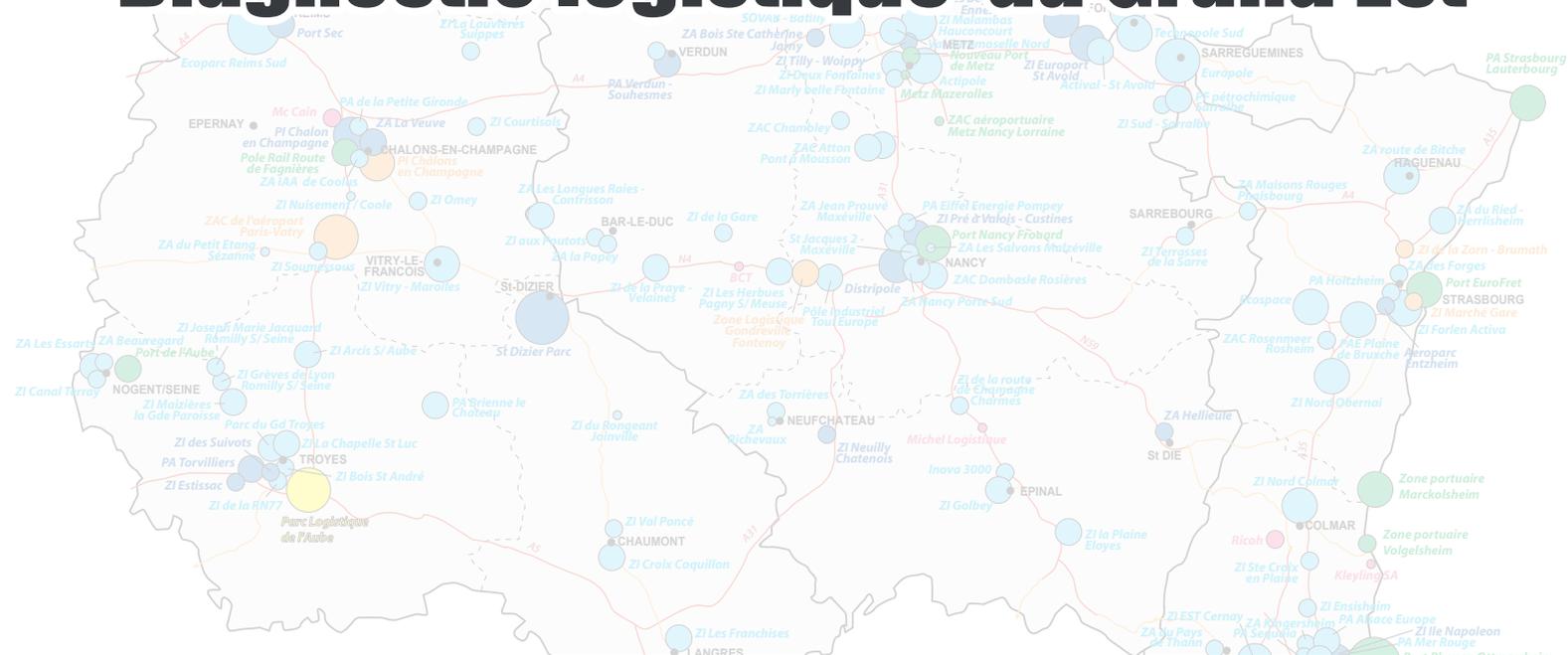


Rapport d'étude

Diagnostic logistique du Grand Est



Réalisé par :



et



JONCTION

pour :



ORT&L Grand Est
Observatoire Régional Transports & Logistique

Avril 2018

L'analyse de la région Grand Est a révélé, à travers plusieurs études réalisées sur les trois régions historiques, que ce territoire recèle d'importantes potentialités logistiques. Pourtant, force est de constater que la logistique n'atteint pas son plein potentiel.

Sa prise en compte dans les décisions publiques est certes complexe, du fait du portage essentiellement privé du secteur. Pourtant une marge de progrès est possible voire nécessaire. Au niveau régional, des réflexions, actions, projets ont été mis en œuvre pour développer la filière et améliorer sa performance. Au niveau national, des réflexions sont également en cours autour des travaux et de l'ambition « France Logistique 2025 ». Elles portent notamment sur la création d'un Observatoire National de la Logistique.

Au regard à ces constats, un travail d'animation et de synthèse semblait nécessaire pour permettre de mieux appréhender la logistique et les diverses actions qui participent à sa dynamisation. Le besoin de créer un outil d'observation, de réflexion, de concertation et de suivi permanent de la logistique et du transport à l'échelle régionale avait d'ailleurs déjà été identifié en 2007 dans le cadre d'une étude menée par l'ORT d'Alsace.

En 2017, l'ORT&L et ses membres ont souhaité réinterroger logistique autour de cinq questions :

- Où en sommes-nous, dans le Grand Est, en matière de logistique ?
- Quel(s) outil(s) choisir pour permettre à la fois l'observation, la réflexion, la concertation et le suivi permanent ?
- Comment intégrer les réflexions locales et nationales ?
- Comment favoriser la prise en compte de cet/ces outil(s) dans les politiques publiques ?
- Comment le/les pérenniser (en permettant, par exemple, d'intégrer de nouvelles pistes d'actions,...) ?

Les résultats de ce travail doivent pouvoir alimenter les réflexions d'ordre stratégique conduites par les différents acteurs locaux. C'est notamment le cas pour le SRADDET qui était en cours d'élaboration durant la période de réalisation de la Phase 1 de la présente étude.

Le présent rapport a été établi sur la base d'une analyse bibliographique, d'entretiens avec les acteurs institutionnels et privés, de la valorisation de travaux récents réalisés à l'échelle du Grand Est (Panorama des Transports en Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine – Février 2016, ORT des trois régions), du traitement des bases de données disponibles (Sitadel, Sitram,...).

Deux documents complémentaires ont été établis :

- **un cahier des actions** synthétisant l'analyse bibliographique et présentant une première grille de suivi des actions (ces outils de l'observatoire étant susceptibles d'évoluer au cours de l'étude),
- **un dictionnaire des indicateurs** présentant les indicateurs qui pourraient faire l'objet d'un suivi ou d'enquêtes ponctuelles et préparant une sélection d'indicateurs qui pourraient alimenter un tableau de bord de la Logistique et du Transport.

Le rapport a été établi par les membres du groupement Samarcande – Jonction :

Nathalie Mattiuzzo, Directrice d'études Samarcande, Maître de Conférences Associée Université Paris Est Créteil

Stéphane Sirjean, Directrice générale associée Jonction, Chercheur associé CRET-LOT (Aix-Marseille Université)

Vincent Santoul, Chargé d'études Samarcande

Marc Serouge, Chargé d'études Jonction

Laurent Golliot, stagiaire Samarcande

Organisation du rapport et méthodologie

Le système logistique dans le Grand Est



Le présent rapport comporte six chapitres organisés autour des trois éléments suivants :

- **Les constats tels qu'ils ressortent des entretiens** menés auprès des acteurs publics et des acteurs des filières régionales **et des échanges qui ont eu lieu lors des réunions de suivi de l'étude**. Ils sont présentés sous la forme de *Verbatim*.
- **Les éléments de diagnostics** permettant d'objectiver les constats et résultant de la valorisation d'études antérieures, du recueil de données complémentaires et de traitements complémentaires des bases de données existantes.
- **Les enjeux** résultant de l'analyse des constats et du diagnostic et/ou énoncés par nos interlocuteurs lors des entretiens. Ils sont donc également présentés sous forme de *Verbatim* préservant la confidentialité des réponses.

Le travail autour des constats, du diagnostic et des enjeux a conduit à la **définition de la liste des indicateurs explicités dans le dictionnaire des indicateurs**.

Préambule

La logistique présente un champ large. Elle concerne à la fois les opérations de déplacements et les opérations de stockage-manutention, elle est à la fois tactique, stratégique et opérationnelle, elle peut être internalisée ou externalisée, elle ne peut pas être restreinte à la question des infrastructures ou à la seule intermodalité même si ces thématiques sont très importantes.

La logistique est également au service des autres activités. Elle n'est jamais exercée pour elle-même mais au service des autres, de leur connexion au Monde, de leur compétitivité. Elle est essentielle au fonctionnement de l'économie, des territoires, de la Ville. Elle est parallèlement aussi une activité pour le territoire. Elle est créatrice d'emplois et domaine d'innovations. Par son efficacité, elle contribue au développement durable (meilleure optimisation des tournées, réduction des kilomètres à vide,...).

La logistique est aussi consommatrice de foncier et utilisatrice d'infrastructures partagées. En ce sens son développement peut voire doit être maîtrisé. Cela appelle une réflexion en termes d'aménagement du territoire, de plateformisation, de mutualisation. Parce que la logistique est à la conjonction de logiques publiques et privées cette réflexion doit être menée dans le cadre d'une concertation d'autant qu'il n'existe pas en mobilité des marchandises d'Autorité Organisatrice.



1. Un positionnement géo-logistique disputé	6
2. Un territoire maillé en routier	13
3. Un territoire multimodal (fer, fleuve, air)	21
4. Un tissu porteur pour la logistique endogène	29
5. Quel positionnement pour une logistique exogène ?	33
6. Une logistique créatrice d'emplois	46
7. Conclusion	58

Un positionnement géo-logistique disputé – Les constats

Les acteurs rencontrés disposent d'une connaissance riche de leur territoire. Ils mettent en avant le **positionnement logistique favorable** de la région à l'échelle de l'Europe et **la concurrence des territoires voisins** qui disposent d'un positionnement également de qualité et semblent capter davantage de projets que le Grand Est (ou sont ainsi perçus). Le phénomène de concurrence est mis en perspective de l'élargissement des marchés des entreprises et des territoires de desserte qui accroissent de ce fait le nombre de localisations possibles pour les sites logistiques et l'aire de recherche autour d'un barycentre somme toute théorique.

Le Grand Est dispose donc d'un **positionnement favorable mais disputé. La région ne s'impose pas dans les choix de localisation.** Ceux-ci sont soumis à **des arbitrages** qui laissent également une place (au-delà des systèmes fiscaux, sociaux,...) à ce qu'il convient de désigner **comme la facilitation des implantations** (terme d'ailleurs utilisé par la Banque Mondiale pour la construction de son Indice de Performance Logistique des Etats).

Une région bien positionnée au cœur d'une Europe riche

La seule région française comportant quatre frontières terrestres (45 % des frontières terrestres de la France)

Champagne-Ardenne dans une logique « Vallée et Bassin Seine Nord-Europe » ; Lorraine et Alsace dans un tropisme Range Nord et Franche-Comté (pour la Lorraine), Allemagne (pour l'Alsace)

Le Grand Est proche du barycentre théorique d'un grand espace Nord oriental mais des plates-formes logistiques d'abord à vocation franco-française

Des voisins aux marchés endogènes denses

Des porteurs de projet qui comparent les espaces du Grand-Est à ceux voisins, de l'Allemagne, de la Suisse, du Benelux

Dans un grand espace logistique à l'échelle européenne

La Région Grand Est constitue un grand espace logistique européen, bordé par la Banane Bleue et proche de Paris et de ses besoins logistiques. Elle est desservie par des grands corridors européens routiers, ferroviaires et fluviaux, qui structurent également les corridors logistiques d'implantation de zones logistiques organisées et de sites logistiques privés d'acteurs du transport et de la logistique, de l'industrie ou du commerce.

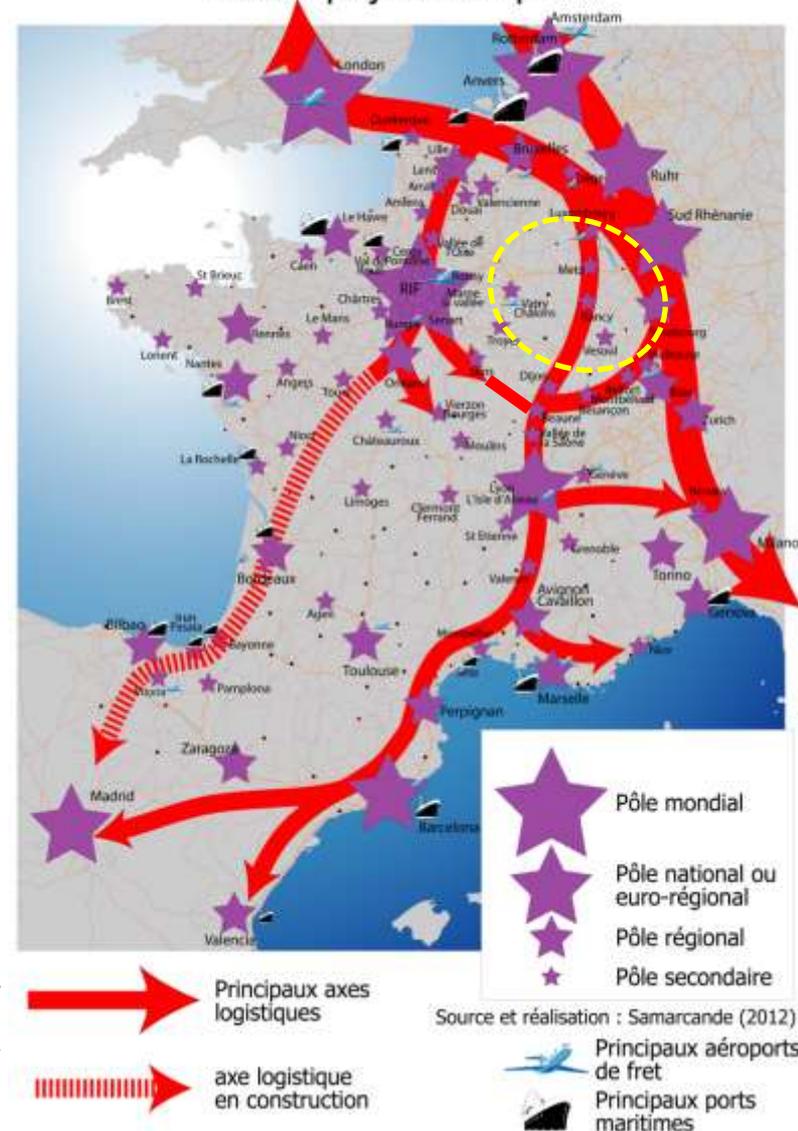
En 2016, 50 % de la **demande placée** d'entrepôts (transactions) s'est portée sur la dorsale logistique européenne Lille-Paris-Lyon-Marseille. La part de celle-ci dans l'ensemble national tend toutefois à décroître et celle de régions dites périphériques (vocabulaire emprunté par les acteurs de l'immobilier logistique) à augmenter. Le Grand-Est ne bénéficie pas encore pleinement de ce mouvement plus visible en Bretagne ou en Occitanie.

Ces dernières années sont marquées par ailleurs par le développement **d'opérations XXL** qui demeurent peu nombreuses mais emblématiques (surfaces supérieures à 40 000 m²) et qui sont portées notamment par les acteurs de la distribution et du e-commerce. Les territoires voisins ont, également pour certains, accueilli de grandes transactions qui montrent la dynamique de l'euro-région :

- **Amazon à Amiens-Boves** en 2017 pour 107 000 m²,
- **Zalando** en 2013 à **Möchengladbach** pour une extension prolongeant une surface déjà existante de 78 000 m² par 56 000 m² supplémentaires
- **Transalliance** en 2014 à **Duddelange** pour 35 000 m²,
- **Kuehne + Nagel** en 2017 au **Luxembourg** pour 46 000 m²

(Les implantations récentes accueillies dans le Grand Est font l'objet d'un point ultérieur dans ce rapport. Pour un grand nombre d'entre elles, elles relèvent de repositionnements intra-régionaux par rapport à des sites devenus trop exigus et/ou insuffisamment adaptés).

Les principaux pôles logistiques français et des pays limitrophes



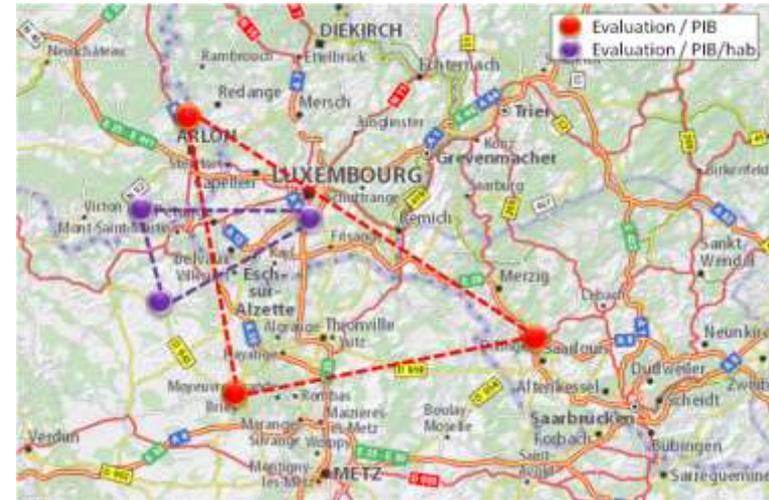
Dans un grand espace logistique à l'échelle européenne

Le Grand Est s'inscrit dans un espace européen privilégié dont le **barycentre** tel que nous l'avons estimé (voir encadré à droite) pourrait se situer entre **Attert (en Belgique) – Dilligen (en Allemagne) – Briey (en France) - Dudelange (au Luxembourg) - Musson (en Belgique) - Boismont (en France)**.

Cette évaluation pointe, l'attractivité **du nord de la Lorraine** ; Thionville se situant « au cœur des barycentres ». **La valorisation de ce positionnement est un enjeu pour l'avenir dans un contexte de développement de grandes opérations qui auront pour vocation de desservir un large territoire.** A ce jour toutefois, la majorité des sites logistiques (70% selon l'enquête sur les entrepôts* menée en 2010 par le SDES) présente une vocation principale nationale (45 %) ou régionale (25%). Ce constat dessine donc des **barycentres avant tout nationaux (pour lesquels le Grand Est n'est pas une position privilégiée)** et des barycentres régionaux très variables selon les entreprises, leur maillage régional, leur présence commerciale, leur marché,...

La logistique s'émancipant assez largement des limites administratives, **l'Alsace et la Lorraine**, desservies en premier lieu par des sites localisés en leur cœur, sont également alimentées l'une par l'autre, l'aire de marché des sites lorrains et alsaciens débordant aussi sur la **Franche-Comté** - espace souvent à l'interface des aires de marché des sites lorrains, alsaciens et bourguignons. **La Champagne-Ardenne** pour sa part relève (au regard de nos entretiens) d'un autre espace. Comme la Lorraine et l'Alsace elle est desservie, d'abord, par des sites logistiques champardennais et elle est plus rarement alimentée par les sites lorrains ou alsaciens. L'aire des sites champardennais s'étend par ailleurs à **l'ouest francilien** (pour des sites qui ne nécessitent pas de proximité immédiate avec Paris) voire une partie de la **Picardie**. Ils sont, au nord, tournés vers la Belgique mais avec une plus faible présence logistique.

* L'enquête montre également que seuls 7 % des entrepôts en France réalisent des opérations de co-manufacturing et seuls environ 30 % réalisent des opérations d'étiquetage – conditionnement.



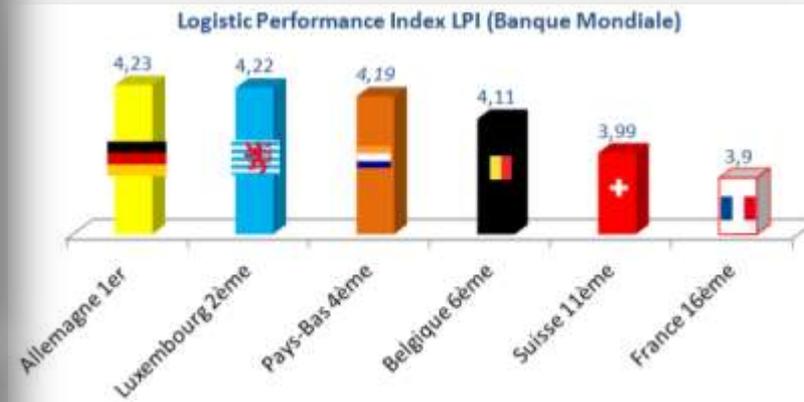
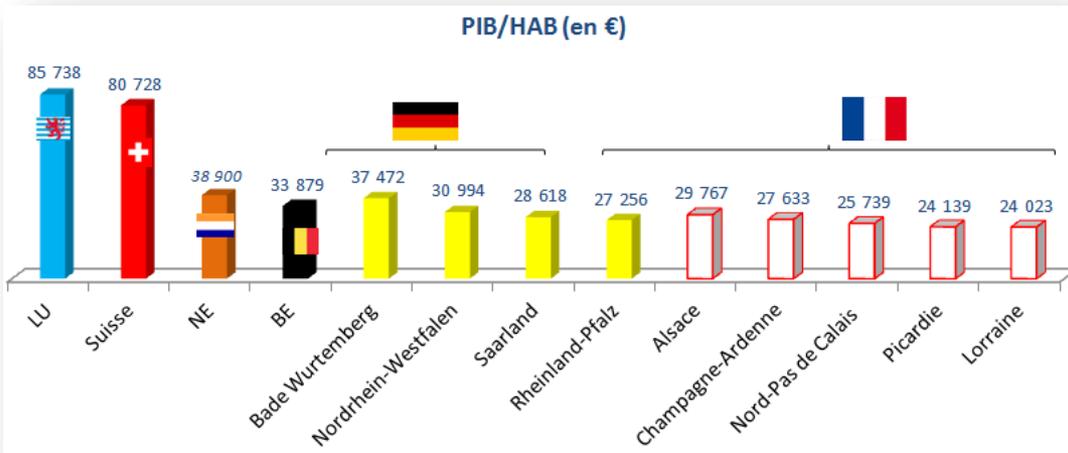
Réalisation Samarcande – Jonction, 2017, données INSEE

La carte ci-dessus reprend le travail d'évaluation du barycentre d'une aire de référence couvrant : le Grand-Est, les Hauts de France, la Belgique, le Luxembourg, la Suisse et les régions allemandes limitrophes (Sarre, Bade-Wurtemberg, Rhénanie Palatinat). Trois hypothèses ont été prises en compte : l'une se restreignant aux territoires précités et les deux autres englobant l'Ile de France et les Pays-Bas. Le barycentre a été calculé sur la base, pour l'un des PIB (triangle rouge) et, pour l'autre, des PIB/hab. (triangle violet). Chaque triangle relie les barycentres issus des trois hypothèses : H1 aire de référence, H2 aire de référence + Ile de France, H3 aire de H2 + Pays-Bas.

De nombreux indices favorisant les espaces voisins de la région

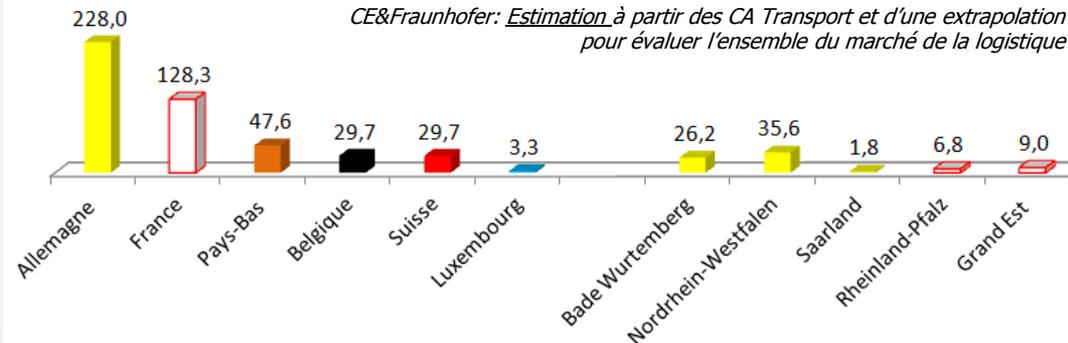
Bien positionnée, la région est également **encadrée de voisins aux caractéristiques favorables à l'implantation de sites logistiques à vocation européenne – euro-régionale** :

- **Un PIB par habitant** qui est inférieur en Lorraine à celui des régions/pays voisin(e)s. L'Alsace et la Champagne-Ardenne (mais avec une faible densité de population) sont mieux positionnées mais affichent des ratios inférieurs à ceux des voisins (hors Saarland et Rhénanie –Palatinat).
- **Un marché de la logistique** (tel qu'estimé par la Commission Européenne et l'institut Fraunhofer) inférieur dans le Grand Est à celui de deux régions allemandes proches et des pays voisins (hors Luxembourg).
- **Un indice de performance logistique Banque Mondiale** inférieur France à celui des pays voisins.



Marché de la logistique en b€ en 2012 (source : CE) - Régions approchées par leur % dans le PIB national

CE&Fraunhofer: Estimation à partir des CA Transport et d'une extrapolation pour évaluer l'ensemble du marché de la logistique

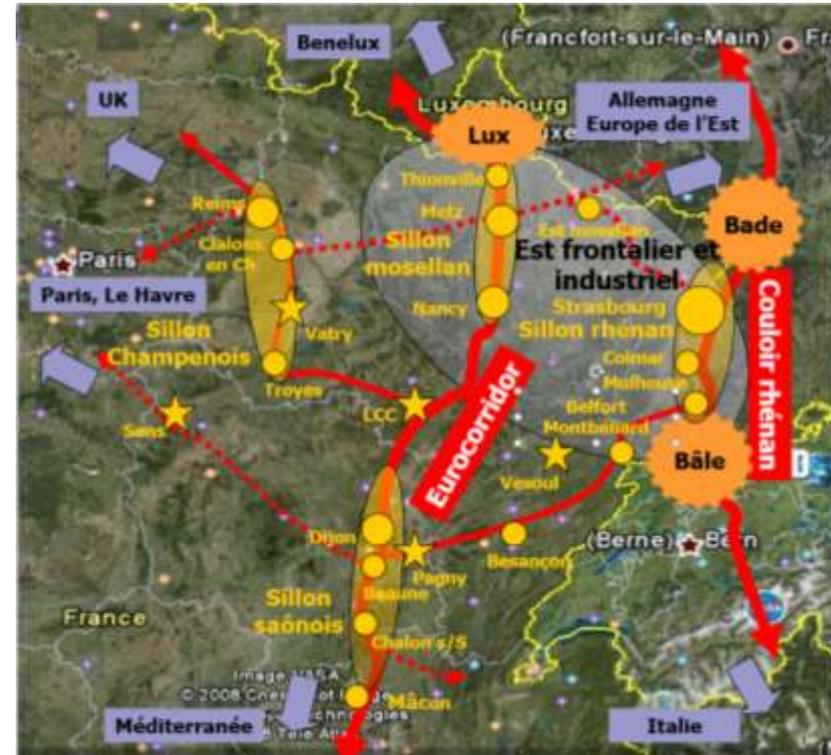


LPI : Sondage auprès de grands expressistes et prestataires mondiaux sur les infrastructures, la facilitation, les services, la qualité de service

Un système logistique structuré par des corridors européens

Le grand Est est structuré logistiquement par trois grands corridors Nord – Sud :

- **Le Corridor Rhénan** sur lequel s'articule la logistique Alsacienne (transnationale). Malgré un positionnement remarquable, ce corridor a développé peu de plates-formes dédiées en dehors des ports.
- **L'Eurocorridor Benelux – Méditerranée via l'Axe Moselle** qui structure la logistique française (hors logistique francilienne) et est centré sur la région lyonnaise. Il est porté en Grand Est par les besoins industriels et de consommation mosellans et comporte un espace moins dense (Haute-Marne) mais où se croisent des infrastructures remarquables A26, A5, lignes ferroviaires Paris-Bâle et Metz – Lyon (carrefour multimodal de Langres, Culmont-Chalindrey).
- **Le sillon champenois** davantage structuré par l'autoroute A26 et le système urbain Reims - Châlons-en-Champagne - Troyes. Il est plus **péri francilien** et repose moins sur une logistique endogène puissante que sur sa position de carrefour.



Réalisation Samarcande

La structuration Nord – Sud est complétée par des axes Est-Ouest :

- A4 (Paris – Metz – Strasbourg) et N4 (Paris – Nancy – Strasbourg) unificatrices des trois anciennes régions mais qui ne sont pas encore de **grands axes de structuration des fonctions logistiques**,
- Paris-Bâle autour des A5-A26.

Un positionnement géo-logistique disputé – Les enjeux

Tels qu'énoncés par nos interlocuteurs lors des entretiens, les enjeux s'articulent autour d'une problématique commune et souhaitée comme une future ambition : **la construction d'une identité et d'une stratégie vis-à-vis de la logistique** :

- pour attirer des porteurs de projets,
- et être en capacité de mobiliser des ressources en amont.

L'attente vis-à-vis d'une position et d'une offre logistique lisibles et portées par tous apparaît comme forte au regard des entretiens menés.

Construire une identité, une stratégie,... à l'échelle de la nouvelle région...

... pour attirer des grands projets à vocations nationale et européenne (valorisant les corridors de flux qui traversent déjà le territoire)

... pour être en capacité de mobiliser des ressources (foncier, compétences,...) lorsque nécessaire



1. Un positionnement géo-logistique disputé	6
2. Un territoire maillé en routier	13
3. Un territoire multimodal (fer, fleuve, air)	21
4. Un tissu porteur pour la logistique endogène	29
5. Quel positionnement pour une logistique exogène ?	33
6. Une logistique créatrice d'emplois	46
7. Conclusion	58

Pour la route, un territoire maillé et de transit

Les constats et les enjeux

Nos interlocuteurs pointent, de manière générale, la qualité du maillage. **Parallèlement la présence de corridors, qui contribue au bon positionnement logistique, est ressentie comme une « externalité négative » via l'importance du transit. Ces constats renvoient au sentiment d'une insuffisante valorisation du positionnement pour attirer/développer des sites de création de valeur qui « arrêtent » les flux sur le territoire comme cela peut exister au Benelux où des entrepôts, alimentés par les ports maritimes, stockent, préparent, reconditionnent puis redistribuent.**

Un territoire bien maillé

Des déficits hors région mais structurant

Un territoire de transit

Les constats

Une faible pression (contrôle) sur la route

Des sillons rhénans et mosellans très sollicités ; Des infrastructures non congestionnées en Champagne-Ardenne

Un pavillon français et local très peu présent sur les trafics internationaux

Décongestionner, donner de la capacité (A31Bis optimisée, contournement de Strasbourg)

Envisager une Taxe Transit régionale ?

Les enjeux

Développer des sites / services pour « arrêter les flux »

Etre attentif (au-delà du maillage global) à l'accessibilité immédiate des sites logistiques et intermodaux

Un territoire maillé en voies autoroutières et express

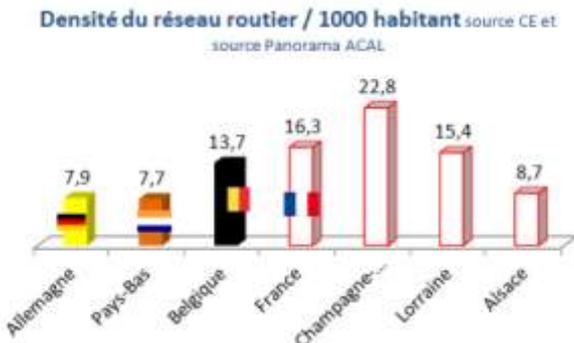
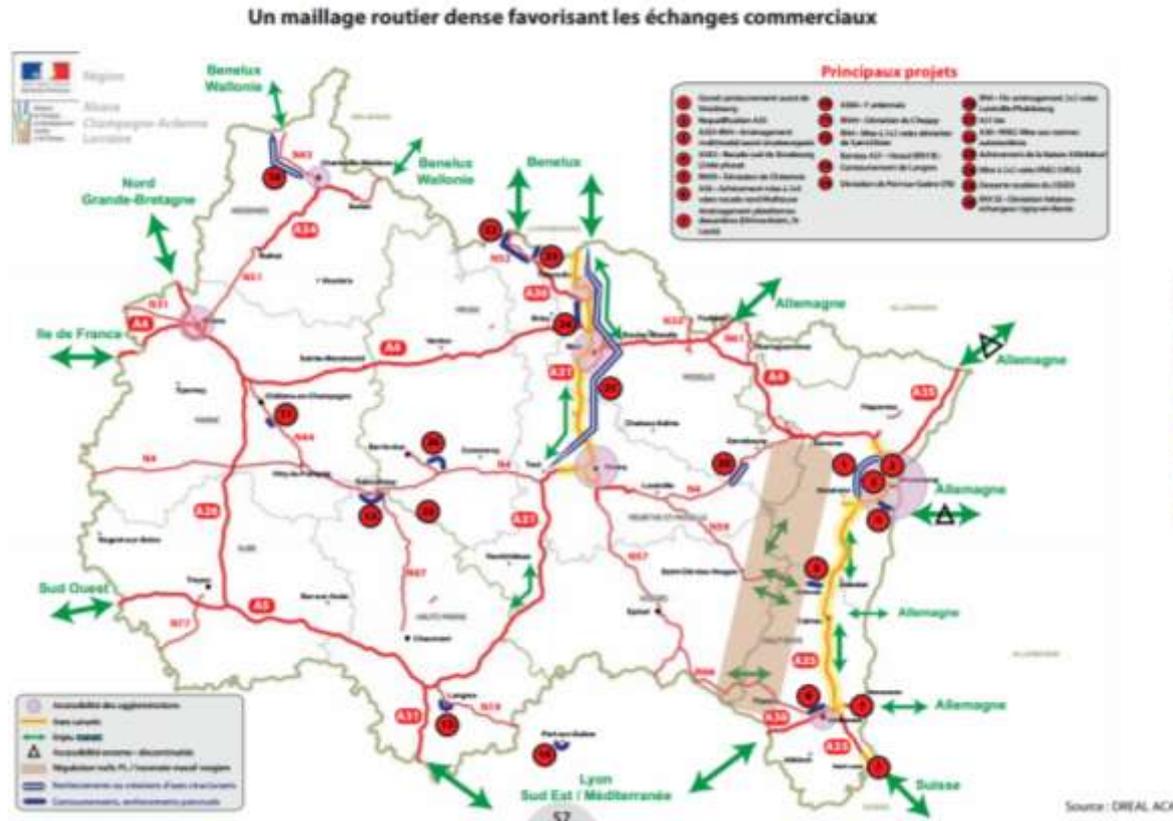
La région bénéficie d'infrastructures **autoroutières et express structurantes à son échelle et à l'échelle nationale et européenne**. Le réseau s'articule autour :

- des axes Nord-Sud A26-A34 (Champagne-Ardenne), A31 (Lorraine) et A35 (Alsace). Les deux derniers bénéficient de projets et de réalisations d'amélioration du linéaire (notamment entre Nancy et la frontière allemande et sur les agglomérations de Strasbourg et Mulhouse) ;
- des axes Est-Ouest (Ile-de-France – Allemagne) avec les axes A4 et RN4 (dont la dernière perfectible et bénéficiant d'améliorations entre Saint-Dizier et Saverne) et l'axe alternatif Ile de France-Suisse via l'A26.

La région et ses composantes sont plutôt **bien équipées** en matière de réseau routier avec des **densités par habitant*** supérieures aux moyennes allemandes, hollandaises et belges (sauf pour l'Alsace inférieure à la Belgique uniquement).

En revanche, cet indice s'inverse lorsqu'il ramène les kilomètres de routes à la superficie du territoire.

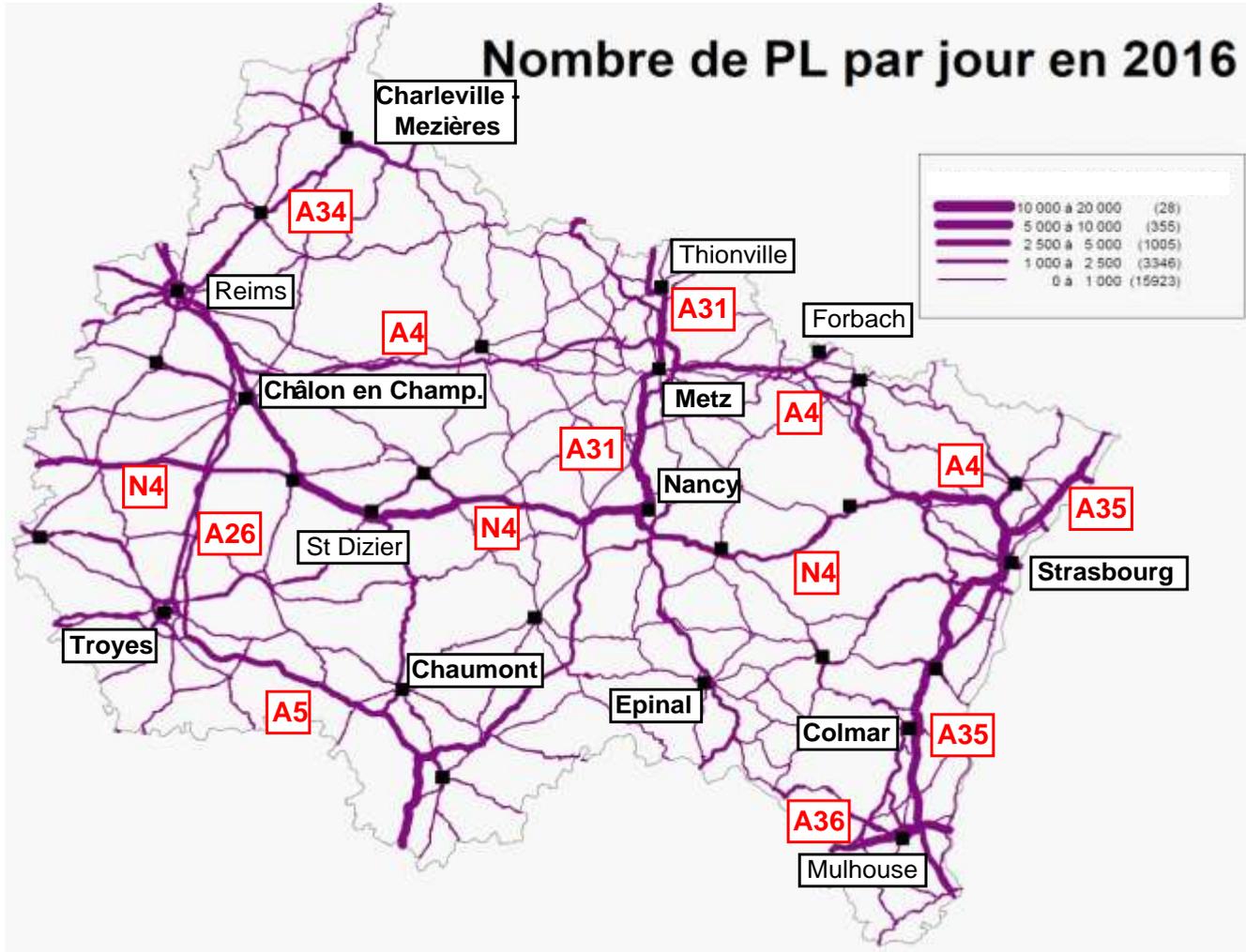
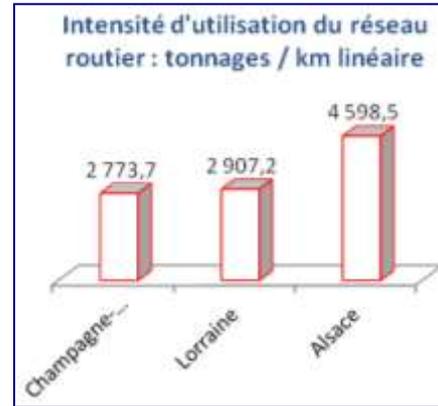
* Source : Commission européenne et source SDES Mémento Statistiques (Longueur du réseau) – INSEE (population) - sources diverses (Superficie des départements) pour les densités régionales



Un territoire maillé et sollicité

Des disparités sensibles d'utilisation des axes routiers sont observables entre les trois régions de Grand Est avec une intensité en Alsace plus forte de 63% à la Lorraine et de 65% par rapport à Champagne-Ardenne (données SDES : Tonnages et longueur du réseau).

Les comptages révèlent également l'importance des axes autoroutier et express qui structure le territoire et sa logistique.



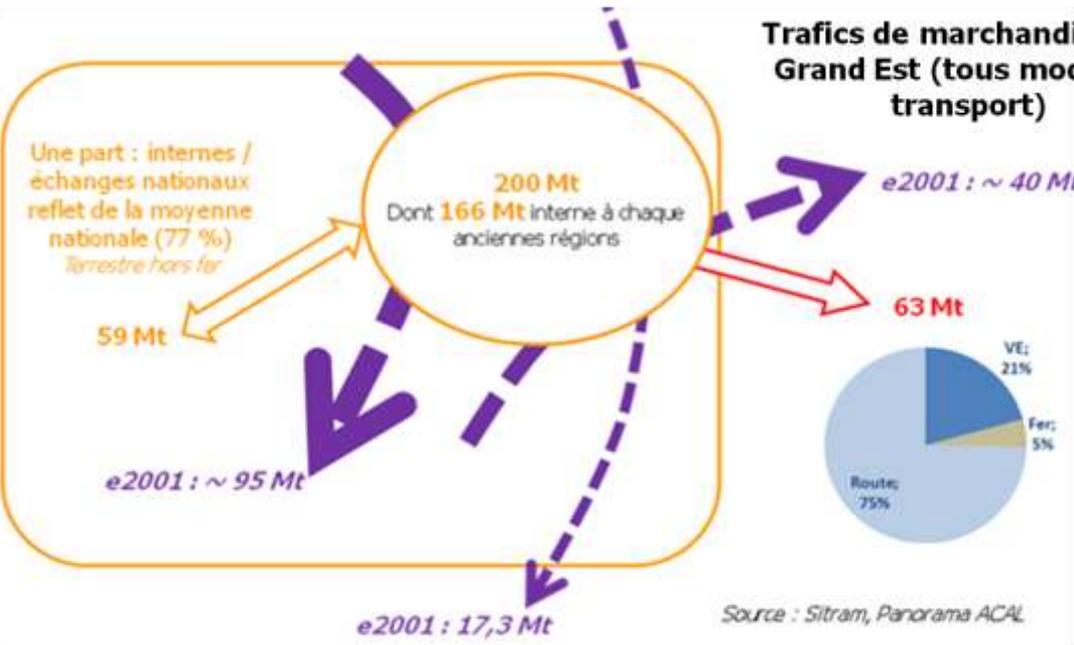
Les grandes données régionales :

1 300 km d'autoroutes ; 975 km de nationales ; 36 590 km de départementales ; 46 260 km de routes communales (*Mémento Statistique National des Transports*)

Un territoire maillé et sollicité

Le Grand Est est un territoire d'échanges et de transit en lien avec sa position transfrontalière (45% des frontières terrestres françaises). Le territoire régional accueille un transit national et international estimé à plus de 150 millions de tonnes (Mt), soit près d'1/3 des flux totaux (comprenant les échanges et les flux internes de la région). La route traite 75% des trafics totaux contre 21% par le fluvial et 5% par le ferroviaire.

Les données présentées dans le schéma ci-dessous (estimations Samarquande) sont, pour le transit, datées. Le transit international peut être approché par l'enquête transit et les itinéraires doivent être reconstitués pour le transit national et international bilatéral. Ce travail constitue une mission en soi et ne peut être réalisé dans le cadre de la présente étude.



Les grandes données nationales :

La part du pavillon français dans les trafics internationaux de la région n'est pas observée statistiquement mais est estimée à **environ 20%** (entretien TLF) . Au niveau national, cette part est estimée par le SDES à 95 % pour les trafics domestiques et à **11 % sur les échanges internationaux avec l'Europe**.



L'offre routière : 75 % d'entreprises de moins de 10 salariés

Nombre d'entreprises du transport et de la logistique en Grand Est par tranches d'effectifs

Le grand Est compte près de **5 500 entreprises dans le secteur du transport et de la logistique** (comprenant tous les modes et les activités de préparation de commandes), soit **6,9% des entreprises françaises du secteur**.

Les entreprises de moins de 10 salariés représentent 75,5% des acteurs (cette part est de 81 % en France) quand les entreprises de plus de 250 salariés ne représentent que 0,2% (0,27 % en France).

Espace	0 à 9 salariés	10 à 19 salariés	20 à 249 salariés	250 salariés et +	Total
8	202	26	32	0	260
10	267	39	52	1	359
51	557	82	93	2	734
52	128	25	30	0	183
54	487	56	111	1	655
55	117	24	14	0	155
57	681	83	140	0	904
88	263	41	43	2	349
67	950	121	169	2	1242
68	491	69	85	2	647
Grand Est	4143	566	769	10	5488
France	64610	6387	8327	219	79543

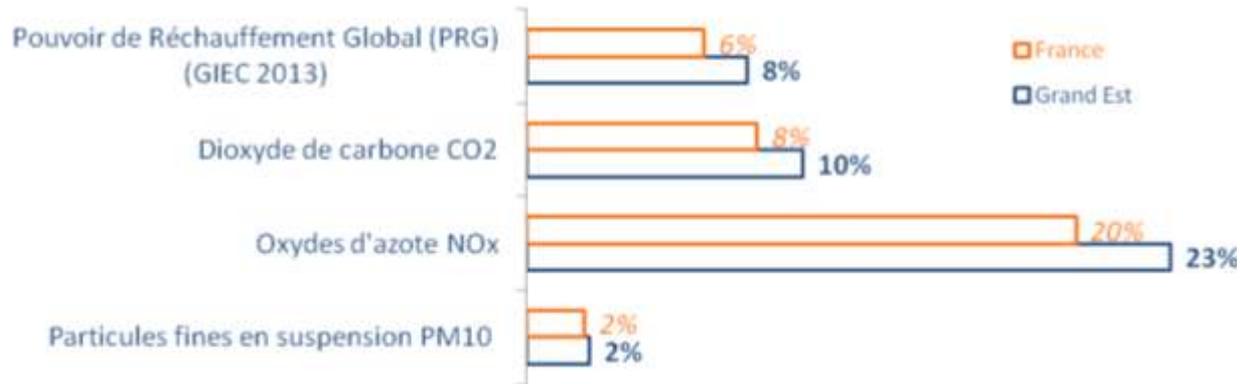
Source : [Sirene](#) (2017)

La dimension environnementale

Les Poids Lourds ont une responsabilité environnementale particulière :

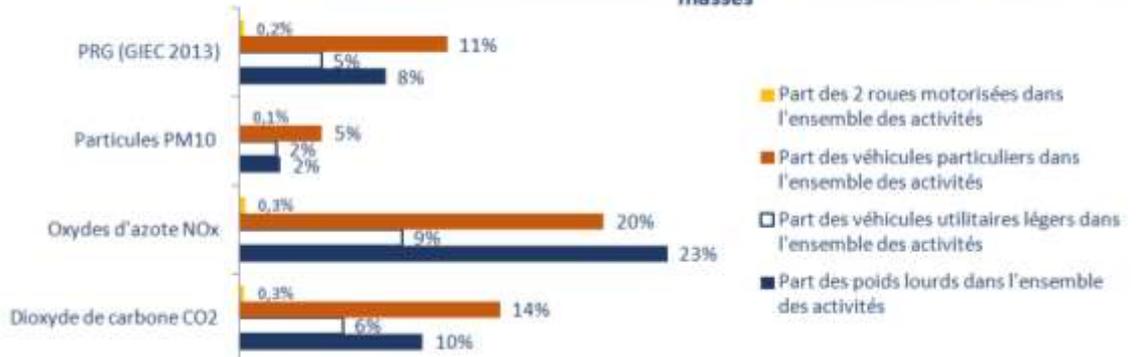
- accentuée par une contribution relative du transport routier plus élevée en Grand Est qu'en France,
- Articulé autour d'un enjeu fort sur les Nox, en particulier,
- pas aussi forte que celle de la voiture individuelle sur le PRG, le CO2, les particules.

Part des Poids Lourds dans l'ensemble des activités (données ATMO, 2014)



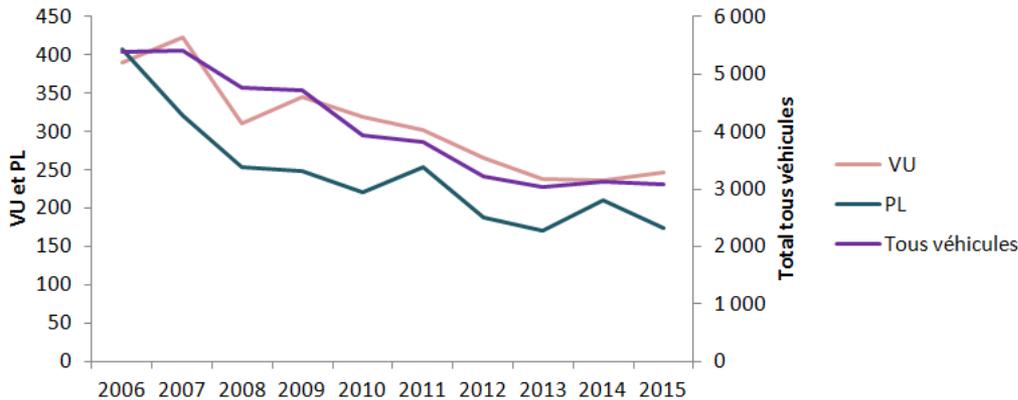
Les données reprises dans le graphique ci-dessus ont été fournies par ATMO Grand Est - Invent'Air V2016V2. 2014 est la dernière année disponible. Afin de déterminer l'impact relatif de chacun des gaz à effet de serre sur le changement climatique, le pouvoir de réchauffement global (PRG) a été défini. Il s'agit de l'effet radiatif d'un gaz intégré sur une période de 100 ans, comparativement au CO2 pour lequel le PRG est fixé à 1. Le calcul du PRG a été effectué avec les coefficients 2013 du GIEC (5ème rapport) et comprend les GES suivants : le dioxyde de carbone (CO2), le méthane (CH4), le protoxyde d'azote (N2O), les hydrofluorocarbones (HFC), les hydrocarbures perfluorés (PFC), l'hexafluorure de soufre (SF6) et le trifluorure d'azote (NF3). Le PRG a été fourni pour 2013 (source : IPCC 2007, Fourth Assessment Report : Climate Change 2013).

Contribution des différents véhicules, dans le Grand Est, source ATMO, en % des masses



Accidentologie : les Poids Lourds (PL) moins impliqués dans les accidents que dans les trafics

Evolution du nombre d'accidents corporels (source : DREAL)



Les données sur l'accidentologie (source DREAL) montrent globalement une réduction du nombre d'accidents corporels quel que soit le(les) véhicule(s) impliqué(s). Avec des évolutions un peu heurtées, l'accidentologie impliquant au moins un PL suit également une tendance à la baisse de même que l'accidentologie impliquant un véhicule utilitaire léger (désigné par VU dans les statistiques DREAL). L'accidentologie impliquant un PL est faible relativement à l'ensemble des accidents corporels : 246 pour les VU en 2015, 175 pour les PL contre 3 081 pour le total tous véhicules.

Une part des PL est également plus faible que leur contribution aux trafics (comptages, source Panorama ACAL). En France, la part moyenne des PL dans les trafics est de 15 % sur les autoroutes et de 8 à 10 % sur les autres routes. Elle est en moyenne quelle que soit le type de route de 16,4 % dans le Grand Est alors que les PL ne représentent que 5,7 % du total des accidents corporels.

La part des PL globalement faible s'accroît toutefois si on prend uniquement en compte les accidents mortels. Ainsi 15,5 % des accidents mortels impliquent un camion et 21 % des accidents impliquant un PL sont mortels (contre 7 % pour la moyenne tous véhicules).



Les PL représentent en moyenne en région : 16,4 % des circulations

5,7 % des accidents dans le Grand Est impliquent un PL



15,5 % des accidents mortels impliquent un PL



21 % des accidents de PL sont mortels

7 % pour tous véhicules



1. Un positionnement géo-logistique disputé	6
2. Un territoire maillé en routier	13
3. Un territoire multimodal (fer, fleuve, air)	21
4. Un tissu porteur pour la logistique endogène	29
5. Quel positionnement pour une logistique exogène ?	33
6. Une logistique créatrice d'emplois	46
7. Conclusion	58

Une région multimodale – Les constats

Nos interlocuteurs pointent de manière générale le caractère fondamentalement **multimodal** de la région malgré un **recul du fret ferroviaire conventionnel notamment en wagon isolé**. Concernant la voie d'eau, les déficits mis en avant lors des entretiens concernent la non connexion au sud et la nécessité de réfléchir à la connexion Moselle / Rhin – Saône – Rhône.

Une région multimodale avec une part modale des modes alternatifs supérieure à la moyenne nationale

Le Rhin, véritable autoroute fluviale

Une grande région ferroviaire comportant 3 chantiers de transport combiné rail-route actifs et un projet

La voie d'eau réserve de capacité, mais un réseau non connecté vers le Sud

Un recul du ferroviaire

Un besoin de réalisation de l'élargissement fluvial de Bray-Nogent

En aérien : les aéroports de Roissy-CDG voire Francfort et Findel, places de référence

Des grands ports, sites tri modaux et à lignes fluviales conteneurisées régulières complétés par des ports publics sans ligne régulière (Nogent, Givet, Nancy, Thionville)

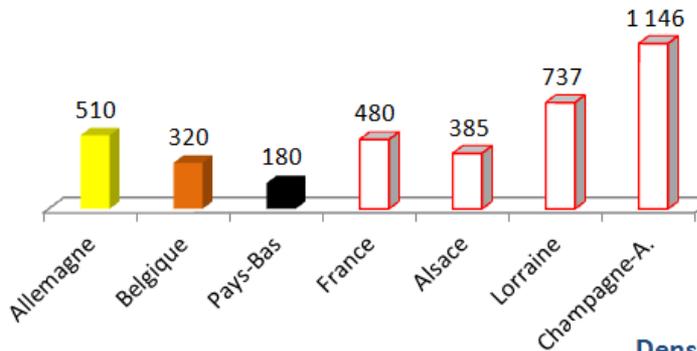
Des bargeurs également acteurs du fer

Une forte densité d'équipements de transports multimodaux

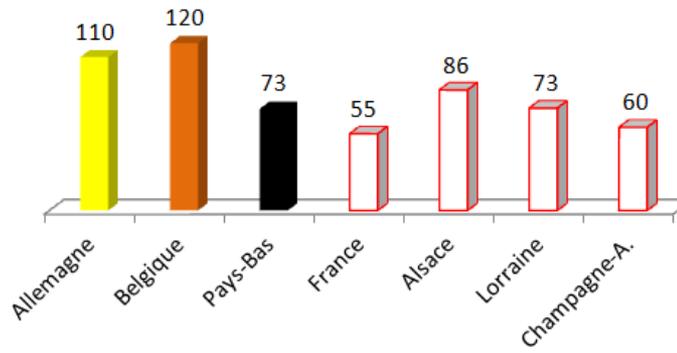
La Région est **connectée à trois corridors européens (Atlantique, Mer Nord – Méditerranée et Rhin-Danube) et tangente par le corridor Rhin-Alpes**. Sa densité d'infrastructure ferroviaires et fluviales est **notablement supérieure à celle de moyenne française**.

En fluvial, elle bénéficie avec le Rhin d'une véritable autoroute fluviale européenne. Son dispositif articulé autour de deux artères à grand gabarit (la Moselle et le Rhin) est complété par un réseau à gabarit inférieur. Elle dispose de portes d'entrée sur le grand gabarit qui sont à la fois des sites de transbordement et des sites d'ancrage d'activités logistico-industrielles : Port Autonomes de Strasbourg, Port Rhénan de Colmar-Neufbrisach, Ports Mulhouse-Rhin, Port de Nancy-Frouard, Ports de Moselle, et Port de Nogent et de Givet qui ouvrent sur la Seine et la Meuse à grand gabarit.

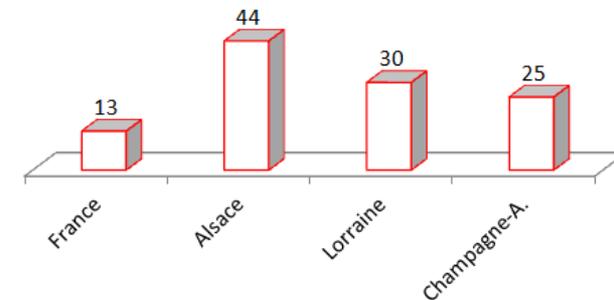
Densité du réseau ferroviaire / 1000 habitant source CGEDD et source Panorama ACAL



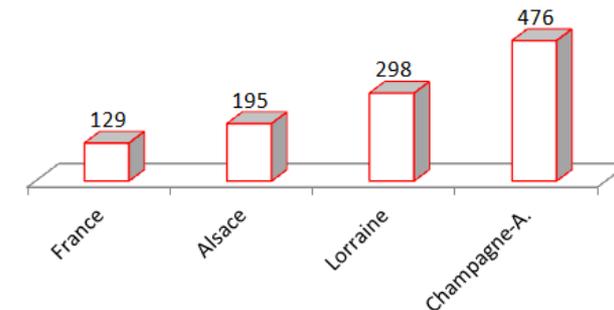
Densité du réseau ferroviaire / km² source CGEDD et source Panorama ACAL



Densité du réseau Fluvial / km² source CGEDD et source Panorama ACAL



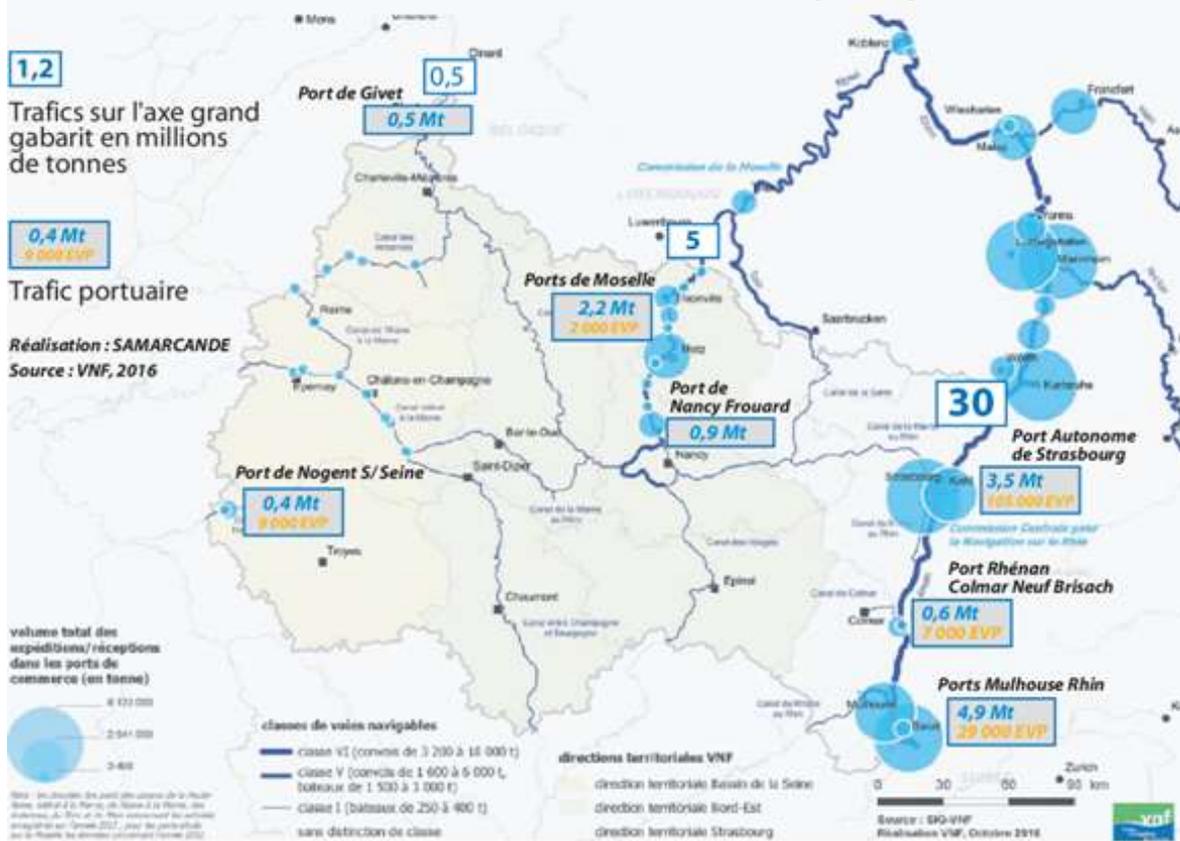
Densité du réseau Fluvial / 1000 habitant source CGEDD et source Panorama ACAL



* Source : Commission européenne et SDES Mémento Statistiques (Longueur du réseau) – INSEE (population) - sources diverses (Superficie des départements) pour les densités régionales

Des ports : sites de transfert et zones industrialo- logistiques

Trafics fluviaux sur le Grand Gabarit et Seine et ports publics



Les grandes données régionales

1635 km de voies dont 358 km de capacité supérieure à 1 000 tonnes.

102 quais dont 65 privés (source VNF)

2ème région fluviale françaises.

87 % des volumes réalisés à l'international.

Les grandes données régionales

Des liaisons conteneurs régulières de/vers Anvers, Rotterdam, Le Havre, Marseille-Fos et Lyon et des enjeux colis lourds.

Des situations distinctes :

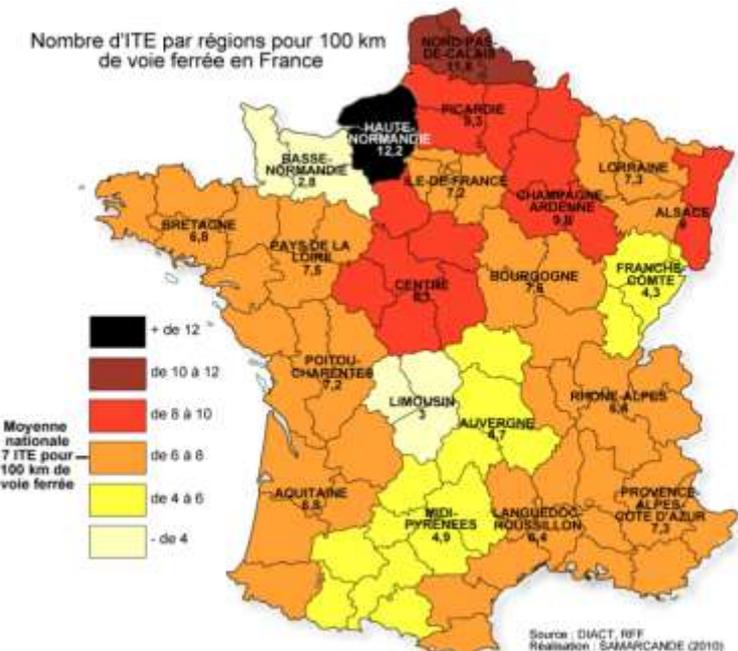
- L'Alsace, desservie essentiellement par le Rhin à grand gabarit, truste le gros des trafics régionaux via ses places portuaires les plus importantes (Strasbourg et Mulhouse).
- En Lorraine, la Moselle canalisée du Sud de Nancy à la frontière allemande accueille les trafics les plus importants avec notamment les places portuaires de Metz, Frouard et Thionville.
- En Champagne-Ardenne, le réseau est essentiellement composé de canaux à gabarit Freycinet (en dehors de Nogent/Seine au Sud et de Givet au Nord). Les trafics sont assez diffus sur l'ensemble des espaces mouillés.
- Le Canal de la Marne au Rhin permet de relier directement les 3 bassins régionaux via du gabarit Freycinet.

Des sites aux statuts différents :

- Port Autonome à Strasbourg, concessions avec des acteurs publics locaux ailleurs (Metz, Frouard, Givet, Nogent,...), quai privés par des chargeurs ou logisticiens, enfin.
- Certains ports constituent de véritables écosystèmes industriels et logistiques (ex : Strasbourg) quand d'autres constituent surtout des sites de transfert modal.

Une grande région ferroviaire

Nombre d'ITE par régions pour 100 km de voie ferrée en France



La région Grand Est bénéficie d'un **réseau ferroviaire dense et de points d'entrée sur le réseau** (Installations Terminales Embranchées ITE et chantiers de transport combiné rail-route).

Il existe néanmoins **une disparité d'enjeux et d'équipements** : Lorraine et Alsace bénéficient de réseaux performants (souvent à double voie électrifiés avec peu de voies à usage fret exclusif) tandis qu'en Champagne-Ardenne la **sauvegarde du réseau capillaire est une problématique plus prégnante**, notamment pour certaines entreprises et filières (silos agricoles notamment). **Des protocoles sont en cours de signature sur une partie du réseau capillaire pour associer les utilisateurs à la maintenance, voire à l'exploitation.**

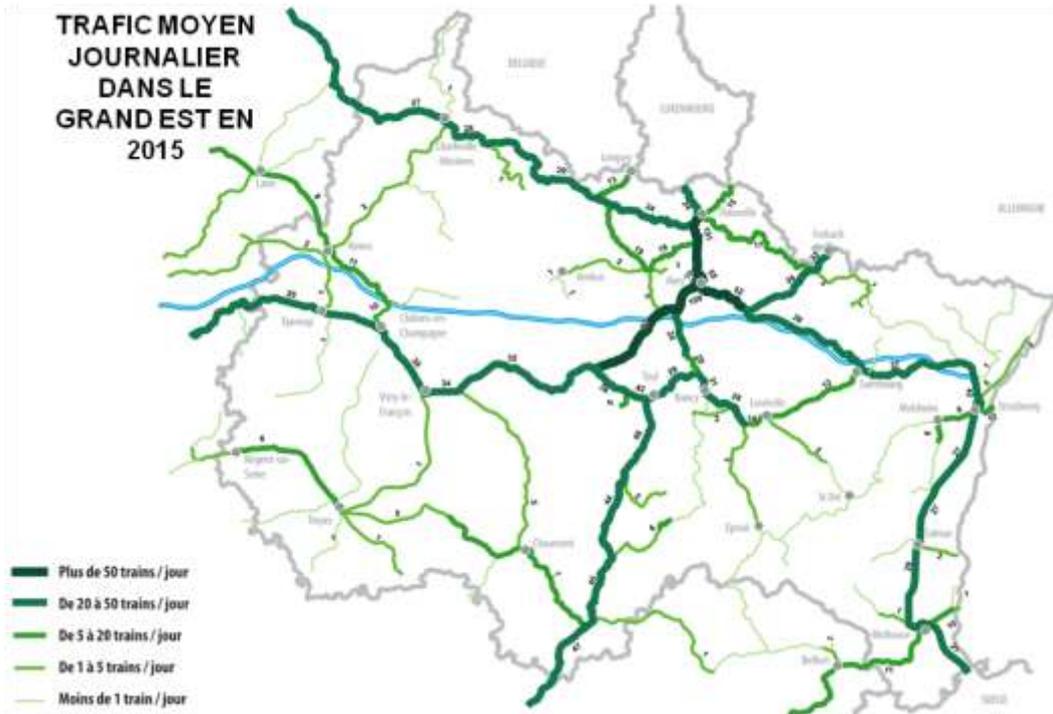
Les grandes données régionales

4 000 km de voies ferrées ; la moitié électrifiée, 650 km de lignes capillaires fret exploitées (source : SNCF Réseau)

Les grandes données régionales

202 Installations Terminales Embranchées (ITE), 98 cours marchandises (source : PSEF-SNCF Réseau) et 202 voies de service immédiatement disponibles (Document de référence du réseau 2018 SNCF Réseau, SDES), 3 chantiers de transport combiné rail-route sur le Port Autonome de Strasbourg, à Nancy-Champigneulles et sur le Nouveau Port de Metz, 1 projet à Châlons-en-Champagne.

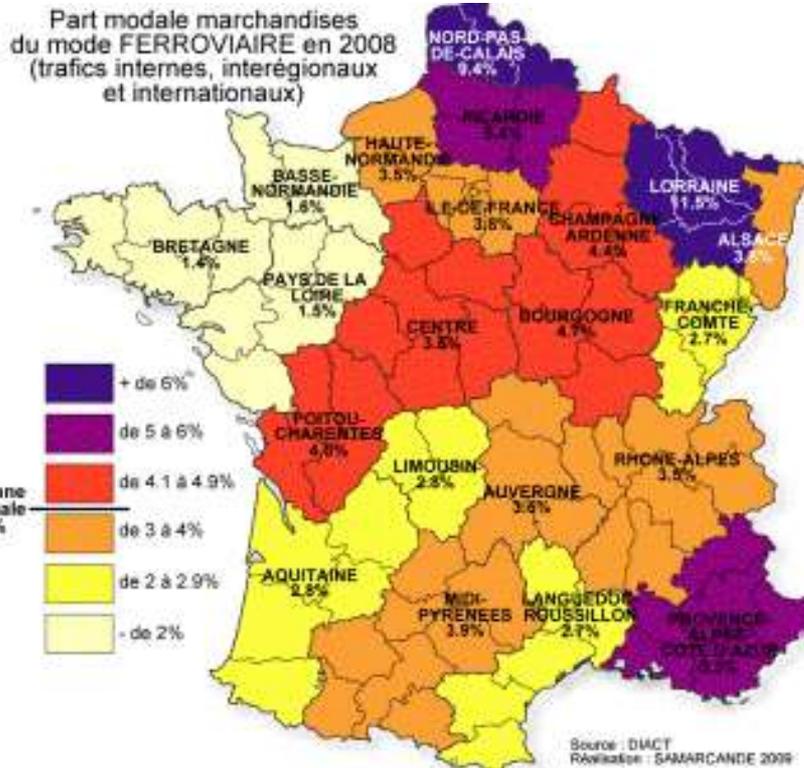
TRAFIC MOYEN JOURNALIER DANS LE GRAND EST EN 2015



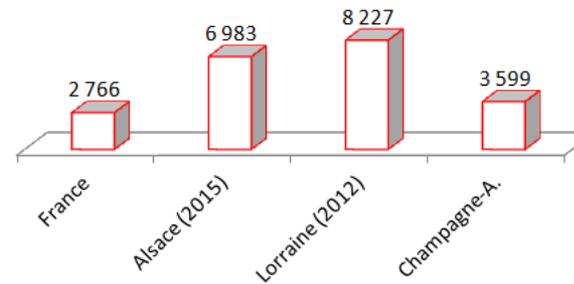
Une grande région ferroviaire

Les tonnages transportés sont conséquents en Alsace et en Lorraine eu égard au linéaire et aux densités observées au niveau national (données 2006). La Lorraine est la deuxième région ferroviaire de France (à dire d'experts) et en 2008, les parts de marchés du fer dans les ex-régions Champagne-Ardenne et Lorraine étaient **supérieures à la moyenne nationale** quand l'Alsace était dans la moyenne.

Pourtant les volumes comme les parts de marché demeurent faibles au regard des ambitions de développement durable et le transport ferroviaire traverse en région comme ailleurs en France une crise structurelle profonde posant des enjeux de services et de desserte.



Intensité d'utilisation du réseau ferré tonnages/
km² sources diverses



* Source : SDES
Mémento Statistiques
(Longueur du réseau
et tonnages)

Les grandes données régionales

8,1 millions de Train.km ; 34% réalisés par des Entreprise Ferroviaires Alternatives (source SNCF Réseau)

360 trains fret/jour ; 26% du trafic fret national et 31% des trafics totaux de la Région (fret et voyageurs) soit une part nettement supérieure au national (15% en national) (source SNCF Réseau)

Les grandes données régionales

Une part modale du ferroviaire 2,3 fois supérieure à la moyenne nationale (source Sitram)

Les grandes données régionales

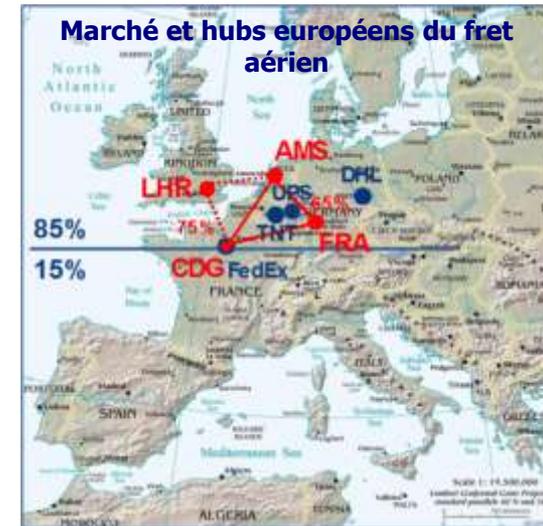
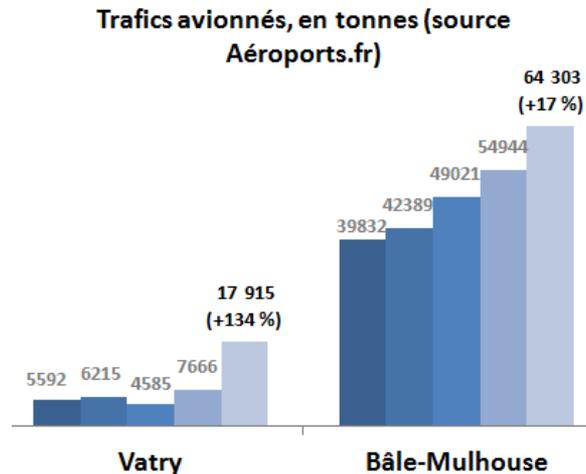
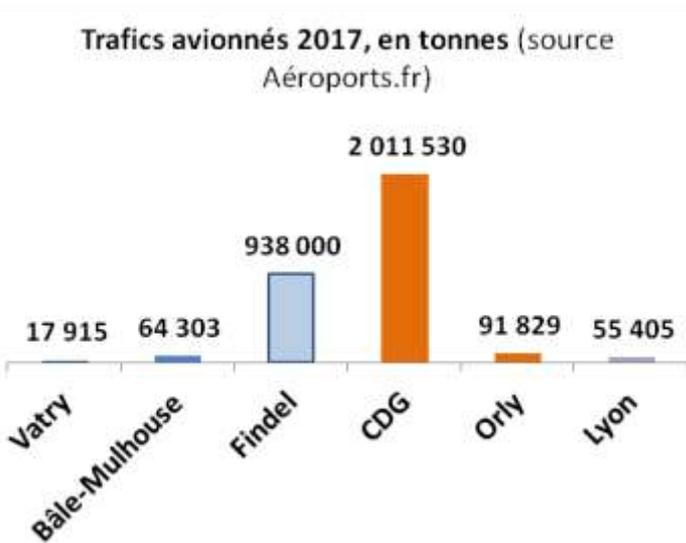
2,8 millions de tonnes par an traités sur le réseau capillaire (source SNCF Réseau, Présentation Journée des OFP, 2017)

Une offre aéroportuaire en progression mais des aéroports de référence qui demeurent hors région

En matière de fret aérien, le Grand Est est au cœur d'un grand marché : 85% du marché du fret aérien avionné* européen est en effet traité au Nord de Roissy CDG. Deux aéroports accueillent du fret aérien pour des niveaux notables (Strasbourg et Metz réalisant pour leur part moins de 100 tonnes par an) :

- **Bâle-Mulhouse - EuroAirport**, 6^{ème} aéroport français avec un trafic de 64 303 tonnes hors poste. 73 % des tonnages sont composés de trafics « Express » contre 17 % de trafics « Cargo ».
- **Paris-Vatry qui traite 17 915 t hors poste** (pour une capacité de traitement d'environ 60 000 tonnes). Son trafic est principalement constitué de vols cargos charters (fret humanitaire, animaux vivants,...). Malgré une progression notable, cet aéroport, créé en 1990, peine à trouver un équilibre et des liaisons régulières.

Findel-LuxAirport, aéroport voisin du Luxembourg, 5^{ème} aéroport européen, a parallèlement assuré 938 000 000 t de trafics et Paris-CDG qui demeure l'aéroport de référence 2 millions de tonnes environ.



* Trafic aérien acheminé par avion en « opposition » au trafic aérien camionné acheminé en camion mais avec un statut et une organisation de fret aérien (Lettre de Voiture Aérienne). Le fret camionné n'est que très partiellement suivi et n'existe pas en tant que tel dans le système statistique français. Il représenterait pourtant une part très importante des trafics aériens totaux (43 % sur Bâle-Mulhouse).

Une région multimodale – Les enjeux

Tels que définis lors des entretiens, les enjeux s'articulent autour :

- **Des infrastructures linéaires**, de leur capacité, de leur pérennité, de leur amélioration (connexions fluviales au sud de la Moselle et du Rhin).
- **Des matériels et donc des services** en particulier pour le fluvial sur lequel la thématique de la cale Freycinet et de la succession des petits artisans a été évoquée. Parallèlement les colis lourds constituent un enjeu car une demande s'exprime.
- **De la gouvernance des ports** qui renvoie également à la question du rôle des ports comme plate-forme logistique consolidant plusieurs usages, plusieurs services et couplant davantage la multimodalité et l'accueil des fonctions logistiques avec de ce fait des besoins fonciers dans et hors emprises actuelles.
- Enfin, le **transport aérien** (moins souvent évoqué lors des entretiens) renvoie à la question d'une stratégie, notamment pour le positionnement de l'aéroport de Paris-Vatry.

Analyser, maintenir voire redonner de la **capacité au linéaire** (lignes ferroviaires capillaires, écluses,...)

Favoriser les **services intermodaux pour maintenir le tissu économique** (petit gabarit, colis lourds, TC – Transport Combiné)

Analyser, construire une **stratégie pour le fret aérien**

Favoriser l'**interface fer/fleuve** y compris dans le suivi informatique

Faire des **ports des points d'ancrage** (gouvernance, complémentarité portuaire, valorisation des sites portuaires existants) améliorer **accessibilité routière** (du Port Autonome de Strasbourg notamment), préserver le **foncier** à activités sur les ports y compris ceux situés en zone dense

Anticiper un besoin de main d'œuvre et de **renouvellement de cale** en batellerie et formations



1. Un positionnement géo-logistique disputé	6
2. Un territoire maillé en routier	13
3. Un territoire multimodal (fer, fleuve, air)	21
4. Un tissu porteur pour la logistique endogène	29
5. Quel positionnement pour une logistique exogène ?	33
6. Une logistique créatrice d'emplois	46
7. Conclusion	58

Un tissu porteur pour la logistique endogène – Les constats

Les constats prolongent l'affirmation du bon positionnement logistique de la région. La demande pour des sites à vocation européenne demeure toutefois relativement modeste par rapport à celle portant **sur des sites de logistique endogène**. La position de la région est néanmoins également **valorisée en endogène avec des vocations géographiques régionales élargies** incluant dans certains cas la région **Bourgogne-France-Comté et l'Île de France**. Hors exception (Chaussea, par exemple), la région est peu recherchée pour des vocations nationales. Les acteurs rencontrés pointent également l'importance de logistiques qui contribuent à la **compétitivité du tissu celle de matériaux et du BTP et celle de l'agriculture**.

Il n'y a pas une logistique mais des logistiques

Une région industrielle historique cherchant à se renouveler

Une région agricole (viticulture et céréales à l'ouest, forêt, ...) et des logistiques induites notamment à l'export

Des sites à vocation majoritairement régionale mais une région qui dépasse les frontières administratives (Franche-Comté notamment pour la Lorraine, Ile-de-France pour la Champagne-Ardenne)

Des problématiques matériaux-BTP

Des repositionnements d'acteurs à l'intérieur de la région pour accompagner un besoin d'extension des surfaces et d'automatisation (grande distribution notamment)

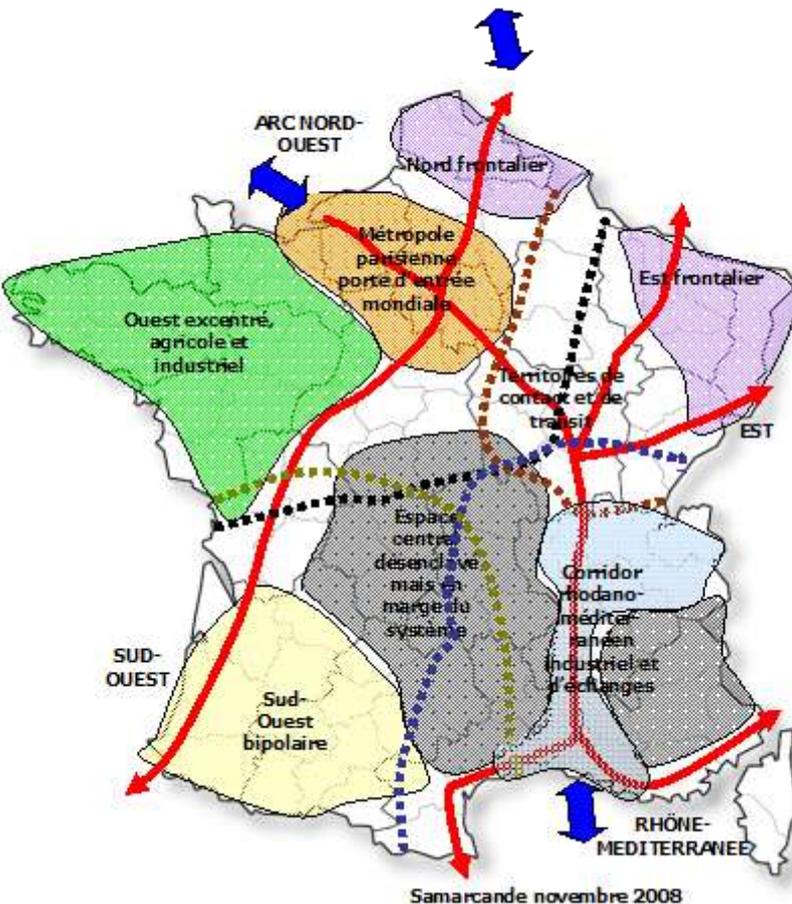
Les acteurs ont besoin d'espaces bien connectés pour servir leurs marchés et assurer leurs approvisionnements : le développement de services logistiques (dont transport combiné) permet d'ancrer des acteurs

La logistique urbaine à prendre en compte pour optimiser les déplacements dans un environnement de plus en plus contraint ; une thématique à relier à celle de la mobilisation du foncier

Quelques grands sites à vocation européenne voire mondiale (Kvenerland, Agco) mais parfois liés à l'histoire (Chaussea, textile dans Aube)

Un Grand Est industriel et un Grand Est de contact

Essai de zonage logistique de la France



Le Grand Est est un espace couvrant deux grands « espaces » logistiques :

- Le Grand Est Industriel frontalier et industriel sur la Lorraine et l'Alsace (caractéristiques qui le rapproche du Nord-Pas de Calais). Au sein de cet espace, le Bas-Rhin (qui enregistre la plus forte dynamique logistique) dispose d'un positionnement original porté par son profil franco-allemand mais n'a pas développé, en dehors de ces ports, de grandes zones logistiques dédiées.
- Un territoire de contact et de transit en Champagne-Ardenne moins structurant du point de vue économiques mais qui, en raison de son positionnement, trouve une nouvelle dynamique avec la logistique exogène.

Les grandes données régionales et les déterminants de la logistique endogène

- 8,8% de la population
- 7,2% du PIB
- 13,5% des exportations
- 14,3% des investissements étrangers
- 14,6% de la valeur ajoutée agricole
- 10% de la valeur ajoutée industrielle
- 10,3% de l'emploi industriel

Positionnement spatial

Bassin de consommation

Tissu économique, générateurs de flux

Logistique exogène

Logistique endogène

Une région au tissu économique porteur – Les enjeux

Tels qu'énoncés lors des entretiens, les enjeux s'articulent autour d'une **plus grande prise en compte de la logistique comme activité contributrice du développement économique et de la compétitivité des entreprises** et, de ce fait, **comme génératrice d'externalités positives**.

Favoriser la **compétitivité** de la région et de son tissu économique par la **qualité des services logistiques**

Aller vers une **meilleure connaissance des pratiques et des besoins logistiques**

Faire connaître la réalité de la logistique et promouvoir ses **externalités positives**

Prévoir des zones d'accueil ou du foncier pour des grandes opérations en entrepôts classe A correspondant aux **normes et réglementations** actuelles



1. Un positionnement géo-logistique disputé	6
2. Un territoire maillé en routier	13
3. Un territoire multimodal (fer, fleuve, air)	21
4. Un tissu porteur pour la logistique endogène	29
5. Quel positionnement pour une logistique exogène ?	33
6. Une logistique créatrice d'emplois	46
7. Conclusion	58

Quel positionnement pour une logistique exogène ? – Les constats

Les entretiens montrent une dynamique logistique tirées par **des repositionnements de sites, internes à la région. Ces nouveaux entrepôts et besoins fonciers résultent de l'évolution des modalités d'organisation des réseaux** (d'entrepôts) et **des modalités de stockage – préparation de commandes** (automatisation, dé-spécialisation des entrepôts de la grande distribution, ...). Ce mouvement explique les opérations XXL (entrepôts supérieurs à 40 000 m²) et une certaine dynamique logistique endogène. Si le monde du commerce et de la distribution tire ces grandes opérations, la dynamique logistique endogène est également corrélée aux besoins de l'industrie régionale et à l'accroissement de ses aires de marché.

L'évolutions des pratiques et des aires de marché devrait permettre (selon les répondants) le **développement d'une logistique exogène** en région (en plus de l'endogène). **Les espaces régionaux disposant à la fois de grands fonciers et d'une desserte par des corridors devraient donc en recevoir davantage qu'aujourd'hui. C'est en particulier le cas en Champagne-Ardenne et en Lorraine (le foncier étant plus rare en Alsace).**

A terme, les acteurs de l'immobilier logistique prévoient un développement des territoires hors dorsale Lille – Paris – Lyon – Marseille qui se sature en termes de trafics, de foncier mais aussi de délais d'instruction des dossiers (de construction et d'autorisations d'exploitation). Au regard de cela, la **facilitation**, terme générique un peu fourre-tout mais donnant un éclairage sur l'attractivité perçue d'un territoire, est de plus en plus souvent évoquée. Les acteurs y mettent notamment les délais d'instruction, les aides à l'implantation, le portage politique des projets, la facilitation des démarches administratives, la capacité des acteurs régionaux (CCI, Etat en région, agences de développement,...) à s'organiser en « **guichet unique** » pour offrir des réponses rapides, pre-identifier les personnes ressources au sein de chaque organisme,...

Des déficits d'attractivité qui s'expliquent mal

Une forte concurrence des territoires voisins (Luxembourg, Belgique, Allemagne, Ile-de-France) qui facilitent davantage l'implantation

La dorsale logistique française représente 50 % de la demande placée mais sa place se réduit. La dynamique est portée par les autres territoires

Un manque de portage par les acteurs publics dans le Grand Est et en particulier en Lorraine, un déficit de promotion

Un manque de grand foncier en Alsace ; du foncier disponible pour des grandes opérations en Lorraine ; du foncier mais un marché local moins dense en Champagne-Ardenne

Une dynamique de la construction d'entrepôts reflet des paramètres endogènes

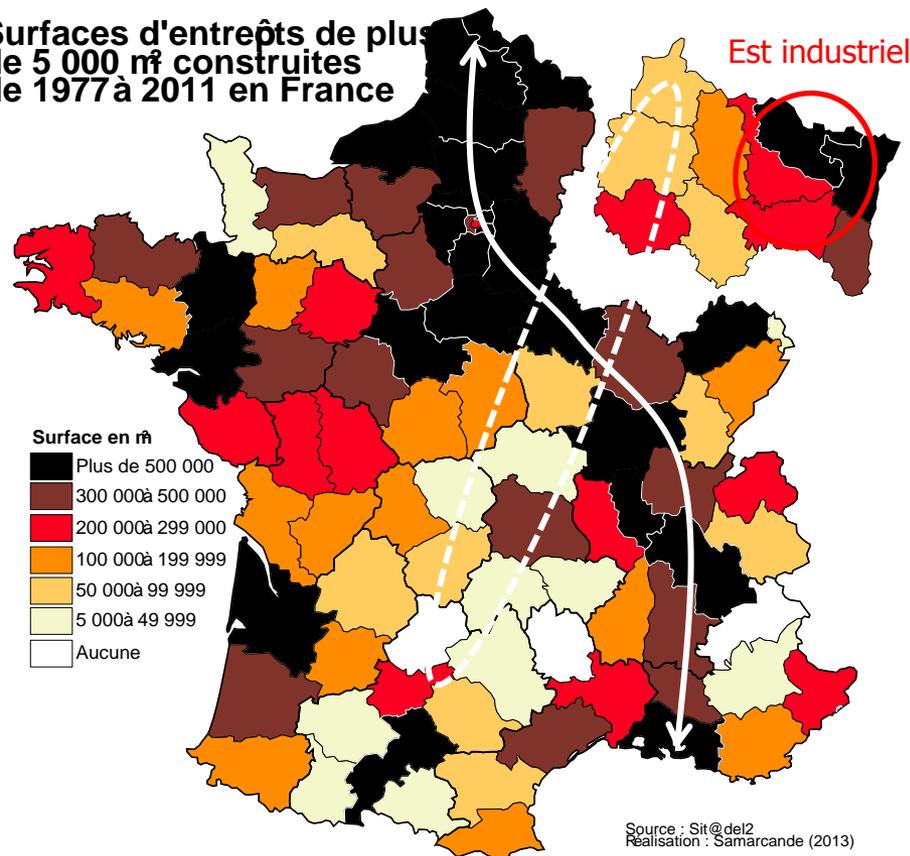
La dynamique de la construction de surfaces de stockage (appréhendée via la base de données Sitadel) est pour partie le reflet du positionnement européen de la région, même si celui-ci n'a pas encore induit de système logistique puissant. Elle est aussi le reflet de la géographie économique française articulée autour du corridor Lille – Paris – Lyon – Marseille.

Elle demeure enfin le reflet de paramètres endogènes à la région tels que sa population et son tissu économique.

Les grandes données régionales

- 8,7% des surfaces bâties en France entre 1977 et 2011 (opérations de plus de 5000 m²)...
- pour 10,4% de la superficie de la France (soit une densité logistique un peu plus faible) ;
- 9% des emplois logistiques nationaux.
- La part du Grand Est dans les transactions (données des commercialisateurs) en 2016 est en revanche en deçà de sa position globale dans l'économie nationale. Les transactions en région ont représenté seulement 4 % de l'ensemble national.

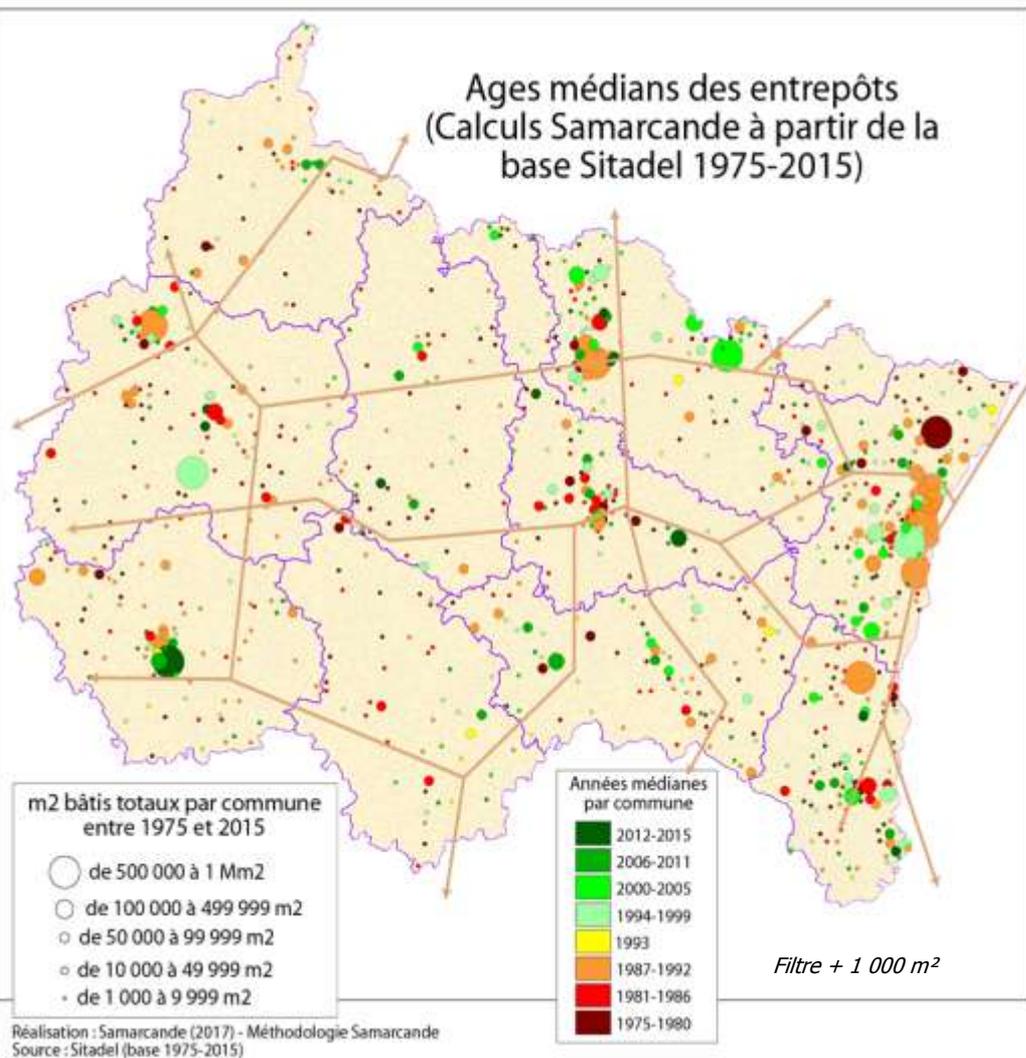
Surfaces d'entrepôts de plus de 5 000 m² construites de 1977 à 2011 en France



La base de donnée Sitadel permet de suivre la dynamique de la construction de surfaces de stockage (en SHON). Elle ne mesure pas le stock car des surfaces disparaissent (non prises en compte par Sitadel) ou changent de vocation (deviennent par exemple industrielles et non logistiques). L'exploitation de Sitadel sur longue période permet toutefois d'approcher une valeur qui semble assez proche du stock.

Contexte : Une dynamique centrée sur les métropoles et les axes Nord-Sud

Entre 1990 et 2015, il s'est construit en région **environ 8,15 millions de m² d'entrepôts (9 % de la dynamique française) dont environ 3,4 millions de m² sur des opérations dont la taille unitaire est supérieure à 5 000 m²**. Si on prolonge cette tendance cela signifie qu'il est nécessaire de mobiliser 130 500 m² de bâti par an soit environ 33 hectares de foncier utilisé (et non réservé) par an pour des opérations de plus de 5 000 m² (avec un COS de 0,4).



La dynamique est concentrée sur Bas-Rhin, la Moselle, la Marne et le Haut-Rhin (70 % des surfaces régionales) et est marquée par 4 effets :

- **Les métropoles** autour de Strasbourg, Colmar, Metz, Nancy, Reims,
- **Les corridors** (rhénan et mosellan), et un **tropisme francilien** (Champagne-Ardenne),
- **Les activités agricoles** avec une logistique plus rurale au service du tissu local
- Le développement de **nouveaux pôles** (entre Strasbourg-Colmar-Mulhouse, au nord de Metz, à Vatry et à Troyes) et à des logiques de **deserrement**.

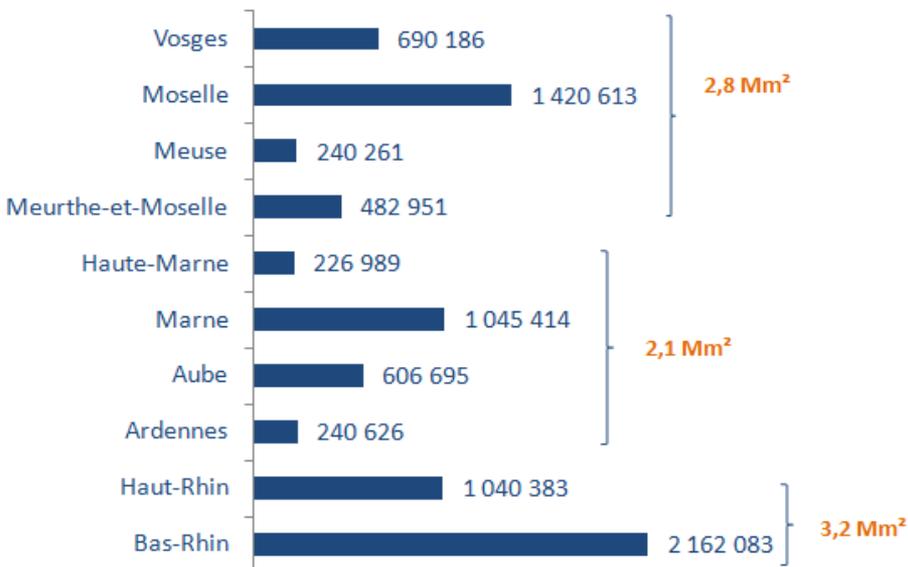
Les années médiane de construction conduisent à penser que des phénomènes d'obsolescence peuvent exister sur ou autour les grands pôles logistiques régionaux.

Les grandes données nationales

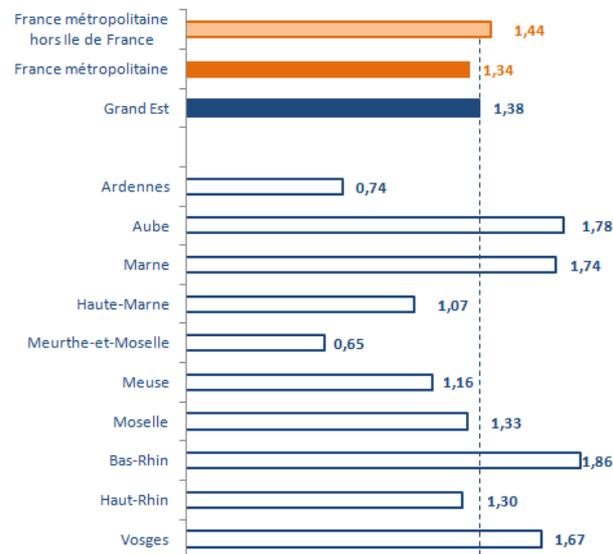
L'obsolescence peut s'analyser au regard : de l'usage (inadaptation à l'évolution des pratiques logistiques), de la réglementation (inadaptation aux évolutions réglementaires), de la technique (inadaptation aux caractéristiques immobilières de base).

Contexte : Une dynamique centrée sur les métropoles et les axes Nord-Sud

Dynamique logistique totale entre 1990 et 2015 (en m², source Sitadel). Total environ 8 millions de m²

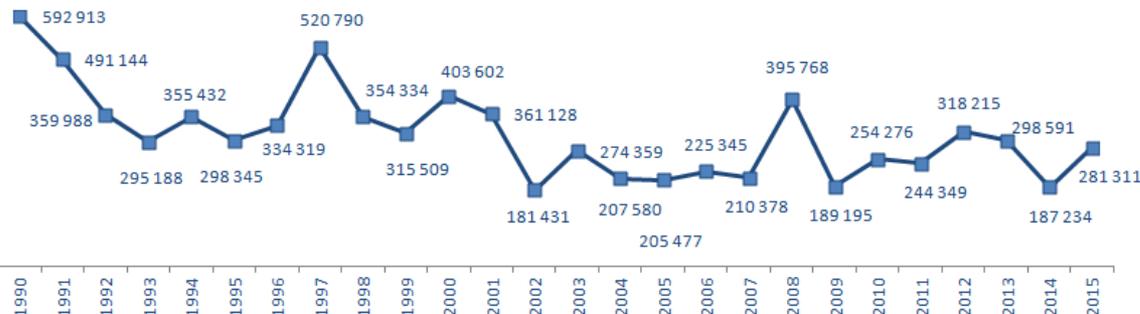


M² de surfaces logistiques/habitant (Sitadel, opérations commencées, en SHON, 1991-2015)



La période a été choisie pour permettre des comparaisons avec le national

Dynamique logistique totale entre 1990 et 2015 (en m², source Sitadel). Total environ 8 millions de m². 1990 et 1997, années de plus forte dynamique

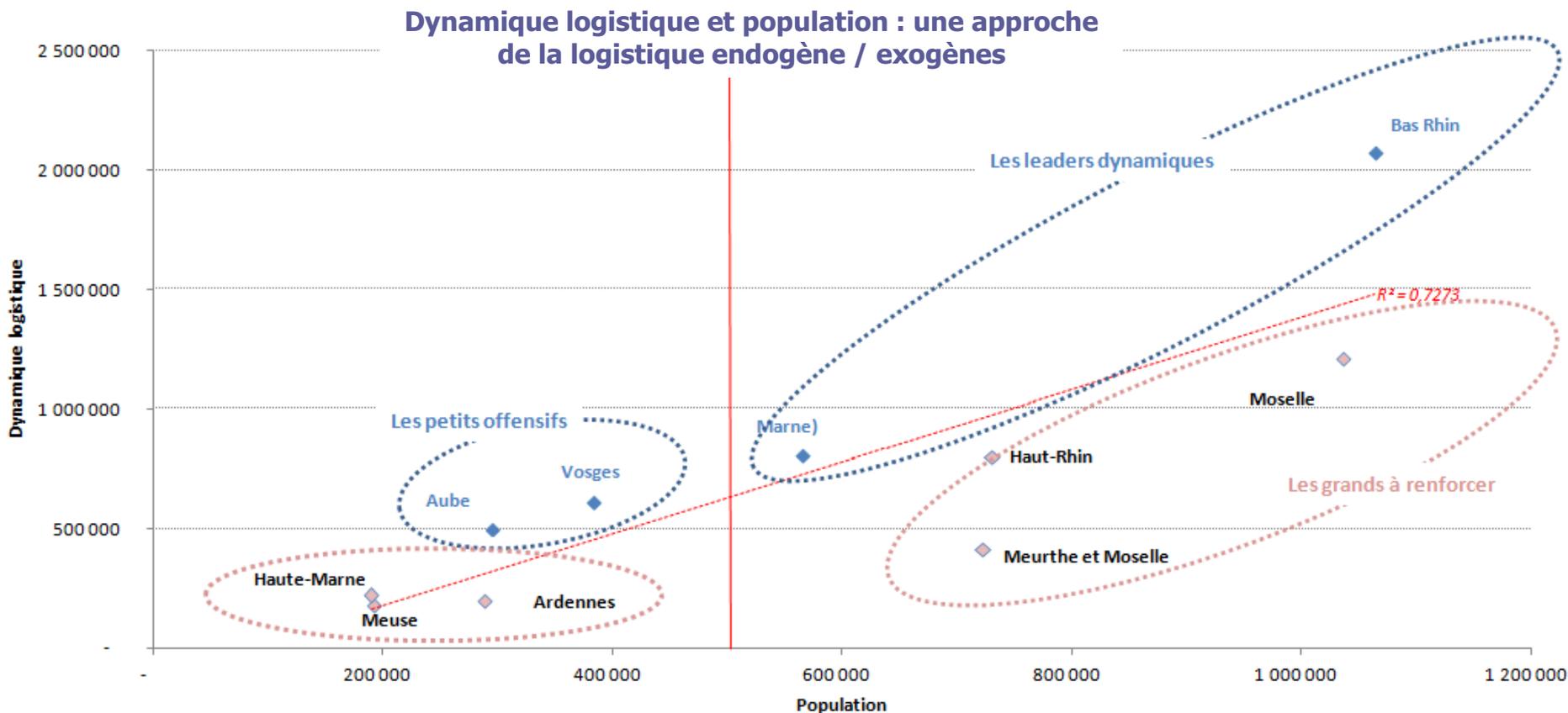


Dynamique logistique annuelle (Sitadel) sur la période 90-2015, en m² de shon et densité m² construits sur la période 90-2015 / km²



Le Bas-Rhin, la Marne, mais aussi les Vosges et l'Aube, plus exogènes que les autres

Le tableau qui suit croise la dynamique logistique (Sitadel) sur longue période et la population. Il constitue une approche possible de l'existence d'une logistique exogène ; étant entendu que la logistique sur un territoire est avant tout endogène quel que soit le territoire. Les territoires présentant une dynamique supérieure à ce que laisserait entrevoir leur population (au-dessus de la droite de régression) attirent sans doute davantage de logistique exogène que les autres. C'est ainsi le cas du **Bas-Rhin et de la Marne** qui sont, par ailleurs déjà des territoires avec des populations notables générant des besoins logistiques endogènes importants. C'est également le cas **des Vosges et de l'Aube** mais des bassins de consommation et des m² construits plus modestes.



Une dynamique logistique reflet des paramètres endogènes : *la logistique de la grande distribution*

La grande distribution est, par ses exigences et par les m² qu'elle maîtrise (en interne ou chez des prestataires), un grand acteur logistique. En région les grands distributeurs maîtrisent ainsi environ 1 millions de m² d'entrepôts.

Son implantation sur le territoire fournit, de ce fait, une image de l'attractivité des différents espaces qui le composent.

Les entrepôts de la grande distribution sont, en région comme ailleurs, concentrés au sein des départements les plus métropolisés. Par ailleurs et en raison du tropisme francilien, la Marne, autour de Châlons-en-Champagne et de Reims, ressort comme le premier territoire d'implantation des grands distributeurs (320 000 m² et le ratio surfaces d'entrepôts sur surfaces de vente le plus élevé de la région). Vient ensuite le Bas-Rhin (201 000 m² et un ratio surfaces d'entrepôts sur surfaces de vente de 0,35 c'est-à-dire supérieur à la moyenne régionale s'établissant à 0,23).

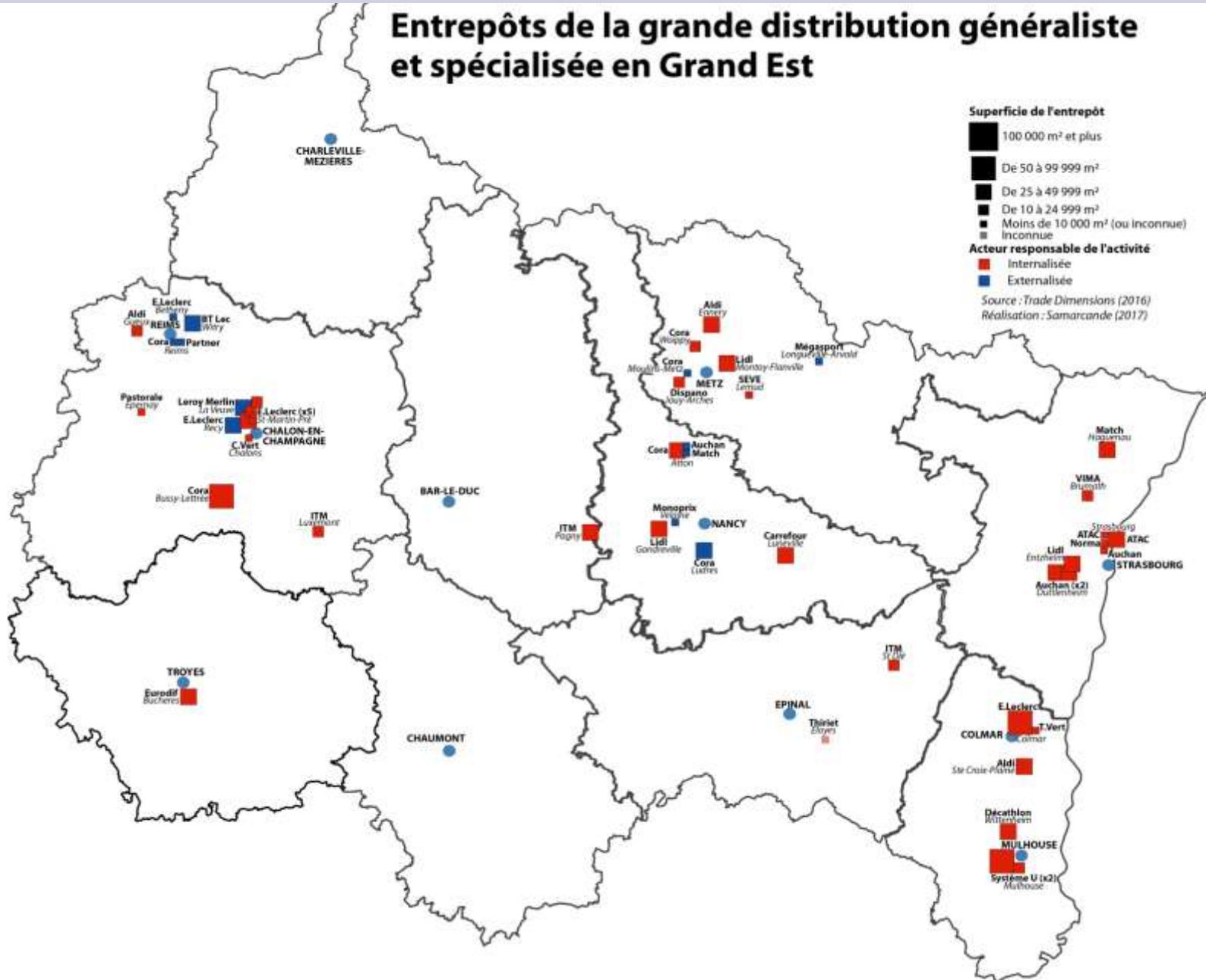
Différentes stratégies d'implantation coexistent :

- Une stratégie fondée sur des implantations au plus proche des métropoles de chaque région (Cora, Auchan).
- Une stratégie d'implantation sur les franges : Champagne-Ardenne et Alsace (E.Leclerc, Système U).
- Une stratégie d'implantation sur le cœur de la région : le sillon lorrain pour distribuer les franges du Grand Est (ITM, Carrefour).

Régions	m ² vente	m ² entrepôts	entrepôts/vente
Ardenne	207 723	-	-
Aube	312 277	25 000	0,08
Marne	548 846	320 564	0,58
Haute-Marne	185 017	-	-
Champagne-Ardenne	1 253 863	345 564	0,28
Meuse	146 165	33 000	0,23
Meurthe-Moselle	579 770	136 086	0,23
Moselle	932 381	118 604	0,13
Vosges	359 844	22 851	0,06
Lorraine	2 018 160	310 541	0,15
Haut Rhin	570 926	193 157	0,26
Bas Rhin	745 333	201 447	0,35
Alsace	1 316 259	394 604	0,30
Grand Est	4 588 282	1 050 709	0,23

Une dynamique logistique reflet des paramètres endogènes : *la logistique de la grande distribution*

Entrepôts de la grande distribution généraliste et spécialisée en Grand Est



La grande distribution également très présente au sein des grandes opérations de ces dernières années

	DATE	Localisation	surface	<i>Opérations supérieures à 20 000 m², exemples</i>
LIDL	2013	MONTOY FLANVILLE /	40 000	Repositionnement / Noisseville
DAVIGEL	2011	METZ / Technopole	22 000	Repositionnement / Woippy
CHAUSSEA	2012	TREMERY / Eurotransit	30 000	Agrandissement du site de Tremery
KVENERLAND	2016	METZANGE	28 000	Repositionnement / Eurotransit
AGCO	2016	ENNERY	65 000	Repositionnement reprise d'un entrepôt Michelin
CONTINENTAL	2014	SARREGUEMINES	25 000	Construction d'une halle logistique
NORMA	2018	SARREBOURG / Portes	22 000	Repositionnement
CARREFOUR	2015	MONCEL LES LUNEVILLE	63 000	Repositionnement à 3,5 km du site d'origine

SCAPEST	2015	CITES EN CHAMPAGNE/ RECY	45 000	Repositionnement
LVMH	2008		42 000	Logistique endogène
EURODIF-OMNIUM	2012	TROYES / PARC LOGISTIQUE DE L'AUBE	24 700	Logistique exogène
PETIT BATEAU	2016		43 500	Logistique endogène (desservi par l'usine), vocation nationale
UFD	2010		28 800	Logistique exogène (consommables informatiques)
DEVANLAY LACOSTE	2014		20 000	Produits suspendus et retours
FM	2006		39 000	Pour un distributeur

LECLERC SCAPALSACE	2012	COLMAR	30 000	Repositionnement
DECATHLON	2013	WITTENHEIM	33 600	Nouveau site

Le tableau qui suit a été établi par pointage (notamment sur internet) des grandes opérations qui ont eu lieu ces dernières années. Il ne prétend pas à l'exhaustivité et est uniquement une illustration. Il montre l'importance des repositionnements intra-régionaux.

Peu de zones dédiées à la logistique au sein de la Région

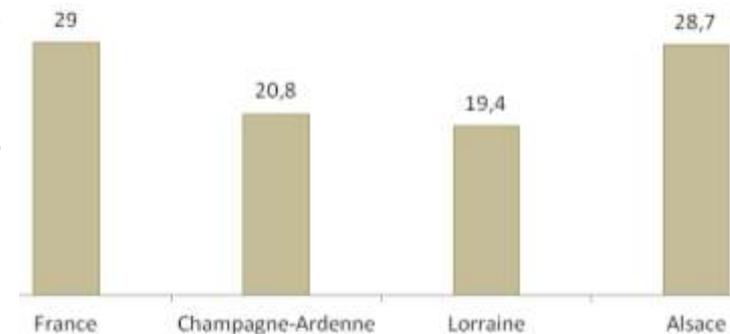
La Région Grand Est a développé **peu de zones dédiées logistiques** et présente un taux de plateformes globalement inférieur à la moyenne française (l'Alsace en étant toutefois très proche grâce à ses ports). Hors ports fluviaux, les principales zones logistiques sont :

- Le Parc Logistique de l'Aube (100 ha - agglomération de Troyes) (accueille deux parcs investisseurs Prologis et Concerto, Devanlay-Lacoste, UFP International, Eurodif, Maison et Mode, Petit Bateau,...)
- Cités en Champagne, à vocation logistique et industrielle, sur Châlons-en-Champagne (134 ha), qui accueille notamment LVMH, FM Logistic, Géodis,
- La ZAC de l'aéroport Paris – Vatry (500 ha), (Veolog, Ceva Logistics, Géodis)
- Eurotransit Garolor Ennery (476 ha), (DHL, GEFCO, Calberson, Pomona, Michelin, PSA, Air Liquide, Bergerat Monnoyeur),
- Zone logistique Entre Deux Voies – Longwy (15 ha)
- Zone Logistique Gondreville Fontenoy (113 ha), (Transalliance et XPO sur un parc Parcolog, Pomona, Evrard DPE, Lidl),
- ZI de la Zorm – Brumath (22 ha), (FM Logistic notamment),
- ZA Marché de la Gare – Strasbourg (45 ha).

Les grandes données nationales

La plateforme est une stratégie consistant à concentrer des entrepôts sur des zones dédiées à la logistique afin notamment de limiter le mitage et de favoriser la mutualisation voire la multimodalité quand ce type d'offre existe sur la zone. On désigne généralement par zone logistique une concentration de sites logistiques (entrepôts) 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 locative, développée par un investisseur ou un promoteur privé (Parcolog, Gazeley, Concerto, Prologis,...) ; sur un foncier isolé ou sur un foncier situé sur une zone.

Taux de plateforme (évaluation Samarquande, source étude PREDIT sur la plateforme de la logistique en France)



Taux de plateforme des implantations logistiques en 2013* (en surface total zones)

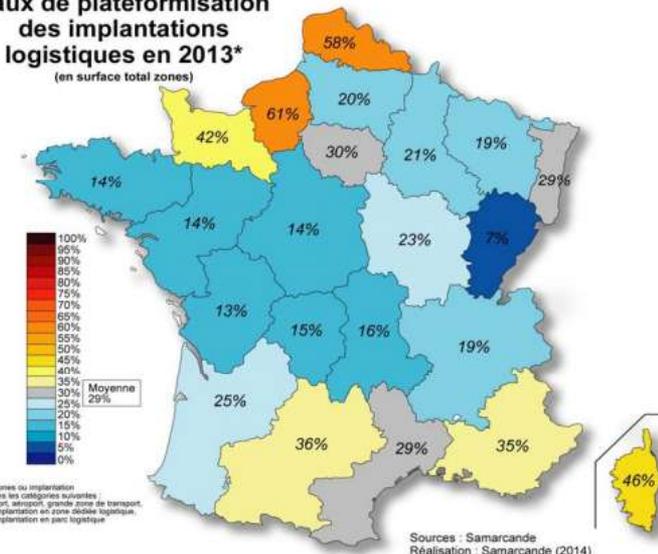


Figure 4 : la plateforme en France (source : Samarquande)

Un développement de la logistique sans schéma stratégique

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

Superficie de la zone/implantation :



Types de site :

- Implantation isolée
- Implantation en ZA banale
- Implantation en ZA de fait
- Port, aéroport, grande zone de transport
- Implantation en zone dédiée logistique
- Parc logistique

Infrastructre de transport :

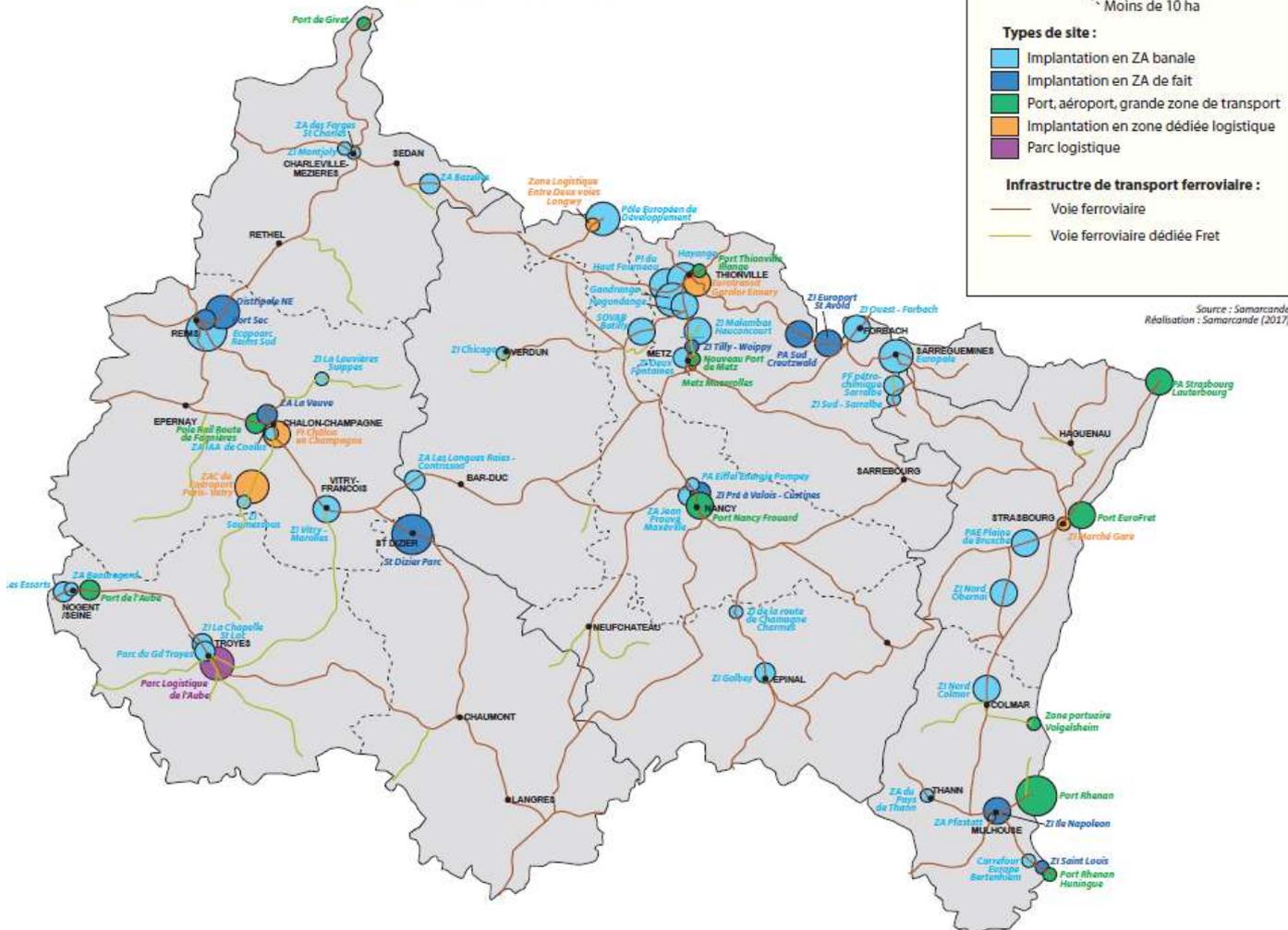
- Autoroute ou 2x2voies
- Autres routes
- Cours d'eau

Hors ports, la logistique s'est développée au gré des projets publics ou de besoins privés sans schéma global de cohérence. En l'absence de gouvernance régionale, des phénomènes de concurrence inter-plateforme existent. L'absence de schéma global ne permet pas totalement de mettre en avant la région, son offre immobilière, la complémentarité de ses zones et leurs spécialisations.



Des zones embranchées et sans doute des zones embranchables

Zones d'activités et plates-formes logistiques embranchées au réseau ferroviaire en Grand Est



Grand Est dispose au total de 63 zones embranchées accueillant des activités logistiques, avec un nombre potentiel de zones embranchables (plus difficiles à identifier).

La problématique de l'embranchement des zones est importante, en région comme au niveau national, eu égard au recours au ferroviaire de plus en plus réduit pour des produits de consommation, produits industriels palettisés,...

La notion même d'embranchabilité (et de pertinence de l'embranchement pour des zones logistiques) mérité d'être posée par rapport au développement possible, sur les zones ou à proximité, d'offres inter ou multimodales (par définition plus mutualisées).

Les zones embranchables, difficilement traçables ne sont pas représentées sur la carte.

Quel positionnement pour une logistique exogène – Les enjeux

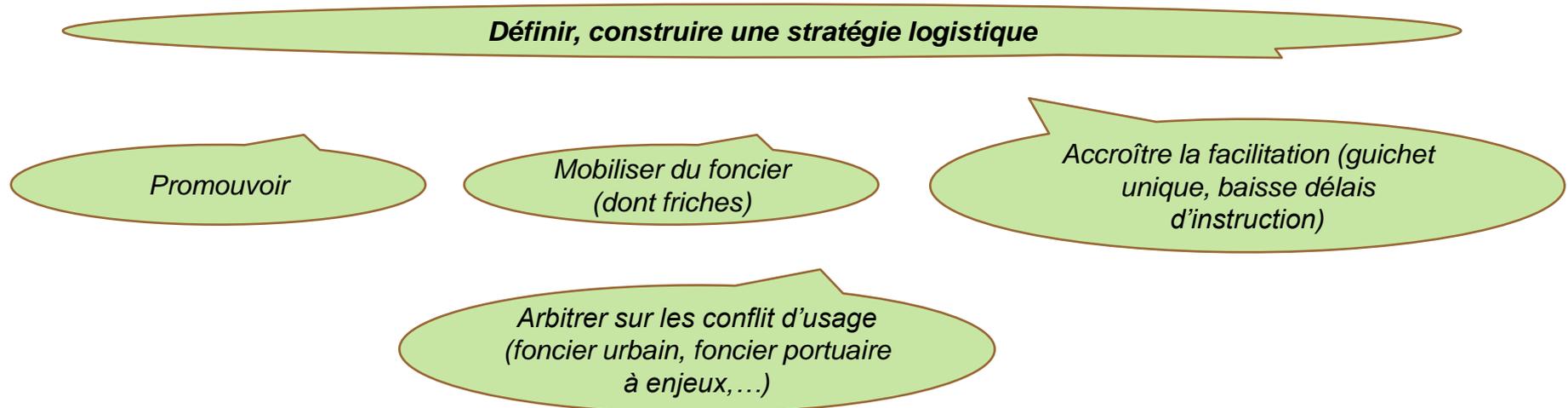
De nombreux acteurs pressentent que la logistique, au-delà de l'endogène, pourrait constituer une nouvelle activité.

Qu'il s'agisse d'endogène ou d'exogène, des besoins existeront (par exemple d'agrandissement). **L'enjeu tel qu'énoncé lors des entretiens est celui de la construction d'une véritable politique conduisant à des choix et, de ce fait, à l'établissement d'une gouvernance garante des choix et agissant pour limiter les effets de concurrence intersites et inter-territoires.**

La région Grand-Est, dont le caractère logistique est moins identifiable (selon les répondants) que celui de ses voisines françaises ou étrangères doit être davantage promue.

Si un tel choix était fait, il conviendrait également que la logistique et les projets la concernant soit portés au niveau politique et que les porteurs de projets puissent être accompagnés dans leur processus d'implantation, de recrutement,...

L'implantation doit être facilitée, notamment via des **guichets uniques** évoqués par plusieurs interlocuteurs privés / institutionnels. Ces guichets pourraient être un hub vers lequel les porteurs de projet se tournerait. Ces hubs seraient en capacité de répondre à certaines questions et à orienter ces porteurs vers les interlocuteurs indiens pour des thématiques spécifiques ou complexes.





1. Un positionnement géo-logistique disputé	6
2. Un territoire maillé en routier	13
3. Un territoire multimodal (fer, fleuve, air)	21
4. Un tissu porteur pour la logistique endogène	29
5. Quel positionnement pour une logistique exogène ?	33
6. Une logistique créatrice d'emplois	46
7. Conclusion	58

Une logistique créatrice d'emplois – Les constats

L'emploi est une donnée majeure à la fois de la contribution de la logistique au développement économique, de la performance logistique des entreprises (qui ont besoin pour cela de personnels de qualité) et enfin en matière d'attractivité logistique des territoires (nécessité d'un bassin d'emplois).

L'emploi détermine donc deux problématiques : celle du nombre et celle de la qualité, et donc de la formation.

La formation doit aussi être attractive pour les publics cibles. Or la logistique souffre, en la matière, souffre d'un déficit d'image.

*Une faible visibilité
des dispositifs de
formation*

*Un déficit d'image des
métiers de la
logistique*

*Des activités qui assèchent
les bassins d'emplois : en
Champagne-Ardenne
(Champagne) et en Alsace
(Allemagne)*

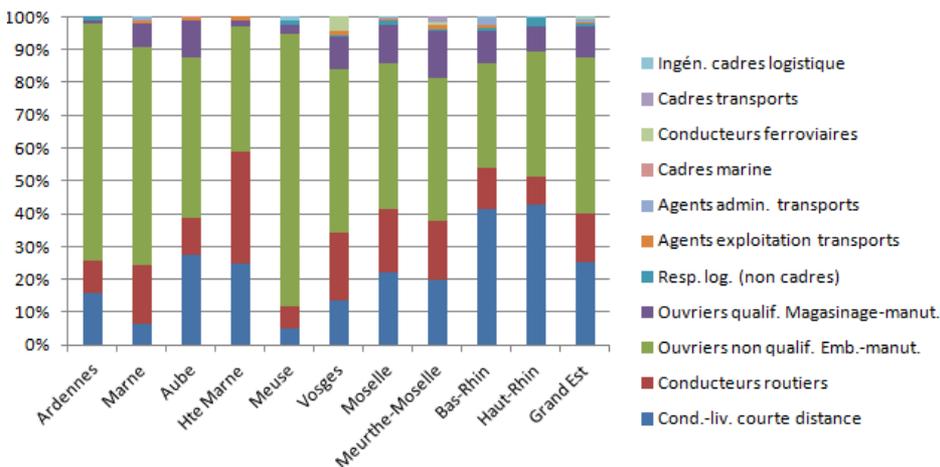
*Des difficultés de
recrutement dans les
métiers du transport*

Une enquête nationale sur les besoins de mains d'œuvre

Chaque année, Pôle Emploi analyse les besoins de recrutement par métiers avec 12 catégories dans le secteur du transport et de la logistique évaluées en valeurs brutes (nombres de postes) et en difficultés de recrutement (en %) à 4 échelles géographiques : France, Région, Département, Bassin d'emplois.

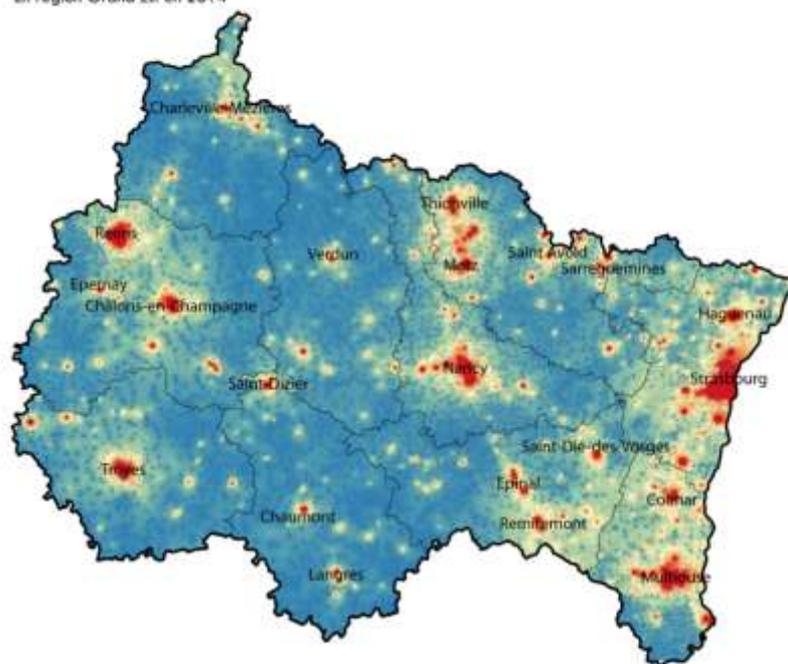
8 000 recrutements ont été effectués en 2016 en région. Ils concernent en premier lieu des « **ouvriers non qualifiés de la manutention et de l'emballage** » et les **conducteurs routiers et courte distance**. 36 % des recrutements posent problème. Ce sont également les métiers de la conduite qui sont les plus en tension. Certains métiers cumulent donc des effectifs et un niveau de tension importants (conducteurs routiers 50% de difficultés de recrutement). Toutefois, avec un nombre de projets de recrutement beaucoup plus modeste, certains **postes d'encadrement intermédiaire/agent de maîtrise**, apparaissent également en tension (responsables et cadres logistiques, agents d'exploitations des transports). Des spécificités selon les départements (tensions fortes dans l'Aube sur « conducteurs courte distance », dans la Meuse sur « ouvriers de la manutention », plus faibles en Haute-Marne sur « conducteurs routiers »,...).

Projet de recrutement en transport et logistique en Grand Est (en%)



Source : Pôle Emploi

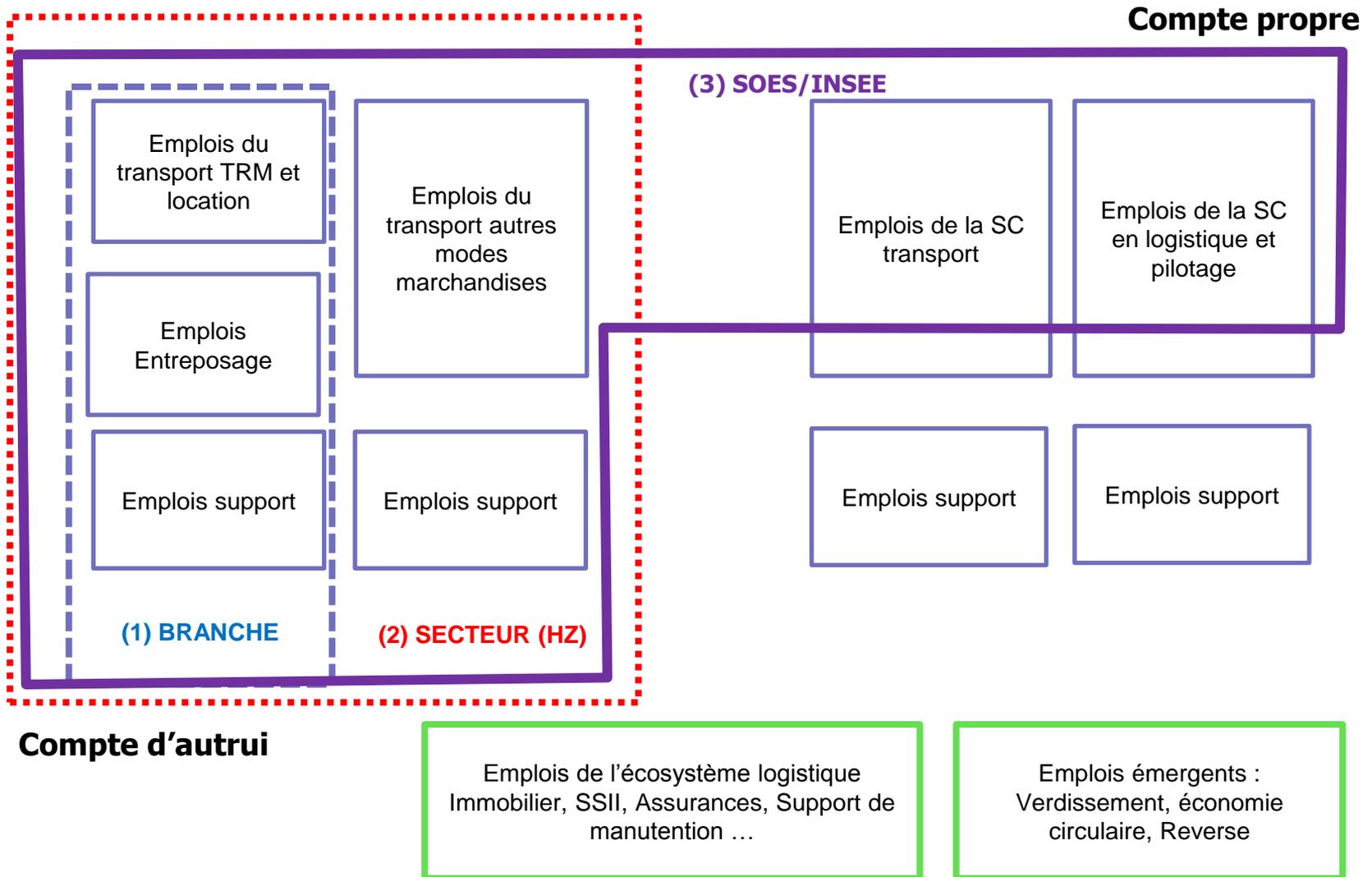
L'emploi de la logistique et du transport
En région Grand Est en 2014



Fonds cartographiques : GPOLE - IGN, 2016
Données : Traitements données IGN par location, novembre 2017
Modélisation : Lucien, novembre 2017



Plusieurs méthodes possibles pour quantifier les emplois



Il existe aujourd'hui différentes méthodes pour quantifier les emplois du transport et de la logistique.

Plusieurs méthodes possibles pour quantifier les emplois

1. La branche professionnelle, à travers notamment les statistiques de l'OPTL (Observatoire Prospectif du Transport et de la Logistique) réalise tous les ans le tableau de bord de l'emploi et de la formation en transport et logistique. Les emplois identifiés sont les emplois salariés et non salariés. Les analyses peuvent être conduites à travers :

- d'une part, d'un dispositif d'observation statistique fondé sur les entreprises entrant dans le champ de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. Les sources principales sont ici les fichiers ACOSS,
- d'autre part, des enquêtes à destination des entreprises du champ, afin d'apporter des éléments d'analyse fine des emplois/métiers de la branche et de turn-over, plus qualitatifs. Une analyse du marché de l'emploi et des recrutements est aussi réalisée,
- des éléments sur l'intérim,
- des éléments sur l'appareil de formation (depuis 2015) dans sa globalité (tous niveaux jusqu'au Bac+5) sont aussi recensés, au niveau régional, en identifiant les effectifs formés sur tout l'appareil de formation (initiale, continue, professionnelle,...)

Les limites de cette méthode (pour identifier la totalité des emplois sur l'activité) sont qu'elle ne prend en compte que le « compte d'autrui », à savoir les entreprises dont la logistique et le transport constituent l'activité principale, uniquement sur le mode routier, les activités de location et l'entreposage.

Les codes APET pris en compte (pour la partie logistique et transport de marchandises) sont : 49.41A, 49.41B, 53.20Z, 80.10Z, 49.42Z, 49.41C, 77.12Z, 52.29A, 52.29B, 52.10B

2. Le secteur d'activité, au sens de l'INSEE.

Le secteur transport et logistique correspond au secteur HZ dans la nomenclature de l'INSEE. Il regroupe toutes les entreprises du transport et de la logistique, pour tous les modes de transport (mer, fer, fleuve, route), les activités de poste et courrier pour les marchandises et les voyageurs. Les emplois identifiés sont les effectifs salariés. Les sources sont les fichiers ACOSS.

Les limites de cette méthode (pour identifier la totalité des emplois sur l'activité), sont qu'elle ne prend en compte que le « compte d'autrui », à savoir les entreprises dont la logistique et le transport constituent l'activité principale, avec cependant un champ plus large car il intègre tous les modes.

Les codes APET pris en compte sont : 49.20Z, 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z, 49.50, 50.20Z, 50.40Z, 51.21Z, 52.10A, 52.10B, 52.22Z, 52.24A, 52.24B, 52.29A, 52.29B, 53.10Z, 53.20Z, 82.92Z

Plusieurs méthodes possibles pour quantifier les emplois

3. La méthode développée par le Soes (Mariotte, 2009 sur la base des travaux du Pr. Savy).

Cette méthode a pour objectif d'identifier les emplois du transport et de la logistique, dans le compte propre et le compte d'autrui, à travers l'utilisation des données DADS (Déclaration annuelle des salaires), en croisant une approche « métiers » et une approche sectorielle. Une liste de 24 métiers a été proposée. Les sources sont les fichiers DADS (Déclaration annuelle des données salariées). Pour le secteur HZ, la totalité des emplois (en ETP) sont pris en compte, pour les autres secteurs, seuls les 24 métiers sont pris en compte. Les éléments issus de cette méthode couvrent les différents champs des fichiers DADS. On peut ainsi avoir des éléments concernant :

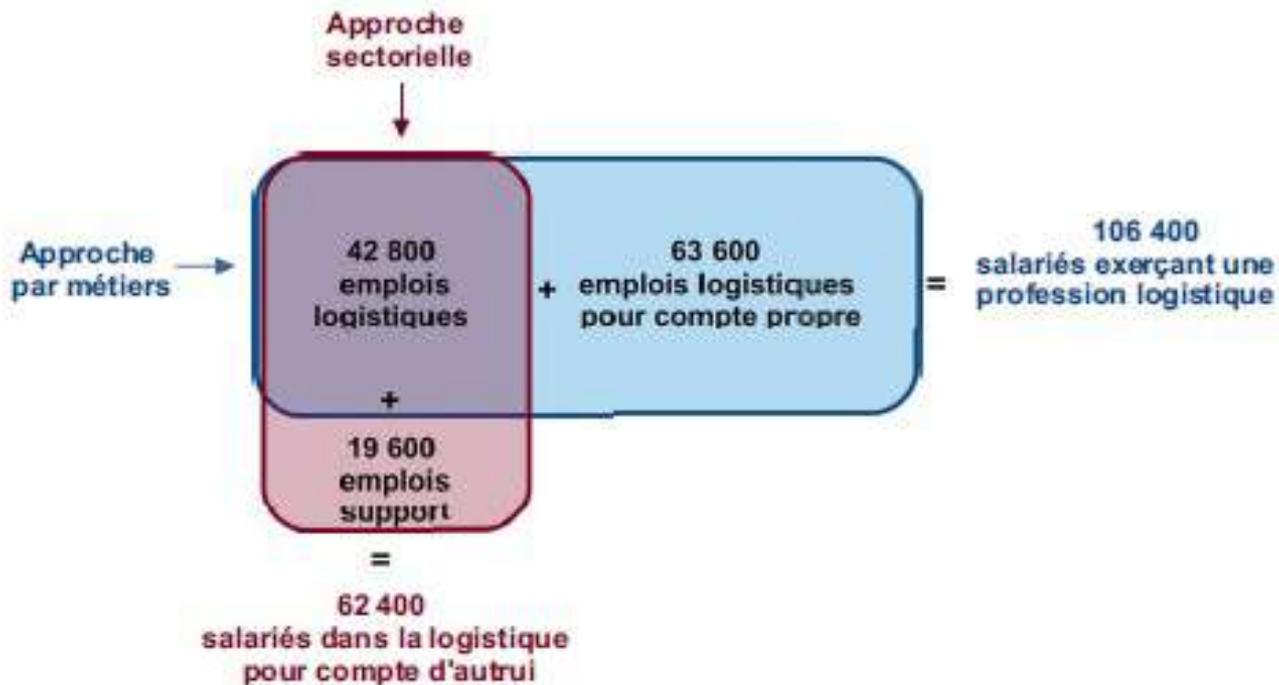
- Part des métiers « centraux » dans le compte propre et le compte d'autrui
- Analyse des CSP (part des ouvriers, cadres et maîtrise)
- Pyramide des âges
- Répartition hommes/femmes
- Types de contrats de travail
- Niveaux de rémunération

Cette méthode est la plus intéressante pour appréhender l'activité dans sa totalité. Elle ne permet cependant pas de quantifier l'éco-système logistique, et donc toutes les activités en lien avec les cœurs de métiers (Systèmes d'information, fabricants de palettes ou de matériel d'entreposage etc...)

Les codes PCS pris en compte sont :

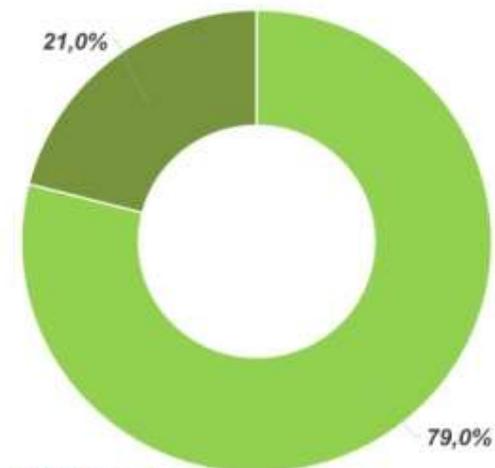
387A, 387B, 389A, 389C, 466B, 466C, 477A, 480B, 487A, 487B, 546C, 641A, 643A, 651A, 651B, 652A, 652B, 653A, 655A, 656B, 656C, 676A, 676C, 676D

Une estimation des emplois totaux de la logistique et du transport



On dénombre, 123 000 emplois salariés, dont environ 64 000 dans le compte propre, soit 7 % de l'emploi salarié total. 8% des emplois industriels et 9% de ceux du commerce sont des emplois transport et logistique. Ces emplois sont majoritairement masculins, ouvriers et à temps plein.

■ Hommes
■ Femmes

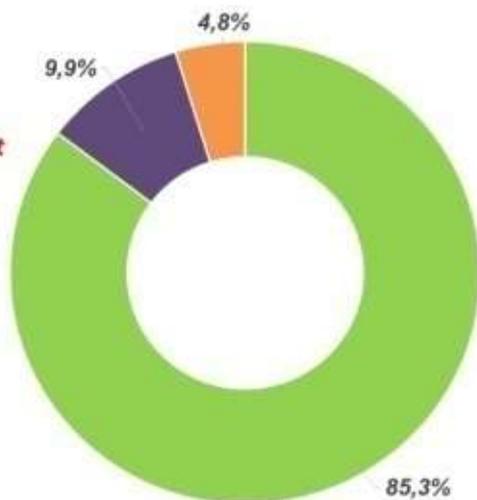


1 poste sur 5 est occupé par une femme

Une estimation des emplois totaux de la logistique et du transport

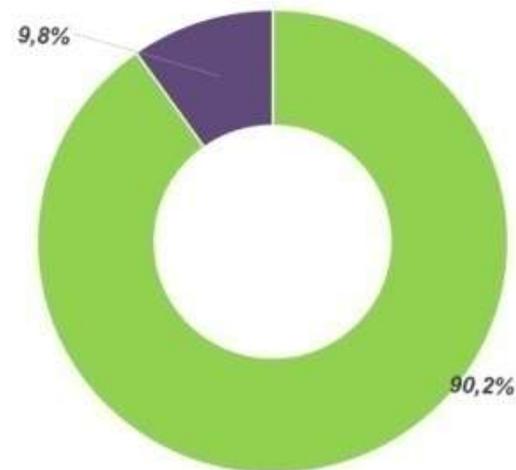
Un emploi majoritairement ouvrier

- Ouvriers et employés
- AM et techniciens
- Cadres



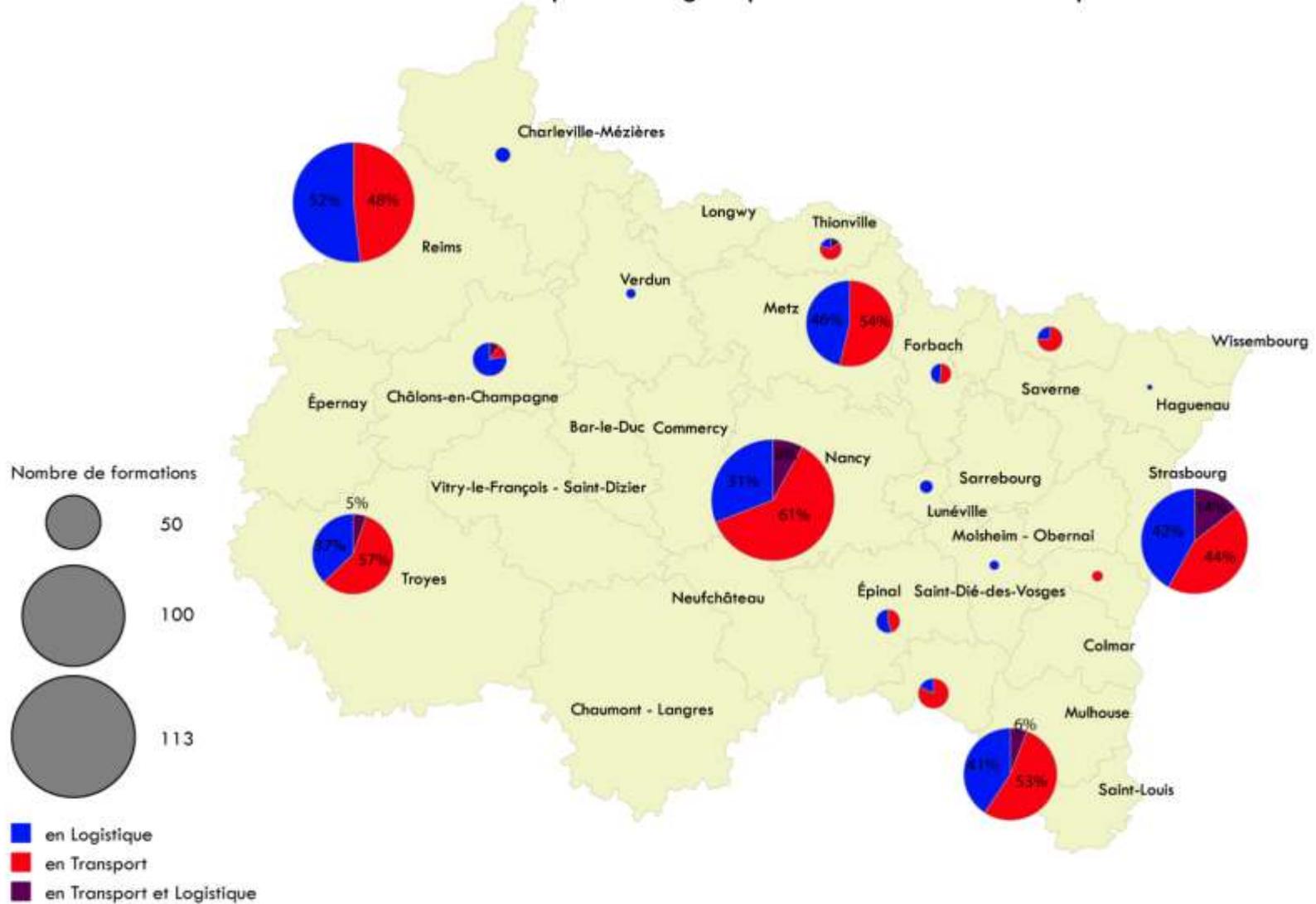
Répartition des emplois par modalité de travail

- Temps complet
- Temps partiel



L'appareil de formation

Les formations en transport et logistique selon les zones d'emplois



Réalisation : Jonction, 2018

L'appareil de formation

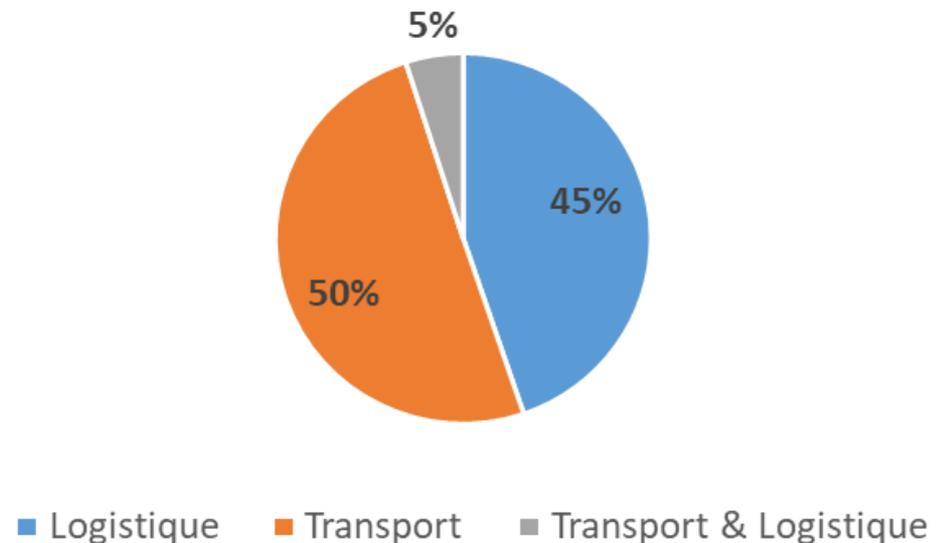
L'appareil de formation est réparti sur les différents bassins d'emploi mais avec une concentration sur les bassins les plus importants.

On recense près de 800 formations (hors formation continue et interne à la branche) pour 200 intitulés de diplôme ou de formations différents.

Ces formations sont spécialisées : en transport ou en logistique (à part quasi égales) mais également des formations (DUT et plus) plus généralistes et plus récentes associant transport et logistique.

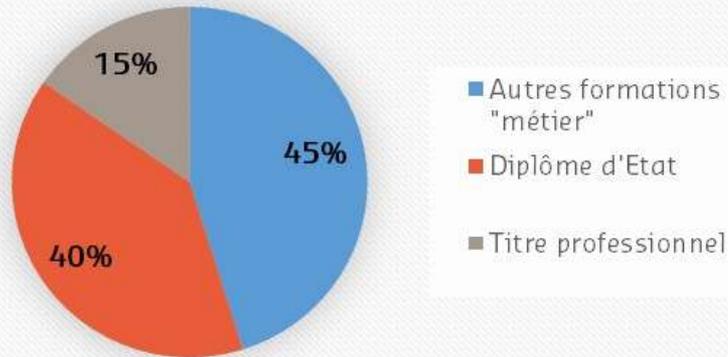
4 500 personnes sont formées au transport et à la logistique (hors formation continue et interne à la branche). Tous les niveaux sont représentés. Les niveaux IV et V (métiers ouvriers) représentent les effectifs les plus nombreux : 3400 personnes formées (d'après données OPTL, données 2016), soit 75 % du total

Ventilation des formations entre le transport et la logistique



L'appareil de formation

Répartition des formations par modalité



Les formations de niveau IV et V. Les effectifs des formations transport 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). Elles débouchent majoritairement sur de l'emploi local (au niveau de la zone d'emploi ou du département).

Une professionnalisation de certains métiers : Les diplômes d'Etat 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 ...).

Y compris pour ces emplois ouvriers, il y a un besoin de personnes qualifiées, en lien avec les exigences de performance des chaînes logistiques et les évolutions organisationnelles et technologiques.

Les formations de niveau II et III : se répartissent entre BTS, DUT et licences professionnelles. Elles préparent aux premiers niveaux d'encadrement (techniciens, maîtrise). Le nombre de formations est en augmentation significative ces 10 dernières années : création de licences professionnelles en logistique ou en transport et logistique. La zone d'embauche est ici plus étendue (régionale ou nationale)

Les formations de niveau I : Une dizaine de Masters préparent aux postes d'encadrement en logistique et transport. 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

Une logistique créatrice d'emploi - Enjeux

Les enjeux tels qu'énoncés lors des entretiens s'articulent autour des questions d'attractivité des formations et des métiers de la logistique. De manière corollaire, c'est la promotion de la logistique qui se retrouve en résonance.

La question de l'appréhension des métiers de la logistique interpelle quant à elle à la fois sur la connaissance du fait logistique et sur les méthodes d'observation. L'importance d'appréhender la logistique au travers du compte d'autrui mais également des métiers du compte propre a souvent été évoquée.

*Faciliter les rencontres
entreprises – candidats,
favoriser les témoignages*

*Mieux faire connaître les
dispositif*

Intégrer le compte propre

Mieux connaître les métiers

*GPECT – Gestion Prévisionnelle
des Emplois et des Compétences*

*Accessibilité des sites en
transport en commun, plans
de déplacement
interentreprises*



1. Un positionnement géo-logistique disputé	6
2. Un territoire maillé en routier	13
3. Un territoire multimodal (fer, fleuve, air)	21
4. Un tissu porteur pour la logistique endogène	29
5. Quel positionnement pour une logistique exogène ?	33
6. Une logistique créatrice d'emplois	46
7. Conclusion	58

Le diagnostic ainsi que les entretiens montrent que la logistique est essentielle à la compétitivité du territoire, de ses entreprises, des produits qu'elles fabriquent et qu'elle est vitale à la desserte des habitants. Elle souffre pourtant d'un déficit d'image qui s'incarne dans les difficultés de recrutement mais également dans une perception de la logistique davantage au travers de ses effets externes négatifs que via ses apports pour les autres activités et pour le développement économique.

Cette vision est susceptible d'expliquer au moins partiellement le fait que la logistique se soit peu développée en région au-delà de ses besoins endogènes et que, hors exceptions parfois notables, sa dynamique ne soit pas totalement en ligne avec le caractère remarquable du positionnement du Grand-Est au sein d'une Europe riche, bien connectée au Monde et fondamentalement multimodale.

Une des questions qui se posent aujourd'hui est celle de l'identité logistique de la Région (aujourd'hui et pour l'avenir) et des moyens à mettre en œuvre pour atteindre les ambitions (de développement et/ou d'accroissement des modes alternatifs et/ou de rationalisation de l'utilisation du foncier et/ou de mobilisation de nouveaux fonciers,...). Au regard du diagnostic trois grandes catégories d'enjeux peuvent être posées :

- celle de la multimodalité et de la transition énergétique qui concerne tous les modes et toutes les organisations (celles fondées sur la route devenant également de plus en plus respectueuses de l'environnement),
- celle de l'attractivité du territoire et de la contribution de la logistique au maintien des activités existantes et à l'accueil de nouvelles activités et implantations,
- celle de l'évolution des compétences et des emplois et celle d'une meilleure connaissance-promotion de ce qu'est la logistique aujourd'hui.

Des choix stratégiques seront sans doute à réaliser dans les années qui viennent. Des leviers devront être mobilisés. Cette mobilisation ne pourra pas impliquer un seul acteur car la logistique n'est la prérogative d'aucune entité unique.

La construction d'une stratégie, l'adoption de choix, la mobilisation de partenariats,... devront reposer sur une connaissance du fait logistique et sur un diagnostic et des enjeux partagés. Or la logistique souffre d'un déficit d'observation. La suite de ce travail vise à proposer des indicateurs pouvant faire l'objet d'un suivi. Il est probable que ces indicateurs s'organisent autour des trois catégories d'enjeux pré-citées.



ORT&L Grand Est
DREAL Grand Est / Service Transports
BP 81005/F
67070 Strasbourg cedex
ortl.grandest@i-carre.net
www.ortal.eu