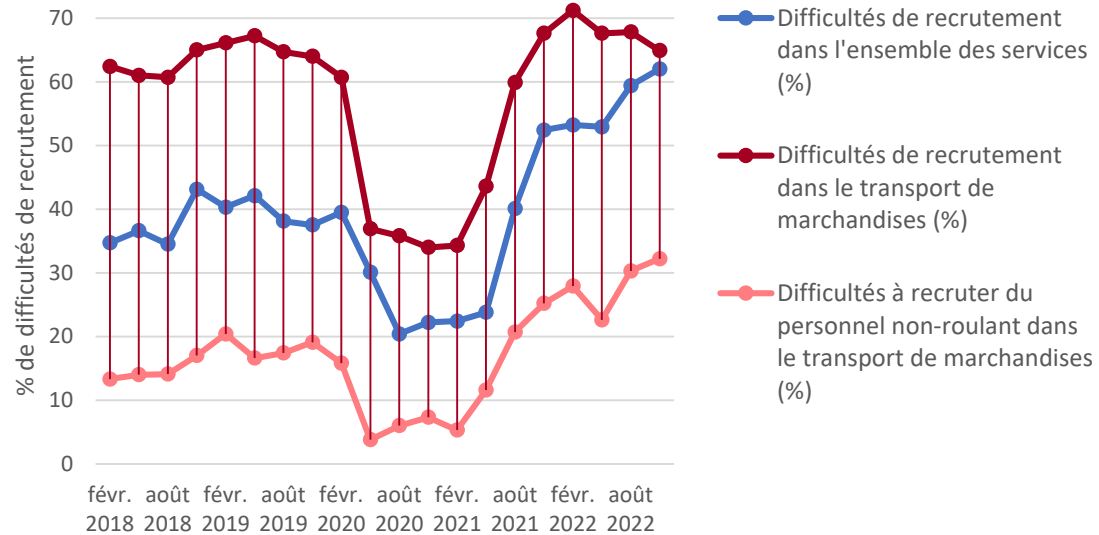
- Créations d'établissements sur l'année
- Fermetures d'établissements sur l'année
- Dont créations d'établissements sur les autres activités de poste
- Dont fermetures d'établissements sur les autres activités de poste

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

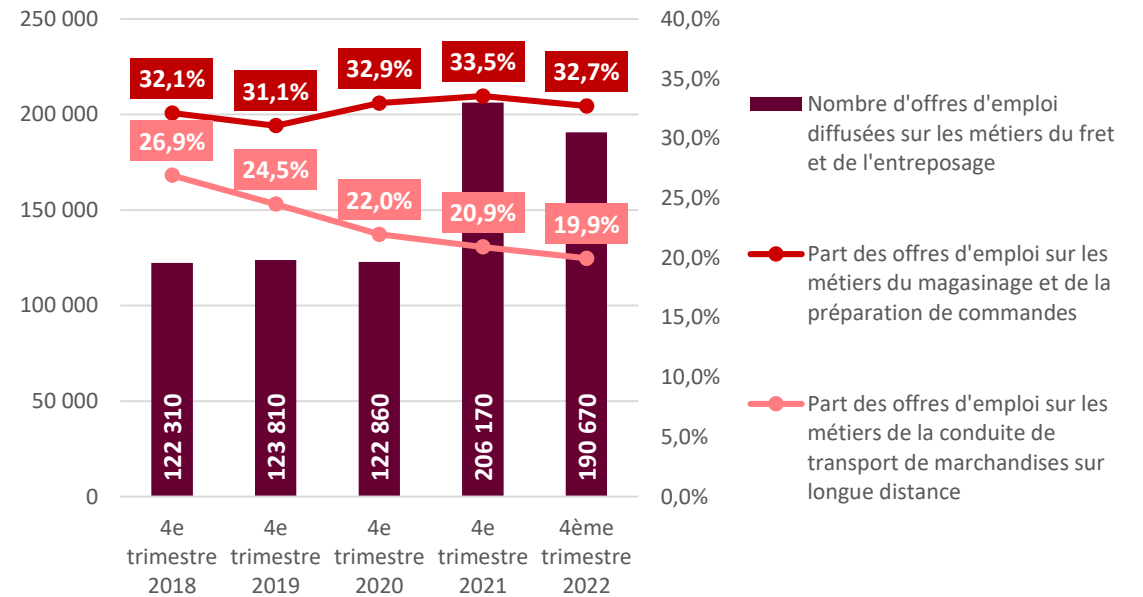
Evolution des difficultés de recrutement dans l'activité de transport de marchandises en France

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



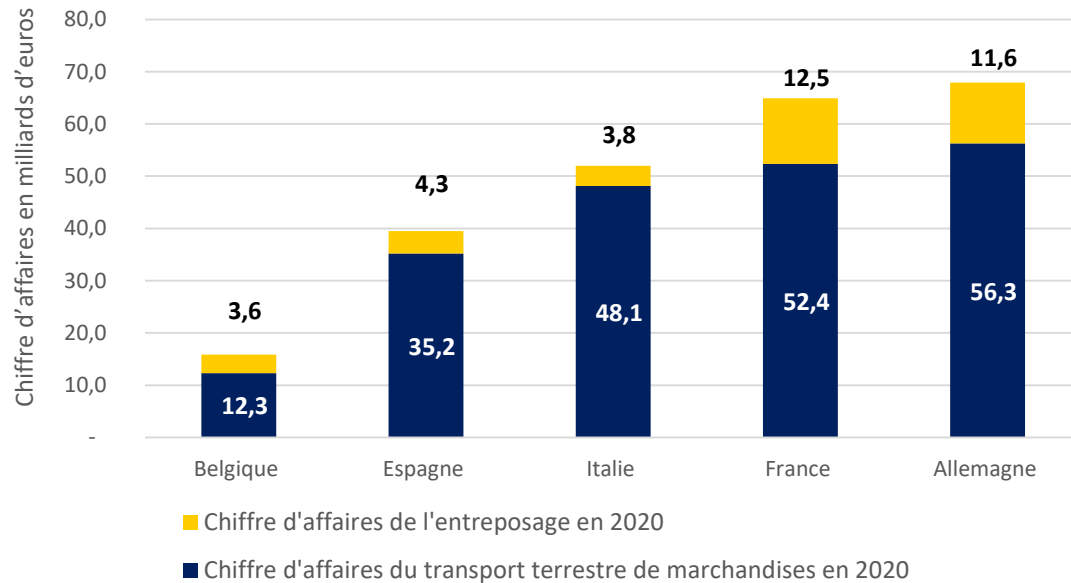
Indispensables au bon fonctionnement des chaînes, les métiers de la logistique connaissent des tensions en France, avec des difficultés de recrutement en augmentation, y compris sur le personnel non-roulant.

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

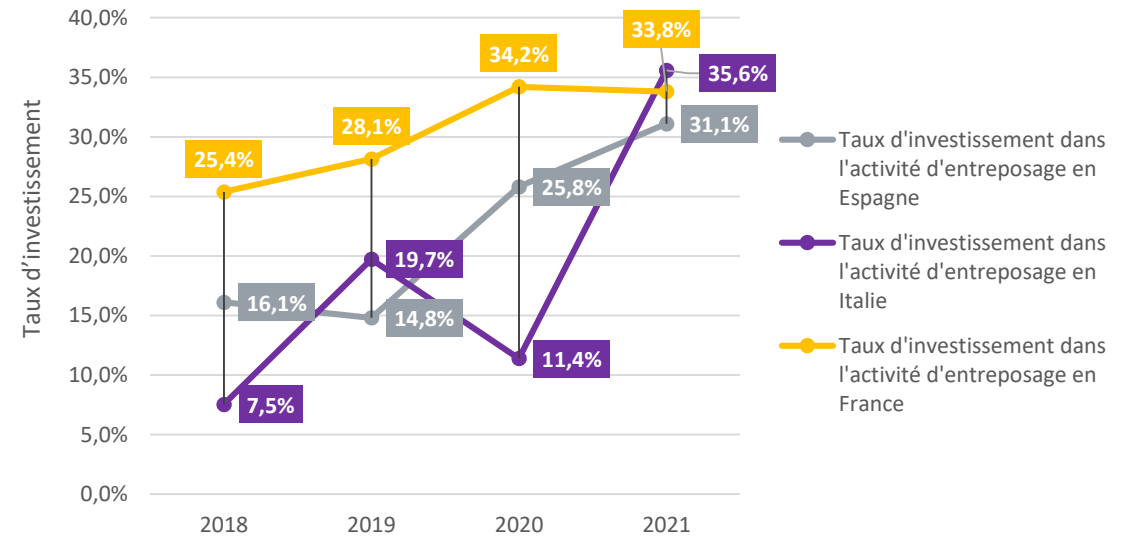
Graphique selon données Eurostat, Istat, INE



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)



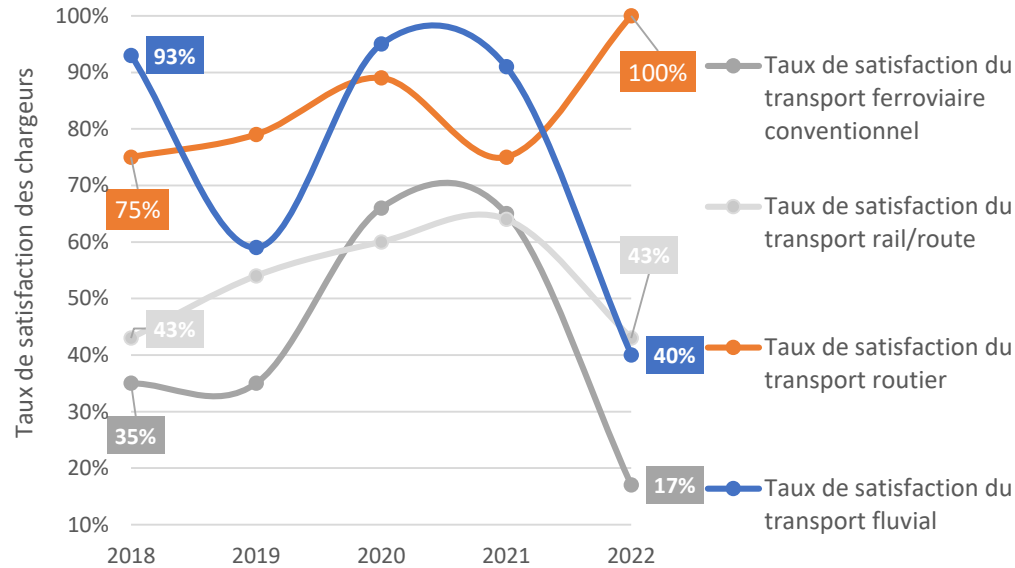
Sur le plan économique, le transport terrestre de marchandises en France s'illustre par une performance parmi les plus élevées au niveau européen, incarnée dans les chiffres d'affaires de l'entreposage et du transport

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

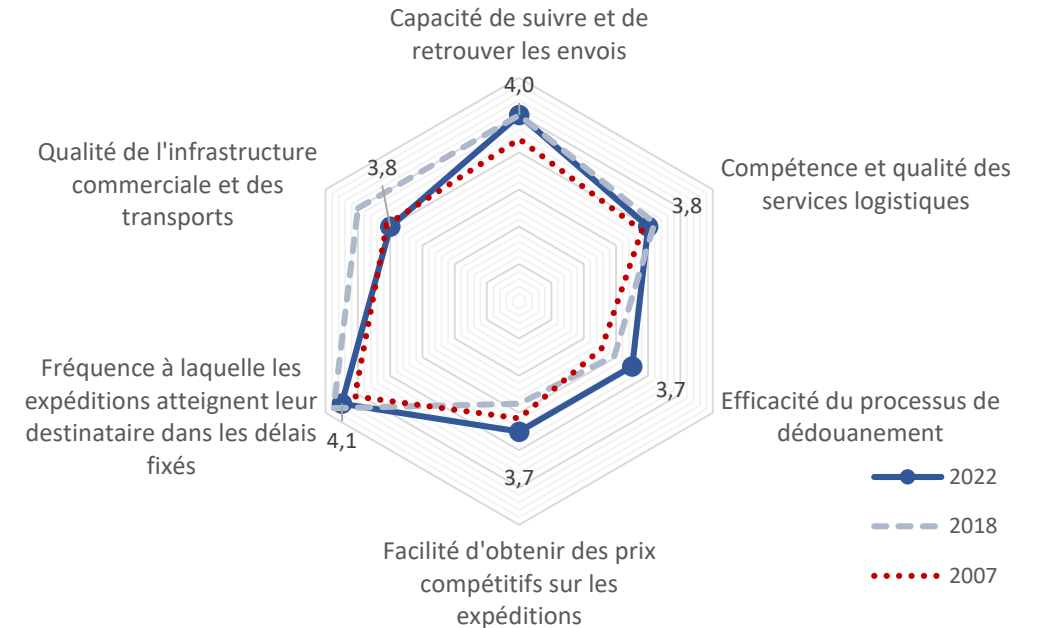
Graphique selon données Eurogroup Consulting
Taux de chargeurs se déclarant satisfaits voire très satisfaits par mode



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



**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

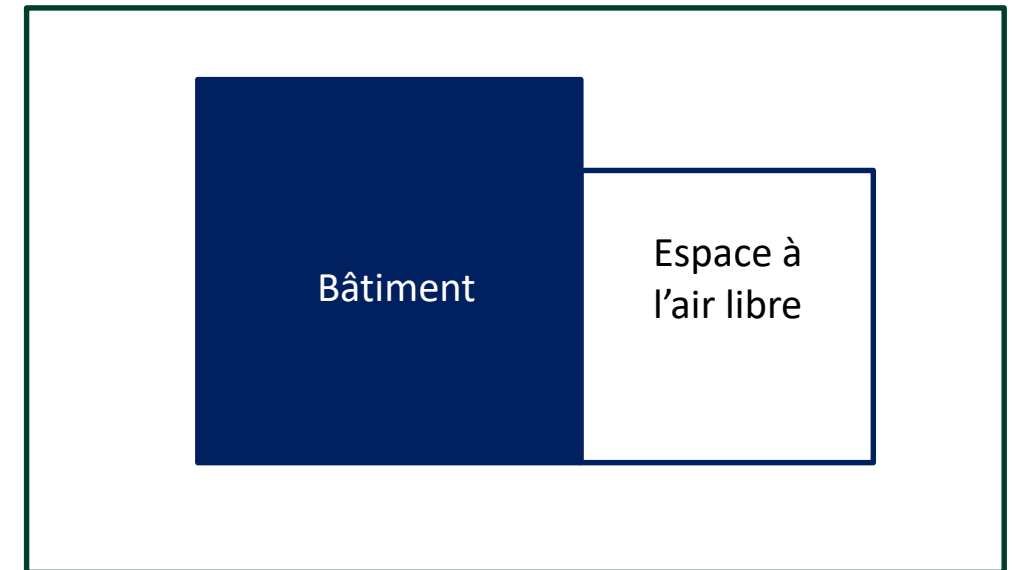
Commissariat général au développement durable

L'information statistique actuelle

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

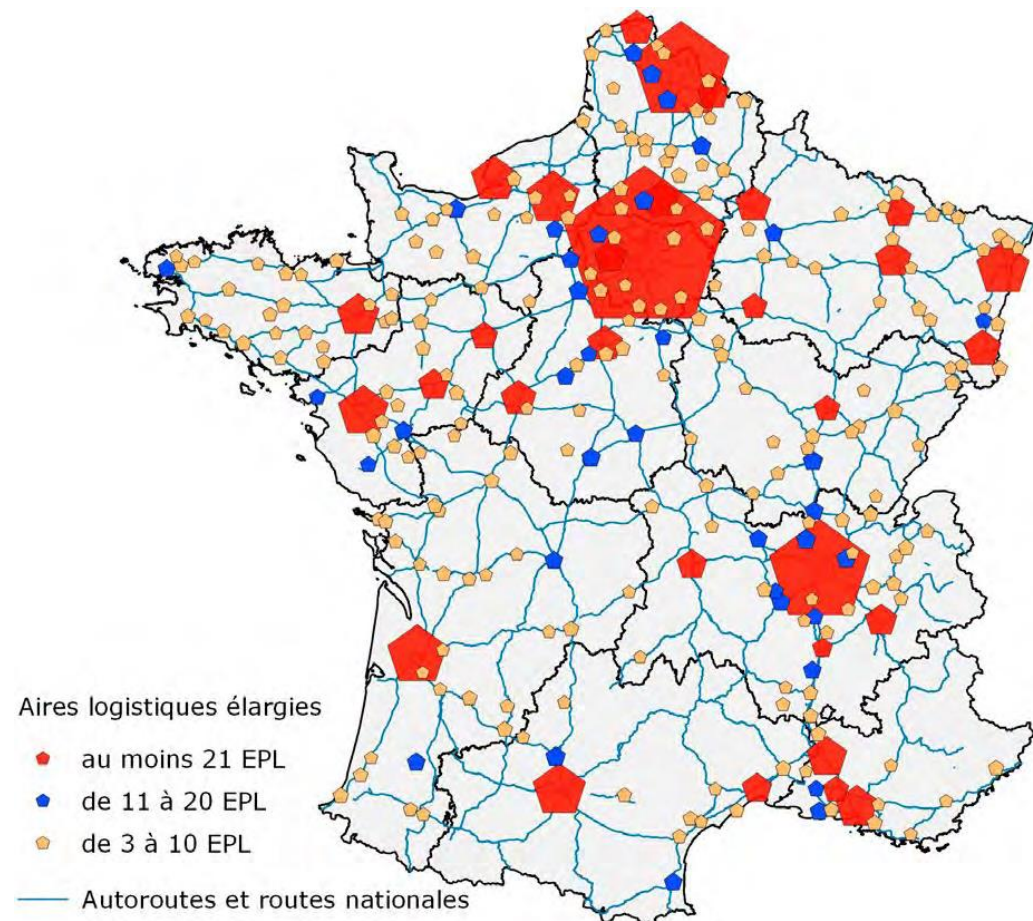
Espace

- 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 m² ou plus** (champ d'observation)
- quelle que soit l'activité de l'entreprise

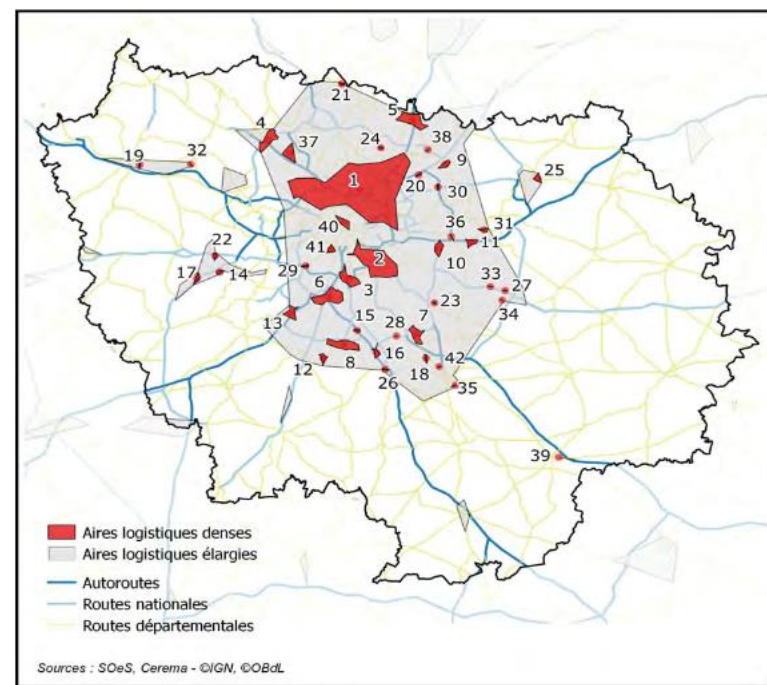


L'information statistique actuelle

L'atlas des entrepôts de 5 000 m² ou plus en 2015



A partir du répertoire des entrepôts de 5000 m² 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

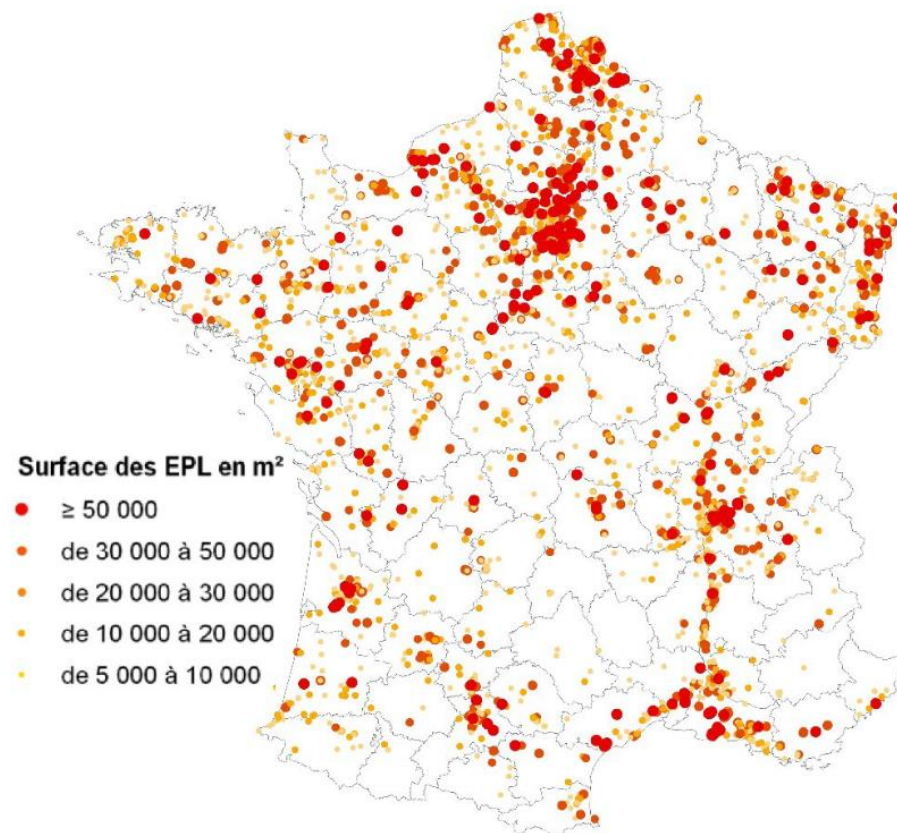
La mise à jour régulière du répertoire des entrepôts

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^{er} temps) : uniquement les **bâtiments**

Expérimentation sur les **entrepôts de 10 000 m² 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

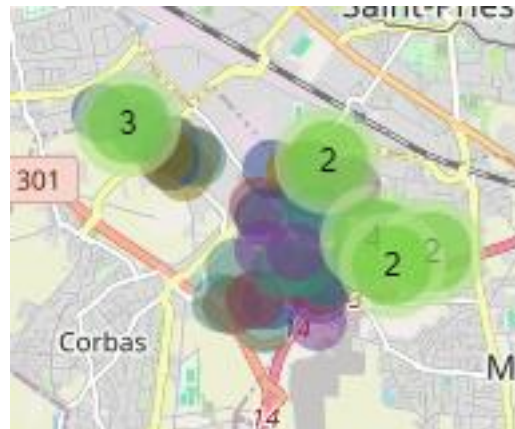
Un travail complexe de synthèses des sources

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 000m² 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

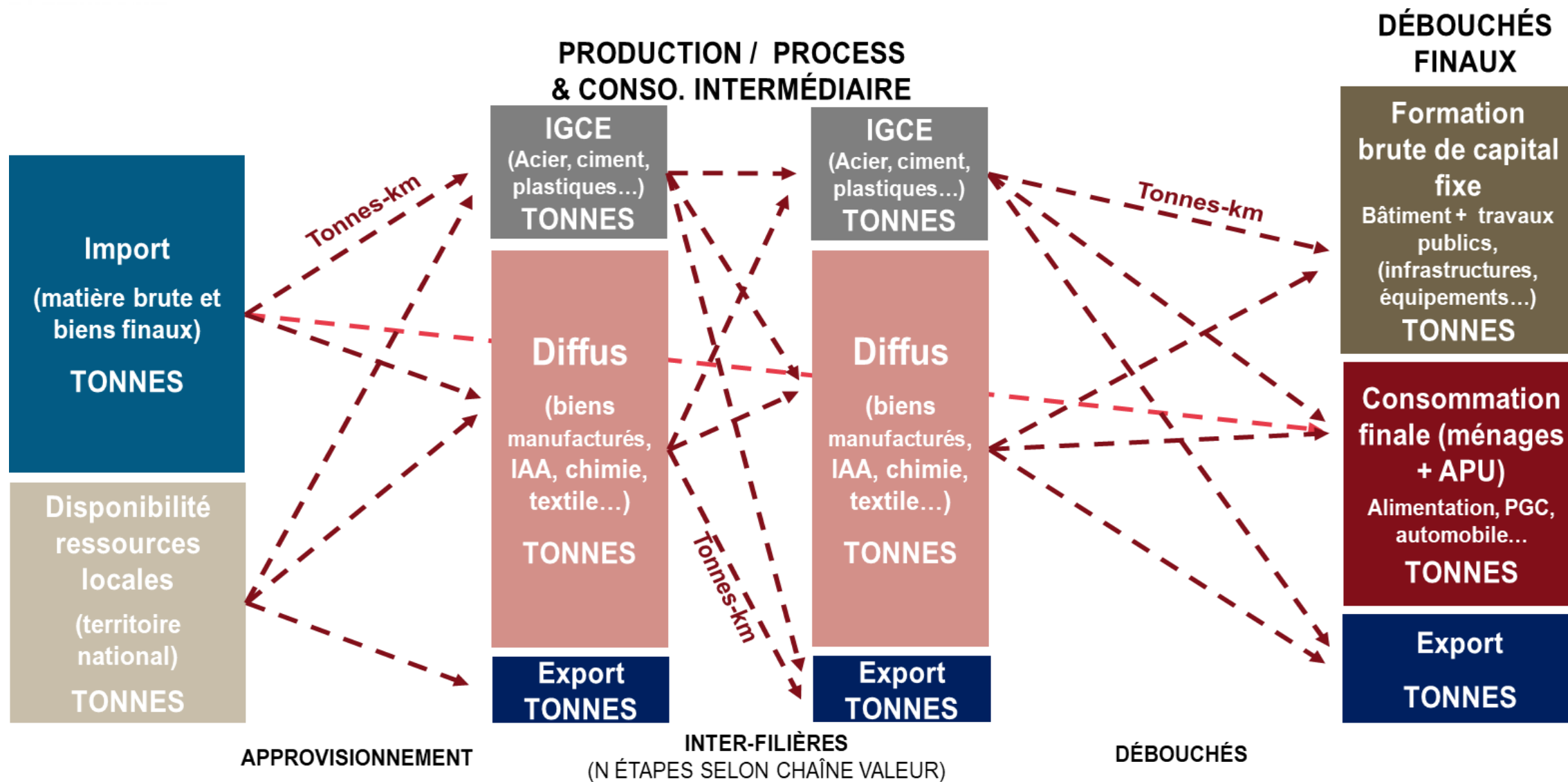
La demande de transport de marchandises est déterminée par la **Production Industrielle** et plus précisément par **2 variables explicatives** : la **fabrication** et la **construction**

	Modèle explicatif avec Production Industrielle		Modèle explicatif avec Fabrication / Construction	
	Elasticités (log-log)*	R ²	Elasticités (log-log)*	R ²
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
TOTAL Interne + Echanges	2 298	285

3 principaux flux représentent la moitié des flux :

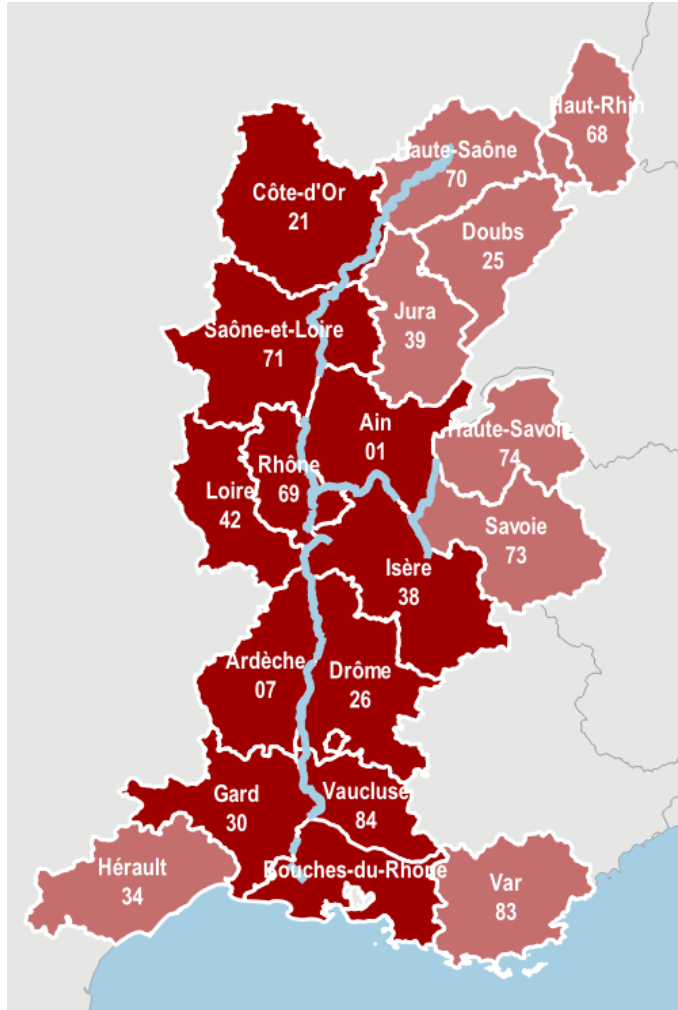
- **Général Cargo (21%)**
- **Produits frais et transformés et boissons (14%)**
- **Travaux publics réseaux (10%)**

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
TOTAL	28,7	35,6	= 18,2
			+ 13,1 (UE-UE)
			31,3

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



L'APPROCHE TERRITORIALE DE LA LOGISTIQUE



BILAN DES CONFÉRENCES RÉGIONALES DE LA LOGISTIQUE



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



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