

Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est

Atelier thématique **Système logistique régional**

Dossier préparatoire (document de travail)

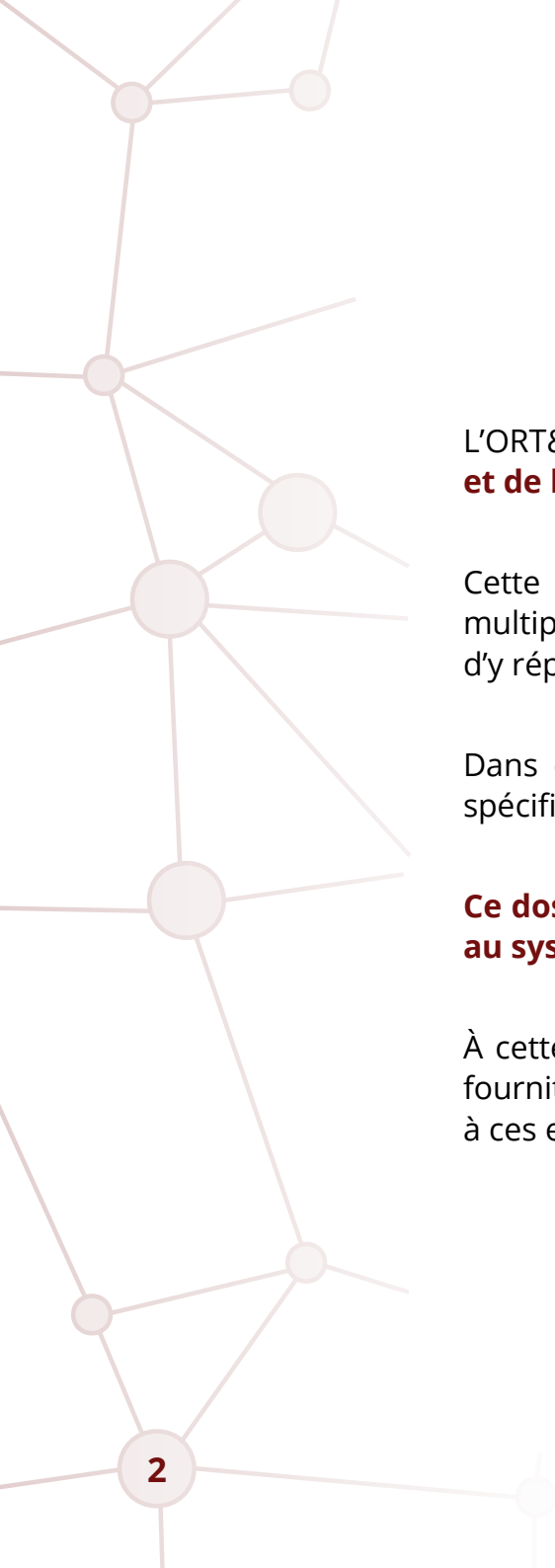
mars 2023

une initiative



organisée par





L'ORT&L Grand Est organise, à l'initiative de l'État et de la Région Grand Est, une **Conférence régionale du fret et de la logistique** articulée autour de 5 ateliers de travail.

Cette conférence doit permettre aux acteurs publics et privés de **partager une vision commune** des multiples enjeux autour du fret et de la logistique en Grand Est et de **cibler des leviers d'action** permettant d'y répondre.

Dans ce cadre, **5 thématiques** ont été retenues et font chacune l'objet d'une journée d'atelier de travail spécifique entre octobre 2022 et mars 2023.

Ce dossier préparatoire vient alimenter les réflexions du 5^e atelier de travail de la démarche, consacré au système logistique régional.

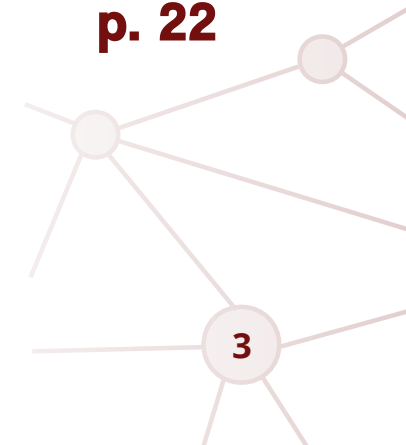
À cette fin, il propose des **axes de travail**, présente un premier **diagnostic** des enjeux pour le territoire et fournit une sélection de **ressources** utiles à leur compréhension et à l'élaboration de réponses à ces enjeux.

Informations complémentaires :
www.logistique-grandest.fr/conference

Contact :
conference.logistique@i-carre.net
06 69 31 22 54

Sommaire

Objectifs et enjeux de l'atelier thématique	p. 4
Déroulé de l'atelier thématique	p. 6
Axes de travail	p. 8
Diagnostic logistique du Grand Est Un territoire de carrefour et d'interfaces Atouts, faiblesses, opportunités et menaces	p. 10
Coopérations entre acteurs : des initiatives inspirantes dans d'autres régions	p. 16
Ressources utiles	p. 21
Glossaire	p. 22



Objectifs et enjeux de l'atelier thématique

Rappel des enjeux et objectifs de la Conférence régionale du fret et de la logistique

Initiée par l'État et la Région Grand Est, la Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est vise à **développer les échanges** entre les acteurs publics et privés afin de **partager les enjeux**, construire un diagnostic partagé et **cibler des pistes d'actions** contribuant à relever les défis des territoires du Grand Est et de ses acteurs en matière de logistique et de transport de marchandises.

Sa mise en œuvre est assurée par **l'Observatoire Régional Transports & Logistique** du Grand Est.

5 grandes thématiques, listées ci-dessous, ont été retenues et font chacune l'objet d'un atelier de travail visant à partager un diagnostic et les enjeux à relever, ainsi que cibler des pistes d'action pour contribuer à y répondre.

Le dernier atelier, objet de ce dossier, est plus transversal que les 4 précédents et doit permettre de faire émerger une vision plus globale et systémique. Il s'intéresse ainsi au **système logistique régional** dans son ensemble, en tant qu'élément clé du fonctionnement du territoire et de son développement.



**Immobilier logistique
et foncier**



**Infrastructures
et flux de fret**



**Transition
écologique**



**Ressources
humaines**



**Système logistique
régional**

Objectifs spécifiques de l'atelier « système logistique régional »

Ce cinquième et dernier atelier de la Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est propose d'aborder le **système logistique régional** de manière transversale aux travaux thématiques précédents.

Il s'agira, en particulier, d'appréhender les **spécificités du Grand Est** en matière de logistique qui constituent des **atouts** et des **leviers de développement** pour le territoire et ses acteurs.

Cet atelier doit également permettre de nourrir une **vision territoriale commune** qui devra cependant être consolidée par la suite, au travers d'un accroissement durable des échanges entre les différents acteurs et de leur mise en réseau.



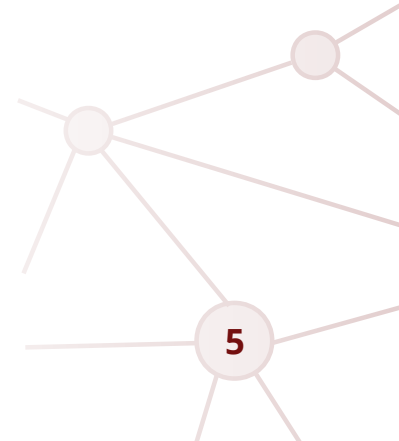
Produits de sortie attendus

- Caractériser les **enjeux et besoins** en Grand Est, en tenant compte de la diversité de ses territoires
- Identifier les **ressources** valorisables et des **sources d'inspiration**
- Prioriser des leviers ou **pistes d'actions**



Cibles

- **Gestionnaires** de réseaux ou d'équipements
- **Chargeurs**, donneurs d'ordre
- **Opérateurs** de transport et leurs représentants, organisateurs de transport
- **Aménageurs** publics et privés
- **Collectivités** et structures responsables des documents de planification
- **Agences** de développement économique, agences d'urbanisme
- ...et plus largement à **l'ensemble des acteurs concernés** par le transport de marchandises et la logistique



Déroulé de l'atelier thématique

Dernier atelier de la Conférence régionale du fret et de la logistique, la journée de travail consacrée au système logistique régional a lieu le **jeudi 2 mars 2023**, à la **Maison de la Région de Mulhouse**, 4 avenue du Général Leclerc.

En amont, un travail de préparation a été mené par Interface Transport qui accompagne l'ORT&L Grand Est dans l'organisation de la Conférence. Cette préparation, qui a notamment permis de produire le présent dossier, a associé plusieurs membres de l'Observatoire ainsi que des partenaires de travail extérieurs.

Programme de la journée de travail du 2 mars 2023

10h15 : Accueil et introduction de la journée

10h25 : Présentation du diagnostic

10h45 : Table ronde participative

interventions, questions, réponses et échanges

12h30 – 13h30 : Déjeuner

13h30 : Introduction aux séances de travail de l'après-midi

13h45 : Séances de travail collaboratif en sous-groupes

15h45 : Synthèse des échanges

16h15 : Conclusion du cycle d'ateliers et prochaines étapes

16h30 : Fin de la journée

Suites : production d'une synthèse des travaux

À l'issue de cette journée, un **livret** sera produit afin de synthétiser les travaux et la production des participants, notamment en termes d'enjeux et de pistes d'actions. Il s'intégrera dans la **synthèse globale de la démarche**, commune et transversale à l'ensemble des thématiques.

Table ronde participative : intervenants



Juliette BERTHON

Directrice RSE et Innovation de Sogaris



Florence ROBINET - GUENTCHEFF

Directrice générale de
Logistique Seine Normandie



Elvis DARNAULT

Directeur adjoint de la valorisation
du domaine des Ports de Strasbourg



Olivier SCHMITT

Directeur Attractivité et
Développement des territoires
de la CCI Alsace Eurométropole



Alain LEFEBVRE

Conseiller en affaires portuaires
à la CCI Hauts-de-France
Administrateur de Norlink Ports
Président de l'Association Française des Ports Intérieurs



Hakan YILMAZ

Directeur d'agence chez Heppner



Axes de travail

Ce dernier atelier s'intéresse aux **liens entre la logistique, les territoires du Grand Est, leur tissu économique et leurs acteurs** publics comme privés.

Ses axes de travail s'inscrivent dans la continuité des 4 ateliers précédents. Ils correspondent à des **besoins transversaux** qui ont été fréquemment exprimés par les participants à ces ateliers thématiques.

Axe n°1 : Mieux connaître et valoriser les atouts spécifiques au Grand Est

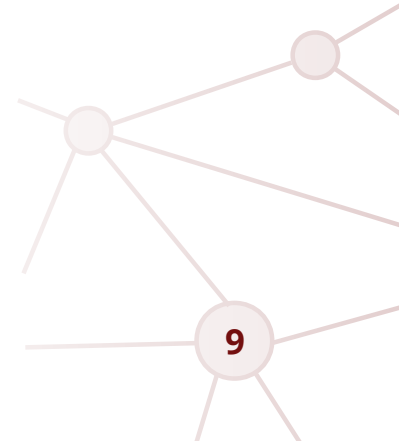
- ⇒ Quels atouts spécifiques au Grand Est vis-à-vis d'autres territoires ?
- ⇒ Quels leviers pour promouvoir ces atouts et les opportunités offertes par le Grand Est en matière de logistique auprès des acteurs régionaux et extérieurs ?

Axe n° 2 : Mieux faire connaître aux acteurs des territoires les enjeux, les composantes et les externalités de la logistique afin qu'ils soient mieux pris en compte

- ⇒ **Comment améliorer la connaissance de la logistique par les acteurs locaux de l'aménagement et du développement des territoires ?**
- ⇒ **Comment renforcer la prise en compte des enjeux logistiques par les acteurs des territoires ?**
Notamment dans les planifications et les stratégies

Axe n° 3 : Pérenniser les échanges et améliorer la mise en réseau des acteurs publics et privés

- ⇒ **Quelles attentes et expressions d'intérêt des différents acteurs publics et privés ?**
- ⇒ **Comment ? Quels modèles mobilisables ?**
Par exemple : clubs, cadre associatif...



Diagnostic logistique du Grand Est : Un territoire de carrefour et d'interfaces

Un territoire au cœur de l'Europe logistique

5,6 millions d'habitants

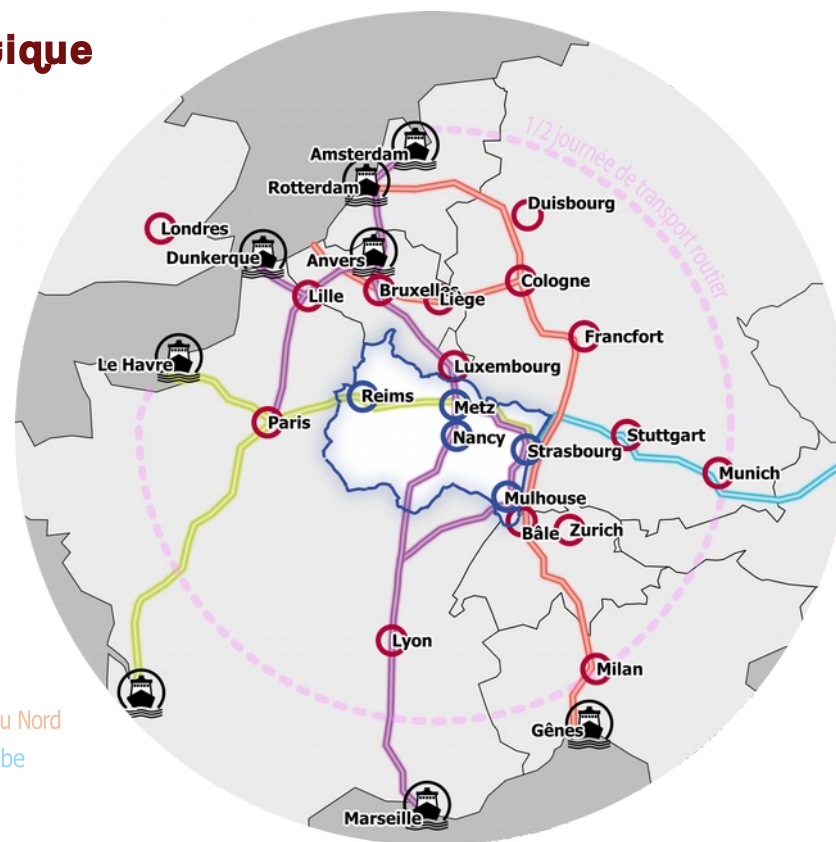
4 frontières internationales

4 corridors du Réseau transeuropéen de transport

Un territoire frontalier et de transit

Un **atout** structurant pour le territoire
mais également **source d'externalités négatives**
(congestion, pollution, consommation foncière, etc.)

Enjeu de pouvoir « arrêter les flux en Grand Est »



Un secteur économique irriguant l'ensemble du territoire

7 % de l'emploi salarié de la Région

Une **fonction indispensable** à la grande majorité
des activités économiques

Un territoire structuré autour de 3 axes majeurs

Rocade champenoise

En périphérie de l'Île-de-France
Des agglomérations de taille moyenne séparées par des espaces ruraux : Reims, Troyes, Châlons, Charleville
Importance des activités agro-alimentaires (céréales, vins...)
Infrastructures structurantes : A26, A4 et A5
Ligne ferroviaire Paris-Strasbourg
Seine et Meuse
Aéroport de Vatry

Reims
- **Châlons**
- **Troyes**

Sillon lorrain

Couloir d'échange entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud
Influence du Luxembourg
Population importante vivant dans la vallée de la Moselle
2 agglomérations structurantes historiquement en concurrence : Metz et Nancy
Un chapelet de pôles urbains secondaires
Industrie lourde historiquement fortement présente
Infrastructures structurantes : A31, A4
Axe ferroviaire Luxembourg - Vallée du Rhône, Artère Nord-Est
Moselle à grand gabarit

Thionville - Metz
- **Nancy - Épinal**

Plaine d'Alsace

Densité de population élevée
Une métropole principale : Strasbourg
Des pôles urbains majeurs de différents niveaux d'importance
Un tissu de nombreuses entreprises industrielles de taille intermédiaire
Interface avec l'Allemagne, la Suisse et l'Europe centrale
Infrastructures structurantes : A35, A36, A4
Ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle
Rhin canalisé
Aéroports de Bâle-Mulhouse et de Strasbourg-Entzheim

Strasbourg
- **Colmar**
- **Mulhouse**

Caractérisation des flux de marchandises en Grand Est

300 Mt de marchandises par an sont transportées vers et/ou depuis le Grand Est, dont **85 % par la route**.

L'orientation des flux s'inscrit essentiellement selon un **axe Nord / Sud**.

Les **flux de transit** en Grand Est sont loin d'être négligeables : ils représenteraient 30 % (143 Mt) du total des flux de marchandises.

	Interne au Grand Est	Grand Est ↔ autres régions françaises	Grand Est ↔ étranger
Tonnages	146 Mt	65 Mt	85 Mt
Filières dominantes	Matériaux de construction 16%	Grande distribution 29% Produits agricoles 15% Métallurgie 14%	Grande distribution 19% Matériaux de construction 16% Produits agricoles 15%
Premier partenaire	Bas-Rhin 31 Mt	Hauts-de-France 20 Mt	Allemagne 31 Mt

Source : SRADDET – Annexe 3

Diagnostic thématique Transports de marchandises

Sur la base des données statistiques Etis+, VNF, SITRAM et des différentes études mises à disposition

Parts modales en fonction des tonnes transportées en Grand Est



Source : SRADDET – Annexe 3
Diagnostic thématique Transports de marchandises

« Au vu de la qualité des réseaux fluviaux et ferroviaires sur la Région Grand Est reliés à plusieurs grands ports maritimes européens, les parts modales du fluvial et du ferroviaire sont faibles, soulignant de fait un potentiel de report modal important. »

Mode routier



La **quasi-totalité des flux intrarégionaux** sont routiers (96 %).

74 % des flux transfrontaliers le sont également.

La région Grand Est, dénuée de façade maritime, est **dépendante de ports maritimes situés hors de son périmètre**, ce qui favorise le transport longue distance pour les pré- et post-acheminements, souvent effectués par la route.

Mode ferroviaire



Le rail est aujourd'hui utilisé **majoritairement pour des flux inter-régionaux** : 63 % des flux ferroviaires de la région Grand Est sont échangés avec les autres régions françaises.

L'industrie métallurgique, très présente en Grand Est, est fortement utilisatrice du rail : **9 Mt sur les 16 Mt** passant par le ferroviaire à l'échelle inter-régionale.

Mode fluvial



90 % des flux fluviaux entrant ou sortant du Grand Est sont en provenance ou à destination des **pays étrangers** (Range Nord en particulier).

Le fluvial est bien développé pour les **échanges avec la Belgique** (16 % de part modale – export maritime) et avec **l'Allemagne** (21 % de part modale – filière du BTP).

Source : SRADDET – Annexe 3

Diagnostic logistique du Grand Est : Atouts, faiblesses, opportunités et menaces



Atouts

Position géographique stratégique du Grand Est
traversée ou tangente par 4 corridors européens (Atlantique, Mer du Nord – Méditerranée, Rhin – Danube et Rhin – Alpes), à proximité d'importants bassins de consommation
4 frontières terrestres : Belgique, Luxembourg, Allemagne et Suisse

Des réseaux d'infrastructures de transport relativement denses et performants
y compris pour les modes massifiés

Un maillage de plateformes multimodales
en particulier de ports fluviaux souvent trimodaux

Des modes massifiés relativement plus présents
que dans la plupart des autres régions françaises

Faible taux de vacance au sein du parc immobilier logistique (inférieur à la moyenne nationale) témoignant d'un territoire devenant plus attractif

Plus de 120 000 emplois salariés liés à la logistique et au transport (7 % des emplois)

Faiblesses

Un positionnement à l'écart de la Dorsale

L'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille concentre la majorité des grandes plateformes logistiques en France.

Dépendance au mode routier

85 % des marchandises transportées le sont par la route.

Un fret encore très dépendant du pétrole

Une écrasante majorité des véhicules de transport routier de marchandises en Grand Est roulent au gazole (98 % des PL et 95% des VUL en 2021).

Saturation de certains nœuds routiers et ferroviaires

Instabilité des sillons fret disponibles

Un déficit d'image de la logistique et du transport de marchandises

Peu ou mal connu, souffrant d'une image négative
Impacts sur l'attractivité des métiers et l'implantation d'activités

Cette **matrice « AFOM » / « SWOT »** vise à identifier les atouts, faiblesses, opportunités et menaces pour le système logistique régional.



Opportunités

À proximité de régions riches et dynamiques ayant des besoins logistiques mais où le foncier est souvent plus rare et plus cher : Île-de-France, Nord-Ouest de la Suisse, Sud-Ouest de l'Allemagne

Développement des territoires « hors Dorsale » attirant davantage les implantations logistiques

Nombreux flux de transit

Source de nuisances mais potentiel de valeur ajoutée
Proposer des services pour que les flux s'arrêtent davantage en Grand Est et y créent de la richesse

Potentiel de report modal important

Qualité des réseaux et des plateformes multimodales

Friches relativement nombreuses en particulier dans les anciens bassins industriels

Enjeu de caractérisation et de requalification de ces espaces pouvant être bien situés pour de la logistique

Potentiel élevé de production locale d'énergies renouvelables nécessaires à la décarbonation du fret et de la logistique :

agrocarburants, biogaz, bois, hydroélectricité, éolien, production d'électricité et d'hydrogène « verts »...



Menaces

Concurrence des pays frontaliers

disposant d'écosystèmes d'acteurs, d'infrastructures et d'équipements multimodaux performants et faisant concurrence à ceux du Grand Est (ex. : terminaux de Bettembourg et d'Athus)

Concurrence des autres régions françaises

Notamment les Hauts-de-France très offensifs pour attirer des investissements en logistique

Ralentissement démographique

Le Grand Est fait partie des régions françaises qui devraient perdre le plus d'habitants d'ici 50 ans, selon l'Insee. *

Mauvais état des réseaux secondaires ferroviaire et fluvial

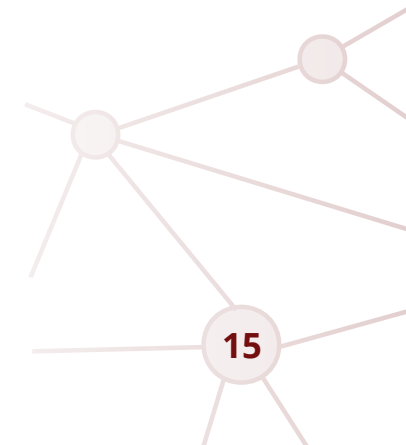
Les nombreuses lignes capillaires et voies navigables à petit gabarit ont vu leurs performances et leurs longueurs se réduire, par manque d'entretien et de remise à niveau, du fait d'investissements insuffisants.

Manque de main-d'œuvre et difficultés de recrutement pour les métiers du transport et de la logistique

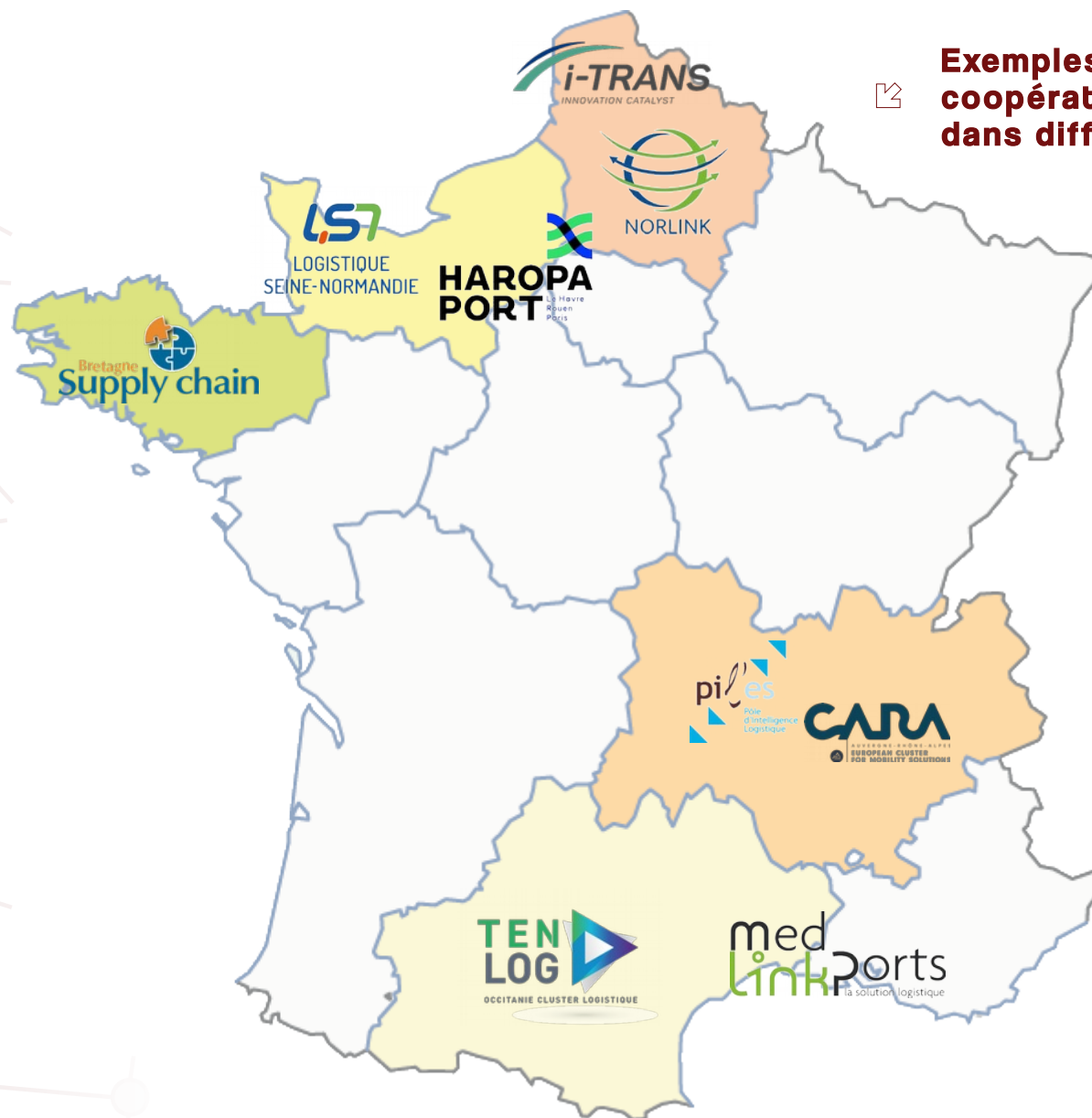
Absence de ligne politique stratégique régionale en matière de logistique

Peu de discours publics sur la logistique et manque d'un discours spécifique au Grand Est

* Source : Insee Flash Grand Est, novembre 2022
« Dans le Grand Est, près d'un septième de la population en moins d'ici 2070 »



Coopérations entre acteurs : des initiatives inspirantes dans d'autres régions



Exemples de structures de coopération en lien avec la logistique dans différents territoires

Des **groupements d'acteurs privés et publics** se sont formés ces dernières années afin de réunir la diversité des acteurs d'une filière, et notamment celle de la logistique.

Ces groupements peuvent prendre **différentes formes** : démarches d'axe, pôles de compétitivité, clusters...

Ils ont souvent une **forte implantation régionale**, soit car ils soient constituées pour réunir les acteurs d'un territoire, soit parce qu'un grand nombre de leurs membres y sont localisés.

Ces initiatives permettent de **fédérer un réseau au niveau de l'ensemble de la chaîne logistique** et ainsi de **collaborer sur des projets et des actions de manière transversale**.

Des démarches d'axe

Plusieurs démarches d'axe ont émergé ces dernières années afin de porter une **vision stratégique de coordination interportuaire** impliquant notamment les réseaux des plateformes et les gestionnaires d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales.

On peut citer **Norlink** dans les Hauts-de-France, **Medlink Ports** sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône et la démarche **HAROPA** de rapprochement des ports de l'axe Seine.

Zoom sur la fédération Norlink



Implanté à Lille, Norlink a été créé en 2017 par le réseau des **Chambres de Commerce et d'Industrie des Hauts-de-France**.

Norlink est une **fédération d'associations** qui assure la **promotion des infrastructures portuaires et ferroviaires de la région des Hauts-de-France**.

Elle comprend 4 associations :

Norlink Ports

Regroupant environ 20 ports et sites portuaires des Hauts-de-France, elle œuvre notamment pour promouvoir l'offre portuaire et logistique, identifier et aider au montage de services multimodaux.

Norlink Ferroviaire

Regroupant environ 40 acteurs de la chaîne logistique du fret ferroviaire (chargeurs, opérateurs de transport, commissionnaires, formations, acteurs publics...), elle œuvre pour promouvoir, innover et aider des entreprises et territoires pour des projets de fret ferroviaire.

Norlink Fluvial

Issu d'une structure intégrée dans la fédération Norlink, elle se pose en acteur indépendant au service des bateliers. Elle promeut et accompagne les projets de fret fluvial.

Norlink Plaisance



Des pôles de compétitivité

Un pôle de compétitivité vise à **regrouper, sur un territoire et dans un domaine, des entreprises, des centres de formation et des lieux de recherche et développement.**

3 grands axes structurent leurs actions : **le partenariat, l'innovation et la visibilité.**

Des pôles de compétitivité se sont créés en France dans de nombreuses filières dans le cadre d'un grand appel à projets national lancé en 2004. Certains pôles ont émergé dans le domaine des mobilités, avec pour objectif de **soutenir l'innovation en se fondant sur un ancrage territorial fort et les structures existantes.**

Zoom sur « i-Trans »



Créé en 2005 et implanté à Lille, i-Trans est un pôle de compétitivité des transports, de la mobilité, des transports et de la logistique.

Il concentre ses actions sur **6 secteurs prioritaires** : ferroviaire, automobile, aéronautique, électrique mobilité et logistique. Dans ces secteurs, il est spécialisé dans **l'accompagnement de l'innovation collaborative** par le biais de labellisation, recherche de financements et appui à la structuration des projets.



www.i-trans.org

Zoom sur « CARA »



Créé en 2005 à Lyon, CARA est labellisé Cluster de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Pôle de Compétitivité et représente la « Plateforme automobile » (PFA Filière Automobile et Mobilités).

CARA compte **250 membres (industriels, opérateurs de transports, centres de recherche et centres de formation)**. Il a pour **objectif d'accompagner les mutations des systèmes de transport de personnes et de marchandises de 6 filières** : véhicule industriel, automobile, transport aérien guidé, transport fluvial, mobilité active et durable, ferroviaire.



www.cara.eu

Des clusters « supply chain »

Plusieurs clusters de supply chain ont, en outre, émergé ces dernières années afin de **réunir, à l'échelle d'un territoire, l'ensemble des acteurs publics et privés impliqués dans la logistique.**

Ces clusters permettent de **développer les relations et les coopérations** entre acteurs afin d'accroître les opportunités d'affaires et de croissance. Ils permettent aussi de valoriser et de consolider les avantages concurrentiels de leur territoire.

« Logistique Seine Normandie »



Créé en 2003 par les professionnels et décideurs publics, Logistique Seine Normandie (LSN) se veut le **réseau des professionnels de la supply chain** à l'échelle de la Normandie. Il compte actuellement plus de 200 adhérents.

Il se compose d'un **observatoire** et de **6 clubs logistiques territoriaux** qui organisent chaque mois des groupes de travail thématiques et des visites d'entreprises et permettent de **faire remonter les attentes et les besoins du secteur** pour coconstruire un programme d'actions annuel.

LSN propose des **prestations d'expertises ciblées pour des entreprises ou collectivités** telles que, par exemple, des études de faisabilité pour la digitalisation d'une supply chain, un benchmark des pratiques de logistique urbaine fluviale innovantes, etc.



www.logistique-seine-normandie.com

« Pôle d'Intelligence Logistique »



Fondé en 2007, ce cluster compte 200 adhérents dont 170 entreprises et 30 partenaires (emploi, recherche, collectivités...).

Il réunit 800 professionnels de la logistique, acteurs de la formation et de la recherche et partenaires institutionnels basés en Rhône-Alpes, autour de près de 80 rencontres par an (groupes de travail, ateliers d'échanges, conférences...) visant, en particulier, à **promouvoir la logistique et ses métiers** ainsi qu'à **anticiper les enjeux de la logistique de demain.**



www.pole-intelligence-logistique.fr

« Bretagne Supply Chain »



Créé en 2010, le cluster Bretagne Supply Chain compte 163 adhérents composés à 33 % de chargeurs, 17 % de prestataires logistiques, 30 % fournisseurs de solutions et 7 % d'institutionnels.

Ses principales missions sont d'organiser des animations sur les **bonnes pratiques** (visites et ateliers), d'animer des **événements** (journées, conférences), de participer à des **projets innovants et structurants** pour la région ainsi que d'effectuer une **veille** locale, économique, technologique et réglementaire.



www.bretagne-supplychain.fr

« TEN LOG »



TEN LOG est le cluster logistique d'Occitanie. Il est issu de la fusion en 2022 de deux clusters préexistants : We4Log et Trans Ten.

Fondé en 2019, We4Log avait été initié par la Région Occitanie pour réunir les acteurs logistiques dans une logique de performance. Quant à Trans Ten, il était particulièrement tourné vers la transition énergétique et numérique dans les transports.

Le cluster TEN LOG a pour objet de **fédérer et promouvoir** l'ensemble de l'offre logistique de la Région Occitanie ainsi que d'animer la filière transport et logistique. Il peut également apporter son **expertise** pour aider les collectivités – et notamment la Région – à définir leurs **politiques publiques** liées aux transports et à la logistique.

TEN LOG propose des **services à destination de ses membres** afin de les **accompagner dans leurs projets** et notamment de les aider à **innover**, à connaître les **actualités** locales et sectorielles, à identifier les **opportunités** liées aux transitions énergétiques et numériques et mobiliser des **financements**.



www.tenlog.fr

Ressources utiles

Ressources nationales

Stratégie nationale logistique issue du 3^e Cilog,
12 décembre 2022

« **Territoires de logistique** », mesure issue du 2^e Cilog :
sites pré-identifiés pour facilement recevoir des
activités logistiques au travers de facilités
d'implantation

Conseil d'orientation des infrastructures

Rapport « **Investir plus et mieux dans les mobilités
pour réussir leur transition** », février 2023

Rapport de synthèse : stratégie 2023-2042
et propositions de programmation

Rapport annexe : compléments sur les programmes
et revue des projets

**Stratégie nationale pour le développement
du fret ferroviaire**, publiée en septembre 2021,
approuvée par décret en mars 2022

Ressources régionales

Portail Logistique Grand Est : www.logistique-grandest.fr

Atlas des plateformes multimodales, mai 2022

Produit par Interface Transport, Arx IT et le Cerema pour et avec l'ORT&L
Livret papier et **carte interactive en ligne**

Tableau de bord « Transport et Logistique Grand Est »

Produit par Samarcande et Jonction pour et avec l'ORT&L
Cette étude sur l'observation de la logistique dans la région a notamment donné
lieu à la production d'un **diagnostic logistique du Grand Est**.

Autres études de l'ORT&L Grand Est

et des ORT d'Alsace, de Champagne-Ardenne et de Lorraine
www.ortl-grandest.fr/realisations/etudes

« **Diagnostic thématique Transport de marchandises** » du **SRADET**
(annexe n°3), version adoptée le 22 novembre 2019

« **Le parc logistique du Grand-Est : quels nouveaux besoins
des utilisateurs ?** », Arthur Loyd Logistique / Afilog, 2022

« **Dans le Grand Est, près d'un septième de la population
en moins d'ici 2070** », Insee Flash Grand Est, novembre 2022

« **Chaînes logistiques : quelles mutations du mondial
au local ?** », AURM, juin 2021

« **La logistique du Sud Lorraine face aux défis
économiques et environnementaux** »,
SCALEN, Les Cahiers # 53, mars 2021

Glossaire

Artificialisation des sols : Phénomène anthropique par lequel les espaces naturels, agricoles et forestiers sont transformés au profit d'implantations artificielles.

Branche professionnelle : Regroupement d'entreprises d'un même secteur d'activité relevant d'un accord ou d'une convention collective. Elle se distingue de la notion statistique de secteur d'activité (délimitée au travers des codes NAF).

Chargeur : Se dit de toute personne physique ou morale confiant une marchandise à acheminer par un transporteur pour compte d'autrui. Le chargeur est le client du transporteur.

Compte propre : Fait référence aux entreprises industrielles ou commerciales qui opèrent par elles-mêmes leurs activités de transport et/ou de logistique.

Compte d'autrui : Fait référence aux entreprises dont le cœur de métier est le transport et/ou la logistique et qui agissent pour le compte de leurs clients.

Entrepôt : Lieu de réception, stockage et d'expédition de produits. Les entrepôts voient aussi souvent la réalisation de prestations de services additionnelles, comme la préparation de commandes, l'étiquetage, l'assemble à la demande, le service après-vente.

Friche : Espace artificialisé bâti ou non connaissant une absence d'activité à moyen ou long terme et nécessitant une impulsion publique et/ou privée afin d'être reconverti. Cette absence d'activité peut s'inscrire dans un temps court ou un temps long.

Hub : Infrastructure logistique vers laquelle sont acheminés puis triés des flux de provenances diverses afin de les regrouper et de réexpédier vers d'autres destinations. Les hubs permettent une massification et une synchronisation des flux.

Logistique : terme qui regroupe un ensemble de processus et d'actions ayant pour objectif de « recourir au bon moment (quand une demande existe ou est anticipée) aux bonnes ressources pour concevoir, fabriquer et livrer le bon produit au bon endroit dans les bons délais et au meilleur coût et prix »

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

Logistique urbaine : Ensemble des activités participant à l'optimisation des mouvements de marchandises (transport et stockage) dans les villes et apportant des réponses aux demandes de l'économie locale et des habitants.

Logistique d'approvisionnement : Ensemble des activités qui ont pour objectif d'assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par l'entreprise des références et quantités voulues de matières premières, produits semi-finis, équipements, dans les meilleures conditions de coût. La réalisation de ce processus implique la définition d'une politique d'approvisionnement (méthode de gestion des approvisionnements, délais livraison, gestion du transport en amont, établissement d'un réseau de fournisseurs, système d'information...).

Massification : Action de regrouper des chargements devant emprunter, en tout ou partie, le même parcours afin de diminuer le coût moyen d'acheminement et/ou de rendre possible l'utilisation de modes de transport massifs (camions de grande capacité, barges fluviales, ou trains).

Plateforme logistique : Se dit d'un ensemble d'installations où convergent les marchandises, soit ramassées dans une zone, soit destinées à y être distribuées. Le passage par une plateforme sous-entend des ruptures de charge, éventuellement le transbordement d'un mode à un autre.

Plateforme multimodale : Se dit d'un espace aménagé de manière à faciliter le transbordement de marchandises entre deux ou plusieurs modes de transport.

Zone d'activités économiques : Espace regroupant ou ayant vocation à regrouper plusieurs activités économiques ou une activité majeure pouvant être industrielle, artisanale, logistique, commerciale, tertiaire ou mixte. Elle peut être publique ou privée. Sa vocation économique est exclusive mais elle peut ponctuellement intégrer de l'habitat ou des services. Elle est délimitée par un périmètre ou un zonage défini par les documents d'urbanisme, mais elle peut aussi être constituée de fait, sans aménageur ou opérateur unique.

Sources :

Cerema, Interface Transport, Jonction, Résonance, Samarcande pour l'ORT&L Grand Est ; FABBE-COSTES, 2007 ; InTerLUD.green ; Plateforme régionale du Foncier & de l'Aménagement Durable



Directeur de publication

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

Rédaction

Kevin Pereira (Interface Transport)
Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

Relecture

Comité technique et groupe de suivi thématique de l'ORT&L Grand Est

Conception graphique

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

Cartographie et infographie

Nicolas Boidevezi, Christophe Belenger (DREAL Grand Est),
Interface Transport

Photos et illustrations

© Terra, MTE



www.ortl-grandest.fr

ortl.grandest@i-carre.net

Ce document a été produit par l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est.

Association regroupant administrations, collectivités locales et représentants des acteurs professionnels du secteur de transports et de la logistique, l'ORT&L Grand Est a pour objectifs l'amélioration et la diffusion des connaissances dans le domaine des transports et de la logistique sur l'ensemble du Grand Est.