

Méthodologie

de construction d'un Tableau de Bord territorial de la logistique

Tableau de bord

transports & logistique Grand Est

Partager
Diffuser
Comprendre
Agir

Connaissances & Perspectives



Réalisé par :



et



JONCTION

pour :



ORT&L Grand Est
Observatoire Régional Transports & Logistique

Avril 2019

Sommaire

Sommaire	2
1 La démarche de construction du Tableau de bord	4
1.1 Structurer la démarche	4
1.2 Mobiliser les partenaires	5
1.3 Construire le socle de connaissances communes	7
1.3.1 Construire une représentation partagée (le diagnostic logistique du territoire)	7
1.3.2 Faire l'état de l'art des indicateurs et des sources de données	9
1.4 Hiérarchiser les enjeux	17
1.5 Construire le Tableau de bord 1ère édition	21
1.5.1 Organiser le Tableau de bord pour répondre aux attentes des acteurs	21
1.5.2 Documenter et expliciter les indicateurs	31
2 La pérennisation du Tableau de bord.....	35
2.1 Structurer la pérennisation	35
2.2 Prendre en compte le système logistique territorial Grand Est dans son environnement... 36	
2.2.1 Les variables génériques, l'échelle macro	38
2.2.2 Les variables spécifiques au territoire (le Grand Est), l'échelle méso	39
2.2.3 Les variables en lien avec les acteurs socio-économiques, l'échelle micro	40
2.3 Requestionner les enjeux	42
2.3.1 Réfléchir sur l'organisation de la veille.....	44
2.3.2 S'accorder sur les critères de hiérarchisation des enjeux	46
2.4 Faire évoluer les indicateurs existants	48
2.4.1 Modalité 1 : Actualiser et enrichir	49
2.4.2 Modalité 2 : Renouveler	51
2.4.3 S'interroger sur l'évolution des données et les possibilités de traitement	51
En conclusion : transférer la démarche.....	54
Glossaire	55
Table des Tableaux	59
Table des figures.....	59

Ce document a pour finalité de présenter la démarche et les outils qui ont permis de construire le Tableau de bord Transport & Logistique Grand Est de l'Observatoire Régional Transport et Logistique du Grand Est (ORT&L).

Il décrit, dans un premier chapitre, les différentes étapes de la démarche et du processus d'élaboration du Tableau de bord actuel (1^{ère} édition) et la méthodologie adoptée.

Le second chapitre s'intéresse à la pérennisation de la démarche en prenant en compte les modalités d'évolution du système logistique dans son environnement et le nécessaire requestionnement des enjeux. Il apporte aussi des éléments permettant d'organiser la veille.

Nous concluons sur les possibilités de transfert de la démarche et des indicateurs à d'autres échelles logistiques ou géographiques et les limites de l'exercice à prendre en compte. La vocation de cette note méthodologique est bien ici de proposer un cadre et des outils pour l'élaboration d'autres Tableaux de bord, à d'autres échelles, par exemple à l'échelle départementale, sur des regroupements de régions ou d'axes (Sillon lorrain, Axe Rhodanien, Vallée de la Seine) ou au niveau national¹. La principale contrainte à prendre en compte est celle du plus petit niveau géographique de disponibilité de la donnée, permettant des agrégations cohérentes (mêmes bases, mêmes unités, même temporalité). Une approche de type agglomération peut être envisagée car on y retrouve les mêmes préoccupations et donc un intérêt certain pour les indicateurs, mais il ne sera pas possible de produire l'intégralité des indicateurs et des choix devront être opérés.

En complément de la note méthodologique, le « Catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique » présente l'état de l'art des indicateurs recensés en phase de diagnostic et les « Fiches détaillées des indicateurs du Tableau de bord » renvoient aux modalités d'élaboration des indicateurs retenus.

1 En mentionnant les sources et auteurs des travaux relatifs à l'élaboration de la démarche.

1 La démarche de construction du Tableau de bord

1.1 Structurer la démarche

La Figure 1 présente de façon chronologique les étapes de la démarche de construction du Tableau de bord.

Cette structuration est un des premiers éléments de la méthodologie.

Ainsi l'étape de mobilisation des partenaires (détail au § 1.2) a permis d'identifier à la fois les acteurs de l'écosystème logistique territorial mais aussi des données et informations existantes permettant d'organiser l'étape de construction d'une représentation partagée du territoire, de la logistique sur le territoire (détail au § 1.3) et des enjeux qui ont ensuite été hiérarchisés (§ 1.4).

En parallèle, un travail d'identification d'indicateurs potentiels a permis de proposer un catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique, reprenant les conditions de faisabilité des indicateurs dans les différents domaines ou blocs (grandes thématiques génériques²) relatifs à la logistique et au transport dans toutes leurs dimensions. La définition de la structure du Tableau de bord (nombre et type de rubriques) et la sélection d'indicateurs répondant aux enjeux hiérarchisés ont permis de finaliser la première édition du Tableau de bord (paru en 2018) (§ 1.5). La traçabilité du travail réalisé et une réflexion complémentaire sur les modalités de pérennisation du dispositif (Chapitre 2) débouchent sur des propositions et des outils qui pourront, ainsi que la méthodologie globale, être utilisés par d'autres territoires ayant des préoccupations similaires.

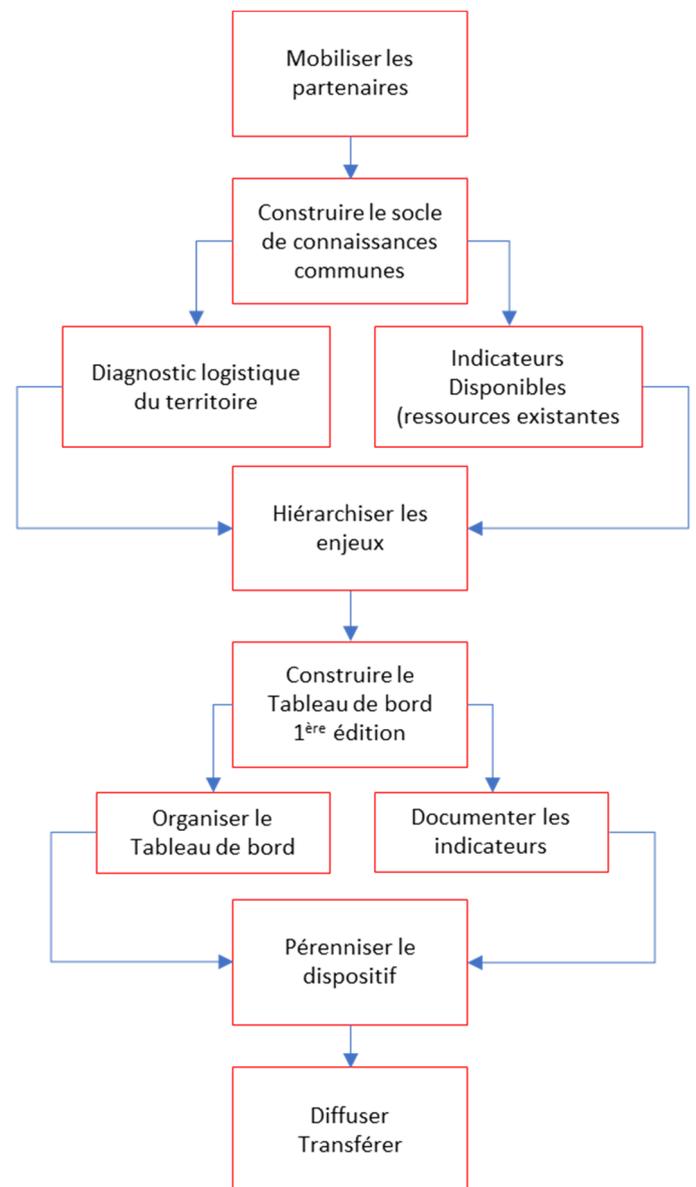


Figure 1 : La démarche de construction du Tableau de bord

2 Cf. fiches indicateurs

1.2 Mobiliser les partenaires

L'ORT&L est une association regroupant acteurs publics et privés concernés par les transports et la logistique en Grand Est autour de leur observation partenariale. L'ORT&L regroupe une communauté d'acteurs autour des différentes thématiques en lien avec les transports et la logistique, avec des sensibilités et des métiers différents et donc des angles d'approche des problématiques différentes. Par exemple, l'approche de l'emploi pourra être envisagée du point de vue économique, du point de vue de la formation, de l'attractivité des sites... La richesse du partenariat est un élément fondamental de prise en compte de la complexité du système logistique. Il était, dès lors, naturel que la démarche adoptée pour construire le Tableau de bord soit elle aussi partenariale. Cela étant, le caractère partenarial présente des avantages pour la démarche en elle-même :

- avoir des constats et des enjeux les plus partagés possibles et donc les moins sujets à d'éventuelles remises en cause ;
- n'être le porte-parole d'aucun parti, acteur ou groupe d'intérêts mais être celui du territoire sur les sujets des transports et de la logistique ;
- faciliter l'appropriation du Tableau de bord par les acteurs du territoire impliqués et non impliqués dans son élaboration ;
- bénéficier d'autant de relais pour la diffusion large du Tableau de bord que d'acteurs ayant participé à sa construction.

Une large palette d'acteurs du territoire a été mobilisée, puis associée dans une logique itérative à toutes les étapes du processus :

- en phase de construction de la représentation partagée, pour contribuer au recueil d'information à travers la fourniture de données, le partage de leur point de vue et analyse du territoire et leur contribution à l'identification des enjeux : le diagnostic ainsi été coconstruit ;
- en phase d'ateliers, pour valider et hiérarchiser les enjeux et commencer à construire le système d'indicateurs ;
- en phase d'élaboration du Tableau de bord, en participant à la validation de la structure du Tableau de bord et des éléments qui le composent (chiffres-clés, commentaires...) ;
- tout au long du processus, en participant aux comités techniques et aux comités de pilotage de l'étude.

Le Tableau 1 présente une typologie des acteurs présents aux ateliers.

Tableau 1 : Un partenariat représentatif de la diversité des thématiques et attentes du territoire

Typologie des participants aux ateliers	Nombre de représentants
Agence de développement	8
Appareil de formation (AFT, Éducation nationale, Université)	10
Environnement de la logistique (immobilier, environnement, ADEME)	4
Gestionnaire d'infrastructure ou d'équipements multimodaux	8
Institution (CESER, CCI, Région, Département, Intercommunalité)	17
Laboratoire de Recherche	2
Professionnel ou représentant de la profession	29
Services de l'État	5
Total général	83

1.3 Construire le socle de connaissances communes

1.3.1 Construire une représentation partagée (le diagnostic logistique du territoire)

La finalité principale de cette étape de construction d'un socle de connaissances communes était d'élaborer une représentation du territoire au temps t et de partager cette représentation. En parallèle, le recueil d'informations a permis d'alimenter la base de connaissances communes et d'initier le travail sur les indicateurs en identifiant ce qui existait déjà, quels étaient les producteurs de données ou d'informations déjà structurées et quels étaient les manques.

En termes de résultats, l'analyse de la région Grand Est a révélé, à travers plusieurs études réalisées sur les trois régions historiques, les importantes potentialités logistiques du territoire et aboutit au constat que la logistique n'atteignait pas son plein potentiel de développement.

En effet, sa prise en compte dans les décisions publiques reste complexe, du fait du portage essentiellement privé du secteur. Cependant, des marges de progrès sont envisageables. Au niveau régional, des réflexions, actions et projets ont été mis en œuvre pour développer la filière et améliorer sa performance. Au niveau national, des réflexions ont également été engagées sur le sujet de l'observation de la logistique à la suite des travaux de la Conférence nationale sur la logistique et de la stratégie « France Logistique 2025 ».

Face à ces constats, le besoin d'animation s'est révélé essentiel 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 2006 dans le cadre d'une étude menée par l'ORT d'Alsace³.

En 2017⁴, l'ORT&L et ses membres ont souhaité réinterroger la logistique autour de cinq questions principales⁵ :

- 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...) ?

3 ORTAL, *Étude sur le développement des activités logistiques en Alsace*, 2006, www.ortl-grandest.fr/realisations/etudes/

4 Période de réalisation du diagnostic

5 Catalogue des charges de l'étude

Le diagnostic a permis de répondre, dans un premier temps, à la première question mais alimente aussi la réflexion sur les autres questions. Il a été établi sur la base d'une analyse bibliographique, d'entretiens avec les acteurs institutionnels et privés⁶, de la valorisation de travaux récents réalisés à l'échelle du Grand Est⁷, du traitement des bases de données disponibles⁸.

Au-delà du simple fait de montrer que la logistique est essentielle à la compétitivité du territoire, de ses entreprises, des produits qu'elles fabriquent ou commercialisent et qu'elle est vitale à la desserte des habitants, le diagnostic a mis en évidence le déficit d'image de la filière (et de l'activité logistique en elle-même) qui s'incarne dans les difficultés de recrutement mais aussi dans une perception focalisée sur les externalités négatives, ne prenant pas en compte la création de valeur pour les autres activités et le développement économique.

Cette vision est susceptible d'expliquer au moins partiellement le fait que la logistique se soit relativement 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 connecté au monde et fondamentalement multimodal).

Une des questions qui se posent 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 ou de thématiques majeures ont été identifiées :

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

6 Cf. Diagnostic territorial de la logistique en Grand Est, 2017, les différentes sources utilisées sont précisées dans le catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique, et dans les fiches détaillées

7 Panorama des Transports en Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine, Février 2016, ORT des trois Régions

8 SITADEL, SITRAM ...

1.3.2 Faire l'état de l'art des indicateurs et des sources de données

1.3.2.1 Recenser les indicateurs et sources existantes

L'état de l'art de l'existant a permis d'identifier un certain nombre d'éléments contribuant à caractériser la logistique et le transport ou permettant d'apprécier un ou plusieurs des déterminants de l'activité (par exemple, le tissu économique ou la population en tant qu'inducteurs de flux...) Tous ces éléments (dont la terminologie sera précisée ci-après) s'appuient sur des sources qu'il convient d'identifier ainsi que sur une temporalité précise.

Dans un premier temps, un recensement des indicateurs existants issus de sources officielles nationales émanant principalement soit de l'INSEE soit du SDES⁹ a été réalisé. Ont aussi été mobilisés les organisations professionnelles, les gestionnaires d'infrastructures, les observatoires existants (OPTL par exemple), le CESER Grand Est et un certain nombre d'organismes ou d'institutions productrices de données et/ou d'indicateurs.

Certaines sources internationales (Indicateur de performance logistique de la Banque mondiale¹⁰, indicateurs développés au niveau européen, Eurostat) ont aussi été mobilisées.

Enfin, nous avons capitalisé sur les études menées en Grand Est ou dans d'autres Régions sur le sujet pour repérer des éléments de mesure spécifiques soit à un territoire soit à une problématique particulière.

L'état de l'art résulte de l'analyse bibliographique, des entretiens menés avec les acteurs institutionnels et privés et de réunions de travail internes au groupement de bureaux d'étude.

De manière générique, nous avons regroupé les éléments collectés en :

- **données** de base accessibles directement dans les statistiques (exemple : trafics routiers régionaux en tonnes) ;
- **informations** construites grâce à deux ou plus de deux données de base (exemple : taux moyen de croissance annuelle du trafic routier régional en tonnes, trafics routiers générés par habitant...);
- **indicateurs** déjà associés à un objectif de mesure ou d'évaluation.

Ce recensement nous a permis d'identifier les indicateurs habituellement utilisés et les sources d'information permettant de les alimenter et de proposer des indicateurs pouvant être produits à partir des sources de données et informations repérées.

La connaissance des sources disponibles nous a aussi permis de repérer les sujets pour lesquels les données de base étaient absentes ou incomplètes, comme par exemple les données ferroviaires dans les statistiques de transports terrestres depuis 2006 ¹¹.

9 Service de la donnée et des études statistiques du Ministère en charge du développement durable et des transports

10 <https://lpi.worldbank.org/>

11 cf. détail dans le catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique

1.3.2.2 Construire une typologie d'indicateurs

C'est sur cette base que nous proposons une typologie d'indicateurs qui relèvent de 4 catégories.

La Figure 2 organise ces indicateurs en fonction de deux axes de lecture.

L'axe horizontal présente le niveau d'existence ou de disponibilité des données de base, en partant des données existantes ou disponibles et en allant vers des données non disponibles, inexistantes voire à inventer.

L'axe vertical renvoie à la méthodologie de calcul ou de production des indicateurs, en partant des méthodes existantes et en allant vers la construction de nouvelles méthodologies de production d'indicateurs.

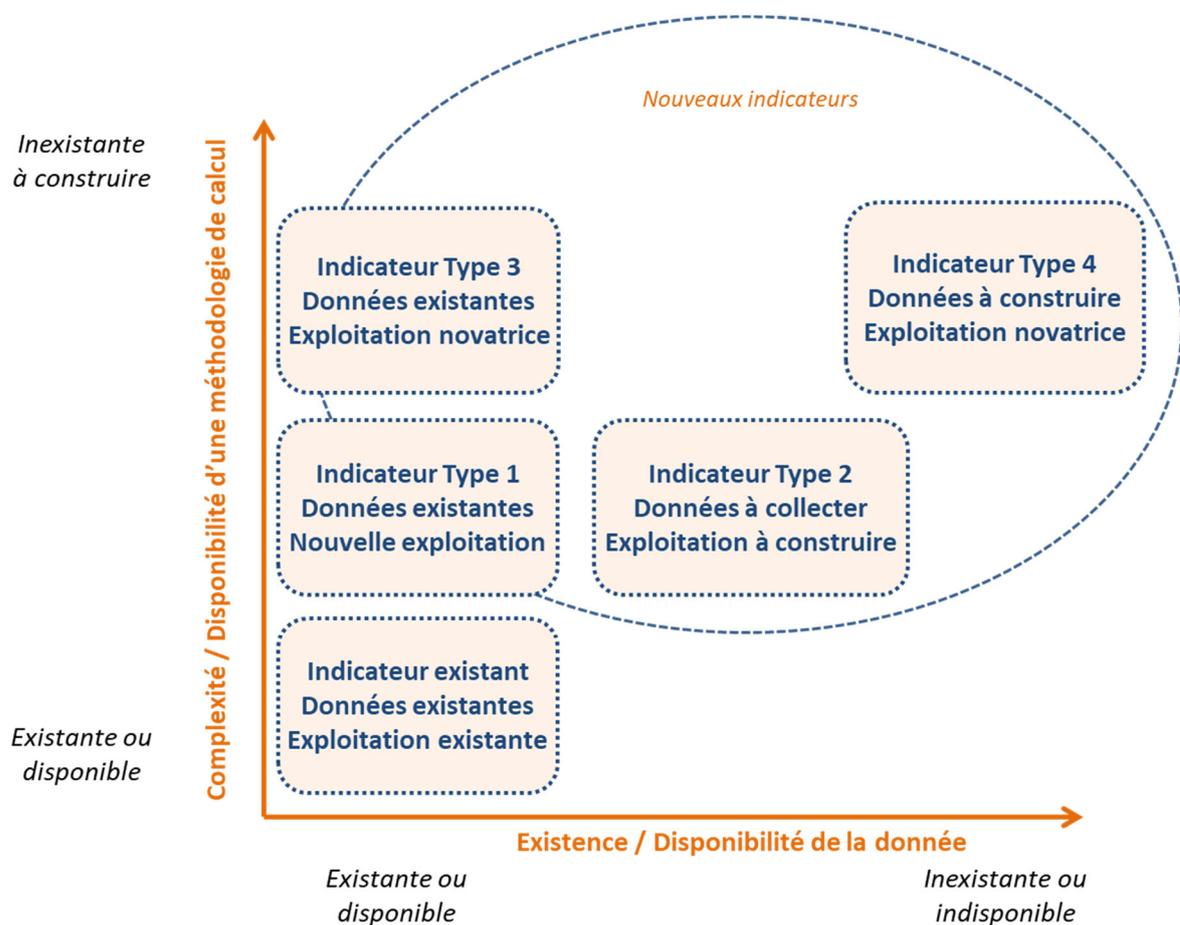


Figure 2 : Typologie d'indicateurs

Le détail de cette typologie est repris dans le Catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique.

- **Indicateurs existants** : Ce sont des indicateurs déjà **repérés dans les productions et publications existantes** (par exemple, le PIB, la population, l'emploi salarié...). Les données existent et les méthodes de calcul existent. Le Tableau de bord capitalise sur cet existant.
- **Type ①** : Ce sont des **indicateurs nouveaux** dont peu de travaux ou d'acteurs font état ou ne faisant actuellement pas l'objet d'un suivi régulier mais qui reposent sur **des données sources existantes** (par exemple, ratio de m² d'entrepôts commencés depuis 5 ans / population). Le Tableau de bord est enrichi de nouvelles exploitations de ces données existantes.
- **Type ②** : Ce sont des **indicateurs nouveaux** (au moins en termes de suivi régulier) pour lesquels il est **préalablement nécessaire de collecter la donnée source**, car elle n'est pas disponible sous forme de bases de données, ces dernières n'étant pas communiquées par leurs détenteurs/producteurs (par exemple, trafic ferroviaire par département).
- **Type ③** : Ce sont des **indicateurs nouveaux** pour lesquels la donnée source existe **mais qui demandent de nouvelles modalités d'exploitation, de calcul et/ou de représentation** (par exemple, densité de chantiers intermodaux par rapport aux pôles économiques).
- **Type ④ ou indicateurs « exploratoires »** : Ce sont des **indicateurs nouveaux** pour lesquels la **donnée source est à collecter et la méthodologie (de calcul ou d'enquête) est à construire et/ou éprouver**.

1.3.2.3 Rattacher les indicateurs aux déterminants et domaines constitutifs de la logistique

Différents blocs ou domaines de rattachement permettent de segmenter l'approche des indicateurs selon qu'ils se rattachent aux déterminants du transport et de la logistique, aux activités prises en compte, aux ressources mobilisées ou aux impacts générés. Ils sont présentés ci-après. Ces blocs ou domaines de rattachement sont au nombre de huit ¹² :

- marché et territoire ;
- positionnement ;
- offre de transport et trafics ;
- aménagement et logistique ;
- ressources humaines ;
- compétitivité des entreprises ;
- facilitation ;
- environnement, développement durable, externalités.

¹² Cf. détail dans le catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique

Ces blocs ou domaines de rattachement sont rappelés ci-après :

<p>La logistique n'est jamais réalisée pour elle-même mais au service d'autres activités. En ce sens, elle est structurée sur les territoires par des grands déterminants. Ces déterminants sont notamment « macro économiques » : bassin de consommation, tissu économique, richesse, population, degré d'ouverture au monde. Ces paramètres vont influencer la logistique, en général, et la logistique endogène (directement liée aux activités et à la population présentes sur le territoire) en particulier.</p>	<p>➔ Marché et territoire</p>
<p>La logistique est aussi conditionnée par des déterminants spatiaux : la localisation par rapport à des aires de dessertes potentielles, la proximité des ports maritimes qui assurent la connexion au monde, le positionnement par rapport au barycentre économique européen... Ces paramètres structurent l'attractivité logistique d'un territoire et permettent d'en caractériser les atouts et limites et les enjeux. Ils structurent particulièrement l'attractivité vis-à-vis de la logistique exogène¹³.</p>	<p>➔ Positionnement</p>
<p>La logistique a également besoin d'infrastructures, en particulier de transport, pour exister et être efficace. Sans la présence d'infrastructures permettant la circulation (routes, voies ferrées, voies navigables...), l'articulation des flux (points nodaux tels que les ports, les aéroports, les chantiers de transport combinés...) et le stockage (entrepôts, plateformes...), il ne peut y avoir d'activité transport et logistique. Ainsi, pour un logisticien, la localisation d'un territoire se conçoit à la fois par rapport au positionnement spatial (qui est une donnée par définition peu modifiable) et par rapport aux infrastructures et à la densité des services offerts sur ces infrastructures.</p>	<p>➔ Offres de transport et trafics</p>
<p>La logistique sur un territoire se traduit par la présence de sites de stockage internalisés ou externalisés, intégrés dans des sites de production (usine et entrepôt sur le même site) ou dédiés uniquement à la logistique (entrepôts, plateformes, dépôts non accolés à une activité industrielle ou commerciale).</p> <p>La logistique attire des offreurs de services logistiques ou de services immobiliers qui y trouvent des marchés et des opportunités.</p> <p>La logistique se traduit par des aménagements (zones d'activités, zones logistiques, parcs logistiques) qui visent à organiser la logistique sur le territoire, à la polariser, à la localiser à proximité immédiate d'infrastructures en capacité d'absorber des trafics importants. De ce point de vue, la plateformisation de la logistique (concentration des fonctions logistiques¹⁴ sur de zones uniquement dédiées à la logistique¹⁵) contribue à limiter le phénomène de mitage du territoire. Elle y parvient d'autant mieux que cette plateformisation est gouvernée par la puissance publique ; c'est-à-dire que</p>	<p>➔ Aménagement et logistique</p>

13 Par exemple, entrepôts d'industriels qui n'ont pourtant pas de sites de fabrication en région

14 Comme l'entreposage, la messagerie ...

15 Les zones d'activités accueillant de manière notable des fonctions logistiques peuvent, en effet, être des zones d'activités mixtes ou banalisées qui n'ont pas été conçues au départ comme des zones logistiques, ou des zones ou parcs logistiques (par exemple, parcs Gazeley ou Parcolog) dédiés, c'est-à-dire conçus pour accueillir exclusivement de la logistique.

<p>des orientations incitent fortement à ne pas construire d'entrepôts en dehors des zones fléchées pour cette activité dans les schémas d'aménagement.</p>	
<p>La logistique est une activité de main-d'œuvre. La majorité des emplois logistiques relève de formations de niveaux 4 (Bac) et 5 (BEP, CAP). La mécanisation voire désormais l'automatisation et la robotisation n'ont pas stoppé l'élévation générale des qualifications requises. Avec la complexification et la professionnalisation de la logistique, les postes impliquant des formations de niveaux supérieurs sont également en croissance (mais pour des nombres d'emplois en valeur absolue beaucoup plus faibles). L'emploi traduit également une des contributions de la logistique (externalité positive) au développement économique des territoires.</p>	<p>➡ Ressources humaines</p>
<p>La traduction de la logistique sur le territoire s'exprime au travers de la performance et de la compétitivité des entreprises prestataires ou utilisatrices de services de logistique et de transport. Le développement de la logistique comme composante de la stratégie des entreprises résulte de la prise de conscience de l'importance de la gestion des flux comme gisement de productivité, comme vecteur de positionnement concurrentiel et comme outil d'intégration dans des processus de production-distribution de plus en plus intégrés et globalisés. De ce fait, il est logique que les entreprises suivent leurs performances et leurs coûts logistiques, ainsi que ceux de leurs fournisseurs (pour les sélectionner et les évaluer). Les indicateurs clés de la performance logistique (KPI) sont suivis au sein des tableaux de bord que certaines entreprises construisent en fonction de leurs objectifs et de leurs enjeux.</p> <p>Il y aurait une pertinence forte à rendre compte de la performance logistique des entreprises dans un Tableau de bord régional. Cette démarche semble toutefois très difficile pour des raisons de confidentialité (les entreprises ne communiquent pas ou très peu sur leur performance). La variété des entreprises concernées suppose un très grand nombre d'observations pour produire des éléments satisfaisants et garantir le secret statistique. Seule une observation au plan national pourrait apporter ces éléments.</p> <p>Les indicateurs présentés dans le catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique sont peu nombreux mais illustrent les principales préoccupations des entreprises en matière de performance logistique et transport.</p>	<p>➡ Compétitivité des entreprises</p>
<p>Si l'attractivité d'un territoire tient notamment à son positionnement spatial, économique, démographique et infrastructurel (au sein des réseaux et des corridors) et à son marché, à l'offre de services qui apporte la connexion au monde et à l'aménagement de zones d'accueil de la logistique optimisant l'offre foncière et immobilière, elle renvoie également à la fiscalité et à la</p>	<p>➡ Facilitation</p>

réglementation (lorsque celle-ci est locale) qui vont faciliter le bon déroulement des activités logistiques, l'implantation ou le développement d'entreprises.

Dans une activité de plus en plus intensément **régie par des règles et des normes** (pour l'implantation d'entrepôts et leurs spécifications, en matière de procédures douanières...), la qualité des services logistiques peut également s'apprécier par les démarches visant à faire respecter ces normes mais avec des délais d'instruction plus rapides. La facilitation est, de ce fait, une notion de plus en plus mobilisée par les grands porteurs de projets (souvent de logistique exogène) dans le choix d'une implantation, choix qui met souvent en concurrence des territoires aux caractéristiques spatiales et infrastructurelles proches. Elle couvre les actions permettant d'atteindre plus rapidement un objectif (par exemple, l'ouverture d'un entrepôt) et dont certaines peuvent être mesurables ou appréciables (via, par exemple, une enquête de satisfaction) comme la mise en relation rapide d'un porteur de projet avec les différents services avec lesquels il devra travailler sur son projet d'implantation (mesurable par des enquêtes de perception/satisfaction), l'existence d'un guichet unique (interlocuteur unique pour toute une série de questions), la réduction des délais d'instruction (mesurable statistiquement en nombre de semaines)...

Enfin, la logistique est souvent appréhendée au travers des nuisances qu'elle génère, en particulier du point de vue des acteurs extérieurs au domaine d'activités (habitants, politiques...) :

- en local avec, par exemple, les nuisances et pollutions comme le bruit, la pollution atmosphérique, les risques, la congestion subis directement par le territoire ;
- au global avec, par exemple, la contribution de l'activité au réchauffement climatique à une échelle planétaire.

Il convient de pouvoir mesurer ces externalités pour identifier précisément la contribution de la logistique, définir et mettre en œuvre des actions, et suivre les impacts de ces dernières.

L'environnement, au travers notamment des enjeux de la transition énergétique et de l'acceptation de la logistique au niveau sociétal, est donc aussi un enjeu fondamental de la logistique. Les indicateurs s'y rattachant sont plus complexes à renseigner au niveau régional, car il existe relativement peu d'informations spécifiques permettant d'apprécier finement les impacts des différents modes de transport par rapport aux trajets et à la géographie des flux. Il sera par exemple, difficile d'évaluer précisément les émissions liées aux seuls poids lourds sur des trajets précis, une majorité de systèmes de capteurs ne dissociant pas poids lourds et autocars.

➡ Environnement, développement durable, externalités

1.3.2.4 Préciser les modalités d'obtention de la donnée

Pour chaque indicateur identifié, une analyse approfondie des modalités d'obtention des données a été conduite, comme l'illustre la Figure 3¹⁶.

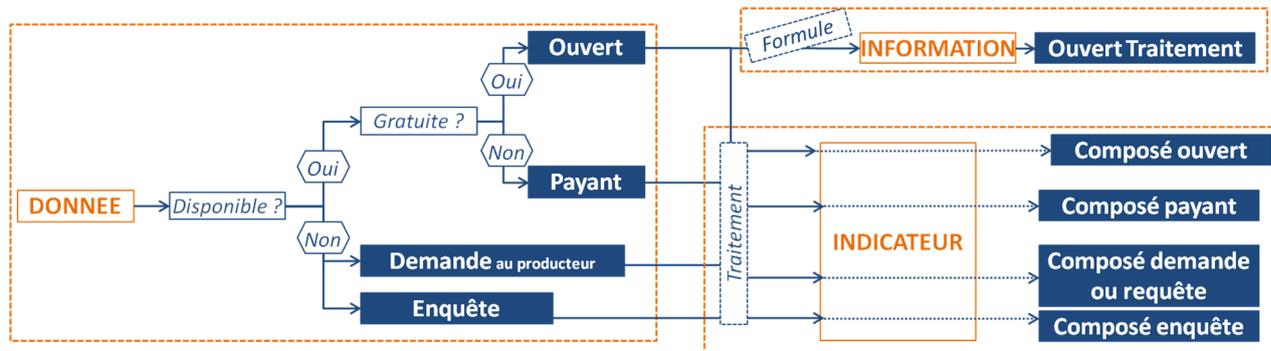


Figure 3 : Modalités d'obtention des données

Les modalités d'obtention permettent de préciser si les **indicateurs** sont directement **issus de bases** gratuites ou payantes, **d'enquêtes spécifiques** ou d'une demande faite auprès du producteur/propriétaire, ou encore **sont composés** à partir de **traitements complémentaires** plus ou moins sophistiqués¹⁷.

1.3.2.5 Synthétiser et expliciter l'existant

L'ensemble des indicateurs est repris dans le tableau de synthèse qui, pour chaque donnée, information ou indicateur, précise le champ géographique (existence des données sur ce champ) ainsi que les sources des données, les modalités d'obtention de ces dernières, leur utilisation brute ou la nécessité de prétraitement.

Indicateur	Dispo	Echelle géographique				Chronologie			Source et coût de production		
		Com	Dép	Rég	Nat	MAJ	Historique	Source(s) de données	Temps	Compétence	
XXXXXX	E C A			X	X	M A P	H	YYYY	*	*	

Commune (Com), *Département* (Dép), *Région* (Rég), *Pays* (Nat)
 MAJ: Mensuelle, Annuelle, Ponctuelle
 Historique: Direct / Indirect, Disponibilité de l'historique, longueur des séries
 Source et coût de production: Organisme de production et source
 Echelle géographique de traitement: Existant, Composé, Absent
 Temps: * Rapide / Facile, ** Moyen / Moyenne, *** Long / Complexe

Figure 4 : Explication des indicateurs existants

16 Cf. le catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique pour plus de détail

17 Par exemple, estimation d'un barycentre qui demande de disposer d'informations mais également de définir – au regard d'une problématique – l'aire spatiale de référence, le type de pondération, ou, autre exemple, représentation des aires de marché en isochrones qui implique de définir préalablement pour chaque point la distance horaire.

Une grille d'analyse de la « complexité » de l'indicateur a été élaborée, afin de mieux hiérarchiser la faisabilité des indicateurs.

Cette grille de lecture s'organise autour de deux axes :

- un axe horizontal temporel, qui correspond au temps (charge de travail) à mobiliser pour recueillir les données, traiter et produire l'indicateur ;
- un axe vertical, qui illustre la complexité d'élaboration de l'indicateur et renvoie soit à la difficulté d'obtention de la donnée soit aux modalités de calcul et de représentation impliquant des compétences ou des moyens plus importants.

Chaque indicateur a été positionné au croisement des deux axes.

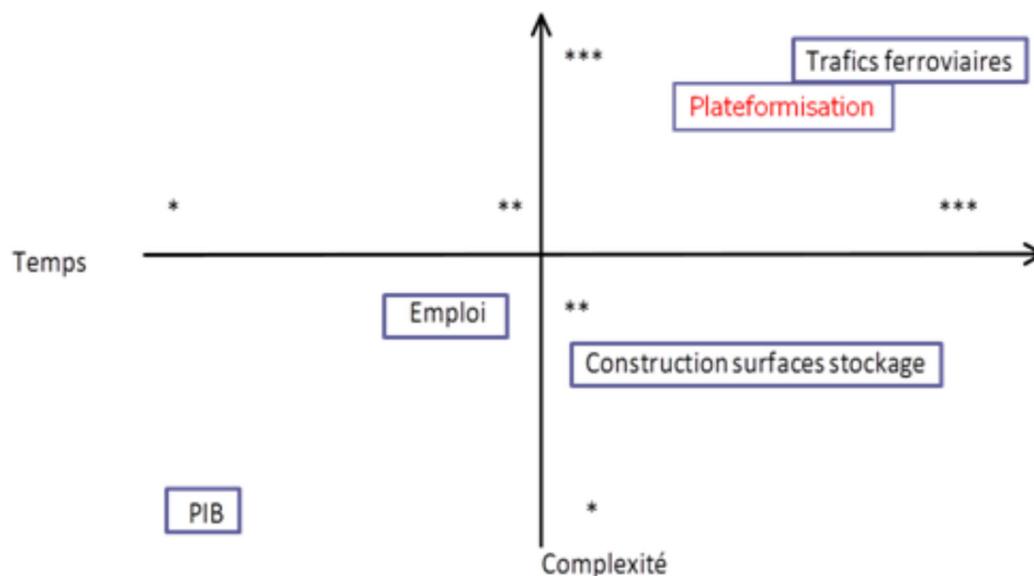


Figure 5 : Hiérarchisation des indicateurs existants

Tous les indicateurs identifiés lors de cette étape sont présentés de façon détaillée dans le catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique. Ce dernier est structuré en deux parties ; un tableau de synthèse présentant tous les indicateurs identifiés (sur le modèle présenté en Figure 4) et un « Dictionnaire des indicateurs identifiés ».

Ce dernier explicite la finalité (intérêt de chaque indicateur) et la méthode de construction de l'indicateur. Lorsque l'information existe, l'indicateur est illustré. Les indicateurs sont classés par bloc et selon deux catégories : les indicateurs de premier niveau (existants en l'état) et les indicateurs composés (issus d'un calcul, d'une consolidation ou d'un traitement).

Le catalogue constitue le socle de travail de la démarche. Tous les indicateurs identifiés dans le catalogue n'ont pas été mobilisés dans le Tableau de bord mais peuvent l'être dans le cadre d'un transfert de la démarche, l'appréciation des enjeux et leur hiérarchisation renvoyant aux particularités des territoires.

Pour les indicateurs retenus ou les nouveaux indicateurs, on retrouvera dans les fiches indicateurs détaillées un système d'évaluation basé sur un nombre d'étoiles (ainsi un indicateur 6 étoiles ***** sera très coûteux à produire alors qu'un indicateur 2 étoiles ** sera qualifié de simple et sera moins coûteux.

1.4 Hiérarchiser les enjeux

La notion même d'indicateur ne se conçoit pas dans l'absolu. Un indicateur vise à mesurer, à évaluer, à suivre un phénomène, un processus, le résultat d'une action, l'atteinte d'un objectif ou d'une ambition. Le système d'indicateurs doit donc permettre à la fois de connaître la logistique, de suivre les différentes manifestations des activités en lien avec la logistique sur le territoire et la performance de ce territoire en termes de logistique et de transport.

Il est nécessaire, en préalable au choix des indicateurs pertinents, d'identifier les enjeux auxquels ces indicateurs répondent, et, dans une logique de court terme (2018), de vérifier la faisabilité de ces indicateurs.

Le principe de tableau de bord renvoie, quant à lui, à une sélection d'indicateurs permettant une vision globale et rapide. Il ne s'agit donc pas de démultiplier les indicateurs mais bien de ne retenir que les plus utiles. Ces choix supposent une hiérarchisation des enjeux.

Une journée de travail, réunissant plus de 80 participants et structurée autour de trois ateliers thématiques, a permis de moduler et de valider les enjeux issus du diagnostic.

Chacun des ateliers était structuré autour d'une thématique homogène, elle aussi issue des éléments de diagnostic :

- **Atelier n°1** : Optimiser durablement, économiquement et environnementalement la logistique et le transport de marchandises ;
- **Atelier n°2** : Attirer de nouvelles activités sur le territoire en faisant de la logistique un atout pour maintenir et développer le tissu économique local ;
- **Atelier n°3** : Développer et adapter les emplois, compétences et formations logistiques pour tous les acteurs du territoire.

L'organisation de ces ateliers comportait deux temps :

- mise à jour, enrichissement et validation des grands enjeux et sous-enjeux de la thématique proposée ;
- proposition d'indicateurs en lien avec les enjeux identifiés et, dans le même temps, identification des besoins d'informations associés et des limites.

Avant de hiérarchiser les enjeux, une part importante du travail en atelier a permis de balayer un spectre très large.

Chaque atelier a ensuite donné lieu à la production d'une « carte mentale » (un arbre d'idées reliées entre elles de façon logique) reprenant à la fois les enjeux considérés comme importants et une première liste d'indicateurs « souhaités », comme l'illustre la Figure 6 page suivante.

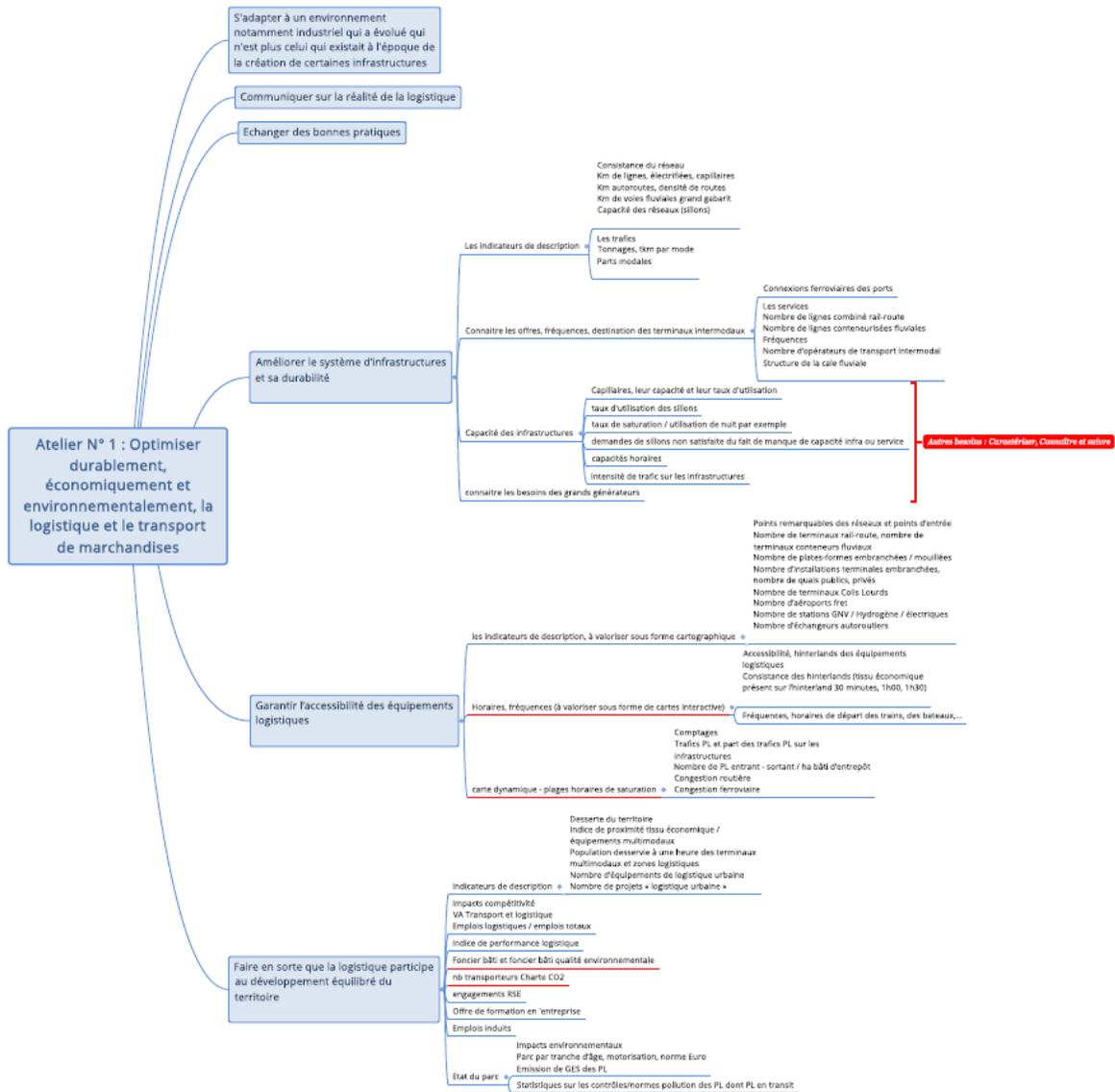


Figure 6 : Carte mentale des travaux de l'atelier 1

La carte se lit de gauche à droite, en partant des enjeux/ambitions et en débouchant sur des propositions d'indicateurs des parties prenantes. Ces propositions ont été ensuite regroupées en catégories concernant le champ d'application de l'indicateur (valeur ajoutée des entreprises, emplois...), la finalité (décrire, mesurer...) mais aussi la forme (cartes dynamiques...) L'atelier a aussi permis de faire émerger des besoins d'indicateurs. À titre d'exemple, l'atelier 1 présenté sur la carte et consacré à l'enjeu « optimiser durablement le transport et la logistique » a fait émerger un besoin transversal lié à la caractérisation, la connaissance et le suivi des phénomènes observés. La carte rend compte de l'atelier, elle permet une première structuration de l'information.

Si l'on analyse plus finement la façon dont les enjeux ont été exprimés, hiérarchisés et sur lesquels une forme de consensus a été conclue, il est possible de mettre en évidence certains éléments qui vont permettre une hiérarchisation des enjeux. Il convient de les envisager comme un « faisceau d'indices » plus que comme un filtre rigide.

Dans un premier temps, les enjeux peuvent être exprimés en fonction de leur relation au territoire.

Ainsi, peuvent être distingués des enjeux génériques, communs à différents territoires mais qui vont trouver une résonance particulière en Grand Est, et des enjeux spécifiques au Grand Est.

- Les enjeux génériques renvoient à des préoccupations transversales et expriment la façon dont la logistique sur le territoire s'inscrit dans ces grandes orientations. Il s'agit, par exemple, de la contribution de la logistique en Grand Est à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), d'une meilleure utilisation de ressources rares comme le foncier, de la contribution aux objectifs nationaux de transition énergétique ou à des projets de territoire. On retrouve en général ces enjeux dans d'autres documents de planification au niveau régional ou national comme le SRADDET ou France Logistique 2025.
- Les enjeux spécifiques au territoire renvoient à la façon dont la logistique s'exprime sur le territoire, en lien avec le positionnement géo-économique (transfrontalité notamment), aux particularités du tissu socio-économique, aux infrastructures ou aux pratiques spécifiques (infrastructures fluviales et ferroviaires, intermodalité par exemple) et, enfin, aux ambitions de développement local (axes du SRADDET mobilisant la logistique).

Dans un second temps, il s'agit d'apprécier la possibilité de mesurer, d'évaluer, d'estimer l'enjeu identifié et de construire un ou plusieurs indicateurs à intégrer au tableau de bord.

- Cette possibilité s'exprime par l'existence d'éléments quantitatifs mesurant l'impact / l'influence, l'emprise sur le territoire du phénomène pris en compte à travers des éléments objectifs et mesurables. La présence de ces éléments permet de suivre le phénomène dans le temps et de le relier à une stratégie ou à des actions. Si la cible est le report modal, par exemple, les éléments quantitatifs recherchés auront pour but de mesurer l'accroissement ou la diminution du trafic routier, en parallèle des variations des trafics ferroviaires et fluviaux.

Enfin, il est important d'apprécier l'importance des enjeux retenus, au regard des préoccupations ou activités des différentes parties prenantes.

- La convergence des parties prenantes autour de l'importance des enjeux pour le territoire est un élément de hiérarchisation des enjeux. Il convient cependant de prendre en compte la variété des représentations et des intérêts des parties prenantes. La pertinence de la hiérarchisation va dépendre du processus de co-construction mis en œuvre, du nombre et de la variété des parties prenantes mobilisées.

Les enjeux considérés comme structurants ont ensuite été exprimés sous forme d'ambitions visant à orienter les actions à venir. La liste des ambitions constitue une forme de classification, qui va aussi permettre de positionner les actions engagées en fonction de leur contribution à une ou plusieurs ambitions.

Qui dit ambition suppose enfin d'identifier les moyens à mettre en œuvre, les ressources à mobiliser ou les outils à activer. La finalité du Tableau de bord, à travers le choix d'indicateurs pertinents, est bien d'identifier, de suivre et de mesurer ces moyens et ressources et leur évolution, et de contribuer à une analyse moyens/résultats en regard des ambitions définies.

Le Tableau 2 associe enjeux et ambitions et permet de préciser les finalités des indicateurs associés.

C'est cette même structure qui a été retenue pour organiser le Tableau de bord transports & logistique Grand Est 1^{ère} édition.

Tableau 2 : Des indicateurs pour mesurer, évaluer les réponses apportées/à apporter aux enjeux

Enjeux	Ambitions	Des indicateurs pour :
Optimiser durablement la logistique	Améliorer l'intermodalité	Identifier/localiser les ressources et moyens de l'intermodalité
	Disposer de points d'entrée sur les réseaux et de services de qualité	Identifier/localiser les réseaux, leur occupation, les services proposés, le niveau d'utilisation
Développer les compétences	Favoriser l'attractivité des métiers logistiques	Identifier/localiser quantitativement et qualitativement les métiers et les emplois logistiques
	Former pour suivre l'évolution des métiers	Identifier les besoins et difficultés de recrutement Identifier les ressources (formations...)
Attirer de nouvelles activités	Connaître la géographie logistique	Cartographier les implantations logistiques Qualifier et quantifier les activités économiques et leurs besoins
	Ancrer durablement la logistique en favorisant les implantations	Analyser les évolutions et se projeter

1.5 Construire le Tableau de bord 1ère édition

1.5.1 Organiser le Tableau de bord pour répondre aux attentes des acteurs

Le Tableau de bord est conçu comme un outil de diffusion de l'information, de promotion de l'activité et du territoire mais aussi comme un outil prospectif et dynamique.

Il répond ainsi aux attentes des différentes parties prenantes (recueillies lors des entretiens et des ateliers) et notamment à celles exprimées en termes de connaissance (construction d'un socle de connaissances communes) et de partage du diagnostic. Le Tableau de bord contribue ainsi à la construction d'une identité logistique pour les parties prenantes du système logistique territorial du Grand Est.

Pour répondre à ces attentes, le Tableau de bord est structuré en trois parties, comme le montre la Figure 7.

Connaître les déterminants de la logistique pour construire une identité logistique



Repères

Un lectorat large, des données clefs sur la logistique et le transport et leurs déterminants

Aller plus loin pour partager un diagnostic et des enjeux



Mémento

Des données plus détaillées, des cartes

Partager des informations et des expériences



Bulletin

Des entreprises qui s'implantent dans la région, des acteurs qui mettent en œuvre des actions pour rendre la logistique plus performante, des informations sur la vie de l'ORT&L

Figure 7 : Structuration du Tableau de bord.

1.5.1.1 Les Repères

Les indicateurs de la rubrique « Repères » (cf. Tableau 3) ont pour finalité de poser le cadre socio-économique de la logistique en Grand Est et de présenter quelques éléments significatifs pour mieux comprendre l’empreinte de la logistique sur le territoire (flux, trafics, implantations logistiques, emplois).

Sont ainsi regroupés dans la rubrique « Repères » :

- des indicateurs renvoyant au « bloc » ou domaine de rattachement¹⁸ **Marché et territoire**, permettant ainsi d’identifier les déterminants économiques ou inducteurs de flux (variables dimensionnantes du système logistique),
- des indicateurs renvoyant au « bloc » ou domaine de rattachement **Positionnement**, permettant d’identifier et de comprendre les aspects spatiaux, la localisation des équipements et leur proximité,
- des indicateurs renvoyant au « bloc » ou domaine de rattachement **Offre de transport et trafics** permettant d’identifier et de comprendre les infrastructures, les trafics des différents modes avec leur poids respectif et la dynamique globale des flux,
- des indicateurs renvoyant au bloc **Aménagement et logistique**, permettant d’identifier les différents sites logistiques et la dynamique d’implantation les concernant,
- Des indicateurs renvoyant au bloc **Ressources humaines**, permettant d’appréhender l’emploi, sa structure, les dynamiques à l’œuvre mais aussi l’appareil de formation et les problématiques de recrutement et de tension,
- Des indicateurs renvoyant au bloc **Environnement, développement durable, externalités**, avec notamment des éléments de mesure des différentes émissions et la contribution de l’activité au réchauffement climatique.

Les blocs « Facilitation » et « Compétitivité des entreprises » ne font l’objet d’aucun indicateur dans le Tableau de bord. En effet, les données relatives à ces thématiques sont à la fois rares et peu homogènes, notamment celles relatives à l’activité des entreprises et aux modalités de prise en compte de la logistique. L’indice de performance logistique élaboré par la Banque mondiale renvoie bien à la notion de facilitation, mais il se décline au niveau national uniquement et sa construction basée sur du déclaratif est difficilement déclinable aux échelles territoriales qui nous intéressent.

Le Tableau 3 précise ces indicateurs.

18 Cf. Catalogue d’indicateurs pour l’observation de la logistique

Tableau 3 : Indicateurs Repères

	Domaine de rattachement (blocs)	Désignation	Représentation	Page du TDB	Fiche n°
Un positionnement au centre d'un espace riche	Positionnement	PIB : Produit intérieur brut	Valeur	6	RP_1
		Centralité économique	Carte	6	RP_2
Un territoire attractif, une logistique connectée au monde		Connectivité	Carte	7	RP_3
Une logistique au service du tissu économique et génératrice de richesses	Marché et territoire	Marché potentiel (nombre d'habitants)	Valeur	7	RM_1
		Poids de la région dans le PIB national	Valeur	8	RM_2
		Inducteur de flux industriels	Valeur	8	RM_3
		Poids du PIB industriel en Région	Valeur	8	RM_4
	Aménagement et logistique	Dynamique logistique (Foncier logistique bâti)	Valeur	8	RA_1
	Aménagement et logistique	Poids relatif de la dynamique logistique régionale au plan national (Part du foncier logistique bâti dans le foncier logistique national)	Valeur	8	RA_2
	Marché et territoire	Poids de la VA régionale du secteur Transport et logistique vs national	Valeur	8	RM_5
		Poids du secteur transport et logistique dans la VA régionale	Valeur	8	RM_6
	Ressources humaines	Nombre d'emplois totaux Transport et Logistique	Valeur	8	RRH_1
		Poids de l'emploi Transport et Logistique dans l'emploi salarié total	Valeur	8	RRH_2
Autour d'un système de flux	Offre de transport et	Tonnages transportés par la route et la voie d'eau	Valeur	9	ROT_1

	Domaine de rattachement (blocs)	Désignation	Représentation	Page du TDB	Fiche n°
diversifié et plus vertueux	trafics	Tonnage transporté par habitant (national)	Valeur	9	ROT_2
		Tonnage transporté par habitant (Grand Est)	Valeur	9	ROT_3
Autour d'un système de flux diversifié et plus vertueux	trafics	Part des tonnages transportés en mode alternatif	Pourcentage	9	ROT_4
		Tonnage fret traité par les aéroports du Grand Est	Valeur	9	ROT_5
	Environnement, développement durable, externalités	Part des émissions de CO2 du transport routier de marchandises (PL)	Graphique	9	RE_1
		Part des particules fines PM10 du transport routier de marchandises (PL)	Graphique	9	RE_2
		Part des émissions oxyde d'azote du transport routier de marchandises (PL)	Graphique	9	RE_3
		Contribution au réchauffement climatique	Graphique	9	RE_4

1.5.1.2 Le Mémento

Les indicateurs « Mémento », cf. Tableau 4, ont pour finalité d’approfondir les éléments de connaissance de la logistique en Grand Est et d’identifier les principaux indicateurs associés aux enjeux et aux ambitions à prendre en compte.

Sont ainsi regroupés dans la rubrique « Mémento »¹⁹:

- des indicateurs détaillés contribuant à l’établissement d’une base de connaissances associée à l’enjeu « Optimiser durablement la logistique » et renvoyant au « bloc » ou domaine de rattachement **Offre de Transport et trafics**. Ils décrivent de façon plus approfondie les parts modales et les éléments liés à chaque mode de transport et visent à alimenter une réflexion et des actions dont la finalité est d’améliorer l’intermodalité et de disposer de points d’entrée sur les réseaux et de services de qualité ;
- des indicateurs contribuant à l’établissement d’une base de connaissances associée à l’enjeu « Développer les compétences » et renvoyant au bloc **Ressources humaines**. Ils décrivent de façon plus approfondie les éléments de constat sur la ressource humaine (nombre d’emplois et poids de la logistique dans la région, nature et structure de ces emplois). Ils précisent les dynamiques à l’œuvre en matière de ressources humaines (recrutements, formation, difficultés de recrutement...). Ils visent à alimenter une réflexion et des actions dont la finalité est de favoriser l’attractivité des métiers logistiques et de former pour suivre et anticiper l’évolution de ces métiers ;
- des indicateurs contribuant à l’établissement d’une base de connaissances associée à l’enjeu « Attirer de nouvelles activités » et renvoyant au bloc **Aménagement et logistique**. Ils décrivent de façon plus approfondie les éléments touchant au foncier logistique, aux zones d’activités et permettant de quantifier, localiser et qualifier les équipements et aménagements logistiques.

Tableau 4 : Indicateurs du Mémento

Enjeux	Ambitions	Domaine de rattachement (bloc)	Désignation	Représentation	Page du TDB	fiche n°
Optimiser durablement la logistique	Améliorer l’intermodalité	Offre de transport et trafics	Infrastructures routières (km de routes par type)	Valeur	11	MOT_1
			Nombre de PL par jour	Carte	11	MOT_2
			Part du mode routier en région et comparaison nationale	%	11	MOT_3

Enjeux	Ambitions	Domaine de rattachement (bloc)	Désignation	Représentation	Page du TDB	fiche n°
			Intensité d'utilisation du réseau routier et comparaison avec la moyenne nationale	%	11	MOT_5
Optimiser durablement la logistique	Améliorer l'intermodalité		Infrastructures ferroviaires (km de voies ferrées)	Valeur	12	MOT_6
			Trafic fret ferroviaire	Carte Valeurs	12	MOT_7
			Part du trafic réalisé par des entreprises ferroviaires alternatives	Valeur	12	MOT_8
			Nombre de trains fret par jour	Valeur	12	MOT_9
			Part du trafic fret ferroviaire national	%	12	MOT_10
			Part modale du trafic ferroviaire	%	12	MOT_11
			Intensité d'utilisation du réseau ferroviaire et comparaison avec la moyenne nationale	%	12	MOT_12
			Infrastructures fluviales (km de voies navigables)	Valeur	13	MOT_13
			Offre de transport et trafics	Trafics et implantations fluviales	Carte Valeur	13
			Part du fret fluvial international	%	13	MOT_15

Enjeux	Ambitions	Domaine de rattachement (bloc)	Désignation	Représentation	Page du TDB	fiche n°
			Comparaison de la part du fret fluvial par rapport à la moyenne nationale	Valeur	13	MOT_16
Optimiser durablement la logistique	Disposer de points d'entrée sur les réseaux et de services de qualité		Nombre et densité des ITE	Valeur	14	MOT_17
			Nombre de cours marchandises et voies de services	Valeur	14	MOT_18
			Infrastructures capillaires et poids du fret capillaire	Valeur %	14	MOT_19
			Tonnage traité par les capillaires ferroviaire	Valeur	14	MOT_20
			Nombre et localisation des chantiers de transport combiné	Valeur	14	MOT_21
			Nombre de quais publics et privés	Valeur	14	MOT_22
Développer les compétences	Favoriser l'attractivité des métiers logistiques	Ressources humaines	Concentration de l'emploi transport et logistique	Carte	15	MRH_1
			Nombre de projets de recrutements	Valeur	15	MRH_2
			Part des recrutements problématiques	%	15	MRH_3

Enjeux	Ambitions	Domaine de rattachement (bloc)	Désignation	Représentation	Page du TDB	fiche n°
			Nombre d'emplois Transport et logistique total	Valeur	16	RH_1 ²⁰
Développer les compétences	Favoriser l'attractivité des métiers logistiques		Nombre d'emplois Transport et logistique en compte propre	Valeur	16	MRH_4
			Répartition de l'emploi transport et logistique total par sexe	%	16	MRH_5
			Part des emplois transport et logistique dans l'industrie et le commerce	Graphique	16	MRH_6
			Répartition de l'emploi transport et logistique par CSP ²¹	Graphique	16	MRH_7
			Répartition de l'emploi transport et logistique par modalité de travail	Graphique	16	MRH_8
		Former pour suivre l'évolution des métiers		Formations par zone d'emploi	Carte	17
			Nombre total de personnes formées	Valeur	17	MRH_10
			Nombre de formations	Valeur	17	MRH_11
			Intitulés de formations	Valeur	17	MRH_12

20
21

Indicateur utilisé dans la partie « Repères » et repris dans le Mémento
CSP : Catégorie socio-professionnelle

Enjeux	Ambitions	Domaine de rattachement (bloc)	Désignation	Représentation	Page du TDB	fiche n°
			Part des formations Transport, Logistique et Transport Logistique	Graphique	17	MRH_13
			Répartition des diplômes et titres par modalité	Graphique	17	MRH_14
Attirer de nouvelles activités	Connaître la géographie logistique	Aménagement et logistique	Âges médians des entrepôts	Carte	19	MA_1
			Dynamique logistique (Surfaces bâties)	Valeur	19	RA_2
			Dynamique logistique annuelle (Moyenne de surfaces bâties par an)	Valeur	19	MA_2
			Part des surfaces bâties en France	%	19	RA_2
			Surface bâtie logistique par habitant et par département	Graphique	20	MA_3
	Ancrer durablement la logistique et la gouverner	Aménagement et logistique	Nombre et localisation des zones d'activités et plateformes logistiques	Carte	21	MA_4
			Taux de plateformisation régional et national	%	21	MA_5
			Taux de plateformisation localisé	%	21	MA_6

1.5.1.3 Le Bulletin

L'actualité logistique est dynamique et se manifeste par un certain nombre d'évènements sur le territoire. Les données quantitatives sont très souvent décalées dans le temps par rapport à cette manifestation. Par exemple, les statistiques sur l'emploi fondées sur le traitement des DADS²² ne seront enregistrés qu'en fin d'année (période de déclaration) et restituées par l'INSEE sous forme de base de données 2 à 3 ans après. Dans le meilleur des cas, il s'écoule un trimestre entre le moment où la donnée est collectée et le moment où les bases sont disponibles (pour les bases publiques). Le seul traitement quantitatif des données n'est pas suffisant en temps réel pour comprendre la réalité de la logistique sur le territoire.

L'observation concerne aussi les dynamiques des entreprises et des acteurs publics, les dynamiques de l'emploi et ses évolutions qualitatives (formation, nouveaux outils, nouveaux modèles). Enfin, l'observation qualitative permet aussi d'identifier et de suivre les actions et les projets des secteurs publics et privés.

Issues de la veille réalisée au sein de l'ORT&L Grand Est et des apports d'information des différentes parties prenantes, les rubriques du Bulletin renvoient aux principaux enjeux et complètent les indicateurs quantitatifs par des informations récentes qualitatives (événements marquants de la logistique et des transports en Grand Est).

Pour chacun des enjeux identifiés, sont ainsi détaillés des actions ou projets territoriaux :

- « Optimiser durablement, économiquement et environnementalement la logistique et le transport de marchandises » :
 - actions réalisées ou les projets touchant aux infrastructures de transport ;
 - actions réalisées ou les projets touchant aux plates-formes multimodales et aux autres points d'accès aux réseaux ;
 - déploiement de services et de liaisons et les projets de déploiement ;
 - dispositifs d'accompagnement mis en place ;
 - ...
- « Développer et adapter les emplois, compétences et formations logistiques pour tous les acteurs du territoire » :
 - ouverture de formations ou modification des dispositifs existants ;
 - projets partenariaux touchant à la formation ou aux ressources humaines ;
 - chartes, conventions, projets de recherche visant à développer les compétences logistiques ;
 - ...
- « Attirer de nouvelles activités sur le territoire en faisant de la logistique un atout pour maintenir et développer le tissu économique local » :
 - implantations ou projets d'implantations d'entreprises ;
 - développement d'activités ou d'entreprises existantes ;
 - initiatives des collectivités ou institutions pour faciliter, favoriser le développement des entreprises ;
 - ...

²² Déclaration annuelle Des Salaires

L'objectif est d'enrichir la connaissance partagée mais aussi de mettre à l'honneur les initiatives ou actions « remarquables » des différents protagonistes.

Les principales sources sont la presse régionale et spécialisée et les contributions des partenaires. S'y ajoutent de nombreuses « newsletters », issues de la presse spécialisée française ou étrangère ou des acteurs de l'écosystème (ADEME, CGDD, pôles de compétitivité ou clusters comme NOVALOG et bien d'autres).

1.5.2 Documenter et expliciter les indicateurs

Chacun des indicateurs retenus dans le Tableau de bord fait l'objet d'une fiche détaillée. La fiche indicateur ci-après présente les différentes rubriques permettant d'identifier, de comprendre et d'élaborer un indicateur.

Elle permet de décrire l'indicateur, de préciser les sources de données utilisées, les formules et modalités de calcul, les limites de l'indicateur (tant pour ce qu'il mesure que sur la façon dont il est calculé) et s'ouvre sur une rubrique d'évolution, permettant pour certains indicateurs de renseigner dès à présent des pistes d'amélioration.

Éléments constitutifs de la fiche indicateur		Explications et détail
Numéro de la fiche indicateur		Significatif : Bloc de rattachement + numéro chrono
Désignation de l'indicateur		Nom de l'indicateur et description
Rubrique du Tableau de bord		Repère ou Mémento
Bloc de rattachement		Positionnement
Autres indicateurs du même bloc de rattachement		
Enjeux		Pour les indicateurs hors Repères Cf. Tableau des indicateurs dans document maître <i>Répond à quels enjeux</i>
Ambition		Pour les indicateurs hors Repères
Caractéristiques de l'indicateur	Disponibilité	Existant Traitement Composé La disponibilité de l'indicateur est appréciée en fonction

Éléments constitutifs de la fiche indicateur		Explications et détail	
		<p>du temps nécessaire à son obtention (de 1 à 3 *) et de la compétence nécessaire (de 1 à 3 *). Le nombre d'étoiles total affecté à un indicateur est la somme des deux.</p> <p>** correspond à un indicateur très rapide et facile à calculer (existant ou composé simple, par ex. un rapport entre deux valeurs)</p> <p>***** correspond à un indicateur demandant du temps et comportant des difficultés (obtention des données, formule de calcul complexe, traitement cartographique plus sophistiqué)</p>	
	Unité de l'indicateur	Tonnes, ETP	
	Unité de temps	Mensuel, annuel	
	Périodicité de l'indicateur	Production et mise à jour mensuelle, annuelle	
	Échelle géographique	Région, régions françaises, régions européennes	
Sources de données	Source n° 1	Organisme émetteur	
		Base	
		Données et unité	
		Disponibilité / temporalité	
	Source n° 2	Organisme émetteur	
		Base	
		Données et unité	
		Disponibilité / temporalité	
	Source n° 3	Organisme émetteur	
		Base	
		Données et unité	

Éléments constitutifs de la fiche indicateur		Explications et détail	
		Disponibilité / temporalité	
	Source n° 4	Organisme émetteur	
		Base	
		Données et unité	Description des données utilisées, des unités de données
		Disponibilité / temporalité	Période sur laquelle porte la donnée Temporalité de production de la donnée Fréquence de réactualisation Existence ou absence d'historique
Modalités de production de l'indicateur		<u>Période de référence</u>	Écart entre année de publication du Tableau de bord et année de la donnée
		<u>Historique</u>	Existant dans la base utilisée Demande la constitution d'un historique (données annuelles)
	Modalité et formule de calcul	Formulé sous forme « mathématique » dans la mesure du possible	
Choix de représentation de l'indicateur du Tableau de bord	Valeur	Expliciter la raison du choix, décrire le process, préciser les unités de représentation	
	Cartographique		
	Histogramme		
	Autre		
Coût de production de l'indicateur		Base gratuite nécessitant un traitement statistique unitaire	

Éléments constitutifs de la fiche indicateur		Explications et détail
		<p>Pas de partenariat à solliciter</p> <p>Base payante, difficulté d'obtention de l'information, complexité du calcul ou de la cartographie</p> <p>Nécessite un partenariat avec l'INSEE ou autre, nécessite un retraitement et enrichissement des bases</p> <p>Temps de travail nécessaire</p>
Limites	Statistiques	Disponibilité de l'information, temporalité de la mise à disposition, niveau de détail
	Limite de cohérence	<p>Cohérence des unités, existence de données sur des champs de définition différents (notion de filière, notion de métiers – code ROME, code PCS – notion de territoire, branche, choix des regroupements ...)</p> <p>Demande des redressements, précautions à prendre dans la production</p>
	Limites informatiques	Format de fichier, taille des bases, logiciel de cartographie, gestionnaire de base de données
	Limites compétences	<p>Demande des compétences statistiques ou informatiques particulières, maîtrise d'ACCESS, Excel, SPHINX ou autres logiciels</p> <p>Demande des connaissances particulières (métier)</p>
Réactualisation		
Périodicité pertinente		
Périodicité réelle		
Enrichissement		
Évolutions de l'indicateur (à moyens constants)		
Amélioration de l'indicateur existant		

2 La pérennisation du Tableau de bord

2.1 Structurer la pérennisation

Pérenniser le Tableau de bord suppose de maintenir l'intérêt des parties prenantes et de prolonger le travail de mobilisation des acteurs.

Cette pérennisation passe par l'identification d'un acteur (ou d'un groupe d'acteurs du territoire) légitime, reconnu par les autres parties prenantes et prêt à prendre en compte l'expression des attentes dans une logique de co-construction.

Il s'agit d'une mission qui pourrait être dévolue à un observatoire régional des transports, mais elle pourrait également être portée par d'autres structures, pour autant qu'elles soient partenariales dans leur fonctionnement.

La méthode proposée vise à identifier les modalités de prise en compte des évolutions et de leurs impacts sur le système logistique (§ 2.2), s'interroger sur l'évolution des enjeux (§ 2.3), documenter les indicateurs retenus à travers les fiches indicateurs (§1.5.2) et expliciter les modalités d'évolution des indicateurs existants (§ 2.4). Ainsi, c'est tout le processus qui est impacté et peut être formalisé, comme le montre la Figure 8.

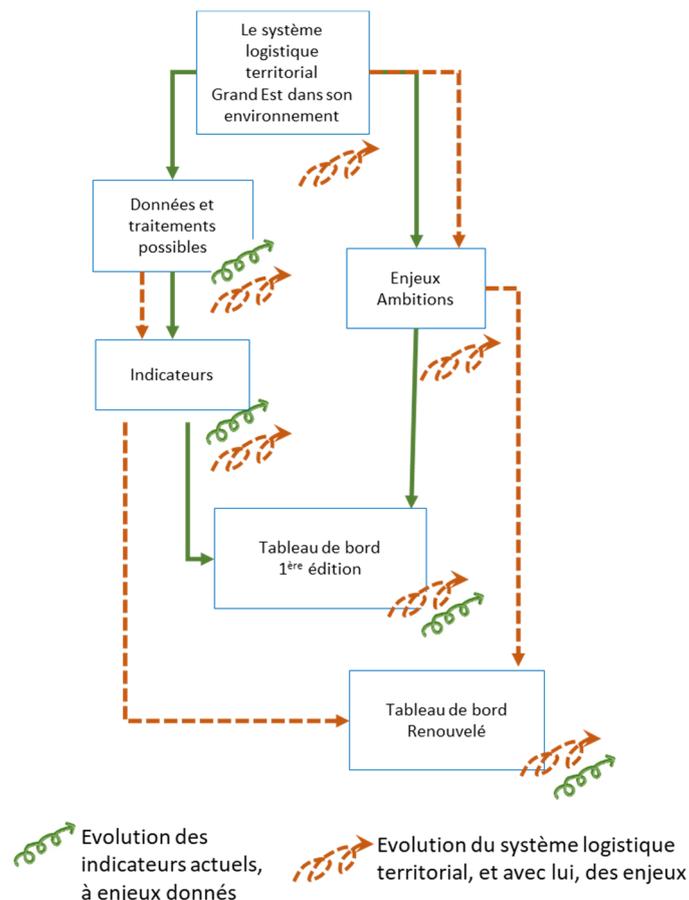


Figure 8 : Méthodologie de pérennisation du Tableau de bord

2.2 Prendre en compte le système logistique territorial Grand Est dans son environnement

Le système logistique territorial comprend l'ensemble des variables qui vont interagir avec la logistique sur le territoire. Il reprend donc à la fois les conditions d'émergence, de développement et l'environnement (système de contraintes et d'opportunités) de la logistique et aussi l'influence, les impacts que cette dernière peut avoir sur un territoire.

L'environnement du système logistique territorial se décline à des échelles logiques et physiques différentes mais dépendantes entre elles.

- À l'échelle « macro » ; un certain nombre de variables vont impacter les systèmes logistiques dans leur ensemble, en dehors d'une incarnation territoriale spécifique.
- À l'échelle « méso », celle du territoire ; la contextualisation de certaines variables mais aussi les stratégies ou visions du développement du Grand Est vont relativiser, moduler voire transformer ou hybrider ces évolutions génériques.
- À l'échelle « micro », celle des acteurs ; les stratégies des acteurs socio-économiques (individus comme entreprises) participent à faire évoluer « par le bas » la façon dont un territoire se structure.

Pour chaque échelle considérée, les évolutions possibles peuvent avoir plusieurs origines :

- être issues des évolutions propres au niveau considéré : changements qui se poursuivent sur leur lancée ;
- être issues des enjeux et évolutions apparaissant à un niveau supérieur (plus large) et qui tendent à s'imposer en dessous avec plus ou moins de force et de possibilité d'être appropriés et retransformés ;
- être issues de la conjonction d'évolutions communes à un certain nombre d'acteurs d'un territoire qui se coordonnent volontairement ou non et qui vont faire émerger des préoccupations nouvelles susceptibles de faire évoluer les enjeux à un niveau supérieur.

Ces trois échelles doivent être croisées avec deux niveaux ; un niveau « général » pour les variables qui impactent le territoire (ou l'acteur) dans sa globalité et un niveau « sectoriel » ciblant plus particulièrement les variables relatives à la logistique.

Les enjeux au niveau sectoriel vont avoir tendance à être des déclinaisons du niveau général, voire leur transposition directe. Inversement, la conjonction d'évolutions sectorielles peut conduire à des évolutions plus générales.

Les trois échelles et les deux niveaux sont illustrés par le Tableau 5.

Tableau 5 : Le système logistique territorial (illustration)

	Niveau général	Niveau sectoriel
Échelle Macro (global)	Changement climatique Développement du numérique E-commerce et nouveaux modèles de consommation Industrialisation / Emploi	Nouvelles motorisations Report modal Nouveaux modèles de distribution Pénurie de personnels logistiques ...
Échelle Méso (territoire)	Transfrontalier Industrie et agriculture	Réseaux de transport et d'énergie (capillaires fret, avitaillement) Pollutions locales (air, eau ...) Transit Implantations d'entreprises étrangères ...
Échelle Micro (acteurs)	Concurrence frontalière pour les emplois Possibilités d'implantation Partage de l'espace entre activités (foncier, voiries ...)	Concurrence européenne (TRM) Réglementations (interdictions de circulation) Renouvellement des flottes TRM Bassin d'emploi, main d'œuvre disponible

Le périmètre du Tableau de bord est celui de la logistique sur le territoire, ce qui correspond dans le tableau ci-dessus à l'intersection entre l'échelle « méso » et le niveau sectoriel. Cependant, du fait des interactions existantes avec, il nous faut également prendre en compte les autres échelles et niveau lorsque l'on s'interroge sur l'évolution des enjeux et de l'environnement.

2.2.1 Les variables génériques, l'échelle macro

De nombreuses évolutions génériques impactent les systèmes logistiques territoriaux, portant sur tout l'appareil socio-économique et/ou sur les comportements et les changements sociétaux et sociologiques. La liste de variables ci-après n'a pas de prétention à être exhaustive.

Il s'agit d'illustrer les différentes catégories, en distinguant un niveau général (s'appliquant à la société et la sphère socio-économique dans son ensemble) d'un niveau sectoriel (s'appliquant plus spécifiquement à la logistique).

1.1.1.2 Niveau général

D'un point de vue général, les principales évolutions sont les suivantes :

- évolution des marchés, des modèles de consommation, de distribution voire des modèles économiques (économie circulaire, économie de la fonctionnalité, ubérisation...) qui vont avoir des impacts sur les organisations logistiques et le transport ;
- numérique et digitalisation ;
- évolution du droit (droit du travail, concurrence) décidée au niveau européen ou national ;
- politiques publiques (stratégies nationales, schéma de mobilités) ;
- politiques énergétiques (transition énergétique) incarnant un projet et des ambitions ;
- modifications des jeux d'acteurs (réduction des moyens publics de financement).

Il est également important de prendre en compte la façon dont la logistique s'intègre dans les grandes tendances d'évolutions transversales. Cette intégration peut être plus ou moins bonne et certains enjeux peuvent s'opposer voire être en concurrence avec ceux de la logistique.

Nous pouvons citer les exemples suivants :

- l'intégration (ou non) des problématiques d'implantation logistique dans les stratégies d'aménagement du territoire ;
- la concurrence des usages du foncier conduisant généralement à un phénomène de « desserrement logistique » dans les grandes agglomérations.

1.1.1.3 Niveau sectoriel

Le niveau sectoriel est caractérisé par de nombreuses évolutions qui vont modifier les pratiques et les organisations :

- évolutions technologiques, nouveaux moyens de transport ou nouvelles utilisations (drones, robots, dirigeables, véhicules autonomes...) ;
- évolutions énergétiques (motorisations ...) ;
- automatisation, mécanisation... ;

- évolutions des acteurs du commerce et de la distribution (e-commerce, omnicanal, circuits de proximité...);
- évolutions digitales et numériques, dématérialisation et imprimantes 3D (révolution numérique et utilisation des nouvelles technologies comme le smartphone, suppression des intermédiaires et mise en relation directe CtoC²³, sites web comparatifs de coûts d'envois de colis...). L'interopérabilité (physique et numérique), l'internet physique (ou interconnexion des réseaux logistiques pour une meilleure efficacité et meilleure durabilité), Informatique (IoT, Block Chain);

De nombreuses évolutions s'inscrivent dans une logistique transversale et multi-niveaux. Ainsi, au-delà des aspects purement techniques, la digitalisation modifie les attentes des parties prenantes et contribue à exacerber certains comportements ou à en faire disparaître d'autres.

L'automatisation suppose une masse critique d'objets à manipuler. Le développement de nouvelles modalités de distribution (démultiplication des colis du e-commerce, par exemple) impacte directement le développement de l'automatisation. Ce dernier est rendu possible par la progression des outils techniques et technologiques (utilisation de drones pour les inventaires, robots de préparation ...) et s'appuie le numérique pour le pilotage et la traçabilité des flux.

Le développement des véhicules autonomes aura sans doute un impact sur les populations de conducteurs mais aussi sur l'émergence d'un nouveau métier plus orienté sur la gestion des aléas et la relation client que sur la conduite proprement dite. Les indicateurs portant sur l'emploi (nombre et qualification des opérateurs) évolueront en fonction des stratégies d'automatisation et de robotisation. De même, les répartitions modales évolueront très certainement en fonction des opportunités techniques et numériques ainsi que du coût et de la disponibilité d'énergies alternatives.

2.2.2 Les variables spécifiques au territoire (le Grand Est), l'échelle méso

Le système logistique territorial Grand Est s'incarne tout d'abord sur son territoire géographique, physique, économique, administratif et social. Ainsi, toute modification ou évolution portant sur ce territoire devra être identifiée et prise en compte afin de compléter les variables, d'en analyser les impacts et de les intégrer dans la démarche d'amélioration continue du Tableau de bord existant. En tant que territoire frontalier, il sera aussi particulièrement sensible aux évolutions des territoires voisins et aux politiques européennes.

Les trajectoires et projets de développement du territoire, à travers la vision politique du système de gouvernance, sont autant d'éléments structurants à prendre en compte.

À titre d'illustration, seront ainsi intégrées au niveau méso :

- l'affirmation d'une identité logistique du territoire ;

²³ CtoC : Consumer to Consumer, l'émergence des sites de mise en relation directe pour faire de la vente, du troc, du prêt impactent les flux et organisations logistiques existantes et créent de nouveaux schémas, de nouvelles pratiques

- les stratégies mises en œuvre au niveau régional (SRADDET) et le positionnement du territoire vis-à-vis de la logistique (renvoyant à une identité choisie ou subie, selon les cas) ;
- les politiques visant au transfert modal vers les modes massifiés ;
- les politiques visant à maîtriser et raisonner l'usage des ressources foncières du territoire et leurs liens avec la clusterisation (ou « plateformes ») des fonctions logistiques sur des zones d'activités dédiées et les vertus réelles ou supposées de cette plateforme (massification, services en commun, moindres nuisances...) ;
- la prise en compte de la comodalité, y compris entre le TRV et le TRM²⁴ (tram fret).

De même, les réglementations locales (pouvoir de police du maire notamment sur l'arrêt, le stationnement et la circulation) peuvent aussi impacter le fonctionnement logistique du territoire, à une échelle plus réduite.

2.2.3 Les variables en lien avec les acteurs socio-économiques, l'échelle micro

Les variables micro s'articulent à la fois autour des stratégies des acteurs économiques, c'est-à-dire la façon dont ces derniers vont analyser leur environnement concurrentiel (en y intégrant les avantages/inconvénients d'un développement sur un territoire particulier) mais aussi la façon dont les évolutions génériques ou spécifiques peuvent impacter les organisations desdites entreprises. Certaines préoccupations exprimées à l'échelle macro (comme le changement climatique) pourront ainsi être déclinées au niveau des acteurs socio-économiques, sans forcément établir un lien avec le territoire (niveau méso).

De nombreuses variables sont communes aux entreprises inductrices de flux (chargeurs industriels, commerce de gros et de détail, filières recyclage et déchets...) et aux entreprises du secteur d'activité transport et logistique.

La structure et les particularités des entreprises ancrées historiquement dans le territoire (et notamment la structure du capital, le contexte socio-culturel, l'Histoire ...) pourront moduler ces variables et en pondérer les impacts. Plus spécifiquement, on retrouve en Grand Est de nombreuses entreprises à capitaux ou conseil d'administration familial, ancrées dans le territoire et ayant notamment développé des pratiques comparables à certaines de leurs « voisines » allemandes.

Les variables citées seront à considérer au niveau du pilotage pour les entreprises inductrices de flux, et davantage au niveau de l'exécution pour les prestataires de services et les transporteurs.

On citera notamment :

²⁴ TRV : Transport Routier de Voyageurs, TRM : Transport Routier de Marchandises

- les évolutions de pratiques logistiques (internalisation / externalisation) des entreprises inductrices de flux et leurs répercussions sur les offreurs de solutions ;
- la mutualisation, nouvelle pour les chargeurs, mais au cœur des métiers historiques des prestataires de service logistiques et surtout des transporteurs ;
- les nouveaux modes de gestion des ressources (économie de la fonctionnalité, écologie industrielle) et leur impact sur l'organisation des flux associés ;
- la prise en compte de la RSE (responsabilité sociétale des entreprises) sur toute la chaîne logistique et notamment aux interfaces (relation entre le donneur d'ordre et son prestataire) ;
- l'intégration des contraintes/opportunités environnementales dans les stratégies des acteurs socio-économiques ...

Ces évolutions modifient la façon dont les entreprises gèrent et pilotent leurs flux et la manière dont la réponse logistique se construit. Elles ont un impact direct sur les externalités mais aussi la création de valeur. Elles sont nécessaires pour interpréter et comprendre les valeurs des indicateurs.

Les différentes variables structurant le système logistique territorial permettent de comprendre le fonctionnement de ce dernier aux différents niveaux. Ils alimentent le système d'enjeux au temps t (pour ce qui nous concerne, au moment de l'initialisation du Tableau de bord). Cependant, ces variables et leur niveau d'intensité évoluent et conduisent à requestionner les enjeux qui, eux aussi, vont évoluer dans le temps.

2.3 Requestionner les enjeux

Requestionner les enjeux se traduira donc par travailler aux différentes échelles pour voir comment les variables existantes (et les nouvelles variables) vont s'articuler afin de faire évoluer les indicateurs et le Tableau de bord en conséquence.

La logistique de demain en Grand Est devra répondre aux enjeux structurants connus et futurs du territoire, en intégrant les contraintes et les opportunités apportées par l'évolution des cadres et du contexte d'action.

L'articulation avec ces nouveaux enjeux (seuls les plus importants sont mentionnés ci-après) conduira à des évolutions significatives pour les différents aspects de la logistique :

- au niveau des territoires, en prenant en compte la façon dont la logistique impacte celui-ci, à travers la génération d'externalités négatives mais aussi la création de valeur et d'emplois, en intégrant les dimensions de la mobilité touchant les marchandises et les personnes ;
- au niveau des entreprises et des organisations, en associant de façon encore plus étroite les flux physiques et les flux d'information dans les dimensions organisationnelles interdépendantes des dimensions techniques.

La performance durable de la logistique sur un territoire se conçoit en répondant aux enjeux actuels avec une vision pérenne et évolutive (« *sustainable* »).

Enfin, le numérique est un enjeu de développement de la logistique et des territoires qui l'accueillent. En effet, le pilotage des flux physiques par les flux d'information passe par une utilisation de technologies et de techniques au service d'une meilleure organisation de l'entreprise et des territoires. Ainsi, l'IoT²⁵ combine des techniques permettant d'identifier et de tracer des flux physiques, de traiter les données ainsi obtenues et de communiquer au sein d'un réseau d'acteurs. L'objectif final est bien d'être plus performant. De même, la blockchain²⁶ vise à simplifier, rationaliser, sécuriser (authentifier) un flux d'information qui, lui aussi, contribue à l'amélioration du fonctionnement d'une chaîne logistique, en facilitant la traçabilité par exemple.

Tous ces outils fondés sur une information de qualité et accessible dans les meilleurs délais permettent d'optimiser les ressources logistiques (utilisation de l'espace dans un entrepôt, gestion des tournées) et de fluidifier les chaînes logistiques. L'interopérabilité des systèmes d'information (c'est-à-dire la possibilité de faire dialoguer entre eux différents systèmes, acteurs, modes de transport et ce grâce aux outils numériques et aux systèmes d'information) est un des facteurs clés de succès de l'interopérabilité des systèmes physiques et notamment de la mutualisation ou de l'intermodalité. Les chaînes logistiques plus fluides, plus sécurisées et mieux maîtrisées s'intègrent mieux dans les territoires.

25 IoT (Internet of things) : l'internet des objets est un « réseau de réseaux » couplant un réseau numérique de circulation d'informations et la circulation d'objets physiques identifiés numériquement.

26 La blockchain permet de transmettre de l'information entre acteurs d'une chaîne logistique, sans intermédiaire ou tiers, sous forme de « messages » numériques sécurisés dont les contenus ne sont accessibles qu'aux acteurs autorisés.

Enfin, on ne peut pas parler de numérique sans évoquer la problématique des données, qu'elles intéressent l'entreprise (capteurs, traceurs, puces ou autres) ou le territoire. L'accès aux données des entreprises permettrait d'alimenter des indicateurs concernant la compétitivité par exemple. La notion de tableau de bord en entreprise est indissociable de l'action. La mesure de la performance (ou le simple suivi) permet de vérifier les résultats mais aussi les processus mis en œuvre. De même sur le territoire, mettre en place un Tableau de bord logistique a aussi pour but, au-delà de l'observation, de donner des outils pour évaluer les effets des futures actions. Enfin, consolider des données au niveau territorial permettrait d'avoir une vision globale de la compétitivité logistique des territoires, d'alimenter les indicateurs de facilitation ou de mettre en place un pilotage de certaines activités (itinéraires poids lourds, traçabilité des chaînes intermodales par exemple).

Le principe de « finitude » des ressources ou de ressources rares nous amène à surveiller de façon plus attentive certaines thématiques qui alimenteront la hiérarchisation des enjeux à venir.

- Le foncier économique, et plus particulièrement logistique, demande à être mieux pensé et intégré dans une vision globale. Les sites logistiques de demain devront prendre en compte cette raréfaction. On parle ici d'un foncier répondant à de multiples contraintes, notamment de localisation, de lien avec les infrastructures de transport, de Coefficient d'occupation des sols, de classement (prévention des risques, dangerosité), de proximité ou d'accessibilité par rapport à un bassin d'emploi, de dimensionnement... Réfléchir différemment à l'utilisation du foncier logistique (par exemple, en développant des équipements multi-acteurs, en superposant des activités, en créant des plateformes pour maximiser l'utilisation des espaces...) est un enjeu important face à un foncier rare et cher, notamment en zone urbaine. L'impact des flux entrants et sortants de ces espaces logistiques mérite aussi d'être considéré et laisser faire le marché conduit à un « mitage » et à la génération d'un surplus d'externalités. Plateformiser (c'est-à-dire regrouper grâce à un schéma ou un plan logistique maîtrisé par la puissance publique) peut être une réponse.
- La ressource humaine qualifiée en logistique est aussi une ressource rare, à renouveler dans les années à venir. Rare, car on constate sur un certain nombre de postes en majorité opérationnels des difficultés de recrutement récurrentes. Rare aussi, car elle doit anticiper les évolutions de métiers et demande donc des compétences nouvelles. Dans certains cas, il suffit de former dans une logique d'adaptation à de nouveaux outils ou à une évolution des process. Certains des enjeux numériques sont beaucoup plus structurants et vont entraîner une transformation plus radicale, des mutations et l'émergence de nouveaux métiers et donc de nouveaux besoins en compétences logistiques. Avec le développement du big data, les fonctions liées à la recherche, au traitement et à l'intégration des données dans les systèmes logistiques sont déjà au cœur des formations des logisticiens. Demain, l'entrepôt robotisé ou le véhicule autonome vont modifier en profondeur les emplois logistiques et connexes. Le renouvellement sera qualitatif avec de nouveaux métiers mais aussi quantitatif avec les départs en retraite d'un nombre important de personnes dans les dix ans à venir.
- La prise en compte de la transition énergétique et la réduction attendue du recours aux énergies fossiles mobilisent l'attention des acteurs du transport, que ce soit en compte propre ou en compte d'autrui. Les enjeux associés à une meilleure utilisation des énergies existantes et au recours à d'autres énergies font partie des préoccupations des acteurs (engagements dans le cadre du programme EVE, Objectif CO₂, Fret21... Les réflexions sur les motorisations alternatives – GNV, hydrogène, électricité et leurs usages...) vont encore évoluer dans les années à venir.

2.3.1 Réfléchir sur l'organisation de la veille

Au-delà du constat réalisé à la date de la mission, la mise en place d'un processus de veille permettant d'appréhender l'évolution des déterminants et donc les enjeux potentiels semble nécessaire si l'on souhaite pérenniser et mettre à jour régulièrement le Tableau de bord.

C'est pourquoi la mise en place d'un processus systématique de veille doit être intégrée dans la méthode pour alimenter de façon objective et structurée l'étape de questionnement et de hiérarchisation des enjeux et expliquer les choix qui seront réalisés.

Ce processus doit associer les partenaires et favoriser le volontariat des apports et une logique de partage et de circulation de l'information. C'est un des facteurs clés de succès du renouvellement du Tableau de bord.

Un processus de veille passe tout d'abord par une veille documentaire sur le long terme. Les objectifs principaux en sont d'actualiser et prioriser les données et événements contextuels, à travers un dispositif :

- de connaissance et d'anticipation sur l'ensemble des paramètres qui sont en lien avec le sujet : le marché, la réglementation, les infrastructures, les équipements, dans une perspective globale mais aussi territoriale (implantations, infrastructures rénovées ou améliorées, nouvelles formations...);
- d'identification, d'analyse et de diffusion d'éventuelles contradictions dans les tendances qui se dessinent, afin de mieux hiérarchiser les enjeux et les objectifs.

Les indicateurs pris en compte dans le Tableau de bord actuel et le tableau présentant la « couverture » des thématiques permettent déjà un premier niveau de structuration et orientent la veille à venir.

Afin de répondre au mieux aux objectifs, **un cycle en 4 phases** pourrait être mis en œuvre. Il est schématisé de la façon suivante (Figure 9) :

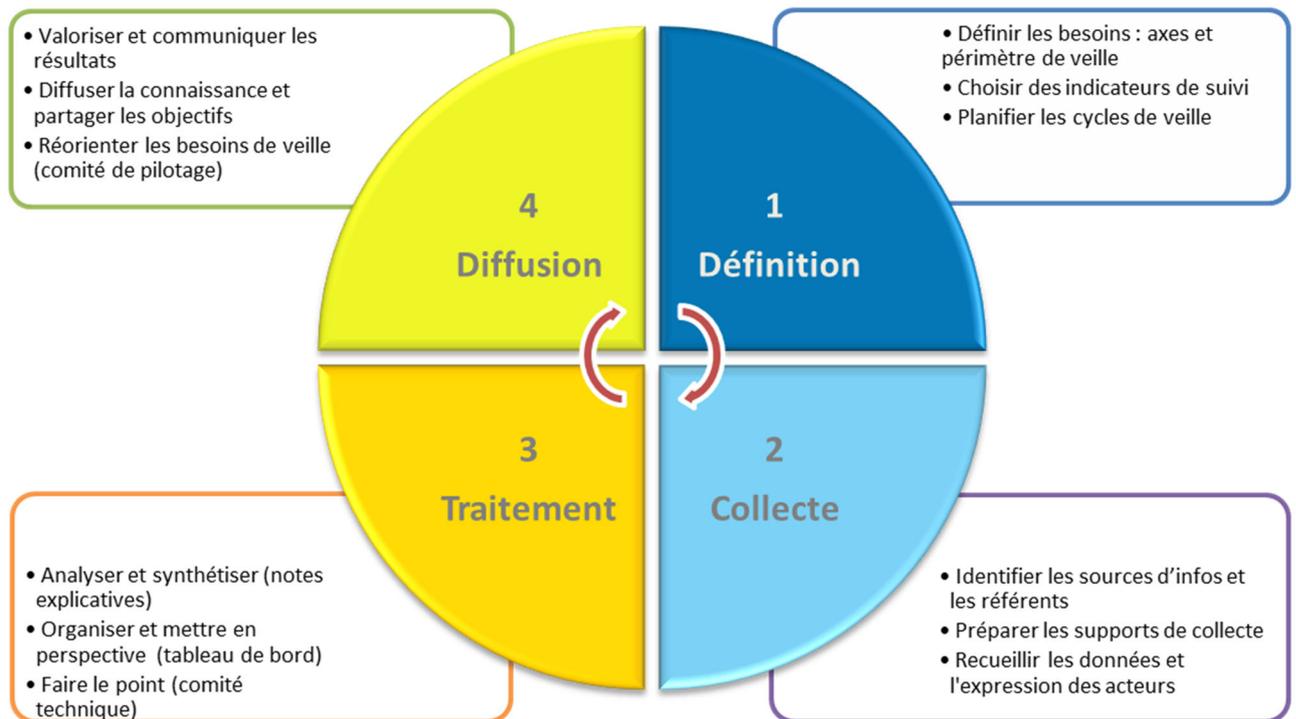


Figure 9 : Processus de veille

Ce travail de veille contient aussi une **dimension pédagogique** devant aboutir à la meilleure compréhension possible du système logistique régional et de son évolution par tous les acteurs concernés et partenaires du projet.

Ainsi, **le processus de veille pourrait alimenter** :

- une rubrique actualité d'un site web (www.ortl-grandest.fr) ou une lettre d'information ;
- le Tableau de bord (dans sa dimension Bulletin) ;
- un état de veille (document interne, visant à repérer, en fonction des différentes variables du système logistique territorial et des enjeux existants, les événements, tendances, informations marquantes et d'en apprécier les impacts).

2.3.2 S'accorder sur les critères de hiérarchisation des enjeux

Il s'agit bien ici de pérenniser le processus partenarial et d'objectiver, autant que faire se peut, la future hiérarchisation des enjeux et donc les futurs Tableaux de bord.

Ainsi, le constat des critères utilisés lors des ateliers doit être enrichi par une forme d'objectivation (par exemple, un système de notation sur une échelle de valeur) qui permettrait effectivement de mettre en avant et de pondérer les différents critères en les rattachant au système logistique territorial, rappelé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 6 : Le système logistique territorial (rappel)

	Niveau général	Niveau sectoriel
Échelle Macro (global)	Changement climatique Développement du numérique E-commerce et nouveaux modèles de consommation Industrialisation / Emploi	Nouvelles motorisations Report modal Nouveaux modèles de distribution Pénurie de personnels logistiques ...
Échelle Méso (territoire)	Transfrontalier Industrie et agriculture	Réseaux de transport et d'énergie (capillaires fret, avitaillement) Pollutions locales (air, eau ...) Transit Implantations d'entreprises étrangères ...
Échelle Micro (acteurs)	Concurrence frontalière pour les emplois Possibilités d'implantation Partage de l'espace entre activités (foncier, voiries ...)	Concurrence européenne (TRM) Règlementations (interdictions de circulation) Renouvellement des flottes TRM Bassin d'emploi, main d'œuvre disponible

La première étape consisterait à identifier les enjeux potentiels puis à les classer en fonction de l'échelle et du niveau.

Une seconde étape aurait comme finalité d'analyser ces enjeux potentiels en fonction de leur caractère structurant et stratégique.

Cette analyse serait enfin complétée (de la même façon que pour l'élaboration du Tableau de bord initial) en confrontant les enjeux préalablement identifiés à :

- l'existence d'éléments quantitatifs mesurant l'impact / l'influence, l'emprise sur le territoire du phénomène pris en compte à travers des éléments objectifs, mesurables, et que l'on peut suivre dans le temps et/ou relier à des actions ou à une stratégie (par exemple, pour le report modal, le pourcentage d'accroissement du trafic routier ou ferroviaire) ;

- la convergence des parties prenantes autour de l'importance des nouveaux enjeux pour le territoire. Cette convergence matérialise l'importance relative des enjeux pour les parties prenantes et va contribuer à la hiérarchisation des enjeux. Il convient cependant de prendre en compte la variété des représentations et des intérêts des parties prenantes. La pertinence de la hiérarchisation va dépendre du processus de co-construction mis en œuvre, du nombre et de la variété des parties prenantes mobilisées.

La grille de hiérarchisation proposée en Tableau 7 permettrait d'identifier les enjeux et de les classer par niveau (Partie 1), puis d'affecter un nombre de points, d'étoiles ou tout type de « notation » en fonction des trois critères d'analyse précités (Partie 2). Enfin, (Partie 3) une synthèse permettrait de hiérarchiser les enjeux.

Bien évidemment, cette grille de hiérarchisation doit être co-construite avec les partenaires, de façon à ce que chacun puisse pondérer en tenant compte de sa vision de la logistique, et, en même temps, fournir un outil d'arbitrage.

Tableau 7 : Ébauche d'une grille de hiérarchisation

Partie 1			Partie 2			Partie 3
Identification de l'enjeu	Niveau général	Niveau sectoriel	Aspects structurant de l'enjeu * opérationnel *** stratégique	Existence d'éléments objectifs * peu d'éléments *** éléments significatifs	Convergence des parties prenantes : peu d'acteurs ***	Note globale
Échelle Macro (global)	Positionnement de l'enjeu n° 1					
Échelle Méso (territoire)		Positionnement de l'enjeu n° 2				
Échelle Micro (acteurs)	Positionnement de l'enjeu n° 3					

2.4 Faire évoluer les indicateurs existants

La Figure 10 présente les deux modalités principales d'évolution des indicateurs.

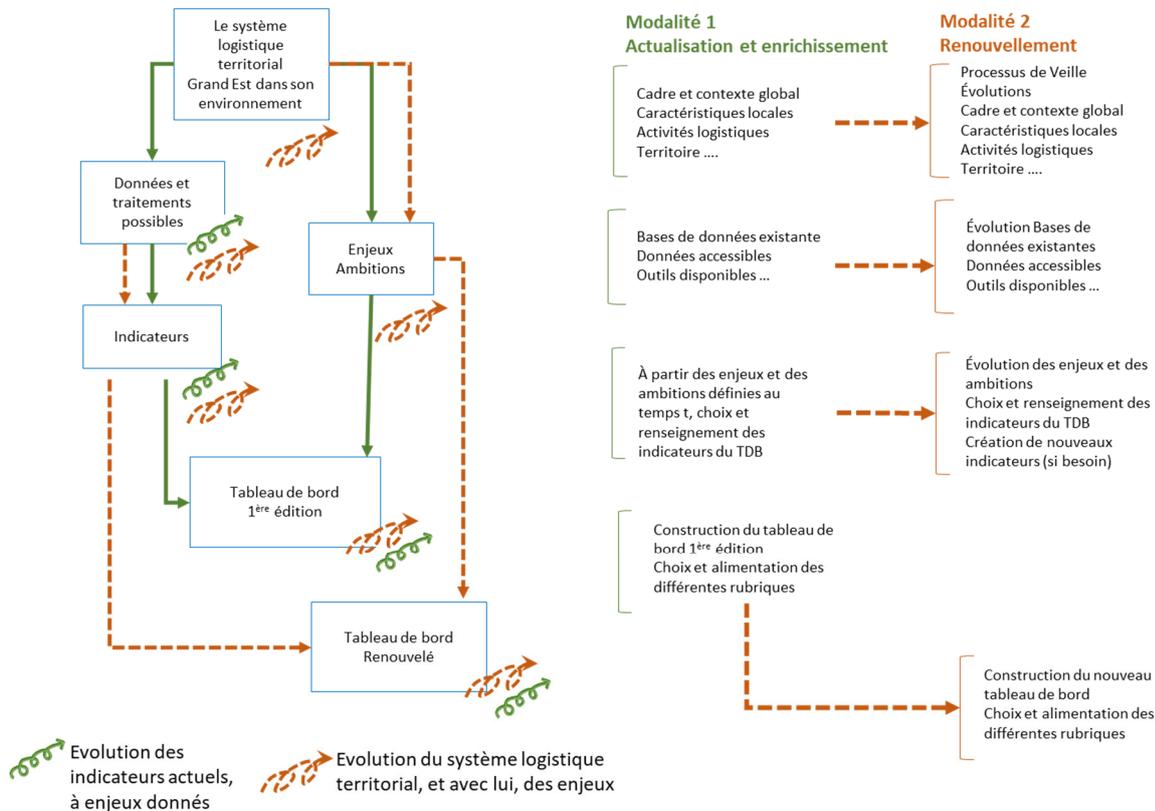


Figure 10 : Modalités d'évolution des indicateurs

À **enjeux donnés**, sur la base des enjeux actuels, l'indicateur peut être actualisé, c'est-à-dire mis à jour en intégrant une nouvelle temporalité ou enrichi en exploitant différemment des données déjà identifiées.

Le requestionnement des enjeux peut entraîner un **renouvellement** des indicateurs, en complément de ceux qui existent déjà et/ou avec de nouveaux indicateurs.

2.4.1 Modalité 1 : Actualiser et enrichir

2.4.1.1 Actualiser

L'actualisation se fait en fonction de la périodicité souhaitée du Tableau de bord et des mises à jour des données connues et mobilisées. Cette actualisation peut donner lieu, lorsque cela est pertinent, à des ajustements du Tableau de bord (par exemple, comparer des indicateurs d'une année sur l'autre, travailler sur les historiques, les tendances...)

Les fiches indicateurs intègrent l'identification des données, le détail des traitements ainsi que la charge représentée par ces derniers et permettent d'organiser un processus d'actualisation en fonction des besoins.

L'actualisation du Tableau de bord dépend des possibilités d'actualisation des indicateurs (disponibilité et pertinence des données) mais aussi des ressources disponibles (temps de traitement). Une période de réactualisation tous les 2/3 ans semble la plus pertinente compte tenu de ces différentes variables.

2.4.1.2 Enrichir

À moyens constants

L'enrichissement du Tableau de bord peut être perçu comme une amélioration de l'existant à travers la proposition de nouvelles représentations ou de traitements « à moyens constants ». Les données sont identiques (ou les bases utilisées permettent d'autres traitements), mais la proposition d'indicateur est différente. Il s'agit, par exemple, d'illustrer une progression à travers le traitement d'un historique au lieu d'une valeur au temps t , de cartographier certains éléments, de faire des comparaisons entre territoires...

Amélioration des indicateurs

Cette amélioration concerne les indicateurs existants ou les possibilités nouvelles de renseigner ou calculer des indicateurs déjà identifiés mais dont le traitement n'est pas possible (indicateurs du catalogue non pris en compte dans le Tableau de bord d'origine). Par exemple, l'évolution des données permet d'élargir le périmètre fonctionnel ou territorial, de procéder à des comparaisons, notamment internationales.

Le Tableau 8 permet d'analyser la couverture des domaines de rattachement par le Tableau de bord actuel et les champs non couverts.

Tableau 8 : Ventilation des indicateurs et taux de couverture

Domaine de rattachement	Repères	Memento	Taux de couverture
Marché et territoire	8	0	Couvert
Positionnement	3	0	Couvert
Offre de transport et trafics	5	19	Couvert
Aménagement et logistique	2	9	Couvert
Ressources humaines	2	15	Couvert
Compétitivité des entreprises			Non couvert
Facilitation			Non couvert
Environnement, Développement durable et externalités	4		Moyennement couvert
Nombre total d'indicateurs	24	43	67

2.4.2 Modalité 2 : Renouveler

L'identification des limites des indicateurs existants, fondée sur une analyse plus détaillée, permet d'affiner les domaines pour lesquels les indicateurs existants peuvent être améliorés ou renouvelés.

Tous les sujets ne sont pas traités dans le Tableau de bord.

Parmi les sujets non traités, on peut mentionner (liste non exhaustive) :

- l'émergence de nouveaux champs pour la logistique : économie circulaire, circuits courts ;
- l'absence de référentiel national ou européen (permettant de comparer les différents territoires nationaux ou supranationaux sur les mêmes bases) ;
- des activités pour lesquels les indicateurs sont en construction comme la logistique urbaine ;
- un niveau de détail ou d'accessibilité de la donnée insuffisant.

La génération de certains indicateurs n'a pas été possible en raison de l'absence de source de données ou du coût des sources de données (par exemple, des indicateurs nécessitant des enquêtes). Tous les enjeux ne sont pas également alimentés en indicateurs : par exemple, l'enjeu de développement durable relativement pauvre à ce jour ou l'enjeu de connaissance des coûts logistiques en entreprise.

Le renouvellement des indicateurs peut aussi s'entendre à travers l'émergence de nouveaux enjeux, pour lesquels d'autres outils de mesure et d'évaluation sont nécessaires.

Le renouvellement des indicateurs passe aussi par de nouvelles possibilités liées à l'évolution des données et aux possibilités de traitement, déclinées au § 2.4.3.

2.4.3 S'interroger sur l'évolution des données et les possibilités de traitement

Le Tableau de bord actuel est fondé sur les données existantes. Il est raisonnable de faire l'hypothèse que ces données vont évoluer dans les années à venir pour les raisons suivantes :

- Le premier point est la génération de données régionales spécifiques. Ces dernières peuvent être reliées à la mise en œuvre de politiques locales portant sur la logistique et le transport et leur cadre (par exemple, le SRADDET). Des études locales spécifiques, certaines initiatives des acteurs, la capitalisation des projets d'expérimentation et de recherche peuvent aussi alimenter ces bases de connaissances locales. Ces données ne seront pas forcément comparables à d'autres données nationales ou internationales mais pourront contribuer à la connaissance des spécificités régionales.

- En second point, la poursuite de l'ouverture des données publiques (open data nationaux), est à surveiller²⁷. Aux dispositions réglementaires, s'ajoutent les initiatives locales des collectivités (Régions, Métropoles...) ou des organismes comme l'ADEME ou l'INSEE. De plus en plus de territoires mettent en place des stratégies numériques (physiques et sur les données) dont il faudra surveiller les évolutions dans les années qui viennent.
- Le troisième point potentiel, sur lequel de nombreuses expérimentations sont à l'œuvre, est la mobilisation des données via d'autres outils que les outils de comptage ou d'enquêtes. Quelques exemples (non exhaustifs) peuvent être cités dès à présent :
 - l'utilisation de caméras de circulation pour identifier, recenser des flux, voire des typologies de véhicules, permettant d'affiner la connaissance des flux et des trafics ;
 - l'utilisation de capteurs permettant de différencier les différentes sources et véhicules à l'origine des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
 - l'utilisation d'informations issus des téléphones mobiles pour déterminer des parcours, le geofencing²⁸ ;
 - l'interconnexion d'objets géolocalisés, le développement de l'IoT (ne pas oublier que dans l'internet des objets, la donnée associée à l'objet peut avoir de multiples usages).

Tous ces outils et les nouveaux usages, vont générer des données (logique de big data), à surveiller aussi.

- Le dernier point renvoie aux actions qui devraient être mises en œuvre pour développer un observatoire national de la logistique dans le prolongement de la stratégie France Logistique 2025. La mise en place d'une méthodologie nationale pour identifier et compter les emplois logistiques et transport, initiée par le SDES et par l'INSEE est un premier jalon. Dans l'idéal, la logique de construction d'un observatoire national ne doit pas se réduire à traiter les données dont on dispose. Une réflexion portant sur les enjeux et les objectifs (et donc les indicateurs qui les mesurent) demandera aussi un travail sur les données et sur le système d'alimentation et de production de ces données.

Le fait d'avoir de nouvelles données ouvre de nouvelles possibilités d'exploitation et donc potentiellement de meilleurs indicateurs ou de nouveaux indicateurs.

Les capacités de traitement renvoient aux moyens humains et techniques (logiciels) que l'Observatoire régional Transports & Logistique pourra dédier à l'élaboration et à la construction des indicateurs du Tableau de bord.

27 Mettre en place une logique de veille au sein de l'Observatoire Régional Transport & logistique Grand Est est une action fondamentale, cf. § 2.3.1

28 Geofencing : technologie de géolocalisation qui permet de surveiller les déplacements d'objets ou de personnes dans un périmètre prédéfini

Exemple relatif au foncier :

Aujourd'hui, la base du SDES recense de façon quasi exhaustive les entrepôts de plus de 5000 m². Le fichier des permis de construire recense le stock des permis déposés pour les entrepôts depuis une trentaine d'années. En revanche, il n'existe pas de base de données exhaustive permettant de recenser les entrepôts d'une surface de moins de 5000 m², les « friches », les entrepôts obsolètes... Avoir ces données peut se faire en local (initiative des agences d'urbanisme, des CCI, des agences de promotion du territoire, par exemple), mais cela est compliqué au plan national, voire régional. Décider de partager les données du foncier, homogénéiser le traitement de la donnée pourrait rentrer dans le cadre d'une impulsion donnée au niveau d'une stratégie nationale, si on considère cette donnée comme stratégique.

Pour un certain nombre d'indicateurs, la donnée n'existe pas ou doit être issue d'enquêtes. La possibilité que les données (par exemple, les trafics ferroviaires) soient disponibles et en open data (gratuites) améliorerait la faisabilité de ces indicateurs et leur permettraient d'enrichir le Tableau de bord existant. Le catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique permet d'identifier de tels indicateurs, qui n'ont pu, faute de données, être intégrés dès à présent dans le Tableau de bord.

En conclusion : transférer la démarche

La méthode et les outils proposés (Grille de hiérarchisation des enjeux, Catalogue d'indicateurs, Fiches indicateurs) peuvent être utilisés sur d'autres territoires aux préoccupations et aux échelles comparables.

Cela suppose d'identifier préalablement les enjeux territoriaux spécifiques et de capitaliser sur le catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique et sur les fiches afin de créer, pour chaque territoire, un système d'indicateurs qui soit à la fois spécifique dans sa finalité, mais générique dans sa formalisation, permettant ainsi les agrégations (au niveau supra, national par exemple) ou les comparaisons lorsque ces dernières sont pertinentes. Ainsi, en croisant les déterminants de la logistique et les indicateurs plus centrés sur l'activité, une mise en perspective pourra être réalisée et alimenter la décision stratégique. Les particularités géographiques, socio-économiques et logistiques devront être intégrées. Une région orientée vers le maritime n'aura pas les mêmes enjeux ou ambitions qu'une région plus continentale, par exemple, et son système d'indicateurs ne sera pas construit exactement de la même façon, alors même que chaque indicateur individuel sera élaboré de la même façon, rendant ainsi l'agrégation possible.

Les dimensions spatiales des indicateurs ont été prises en compte et décrites dans les fiches. Ainsi, la méthode identifie la maille territoriale pour laquelle l'indicateur peut être produit. Certaines données peuvent être déclinées à l'IRIS²⁹, à la zone d'emploi, à la commune, au département ou sont disponibles déjà agrégées au niveau régional ou national.

En revanche, si techniquement la déclinaison et le transfert des indicateurs peut se faire à une échelle infra (département, métropole par exemple), il convient de rester prudent quant à l'utilisation de ces indicateurs qui participent d'une vision globale et transversale de territoire. Ainsi, recenser du foncier logistique au niveau communal sans prendre en compte l'existant sur une commune proche peut ne pas être pertinent et conduire à des prises de décision risquées. Toujours à l'échelle de la commune ou de la métropole, la déclinaison des enjeux et ambitions peut toucher à d'autres modes d'expression de la logistique. Nous pensons ici notamment à la logistique urbaine, pour lesquels il n'est rien proposé (car ne répondait pas à un enjeu régional mais bien local). Sont ainsi envisageables des déclinaisons départementales pour lesquelles la majorité des données existent, mais aussi des démarches analogues à l'échelle de combinaisons « *ad hoc* » de territoires (sillons, axes transrégionaux, regroupement de départements au sein d'une Région, regroupement de Régions...) et bien évidemment un transfert de la méthode au niveau d'un pays entier pour alimenter un Tableau de bord logistique national.

29 IRIS : Îlots Regroupés pour l'Information Statistique, découpage du territoire réalisé par l'INSEE

Glossaire

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...)

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

BtoB : Business to Business (caractérise des relations commerciales entre professionnels)

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

CSP : Catégories Socio-Professionnelles

CtoC : Consumer to Consumer (caractérise des relations commerciales entre particuliers)

CTS : Compagnie des Transports Strasbourgeois

Desserrement : tendance consistant à implanter des entrepôts de plus en plus loin (notamment

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 : Équivalent Temps Plein

EVP : Équivalent 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 segmentées 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.

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

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

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

IRIS : Îlots Regroupés pour l'Information Statistique, découpage du territoire réalisé par l'INSEE

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

IOT : Internet of Things. L'internet des objets est un « réseau de réseaux » couplant un réseau numérique de circulation d'informations et la circulation d'objets physiques identifiés numériquement.

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 ou d'une entreprise industrielle sont des sites de logistique exogène.

Médian(e) : divise une population en deux groupes égaux. Par exemple, pour une population constituée des m² logistiques construits entre 1975 et 2015 (Sitadel), si l'année médiane est 1993, alors il a été construit autant de m² 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... À 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...)

OPTL : Observatoire Prospectif du Transport et de la Logistique

ORT&L : Observatoire Régional Transport et Logistique du Grand Est

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.

PIB : Produit intérieur brut

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.

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.

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

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.

SHON : Surface hors d'œuvre nette

SitraM : Système d'information sur les transports de marchandises

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

TRM : Transport Routier de Marchandises

TRV : Transport Routier de Voyageurs

UCL : Union des Chargeurs de Lorraine

URTA : Union Régionale du Transport d'Alsace

UTI : Unité de Transport Intermodal

VA : Valeur ajoutée

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 locative, développée par un investisseur ou un promoteur privé, sur un foncier isolé ou sur un foncier situé sur une zone.

Table des Tableaux

Tableau 1 : Un partenariat représentatif de la diversité des thématiques et attentes du territoire	6
Tableau 2 : Des indicateurs pour mesurer, évaluer les réponses apportées/à apporter aux enjeux ...	20
Tableau 3 : Indicateurs Repères	23
Tableau 4 : Indicateurs du Mémento	25
Tableau 5 : Le système logistique territorial (illustration)	37
Tableau 6 : Le système logistique territorial (rappel)	46
Tableau 7 : Ébauche d'une grille de hiérarchisation	47
Tableau 8 : Ventilation des indicateurs et taux de couverture	50

Table des figures

Figure 1 : La démarche de construction du Tableau de bord.....	4
Figure 2 : Typologie d'indicateurs	10
Figure 3 : Modalités d'obtention des données	15
Figure 4 : Explicitation des indicateurs existants	15
Figure 5 : Hiérarchisation des indicateurs existants.....	16
Figure 6 : Carte mentale des travaux de l'atelier 1	18
Figure 7 : Structuration du Tableau de bord.	21
Figure 8 : Méthodologie de pérennisation du Tableau de bord	35
Figure 9 : Processus de veille.....	45
Figure 10 : Modalités d'évolution des indicateurs	48



ORT&L Grand Est
DREAL Grand Est / Service Transports
BP 10001
67050 Strasbourg cedex
ortl.grandest@i-carre.net
www.ortl-grandest.fr