



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer

L'essor de grandes zones logistiques accompagne la massification des flux routiers

Guillaume Wemelbeke, Henri Mariotte (SESP)

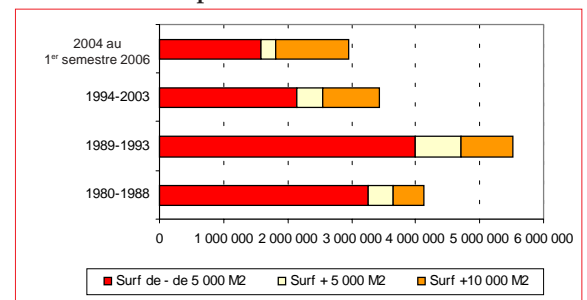
Les zones logistiques détiennent aujourd'hui 40 % de la surface d'entreposage totale en France. Résultat d'un mouvement de concentration géographique qui s'accélère, ces zones logistiques drainent le quart des emplois de ce secteur. Spécialisées dans les produits de consommation alimentaire et le groupage, elles sont l'origine ou la destination de flux de transport routier qui, en dix ans, ont augmenté deux fois plus vite que sur le reste du territoire.

La logistique pour compte d'autrui, entendue comme une activité centrée sur l'entreposage à laquelle sont associées des activités de manutention et de conditionnement, décolle véritablement en France au début des années 80. Entre 1980 et la fin du 1^{er} semestre 2006, 107 millions de m² d'entrepôts de stockage à usage non agricole ont été mis en chantier (source). Au cours de cette période, le développement de la logistique en France est passé par deux grandes étapes (figure 1).

La première, correspond à une période de très forte croissance avec un pic à la fin des années 80 où les mises en chantier dépassent les 5 millions de m² par an. Les entrepôts construits sont de taille moyenne : entre 1980 et 1988 les « grands » entrepôts de plus de 10 000 m² ne représentent que 15 % du parc total et moins de 500 000 m² construits chaque année en moyenne. À partir de 1994, seconde période, on observe une montée significative du nombre de grands entrepôts qui représentent 40 % des surfaces construites depuis 2004 (soit un rythme de 1,1 million

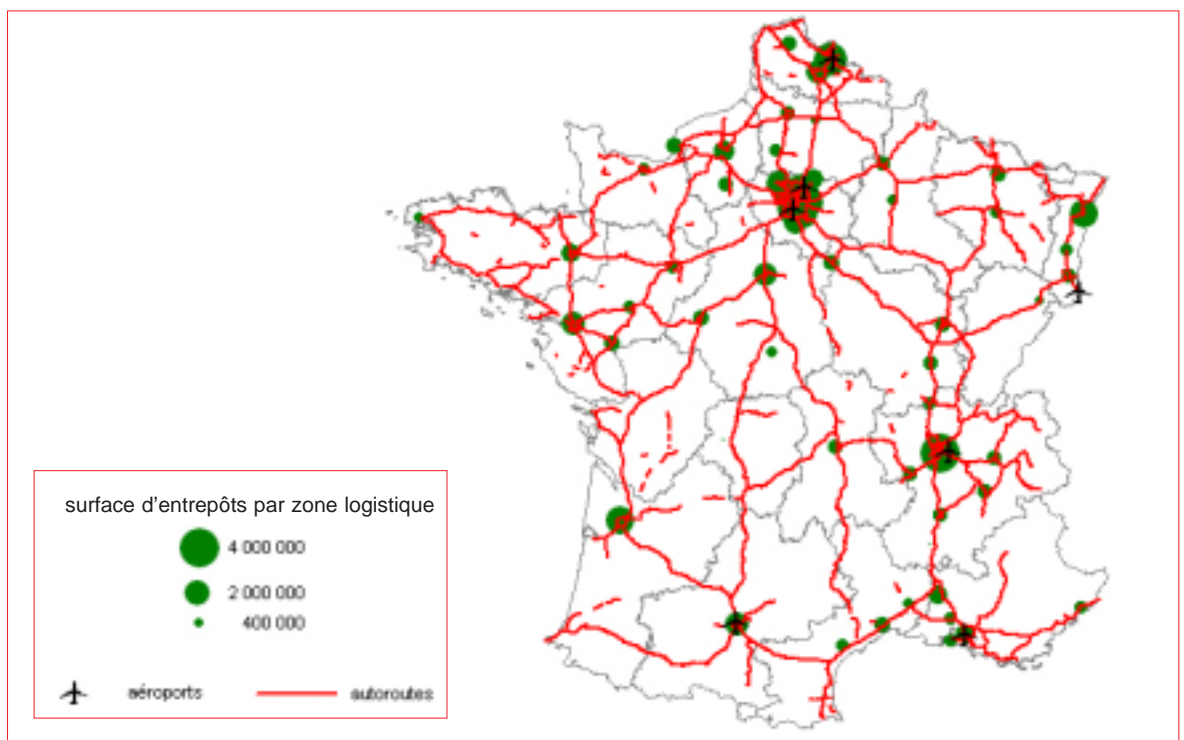
de m²/an en moyenne). Dans le même temps, est observé un net ralentissement du rythme global de la construction qui passe à 3 millions de m² par an. Moins d'entrepôts ont été construits, mais de plus grandes dimensions et principalement dans les grands pôles urbains. En 2006, 40 % de la surface totale des grands entrepôts est concentrée autour de Paris, Lille et Lyon (figure 2).

1 Mises en chantiers (en moyenne annuelle) par taille d'entrepôts



Source : MTETM/SESP

2 Surfaces d'entrepôt par zone logistique en 2006 (mises en chantier entre 1980 et la fin du 1^{er} semestre 2006)



Source : MTETM/SESP

SESP en bref

N° 15
Mars 2007

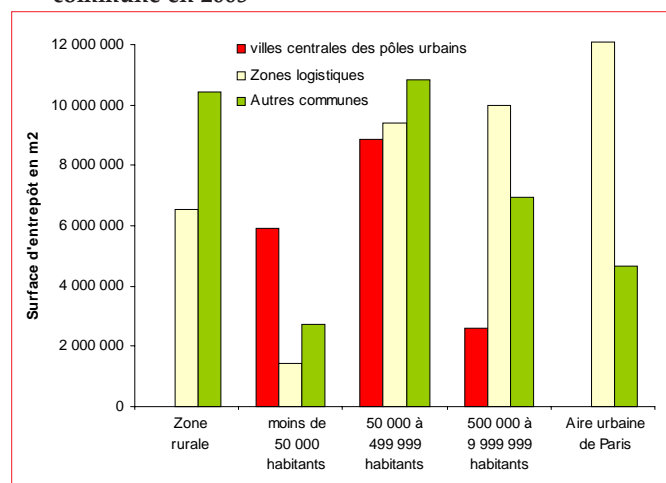


Concentration des surfaces d'entreposage sur les grands pôles urbains

En 2005, les pôles urbains de plus de 500 000 habitants accueillent 38 % des surfaces d'entrepôts. Cependant, la surface d'entrepôt par habitant en zone urbaine est la même que ce soit pour un pôle urbain de moins de 15 000 habitants ou de plus de 500 000 habitants (2 m² par habitant).

En revanche, la stratégie de localisation des entrepôts est différente selon la taille du pôle urbain. Pour les pôles de moins de 50 000 habitants, les entrepôts sont majoritairement concentrés dans la ville centre, tandis que pour les pôles plus grands, les entrepôts sont installés de plus en plus dans des communes, très spécialisées, situées en périphérie, que nous définirons comme des « zones logistiques » (figure 3 et méthodologie). En moyenne, pour les pôles urbains de plus de 500 000 habitants, les zones logistiques accueillent 51 % des surfaces d'entrepôt de ces pôles pour 14 % de la population.

3 Surfaces d'entrepôt par taille de pôle urbain et type de commune en 2005



Source : MTETM/SESP

La concentration des entrepôts à l'intérieur du pôle urbain de Paris est encore plus forte. Les zones logistiques concentrent 73 % des surfaces d'entrepôt pour 20 % de la population. Deux autres grandes métropoles affichent une forte concentration des entrepôts en périphérie. Il s'agit de Lyon et Lille pour lesquels les zones logistiques représentent respectivement 63 % des surfaces pour 11 % de la population et 67 % des surfaces pour 25 % de la population.

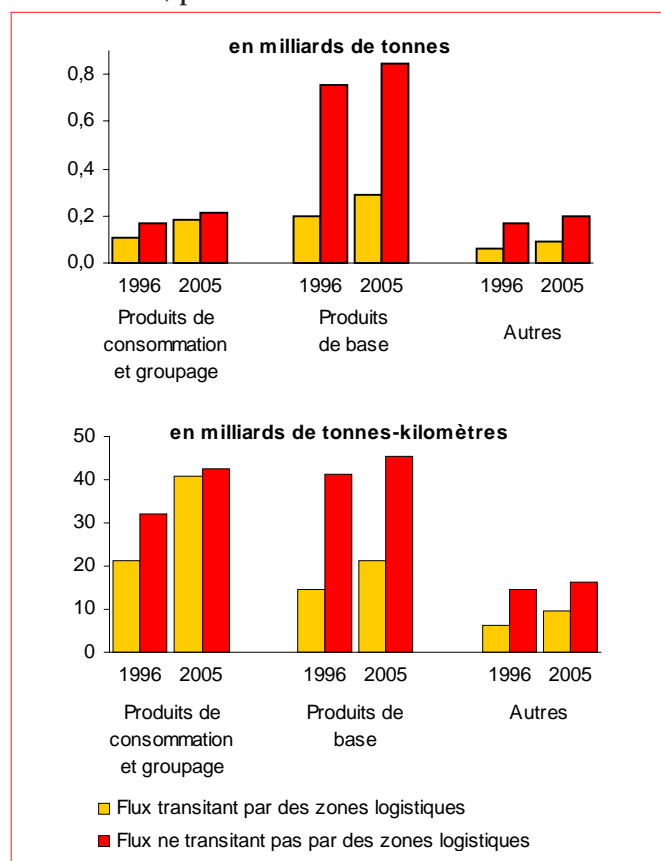
Au total les zones logistiques établies dans 750 communes en 1996, en concernaient près de 1 000 en 2005. Elles regroupent désormais 41 % des surfaces d'entrepôt en France et 12 % de la population.

Les zones logistiques drainent 41 % des trafics routiers

En 2005, 31 % des tonnes et 41 % des tonnes-kilomètres effectués dans le cadre du transport routier national ont pour origine ou destination des zones logistiques. Les flux en direction ou à destination de ces zones croissent deux fois plus vite que l'activité nationale des transporteurs routiers qui augmente de 2,6 % par an en moyenne depuis 1996.

Si elles sont concernées par l'ensemble des marchandises transportées, les zones logistiques sont particulièrement présentes sur deux types de marchés : les produits de consommation alimentaire et le groupage de marchandises diverses. En 2005, ces deux marchés, qui représentent 40 milliards de tonnes-kilomètres pour seulement 185 millions de tonnes (figure 4), ont pour 46 % des tonnages comme origine ou destination une zone logistique.

4 Flux de marchandises (mesurés en tonnes et tonnes-kilomètres) par commune de destination



Source : MTETM/SESP

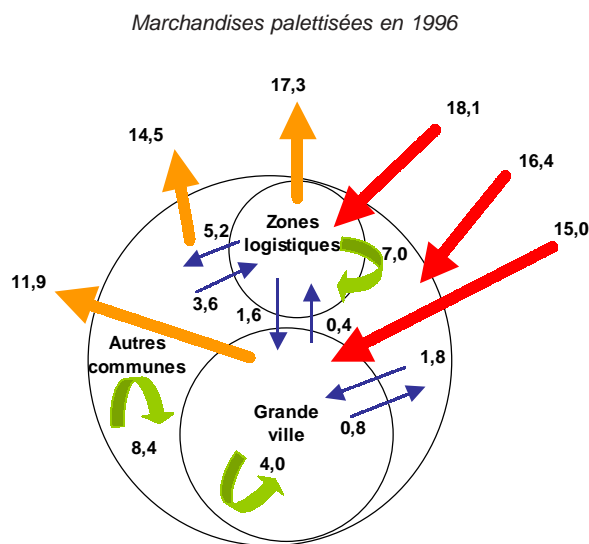
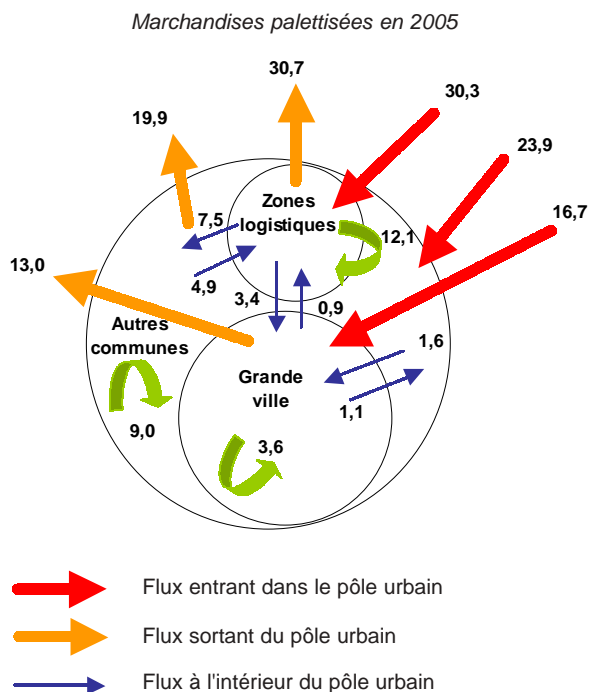
26 % de l'emploi logistique dans seulement cinq grandes zones

Les grandes zones logistiques concentrent l'activité de la logistique, elles regroupent aussi l'essentiel de l'emploi de la logistique.

Le SESP a procédé à une première estimation de l'emploi dans le secteur de la logistique en s'appuyant sur les informations disponibles dans des déclarations annuelles des données sociales (DADS) effectuées par les entreprises. Ces dernières permettent d'appréhender la nature des emplois occupés au travers de la nomenclature des « professions et catégories sociales » (PCS). Contrairement à l'approche sectorielle généralement utilisée par la statistique publique (qui ne rend pas compte de la nature des emplois), cette méthode permet de s'intéresser aux emplois logistiques présents aussi bien chez les industriels, les distributeurs (compte propre) que chez les prestataires logistiques, les transporteurs ou les commissionnaires (compte d'autrui). Le nombre d'emplois dans la logistique peut être évalué à 811 000 (en 2004), dont 624 000 sont spécifiques à cette activité (responsable d'entrepôt, magasinier, ouvrier de tri, d'emballage...). En cohérence avec la localisation des entrepôts, cet emploi est fortement concentré sur quelques zones géographiques. Deux régions ressortent principalement : l'Île-de-France et le Nord - Pas de Calais. Au total, cinq zones regroupent 26 % des emplois des métiers logistiques.

Les échanges entre la zone logistique et son pôle urbain sont faibles

5 Flux de marchandises palettisées (mesurés en millions de tonnes) dans les pôles urbains de plus de 500 000 habitants (y compris Paris) en 2005 et en 1996



La croissance des flux de marchandises palettisées entre 1996 et 2005 dans les grands pôles urbains de plus de 500 000 habitants, s'est pour 70 % concentrée dans les zones logistiques. Cependant, les échanges de marchandises palettisées à l'intérieur des grands pôles urbains sont faibles comparativement aux tonnes de marchandises en entrée et en sortie de ces pôles. Ces derniers ont vu arriver 71 millions de tonnes (Mt) de marchandises palettisées et sortir 64 Mt, alors que seulement 44 Mt ont été échangées à l'intérieur de leur périmètre. Cette faiblesse du transport de marchandises palettisées par des camions de plus de 3,5 tonnes peut s'expliquer par le rôle important des véhicules utilitaires légers dans le transport de distribution effectué à l'intérieur des zones urbaines.

Source : MTETM/SESP

Entre 1996 et 2005, le tonnage transporté de produits groupés a doublé et les zones logistiques ont drainé 57 % de l'essor de ce type de marchandises.

Même si les produits de base industriels et de construction représentent une part importante (47 %) des marchandises entrant dans les zones logistiques, les produits groupés et de consommation alimentaire représentent 28 % des tonnes entrantes dans ces zones contre 12 % pour les autres communes.

Un effet structurant sur le parc de véhicules routiers et leur activité

L'essor de la logistique s'inscrit dans une logique de massification des flux et de normalisation du conditionnement des marchandises transportées sur palette. Parallèlement, les ensembles articulés (semi-remorques) remplacent progressivement les porteurs, modifiant ainsi la structure du parc en circulation (figure 6).

6 Structure du parc en circulation

	Porteur de 3,5 à 16 tonnes	Porteur de plus de 16 tonnes	Tracteurs
Parc à fin 2005	93 603	123 225	175 598
Évolution 1996/2005 en %	- 20	18	10

Source : MTETM/SESP

Le recul des porteurs par rapport aux ensembles articulés est général en France mais est plus marqué dans les trafics concernant les zones logistiques. Ainsi 29 % des tonnes transportées à la sortie de ces zones spécialisées le sont par des porteurs, 71 % par des ensembles articulés. Ces parts sont respectivement de 25 et 75 % pour les tonnes transportées à destination de ces zones. Pour les autres communes, la part des porteurs est plus importante, elle est de 36 % aussi bien en entrée qu'en sortie.

Dans la même logique, la massification des flux s'accroît aussi pour les envois palettisés eux-mêmes, transportés à 81 % par des semi-remorques. Les charges palettisées qui représentaient 16 % des tonnes de marchandises en 1996, en représentent 19 % en 2005 (soit une croissance de 4,4 % par an). Cette tendance lourde est davantage marquée dans les zones logistiques, qui voient les tonnages de marchandises palettisées croître de 6,6 % par an. Au total, la moitié des palettes transitent par des zones logistiques.

Des trajets mieux optimisés

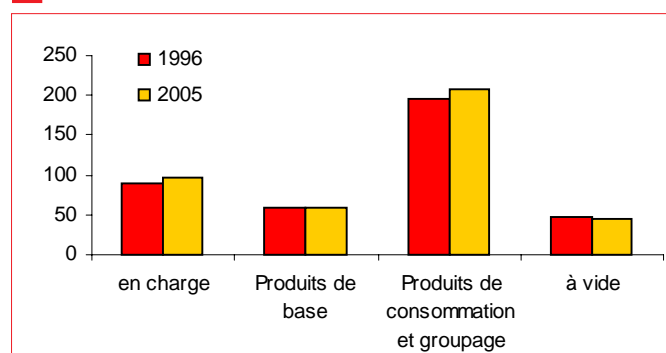
Autre impact structurant sur les trafics, les distances de transport sont en moyenne plus longues depuis ou vers les « communes logistiques ».

Cette différence s'explique par les caractéristiques des marchandises transportées. Les flux en direction ou en provenance des communes spécialisées dans la logistique comportent une forte proportion de produits de type groupage et de produits de consommation, transportés sur palettes. Or ces flux se font sur des distances moyennes en charge plus longues (figure 7). Si l'on compare en effet, les distances moyennes selon les produits, il y a peu de différence entre les différentes catégories de communes.

Ce constat peut être étendu aux distances de trajets à vide, mieux optimisés pour les flux transitant par les zones logistiques. Là encore le type de marchandises explique ce résultat.

En effet, les trajets à vide associés aux produits de consommation alimentaire et au groupage représentent respectivement 20 % et 14 % des distances parcourues (distance en charge d'un type de marchandise + distance à vide associée), alors qu'en moyenne, les trajets à vide représentent 25 % des distances parcourues par les véhicules de transport routier. Cependant, malgré l'essor du transport de marchandises groupées mieux optimisé en terme de distance à vide, le taux de distance à vide n'a que peu diminué passant de 26 % en 1996 à 25 % en 2005.

7 Distance moyenne des trajets par type de marchandises



Source : MTETM/SESP

Les grands groupes de logistique pour compte d'autrui sont surtout des transporteurs

Qui sont les principaux opérateurs logistiques pour compte d'autrui en France ? Si l'on ne devait recenser que les entreprises dont l'activité est exclusivement dédiée à l'entreposage et à ses prestations annexes, un ou deux noms seulement émergeraient spontanément. Mais ce serait sans compter l'importante activité logistique développée depuis une vingtaine d'années par les grands acteurs du transport.

C'est pourquoi la prise en compte de la notion de « groupe » est primordiale pour obtenir une vision pertinente du rôle et de la taille des acteurs économiques de la logistique pour compte d'autrui. Parmi les vingt plus importants acteurs du secteur, trois seulement sont spécialisés dans la logistique, les autres sont également très actifs dans la messagerie-express, l'organisation de transport ou le transport routier de marchandises.

Le périmètre de la logistique pour compte d'autrui est principalement centré sur les activités d'entreposage (codes 631 D et 631 E de la nomenclature NAF) : c'est le cœur de la logistique. Y sont associées les activités de manutention et de conditionnement (codes 631 A, 631 B, 748 D de la NAF) : c'est la périphérie de la logistique. À cette définition de la logistique, peut s'ajouter une partie des activités des organisateurs de transporteurs et des activités de messagerie. C'est le périmètre de « la logistique étendue ».

Le secteur de la logistique étendue ainsi défini représente 17 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2004. La moitié de ce chiffre d'affaires correspond au cœur et à la périphérie. Ce secteur est assez concentré, puisque les vingt acteurs majeurs du secteur de la logistique réalisent 40 % de cette activité.

Méthodologie

Caractérisation des zones logistiques

À partir des données communales des surfaces d'entrepôt non agricole (données Sitadel), les zones logistiques ont été caractérisées comme étant les communes ayant des surfaces d'entrepôt élevées relativement à leur population.

Pour les communes appartenant à des pôles urbains, a été caractérisée comme étant spécialisée en entreposage, la commune ayant une densité d'entrepôt relativement à sa population 2,5 fois plus importante que celle de l'ensemble de son pôle urbain d'appartenance.

Les villes principales des pôles urbains (définis par le zonage des aires urbaines de l'Insee) ne sont pas retenues dans les zones logistiques dans la mesure où une grande partie des flux transitant par ces villes ne concernent pas les entrepôts.

Pour les communes rurales, ont été caractérisées comme étant des communes spécialisées dans l'entreposage, celles disposant de plus de 10 000 m² d'entrepôt indépendamment de la population.

Estimation des flux routiers

L'estimation des flux transitant par ces zones est effectuée à partir de l'enquête transport routier de marchandises (TRM). Celle-ci collecte pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés en France les communes de chargement et déchargement de la marchandise.

L'estimation des flux est certainement un majorant dans la mesure où 100 % des flux transitant par des zones logistiques peuvent avoir pour origine ou destination un autre lieu qu'un entrepôt.

Les flux routiers retenus sont les seuls flux de transport national. En plus des échanges internationaux qui devraient être intégrés, ces travaux devraient être aussi complétés en termes de champ par une évaluation des transports effectués par les véhicules utilitaires légers mais aussi par les deux autres modes terrestres : le fer et le fluvial.

Source

Les entrepôts de stockage sont suivis dans la base de données Sitadel (Système d'information et de traitement automatisé des données élémentaires sur les logements et les locaux). Cette base de données qui repose sur les permis de construire recense l'ensemble des constructions neuves et des rénovations d'entrepôts en France depuis 1980.

Pour en savoir plus

Localisation des grandes plates-formes logistiques. Notes de Synthèse du SES, n° 140, avril 2002.

Logistique et territoire. DIACT, La Documentation française, novembre 2006.

L'emploi dans la fonction logistique en France, SESP en bref n° 16, mars 2007.

Secrétariat général
Direction des affaires économiques et internationales
Service économie, statistiques et prospective
Tour Pascal A 92055 La Défense cedex

Téléphone : (33/0) 1 40 81 13 15
Télécopie : (33/0) 1 40 81 13 30
www.statistiques.equipement.gouv.fr

Directeur de la publication : Emmanuel RAOUL
Rédacteur en chef : Laurence DEMEULENAERE
Conception maquette : Catherine GROSSET
ISSN : 1776-2626