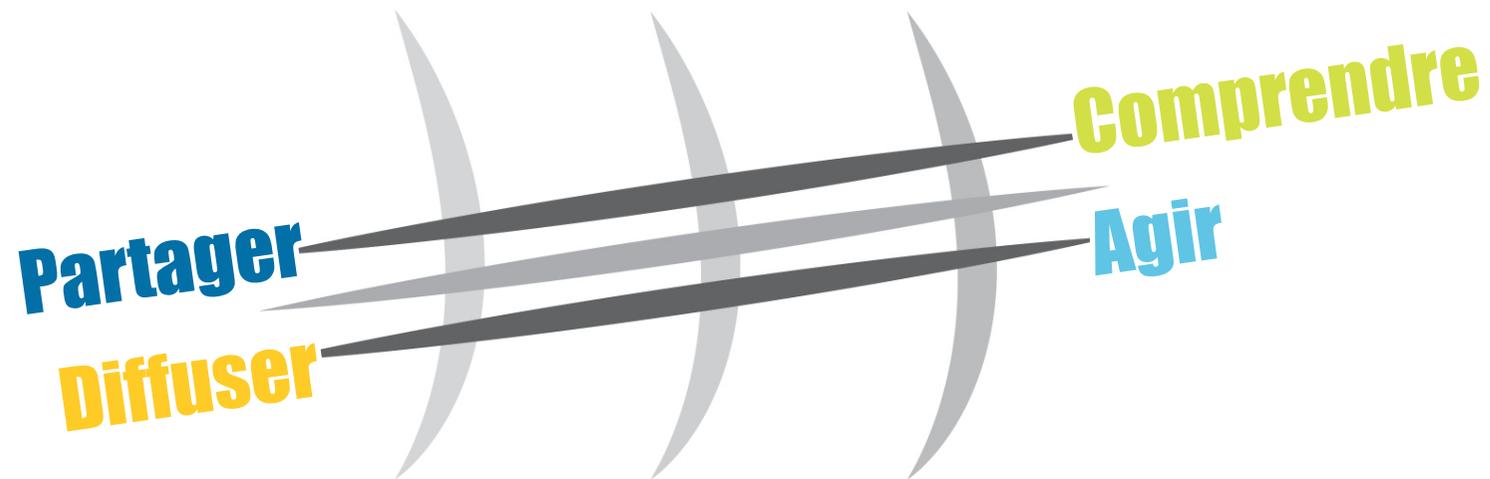


# Tableau de bord

## transports & logistique Grand Est



## Connaissances & Perspectives



Juin 2018

Nécessaires au fonctionnement des villes, petites et grandes, des tissus économiques, outils contre les délocalisations et d'ancrage local des activités, créateurs d'emplois, le transport et la logistique sont des éléments essentiels de l'attractivité et de la compétitivité des territoires.

Ce constat partagé par les acteurs professionnels l'est aussi de plus en plus par les acteurs publics, État et collectivités territoriales. La Stratégie France Logistique 2025 souligne notamment le besoin fondamental de « *mettre en place des outils d'observation [...], afin de disposer d'une vision globale des enjeux et des leviers de progrès* ».

L'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est (ORT&L) a pour vocation l'amélioration et le partage des connaissances dans le domaine des transports et de la logistique en développant notamment des outils de connaissance et d'information.

Il est apparu nécessaire de concevoir un document apportant une vision d'ensemble de la logistique dans notre nouvelle Région. Celui-ci a été élaboré pour répondre aux enjeux des acteurs du territoire au travers d'une démarche allant à leur rencontre par des entretiens et des échanges. Ce Tableau de bord s'articule autour des enjeux et des ambitions partagés par tous. Les indicateurs choisis permettent d'éclairer, au travers de ces enjeux et de manière synthétique, la situation de la logistique en Grand Est, permettant ainsi analyses et constats partagés.

Je vous en souhaite une bonne lecture et j'espère qu'il vous apportera une meilleure compréhension du Grand Est comme une région disposant de nombreux atouts logistiques.



**Jean-Pierre Caillot**

Président de l'Observatoire Régional  
Transports & Logistique du Grand Est



Le présent Tableau de bord a été construit pour permettre à ses lecteurs d'avoir une vision globale des transports et de la logistique en Grand Est. Il est organisé autour des enjeux partagés, identifiés au travers de multiples rencontres et échanges, par l'ensemble des acteurs concernés par les transports et la logistique. En découlent des ambitions et des choix d'indicateurs (chiffres, graphiques, cartes...) conçus pour éclairer les enjeux et répondre aux questions soulevées par ces derniers.

Le travail d'élaboration de ce Tableau de bord, mené avec les bureaux d'études Samarcande et Jonction, a cependant montré qu'il n'est pas possible de répondre à tout par des indicateurs et que des informations qualitatives sont souvent plus éclairantes. Le Tableau de bord aurait ainsi été incomplet sans une partie qualitative relatant sous forme de « bulletin » les actions emblématiques (par exemple, d'innovation) menées par les différents acteurs.

Ce document est structuré autour des enjeux avec :

- des **Points de repères** pour répondre à l'objectif de « connaître les déterminants de la logistique pour construire une identité »
- un **Mémento** pour éclairer les enjeux auxquels les indicateurs apportent des réponses
- un **Bulletin** visant à « partager des informations et des expériences pour renforcer la performance et l'attractivité ».

Toutefois, ce Tableau de bord ne répond qu'aux enjeux d'aujourd'hui. Or, ceux-ci évoluent rapidement : le contexte se transforme, de nouvelles pratiques se mettent en place, de nouvelles technologies se déploient. Ces phénomènes ne sont pas encore quantifiables et, pour certains, même observables. Ainsi, la logistique étant évolutive, ce Tableau de bord, qui paraît pour la première fois cette année, le sera également.

Enfin, pour approfondir vos connaissances vous pouvez vous référer aux autres productions réalisées dans le cadre de cette démarche et, en particulier, au rapport d'étude de « diagnostic logistique du Grand Est ». L'ensemble de ces documents sont disponibles sur le site internet de l'ORT&L.

**Connaître les déterminants de la logistique pour construire une identité**

**Optimiser durablement, économiquement et environnementalement, la logistique et le transport de marchandises**

- Améliorer l'intermodalité
- Disposer de points d'entrée sur les réseaux et de services de qualité

**Développer et adapter les emplois, compétences et formations logistiques pour tous les acteurs du territoire**

- Favoriser l'attractivité des métiers logistiques
- Former pour suivre l'évolution des métiers

**Attirer de nouvelles activités sur le territoire en faisant de la logistique un atout pour maintenir et développer le tissu économique local**

- Connaître la géographie logistique
- Ancrer durablement la logistique en optimisant ses implantations

**Partager des informations et des expériences pour renforcer la performance et l'attractivité**

# Partie I : Les points de repères



**Un positionnement au centre d'un espace riche** — Page 6

**Un territoire attractif, une logistique connectée au monde** — Page 7

**Une logistique au service du tissu économique et génératrice de richesses** — Page 8

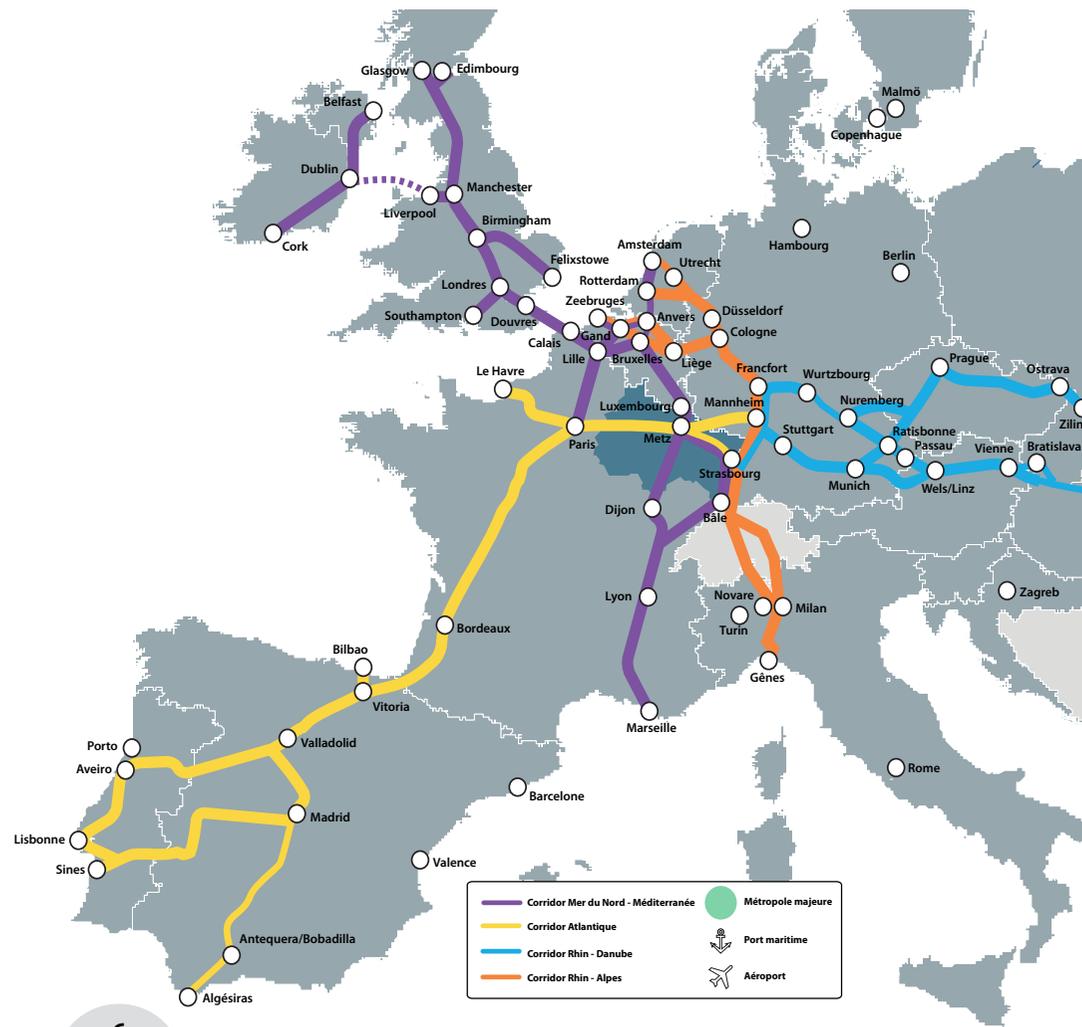
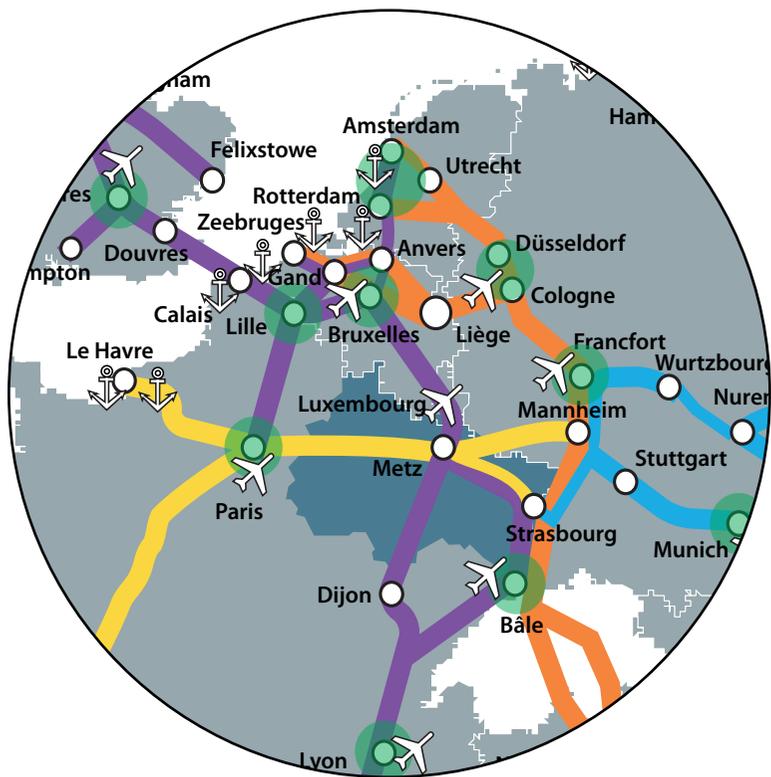
**Autour d'un système de flux diversifié et plus vertueux** — Page 9

# Un positionnement au centre d'un espace riche

Territoire français inclus dans un grand espace industriel et démographique « Cœur de l'Europe », desservi par les sillons mosellan et rhénan et par un axe de rocade francilien

Traversé par des corridors européens routiers, ferroviaires et fluviaux et tangenté par d'autres

20% de la richesse européenne (PIB) à une demi-journée de transport routier



# Un territoire attractif, une logistique connectée au monde

**Le Havre**  
relié en J+2 par  
navettes ferroviaires

**Rotterdam**  
relié en J+2 par navettes  
ferroviaires, J+3 par  
navettes fluviales

**Anvers**  
relié en J+1 par navettes  
ferroviaires, J+3 par  
navettes fluviales

**Marseille**  
relié en J+2 par  
navettes ferroviaires

**SITES LOGISTIQUES**

- ★ Agglomération à présence logistique majeure
- ☆ Agglomération à présence logistique importante
- 🚢 Plateforme intermodale fluviale traitant des caisses ou conteneurs
- 🚚 Chantier Transport Combiné rail-route actif
- 🚚 Chantier Transport Combiné rail-route en projet
- 📍 Pôles logistiques élargis

**CORRIDORS EUROPEENS RTE-T**

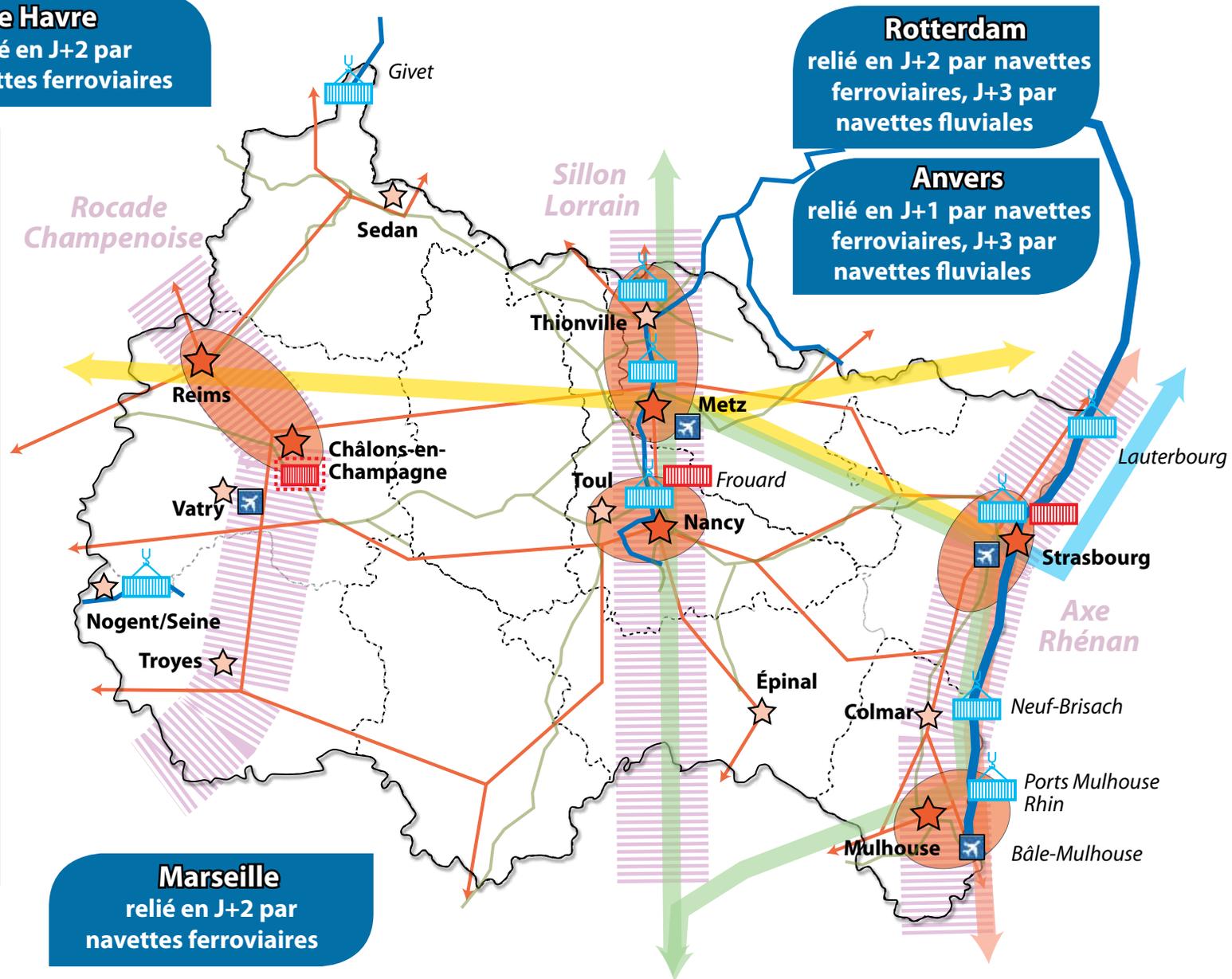
- ➡ Corridor RTE-T Mer du Nord - Méditerranée
- ➡ Corridor RTE-T Atlantique
- ➡ Corridor RTE-T Rhin - Alpes
- ➡ Corridor RTE-T Rhin - Danube

**INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS**

- ➡ Autoroute ou voie rapide
- Voie ferroviaire à double voies électrifiées
- ✈️ Aéroport

**Voies navigables**

- 🚢 Classe VI (convois de 3 200 à 18 000 t)
- 🚢 Classe V (convois de 1 600 à 6 000 t bateaux de 1 500 à 3 000 t)



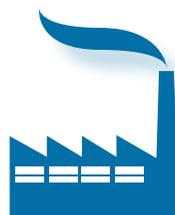
# Une logistique au service du tissu économique et génératrice de richesses

Sources : INSEE, SITADEL



Un grand marché à desservir : **5,6 millions d'habitants** du Grand Est  
**8,3%** de la population française

Une région plus industrielle que les autres  
**7%** du Produit Intérieur Brut (PIB) français  
mais **14%** de la Valeur Ajoutée (VA) industrielle nationale  
**2<sup>ème</sup>** région industrielle française  
**19%** du PIB régional est industriel (14 % en France)



**8 millions** de m<sup>2</sup> d'entrepôts construits entre 1990 et 2015  
La région représente **9%** du total national (sur un territoire qui représente 10% de la superficie française)

Un secteur « transport et logistique » générateur de richesse  
**4%** du PIB régional  
**6%** de la VA nationale du secteur



Le transport et la logistique générateurs d'emplois :  
**126 000** emplois hors intérim  
**7%** de l'emploi salarié régional

## EN SAVOIR +

Panorama Grand Est, INSEE – données régionales, enquête emplois logistiques.  
DREAL – base de données SITADEL

# Autour d'un système de flux diversifié et plus vertueux

Sources : SITRAM, VNF, Union des Aéroports Français

## Une région génératrice de flux

231 millions de tonnes transportées par la route et la voie d'eau en 2015\*

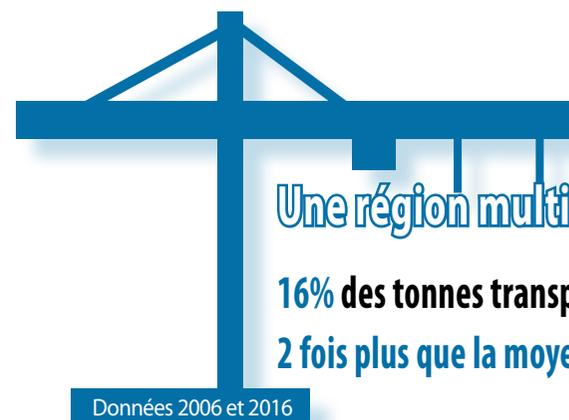
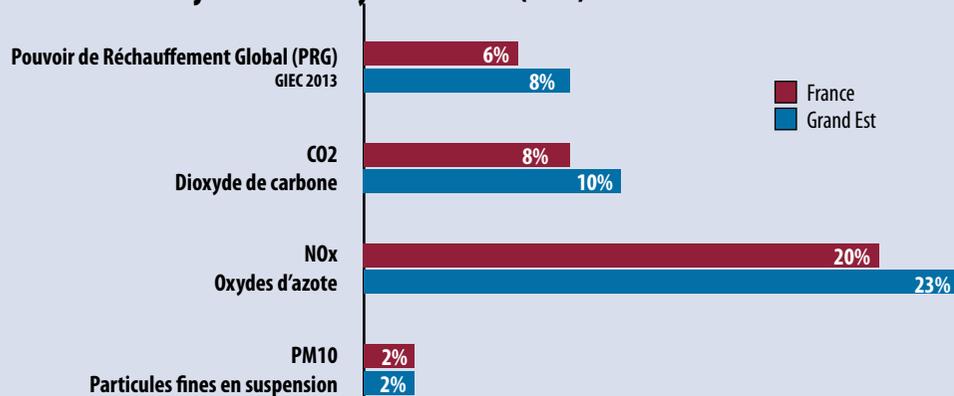
42 tonnes par an et par habitant en Grand Est (28 en France)



\* Données ferroviaires non disponibles et pour la route seul le pavillon français est pris en compte

## Une responsabilité environnementale particulière

- qui est accentuée par une contribution relative du transport routier de marchandises plus forte en Grand Est que la moyenne nationale
- à relativiser par rapport à la contribution de la voiture individuelle qui est, elle, bien plus élevée
- avec un fort enjeu sur les oxydes d'azote (NOx)



Une région multimodale

16% des tonnes transportées par modes alternatifs

2 fois plus que la moyenne française

Données 2006 et 2016

## Des aéroports fret en région ou à proximité



Données 2017

EuroAirport, 6ème français (64 303 tonnes avionnées)

Paris-Vatry (17 915 tonnes avionnées)

Strasbourg, Metz (moins de 100 tonnes)

CDG & Orly (2 295 413 tonnes avionnées)

Findel (Lux.), 5ème européen (938 000 tonnes avionnées)

EN SAVOIR +

DREAL - Base de données SITRAM  
VNF, Ports, Aéroports  
Atmo Grand Est

# Partie II : Mémento

## Trois enjeux structurants

**Enjeu 1 : Optimiser durablement la logistique**

**Enjeu 2 : Développer les compétences**

**Enjeu 3 : Attirer de nouvelles activités**

## qui définissent des ambitions

Améliorer l'intermodalité

Disposer de points d'entrée sur les réseaux et de services de qualité

Favoriser l'attractivité des métiers logistiques

Former pour suivre l'évolution des métiers

Connaître la géographie logistique

Ancrer durablement la logistique en optimisant ses implantations

## qui répondent à vos questions

Quels recours aux différents modes ?

Quels accès aux grandes infrastructures ?

Quel emploi logistique ?

Où et à quoi se former ?

Où la logistique se développe-t-elle ?

Où la logistique s'organise-t-elle ?

Page 11

Page 14

Page 15

Page 17

Page 19

Page 21

# Enjeu 1 : Optimiser durablement la logistique

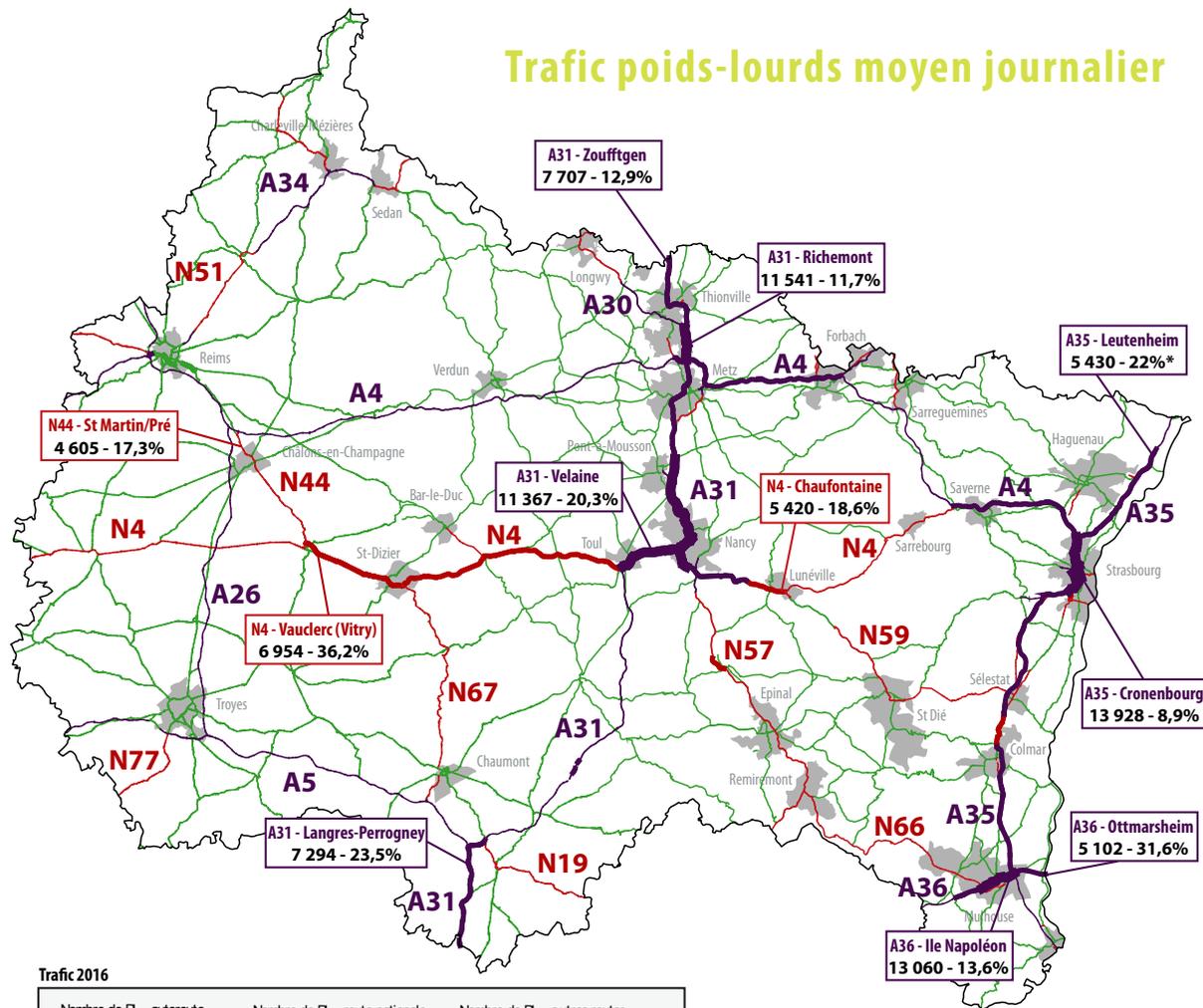
Améliorer l'intermodalité

Quels recours aux différents modes ?

## Un maillage routier qui permet le rayonnement des entreprises régionales

Sources : DREAL, SITRAM

### Trafic poids-lourds moyen journalier



Un territoire bien maillé en infrastructures routières, maillage qui concourt à la compétitivité des territoires et des entreprises

Un système de transport structuré par des sillons en Lorraine et en Alsace et une rocade en Champagne-Ardenne  
Deux axes Est-Ouest importants avec la A4 et surtout la N4



**Autoroutes**  
1300 km



**Nationales**  
975 km



**Départementales**  
36 590 km

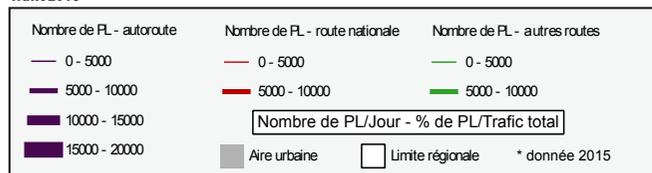


**Communales**  
46 260 km

La route est le mode dominant mais sa part en Grand Est est inférieure de 9 points à la moyenne nationale.

L'intensité d'utilisation du réseau est supérieure de 30% à la moyenne nationale.

#### Trafic 2016



EN SAVOIR +

DREAL - base de données trafic (CoMPTAGE)

# Enjeu 1 : Optimiser durablement la logistique

Améliorer l'intermodalité

Quels recours aux différents modes ?

**Une région française fondamentalement multimodale, connectée à trois corridors européens (Atlantique, Mer Nord – Méditerranée et Rhin-Danube) et tangente par le corridor Rhin-Alpes**

Sources : SNCF Réseau, SITRAM

8,1 millions de trains.km  
dont 34% réalisés par des entreprises ferroviaires alternatives  
**360 trains fret/jour**  
26% du trafic fret national  
31% des trafics totaux de la Région (fret et voyageurs)  
(15% en moyenne nationale)



Voies ferrées exploitées  
3882 km

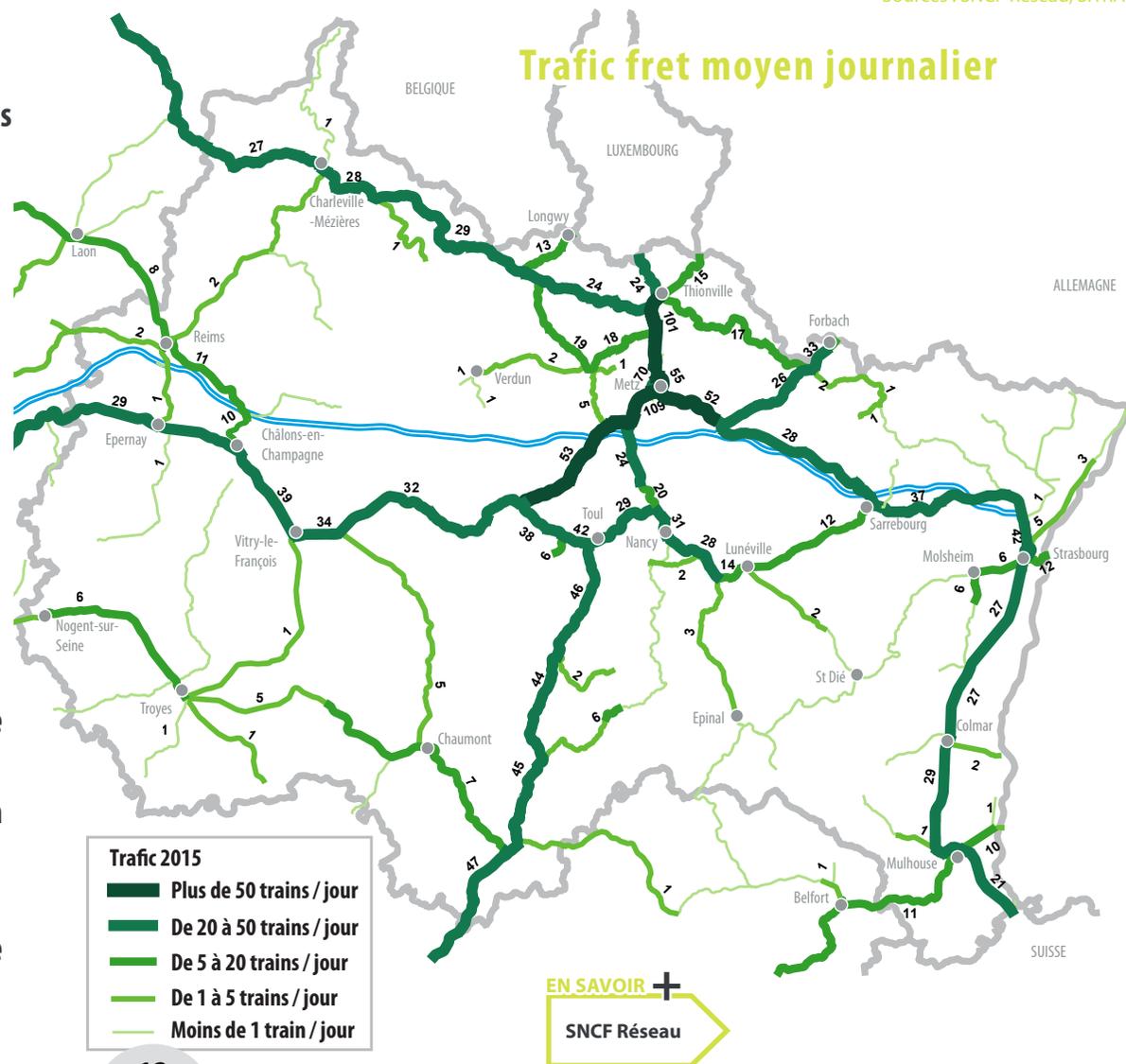


dont électrifiées  
2161 km

Part modale du ferroviaire 2,3 fois supérieure à la moyenne nationale

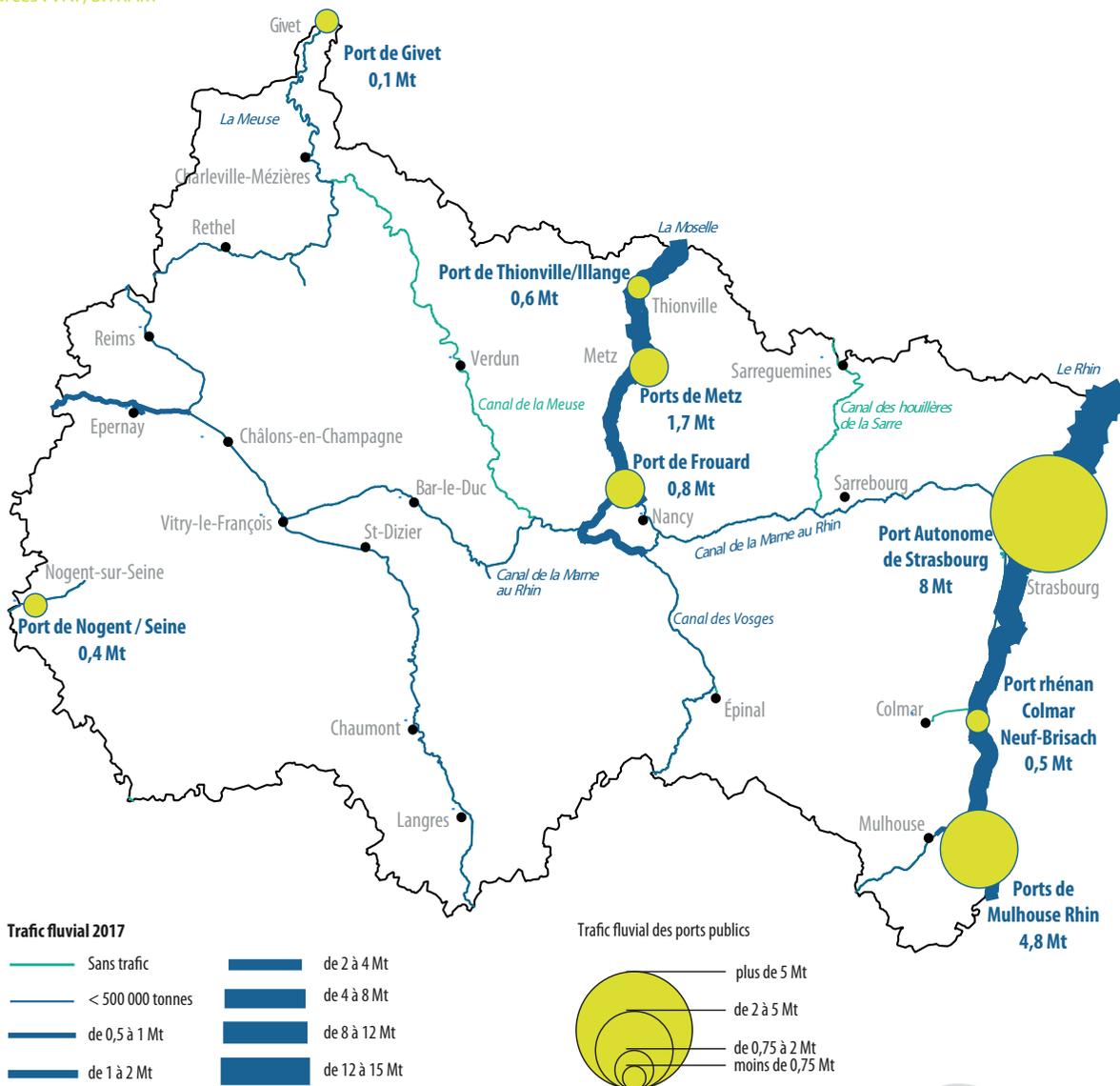
Intensité d'utilisation du réseau 2 fois supérieure à la moyenne nationale

Une situation plus favorable qu'ailleurs mais des enjeux de desserte (services et infrastructures) et de transition énergétique appelant des progrès



### Une région bien connectée aux grands ports maritimes d'Europe du Nord

Sources : VNF, SITRAM



**2** artères à grand gabarit : la Moselle et le Rhin, autoroute fluviale de l'Europe

**2** ports donnant accès sur la Seine (Nogent/Seine) et la Meuse (Givet) à grand gabarit

**1635 km de voies navigables dont 358 km de capacité supérieure à 1000 tonnes**

### 2ème région fluviale française

87% des volumes réalisés à l'international

Une part modale de la voie d'eau 3 fois supérieure à la moyenne nationale

Une intensité d'utilisation du réseau 2 fois plus élevée qu'ailleurs avec encore d'importantes réserves de capacité

EN SAVOIR +

VNF, Ports

# Enjeu 1 : Optimiser durablement la logistique

Disposer de points d'entrée sur les réseaux  
et de services de qualité

- 202** Installations Terminales Embranchées (ITE)
- 5** ITE pour 100 km de voies ferrées (au même niveau que la moyenne nationale)
- 98** cours de marchandises
- 202** voies de service immédiatement disponibles
- 650 km** de lignes capillaires fret exploitées  
soit 16% du réseau ferré régional et 20% du réseau capillaire fret national



- 2,8 millions de tonnes** par an traités sur le réseau capillaire  
environ 16% des tonnages nationaux empruntant une ligne capillaire fret
- 3** chantiers de transport combiné rail-route (Port Autonome de Strasbourg, Nancy-Champigneulles et Nouveau Port de Metz)
- 1** projet à Châlons-en-Champagne

Quels accès aux grandes infrastructures ?

Sources : SNCF Réseau, VNF, METL/SDES

**102** quais dont **65** privés



Des **Ports** publics au service des tissus économiques locaux et de leur connexion au monde et points d'ancrage d'activités et des zones logistiques :

Port Autonome de Strasbourg

Port Rhénan de Colmar/Neuf-Brisach

Ports de Mulhouse-Rhin

Port de Nancy-Frouard

Ports de Metz et de Thionville-Illange

Port de Nogent-sur-Seine

Port de Givet

Des liaisons conteneurs régulières de/vers Anvers, Rotterdam, Le Havre, Marseille-Fos et Lyon

Un marché « colis lourds » en développement

EN SAVOIR +

VNF, Ports  
SNCF Réseau  
INSEE  
Fichier SIRENE

# Enjeu 2 : Développer les compétences

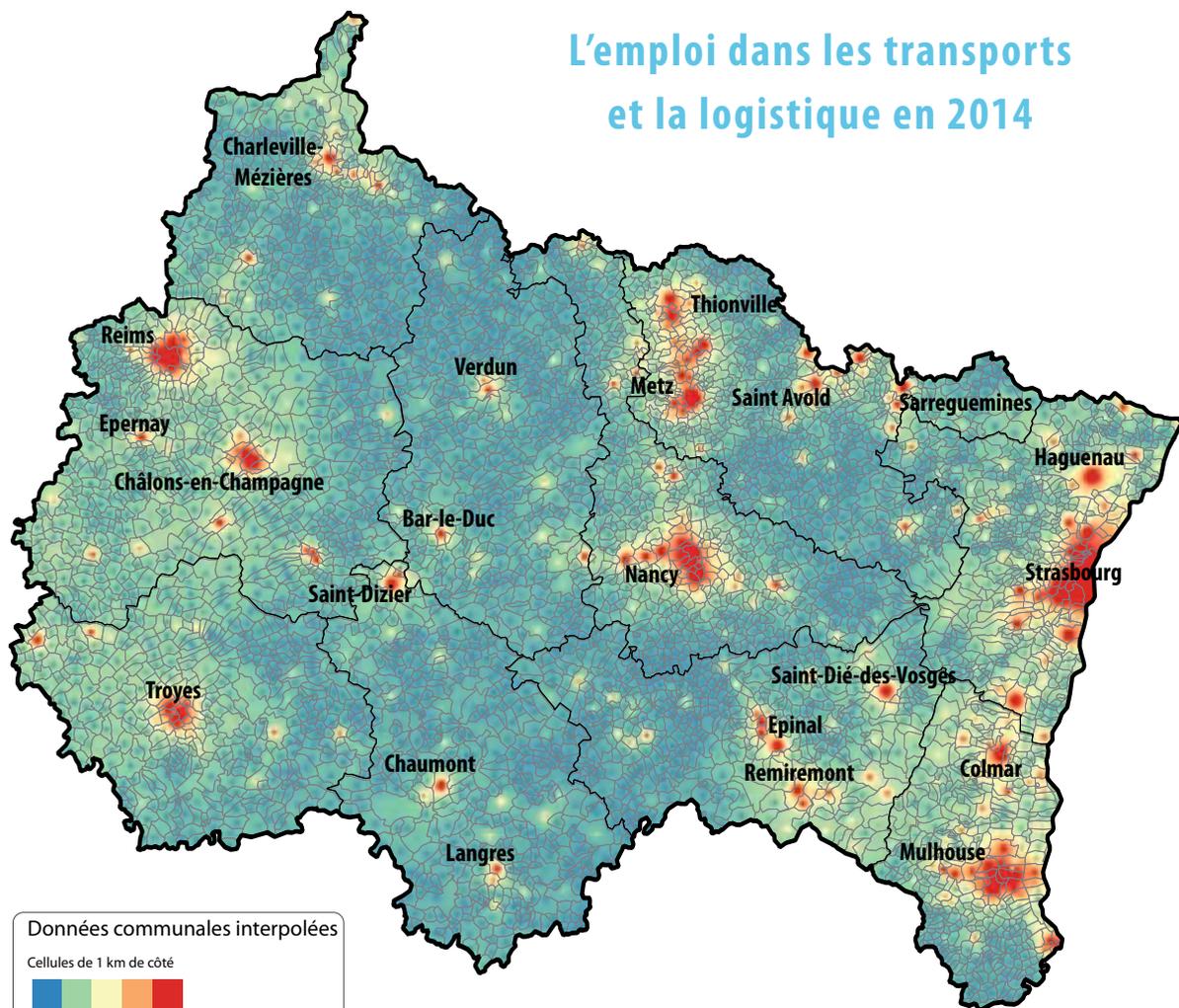
Favoriser l'attractivité des métiers logistiques

Quel emploi logistique ?

## Des localisations d'emplois en lien avec les activités économiques et les concentrations urbaines

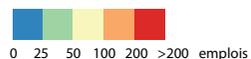
Sources : Jonction

### L'emploi dans les transports et la logistique en 2014



Données communales interpolées

Cellules de 1 km de côté



Fonds cartographiques : GEOFLA - IGN, 2016  
Données : traitements données ACROSS par Jonction  
Réalisation : Jonction, novembre 2016

**8 000** recrutements en 2016

**36%** des recrutements jugés difficiles par les entreprises

Certains métiers cumulent des effectifs et un niveau de tension importants comme les conducteurs routiers (50% de difficultés de recrutement). Certains métiers en tension représentent des effectifs plus modestes comme les cadres.

Des spécificités existent selon les départements (tensions fortes dans l'Aube pour les « conducteurs courte distance », dans la Meuse pour les « ouvriers de la manutention », plus faibles en Haute-Marne pour les « conducteurs routiers »...)

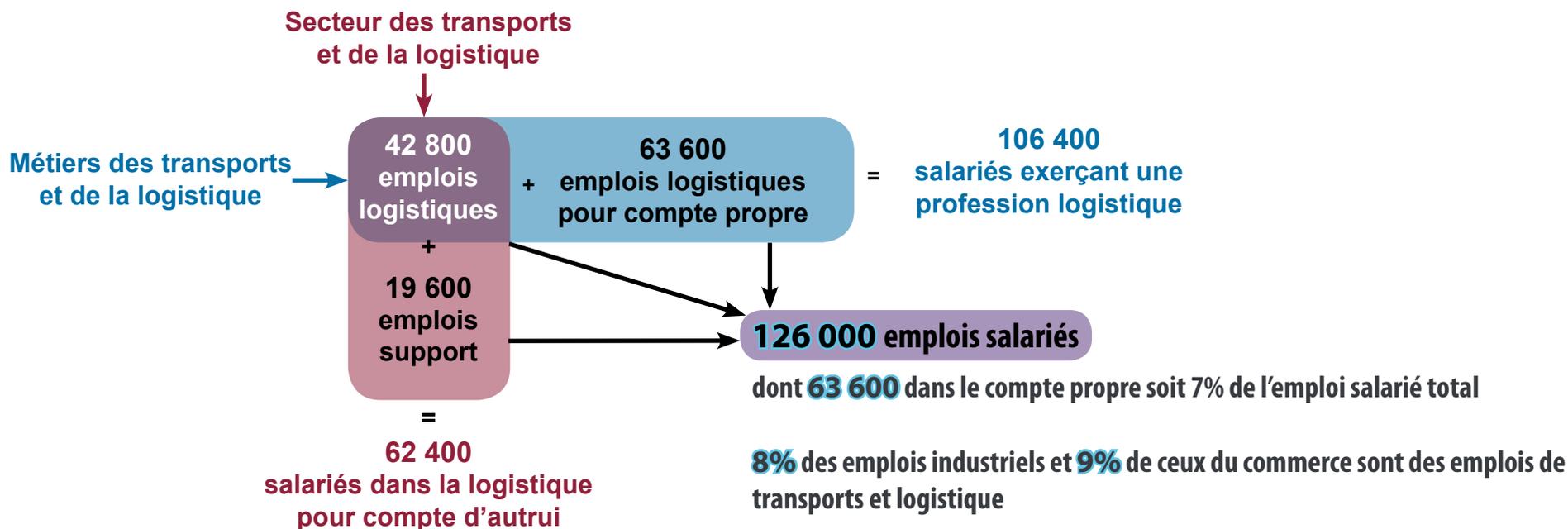
EN SAVOIR +

Analyse BMO (besoins Main d'oeuvre),  
Pôle Emploi, 2016

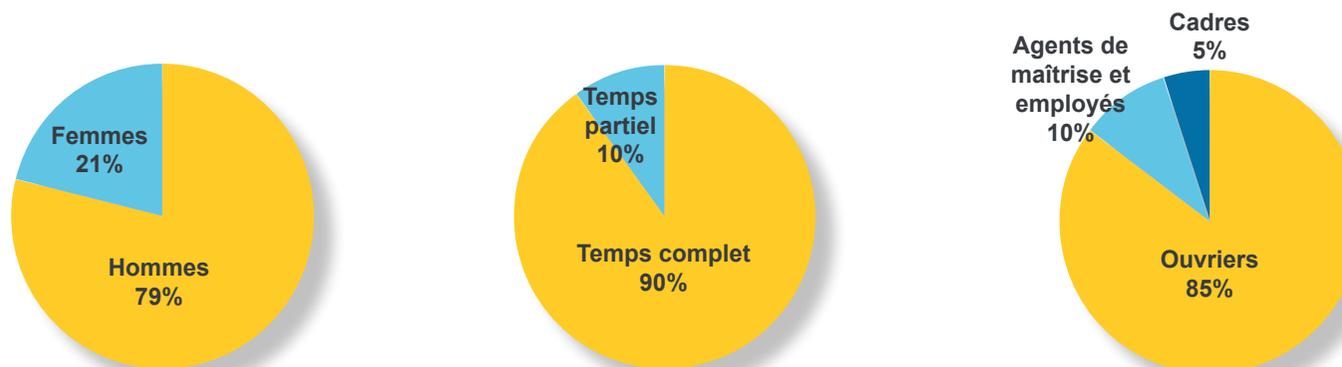
# Enjeu 2 : Développer les compétences

Favoriser l'attractivité des métiers logistiques

Quel emploi logistique ?



Des emplois majoritairement masculins, ouvriers et à temps plein

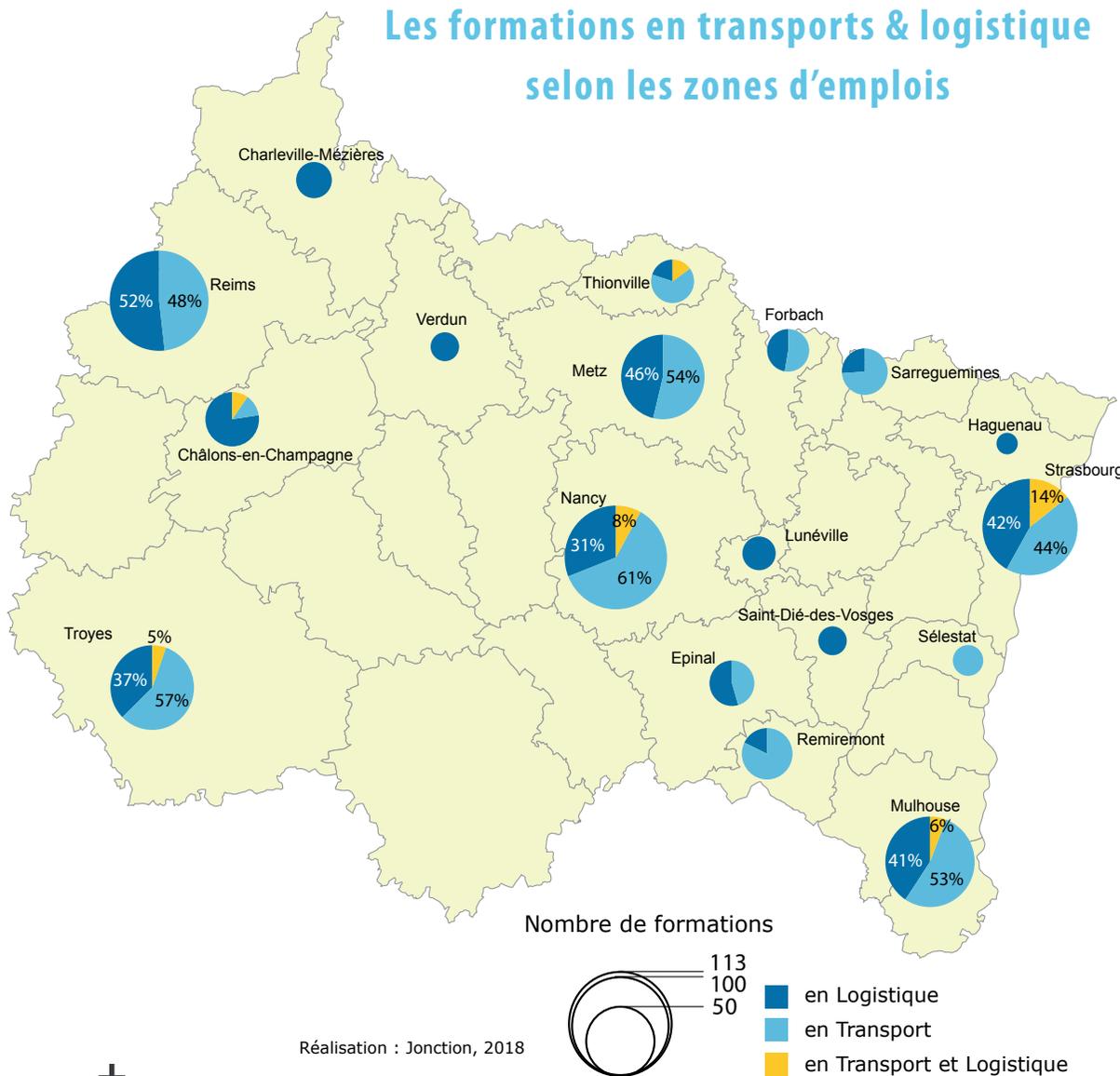


# Enjeu 2 : Développer les compétences

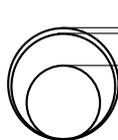
Former pour suivre l'évolution des métiers

Où et à quoi se former ?

## Les formations en transports & logistique selon les zones d'emplois



Réalisation : Jonction, 2018



113  
 100  
 50

EN SAVOIR+

Tableau de bord de l'emploi et de la formation, Observatoire Prospectif du Transport et de la Logistique (OPTL)

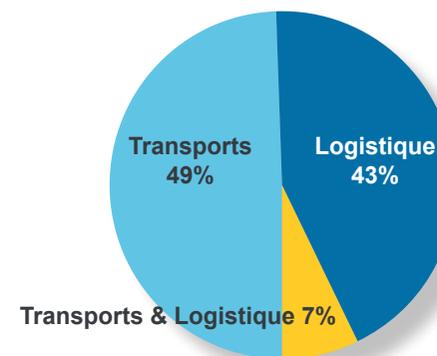
**4 500** personnes formées aux transports et à la logistique (hors formations continues et internes à la branche)  
Tous les niveaux de formation sont représentés.

**3 400** personnes formées, soit 75 % du total, aux niveaux IV et V (métiers ouvriers)

L'appareil de formation est réparti sur les différents bassins d'emploi mais avec une concentration sur les bassins les plus importants.

Près de **800** formations (hors formation continue et interne à la branche) pour **200** intitulés de diplôme ou de formations différents

### Ventilation des formations entre transports & logistique



Des formations généralement spécialisées en transports ou en logistique (à part quasi égales) mais également des formations (DUT et plus) plus généralistes et plus récentes associant transports et logistique

# Enjeu 2 : Développer les compétences

## Former pour suivre l'évolution des métiers

### Les formations de niveau IV et V

Les effectifs des formations en transports représentent la majorité des formations de niveau V (notamment CAP conducteur routier).

La logistique est plus représentée au niveau des Bacs professionnels.

Les effectifs sont importants dans ces formations (en lien avec des populations ouvrières majoritaires) qui débouchent majoritairement sur de l'emploi ouvrier et local (au niveau de la zone d'emploi ou du département).

**Besoin de personnes qualifiées, y compris pour les emplois ouvriers, pour satisfaire les exigences de performance des chaînes logistiques et les évolutions organisationnelles et technologiques**

### Les formations de niveau II et III

Elles se répartissent entre BTS, DUT et licences professionnelles et préparent aux premiers niveaux d'encadrement (techniciens, maîtrise).

Le nombre de formations est en augmentation significative ces 10 dernières années avec la création de licences professionnelles en logistique ou en transports et logistique.

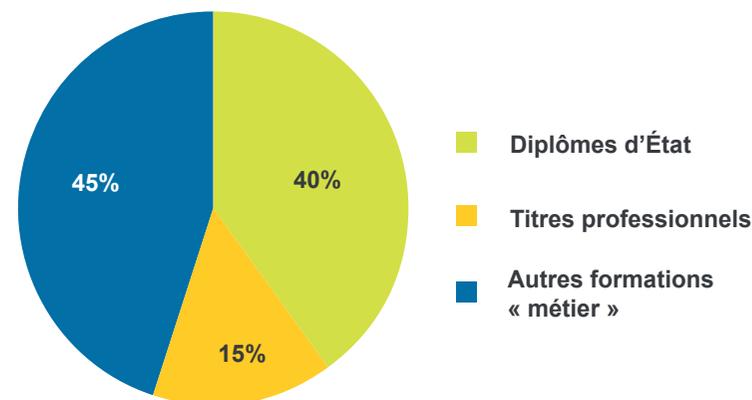
La zone d'embauche est ici plus étendue (régionale ou nationale).

## Où et à quoi se former ?

### Une professionnalisation de certains métiers

Les diplômes d'État représentent une part non négligeable des formations mais titres et autres formations métier sont également présents et répondent à des besoins ciblés (conducteur livreur, préparateur de commandes ...).

Répartition des formations par modalité



### Les formations de niveau I

Une dizaine de Masters préparent aux postes d'encadrement en transports et logistique. Ils sont dispensés par les universités, mais aussi les écoles de commerce et les écoles d'ingénieurs.

La zone d'embauche déborde largement du cadre local ou même régional.

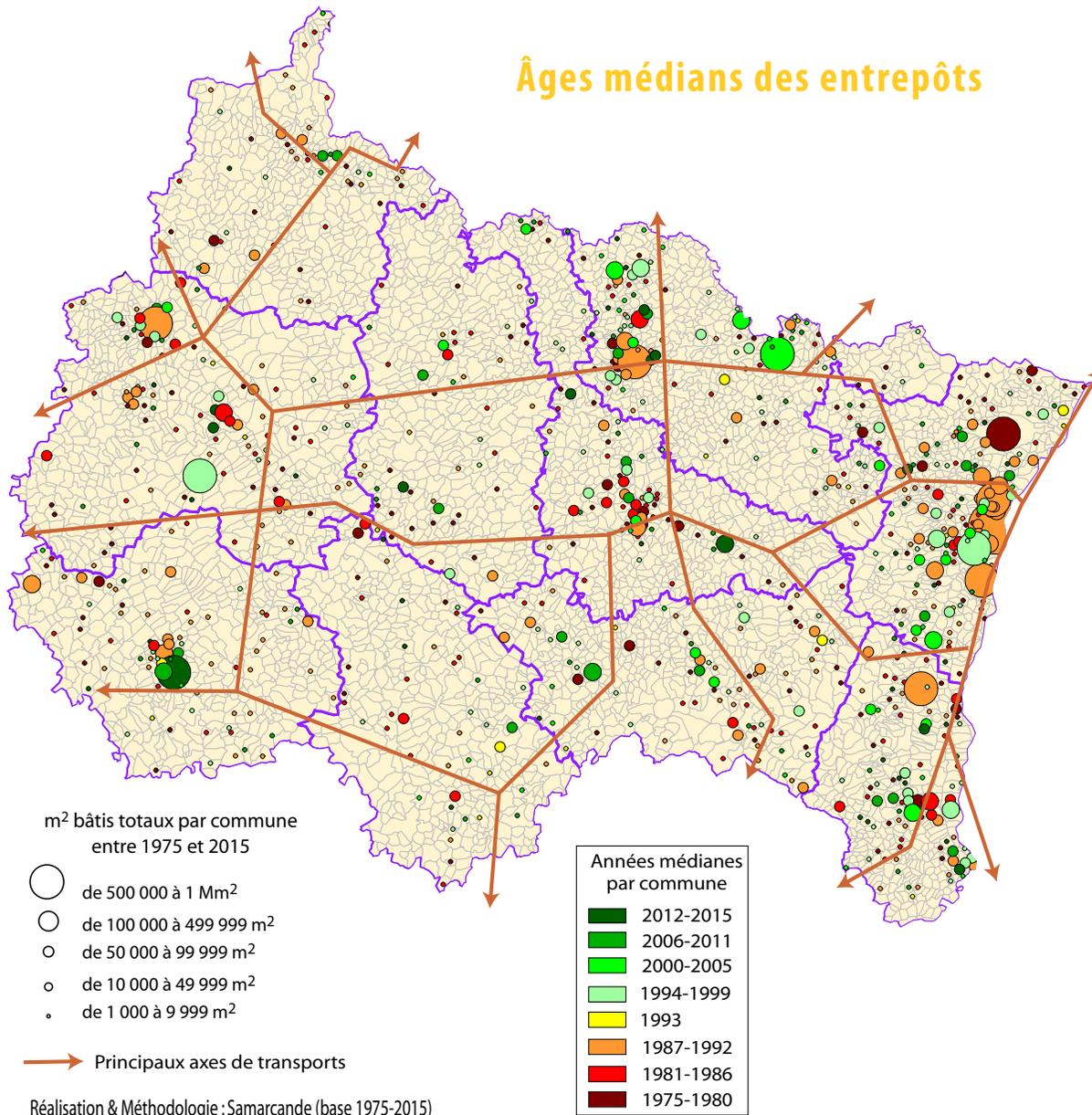
EN SAVOIR +

OPTL, AFITL (Association Française des Instituts de Transport et de Logistique), AFT, [www.choisistonavenir.com](http://www.choisistonavenir.com)

# Enjeu 3 : Attirer de nouvelles activités

## Connaître la géographie logistique

Source : Sitadel



## Où la logistique se développe-t-elle ?

**8 millions de m<sup>2</sup>** d'entrepôts construits de 1990 à 2015  
**315 000 m<sup>2</sup>** bâtis en moyenne par an soit environ 80 ha de foncier par an

**9%** des surfaces logistiques construites en France

Une dynamique concentrée sur le Bas-Rhin, la Moselle, la Marne et le Haut-Rhin (70% des surfaces régionales) et marquée par quatre effets :

- **Métropoles** autour de Strasbourg, Colmar, Metz, Nancy, Reims
- **Corridors** (rhénan et mosellan), et **tropisme francilien** (Champagne-Ardenne)
- **Activités agricoles** avec une logistique plus rurale au service du tissu local
- **Nouveaux pôles** (entre Strasbourg-Colmar-Mulhouse, au nord de Metz, à Vatry et à Troyes) et logiques de **desserrement**.

Un enjeu d'obsolescence pour les entrepôts :

- par l'usage (inadaptation à l'évolution des pratiques logistiques)
- par la réglementation (inadaptation aux évolutions réglementaires)
- technique (inadaptation aux caractéristiques immobilières de base)

EN SAVOIR+  
DREAL / Sitadel

# Enjeu 3 : Attirer de nouvelles activités

## Connaître la géographie logistique

La logistique est d'abord **endogène** : elle n'est jamais développée pour elle-même mais avant tout au service des tissus économiques locaux et des bassins de population qu'elle dessert. C'est spécifiquement vrai en Grand Est ou existe encore un tissu industriel particulièrement actif.

La logistique est aussi **exogène** : elle est portée par un positionnement géo-logistique attractif qui suscite des implantations d'entreprises « extérieures » à la région.

Le Grand Est pourrait attirer davantage de logistique exogène qu'aujourd'hui.

Trois enjeux peuvent être identifiés pour la région :

**Contribuer à la performance de la logistique endogène** (par des formations, la mobilisation du foncier, les infrastructures modales et multimodales...)

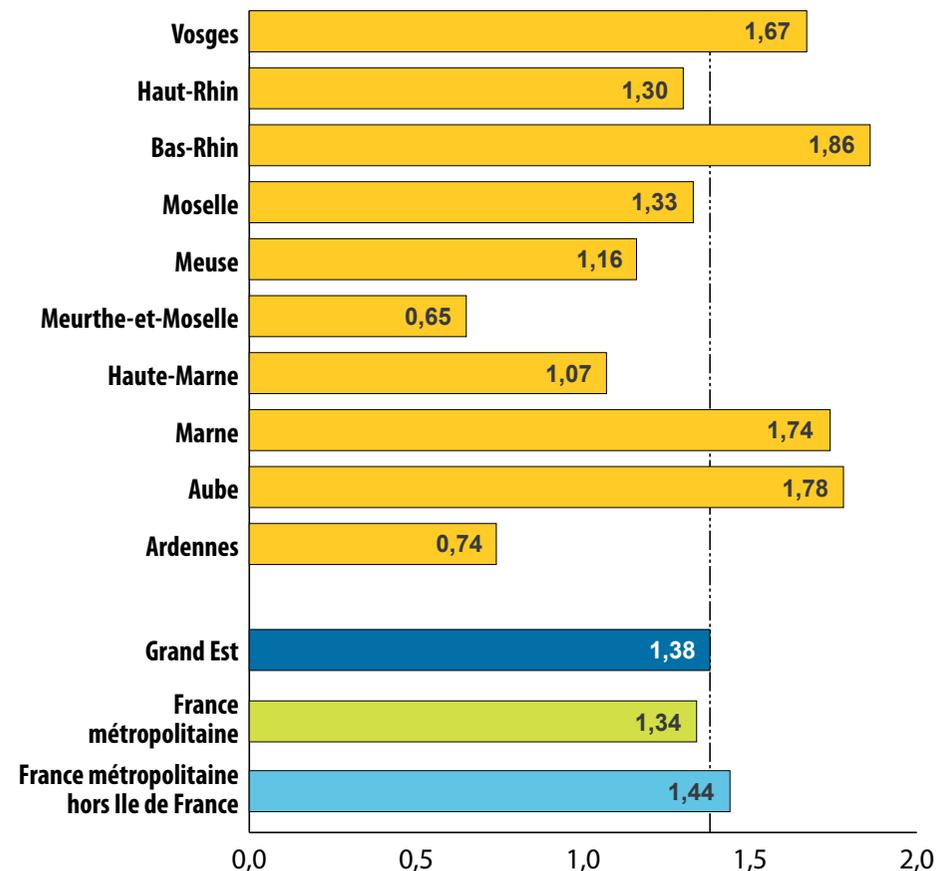
**Pérenniser l'exogène présent** (notamment dans les départements à ratio m<sup>2</sup> logistique par habitant élevé)

**Valoriser le positionnement géo-logistique remarquable de la région pour attirer de nouvelles implantations logistiques exogènes**

## Où la logistique se développe-t-elle ?

Source : Sitadel

### Ratio m<sup>2</sup> de surfaces logistiques par habitant



EN SAVOIR+

DREAL / Sitadel

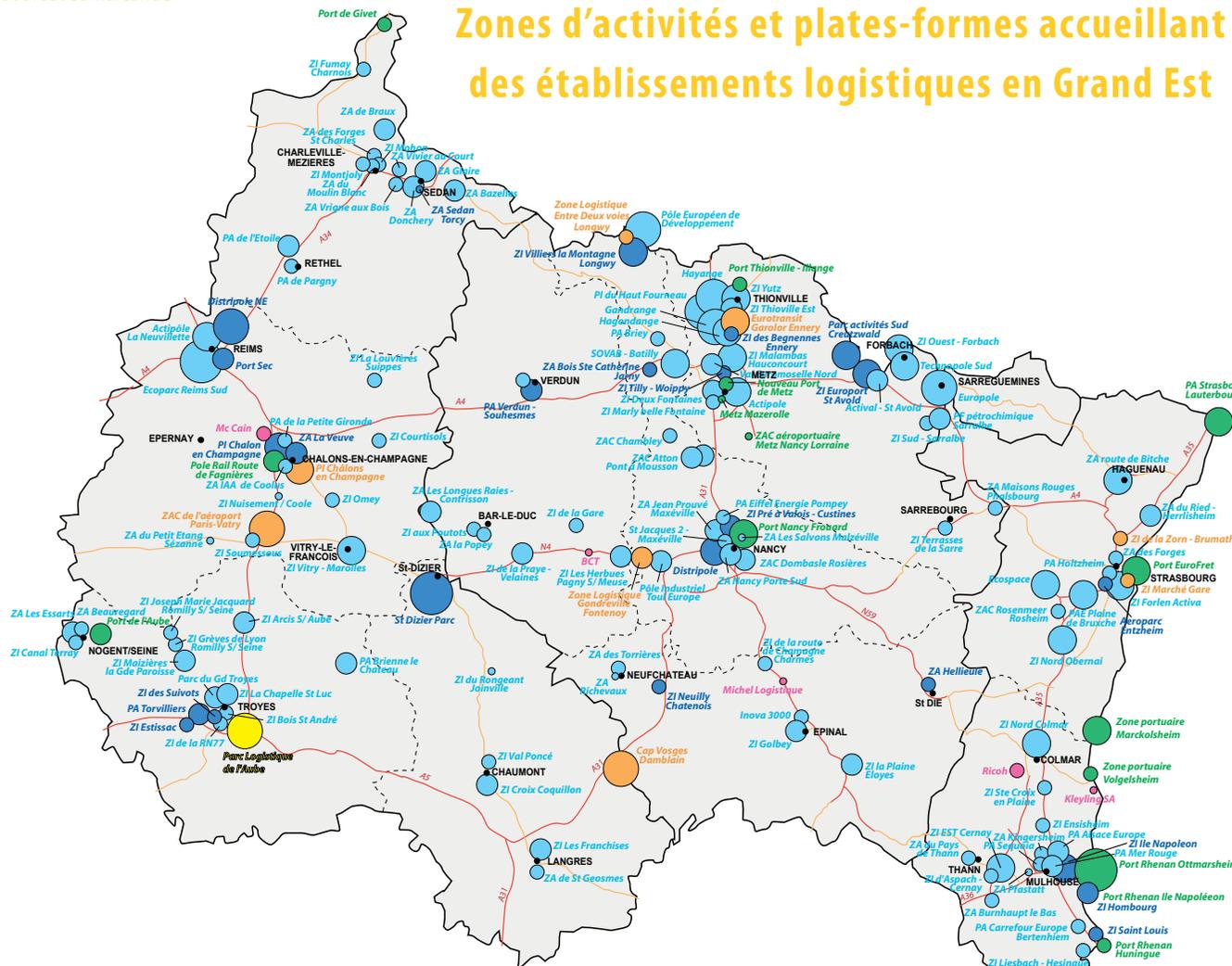
# Enjeu 3 : Attirer de nouvelles activités

Ancrer durablement la logistique en optimisant ses implantations

Source : Samarcande

Où la logistique s'organise-t-elle ?

## Zones d'activités et plates-formes accueillant des établissements logistiques en Grand Est



Source : Samarcande  
Réalisation : Samarcande (2013)

Taux de plateformeisation (part des zones d'activités planifiées pour accueillir de la logistique)  
**22%**

Le Grand Est est **moins plateformeisé** que la moyenne française (taux national de 29%).



Alsace : taux de plateformeisation 29%  
Peu de zones dédiées mais des ports qui ancrent des activités logistico-industrielles



Champagne-Ardenne : taux de 21%  
Une stratégie pour attirer de la logistique exogène (Vatry, Parc Logistique de l'Aube)



Lorraine : taux de 19%  
Le choix d'une méga-zone dédiée par département (Gondreville - Fontenoy et Eurotransit - Ennery)

EN SAVOIR+  
Samarcande, MTES / SDES « enquête entrepôts », MTES / Atlas des entrepôts et aires logistiques en France - 2015

# Partie III : Bulletin

**Des acteurs régionaux qui agissent pour améliorer le système de transport ...** Page 23

... par des actions sur les infrastructures de transport

... par des actions sur les plates-formes multimodales et les autres points d'accès aux réseaux

... par le déploiement de services et de liaisons

... par un dispositif d'accompagnement

**Des acteurs qui forment et accompagnent l'évolution des compétences** Page 25

**Un territoire qui attire, des acteurs ...** Page 26

... qui s'implantent

... qui se développent

**Des acteurs qui innovent** Page 28

**L'ORT&L pour échanger et vous informer** Page 29

# Des acteurs régionaux qui agissent pour améliorer le système de transport ...

## ... par des actions sur les infrastructures de transport

Les lignes ferroviaires locales dites « capillaires fret » classées UIC 7 à 9 SV sont exclusivement empruntées par des trains de marchandises qui permettent de desservir des entreprises depuis les grands axes ferroviaires. Elles constituent un maillon essentiel pour le fret ferroviaire et le développement local.

Le Grand Est est particulièrement concerné par le réseau capillaire fret, car de grands groupes industriels sont des utilisateurs quotidiens de ce mode de transport massifié pour leurs activités (agroalimentaire, pondéreux, métallurgie, produits bruts ou transformés, ports fluviaux, etc.). Ces infrastructures, faute d'entretien régulier sont souvent en mauvais état et nécessitent des investissements conséquents pour les maintenir en activité et ainsi éviter des fermetures pour raison de sécurité.

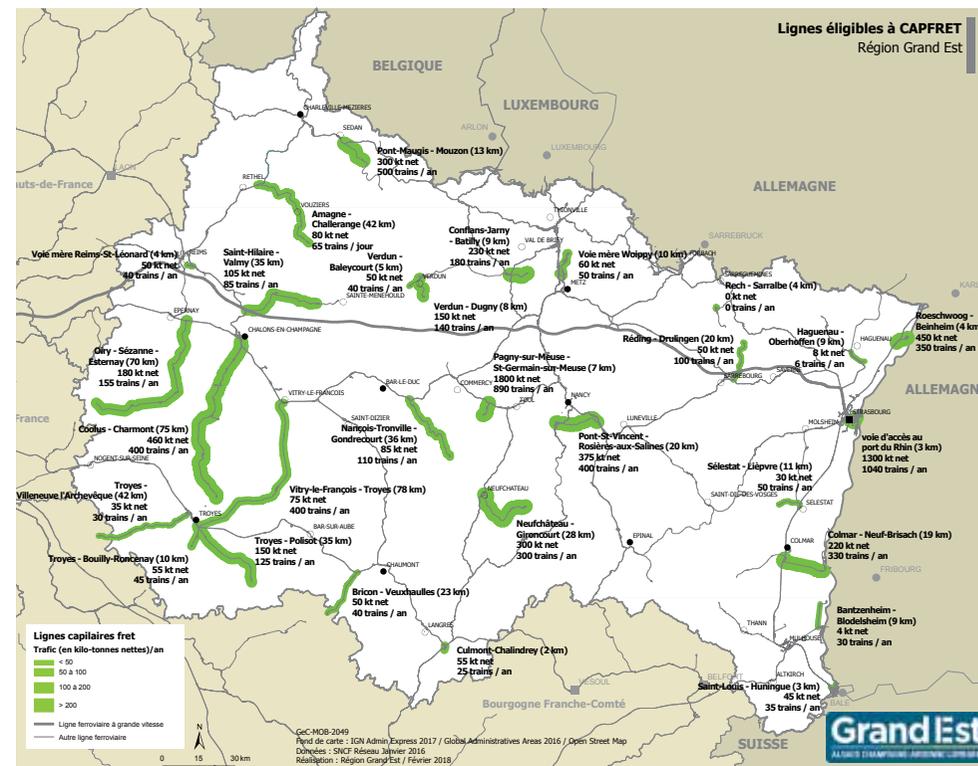


© Région Grand Est

La Région Grand Est, l'État et SNCF Réseau déploient un dispositif d'aide à la remise en état des lignes fret fréquentées par un ou quelques chargeurs (comme par exemple des coopératives agricoles). Ce dispositif permet la pérennisation de circulations ferroviaires menacées à court terme et a même permis la reprise du trafic entre Sézanne et Esternay, dans la Marne, pour des expéditions jusqu'à 20 000 tonnes par an.

En 2018, dans une démarche globale, 27 lignes capillaires fret ont été identifiées dans la région Grand Est soit 525 km fréquentés chaque année par 1500 à 2500

trains pour un trafic total de 6,5 millions de tonnes en moyenne. Huit d'entre elles ont bénéficié du dispositif moyennant 7,15 millions d'euros de crédits régionaux et 8,5 millions d'euros de crédits d'État pour un investissement global de 30 millions d'euros.



Depuis le 1er janvier 2018, la Région Grand Est a prolongé son investissement par le déploiement d'un dispositif dédié intitulé « CAPFRET ». En contrepartie de l'investissement de remise à niveau initial cofinancé par les acteurs publics, les chargeurs des différentes lignes s'engagent à contribuer à leur maintenance.

CAPFRET prolonge ainsi la politique amorcée par la Région Champagne-Ardenne peu avant la fusion de début 2016, pour l'étendre à la Lorraine et à l'Alsace.

## Des acteurs régionaux qui agissent pour améliorer le système de transport ...

### ... par des actions sur les plates-formes multimodales et les autres points d'accès aux réseaux

Des études de faisabilité et de marché ont été conduites pour la réalisation d'une plateforme multimodale rail-route à Fagnières près de Châlons-en-Champagne. Leurs résultats sont très encourageants et montrent un potentiel qui pourrait être assez important.

Le Port Autonome de Strasbourg a installé un portique à conteneurs sur le site de son futur terminal de Lauterbourg qui entrera en fonctionnement à l'été 2018. Ce terminal à conteneurs dispose d'une connexion tri-modale (fleuve, fer, route). 40 hectares sont disponibles pour des implantations d'entreprises industrielles et logistiques à proximité immédiate du terminal à conteneurs.



### ... Par le déploiement de services et de liaisons

L'opérateur qui sera chargé de la mise en œuvre de la navette fluviale sur le canal de la Marne au Rhin, entre Dettwiller et le terminal à conteneurs Nord du Port Autonome de Strasbourg, a été retenu. Il s'agit de la société Danser France.



Ce projet comporte l'organisation, la mise en oeuvre et l'exploitation d'un service fluvial conteneurisé incluant le ramassage par voie routière des conteneurs chez les chargeurs jusqu'au terminal de Dettwiller et leur manutention sur ce terminal. L'opérateur est aussi chargé du financement et de la construction des bateaux nécessaires.

Le trafic envisagé est d'environ 56 EVP par semaine pour un trajet de 45 km et d'une durée de 8 heures.

L'opérateur strasbourgeois MMR a lancé en janvier 2017 une navette ferroviaire reliant le port de Metz à celui d'Anvers. D'abord hebdomadaire, sa fréquence a été doublée début 2018.



Les transports Lahaye (opérateur de la liaison Rennes – Lyon) et MGE développeront à partir de cet été une liaison de transport combiné rail-route Rennes – Strasbourg.

### ... Par un dispositif d'accompagnement

L'Eurométropole de Strasbourg repense sa logistique urbaine. Les véhicules propres bénéficieront d'une heure supplémentaire pour leurs livraisons en centre-ville.

# Des acteurs qui forment et accompagnent l'évolution des compétences

Les organisations professionnelles du transport et de la logistique ont lancé la démarche TREMPLIN (TRansport EMPLOI INNovation), grande mobilisation pour répondre aux difficultés de recrutement du secteur. En Grand Est, l'enquête menée identifie des besoins de recrutement, tous types d'emplois confondus, qui s'élèvent à 1891 emplois.



L'AFT poursuit ses travaux et initiatives pour renforcer l'attractivité des métiers des transports et de la logistique :

- à travers le recensement depuis 2017 de l'appareil de formation pour tous les niveaux, prenant en compte les organismes de branche (AFTRAL, PROMOTRANS), l'Éducation nationale, les universités, les écoles de commerce et d'ingénieurs,
- à travers le site [www.choisis-ton-avenir.com](http://www.choisis-ton-avenir.com) qui vise à mieux faire connaître les métiers, formations et possibilités du secteur.



Les organismes de formation développent et adaptent leurs offres pour répondre mieux encore aux besoins.

L'université de Reims renforce son offre en alternance avec notamment la licence professionnelle « Management des processus logistiques » et deux parcours :

- Logistique multimodale,
- Management des activités transport et logistique.

L'AFTRAL et le CNAM ont créé une nouvelle formation Bac+5 « Manager de la chaîne logistique » à Jarville-la-Malgrange.



L'ISTELI (Institut supérieur de la logistique et du transport international) de Strasbourg ouvre un bachelier « transport et logistique » avec la Berufliche Schule de Kehl. Les deux écoles ont signé un partenariat pour créer la première formation diplômante franco-allemande en transport et logistique.

De nouvelles maquettes réactualisées seront mises en place pour les diplômes de masters à la rentrée 2018 afin de prendre en compte les évolutions des métiers et des compétences.

## Un territoire qui attire, des acteurs qui ...

### ... s'implantent

C-Log s'est implanté sur la zone de Paris-Vatry avec un site logistique de 20 000 m<sup>2</sup> dédié au groupe de prêt-à-porter SMCP (Cache-Cache, Bonobo...). La proximité immédiate des pays limitrophes européens et des grands axes autoroutiers ainsi que les possibilités d'emploi local ont été autant d'atouts qui ont conduit au choix de cette localisation.

Amazon Logistics a ouvert une agence de livraison à Strasbourg devant créer 50 postes en CDI d'ici fin 2018.

La société Gutmann s'est implantée en décembre 2016 sur l'ancien terminal multivrac du port de Strasbourg. La possibilité de disposer d'un site de 11 000 m<sup>2</sup> desservi par un quai de 320 mètres a été vue comme une opportunité exceptionnelle, la plupart de ses clients constructeurs d'éoliennes privilégiant le transport fluvial pour leurs expéditions.



Un permis de construire a été déposé pour la création d'une plate-forme logistique à Ensisheim. Celle-ci comportera un bâtiment de 100 000 m<sup>2</sup> qui sera le premier de ce type en Europe à être entièrement autonome en énergie. L'investissement se monte à 80 millions d'euros et devrait permettre de créer jusqu'à 500 emplois.

Hager Group va construire une nouvelle plateforme logistique de 24 000 m<sup>2</sup> dans l'Écoparc rhénan de Reichstett. Cet investissement destiné à accompagner la croissance du groupe devrait être opérationnel en 2020. Le nouveau site représente un investissement « conséquent » et pourrait créer 80 emplois.

### ... se développent

Carrefour a inauguré sa plate-forme de Moncel-lès-Lunéville (Actipôle de Mondon). S'étendant sur 53 000 m<sup>2</sup>, son effectif est de 400 personnes dont 20 nouveaux emplois créés en 2017.



FM Logistic étend sa plate-forme pour Cora à Ludres-Fléville. Sa surface passera de 20 000 à 45 000 m<sup>2</sup>. La fin des travaux est prévue en mai 2019.

Agco (Massey-Fergusson) s'est engagée dans une extension de son site d'Ennery. De 40 000 m<sup>2</sup> (effectif de 300 personnes), sa surface est portée à 100 000 m<sup>2</sup>. Il est prévu le recrutement de 65 CDI.

La première pierre d'un nouveau bâtiment pour le centre de distribution de pièces détachées de BMW France, au Port de Strasbourg, a été posée. Correspondant à un investissement de 12 millions d'euros, il permet d'ajouter 18 000 m<sup>2</sup> aux 24 000 m<sup>2</sup> déjà existants et de proposer 23 000 références supplémentaires.

DB Schenker s'est installé dans de nouveaux bâtiments d'une surface de 8 800 m<sup>2</sup> (dont 6 800 m<sup>2</sup> de quais) dans la zone Eurofret du Port de Strasbourg.

L'entreprise de lingerie suisse Triumph a étendu et modernisé son site logistique d'Obernai. L'investissement se monte à 10 M€ et comprend un nouveau bâtiment de 20 m de haut et de 3500 m<sup>2</sup> de surface. Celui-ci est largement automatisé via un système robotique de type « mini-load ». L'entrepôt desservira tous les magasins d'Europe de l'Ouest, du Nord et du Sud de la marque.

## Des acteurs qui innovent

Fret SNCF expérimente, pour son client Saint-Gobain-PAM, des wagons connectés entre Dieulouard et Pont-à-Mousson. Cette technologie a un fort potentiel grâce aux nombreux bénéfices qu'elle peut offrir : géolocalisation précise et en temps réel des wagons, automatisation et accélération des procédures de sécurité (essais de freins), monitoring, maintenance prédictive, entre autres. Elle consiste en un réseau de boîtiers munis de capteurs interconnectés placés sur les wagons.

Le Train fret digital a reçu le Prix de la meilleure innovation dans la catégorie « Service Transport et Logistique » lors de la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique 2018, prix qui a été attribué à Fret SNCF et à son partenaire Traxens.



RhinePorts, associé à plusieurs autres Ports du Rhin supérieur, développe actuellement un système d'information portuaire. Baptisé RPIS et correspondant à un investissement de près de 2 millions d'euros, il prolongera le Système d'information fluviale du Rhin supérieur (e-RIS) en y intégrant notamment la réservation de créneaux à quai. Couplé à la géolocalisation des bateaux, à l'information et aux prévisions de trafics et de conditions de navigation, ce système d'information permettra d'améliorer la logistique fluviale rhénane, entre autres via une réduction des temps d'attente. Les bénéfices attendus peuvent se chiffrer à plusieurs millions d'euros par an pour l'économie locale.

La blockchain est vue par beaucoup d'experts comme la future révolution numérique. En rendant les partages d'informations fiables, sûrs, instantanés et sans intervention humaine, la blockchain constitue un levier de gain de productivité potentiellement considérable, sans compter son intérêt pour le développement de l'économie collaborative. Le domaine de la logistique constitue l'un de ceux auxquels la blockchain profitera le plus en supprimant la contrainte de documents papier et en garantissant une traçabilité et une confiance inatteignables autrement. Le Grand Est se positionne en pointe de la révolution de la blockchain dans les transports via en particulier la start-up strasbourgeoise Transchain qui développe et a lancé un système de blockchain conçu pour la logistique. La jeune entreprise a déjà suscité un fort enthousiasme comme en témoigne notamment l'intérêt porté par l'éditeur SAP dont elle a intégré le Startup Lab et le partenariat signé avec le cabinet de conseil Adameo.



La PME Norcan, basée à Haguenau, a vu son robot collaboratif d'assistance à la fois à la préparation de commandes et à la manutention distingué par les trophées Alsace Innovation. Baptisé Sherpa, il est distribué à partir de cette année dans le monde entier.

### VOS INFOS NOUS INTÉRESSENT !

**Vous avez une information méritant d'être partagée dans notre prochain Bulletin ?  
N'hésitez pas à nous écrire :  
[ortl.grandest@i-carre.net](mailto:ortl.grandest@i-carre.net)**

## L'ORT&L pour échanger et vous informer

L'ORT&L, l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est, est une association regroupant des acteurs publics et privés variés qui a pour but de produire et de diffuser des connaissances et des visions partagées sur les transports et de la logistique en Grand Est. Il a été créé le 1er septembre 2017 de la fusion des Observatoires Régionaux des Transports (ORT) des 3 anciennes régions Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine. L'ORT&L est présidé par Jean-Pierre Caillot, Président d'une entreprise de transport routier basée dans la Marne, représentant de la FNTR.

### Les membres

Membres actifs	
ACUTA	OTRE Champagne-Ardenne
AFRA	Port Autonome de Strasbourg
AFT Grand Est	Ports de Mulhouse-Rhin
AFTRAL Est	Région Grand Est
CA Portes de France - Thionville	SNCF Logistics
CCI Alsace Eurométropole	SNCF Réseau
CCI Grand Est	TLF Est
CCI Marne en Champagne	UCL
CCI Vosges	URTA
CESER Grand Est	VNF DT Nord-Est
CNBA	VNF DT Strasbourg
Conseil Départemental des Vosges	
Membres associés	
CTS	ADEME
DREAL Grand Est	Atmo Grand Est
Eurométropole de Strasbourg	DIR
FNTR Champagne-Ardenne	Douane
GIATEL	INSEE Grand Est
Métropole du Grand Nancy	IUT de Mulhouse
Mulhouse Alsace Agglomération	IUT de Reims / Châlons / Charleville

### Les événements récents

#### « Quelle logistique en Grand Est aujourd'hui & demain ? »

Le 1er juin 2018 à Metz

Présentation et diffusion du présent tableau de bord et des enseignements de l'étude. Les enjeux de la logistique et du numérique pour les acteurs privés et publics.

#### « Les mobilités d'avenir en Grand Est, Rencontres 2017 : hydrogène et bio GNV » - Le 8 novembre 2017 à Villers-lès-Nancy (co-organisé par l'ADEME, la DREAL, la DIRECCTE, le Pôle Véhicules du Futur et l'ORT&L)

Présentation et ateliers sur les potentiels de développement de l'hydrogène et du bio-GNV dans les mobilités en Grand Est.



#### « Observation de la logistique en Grand Est : comment l'évaluer pour mieux la promouvoir et la développer durablement ? » - Le 4 juillet 2017 à Metz

Tables rondes et ateliers de travail sur les enjeux de la logistique en Grand Est pour construire ensemble le présent Tableau de bord.



« Journée des ORT du Grand Est » - Le 1er décembre 2016 à Pont-à-Mousson  
Présentations et tables rondes pour connaître la nouvelle région Grand Est en matière de transports et de logistique.  
Séminaires de travail pour concevoir ensemble le futur ORT&L Grand Est.

# **Glossaire & Tableaux des indicateurs**

**ACUTA** : Association des Chargeurs et Utilisateurs de Transports en Alsace  
.....

**ADEME** : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie  
.....

**AFITL** : Association Française des Instituts de Transport et Logistique ; regroupe toutes les formations supérieures en transports et logistique (DUT, licences, écoles d'ingénieurs, commerce, Masters, etc...)  
.....

**AFRA** : Association Française du Rail  
.....

**AFT** : Association pour le développement de la Formation professionnelle dans le Transport  
.....

**AFTRAL** : Apprendre et se Former en Transport et Logistique  
.....

**ATMO Grand Est** : association à but non lucratif, agréée par le Ministère chargé de l'environnement, en charge de la surveillance de la qualité de l'air dans la région Grand Est  
.....

**CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie  
.....

**CESER** : Conseil économique social et environnemental  
.....

**Chantier de transport combiné** : terminal intermodal sur lequel sont transférés des conteneurs ou des caisses mobiles d'un mode (fer ou voie d'eau) vers un autre mode (route) par une grue ou un portique.  
.....

**CNBA** : Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale  
.....

**Colis lourds** : colis se distinguant par un poids ou un encombrement important (turbine par exemple)  
.....

**Cours de marchandises** : ensemble de voies et d'installations du réseau ferré national (RFN) mises à disposition par contrat à une/des entreprise(s) ferroviaire(s) et qui permettent de charger/décharger des wagons, de stocker voire de transférer des marchandises d'un mode à l'autre  
.....

**CTS** : Compagnie des Transports Strasbourgeois  
.....

**Desserrement** : tendance consistant à implanter des entrepôts de plus en plus loin (notamment de la zone urbaine dense) afin de bénéficier de grandes surfaces foncières et de prix abordables  
.....

**DIR** : Direction Interdépartementales des Routes  
.....

**DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement  
.....

**EF - Entreprise Ferroviaire** : entreprise assurant des services d'acheminement - fret ou voyageurs - sur le réseau national  
.....

**Emploi compte propre / compte d'autrui** : les emplois logistiques sont présents au sein des entreprises du transporteur et de la logistique (ils sont alors dits du compte d'autrui) et au sein des entreprises industrielles et commerciales (ils sont alors dits du compte propre)  
.....

**ETP** : Equivalent Temps Plein  
.....

**EVP** : Equivalent Vingt Pieds. L'EVP, qui correspond à un conteneur d'une longueur de 20 pieds (6,10 m), sert d'unité de mesure des conteneurs de capacité diverse. Un conteneur de 20 pieds équivaut à 1 EVP.  
.....

**FNTR** : Fédération Nationale des Transports Routiers  
.....

**Formations de Niveau IV - V** : se réfère à la Nomenclature des diplômes et des formations segmentée par Niveau allant de VI (formation n'allant pas au-delà de la scolarité obligatoire à 16 ans) à I (formation de niveau Bac+5 et plus)  
.....

**Fret avionné** : fret aérien acheminé par avion (cargo ou soutes d'avions passagers). Il se distingue du fret aérien camionné, acheminé avec un statut aérien (via la Lettre de Transport Aérien) mais en camion. Seuls les trafics avionnés sont suivis de manière harmonisée dans les systèmes statistiques.  
.....

**GIATEL** : Groupement Interprofessionnel des Acteurs du Transport et de la Logistique  
.....

**Géologistique** : analyse, en général du positionnement d'un territoire, mêlant des variables d'appréciation spatiales, infrastructurelles, économiques et logistiques  
.....

**INSEE** : Institut national de la statistique et des études économiques  
.....

**Intensité d'utilisation d'une infrastructure** : ratio entre les trafics réalisés par un mode et la longueur du réseau associé à ce mode. Cette donnée n'est pas comparable de mode à mode mais est comparable entre deux territoires.  
.....

**ITE - Installation Terminale Embranchée** : ensemble d'équipements et d'installations ferroviaires reliant des sites privés (un entrepôt, une usine, un silo...) aux voies du réseau ferré national

**IUT** : Institut Universitaire de Technologie

**Ligne capillaire fret** : ligne du Réseau Ferré National sur lesquelles ne circulent que des trains de fret. Ce sont, en général, des petites lignes souvent à voie unique. Il existe un enjeu fort autour de leur maintenance, dont le coût peut être élevé, en particulier rapporté aux trafics supportés.

**Logistique** : ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe (définition de l'Aslog)

**Logistique endogène** : se développe en lien direct avec les besoins des entreprises et des bassins de population régionaux. Un entrepôt régional d'un grand distributeur, l'entrepôt d'une entreprise industrielle régionale sont des sites de logistique endogène.

**Logistique exogène** : se développe sur un territoire en raison de son attractivité (position spatiale, infrastructures, foncier,...). L'entrepôt à vocation européenne d'un e-commerçant, l'entrepôt d'une entreprise industrielle extrarégionale sont des sites de logistique exogène.

**Médian(e)** : divise une population en deux groupes égaux. Ici, la population est constituée des m<sup>2</sup> logistiques construits entre 1975 et 2015 (Sitadel). Si l'année médiane est 1993 alors il a été construit autant de m<sup>2</sup> avant qu'après 1993.

**Multimodal(e)** : se dit d'une solution de transport utilisant successivement plusieurs modes. Par extension, se dit d'un territoire offrant plusieurs solutions modales : route, ferroviaire, fluvial, aérien.... A l'intérieur de la multimodalité on distingue l'intermodalité, qui suppose que le recours successif à plusieurs modes se fasse sans manipulation de la marchandise elle-même mais par seule manipulation du contenant (conteneur, caisses,...).

**OTRE** : Organisation des Transporteurs Routiers Européens

**Petit / Grand Gabarit fluvial** : variable de segmentation (par la CEMT – Conférence Européenne des Ministres des Transports) du réseau fluvial, définie par : la taille des écluses, l'enfoncement (ou tirant d'eau) de la voie d'eau et la hauteur libre sous ponts (ou tirant d'air). La Classe I accepte des péniches (dites Freycinet) de 350 tonnes de chargement maximal ; la Classe VI des bateaux ou convois chargeant 3 000 tonnes et plus.

**Plate-forme logistique** : site logistique privatif (entrepôt) pouvant être isolé ou situé dans une zone. La plate-forme se distingue d'une zone logistique qui est une concentration de sites logistiques sur une zone d'activités dédiée ou mixte (accueillant des activités logistiques, industrielles, artisanales...). Toutefois, par généralisation la plate-forme logistique désigne parfois une zone logistique.

**Plateformisation** : stratégie consistant à concentrer des entrepôts sur des zones dédiées à la logistique

**Plate-forme multimodale** : plate-forme logistique disposant d'équipements (ITE et/ou quai fluvial) lui permettant d'être desservie par plusieurs modes de transport. Elle se distingue de la plate-forme intermodale qui intègre un chantier de transport combiné.

**Taux de plateformisation** : rapport entre les surfaces logistiques localisées sur des zones logistiques dédiées (conçues dès l'origine comme des zones à vocation logistique) sur l'ensemble des surfaces logistiques localisées dans des zones d'activités (qui peuvent être dédiées ou de fait c'est-à-dire conçues au départ comme des zones industrielles ou mixtes).

**TLF** : Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France

**PRG - Pouvoir de Réchauffement Global** : mesure de la contribution à l'effet de serre. Cet indicateur vise à regrouper sous une seule valeur l'effet cumulé de toutes les substances contribuant à l'accroissement de l'effet de serre.

**UCL** : Union des Chargeurs de Lorraine

**URTA** : Union Régionale du Transport d'Alsace

**VNF** : Voies Navigables de France

**Voies de service** : voie ferrée autre qu'une voie principale. Les voies de service sont principalement utilisées pour l'exploitation ferroviaire (trains en attente, par exemple). Elles ne peuvent pas constituer un point régulier de transfert (ou transbordement) rail-route.

**Zone logistique** : concentration de sites logistiques sur une zone d'activités dédiée ou mixte. La zone logistique est parfois confondue avec un parc logistique qui se caractérise par une offre immobilière locale, développée par un investisseur ou un promoteur privé ; sur un foncier isolé ou sur un foncier situé sur une zone.

	Désignation	Chiffres clés	Page du TdeB
<b>Indicateurs repères</b>			
Un positionnement au centre d'un espace riche	PIB : Produit intérieur brut	20% du PIB européen à ½ journée de transport routier	6
	Centralité économique	Carte	6
Un territoire attractif, une logistique connectée au Monde	Connectivité	Carte	7
Une logistique au service du tissu économique et génératrice de richesses	Marché potentiel (nombre d'habitants)	5,6 millions d'habitants 8,3% de la population française	8
	Inducteur de flux industriels	7% du PIB industriel national 14% de la VA industrielle nationale 2ème région industrielle	8
	Poids de la VA industrielle en Région	19% de la VA régionale est industrielle	8
	Dynamique logistique (Foncier logistique bâti)	8 millions de m <sup>2</sup> d'entrepôts en 25 ans	8
	Poids relatif de la dynamique logistique régionale au plan national (Part du foncier logistique bâti dans le foncier logistique national)	9% du foncier logistique national	8
	Poids de la VA régionale du secteur vs National	6% de la VA Nationale du secteur	8
	Poids du secteur transport et logistique dans la VA régionale	4% de la VA régionale	8
	Nombre d'emplois totaux Transport et Logistique	125 000 emplois hors intérim	8
	Poids de l'emploi Transport et Logistique dans l'emploi salarié total	7 % de l'emploi salarié régional	8
Autour d'un système de flux diversifié et plus vertueux	Tonnages transportés par la route et la voie d'eau	231 millions de tonnes	9
	Tonnage transporté par habitant (national)	28 tonnes par an et par habitant	9
	Tonnage transporté par habitant (Grand Est)	42 tonnes par an et par habitant	9
	Part des tonnages transportés en mode alternatif	16% soit 2 fois plus que la moyenne nationale	9
	Tonnage fret traité par les aéroports du Grand Est	64 000 tonnes pour Bâle-Mulhouse Moins de 100 tonnes pour Strasbourg et Metz	9
	Part des émissions de CO2 du transport routier de marchandises (PL)	10% vs 8% au plan national	9
	Part des particules fines PM10 du transport routier de marchandises (PL)	2%	9
	Part des émissions oxyde d'azote du transport routier de marchandises (PL)	23% vs 20% au plan national	9
	Contribution au réchauffement climatique	8% vs 6% au plan national	9

Enjeux	Ambitions	Désignation	Chiffres clés	Page du TdeB
Optimiser durablement la logistique	Améliorer l'intermodalité	Infrastructures routières (km de routes par type)	1 300 km d'autoroutes 975 km de nationales 36 590 km de départementales 46 260 km de routes communales	11
		Nombre de PL par jour	Carte	11
		Part du mode routier en région et comparaison nationale	9 points de moins que la moyenne nationale	11
		Intensité d'utilisation du réseau routier et comparaison moyenne nationale	30% de plus de que la moyenne nationale	11
		Infrastructures ferroviaires (km de voies ferrées)	4000 km	12
		Trafic fret ferroviaire	8,1 millions de train.km 360 trains/jour	12
		Part du trafic fret ferroviaire national	26%	12
		Part modale du trafic ferroviaire	2,3 fois supérieure à la moyenne nationale	12
		Intensité d'utilisation du réseau ferroviaire et comparaison moyenne nationale	2 fois supérieure à la moyenne nationale	12
		Infrastructures fluviales (km de canaux)	1635 km de voies	13
		Trafics et implantations fluviales	2ème région fluviale de France	13
		Part du fret fluvial international	87% des volumes à l'international	13
		Comparaison de la part du fret fluvial régional par rapport au National	Part modale 3 fois supérieure au national	13
	Disposer de points d'entrée sur les réseaux et de services de qualité	Nombre et densité des ITE	202 ITE 5 ITE/100 km	14
		Nombre de cours de marchandises et de voies de services	98 cours 202 Voies de services	14
		Infrastructures capillaires et poids du fret capillaire	650 km 16% des tonnages nationaux	14
		Tonnage traité capillaire ferroviaire	2.8 millions de tonnes/an	14
		Nombre et localisation des chantiers de transport combiné	3 chantiers de TC	14
		Nombre de quais publics et privés	102 quais dont 65 privés	14

Enjeux	Ambitions	Désignation	Chiffres clés	Page du TdeB
Développer les compétences	Favoriser l'attractivité des métiers logistiques	Concentration de l'emploi transport et logistique	Carte	15
		Nombre de projets de recrutements	8000 en 2016	15
		Part des recrutements jugés difficiles par les entreprises	36%	15
		Nombre d'emplois transports et logistique total	125 000	16
		Nombre d'emplois transports et logistique compte propre	64 000	16
		Part des emplois transports et logistique et dans l'emploi salarié total	7%	16
		Part des emplois transports et logistique dans l'industrie et le commerce	8% dans l'industrie 9% dans le commerce	16
		Répartition de l'emploi transports et logistique total par sexe	1 emploi sur 5 occupé par une femme	16
		Répartition de l'emploi transports et logistique par CSP	85% d'emploi ouvrier	16
		Répartition de l'emploi transports et logistique par modalité de travail	90% en temps complet (hors intérim)	16
	Former pour suivre l'évolution des métiers	Formations par zone d'emploi	Carte	17
		Nombre total de personnes formées	4500 personnes par an tous niveaux	17
		Nombre de formations	800 formations	17
		Intitulés de formations	200 intitulés différents	17
		Part des formations transports, logistique et transports-logistique	50% des formations en transports	17
		Répartition des diplômes et titres par modalité	40% de diplômes d'État	17

Enjeux	Ambitions	Désignation	Chiffres clés	Page du TdeB
Attirer de nouvelles activités	Connaître la géographie logistique	Âges médians des entrepôts	Carte	19
		Dynamique logistique (Surfaces bâties)	8 millions de m <sup>2</sup>	19
		Dynamique logistique annuelle (Moyenne de surfaces bâties par an)	315 000 m <sup>2</sup> bâtis par an 80 ha de foncier	19
		Part des surfaces bâties nationales	9% des surfaces nationales	19
		Surface bâtie logistique par commune	Graphique	19
		Surface logistique bâtie par habitant et comparaison nationale	1,38 m <sup>2</sup> de surface logistique par habitant en Grand Est vs 1,34 en France métropolitaine	20
	Ancrer durablement la logistique et la gouverner	Nombre et localisation des Zones d'activités et plateformes logistiques	Carte	21
		Taux de plateformisation régional et national	22% vs 29% au national	21
		Taux de plateformisation localisé (anciennes régions)	29% en Alsace 21% en Champagne-Ardenne 19% en Lorraine	21

**L'ORT&L remercie toutes les personnes qui se sont investies pour que cette publication voie le jour et notamment toutes celles présentes lors des différentes réunions.**

**Tableau de Bord - Transports & Logistique Grand Est « Connaissances & Perspectives »**

Directeur de publication : Jean-Pierre Caillot, Président de l'ORT&L Grand Est

Rédacteur en chef : Nicolas Boidevezi, DREAL Grand Est

Rédactrices : Nathalie Mattiuzzo, Samarcande ; Stéphane Sirjean, Jonction

Mise en page : Christophe Belenger, DREAL Grand Est

Organismes fournisseurs de données : AFT, Atmo Grand Est, DIR Est, DREAL Grand Est, INSEE, OPTL, Ports publics du Grand Est, Région Grand Est, SNCF Réseau Grand Est, VNF DT Nord-Est et DT Strasbourg, et les bureaux d'études Samarcande et Jonction

Impression : Print Europe, Juin 2018



**ORT&L Grand Est**  
**DREAL Grand Est / Service Transports**

BP 81005/F  
67070 Strasbourg cedex  
*ortl.grandest@i-carre.net*  
*www.ortal.eu*